

PROPUESTA DE PROYECTO

Peatonalización de la Plaza del Cascorro (zona alta)

y su entorno: calles Duque de Alba, Juanelo, San Millán,
Maldonadas, Ruda y Santa Ana

Distrito	Centro (Embajadores / La Latina)
Ámbito	Distrito
Categoría	Movilidad, espacio público y urbanismo
Presupuesto estimado	250.000 – 400.000 € (fase 1)

Resumen de la propuesta

Se propone la peatonalización permanente de la parte alta de la Plaza del Cascorro y las calles de su entorno inmediato —Duque de Alba, Juanelo, San Millán, Maldonadas, Ruda y Santa Ana—, creando una gran zona de prioridad peatonal que consolide de forma definitiva la vocación comercial, vecinal y cultural que ya existe de facto cada semana con la celebración del Rastro.

La intervención se concibe como una primera fase que, una vez demostrada su viabilidad y aceptación, podría extenderse al resto del perímetro donde se celebra el mercadillo (Ribera de Curtidores, Carlos Arniches, Plaza del Campillo del Mundo Nuevo y calles adyacentes).

Motivación y diagnóstico

1. Los cortes de tráfico semanales ya demuestran que funciona

Cada domingo —y el primer sábado de cada mes— el Ayuntamiento cierra al tráfico más de 25 calles del entorno de la Plaza del Cascorro y Ribera de Curtidores para la celebración del Rastro. A estas restricciones hay que sumar los cierres adicionales por procesiones, fiestas de barrio, eventos culturales y ensayos de cofradías, especialmente frecuentes en primavera.

Estos cierres recurrentes imponen una gestión logística costosa (agentes de movilidad, señalización temporal, bolardos retráctiles) y generan confusión tanto a vecinos como a conductores. La peatonalización permanente eliminaría de raíz la necesidad de estos dispositivos semanales y convertiría en norma lo que ya es práctica habitual.

2. El aparcamiento en superficie ya no cumple su función

Los vecinos de la zona llevan años adaptándose a la realidad de que el aparcamiento en superficie es inviable en este entorno. Las restricciones semanales del Rastro obligan a buscar alternativas —aparcamientos subterráneos (Plaza de la Cebada, Capitán Salazar Martínez), transporte público o garajes privados— y la inmensa mayoría ya las tiene resueltas. La eliminación de las plazas de

aparcamiento en superficie, por tanto, no supone un perjuicio real para los residentes, sino la formalización de una situación que ya existe en la práctica.

3. Tráfico de paso innecesario, bolardos y hostilidad al peatón

Actualmente, buena parte de los vehículos que circulan por estas calles son tráfico de paso: conductores que atajan entre la Ronda de Toledo, la calle Toledo y Tirso de Molina sin tener origen ni destino en la zona. Este tráfico no aporta nada al barrio y genera ruido, contaminación y peligro en calles estrechas con aceras insuficientes.

Además, la proliferación de bolardos —tanto fijos como retráctiles— crea un paisaje urbano hostil, dificulta la movilidad de personas con movilidad reducida y convierte el simple acto de caminar por el barrio en una carrera de obstáculos. La peatonalización permitiría eliminar estos elementos y recuperar el espacio para las personas.

4. Impulso al comercio local y la vida de barrio

La zona está viviendo un florecimiento comercial notable. La calle Ruda y la calle Santa Ana se han consolidado como ejes gastronómicos y de comercio de proximidad, con una oferta creciente de tiendas independientes, bares y restaurantes que atraen tanto a vecinos como a visitantes. El Rastro, con más de 1.000 puestos cada domingo, es el mercadillo al aire libre más importante de España.

La experiencia de otras peatonalizaciones en Madrid (Fuencarral, Chueca, Preciados, Carretas) y en ciudades europeas demuestra que la eliminación del tráfico rodado incrementa el volumen de negocio del comercio local, al hacer las calles más atractivas y transitables para el consumidor a pie.

Descripción técnica de la actuación

Perímetro de la Fase 1

La primera fase de peatonalización abarcaría las siguientes vías, todas ellas dentro del ámbito que ya se cierra semanalmente para el Rastro:

Calle / Plaza	Alcance de la intervención
Plaza del Cascorro	Zona alta (desde confluencia con Duque de Alba hasta inicio de Ribera de Curtidores). Plataforma única.
C/ Duque de Alba	Tramo entre Plaza de Cascorro y C/ Magdalena. Eliminación de aparcamiento y plataforma única.
C/ Juanelo	Completa. Aceras estrechas actuales incompatibles con el flujo peatonal.
C/ San Millán	Completa. Conexión natural entre Cascorro y la Plaza de la Cebada.
C/ Maldonadas	Completa. Calle residencial con mínimo tráfico rodado actual.
C/ de la Ruda	Completa. Eje comercial en auge, aceras insuficientes para el flujo de peatones.
C/ Santa Ana	Tramo entre Ruda y Cascorro. Eje gastronómico emergente.

