



MERCADO DE OLAVIDE. ASPECTO COMERCIAL

"La intención de este estudio es ofrecer una solución alternativa al proyecto del Ayuntamiento de Madrid de derribar el mercado de Olavide".

"En primer lugar, y sobre todo, por la excelente calidad arquitectónica de dicho mercado; en segundo lugar debido a su valor de hito cultural como muestra de un momento de la arquitectura española de este siglo del que quedan escasísimas muestras en Madrid".

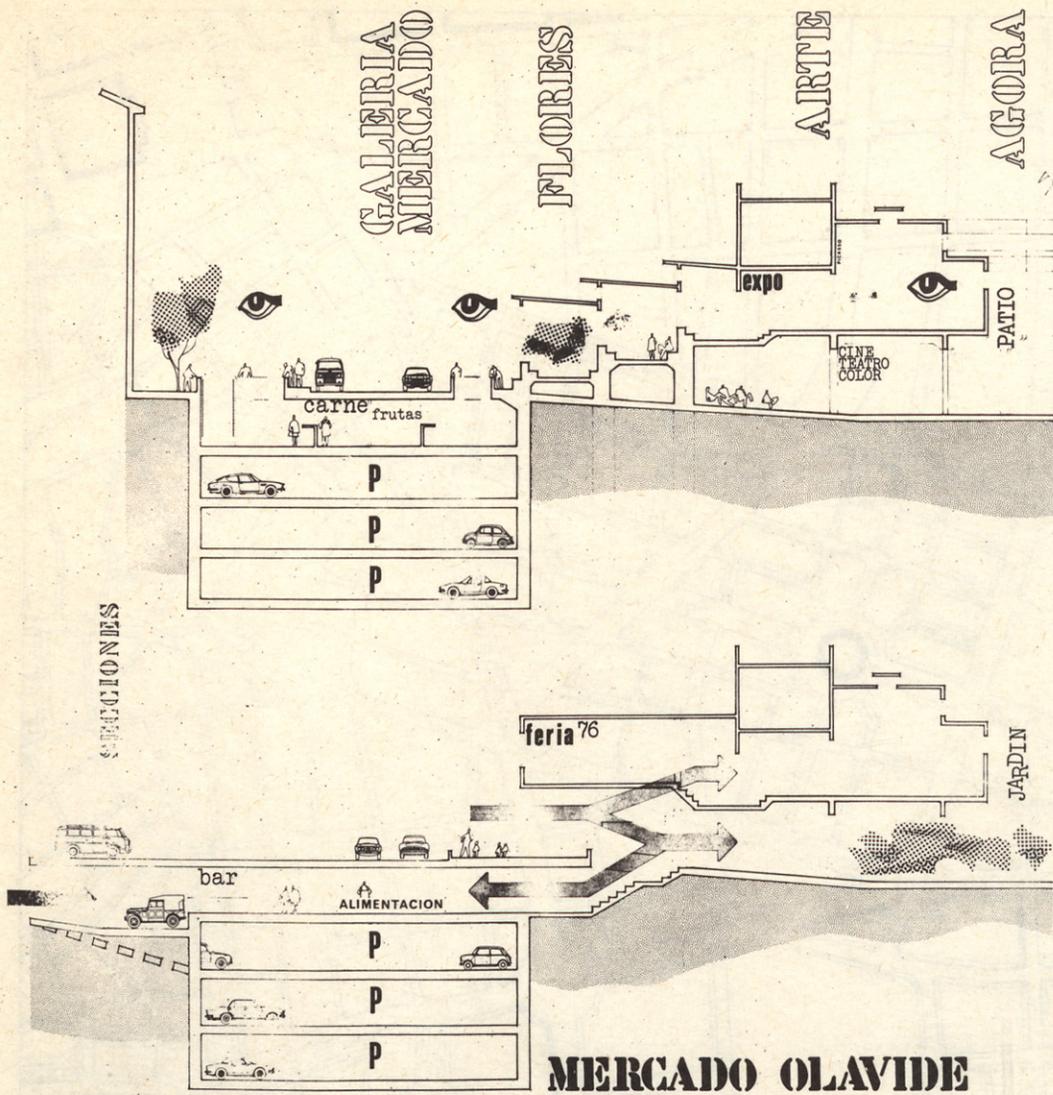
"En tercer lugar por su valor de referencia urbanística, una función poco comentada pero de gran importancia en el uso de las ciudades. Hay una serie de elementos urbanos que son piezas base en la identidad de una zona, paisaje o ambiente, y su destrucción mutila gravemente la imagen que guardamos en nuestro interior, cuyo valor es igualmente utilitario y afectivo".

