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



ergosfera



CRÉDITOS

Título:
Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?

Fecha de edición:
Noviembre de 2019

Textos, fotografías, cartografías y maquetación:
Ergosfera
Partidarios da cidade Sociedade Cooperativa Galega

En este proyecto: Iago Carro, Cristina Canto, Ricardo Leonardo y Pablo P. Golpe

Programa y coordinación institucional:
Mirador Usera - Intermediæ / Matadero Madrid

El proyecto *Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?* de Ergosfera fue seleccionado en la Llamada a proyectos de 2018 de Mirador Usera; un programa de innovación en cultura de proximidad, fruto de la colaboración entre la Junta Municipal de Distrito de Usera e Intermediæ / Matadero Madrid, donde el tejido social y los espacios y centros culturales colaboran para desarrollar la agenda cultural del distrito.

Impresión:
Palgraphic (Madrid)

Depósito legal:
M-36315-2019

CONTENIDOS

- Introducción [3-4]

- Elementos que conforman los límites del distrito de Usera [5-12]

- Puntos de cruce peatonal de los límites del distrito de Usera [13-18]

- Peatonalidad actual junto a los límites del distrito de Usera [19-21]

- Conclusiones: puntos problemáticos y propuestas de intervención [22-29]

- Los límites del distrito de Usera como lugares singulares [30-31]

▲▲ [Portada] F-1.- Interior del Nudo Sur (27-07-2018).
▲ F-2.- Paso abierto en un cierre junto a la M-40, San Fermín (23-07-2018).
► F-3.- Pasarela de PSA Villaverde sobre la M-40, Orcasitas (25-07-2018).

Toda la documentación producida como parte de este proyecto se puede utilizar y transformar libremente y para cualquier fin bajo una licencia Creative Commons Atribución - Compartir igual 4.0 Internacional.



INTRODUCCIÓN

Esta publicación es el resultado de una de las líneas de trabajo de *Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?*, un proyecto de estudio y aprendizaje colectivo sobre los problemas y cualidades urbanas que surgen alrededor del límite administrativo del distrito de Usera.

El proyecto, desarrollado por Ergosfera entre julio y diciembre de 2018 con la colaboración de Todo por la praxis, Carabancheleando y otros agentes locales dentro del programa Mirador Usera, abordó dos cuestiones fundamentales relativas a los límites del distrito: por una parte, su condición de frontera urbana que dificulta la movilidad peatonal entre barrios y coarta el derecho a la ciudad de muchos colectivos y personas; y por otra, su condición de lugar singular donde, entre descampados, áreas en transformación, espacios infraestructurales y grandes piezas periféricas, aparecen valores y posibilidades relevantes para la vida en la ciudad contemporánea.

Esta publicación documenta el trabajo realizado en torno a la primera de estas cuestiones, los límites del distrito desde la perspectiva de la movilidad peatonal, por lo que se trata de un análisis de los elementos que materializan este límite administrativo a partir de su condición de frontera urbana para la vida cotidiana en Usera, centrándose en su permeabilidad con respecto a los flujos peatonales y en la conectividad entre Usera y sus distritos vecinos.

La documentación producida en torno a la segunda perspectiva de análisis, los límites del distrito de Usera como lugares singulares, se deja sugerida en la última parte de esta publicación y se puede consultar y descargar en la página web del proyecto.

La decisión de centrar esta publicación únicamente a una de las líneas abordadas en el proyecto se tomó porque los problemas derivados de la existencia de grandes barreras urbanas que fragmentan el territorio ya llevan tiempo siendo trabajados e interiorizados por buena parte de las organizaciones vecinales de los barrios madrileños, como Usera, situados más allá de la M-30.

Desde principios de 2018 la Asamblea por los Barrios del Sur y el Este de Madrid ha ido celebrando encuentros y produciendo una serie de documentos donde este problema ocupa un lugar importante dentro de sus análisis y reclamaciones. Tanto en la Carta del Sur o Manifiesto por el Sur, como en el diagnóstico previo o en el Documento Estratégico de la Oficina del Sur y Este de Madrid, siempre se remarca que *«algunas de las infraestructuras que dan servicio a toda la ciudad y atraviesan este territorio consumen una gran cantidad del espacio público y constituyen, además, barreras físicas que fragmentan este territorio y dificultan la conectividad entre los distritos»*[1].

1.- *Documento Estratégico de la Oficina del Sur y Este de Madrid.* Asociaciones vecinales y foros locales de los distritos de Carabanchel, Latina, Moratalaz, Puente y Villa de Vallecas, San Blas-Canillejas, Usera, Vicálvaro y Villaverde (2019).

Además de todas las cuestiones económicas y sociodemográficas que conforman la *«diagonal de la desigualdad de Madrid»*, esta iniciativa popular identifica a las *«brutales redes de infraestructuras al servicio de finalidades ajenas»* como una realidad que hoy está configurando *«un paisaje desintegrado, incoherente, hecho de resistencias fragmentadas»*[2]. Una condición urbana que implica desconexión y segregación y que no es nueva sino histórica, pues se llega a resumir la trayectoria seguida por los distritos del sur como un caso en el que han pasado de ser *«distritos desarticulados pero productivos»* a ser *«distritos desarticulados y desmantelados»*[3].

Este documento es por tanto una aportación a este trabajo de análisis, denuncia y propuesta de acciones que ya están planteando los propios vecinos y vecinas de Usera y del resto de distritos del sur y el este de Madrid. Esperamos que os sirva como herramienta.

Por último, es necesario señalar que los materiales aquí compartidos son el resultado de un trabajo de investigación y de campo previo y de una serie de actividades públicas desarrolladas en Usera entre octubre y diciembre de 2018: tres reuniones de trabajo y diagnóstico colectivo, dos paseos comentados por los límites del distrito y una jornada final de devolución y debate.

Durante estas actividades, en las que participaron algo más de ochenta personas, se pudieron recopilar multitud de datos y opiniones que forman parte de este documento y sin las cuales hubiera sido imposible llevar a cabo el proyecto, pues los estudios urbanos de esta escala exigen un trabajo de campo más profundo que el que fue posible desarrollar.

Es por esto que agradecemos la colaboración de todas las personas que participaron en las actividades o en otras fases del proyecto[4], especialmente, a Débora Ávila y Sergio García de Carabancheleando y a Diego Peris de Todo por la praxis, que acompañaron y comentaron desde su conocimiento situado los dos paseos por Usera; a Esther Carrasco, Alicia Maeso, Patricia Donoso y Esther Sánchez de la A.V. Barrio Moscardó; a Víctor Renes de la A.V. de San Fermín; a Cristina Fernández de la asesoría urbanística del Ayuntamiento de Madrid en el distrito de Arganzuela; a Juan Luis Sangon y, sobre todo, a sus alumnas y alumnos de filosofía del IES Ciudad de Jaén; a Javier Pérez del Centro Cultural Usera; a Tani Andreeva; a Daniel Gómez de Principia Studio; a Edu Poch de estudiocaravana; y a Beatriz Redondo y Alicia Ruiz del programa Mirador Usera e Intermediæ / Matadero Madrid.

Esta publicación y todos los materiales producidos como parte de este proyecto se pueden consultar y descargar en la página web:

< www.ergosfera.org/usera >

Ergosfera, noviembre de 2019

2.- *Carta del Sur. Manifiesto por el Sur (Apelación a los Gobiernos de la Ciudad)*. Asamblea por los Barrios del Sur (2018).

3.- *Por el reequilibrio territorial en los distritos del sur madrileño. El derecho a la ciudad: una legítima aspiración del sur madrileño*. Asamblea por los Barrios del Sur (2018).

4.- Además de estas personas y entidades mencionadas, en las actividades públicas del proyecto también participaron otros vecinos y vecinas en representación de las siguientes organizaciones: A.V. de Orcasitas, A.V. “Guetaria”, Agrupación Socialista de Usera (PSOE), Ahora Madrid Usera, Círculo de Podemos de San Fermín, Mesa de Educación del Foro Local de Usera y Coordinadora de Desempleadxs y Precarixs de la Comunidad de Madrid.



◄ F-4.- Edificios en construcción junto al río Manzanares y la M-30, Almendrales (24-07-2018).
► F-5.- Río Manzanares en el parque Lineal del Manzanares, San Fermín (25-07-2018).



ELEMENTOS QUE CONFORMAN LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA

El perímetro del distrito de Usera es una línea de casi 12 kilómetros de longitud conformada por varios elementos que definen muy claramente su condición de límite urbano.

Si se atiende únicamente a los elementos concretos que conforman el perímetro del distrito desde su creación en la última reestructuración municipal de Madrid, en vigor desde 1988, sus límites estarían definidos con muy pocos elementos: el río Manzanares por el nordeste, la autopista de circunvalación M-40 por el sur y la autovía de Toledo (A-42) y el paseo de Santa María de la Cabeza por el noroeste.

Si se tienen en cuenta además otros elementos análogos que están conformando materialmente el límite de Usera (aunque se sitúen físicamente en otro distrito), destaca por el nordeste el gran conjunto infraestructural formado por la M-30, los nudos Sur y Supersur, la autovía del Sur (A-4) y el eje ferroviario hacia las estaciones de Abroñigal y Atocha: una pieza de escala metropolitana que determina por completo la relación entre los distritos de Usera y Puente de Vallecas.

Además, aunque el límite administrativo del distrito se materialice fundamentalmente a través de estos componentes lineales, en realidad hay otros elementos que están conformando igualmente su condición de frontera: grandes piezas urbanas que, en mayor y menor medida según sus características, implican una barrera a la movilidad similar a la generada por las infraestructuras.

Por una parte, alrededor del distrito se sitúan una serie de piezas urbanas de gran dimensión[5] que, por su tipo de uso y su carácter recluido, acrecentan notablemente esta condición de barrera, pues disponen de tramos cerrados muy largos que condicionan sensiblemente el tránsito público peatonal. Los casos de este tipo son la Caja Mágica, la ERAR La China, Mercamadrid, la fábrica de PSA Villaverde y el Cementerio Sur, todos ellos situados en el borde sur del distrito.

Por otra parte, estarían otras piezas de tamaño medio[6] que también implican una barrera urbana aunque menos sensible que las anteriores, tanto por su menor tamaño, como porque algunas de ellas tienen usos más públicos (al menos durante sus horarios de apertura), como los casos de Matadero Madrid o el centro comercial Los Ángeles.

Y por último, estarían los grandes parques que rodean el ámbito, que aún siendo una de las grandes tipologías de espacio público, pueden funcionar como límites urbanos, pues en determinadas circunstancias y horarios pueden no resultar accesibles para muchas personas. No siendo el mayor de los problemas de este territorio, sin duda hay un margen de mejora en su urbanización para evitar que los parques se conviertan en una barrera a la movilidad peatonal a pesar de su apertura.

Los elementos físicos que conforman materialmente el límite administrativo del distrito de Usera son por lo tanto múltiples: por una parte, grandes líneas como límites de origen geográfico o infraestructural, y por otra, grandes piezas o superficies como límites de origen catastral-funcional.

A continuación se describen brevemente cada uno de estos elementos:

5.- Se incluyen en esta categoría aquellas piezas con superficies mayores a 15 hectáreas y con alguna dimensión superior a 500 metros.

6.- Se incluyen en esta categoría aquellas piezas con superficies comprendidas entre las 2 y las 10 hectáreas y con alguna dimensión superior a 250 metros.

