



CONCURSO DE PROYECTOS PLAZ-ER. PLAZA DEL ENCUENTRO, MORATALAZ

MOREATALAZ

DESENCUENTRO URBANO

La Plaza del Encuentro, a pesar de situarse en un enclave estratégico de contacto entre los diferentes distritos del barrio de Moratalaz, no hace honor a su nombre sino a todo lo contrario. Es un desencuentro urbano provocado por las disecciones que el tráfico rodado ocasiona.

El medio del coche debe transformarse en un medio humanizado que reconcilie las líneas del paisaje, la memoria del barrio, la biodiversidad, el confort climático, la accesibilidad y la conectividad social. Nos encontramos ante un lugar de potencial centralidad donde las nuevas prácticas contemporáneas deben construir un crisol de encuentros urbanos que forjen su verdadera identidad.

ESTRATEGIAS DE ENCUENTRO

E.1. Potenciar la continuidad del corredor Norte-Sur desde el Parque de Moratalaz-O'Donnell hasta el Parque del Cerro del Tío Pío y con ello, provocar el encuentro transversal con el corredor Este-Oeste del Parque de Darwin. La propuesta debe constituirse como pulmón natural que dé continuidad a los sistemas verdes territoriales existentes en el barrio.

E.2. Recuperar la identidad del paisaje hídrico y arbóreo de los arroyos de Pilillas, Marroquina y Fontarrón como sistema confluyente de humedales para la biodiversidad y el confort climático. El origen etimológico de Madrid proviene del término "Matrich" o campo de arroyos, debido a la gran cantidad de arroyos que existían en su paisaje natural. Las últimas actuaciones urbanas que dotaron a Madrid de una infraestructura urbana basada en el coche se han superpuesto a esta capa de paisaje definidor e identitario que se pretende rescatar.