"Por todo ello creemos que debe conservarse el edificio del mercado de Olavide. CREEMOS QUE EXISTE SIEMPRE UNA SOLUCION ALTERNATIVA, QUE RESUELVE LOS PROBLEMAS FUNCIONALES PLANTEADOS, RESPETANDO AL MISMO TIEMPO LOS OBJETOS CULTURALES, E INCORPORANDOLOS AL AMBIENTE URBANO RENOVADO. La solución que planteamos pretende ser expresión de esto, ofreciendo no una conservación a secas, sino una verdadera remodelación y mejora funcional de la Plaza, dentro de la que se utiliza el edificio del actual mercado".

"Es un caso que vamos a encontrar con gran frecuencia en todas nuestras ciudades, necesitadas, simultáneamente, de una ordenación funcional y de un tratamiento respetuoso y aun cariñoso".

"El material aportado es nada más un esbozo, pero tiene el carácter de propuesta formal y como tal se ha remitido al Ayuntamiento de Madrid para su consideración".

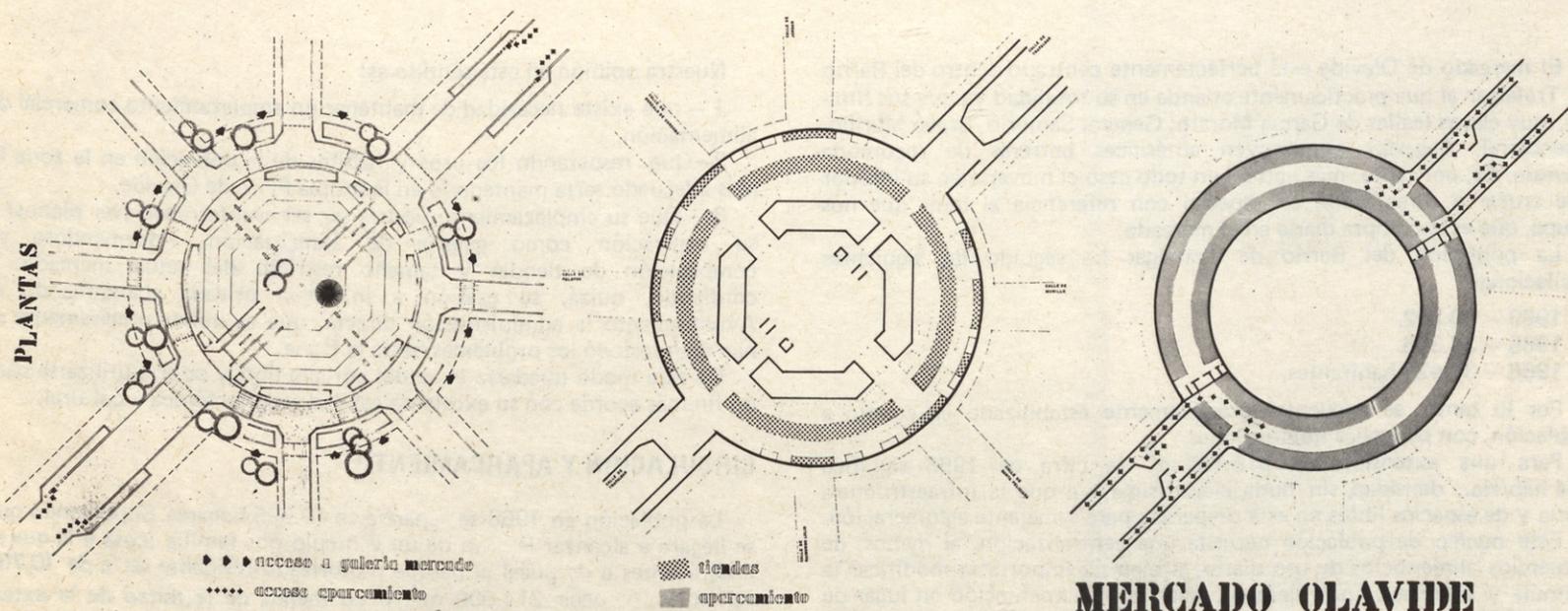
Arquitectos: ARAUJO
BALBIN
ESPEJEL
NAVARRO