Elementos de la intervención

- Plataforma única a nivel de acera en todas las calles del perímetro, eliminando el desnivel calzada-acera y creando un espacio continuo y accesible.
- Eliminación de todas las plazas de aparcamiento en superficie dentro del perímetro.
- Retirada de bolardos fijos y retráctiles, sustituidos por elementos urbanos amables: jardineras, bancos, arbolado, aparcabicis.
- Acceso restringido para residentes con garaje, servicios de emergencia, carga y descarga en horario regulado (por ejemplo, de 7:00 a 10:00) y recogida de residuos.
- Mejora del arbolado y la vegetación urbana, aprovechando el espacio liberado para crear sombra y reducir el efecto isla de calor.
- Instalación de mobiliario urbano de calidad: bancos, fuentes de agua potable, iluminación peatonal, papeleras de recogida selectiva.
- Señalización horizontal y vertical coherente con el nuevo uso peatonal del espacio.

Extensión futura (Fase 2)

Una vez consolidada la Fase 1, la peatonalización podría extenderse de forma natural al resto del perímetro del Rastro: Ribera de Curtidores, Carlos Arniches, Fray Ceferino González, San Cayetano, Plaza del Campillo del Mundo Nuevo y calles adyacentes. Esta extensión se beneficiaría de la experiencia acumulada en la Fase 1 y del consenso vecinal generado.

Beneficios esperados

Ámbito	Beneficio
Movilidad	Eliminación de los dispositivos semanales de corte de tráfico del Rastro y otros eventos. Ahorro de recursos municipales (agentes, señalización, logística). Reducción del tráfico de paso innecesario.
Comercio	Mayor atractivo para el consumo en la zona, que ya cuenta con un tejido comercial y hostelero en expansión. Condiciones más favorables para el comercio de proximidad y los puestos del Rastro.
Calidad de vida	Recuperación del espacio público para vecinos. Reducción del ruido y la contaminación. Eliminación de bolardos y barreras. Mejora de la accesibilidad universal.
Seguridad	Eliminación del conflicto coche-peatón en calles estrechas. Espacio más seguro para niños, personas mayores y personas con movilidad reducida.
Medio ambiente	Reducción de emisiones locales. Oportunidad de aumentar el arbolado y la superficie verde. Mitigación del efecto isla de calor.
Identidad	Consolidación del Rastro y su entorno como referente cultural y turístico de Madrid, con un espacio público a la altura de su importancia histórica.

Viabilidad y precedentes

La propuesta se apoya en tres pilares de viabilidad:

1. **Prueba empírica semanal:** el Rastro demuestra cada domingo que esta zona puede funcionar sin tráfico rodado. Los cortes de tráfico semanales son el mayor piloto urbano de peatonalización de Madrid, sostenido durante décadas.
2. **Alternativas de aparcamiento existentes:** los vecinos ya disponen de soluciones (parkings subterráneos de Plaza de la Cebada y Capitán Salazar Martínez, garajes privados, transporte público con las estaciones de La Latina y Tirso de Molina).
3. **Precedentes exitosos:** peatonalizaciones anteriores en el distrito Centro (Fuencarral, calles de Chueca, Carretas, Doctor Cortezo) han demostrado mejoras en la actividad comercial y la satisfacción vecinal. A nivel europeo, modelos como las supermanzanas de Barcelona o las zonas peatonales de ciudades como Pontevedra confirman el impacto positivo.

Estimación presupuestaria

Se presenta una estimación orientativa para la Fase 1, sujeta a valoración técnica municipal:

Partida	Estimación
Obra civil: plataforma única, pavimentación, nivelación	150.000 – 250.000 €
Mobiliario urbano (bancos, jardineras, fuentes, papeleras)	30.000 – 50.000 €
Arbolado y vegetación	15.000 – 25.000 €
Señalización y sistemas de control de acceso	20.000 – 35.000 €
Iluminación peatonal	15.000 – 25.000 €
Proyecto técnico y dirección de obra	20.000 – 30.000 €
TOTAL ESTIMADO FASE 1	250.000 – 400.000 €

Esta cifra se sitúa dentro de los rangos habituales de proyectos de peatonalización aprobados en ediciones anteriores de los Presupuestos Participativos y es compatible con el presupuesto asignado al Distrito Centro.

Conclusión

La peatonalización de la zona alta de la Plaza del Cascorro y su entorno no es una propuesta arriesgada ni experimental: es la consolidación natural de lo que ya ocurre cada semana. El Rastro lleva décadas demostrando que estas calles pueden vivir sin coches. Los vecinos ya tienen resueltas sus alternativas de aparcamiento. El comercio local prospera precisamente cuando el peatón tiene espacio. Y los bolardos, los cortes semanales y el tráfico de paso innecesario son problemas que tienen una solución sencilla y probada: devolver la calle a las personas.

Se trata, en definitiva, de hacer permanente lo que ya funciona.

Propuesta presentada por vecinos del barrio de Embajadores / La Latina
Presupuestos Participativos 2026–2027 | decide.madrid.es