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 | Noviembre de 2019

LÍMITES ADMINISTRATIVOS:

- Distrito de Usera

LÍMITES GEOGRÁFICOS:

- Río Manzanares

LÍMITES INFRAESTRUCTURALES:

- Espacios infraestructurales (vías de tráfico rodado y ferrocarril)

LÍMITES CATASTRALES Y FUNCIONALES:

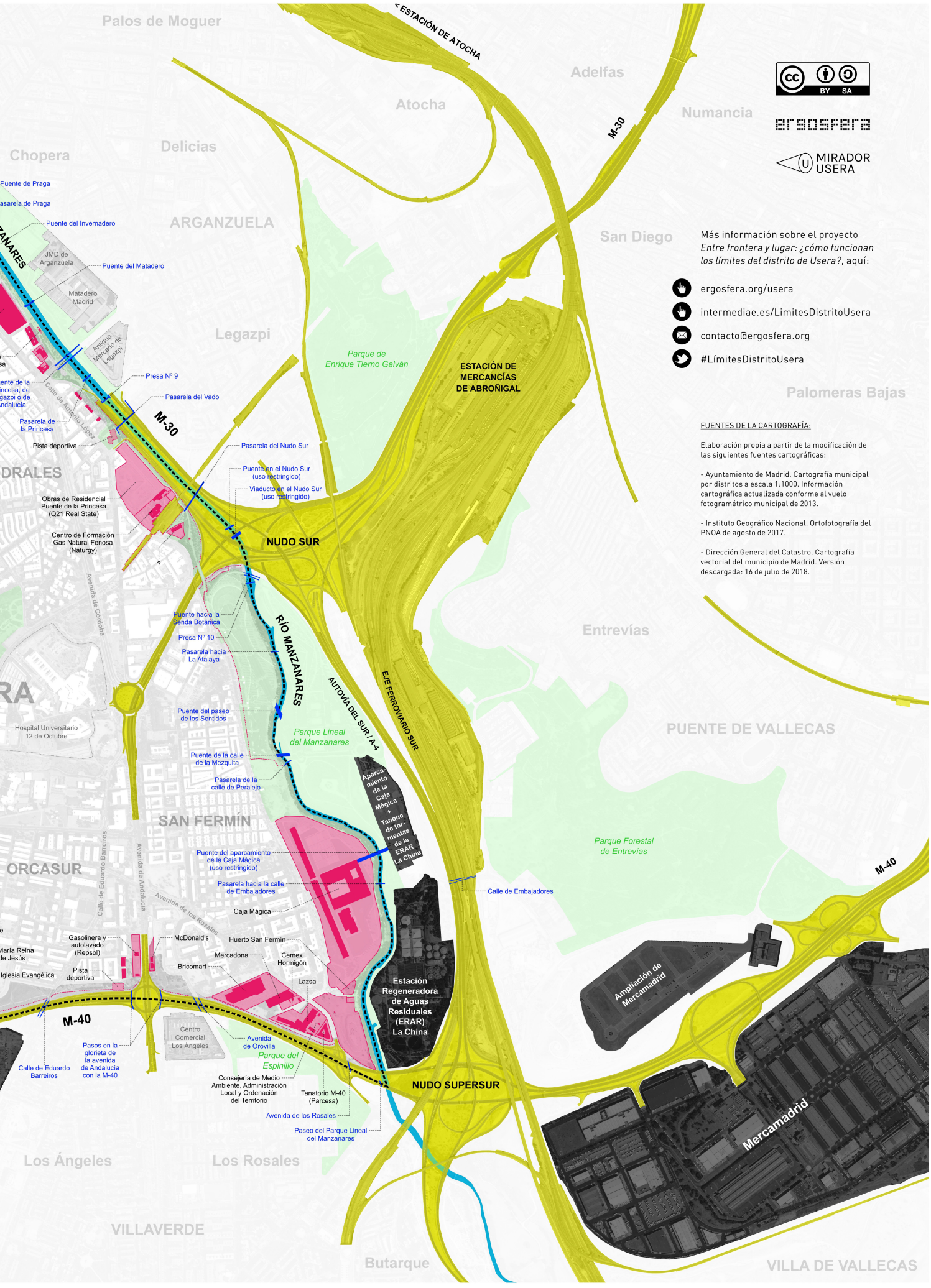
- Grandes piezas periféricas
- Otras piezas que conforman el límite
- Grandes parques

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



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
- 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.

1.- LÍMITE NORDESTE.

1.1.- Río Manzanares.

El tramo del río Manzanares que conforma el límite de Usera es el que transcurre desde el puente de Praga hasta la M-40.

En un primer tramo, entre el puente de Praga y la presa Nº 9, el río está canalizado desde mediados del siglo XX, por lo que sus dimensiones son continuas, siendo su ancho de 40 metros y su altura de 4 metros. En cuanto a su profundidad, tras la apertura de las compuertas como parte del proceso de renaturalización del río iniciado en 2016, ésta pasó de los 3,5 metros a los 30 centímetros, siendo muy destacable el hecho de que desde entonces se han formado multitud de islotes y se ha conformado un rico ecosistema con la rápida aparición de vegetación y fauna autóctona (antes de lo que esperaban las personas expertas).

Entre la presa Nº 9 y la Nº 10, el cauce del río no está canalizado de una forma tan radical, pero sigue teniendo un trazado regularizado, de un ancho de entre 25 y 30 metros, y discurre siempre encajonado entre infraestructuras viarias (M-30 y Nudo Sur). A partir de la presa Nº 10, el cauce sigue estando transformado, pero ya de una manera mucho menos agresiva, contando con tramos con un grado de naturalización importante y teniendo una anchura ya variable de entre 10 y 25 metros.

Aunque la condición de límite urbano del río Manzanares es una cuestión histórica (no en términos administrativos[7], pero sí simbólicos), obviamente, se trata del límite más amable de los que conforman el distrito. No solo en términos ambientales (sobre todo en comparación con las grandes infraestructuras viarias), sino porque además sus condiciones formales permiten los pasos a cota como forma de unión de ambos lados del río.

Muchos de estos puentes y pasarelas que hoy cruzan el río fueron realizados ya en el siglo XXI con la última gran reordenación de sus bordes derivada de la creación del parque Lineal del Manzanares (cuya primera fase se inauguró en 2003) y del parque Madrid Río (finalizado en 2011 tras el soterramiento de la M-30).

Aunque no es el objetivo de este trabajo evaluar los procesos urbanos que conforman la realidad actual de los límites del distrito, sí parece necesario mencionar que el soterramiento de la M-30 fue un proyecto problemático y contradictorio desde el punto de vista social, económico y urbanístico. Sin embargo, a pesar de todas las cuestiones injustas y disfuncionales[8], sobre las cuales aún se siguen exigiendo responsabilidades, la opinión mayoritaria es que la operación fue un éxito en términos urbanos y que ha ayudado a superar una barrera urbana muy potente (que en el caso de Usera comprende el tramo desde el puente de Praga hasta la presa Nº 9).

Aunque el río es el elemento concreto que da forma al perímetro del distrito, en realidad la mayor parte de este límite nordeste está definido en mayor medida por un conjunto de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias situadas administrativamente en el distrito de Puente de Vallecas.

1.2.- Conjunto infraestructural formado por la M-30, los nudos Sur y Supersur, la autovía del Sur (A-4) y el eje ferroviario Sur.

Aún sin formar parte estrictamente del límite del distrito, al este de Usera se sitúa un enorme eje infraestructural, formado por grandes



▲▲ [Páginas 6 y 7] P-1.- Contexto y elementos urbanos de los límites del distrito de Usera (Noviembre de 2019). Disponible para descarga como imagen en alta resolución o en formato vectorial editable en la página web del proyecto.

◄ F-6.- M-30 y conducto de ventilación del colector paralelo al río Manzanares con forma de columna jónica (24-07-2018).

7.- Una recopilación planimétrica de las divisiones administrativas de Madrid se puede consultar en: Pérez Camino, Alfredo. *Elaboración de la base de datos HISTOMAD sobre la evolución histórica de las divisiones administrativas de Madrid*. Universidad de Alcalá (Trabajo Fin de Carrera), 2007.

8.- La comisión de investigación del Ayuntamiento de Madrid sobre las obras de la M-30 finalizó en 2017 con dos conclusiones principales: por una parte, desde el punto de vista administrativo, las obras fueron ilegales porque carecían de declaración de impacto ambiental; y por otra, desde la perspectiva económica, tanto las obras como el sistema de gestión elegido son ruinosos para las arcas públicas, pues se aumentó la deuda municipal de una forma desproporcionada y se creó una sociedad público-privada para gestionarla (Madrid Calle 30, participada por ACS y Ferrovial), lo que implica que las impactantes cifras iniciales, 3.500 millones de euros, se convertirán en más de 9.000 al sumar los costes de mantenimiento y gestión hasta 2040 (año hasta el que dura la concesión). Y todo esto sin olvidar los numerosos impactos negativos en las dinámicas residenciales y comerciales de los barrios afectados durante las obras, así como los más de mil accidentes laborales sucedidos durante las mismas: mientras se hizo mediática la cuestión de que las dos tuneladoras más grandes del mundo estaban trabajando en Madrid (hasta el punto de conocer hasta sus nombres), lo fue menos que murieron un total de nueve trabajadores, una cuestión inaceptable que según muchas voces estaría además relacionada con las prisas por inaugurar las obras antes de las elecciones municipales de 2007.









▲◄ F-7.- Matadero Madrid desde el puente del Matadero en el parque Madrid Río, Moscardó (24-07-2018).
▲► F-8.- Centro Comercial Plaza Río 2 desde el p uente del Matadero en el parque Madrid Río, hacia Moscardó (24-07-2018).
▼◄ F-9.- Infraestructuras viarias sobre el río Manzanares en el Nudo Sur (24-07-2018).
▼► F-10.- Río Manzanares a la altura de la ERAR La China, desde San Fermín (27-07-2018).

nudos y vías de alta capacidad para el tráfico rodado y ferroviario, que impide por completo la relación con el distrito de Puente de Vallecas.

Por una parte, tras el soterramiento de la M-30 entre el paseo del Marqués de Monistrol y la Presa Nº 9 (finalizado en 2007), queda un pequeño tramo aún en superficie entre dicha presa y el Nudo Sur (inaugurado en 1985 y también remodelado en 2007). Siendo prácticamente una continuación del nudo a ambos lados del río Manzanares, dispone de tres carriles por sentido en su zona más estrecha al salir del túnel y de cinco en su encuentro con el Nudo Sur.

A continuación, la M-30 entronca en el Nudo Sur con la autovía del Sur (A-4), que conforma una gran barrera Norte-Sur en paralelo al límite de Usera y que, a su vez, entronca en el Nudo Supersur con la M-40. Desde el punto de vista superficial, el impacto de estos dos nudos viarios es muy sensible, pues ocupan más de 20 hectáreas cada uno. Desde la perspectiva del tráfico rodado y según el Mapa de Tráfico de la DGC de 2017, la A-4 entre los nudos Sur y Supersur tiene una IMD[9] de casi 138.000 vehículos/día.

Por su parte, el eje ferroviario es aún más importante en términos cuantitativos, ya que el tramo que separa a Usera de Puente de Vallecas es el último antes de llegar a la estación de mercancías de Abroñigal y al complejo ferroviario de Atocha. El eje de Atocha no requiere muchos comentarios: es el nodo con más tráfico de pasajeros de España y aglutina Cercanías, Media Distancia y Alta Velocidad, es decir, por este tramo discurren, entre muchos otros, los trenes AVE hacia el sur, el este y el nordeste de la península.

En cuanto a la impactante playa de vías de Abroñigal, de una escala enorme incluso para una metrópolis como Madrid, se trata un conjunto de instalaciones entre las que se encuentran el gran centro logístico ferroviario de Abroñigal, que ocupa unas 30 hectáreas, y tres bases de mantenimiento de trenes (la de Santa Catalina para los AVE, la de Cerro Negro para Media Distancia y la de Atocha para Cercanías). En total, se trata de una superficie de más de 75 hectáreas, cerradas y que por lo tanto generan un límite urbano de primera magnitud.

El conjunto de estas infraestructuras (la M-30, los nudos Sur y Supersur, la A-4 y el eje ferroviario Sur) conforman una barrera urbana infranqueable que actualmente limita por completo las posibilidades de relación entre Usera y Puente de Vallecas.

1.3.- Grandes piezas urbanas en el límite nordeste.

Además de por el río y por el conjunto infraestructural paralelo, el límite en la esquina sureste del distrito está marcado por la presencia

9.- La Intensidad Media Diaria (IMD) es la forma más común de cuantificar el tráfico en las carreteras y se mide en número de vehículos que pasan por un punto durante un día (vehículos/día).



▲ F-11.- M-40 junto a la calle de Eduardo Barreiros, desde Orcasur (25-07-2018).

del conjunto formado por la Estación Regeneradora de Aguas Residuales La China, su tanque de tormentas y la Caja Mágica y su aparcamiento.

Con una superficie total de algo más de 43 hectáreas, su forma sensiblemente alargada hace que supongan una barrera muy contundente para la movilidad: la Caja Mágica (casi 18 hectáreas) supone un cierre lineal de 650 metros junto a San Fermín o de 900 metros respecto al eje del río. El tanque de tormentas y el aparcamiento superior de la Caja Mágica (más de 6 hectáreas) implican otra barrera de 500 metros, y la ERAR La China (de algo más de 19 hectáreas) otro borde cerrado de 800 metros.

Ambas piezas han sido ampliamente cuestionadas por las organizaciones vecinales[10], tanto en términos de movilidad por su condición de barreras urbanas, como de impacto en la calidad ambiental en el caso de La China o de falta de utilidad social para las poblaciones locales en el caso de la Caja Mágica.

Por otra parte, también debe señalarse que tras esta barrera y la conformada por la infraestructuras viarias y ferroviarias, existe otra gran pieza urbana que acrecenta esta condición de límite: Mercamadrid y su ampliación al norte de la M-40. Con más de 168 hectáreas de superficie, y algo más de 19 su ampliación, representa una barrera de más de 2 kilómetros en paralelo a la M-40.

En otra escala en cuanto a su condición de barrera, están los casos de Matadero Madrid y el antiguo Mercado Central de Frutas y Hortalizas o Mercado de Legazpi, situados en el borde nordeste de Usera aunque ya en el distrito de Arganzuela.

Sobre todo en el caso del conjunto formado por Matadero Madrid, la Junta Municipal del Distrito de Arganzuela y el resto de instalaciones junto al paseo de la Chopera, se genera un muro de 700 metros que, junto al edificio de la Policía Municipal, crea una barrera de 850 metros de largo durante las horas de cierre del complejo, minimizando el impacto de las nuevas conexiones peatonales entre Arganzuela y Usera en el parque Madrid Río.

En cuanto al antiguo mercado, no genera más problema que el de formar parte del conjunto anterior por contigüidad y el de estar mayoritariamente abandonado[11], a pesar de que existe una comunidad organizada que reclama su uso como espacio vecinal desde hace años.