MERCADO OLAVIDE

PROPUESTA DE ORDENACION DE LA PLAZA

araujo balbin espejel navarro arqts feb 1972 esc. ms. 0 5 10

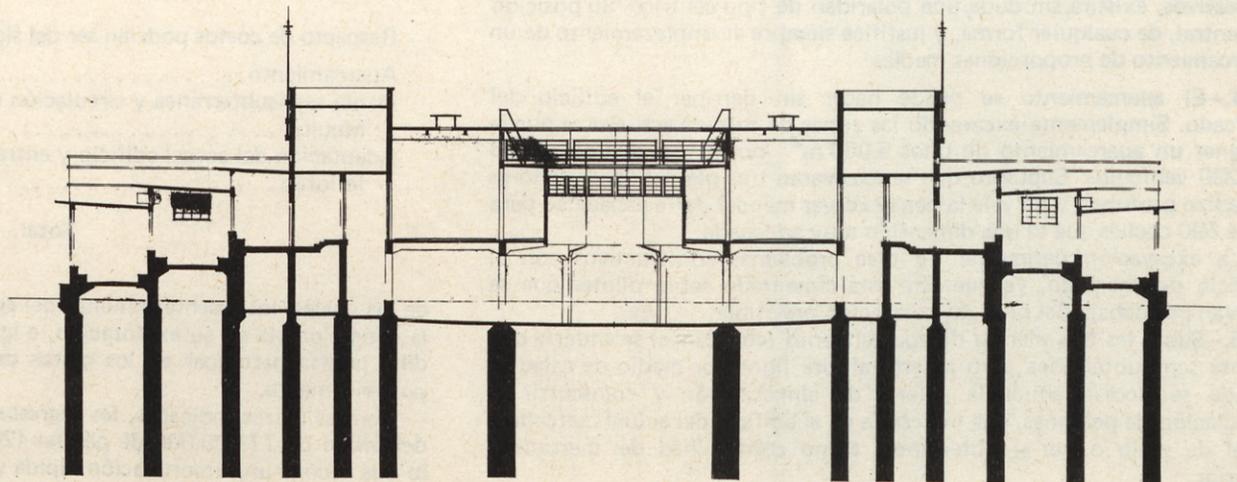
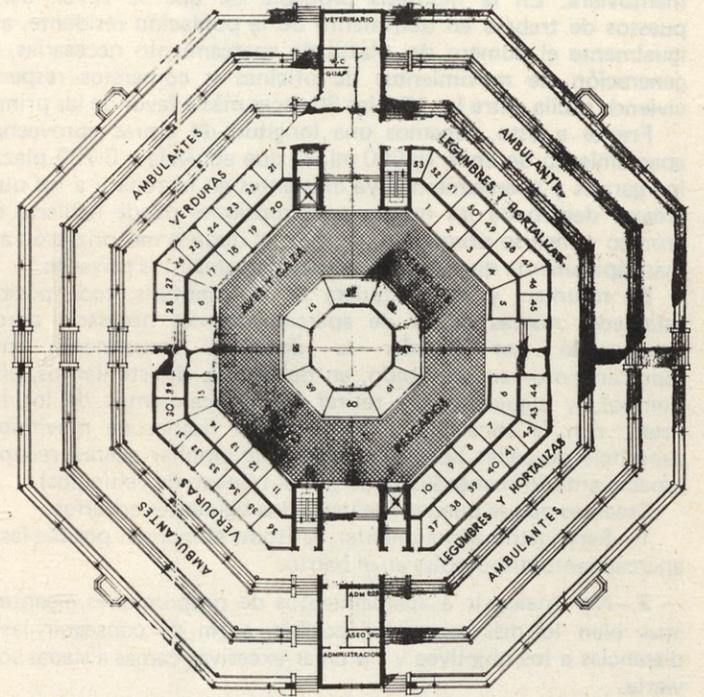
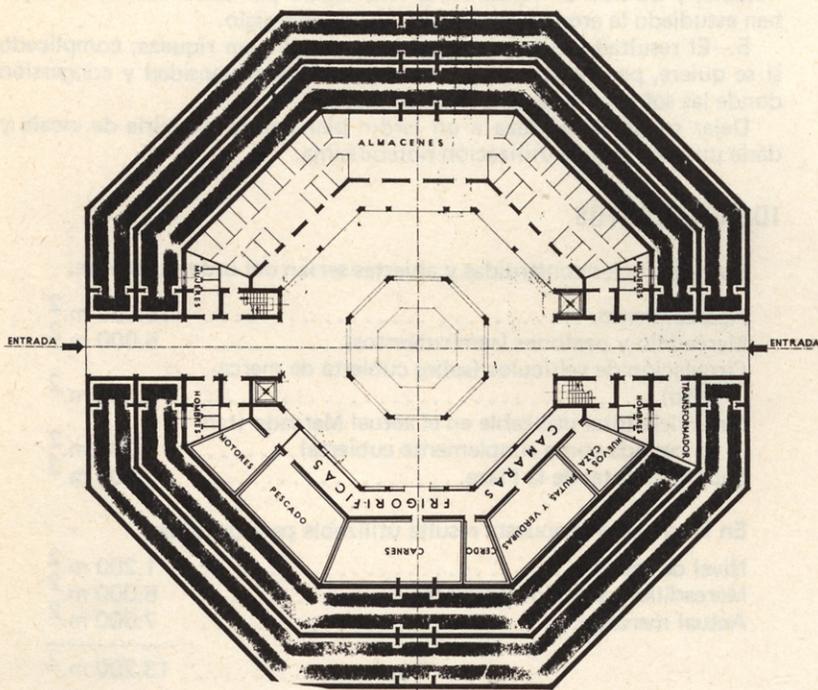
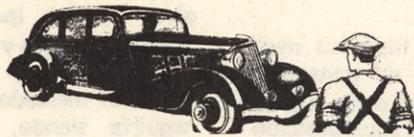