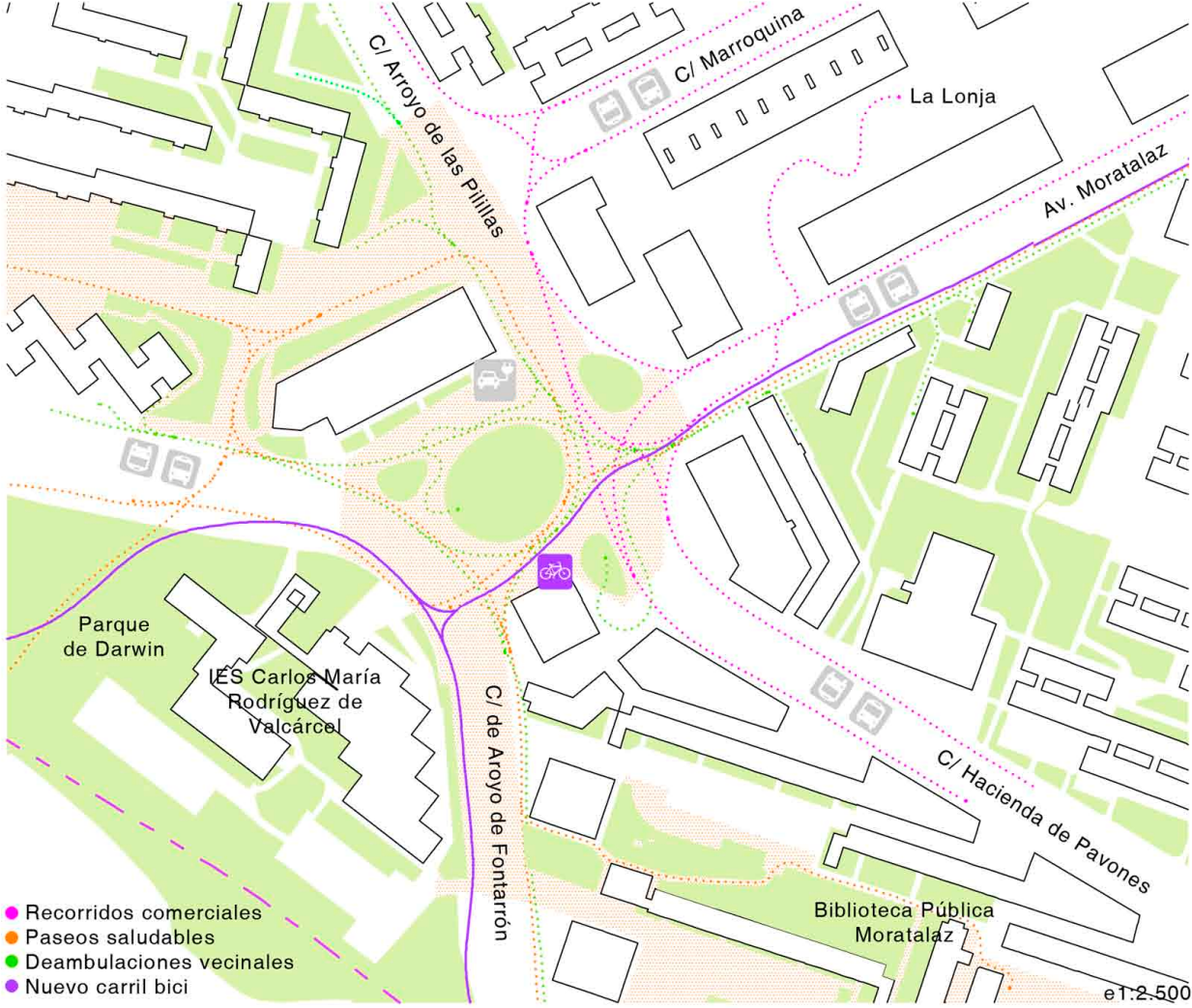
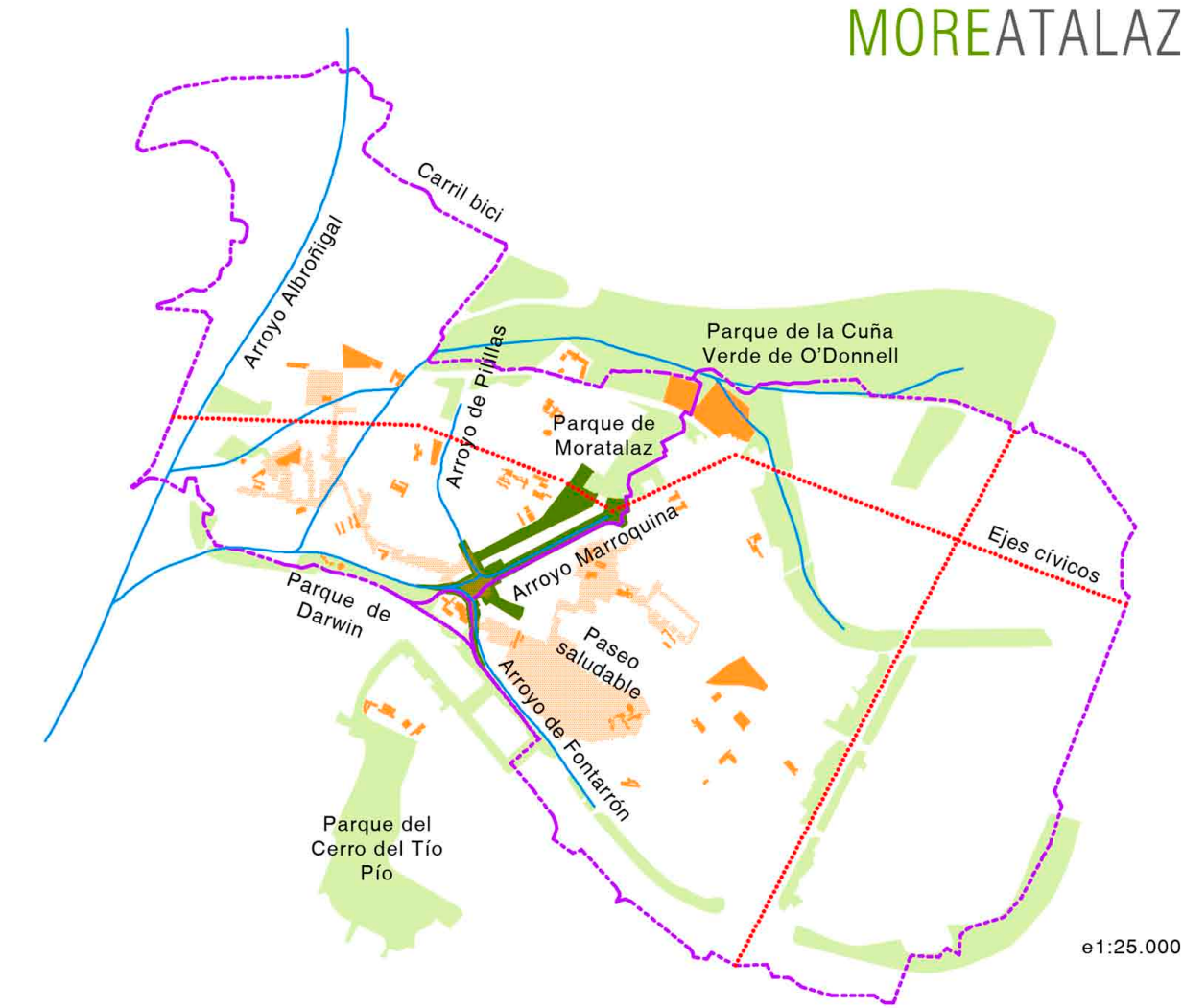
E.3. Favorecer la convivencia de itinerarios peatonales continuos de diferentes características: recorridos comerciales, focos de ocio, paseos saludables y deambulaciones vecinales. La morfología urbana del barrio presenta una alta porosidad de espacios libres que desdibujan la trama urbana y propician diferentes cualidades en sus recorridos que la propuesta debe articular desde diferentes pretensiones:

- Entrecruzar, dar continuidad y visibilidad a los recorridos lineales comerciales de Avda. de Moratalaz y calle Marroquina con calle Arroyo de Pilillas y calle Hacienda de Pavones.
- Singularizar un salón urbano que invite al acceso de la Lonja como foco lineal de ocio y mejore su visibilidad desde la Avda. Moratalaz.
- Facilitar la continuidad peatonal, a través de la plaza, de un paseo saludable y seguro que conecta los diferentes equipamientos dispersos en el barrio.
- Absorber de forma amable y estancial las deambulaciones vecinales desde los espacios libres inter-bloque de los distritos colindantes.

E.4. Crear un nuevo nodo intercambiador de modos de movilidad limpia: bus, bicicleta y coche eléctrico en alquiler. La propuesta debe apostar por un modelo de movilidad donde el coche privado sienta extrañeza en la nueva configuración del territorio. A menor espacio para el coche, menor concentración de vehículos y a mayor espacio humanizado, mayor concentración de personas y relaciones cívicas.

E.5. Transformar el sistema espacial de isletas de tráfico en un conglomerado de espacios programables que estructuren los recorridos y permitan multitud de actividades. La isleta central de mayor escala se convertirá en el espacio de referencia de todo el barrio para actividades multitudinarias. Consideramos que el sistema de isletas del tráfico son huellas de su historia urbana y, como elementos estructuradores del tráfico rodado, podrían dar sentido a un nuevo tráfico vecinal y de actividades bajo una nueva morfología y cualificación.

E.6. Constituir un territorio de encuentro de unidades naturales que reconstruyan el paisaje rural histórico y a la vez, definan el nuevo paisaje urbano, aportando identidad y heterogeneidad.





UN PROCESO MOLDEABLE

Intervenir de forma exitosa en un espacio público de tal complejidad requiere necesariamente de un proceso gradual y moldeable por la participación vecinal a través de la experiencia de construirlo y habitarlo en torno a un debate abierto. Consideramos que la inteligencia colectiva y el compromiso vecinal son la clave para que cada ciudadano sienta y construya el espacio urbano como propio.