Por último, como se introdujo anteriormente, también los grandes parques pueden significar una cierta barrera urbana, sobre todo en horario nocturno, por lo que en este límite nordeste habría que mencionar la presencia del parque Lineal del Manzanares (que además está vallado y cierra sus puertas por la noche) y del parque Forestal de Entrevías, la última barrera entre Usera y Puente de Vallecas tras todas las señaladas hasta ahora.

10.- Véase el *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*, un documento disponible en la web del proyecto.

11.- Cerrado como mercado en 1983 tras la apertura de Mercamadrid, desde 2015 y oficialmente desde 2016 una pequeña parte del edificio es el Espacio Vecinal Arganzuela, un lugar autogestionado por organizaciones sociales y entidades ciudadanas del distrito. En la actualidad, los vecinos y vecinas siguen luchando por mantener el carácter común y de uso público del espacio contra los planes del Ayuntamiento de convertirlo en un centro administrativo municipal convencional.





▲◄ F-12.- M-40 junto a la glorieta con la avenida de Andalucía, desde Orcasur (25-07-2018).
▲► F-13.- M-40 desde la pasarela de PSA Villaverde, Orcasitas (25-07-2018).

2.- LÍMITE SUR.

2.1.- M-40.

El tramo de la M-40 que conforma el límite sur de Usera, entre el Nudo Supersur por el este y el nudo con la A-42 por el oeste, fue inaugurado a finales de 1990 y tiene como mínimo tres carriles por sentido, por lo que su anchura nunca es menor de 30 metros. Esta dimensión se amplía notablemente en los cuatro puntos de enlace con los que cuenta este tramo: en las avenidas de los Rosales, Andalucía y Rafaela Ybarra y, sobre todo, en el nudo con la A-42, de dimensiones un poco menores pero en la misma escala que los nudos Sur y Supersur.

Según el Mapa de Tráfico de la DGC, en 2017 la IMD de la M-40 en este tramo era de 174.000 vehículos/día entre la A-4 y la glorieta de la avenida de Andalucía y de 191.000 entre esta glorieta y la A-42.

La condición de vía rápida de la M-40 (la velocidad máxima permitida en este tramo es de 100 km/h) hace que sus límites se encuentren vallados a lo largo de todo su recorrido, llegando a situaciones, como en el tramo de Orcasitas, en las que se disponen grandes barreras topográficas artificiales para separar la vía de las áreas residenciales.

2.2.- Grandes piezas urbanas en el límite sur.

Además de la M-40, la gran pieza urbana que más condiciona el límite sur de Usera es el conjunto formado por las instalaciones de la fábrica de PSA Villaverde y la parcela donde se situaba hasta 2007 la fábrica de Renault VI Villaverde[12], que suman una superficie total de 101 hectáreas y generan un importante límite lineal de 1.200 metros de longitud en paralelo a la M-40.

A parte de esta gran pieza y en una escala de impacto mucho menor, habría que mencionar el Centro Comercial Los Ángeles (de algo más de 4 hectáreas), que como se comentaba previamente, al ser un lugar de acceso público, al menos en un horario determinado, implica una barrera más blanda. Por último, cabe mencionar también los parques del Espinillo y Forestal Julio Alguacil Gómez, que no siendo barreras contundentes, son espacios sin actividad urbana durante una franja horaria importante.

3.- LÍMITE NOROESTE.

3.1.- Autovía de Toledo (A-42).

El límite Noroeste de Usera está definido por la antigua carretera de Toledo (N-401), en la actualidad autovía de Toledo (A-42), y por el paseo de Santa María de la Cabeza, que desde la plaza Elíptica es prácticamente una continuación de esa autovía hasta cruzar el puente de Praga.

A partir del túnel bajo la plaza Elíptica, el primer tramo de la A-42 tiene como mínimo tres carriles por sentido, por lo que su anchura nunca es menor a 23 metros, una dimensión que se amplía considerablemente en otros tramos, hasta los 50 metros, para solucionar los enlaces con los que cuenta la vía: el punto de entrada y salida de autobuses del intercambiador de la plaza Elíptica, el encuentro con la avenida de los Poblados y el gran nudo con la M-40.

Según el Mapa de Tráfico de la DGC, en 2017 la IMD de la A-42 entre la plaza Elíptica y la M-40 era de algo más de 136.000 vehículos/día, una cuestión que en este caso tiene un impacto social mucho mayor que en el resto de vías que rodean a Usera, ya que en la plaza Elíptica se encuentra una de las estaciones de medición de la calidad del aire del Ayuntamiento, una instalación que constantemente refleja valores que superan los límites considerados admisibles.

Al igual que en el caso de la ERAR La China, las infraestructuras viarias que rodean el distrito de Usera no solo representan una barrera desde la perspectiva física del impedimento de la movilidad peatonal, sino que conforman límites urbanos caracterizados por una baja calidad ambiental en términos de contaminación[13] acústica y del aire que repercute negativamente en los barrios cercanos.

12.- En esta segunda parcela, de casi 16 hectáreas, se encuentra actualmente en construcción el Parque de Actividades Logísticas M-40 (PAL M-40), una operación que está generando desde hace meses movilizaciones de los vecinos y vecinas de Usera y Villaverde ante un futuro marcado por el aumento del tráfico de camiones y furgonetas hacia este nuevo nodo logístico, el más grande del área metropolitana, especializado en el reparto de "última milla". Los planes municipales, que contemplan el uso de la calle Eduardo Barreiros como vía de entrada y salida de la plataforma, preocupan mucho al vecindario, que reclama la construcción de un nuevo acceso directo desde la M-40 para que el tráfico de mercancías no pase por el interior de barrios residenciales.

13.- Veáse la nota 10 (página 10).

3.2.- Paseo de Santa María de la Cabeza.

El tramo del paseo de Santa María de la Cabeza que conforma el límite de Usera es el que transcurre entre la plaza Elíptica y el puente de Praga.

Se trata de una vía con una sección compleja conformada por un tronco central de tres carriles por sentido (en algunos tramos cuatro, por lo que cuenta con un ancho mínimo de unos 23 metros); las vías de enlace con la M-30 (a la altura del río y de la calle de Pedro Yagüe); y las vías de servicio paralelas a ambos lados del tronco central, de dos carriles cada una y que representan el verdadero "paseo" de Santa María de la Cabeza desde el punto de vista peatonal, pues al menos disponen de una acera por el lado interior. En total, la distancia de acera a acera del paseo suele estar entre los 50 y los 55 metros.

Según los datos del Ayuntamiento de Madrid, en 2010 esta vía tenía una IMD de 105.000 vehículos/día entre la plaza Elíptica y la calle de Arlanza y de 99.000 entre esta calle y el puente de Praga.

Aunque estas condiciones funcionales dificultan por ahora la materialización de su vocación de paseo urbano, en la última década se han realizado varias propuestas de reforma integral de la vía, tanto desde las instituciones y partidos políticos como desde las organizaciones vecinales de los barrios cercanos.

3.3.- Grandes piezas urbanas en el límite noroeste.

Además de esta barrera lineal, el límite noroeste cuenta en su tramo correspondiente a la A-42 con varias piezas que amplifican su condición de barrera.

Principalmente, el Cementerio Sur, una pieza de algo más de 90 hectáreas de superficie que cierra una longitud de 450 metros de la vía (aún siendo el muro que linda directamente con la A-42 el más corto de la parcela).

El gran tamaño del cementerio se ve complementado, además, con otros elementos que incrementan su impacto: por una parte, otras dos piezas menores, pero de tamaño considerable, el Tanatorio Sur y el Centro de Operaciones de Carabanchel de la EMT, y por otra, el parque Emperatriz María de Austria, que ocupa la mayor parte del tramo desde estas piezas hasta la plaza Elíptica.

Entre todos estos elementos, en el tramo del límite correspondiente a la A-42 (de algo más de 2,2 kilómetros de longitud), la avenida de los Poblados es la única vía que la cruza y que conecta los distritos de Usera y Carabanchel. Si se observa este límite noroeste al completo, además de esta avenida solo ofrecen una continuidad urbana reseñable la calle de Marcelo Usera, que se une a la avenida de Oporto en la plaza Elíptica, y la calle de Antonio López, situada ya prácticamente junto al río.

▲◄ F-14.- Autovía de Toledo (A-42), desde la pasarela entre Orcasitas y el Cementerio Sur (25-07-2018).
▲► F-15.- Glorieta de la avenida de los Poblados con la A-42 (26-07-2018).
▼◄ F-16.- A-42, desde la pasarela entre Zofío y el parque Emperatriz María de Austria (25-07-2018).
▼► F-17.- Paseo de Santa María de la Cabeza, desde la pasarela de la calle del Zújar (26-07-2018).









► F-18.- Pasarela de la calle de Mariblanca sobre el paseo de Santa María de la Cabeza, hacia Moscardó (26-07-2018).



PUNTOS DE CRUCE PEATONAL DE LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA

Como se refleja en el apartado anterior, el límite administrativo de Usera está conformado fundamentalmente por elementos infraestructurales muy potentes: salvo el pequeño tramo del parque Madrid Río, el resto del perímetro se encuentra delimitado por vías con una IMD de entre 100.000 y 200.000 vehículos/día.

Desde una contigüidad casual que genera continuidad, estos elementos lineales conforman junto a otras grandes piezas urbanas de carácter periférico importantes barreras físicas que condicionan completamente la movilidad peatonal[14] en el ámbito.

La consecuencia de estas condiciones urbanas, además de la consolidación material de un límite que, en principio, es solo funcional y virtual, es que las formas de cruce serán mayoritariamente puntos singulares en el territorio. Lugares en los que se haga explícito un esfuerzo material especial para asegurar la conectividad peatonal, una condición impropia de los ámbitos urbanos centrales donde la movilidad a pie es mucho más libre.

A continuación se analiza la situación y tipología de los 40 puntos de cruce peatonal de los límites del distrito de Usera existentes en la actualidad. También se incluye en el análisis el paso por la calle de Embajadores bajo el gran eje infraestructural del nordeste, pues aunque está situado físicamente en Puente de Vallecas, es fundamental para entender las posibilidades reales de relación entre este distrito y Usera.

1.- TIPOS DE PUNTOS DE CRUCE PEATONAL.

Según la forma de paso que posibilitan desde la perspectiva de los flujos peatonales[15], los puntos de cruce de los límites del distrito se pueden clasificar en los siguientes cuatro grandes tipos y doce subtipos:

- Pasos a cota a través del elemento-límite:

- Paso de peatones y acera (2). Los dos pasos de la plaza Elíptica.

- Paso de peatones y acera inaccesible o arcén (1). El paso este en la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40.

- Cruce informal y acera (1). El paso oeste en la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40.

- Pasos a cota bajo el elemento-límite:

- Paseo peatonal bajo viaducto (2). Los dos casos situados en los extremos del tramo del río, uno bajo el puente de Praga en el parque Madrid Río y el otro bajo la M-40 en el parque Lineal del Manzanares.

- Acera bajo viaducto (5). Tres casos situados en el límite sur (avenidas de los Rosales, Orovilla y Rafaela Ybarra) y dos en la esquina noroeste del distrito (calle de Antonio López y avenida del Manzanares).

- Paso de peatones y acera bajo viaducto (2). Los dos pasos en la glorieta de la avenida de los Poblados con la A-42.

- Acera inaccesible bajo viaducto y por túnel (1). El caso de la conexión con Puente de Vallecas por la calle de Embajadores.

14.- Aunque a lo largo de este documento se hable constantemente en términos de "movilidad peatonal" a la hora de analizar la accesibilidad de los pasos y recorridos en el ámbito de estudio, se trata de una simplificación que incluye, por supuesto, a todas las formas de movilidad individual, ya sea a pie, con ayuda de instrumentos o sillas para personas con diversidad funcional o con cualquier otro vehículo de movilidad personal habilitado para transitar por las vías peatonales.

15.- La clasificación desde esta perspectiva significa que cuando se define "a cota" o "elevado" es en relación a la posición del peatón que utiliza el paso, de si debe o no cambiar de cota de una forma sensible para cruzar el elemento que conforma el límite. De esta decisión metodológica se deriva que algunas pasarelas se incluyan en el tipo "pasos a cota sobre el elemento-límite / puente o pasarela peatonal" y otras en "pasos elevados sobre el elemento-límite / pasarela peatonal elevada", pues ambos tipos implican condiciones de accesibilidad diferentes que es necesario reflejar. En términos formales, la principal diferencia entre uno y otro es la presencia o no de un elemento diferenciado como rampa y otro como tablero, lo que por lo general implica pendientes más acusadas, anchuras de paso menores y estructuras más livianas en los casos definidos como pasos elevados.

