

Orcasitas

Pza. Elíptica

Arganzuela

Atocha.

Santa María de la Cabeza y del Corazón

El milagro de una calle.

SANTA MARÍA DE LA CABEZA... Y DEL CORAZÓN. DE AUTOVÍA DE COCHES A PASEO PARA LAS PERSONAS

Noviembre 2021

Santa María ha perdido la cabeza... nació como paseo, pero se ha convertido en una autovía urbana que divide la ciudad. Sus barrios se han llenado de ruido, humo, atascos, inseguridad, problemas de movilidad y aparcamiento. Todo ello está afectando a la salud física y mental de sus vecinos, que ven mermadas su calidad y esperanza de vida.

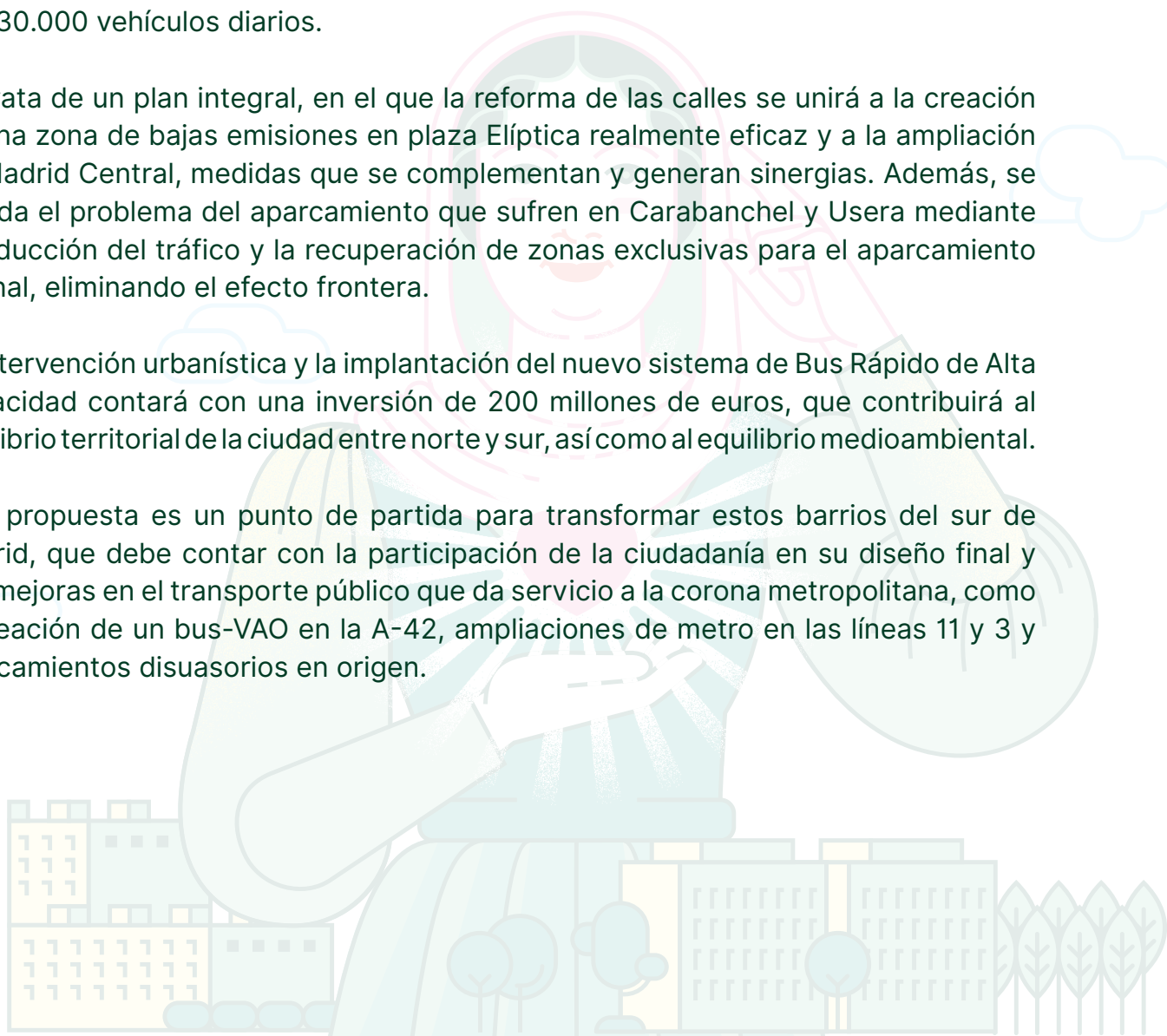
Por todo ello queremos devolverle la cabeza a Santa María gracias a una movilidad más sostenible y también ponerle un poco de corazón para mejorar la vida de las vecinas y vecinos de los distritos de Carabanchel, Usera y Arganzuela.