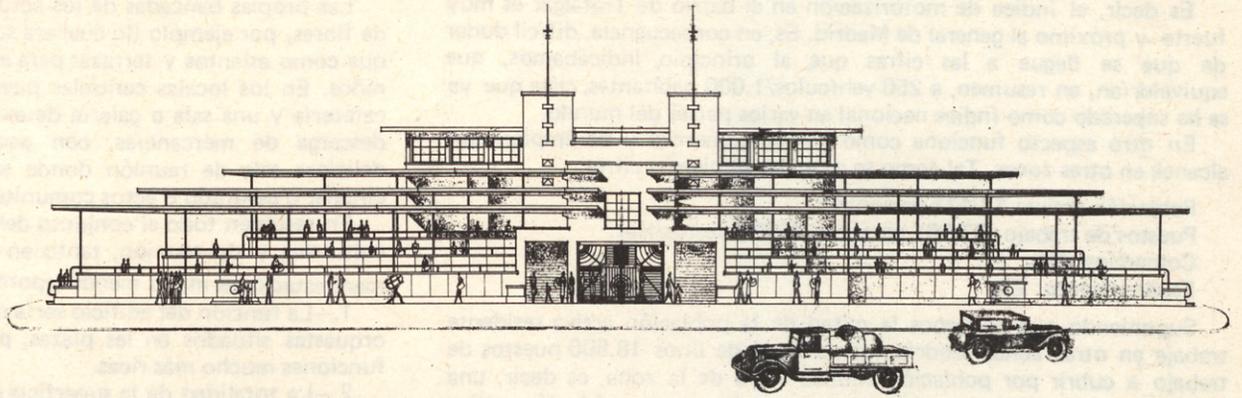


MERCADO OLAVIDE

PROPUESTA DE ORDENACION DE LA PLAZA

araujo balbin espejel navarro arqts feb. 1972 esc. ms. 0 10 50

AYUNTAMIENTO DE MADRID
MERCADO DE OLAIDE



Planos del proyecto.
Año 1931. Arquitecto:
Javier Ferrero.