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 | Noviembre de 2019

PASOS A COTA A TRAVÉS DEL LÍMITE:

- Paso de peatones y acera (2)
- Paso de peatones y acera inaccesible o arcén (1)
- Cruce informal y acera (1)

PASOS A COTA BAJO EL LÍMITE:

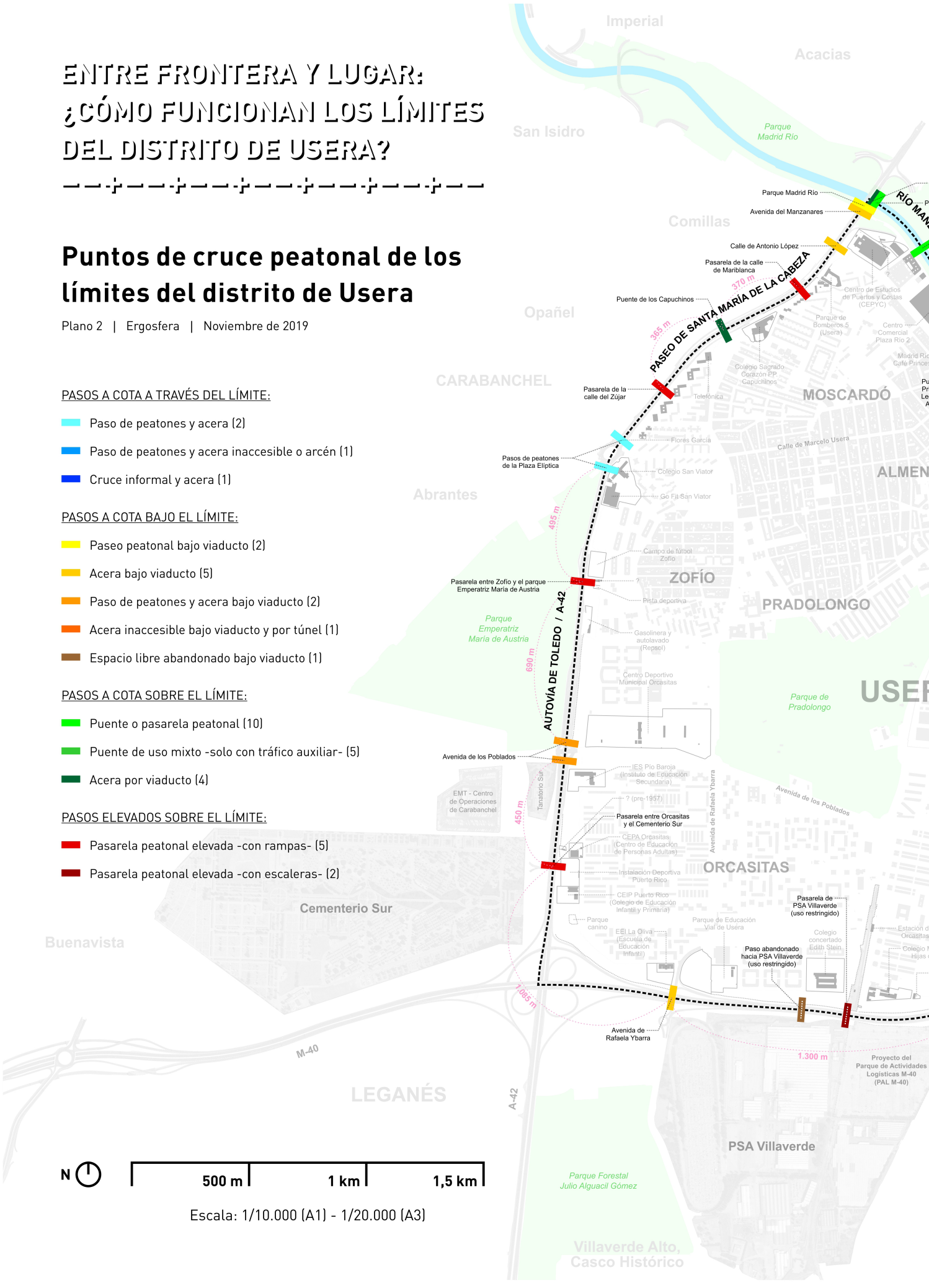
- Paseo peatonal bajo viaducto (2)
- Acera bajo viaducto (5)
- Paso de peatones y acera bajo viaducto (2)
- Acera inaccesible bajo viaducto y por túnel (1)
- Espacio libre abandonado bajo viaducto (1)

PASOS A COTA SOBRE EL LÍMITE:

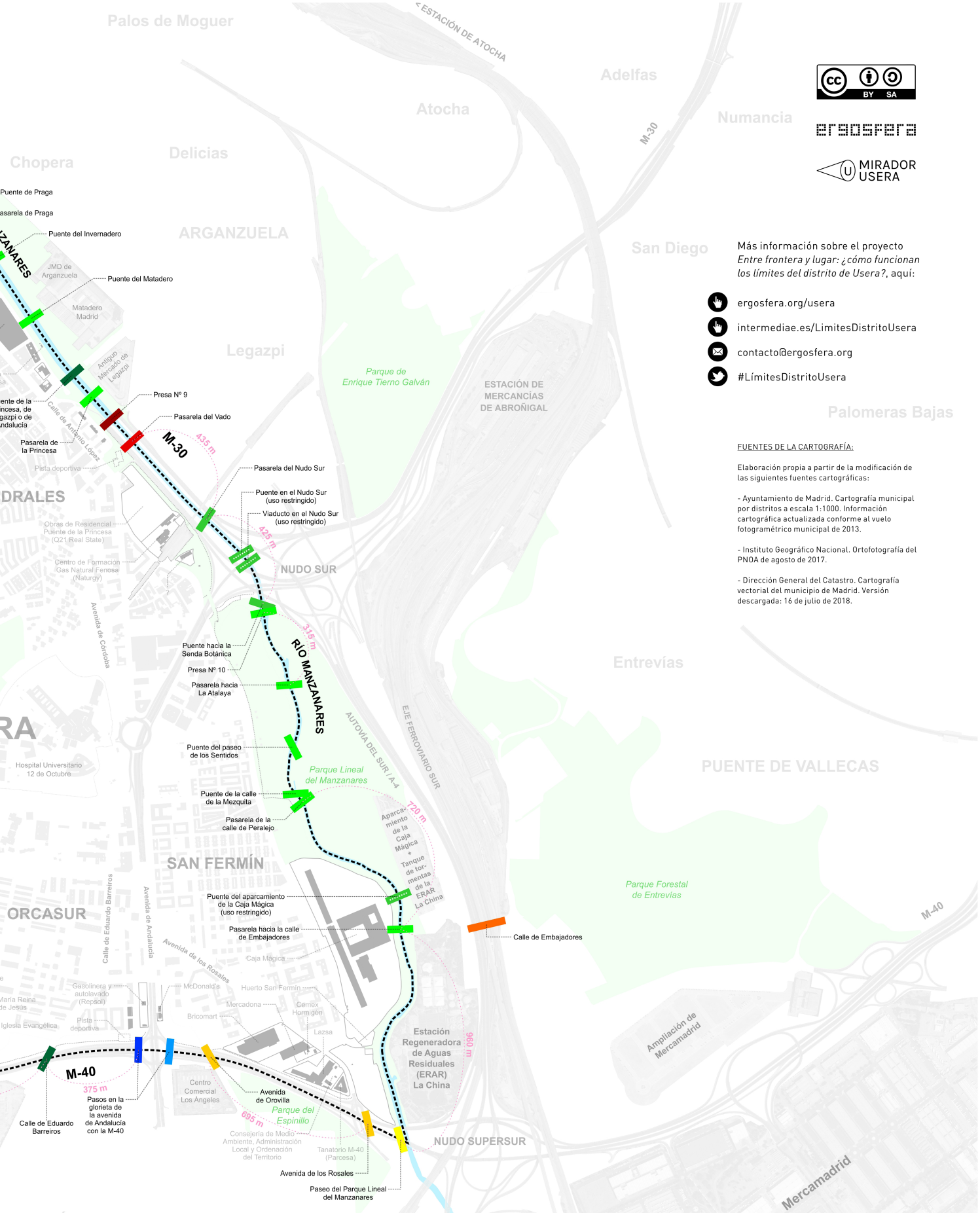
- Puente o pasarela peatonal (10)
- Puente de uso mixto -solo con tráfico auxiliar- (5)
- Acera por viaducto (4)

PASOS ELEVADOS SOBRE EL LÍMITE:

- Pasarela peatonal elevada -con rampas- (5)
- Pasarela peatonal elevada -con escaleras- (2)



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
- 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.









- Espacio libre abandonado bajo viaducto (1). El caso del antiguo paso bajo la M-40 hacia la fábrica de PSA Villaverde situado en Orcasitas, de uso restringido en su momento y hoy cerrado y sin acceso de tráfico rodado.

- Pasos a cota sobre el elemento-límite:

- Puente o pasarela peatonal (10). Los diez casos situados en el tramo del río y la mayoría construidos ya en el siglo XXI como parte de las obras de los parques Madrid Río y Lineal del Manzanares. Las condiciones formales y la diferencia de altura entre los bordes desde donde se cruza y la base del río posibilitan realizar pasos a cota o con pendientes muy suaves.

- Puente de uso mixto -solo con tráfico auxiliar- (5). Los cinco casos situados en el tramo del río Manzanares, siendo tres de ellos de uso restringido y los otros dos prácticamente iguales que el tipo anterior, con la única diferencia de que por estos pueden transitar los vehículos de los servicios municipales de mantenimiento.

- Acera por viaducto (4). Dos casos sobre el río Manzanares (los puentes de Praga y de la Princesa) y dos sobre vías de comunicación (la calle de Eduardo Barreiros sobre la M-40 y el puente de los Capuchinos sobre el paseo de Santa María de la Cabeza).

- Pasos elevados sobre el elemento-límite:

- Pasarela peatonal elevada -con rampas- (5). Cuatro de los cinco casos se sitúan en el límite noroeste, dos sobre la A-42 y dos sobre el paseo de Santa María de la Cabeza, y el otro es la pasarela del Vado que conecta Almendrales con Legazpi en el límite nordeste.

- Pasarela peatonal elevada -con escaleras- (2). Los casos del paso por la presa Nº 9 hacia Legazpi y de la pasarela de uso restringido hacia PSA Villaverde sobre la M-40.

Desde la perspectiva del peatón, hay por lo tanto 34 pasos a cota (de los cuales 4 son a través del propio elemento-límite, 11 por debajo y 19 por encima) y 7 pasos elevados sobre el elemento-límite.

En cuanto a su condición peatonal o mixta (tránsito a pie y motorizado), 20 de los pasos son peatonales (de los cuales 12 acogen o podrían acoger un tráfico rodado auxiliar, exclusivamente de mantenimiento, y 8 solo pueden ser peatonales por sus dimensiones o condiciones formales) y 21 son pasos mixtos (de los cuales 5 solo acogen tráfico rodado auxiliar o de mantenimiento, 9 disponen de aceras y 7 disponen, además de aceras, de un elemento de separación y protección frente a los vehículos -barandillas, barreras New Jersey o guardarraíles-).

▲▲ [Páginas 14 y 15] P-2.- Puntos de cruce peatonal de los límites del distrito de Usera (Noviembre de 2019). Disponible para descarga como imagen en alta resolución o en formato vectorial editable en la página web del proyecto.
▲◄ F-19.- Pasarela peatonal en el parque Lineal del Manzanares, desde San Fermín (17-11-2018).
▲► F-20.- Paso de la calle de Eduardo Barreiros sobre la M-40, desde Orcasur (25-07-2018).
▼◄ F-21.- Pasarela entre Zofío y el parque Emperatriz María de Austria, desde Zofío (25-07-2018).
▼► F-22.- Paso bajo el puente de Praga por el paseo del parque Madrid Río, desde Moscardó (24-07-2018).

► F-23.- Paso bajo la M-40 por la avenida de los Rosales, hacia San Fermín (27-07-2018).



2.- ACCESIBILIDAD DE LOS PUNTOS DE CRUCE PEATONAL.

Una vez identificados y clasificados los puntos de cruce peatonal del límite, se analiza su accesibilidad desde dos perspectivas: por una parte, según la condición de uso público o restringido de los pasos, y por otra, según su grado de accesibilidad en términos de movilidad peatonal.

En cuanto a la primera cuestión, de los 41 pasos analizados, 36 son de uso y acceso público y 5 son de uso restringido: 2 para los servicios municipales de mantenimiento, 2 para la fábrica de PSA Villaverde (uno de ellos abandonado) y 1 para la Caja Mágica y su aparcamiento.

En cuanto a su grado de accesibilidad, 28 de los pasos son accesibles, 5 son accesibles pero con algunos problemas (inestabilidad, pendientes excesivas, etc.) y 8 son inaccesibles para muchas personas: 2 porque no están pavimentados, ya que directamente no se puede llegar hasta ellos y solo funcionan para el uso interno de mantenimiento, 2 por contar con escaleras como forma de salvar un cambio de cota, 2 por no disponer de una pavimentación adecuada, 1 por su mínima anchura de paso y 1 por no contar con semáforos ni pasos de peatones para posiblitar los cruces seguros.

3.- DISTANCIA ENTRE LOS PUNTOS DE CRUCE PEATONAL.

En cuanto a la longitud de los tramos entre pasos, se dan situaciones muy diferentes a lo largo del perímetro del distrito: desde ámbitos bien conectados, una mínima parte, hasta casos de más de 1 kilómetro lineal entre pasos.