Para este fin pretendemos la construcción de fases previas provisionales (alfa y beta) que, a través de mapas operativos y herramientas tácticas de bajo coste, permitirán a los ciudadanos experimentar y chequear las nuevas cualidades espaciales de la nueva Plaza del Encuentro de una forma gradual. Los indicadores resultantes de estas fases permitirán ir moldeando una propuesta final, incorporando las inquietudes de los ciudadanos, empresas, colectivos e instituciones.

**FASE 1 ALFA**

Es un primer acercamiento a experimentar la peatonalización de la plaza por los ciudadanos, eliminando barreras y reestructurando tangencialmente el tráfico rodado mediante tácticas de bajo coste. Se anticipa para la experiencia vecinal lo que será la configuración espacial de la futura plaza: la isleta de césped como centro potencial para la estancia y el perímetro de la misma como condensador social y de fricción de los flujos vecinales circundantes. Se introduce nueva señalética en el pavimento en favor de nuevos itinerarios accesibles.

MAPA OPERATIVO ¿QUÉ SE PRETENDE QUE EXPERIMENTE LA CIUDADANÍA?:

- Peatonalización de la Plaza del Encuentro mediante reestructuración tangencial del tráfico y del aparcamiento en superficie.
- Descongestión de atascos mediante reubicación de paradas de bus en los alrededores de la Plaza del Encuentro.
- Creación de espacio único mediante eliminación de barreras y elementos asociados al tráfico: barandillas, hitos, señales, semáforos, etc.
- Puesta en valor de la isleta de césped existente como centro estancial y de su perímetro como concentrador de flujos peatonales.
- Extensión de la vida doméstica y de actividad comercial y lúdica al espacio público.
- Eslóganes comunicativos: "aSOMBRAté", "Decide tu plaza", "aPARKa sin coche", etc.

HERRAMIENTAS TÁCTICAS ¿CÓMO Y MEDIANTE QUÉ LO EXPERIMENTA Y VALORA?:

- Maceteros móviles reciclados de especies arbóreas para el control de tráfico rodado y de aparcamientos en superficie.
- Mobiliario doméstico: sillas y mesas de jardín, sombrillas parasol, tumbonas, etc.
- Puntos móviles enchufables de electricidad, agua y red wifi.
- Pintura de señalización para itinerarios accesibles.
- Eslóganes comunicativos: "apadrina un árbol", "Be water my friend", etc.





FASE 1 ALFA



FASE 2 BETA

Se pretende que el ciudadano experimente la naturalización de la dureza del paisaje urbano. La arborización de las áreas perimetrales de la plaza a modo de vivero y la introducción de líneas de agua recuperando históricos arroyos permitirán humanizar la vecindad, diluir la presencia de las duras fachadas colindantes y crear un vínculo identitario con la historia rural del barrio. El espacio de aparcamiento en superficie seguirá reduciéndose progresivamente y reemplazándose por áreas arborizadas e infraestructuras desmontables de mercadillos y talleres que reforzarán los focos comerciales y de ocio existentes.

MAPA OPERATIVO ¿QUÉ SE PRETENDE QUE EXPERIMENTE LA CIUDADANÍA?:

- Naturalización del paisaje urbano.
- Mejora de focos comerciales y de ocio en calles adyacentes.
- Conexión de espacios ajardinados inter-bloque con calles adyacentes.
- Liberación de la isleta central de césped existente mediante transplante de arbolado y reubicación de elementos informativos y de ventilación del parking.

HERRAMIENTAS TÁCTICAS ¿CÓMO Y MEDIANTE QUÉ LO EXPERIMENTA Y VALORA?:

- Maceteros móviles reciclados de especies arbóreas para "bosquear" y desdibujar los perímetros construidos del espacio público.
- Áreas de agua construidas mediante trincheras de sacos de asfalto reciclado, tierra vegetal y especies arbustivas de ribera.
- Pequeña infraestructura para mercados, talleres, exposiciones temporales, etc. para potenciar focos comerciales y de ocio.
- Mobiliario para ocupación de áreas de aparcamiento en superficie en zonas estanciales mediante sillas y mesas móviles.