La propuesta para Santa María de la Cabeza consiste en transformar este acceso a Madrid configurado como una autovía de los años 60 en un eje de movilidad sostenible. En concreto, supondrá ampliar en un 90% el espacio peatonal y ajardinado, crear 15 kilómetros de carril bici e implantar una línea de autobuses rápidos de alta capacidad que conecte Atocha con Plaza Elíptica en 11 minutos, y en 18 con Orcasitas. Con todo ello, se reducirá hasta en un 55% el tráfico en la zona, que en algunos puntos supera los 130.000 vehículos diarios.

Se trata de un plan integral, en el que la reforma de las calles se unirá a la creación de una zona de bajas emisiones en plaza Elíptica realmente eficaz y a la ampliación de Madrid Central, medidas que se complementan y generan sinergias. Además, se aborda el problema del aparcamiento que sufren en Carabanchel y Usera mediante la reducción del tráfico y la recuperación de zonas exclusivas para el aparcamiento vecinal, eliminando el efecto frontera.

La intervención urbanística y la implantación del nuevo sistema de Bus Rápido de Alta Capacidad contará con una inversión de 200 millones de euros, que contribuirá al equilibrio territorial de la ciudad entre norte y sur, así como al equilibrio medioambiental.

Esta propuesta es un punto de partida para transformar estos barrios del sur de Madrid, que debe contar con la participación de la ciudadanía en su diseño final y con mejoras en el transporte público que da servicio a la corona metropolitana, como la creación de un bus-VAO en la A-42, ampliaciones de metro en las líneas 11 y 3 y aparcamientos disuasorios en origen.



LA REFORMA DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA



La remodelación planteada en Santa María de la Cabeza comienza en la A-42 al atravesar la M-40 y termina en Atocha.

En su primer tramo **entre la M-40 y el puente de Praga** incluye plataformas reservadas para un bus rápido de alta capacidad, dos carriles bici unidireccionales, dos carriles de circulación para coches por sentido, ampliación de aceras y más árboles.

La eliminación de la antigua configuración de ocho carriles por sentido (hasta 10 en algunos tramos) permite acondicionar Santa María de la Cabeza como una vía urbana, con pasos de peatones semaforizados, mejorando la permeabilidad entre los barrios a ambos lados de la misma. Hasta ahora, las vecinas y vecinos viven de espaldas a Santa María de la Cabeza, evitando una vía ruidosa, contaminada, insegura para las mujeres y que tan solo puede cruzarse por unas pocas pasarelas.

La sección, además, es suficientemente generosa para ampliar aceras, mejorar la infraestructura verde de la zona e, incluso, instalar quioscos que permitan fomentar la actividad comercial y la vida de barrio, uniendo los distritos de Usera y Carabanchel y recuperando una de las zonas más degradadas ambientalmente de Madrid.

Además, entre la M-40 y plaza Elíptica está prevista la creación de un carril bus para dar servicio a los interurbanos que tienen como destino el intercambiador, dando continuidad al bus-VAO que se reclama desde hace años al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para mejorar la movilidad de municipios como Leganés, Getafe o Parla.



En el tramo de **Arganzuela** la reforma de Santa María de la Cabeza se extiende también al Paseo de las Delicias, Ferrocarril y Palos de la Frontera, pues la movilidad de estas cuatro calles está estrechamente conectada entre sí. Así, la actuación ofrece una oportunidad crucial para mejorar la configuración de buena parte del distrito de Arganzuela, reducir la presencia de coches en sus calles, facilitar la movilidad ciclista y ganar espacio verde, disminuyendo la contaminación y el ruido, haciendo los barrios del entorno más agradables e invitando al paseo.

En el **tramo del paseo de Santa María de la Cabeza entre el puente de Praga y Atocha** se mantiene el bus rápido en ambos sentidos y un carril de circulación por sentido, así como el carril bici. A partir de la glorieta de Santa María de la Cabeza, el bus rápido utiliza el paseo de Santa María de la Cabeza para el recorrido en sentido sur, y las calles Ferrocarril y el Paseo de las Delicias para el trayecto en sentido norte. Igualmente, a partir de la glorieta en el paseo de Santa María de la Cabeza se pierde el sentido norte de circulación para tráfico privado.