Los manuales de diseño viario determinan que *«50 metros es el máximo desvío que aceptan los peatones para utilizar un paso señalizado para atravesar una calzada»*[16]. A partir de esta cifra se deriva que lo recomendable es que las manzanas urbanas no lleguen a los 100 metros de longitud, de forma que la distancia a los puntos de cruce no supere esos 50 metros.

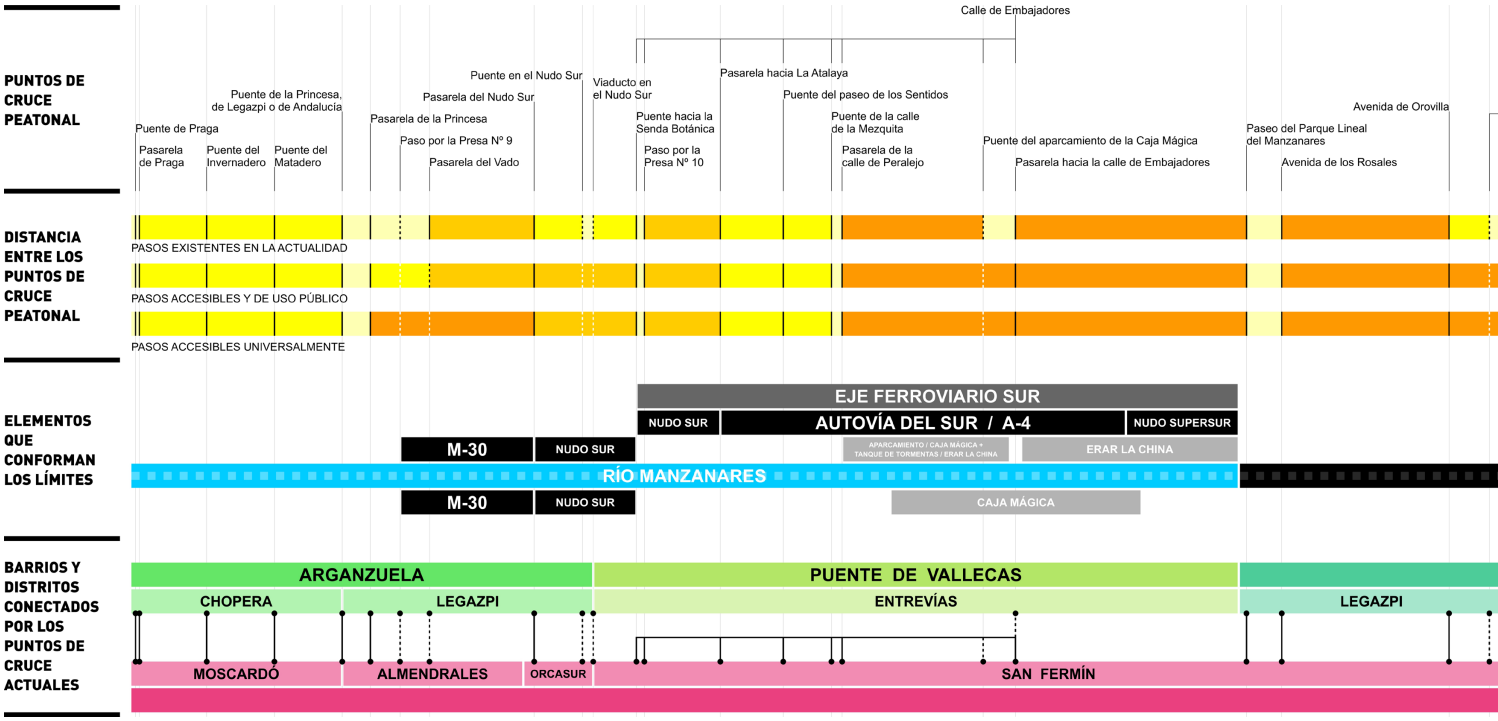
Tomando esta medida como base, se podría establecer que hasta 150 metros se trata de una distancia normal (las manzanas del ensanche de Barcelona de Cerdá, por ejemplo, son de 113,3 metros). Entre 150 y 300 metros se produce ya un cierto problema para la continuidad de los flujos peatonales, pero sigue siendo una distancia de escala urbana, al menos para casos singulares de grandes piezas situadas entre tejidos de grano más fino. A partir de 300 metros ya se puede considerar que existe un problema más serio, una auténtica barrera urbana que limita la movilidad peatonal en la ciudad.

¿Qué ocurre si se analizan los límites de Usera con estos parámetros?

Si se analiza el límite del distrito considerando todos los pasos existentes en la actualidad, resulta que hay catorce tramos de más de 300 metros sin conexión, de los cuales siete tienen entre 300 y 500 m, seis entre 500 y 1.000 m y uno tiene algo más de 1 km (1.086 m).

Siendo ya muy problemática esta situación, si se realiza el análisis teniendo en cuenta que varios de estos pasos son de uso restringido o sensiblemente inaccesibles, los números serían aún peores, siendo igualmente catorce los tramos de más de 300 metros, pero de los cuales siete tienen entre 300 y 500 m, cinco entre 500 y 1.000 m y dos tienen más de 1 km (1.086 y 1.298 m).

16.- Pozueta Echavarri, Julio; Lamíquiz Dauden, Francisco José; Porto Schettino, Mateus. *La ciudad paseable. Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Madrid: CEDEX, 2009.



▲ G.1.- Puntos de cruce peatonal de los límites del distrito de Usera: distancias, elementos-límite y conexiones (Noviembre de 2019). Disponible para descarga como imagen en alta resolución o en formato vectorial editable en la página web del proyecto.

Además, si no se contabilizan tampoco las pasarelas peatonales elevadas que no son universalmente accesibles, los números quedarían así: habría doce tramos de más de 300 metros, pero de los cuales solo dos tienen entre 300 y 500 m, siendo siete los que tienen entre 500 y 1.000 m y tres los que tienen más de 1 km (1.184, 1.298 y 1.538 m).

Por último, es necesario señalar que si además se tiene en cuenta que el único paso real hacia Puente de Vallecas es el de la calle de Embajadores, en realidad habría un tramo de unos 2,5 kilómetros prácticamente desconectado de su distrito vecino.

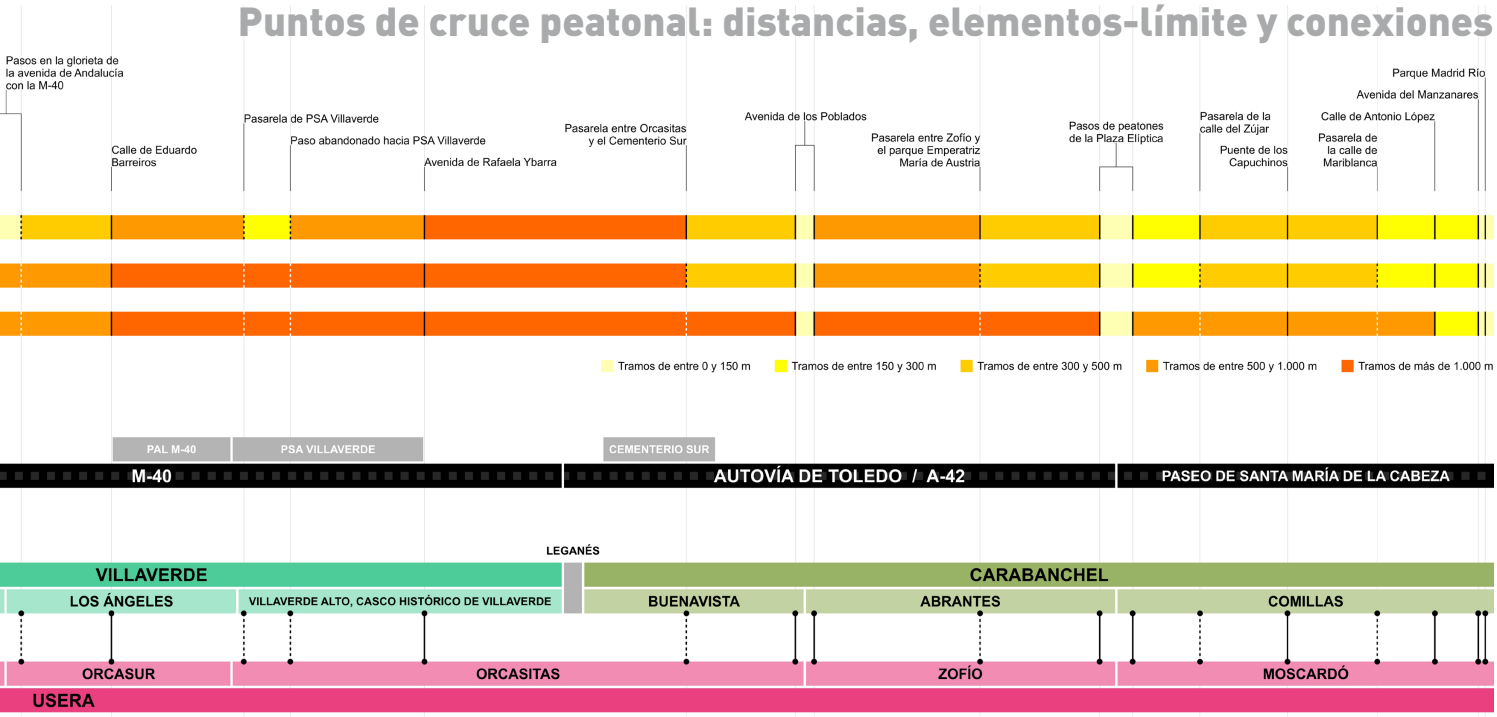
La situación de Usera en términos de conectividad con sus distritos vecinos es, por lo tanto, deficiente en términos generales y pésima si se compara con los distritos situados en el interior de la M-30: solo el tramo nordeste del límite, entre el puente de Praga y la presa Nº 9, puede ser mínimamente homologable con el centro urbano. Y desde hace menos de una década.

La consecuencia práctica de esta situación es que, salvo las personas que viven en Moscardó o Almendrales, que sí utilizan cada vez más los pasos sobre el río para dirigirse hacia el centro urbano o relacionarse con Arganzuela de una forma natural, la mayoría de vecinos y vecinas de Usera nunca cruzan los límites del distrito caminando.

La falta de conexión entre los distritos del sur es una cuestión que afecta notablemente a sus posibilidades de desarrollo en términos de vitalidad urbana, ya que las masas críticas necesarias para sustentar ciertos procesos y actividades requieren de la participación conjunta de las poblaciones de más de un distrito. Por supuesto, no se trata solo de un problema de movilidad peatonal, sino también de la estructura de la red viaria local y del diseño del sistema de transporte público, pero si todos los esfuerzos se focalizan en la conectividad con el centro urbano, será este el que continúe aumentando su grado de nodalidad e importancia relativa frente a los territorios situados al otro lado de la M-30.







PEATONALIDAD ACTUAL JUNTO A LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA

Para cerrar el análisis de la peatonalidad alrededor de los límites del distrito, el siguiente paso es estudiar la accesibilidad de los recorridos peatonales más cercanos a dichos límites, identificando los caminos accesibles más directos entre los puntos de cruce existentes y todos los recorridos, formales e informales, entre este itinerario y el elemento-límite.

A partir del reconocimiento y cartografiado de todos estos recorridos, se pueden distinguir los siguientes tipos:

- Recorridos formales.

Tramos urbanizados y de acceso, uso y mantenimiento público.

- Accesibles: Tramos con accesibilidad prácticamente universal (salvo pavimentos especiales y marcas para visibilidad reducida, y sin haber entrado a analizar cuestiones como los rebajes de las aceras en los puntos de cruce). Fundamentalmente, las aceras.

- Semiaccesibles: Tramos accesibles, pero no de forma universal (barreras arquitectónicas como rampas con excesiva pendiente, pasarelas elevadas, graves desperfectos en el pavimento, etc.).

- Inaccesibles: Tramos con deficiencias relevantes o con barreras arquitectónicas graves que minimizan su accesibilidad (escaleras, pasos demasiado estrechos, etc.).

- Recorridos informales.

Tramos no urbanizados y con un mínimo o nulo mantenimiento público. Normalmente, caminos de tierra sin pavimento, iluminación o mobiliario urbano, muchas veces realizados directamente por el paso de la gente.

- Accesibles: Tramos sin baches ni pendientes pronunciadas, por calzadas o antiguos pavimentos sin uso formal en la actualidad.

- Semiaccesibles: Tramos con pequeños baches y pendientes, pero que pueden ser transitados, al menos por las personas sin ningún problema de movilidad.

- Inaccesibles: Tramos con cierres (necesidad de traspasarlos), por la calzada, a través de caminos muy estrechos, entre maleza o con grandes baches y/o pendientes.

Como conclusión general se observa una clara diferencia entre los distintos tramos del límite, concentrándose los espacios con una red tupida de recorridos informales junto a la M-40 y a la A-42 (en su tramo hasta la avenida de los Poblados), así como en el interior del Nudo Sur, y reduciéndose a determinados puntos concretos, normalmente de cruce o atajo, en el resto del perímetro de Usera.

Si bien en este segundo caso los recorridos informales reflejan siempre problemas de urbanización perfectamente solventables, en el caso de los territorios infraestructurales suelen implicar, además, la presencia de usos ciudadanos informales que encuentran aquí espacios sin competencia del mundo formal para desarrollarse, por lo que, antes de actuar, en varios de los casos será necesario entender cómo están funcionando en la actualidad.