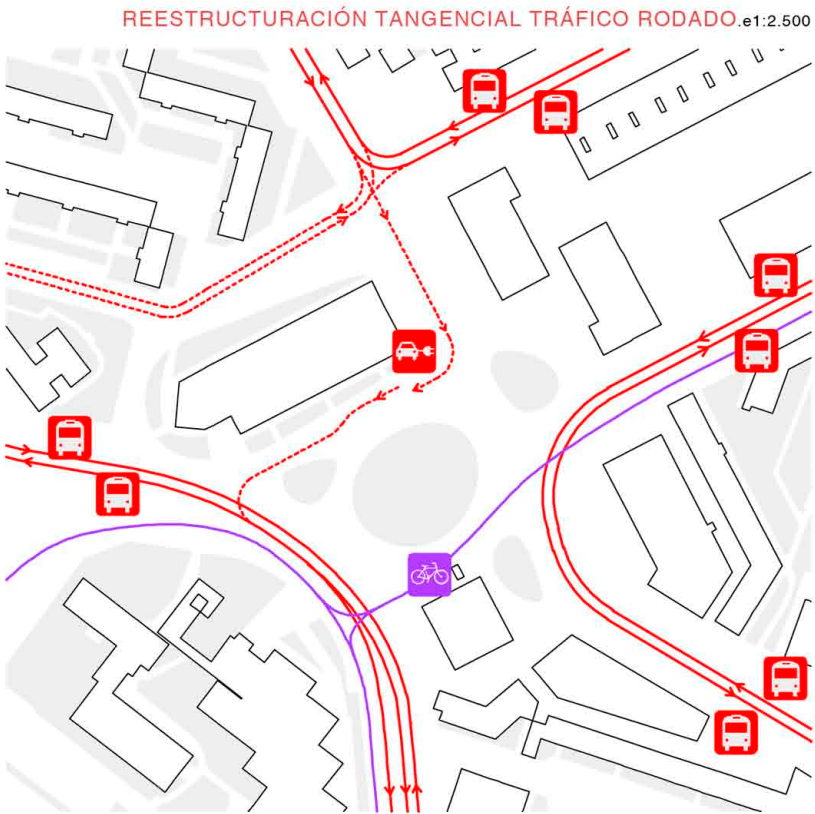
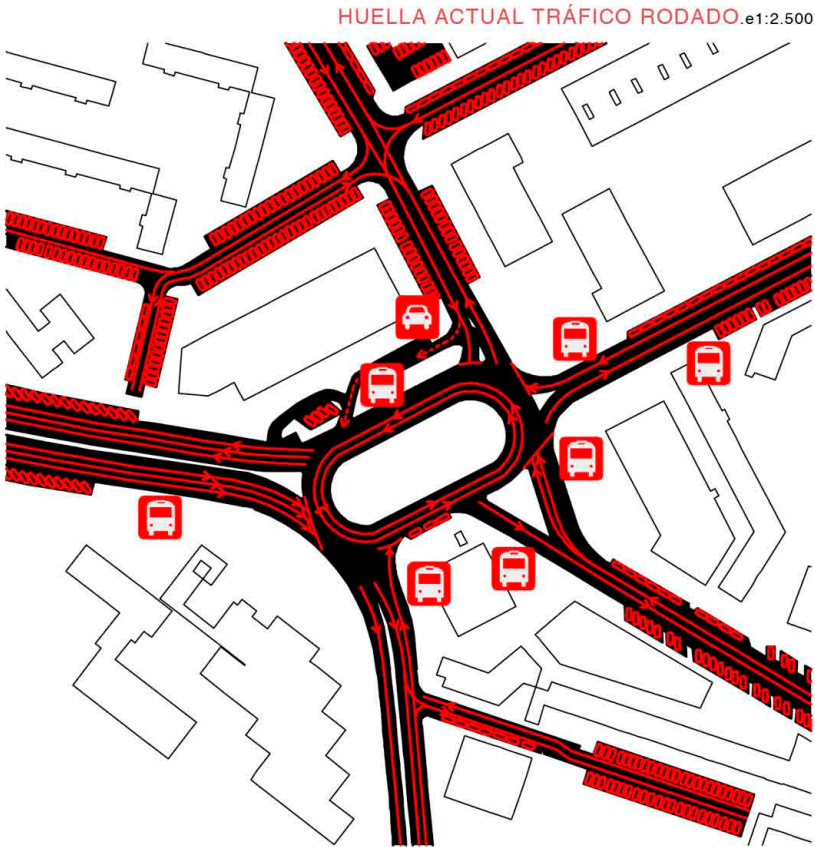