Santa María de la Cabeza, Delicias, Ferrocarril y Palos de la Frontera pasarán a ser de doble sentido, rompiendo la configuración de autovía que tienen actualmente y bajando la velocidad en las mismas.

En Arganzuela, la mayor ganancia peatonal se da en la calle Ferrocarril con casi 6.000 nuevos metros cuadrados de acera y zona verde con juegos infantiles y espacios de descanso, frente a la excesiva y sobredimensionada presencia de asfalto actual.





El proyecto también mejorará las glorietsas de Plaza Elíptica, Santa María de la Cabeza y Emperador Carlos V, reduciendo los carriles de circulación, ampliando los espacios peatonales y mejorando los cruces a pie. El puente de Praga invitará a cruzarlo y disfrutar de las vistas del río Manzanares ahora renaturalizado.

¿Cómo será el Bus Rápido de Alta Capacidad?

El sistema de Bus Rápido de Alta Capacidad (que viene de BRT, bus rapid transit) comenzará en el límite del término municipal de Madrid, beneficiando también a Orcasitas. Las conexiones serán las más rápidas entre todos los modos de transporte, pudiendo llegar de Orcasitas a Atocha en 18 minutos y de plaza Elíptica a Atocha en 11 minutos.

Este sistema de buses rápidos puede suponer la revolución del transporte público que necesita Madrid. Se trata de vehículos que discurren por plataformas reservadas y que cuentan con prioridad semafórica, de manera que circulan siempre sin interrupciones. Además, la cancelación de los billetes se realiza en la calle y son de mayor tamaño que los buses convencionales, por lo que se convierten en un modo de transporte de gran capacidad. **Serán 100% eléctricos**, eliminando la contaminación y el ruido.

De forma paralela, esta línea de bus rápido mejorará el funcionamiento del resto de líneas de EMT que circulen por la zona, pues podrán utilizar las plataformas reservadas, y formará parte de una red de líneas de buses rápidos, que conectará con los distritos exteriores a la M-30, en la llamada M-35 del transporte público, así como con otros grandes ejes.

Las plataformas reservadas para este sistema de bus rápido discurren en Santa María de la Cabeza en la parte sur del proyecto, por el centro de la calle utilizando el túnel a su llegada a plaza Elíptica para atravesarla. Bajo la plaza se instalaría

una estación del bus rápido con conexión subterránea con el intercambiador de autobuses interurbanos y el Metro, mejorando de forma considerable las conexiones en transporte público del sur de Madrid.

Beneficios de la actuación

La actuación permitirá **eliminar dos puntos negros de contaminación** en Madrid. Plaza Elíptica es actualmente la estación de medición con peores datos pero, antes de ser eliminada, la estación de Luca de Tena en Arganzuela presentaba peores registros. También se reducirá el ruido causado por el tráfico en unas vías que superan con creces los límites recomendados. Ambas cuestiones mejorarán la salud tanto física como mental de los vecinos y vecinas, que podrán disfrutar de nuevo de sus barrios. Con menos asfalto, menos coches y más árboles también se reducirá el efecto de isla de calor, pudiendo descansar mejor en verano.

La mejora en las condiciones ambientales y la conectividad peatonal en la zona permitirá **devolver la vida a Santa María de la Cabeza**, impulsando incluso el comercio en estos barrios que ahora viven de espaldas a la autovía que los separa.

Y supondrá un **ahorro de tiempo** para quienes usen el transporte público, pues se prioriza y se mejoran las conexiones entre el sur y el centro de la ciudad, así como con los distritos exteriores a través de la M-35 del transporte público.

También **impulsará el uso de la bici** gracias a la creación de carriles bici seguros, que cuenta con mucho margen de mejora si tenemos en cuenta que el 70% de los viajes en Madrid son de menos de 7 kilómetros y podrían hacerse en bicicleta. Por otra parte, los residentes también tardarán menos en aparcar, pues el plan integral eliminará el efecto frontera que sufren.

En definitiva, con este plan integral para devolverle la cabeza a esta calle y a la ciudad en su conjunto, conseguiremos una movilidad más eficiente, más sostenible, más verde y también más segura, feminista y acogedora con todas las personas.