◄◄ F-24.- Acera encajonada entre una verja y una barandilla de protección en la A-42, junto a la glorieta con la avenida de los Poblados, Zofío (25-07-2018).
◄ F-25.- Camino informal por el desampado junto a la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40, San Fermín (27-07-2018).

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

Peatonalidad actual junto a los límites del distrito de Usera

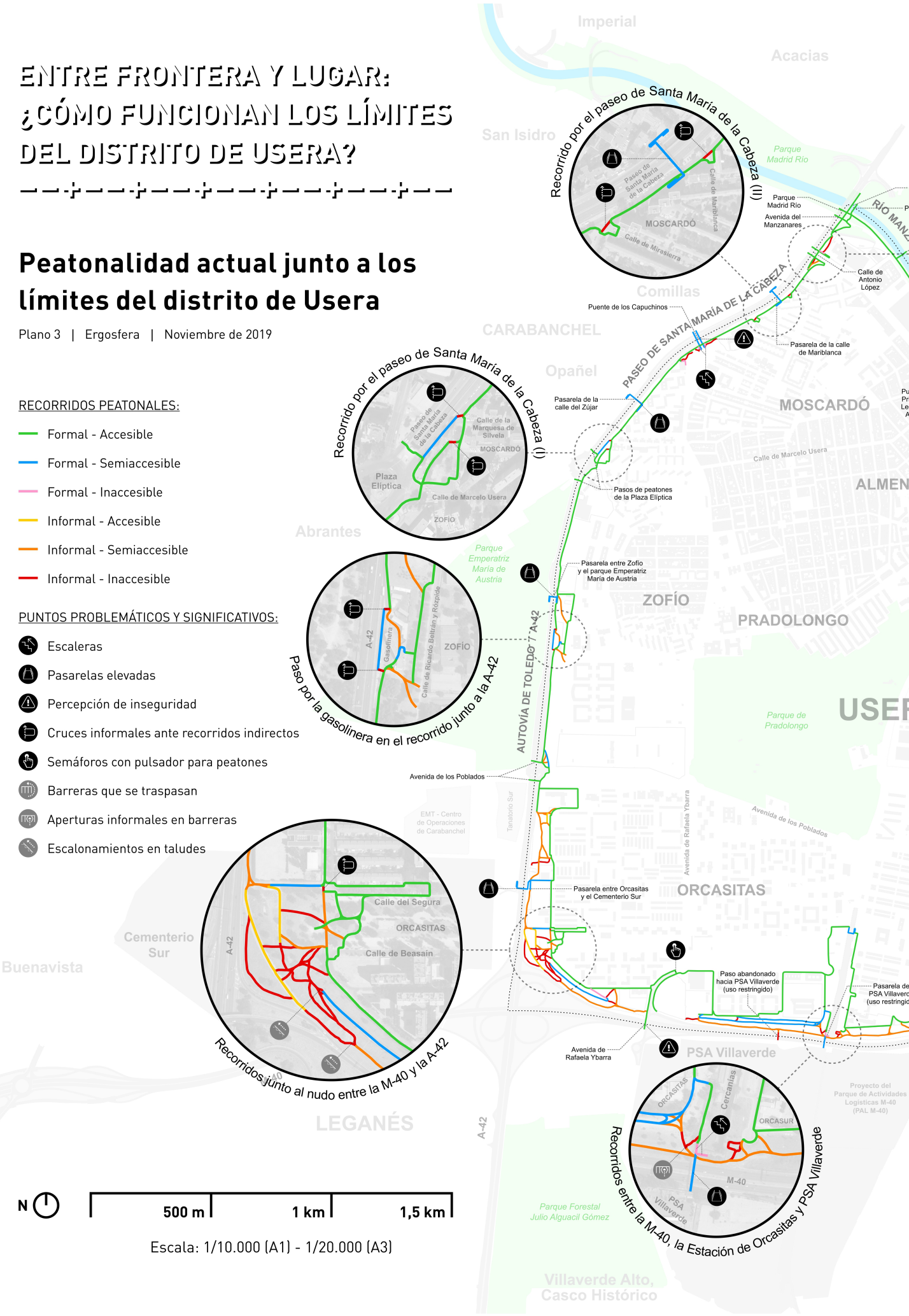
Plano 3 | Ergosfera | Noviembre de 2019

RECORRIDOS PEATONALES:

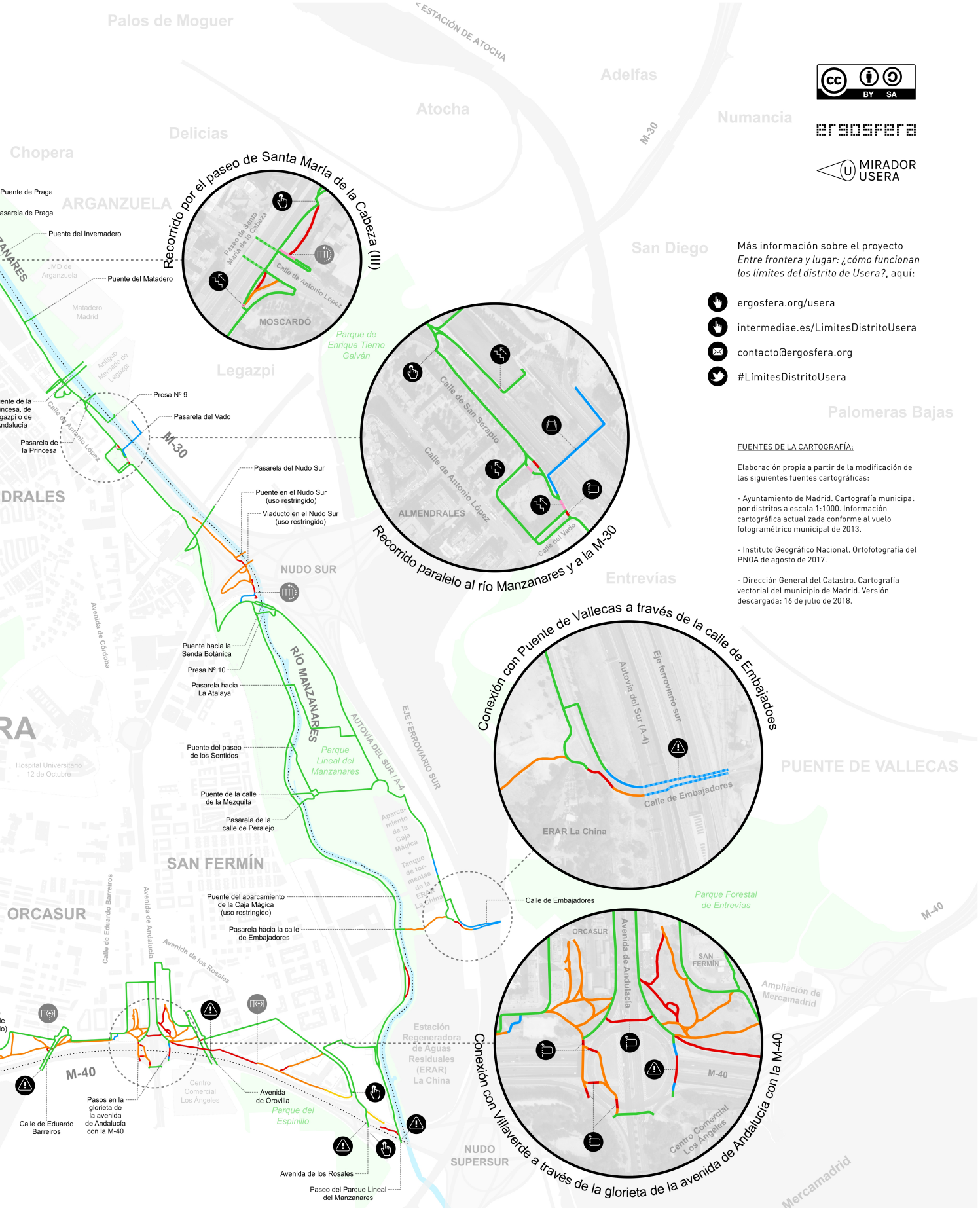
- Formal - Accesible
- Formal - Semiaccesible
- Formal - Inaccesible
- Informal - Accesible
- Informal - Semiaccesible
- Informal - Inaccesible

PUNTOS PROBLEMÁTICOS Y SIGNIFICATIVOS:

- Escaleras
- Pasarelas elevadas
- Percepción de inseguridad
- Cruces informales ante recorridos indirectos
- Semáforos con pulsador para peatones
- Barreras que se traspasan
- Aperturas informales en barreras
- Escalonamientos en taludes



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
- 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.

CONCLUSIONES: PUNTOS PROBLEMÁTICOS Y PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

Desde la perspectiva de la conectividad peatonal con sus distritos vecinos, la situación actual de Usera es de una importante desconexión en la mayoría de los tramos de su perímetro.

Los problemas detectados son de varios tipos: mientras algunos tramos están prácticamente desconectados por completo, otros disponen de barreras arquitectónicas puntuales en los recorridos peatonales, otros cuentan con un número de pasos razonable, pero algunos de ellos son inaccesibles universalmente, y otros explicitan la posición subordinada de los flujos peatonales ante el tráfico rodado.

Ante esta situación, las propuestas de mejora de la conectividad del distrito son también de todo tipo: desde acciones instantáneas que se podrían empezar a llevar a cabo inmediatamente con presupuestos mínimos de mantenimiento urbano, hasta otras de escala media que implicarían partidas y proyectos asumibles en cuestión de meses, u otras que exigirían inversiones más importantes y tiempos de diseño y ejecución más largos, aunque también perfectamente asumibles en comparación a otras grandes obras para las que sí hubo voluntad política en su momento.

Dos temas merecen ser remarcados: por una parte, el hecho de que aunque los barrios del sur de Madrid tengan otros problemas socioeconómicos y habitacionales prioritarios a los que las administraciones públicas deben dar respuesta urgentemente, es necesario empezar a exigir inversiones en proyectos de este tipo para acabar con las asimetrías urbanísticas centro-periferias y materializar su legitimidad como partes de la ciudad con iguales derechos; y por otra, es necesario reconocer que desde el pensamiento urbanístico aún no comprendemos perfectamente las urbanidades periféricas, pero sí lo suficiente como para saber que el ámbito conceptual de los bordes urbanos y los descampados es un territorio frágil, por lo que los cambios propuestos deben ser conscientes y partir de un reconocimiento de las prácticas sociales existentes, planteando acciones blandas en cuanto a la modificación de las posibilidades de uso de los espacios periféricos, y potentes y estratégicas en cuanto a la conectividad peatonal entre Usera y sus distritos vecinos.

A partir de los análisis cartográficos realizados, a continuación se identifican los principales puntos problemáticos o significativos desde la perspectiva de la movilidad peatonal y, en los casos en los que es abordable fácilmente, se sugieren algunas soluciones para mejorar el tránsito a pie en los límites del distrito.

▲▲ [Páginas 20 y 21] P.3.- Peatonalidad actual junto a los límites del distrito de Usera (Noviembre de 2019). Disponible para descarga como imagen en alta resolución o en formato vectorial editable en la página web del proyecto.

► F-30-31.- Conexión con Villaverde a través de la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40: el paso este, inaccesible tras cruzar el semáforo (27-07-2018), y el paso oeste, sin semáforo ni paso de peatones, pero en el que, como se observa en la fotografía, la gente cruza tanto por el lateral como por el interior de la glorieta (26-07-2018).













◄ F-26-27-28-29.- Conexión con Puente de Vallecas a través de la calle de Embajadores: entrada desde el lado más cercano a Usera (17-11-2018); espacio intermedio, entrada y salida del túnel (17-10-2018).

1.- PUNTOS DE CRUCE DEL LÍMITE MUY FRECUENTADOS, PERO QUE NO DISPONEN DE UNA URBANIZACIÓN ADECUADA PARA EL TRÁNSITO PEATONAL.

1.1.- Conexión con Puente de Vallecas a través de la calle de Embajadores.

Actualmente, este paso es la única conexión peatonal y rodada entre los distritos de Usera y Puente de Vallecas. Su singularidad no ha evitado, sin embargo, que sea un paso inaccesible por no disponer de una forma, escala y mantenimiento adecuado para el tránsito peatonal. El recorrido hasta este punto tiene problemas de pavimentación e iluminación, y en el propio paso carece de una urbanización adecuada en la zona del viaducto y es muy deficiente en la zona del túnel, con una acera muy estrecha a ambos lados de una vía por donde discurren automóviles, camiones y autobuses (por un único carril que va cambiando de sentido según los semáforos de los extremos), lo que genera un ambiente muy hostil por el ruido y la sensación de inseguridad.