SECCION

ESCALA 1:100
MADRID 31 DE JULIO 1931
EL ARQUITECTO MUNICIPAL
JAVIER FERRERO.

Esa cifra de 1969 equivale a 126 vehículos por cada 1.000 personas. El promedio de Madrid en esa fecha era de 140 vehículos/1.000 personas, mientras el nacional en 1970 era de 61 vehículos/1.000 personas.

Es decir, el índice de motorización en el barrio de Trafalgar es muy fuerte y próximo al general de Madrid. Es, en consecuencia, difícil dudar de que se llegue a las cifras que, al principio, indicábamos, que equivaldrían, en resumen, a 250 vehículos/1.000 habitantes, cifra que ya se ha superado como índice nacional en varios países del mundo.

En otro aspecto funciona como centro comercial y de empleo con alcance en otras zonas. Tal como se ve en las siguientes cifras:

Población activa: 17.473 personas.

Puestos de trabajo: 27.561 personas. (535 puestos/Ha).

Comercios: 765.

Esparcimiento: 23.

Suponiendo que al menos la mitad de la población activa residente trabaje en otras zonas tendríamos un total de unos 18.500 puestos de trabajo a cubrir por población situada fuera de la zona, es decir, una población activa exterior algo mayor que la propia población activa residente.

Tal número de puestos de trabajo, aún manejando hipótesis muy conservadoras y con una masiva utilización de medios de transporte públicos darían una demanda de aparcamiento de al menos otras 10.000 plazas aparte de las precisas para parque residente. Con la superposición de ambas necesidades se puede producir una reducción con lo que quizá fuera satisfactorio hablar de 15.000 plazas de aparcamiento en el barrio; suponiendo que la proporción entre población y puestos de trabajo se mantuviera. En la hipótesis probable de que se vayan aumentando puestos de trabajo en detrimento de la población residente, aumentará igualmente el número de plazas de aparcamiento necesarias, ya que la generación de movimientos de oficinas y comercios respecto de la vivienda oscila entre las 15 y las 30 veces más a favor de las primeras.

Frente a esto, tenemos una longitud de aceras aprovechable para aparcamiento de unos 16.600 ml. lo que equivale a 3.700 plazas. Pese a los garajes y aparcamientos ya existentes en la zona y a los que puedan crearse dentro de las nuevas construcciones puede hablarse de déficit crónico e incluso progresivo, ya que sin duda la motorización aumentará más rápidamente que la dotación de aparcamientos privados.

En resumen, y en cualquiera de las hipótesis, toda posibilidad de establecer nuevas plazas de aparcamiento es necesario aprovecharla. Empezando por atender la demanda actualmente insatisfecha (aparcamientos en prohibido, en doble fila, desistimientos, pérdidas de tiempo), y siguiendo por retirar los aparcamientos de los bordes de acera, con la consiguiente ganancia en fluidez de movimiento y en superficie de calles libre (posibilidad de ampliar aceras, recuperando el espacio anteriormente sustraído por el tránsito de vehículos).

Creemos que se pueden mantener los siguientes criterios:

1.—Está justificado aumentar, en todo el margen posible, las plazas de aparcamiento disponibles en el barrio.

2.—No interesa ir a aparcamientos de proporciones gigantescas, sino más bien lo más repartidos posible, a fin de conseguir las mínimas distancias a los objetivos y no crear excesivas cargas aisladas sobre la red viaria.

3.—En la plaza de Olavide, si se mantiene equipo comercial de primera necesidad y se respeta el viejo edificio del mercado para usos culturales y recreativos, existirá, sin duda, una polaridad de tipo céntrico. Su posición es central, de cualquier forma, y justifica siempre el emplazamiento de un aparcamiento de proporciones medias.