FASE 2 BETA



PROPUESTA

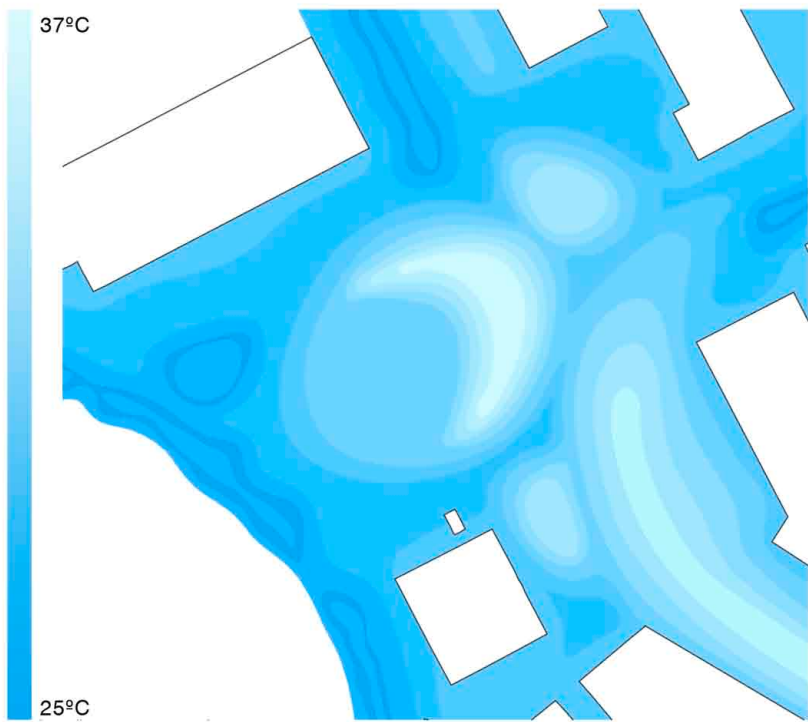




MORATALAZ SIN COCHES

Apostamos por un cambio radical en el modelo de movilidad en Moratalaz donde se potencie el transporte colectivo, la bicicleta y el vehículo eléctrico en alquiler. Evitamos cualquier alternativa de ocultación del vehículo privado en superficie puesto que ésta opción ganaría espacio para el peatón en superficie pero no evitaría la congestión de vehículos en el sistema viario. El medio para el vehículo privado debe ser extinguido progresivamente si pretendemos un cambio de hábitos y concienciación en la ciudadanía. El 95% de la vida útil de un coche privado se encuentra estacionado, luego el aparcamiento soterrado de la Plaza del Encuentro debe aspirar progresivamente hacia un área de aparcamiento de coches eléctricos en alquiler que permita paliar el aparcamiento masivo en superficie y optimizar el uso del mismo. De forma alternativa proponemos un nuevo tramo Norte-Sur de carril bici, que mejore el sistema de movilidad del carril bici que actualmente circunda el barrio, y una estación biciMad en la nueva plaza.