La inversión necesaria para adecuar este paso sería importante. Se trataría de acondicionar el espacio del viaducto bajo la A-4 (pavimento, filtraciones, iluminación y mobiliario), ampliar sensiblemente el espacio del túnel bajo las vías de ferrocarril para que tenga una anchura de paso constante de 20 metros (con dos carriles para el tráfico rodado, carril bici y aceras de 5 metros a cada lado), reurbanizar los recorridos peatonales y ciclistas que llegan desde Usera (sobre todo el itinerario desde el parque Lineal del Manzanares entre la ERAR La China y el aparcamiento de la Caja Mágica) y urbanizar un nuevo camino peatonal accesible por el parque Forestal entre este paso y la Ronda Sur a la altura de la calle de Montánchez en Entrevías. En total, la operación podría estar en una escala de entre 1 y 1,5 millones de euros, perfectamente asumible políticamente al ser una obra estratégica para la reconexión de las periferias del sur, siendo este presupuesto del orden del 0,05% de lo que costó el soterramiento de la M-30 y tratándose de dos distritos de casi 135.000 y 228.000 habitantes que comparten una franja de unión de algo más de 2,5 kilómetros, pero cuya única conexión peatonal entre sus ámbitos habitados de San Fermín y Entrevías es inaccesible y tiene unas condiciones de urbanización pésimas.

1.2.- Conexión con Villaverde a través de la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40.

Este paso es una importante conexión entre los distritos de Usera y Villaverde, muy frecuentada en la actualidad como camino más directo hacia el centro comercial Los Ángeles. A pesar de los flujos que acoge, no dispone de una urbanización adecuada para el tránsito peatonal. En el lado oeste de la glorieta, el recorrido a pie no dispone de pasos de cebra ni de semáforos, aunque sí de una acera ancha y protegida en su parte central. En el lado este, dispone de pasos de cebra y semáforos, pero no de un itinerario accesible, ya que el paso peatonal es un pasillo de menos de un metro de ancho y mucha gente utiliza directamente el arcén para atravesar la rotonda. Ambos recorridos de cruce cuentan por tanto con tramos formales e informales.

La inversión necesaria para adecuar este punto, instalando los pasos de cebra y semáforos necesarios y reurbanizando los recorridos peatonales inaccesibles, estaría en la escala de los 20.000 €, por lo que podría realizarse en un plazo muy breve de tiempo.

2.- BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y URBANÍSTICAS A LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN RECORRIDOS FORMALES.

2.1.- Barreras arquitectónicas.

Aunque no se ha realizado un análisis profundo de las barreras arquitectónicas (en términos, por ejemplo, del estado de mantenimiento de los pavimentos, los rebajes de las aceras o la urbanización inclusiva para personas con problemas visuales), sí se incluyen en el estudio algunos puntos conflictivos detectados, principalmente las escaleras que forman parte de itinerarios formales. La inversión necesaria para sustituir las escaleras por rampas sería variable según los casos, pero estaría en una escala de entre 5.000 y 20.000 €.









▲◄ F-32.- Cruce sin paso de peatones en el itinerario peatonal junto a la A-42 a su paso por la gasolinera, Zofío (26-07-2018).
▲► F-33.- Paso por el puente de los Capuchinos, desde Moscardó (26-07-2018).
▼◄ F-34.- Pasarela entre Orcasitas y el Cementerio Sur, desde Orcasitas (26-07-2018).
▼► F-35.- Pasarela de la calle del Zújar, desde Moscardó (25-07-2018).

2.2.- Paso a través de la gasolinera en la A-42.

En este caso, el recorrido formal junto a la A-42 a la altura de la gasolinera no dispone de pasos de peatones en los extremos de la acera existente. Además, esta acera tiene una anchura mínima que la hace impracticable por la mala situación de los postes de las farolas en su eje, por lo que la mayoría de las personas que transitan por aquí suele optar por una solución informal pasando por el espacio privado y en uso de la gasolinera, que tampoco cuenta con un nivel de urbanización adecuado para los recorridos peatonales, pero ofrece una mayor seguridad.

La inversión necesaria en este caso para adecuar ambos itinerarios sería mínima: disponer de pasos de peatones, cambiar la situación de los postes para aprovechar todo el ancho de la acera y marcar los recorridos peatonales por el interior de la gasolinera estaría en la escala de los 5.000 €.

2.3.- Problemas en los pasos elevados.

A no ser que supriman o minimicen algunos de sus problemas más comunes, las pasarelas peatonales elevadas son infraestructuras útiles pero no suficientes para asegurar una movilidad peatonal completamente accesible.

Sus principales problemas son dos: por una parte, el hecho de que su altura, su anchura reducida y el ligero movimiento que suelen experimentar es una combinación que le genera miedo a muchas personas; y por otra, que muchas veces resultan inaccesibles por la elevada pendiente de sus rampas, que en varios de los casos del ámbito parece mayor que la exigida por los estándares actuales, como por ejemplo, en las situadas junto a la gasolinera de la A-42 o a la altura de la calle del Zújar.

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, ninguna de las pasarelas existentes está cubierta y en algunas también se producen problemas por pavimentos resbaladizos cuando hay heladas en invierno. El resultado final de estas condiciones es que muchas personas mayores, con movilidad reducida o con miedo a los otros factores mencionados no cruza nunca por ellas, por lo que no pueden ser contabilizadas como formas de paso universales.

Las intervenciones necesarias en este caso pasarían por la sustitución o mejora de las pasarelas existentes en la actualidad (cinco con rampas y dos con escaleras) para que se asemejen, por ejemplo, a la que une el parque Madrid Río con el parque Lineal del Manzanares o a la del Nudo Sur hacia Legazpi, ya que cuentan con una anchura adecuada, una estabilidad suficiente y una pendiente continua y suave que hace muy cómodo y seguro su uso.

► F-36.- Itinerario peatonal inaccesible (escaleras) en el paseo de Santa María de la Cabeza y camino informal hacia la calle de Antonio López, Moscardó (22-07-2018).



Los presupuestos necesarios para actuar en cada caso serán muy variables, pero las pasarelas elevadas no pueden ser un gasto menor, pues es precisamente en los lugares urbanísticamente complicados donde es necesaria una inversión en infraestructuras que garanticen el derecho a vivir la ciudad peatonalmente.

2.4.- Problemas de forma urbana y urbanización que generan sensación de inseguridad.

En términos de percepción de inseguridad se pueden distinguir dos problemas principales: el miedo a la delincuencia y el miedo al tráfico rodado. Desde la perspectiva urbanística, el primero tiene que ver normalmente con la falta de actividad urbana en los bordes en contacto con los itinerarios peatonales, así como de una adecuada iluminación y trazado de los recorridos a pie. Por su parte, el segundo problema tiene su origen en fallos en la urbanización que permiten velocidades excesivas en el tráfico y la inexistencia o insuficiencia de los elementos de protección de las sendas peatonales.

Como ejemplos del primer caso, casi todos los itinerarios bajo viaductos son los puntos más problemáticos, como los pasos peatonales hacia Villaverde bajo la M-40 en las avenidas de Rafaela Ybarra, Orovilla o los Rosales, o como el paseo junto al río. Además, también en otros puntos que no transcurren bajo viaductos se produce esta situación por la falta de actividad urbana, como en la calle de Eduardo Barreiros o en la pasarela entre Orcasitas y el Cementerio Sur.

Otra de las cuestiones que acrecenta la sensación de inseguridad es que en general los pasos bajo viaductos no tienen un adecuado mantenimiento, produciéndose generalmente filtraciones en los muros y suciedad en los pavimentos que ayudan a construir la imagen de un entorno percibido como hostil. Al igual que en el caso de las pasarelas elevadas, son precisamente estos puntos los que exigen un cuidado material de más calidad que los espacios urbanos centrales, pues es aquí donde la actividad urbana continua no puede contrarrestar los efectos de una pobre urbanización.

Por otra parte, también hay pasos en donde se genera una sensación de inseguridad frente al tráfico rodado, como en el caso del puente de los Capuchinos, en el que las aceras son estrechas y la protección mediante guardarraíles se percibe como insuficiente por la velocidad de los vehículos, o como en los pasos de la glorieta de la avenida de los Poblados con la A-42, donde la configuración espacial de los cruces bajo el viaducto limita la visibilidad de los peatones.

Las intervenciones en estos lugares se resumirían la mayoría de las veces en la instalación de una correcta iluminación, sistemas de calmado del tráfico, elementos de protección frente a los vehículos, un adecuado mantenimiento y limpieza y un estudio detallado de los problemas de visibilidad asociados a ambos tipos de percepción de inseguridad. Sin embargo, parece también necesario comenzar a plantear la cuestión desde una escala más amplia y pensar cómo introducir actividad urbana en la mayor parte de los bordes de estos recorridos. Cómo rediseñar las vías que cruzan los límites para que funcionen como auténticos vectores de urbanidad, es decir, como entornos donde sea posible reconocer una cierta continuidad y la presencia de espacios urbanos habitados. Piénsese, por ejemplo, en esa lógica periférica donde lo peatonal y las actividades vinculadas al automóvil se retroalimentan, como en el McDonald's de la avenida de Andalucía o en el Burger King de la A-42.



◄ F-37.- Punto de subida y bajada informal hacia La Montaña / El Cerrito, el límite entre Orcasitas y la M-40 (26-07-2018).

3.- PUNTOS DE CRUCE CUYA URBANIZACIÓN IMPLICA UN RECONOCIMIENTO EXPLÍCITO DE LA SUBORDINACIÓN DEL TRÁNSITO PEATONAL AL TRÁFICO RODADO.

3.1.- Ámbitos con recorridos indirectos para los flujos peatonales.

Normalmente lugares de cruce donde el itinerario urbanizado plantea un recorrido indirecto excesivo para los flujos peatonales, por lo que, a pesar de que en muchas ocasiones se disponen barandillas para evitarlo, aparecen los recorridos y cruces informales como una forma muy frecuente de paso. Se trata de casos puntuales como los encuentros del paseo de Santa María de la Cabeza con las calles de Mirasierra y de Mariblanca, o como en la calle del Vado y la falta de continuidad del paseo junto a la M-30 que conecta los parques Madrid Río y Lineal del Manzanares. Las inversiones necesarias para transformar estas situaciones son mínimas, en el orden de entre 500 y 1.000 €.

3.2.- Puntos de cruce regulados con semáforos con pulsador para peatones.

Puntos muy significativos porque no están regulados para suplir el efecto simbólico de la primacía del tráfico rodado con la rapidez para dar paso a los peatones cuando lo requieren. En un momento de exaltación acrítica de la lógica “smart city” por parte de las administraciones locales, es muy curioso que los procesos de tecnificación urbana no sirvan precisamente para este tipo de situaciones que ayudarían a mejorar la movilidad peatonal en estos territorios periféricos. La intervención necesaria en este caso sería muy simple: la reprogramación de estos semáforos para que cumplan el objetivo de minimizar todo lo posible el tiempo de espera de los peatones.

4.- OTROS RECORRIDOS INFORMALES FRECUENTADOS.

La principal conclusión del análisis cartográfico de los recorridos peatonales junto al límite del distrito es la gran cantidad de itinerarios informales que se producen en la actualidad. Principalmente por los descampados y bordes infraestructurales junto a la M-40, la A-42 y el Nudo Sur, pero también en casos más puntuales en el resto del perímetro de Usera.

Como complemento a toda esta red de recorridos informales identificados, en la cartografía se marcan algunos puntos significativos en los que el tránsito ciudadano se abre paso por diferentes barreras:

- Pasos cerrados que simplemente se saltan o se pasan por el lado o por encima, como en el caso de las escaleras en la calle de Antonio López o en el de la entrada peatonal al interior del Nudo Sur desde el parque Lineal del Manzanares.

- Pasos cerrados cuyas barreras han sido derribadas o agujereadas, como en los casos de la zona sur de la Estación de Orcasitas junto a la pasarela de PSA, del cierre junto a Bricomart y la M-40 en San Fermín o del camino hacia el espacio bajo el viaducto de la calle de Eduardo Barreiros.

- Accidentes topográficos que se salvan con escalonamientos en la tierra, como en el caso de los dos lugares de subida y bajada informal hacia La Montaña / El Cerrito en la esquina suroeste de Orcasitas.

En este análisis no se han incluido los puntos problemáticos en los recorridos informales hacia los descampados o por descampados que no tengan un destino funcional en términos de









▲◄► F-38-39.- Punto de cruce informal de la calle del Vado para continuar el paseo junto a la M-30 entre los parques Madrid Río y Lineal del Manzanares, Almendrales (23-07-2018 y 17-11-2018).

▼◄ F-40.- Barandilla para evitar el cruce directo en el encuentro entre el paseo de Santa María de la Cabeza y la calle de Mirasierra, Moscardó (19-10-2018).

▼► F-41.- Semáforo con pulsador para peatones en la avenida de Rafaela Ybarra junto a la glorieta con la calle del Simca, Orcasitas (18-11-2018).

movilidad urbana formal, aunque sí es necesario mencionar que la interconexión entre los espacios de borde paralelos a la M-40 y a la A-42 es una de las posibilidades contempladas por varias de las personas con las que se trabajó en las reuniones mantenidas en Usera.

El motivo de esta exclusión es que la intervención sobre estos lugares, que por supuesto también explicitan necesidades de movilidad aunque quizás menos prioritarias, merece una reflexión más profunda derivada de la otra de las líneas de trabajo de este proyecto, la que se ocupa de la condición de lugares de este tipo de espacios que ya acogen usos informales de los vecinos y vecinas de Usera.