4.—El aparcamiento se puede hacer sin derribar el edificio del mercado. Simplemente excavando las zonas de calzada actuales se puede obtener un aparcamiento de unos 5.000 m² por planta con capacidad de 230 vehículos. Supuesto que se excavaran tres plantas (el terreno es echadizo profundo y no vale la pena excavar menos) daría capacidad para unos 690 coches que es una dimensión muy adecuada.

La excavación perimetral no crea problemas constructivos con el edificio del mercado, ya que éste está cimentado sobre pilotes que se apoyan por debajo del nivel de excavación previsible.

5.—Sobre las tres plantas de aparcamiento (ver planos) se situaría una planta semisubterránea pero abierta al aire libre por medio de calados, donde se podría situar la galería de alimentación y transcurrir la circulación de peatones, que ingresaría en el edificio del actual mercado a nivel de suelo o por el subterráneo, como continuidad del mercadillo inferior.

UTILIZACION DEL EDIFICIO DEL ACTUAL MERCADO

Las propias bancadas de los actuales puestos pueden servir para venta de flores, por ejemplo (lo cual era su primitivo destino); al mismo tiempo que como asientos y terrazas para estar sentados los paseantes o jugar los niños. En los locales centrales puede instalarse algún servicio de bar o cafetería y una sala o galería de exposiciones. El actual patio interior de descarga de mercancías, con pequeñas adaptaciones, puede ser una deliciosa sala de reunión donde se celebren representaciones de teatro circular o centrado o actos comunitarios o culturales semejantes.

En resumen todo el conjunto del edificio puede servir para actividades culturales y de reunión, tanto en un programa organizado como para manifestaciones más o menos espontáneas.

1.—La función del edificio sería como la de los viejos castilletes para la orquestas situados en las plazas, pero, por su mayor tamaño, con unas funciones mucho más ricas.

2.—La totalidad de la superficie de la plaza se utilizaría para peatones, ya que los niveles utilizados por vehículos tendrían uso de peatones en el nivel inferior (parte de la superficie a nivel de acera, parte en semisubterráneo y parte en el edificio del mercado).

3.—El mercado es ahora un punto focal de atracción y entonces lo seguiría siendo, encajando muy naturalmente en los hábitos de utilización del barrio.

4.—El valor del edificio como arquitectura válida, como testimonio de un momento cultural y como hito o referencia urbanística, es muy notable, y ha sido universalmente reconocido por todos los críticos que han estudiado la arquitectura madrileña de este siglo.

5.—El resultado sería un espacio urbano de gran riqueza; complicado si se quiere, pero acorde con un entorno de gran densidad y congestión donde las soluciones sencillas no son posibles.

Dejar reducida la plaza a un jardín plano sería reducirla de escala y darle una pobreza de utilización notabilísima.

IDEA DE COSTOS

Las superficies construidas y abiertas serían del orden siguiente:

Aparcamiento.....	15.000 m. ²
Mercadillo y peatones (semicubiertos).....	5.000 m. ²
Circulación de vehículos (sobre cubierta de mercadillo).....	2.500 m. ²
Superficie total utilizable en el actual Mercado (tanto cerrada como simplemente cubierta).....	7.000 m. ²
Superficie total de la Plaza.....	9.900 m. ²

En la solución propuesta resulta utilizable para peatones:

Nivel de aceras.....	1.200 m. ²
Mercadillo y espacios inferiores.....	5.000 m. ²
Actual mercado.....	7.000 m. ²
Total.....	13.200 m. ²

Casi vez y media la superficie plana de la Plaza.

Respecto de costos podrían ser del siguiente orden:

Aparcamiento.....	60.000.000 pesetas.
Planta semisubterránea y circulación de vehículos.....	30.000.000 "
Adaptación del actual edificio y entradas inferiores.....	5.000.000 "
Total.....	95.000.000 "

de las cuales, los sesenta millones del aparcamiento serían aportados por la concesionaria de su explotación, e igualmente la concesión del mercadillo podría participar en los gastos de su instalación, o pagar alquiler posteriormente.

Con las plazas indicadas, los ingresos anuales del aparcamiento serían del orden de 17.000.000 de pesetas (25.000 pesetas anuales por plaza), lo que supone una amortización rápida y ventajosa.