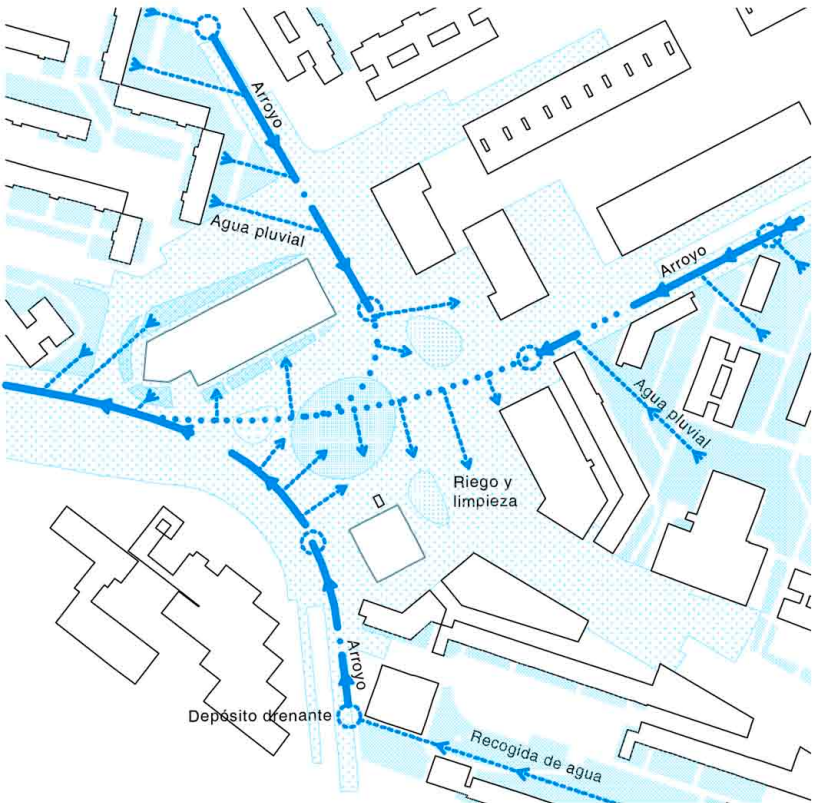
CONFORT BIOCLIMÁTICO EN ÉPOCAS CALUROSAS.e1:1.500