La cuestión es que estos lugares acogen algunos tipos de prácticas sociales asociables a los conocidos como comunes urbanos, que se superponen a lo público y a lo privado y que los cualifican diferencialmente frente a las condiciones de los centros urbanos. La fragilidad de estos territorios periféricos y la insuficiencia del análisis realizado son las razones por las que no se aborda aquí la propuesta de intervenciones en estos espacios, remitiendo simplemente a la documentación de dicha línea de trabajo que se puede consultar en la página web del proyecto.

Aún así, la filosofía que parece más razonable se podría resumir en la idea de no comprometer nunca la sostenibilidad de los usos informales introduciendo la tensión y la competencia de los formales, planteando intervenciones muy blandas que se apoyen directamente en la red de caminos existentes y se reduzcan al trabajo con la vegetación y con los elementos urbanos propios de las periferias, ya demostradamente manipulables por las prácticas ciudadanas.

5.- GRANDES TRAMOS-BARRERA SIN PUNTOS DE CRUCE EN LOS QUE ES NECESARIO ESTUDIAR LA INTRODUCCIÓN DE NUEVOS PASOS.

Dado que el importante grado de desconexión en varios de los tramos del límite de Usera, se sugieren a continuación algunos puntos donde se podría estudiar la instalación de nuevos pasos de relación con sus distritos vecinos:

5.1.- Conexión entre el parque Lineal del Manzanares y el parque Enrique Tierno Galván (Arganzuela).

Apertura del Nudo Sur al tránsito público, un lugar espectacular desde el punto de vista del paisaje contemporáneo donde las infraestructuras viarias se entrelazan con las naturalezas del río y los descampados. Se trataría de una actuación muy blanda en lo que se refiere a los caminos (sin urbanizar en absoluto su entorno más allá de lo concerniente a la accesibilidad del itinerario) y más importante en cuanto a las infraestructuras necesarias, pues habría que adecuar un paso sobre uno de los ramales,



◄ F-42.- Punto de entrada al interior del Nudo Sur desde el parque Lineal del Manzanares, San Fermín (27-07-2018).
► F-43.- M-40 a su paso por la parcela donde actualmente se está construyendo el Parque de Actividades Logísticas PAL M-40 (25-07-2018).
►► F-44.- Descampados junto al nudo entre la A-42 y la M-40 y frente al Cementerio Sur, Orcasitas (26-07-2018).

ampliar la anchura de uno de los viaductos en otro e instalar una pasarela peatonal entre el último tramo dentro del nudo y el parque.

5.2.- Conexión entre San Fermín, Entrevías (Puente de Vallecas) y Mercamadrid (Villa de Vallecas).

Uno de los casos más significativos de desconexión peatonal y ciclista es el que se da entre Usera y Mercamadrid. Para que las distancias se vuelvan interesantes[17], el urbanismo de las periferias debe garantizar las conectividades estratégicas entre las grandes piezas propias de estos territorios y los tejidos habitados cercanos, evitando situaciones tan absurdas como esta, en la que una persona que viva en San Fermín y trabaje en Mercamadrid está obligada a utilizar medios motorizados para llegar al trabajo aún residiendo a una distancia perfectamente caminable o transitable en bicicleta.

La actuación sugerida consistiría en un paso a través del Nudo Supersur junto a la depuradora La China hasta la carretera de Villaverde a Vallecas y hasta el camino del Malecón junto a Mercamadrid, para lo que serían necesarios un nuevo puente sobre el río, tres pasarelas peatonales elevadas y una pequeña ampliación del viaducto bajo el eje ferroviario.

5.3.- Conexión entre San Fermín y Los Rosales (Villaverde).

Dado que el enclave de actividad situado al sur de San Fermín (entre Bricomart y el Tanatorio M-40) dispone de una parcela libre en el centro del conjunto, se propone un nuevo paso público por el descampado junto a Cemex Hormigón y una pasarela elevada sobre la M-40 hacia el parque del Espinillo, conectando así la avenida de los Rosales y el camino de Perales en Usera con la avenida de Orovilla y el centro comercial Los Ángeles en Villaverde.

5.4.- Conexión entre Orcasitas, Orcasur y Villaverde.

Senda peatonal de urbanización blanda por el paso abandonado hacia PSA Villaverde y ampliación-reforma de la pasarela existente hacia la fábrica para permitir la continuidad del recorrido peatonal junto a la M-40, entre esta y las instalaciones de PSA Villaverde y el PAL M-40.

Dado que se trata de un lugar con múltiples usos informales y sin una prioridad importante en términos de funcionalidad de la estructura de flujos peatonales en el ámbito (salvo la unión entre Orcasur y Orcasitas por este punto, que sí es necesario que sea más accesible), esta intervención se plantea como una simple conexión física, sin mayor urbanización que la apertura del paso y la liberación de una franja longitudinal paralela a la M-40 al igual que en el lado de Usera.

5.5.- Conexión entre Orcasitas y Buenavista (Carabanchel).

Se trataría de una doble conexión: por una parte, una nueva pasarela elevada junto al nudo entre la A-42 y la M-40, entre la calle de Beasaín y el Cementerio Sur, para dar continuidad al paseo por el sur de Carabanchel (imaginando la posibilidad de una futura senda por el sur de Usera igualmente); y por otra, el desplazamiento ligeramente hacia el norte de la pasarela actual junto a la instalación deportiva Puerto Rico, para hacerla coincidir con el eje de la calle Halconero del Rey en Carabanchel (la única junto a la avenida de los Poblados con posibilidades de llegar a representar un vector de continuidad urbana hacia Usera) y de la calle de Ichaso en Orcasitas.

17.- Manuel de Solà-Morales introdujo el concepto de «distancias interesantes» para referirse a una de las posibles cualidades materiales que detectaba en los territorios periféricos, pues es la diversidad de distancias entre las cosas urbanas lo que genera la riqueza de situaciones que pueden acoger. Los vacíos periféricos y su presencia continua son, por tanto, una pieza y una forma urbana con su propia legitimidad. Un urbanismo razonable debe asumir que la intervención en la ciudad también puede partir desde el respeto y la ambición de potenciar y reproducir los valores de las urbanidades no normativas.





▼ P.4.- Posibilidades de nuevas conexiones en los grandes tramos-barrera de los límites del distrito de Usera (Noviembre de 2019). Disponible para descarga como imagen en alta resolución o en formato vectorial editable en la página web del proyecto.

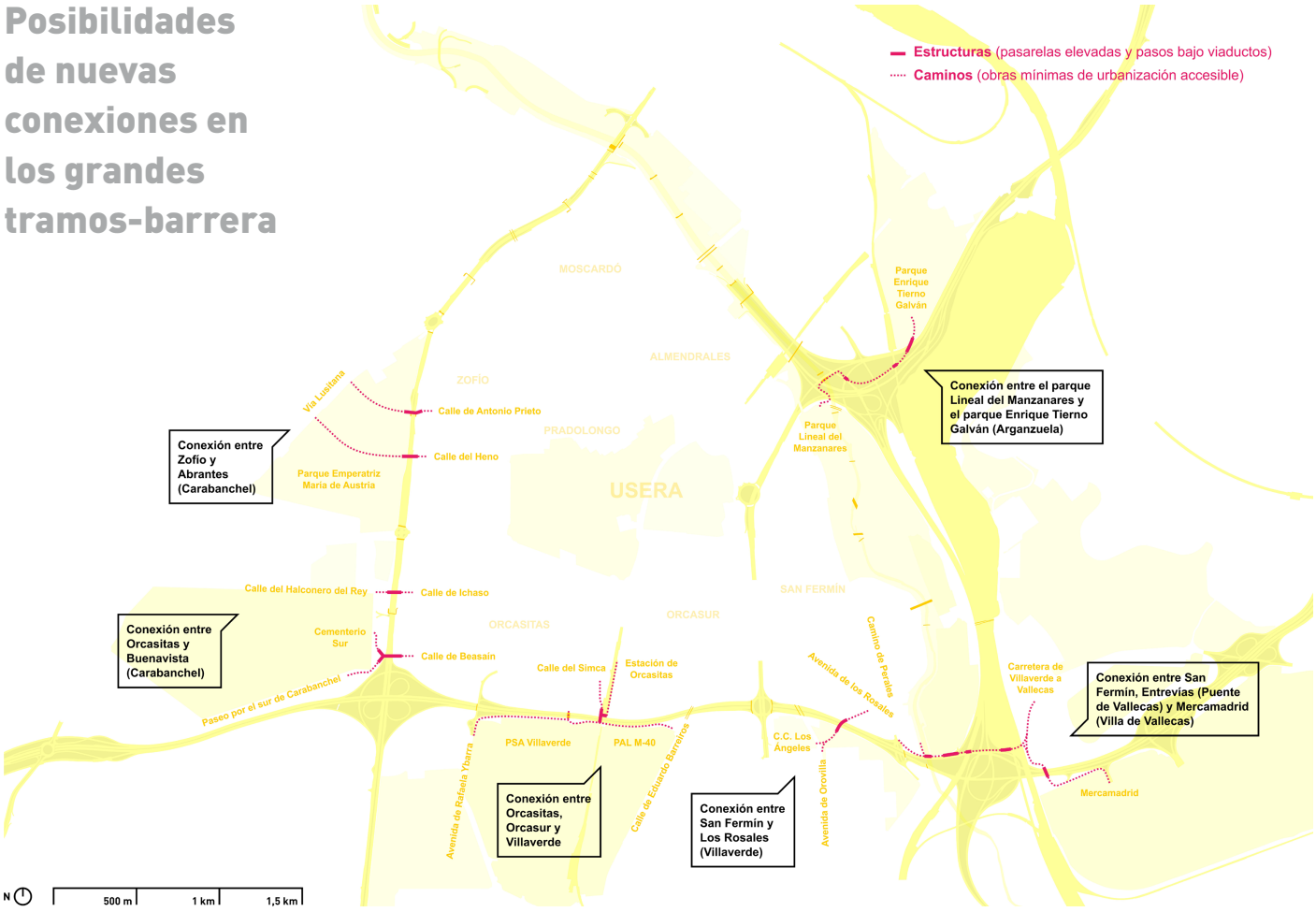
5.6.- Conexión entre Zofío y Abrantes (Carabanchel).

Se propone duplicar el único paso existente en la actualidad, transformando la pasarela entre Zofío y el parque Emperatriz María de Austria (ampliándola para poder entrar a cota hacia la calle de Antonio Prieto en Usera y hacia el parque para posibilitar una pendiente suave), e instalando una nueva pasarela al sur de la gasolinera desde la calle del Heno. Ambas obras irían acompañadas de la reurbanización de los caminos interiores en el parque para hacerlos directos y seguros desde los desembarcos de las nuevas pasarelas hasta la Vía Lusitana en el barrio de Abrantes.

Todas estas propuestas son solo sugerencias poco trabajadas para reflejar que, además de solucionar los problemas prioritarios identificados en los pasos ya existentes (así como los referidos a la movilidad en transporte colectivo, a la disminución del tráfico rodado o a la urbanidad de las vías que rodean a Usera), también es necesario imaginar un futuro en el que los flujos peatonales sean igualmente difusos y casuales en los bordes del distrito.

Tras décadas recibiendo los impactos locales de las infraestructuras de escala metropolitana, Usera y el resto de distritos del sur y el este de Madrid merecen que la movilidad peatonal ocupe también el centro en la periferia.

Posibilidades de nuevas conexiones en los grandes tramos-barrera























LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA COMO LUGARES SINGULARES

Además de como fronteras urbanas, este proyecto también trató de estudiar los límites del distrito en tanto que lugares con valores y posibilidades al margen del orden urbanístico o la racionalidad dominante.

A través del caso de Usera, se abordó el estudio de los usos informales que acogen los territorios periféricos en la actualidad, describiendo tanto los tipos de prácticas detectadas como los componentes materiales y las condiciones urbanas de los espacios que las acogen.

Frente a la lógica técnica de la conectividad y la justicia social necesaria para enfrentarse a los problemas de movilidad peatonal descritos, este territorio también exige una mirada curiosa y optimista, abierta a descubrir las pautas y matices de los espacios urbanos surgidos como externalidades de la modernidad.

Sin competencia del mundo formal, aparecen los lugares de resistencia y de refugio donde surgen algunas de las materializaciones de la autonomía y de los comunes urbanos; donde se construye y legitima la diferencia periférica, una de las esperanzas de la ciudad.

◄ F-45-54.- Usos ciudadanos en los límites del distrito: 45-46) Ecuavóley (22-07-2018 y 16-10-2018); 47-48) Parkour (18-11-2018); 49-50) Refugio vital (25/26-07-2018); 51-52) Comunicación (24-07-2018); y 53-54) Otras actividades (15/17-10-2018).
►▲ F-55.- Espacio estancial en el enlace abandonado junto al nudo entre la M-40 y la A-42 (26-07-2018).
►▼ F-56.- Camino hacia el McDonald's por el descampado junto a la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40 (25-07-2018).



Los materiales producidos como parte de esta otra línea de trabajo se pueden consultar y descargar en la página web del proyecto:

< www.ergosfera.org/usera >




MIRADOR
USERA
MATADERO INTERMEDIÆ
distrito
usera
MADRID