PAISAJE RURAL HISTÓRICO - PAISAJE URBANO.e1:2.500

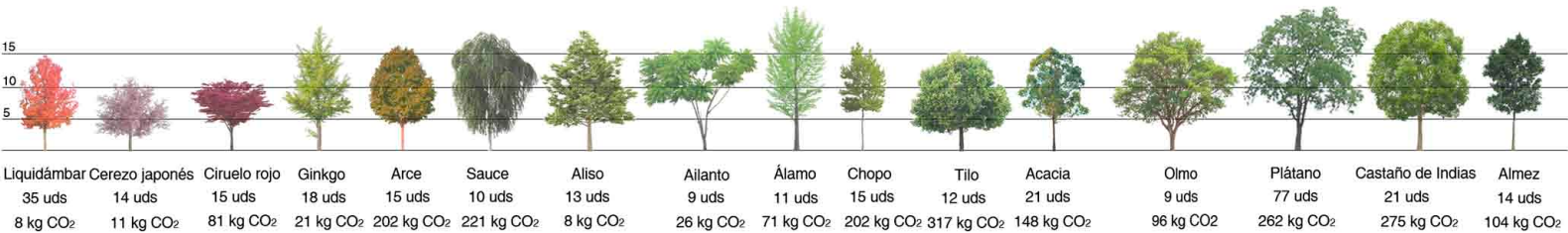


CICLO DEL AGUA - PERMEABILIDAD DE PAVIMENTOS.e1:3.000



PALETA ARBÓREA

ESPECIES ADAPTADAS AL CLIMA DE MADRID



304 uds arbóreas = 40,83 T de CO2 / año

ESPECIES CROMÁTICAS

ESPECIES DE RIBERA

ESPECIES LEÑOSAS Y DE SOMBRA

CONFORTABILIDAD TÉRMICA DE PAVIMENTOS EN ÉPOCAS CALUROSAS

ILUMINACIÓN



UN CENTRO RADIANTE PARA LA BIODIVERSIDAD

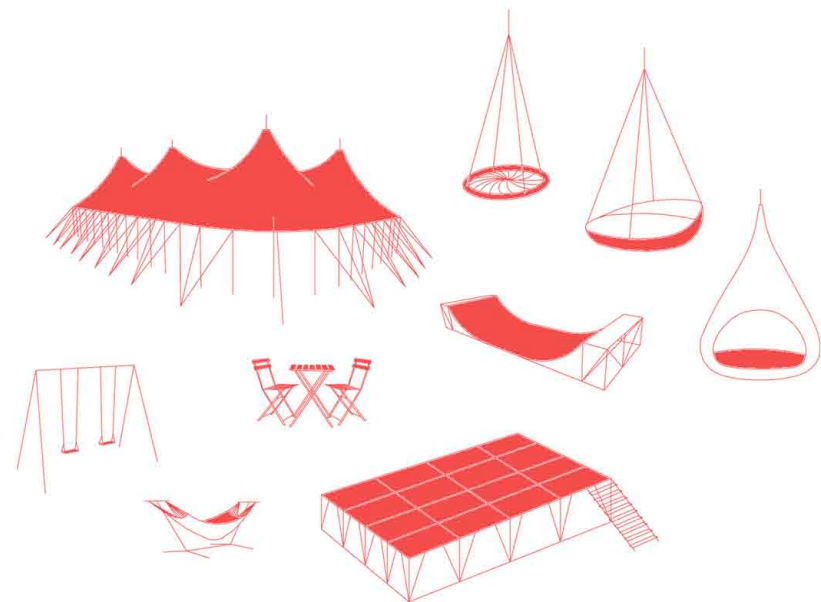
Confiamos en la capacidad de la naturaleza para influir en el espíritu de las personas y crear vínculos entre las mismas. La dimensión "ecolectiva" del paisaje naturalizado servirá de antídoto a la agitación urbana y la segregación entre barrios. Consideramos un centro accesible para la biodiversidad a modo de colchón climático y acústico que radia hacia las fachadas aledañas y espacios libres inter-bloque propiciando la expansión de la vida doméstica y de las actividades económicas y lúdicas.

Un bosque de variadas especies arboladas y arroyos frescos reconstruyen las líneas del paisaje, culminando en un gran claro central a modo de dehesa descubierta donde el viandante perderá la visión del mundo exterior para reencontrarse con la vecindad. Las unidades naturales reconstruyen el paisaje rural histórico y a la vez, definen el nuevo paisaje urbano:

- Arroyos arropados por especies arbustivas y arboladas de ribera creando franjas de afluencia estancial junto a las áreas ajardinadas vecinales.
- Caminos de sombra mediante especies arboladas de gran porte acompañando a los principales recorridos comerciales y de ocio.
- La dehesa central, a modo de gran tapiz de césped descubierta, configurando un centro de actividad multitudinario y de referencia.
- Los claros terrizos rodeados de fresco arbolado dibujando áreas lúdicas y de oportunidad múltiple.
- Especies arboladas cromáticas dotando de singularidad al espacio previo de acceso a la Lonja.

Los arroyos servirán de colectores naturales del agua pluvial de las áreas libres inter-bloque, los cuales la conducirán hacia depósitos de acumulación drenantes que permitirán reciclarla para el uso de riego de jardines y limpieza de pavimentos, en gran mayoría permeables, para favorecer el ciclo natural del agua. Las masas arboladas permitirán absorber grandes cantidades de CO₂ de la atmósfera y dotar de un cromatismo cambiante al espacio público en las diferentes épocas del año.

El sistema de alumbrado se realiza mediante luminarias de bajo consumo a modo de "nidos invertidos colgantes" con haz vertical, lo que permitirá un espacio sin barreras (báculos) y una iluminación segura y óptima para el viandante, sin perjudicar el hábitat nocturno de la fauna en los árboles.



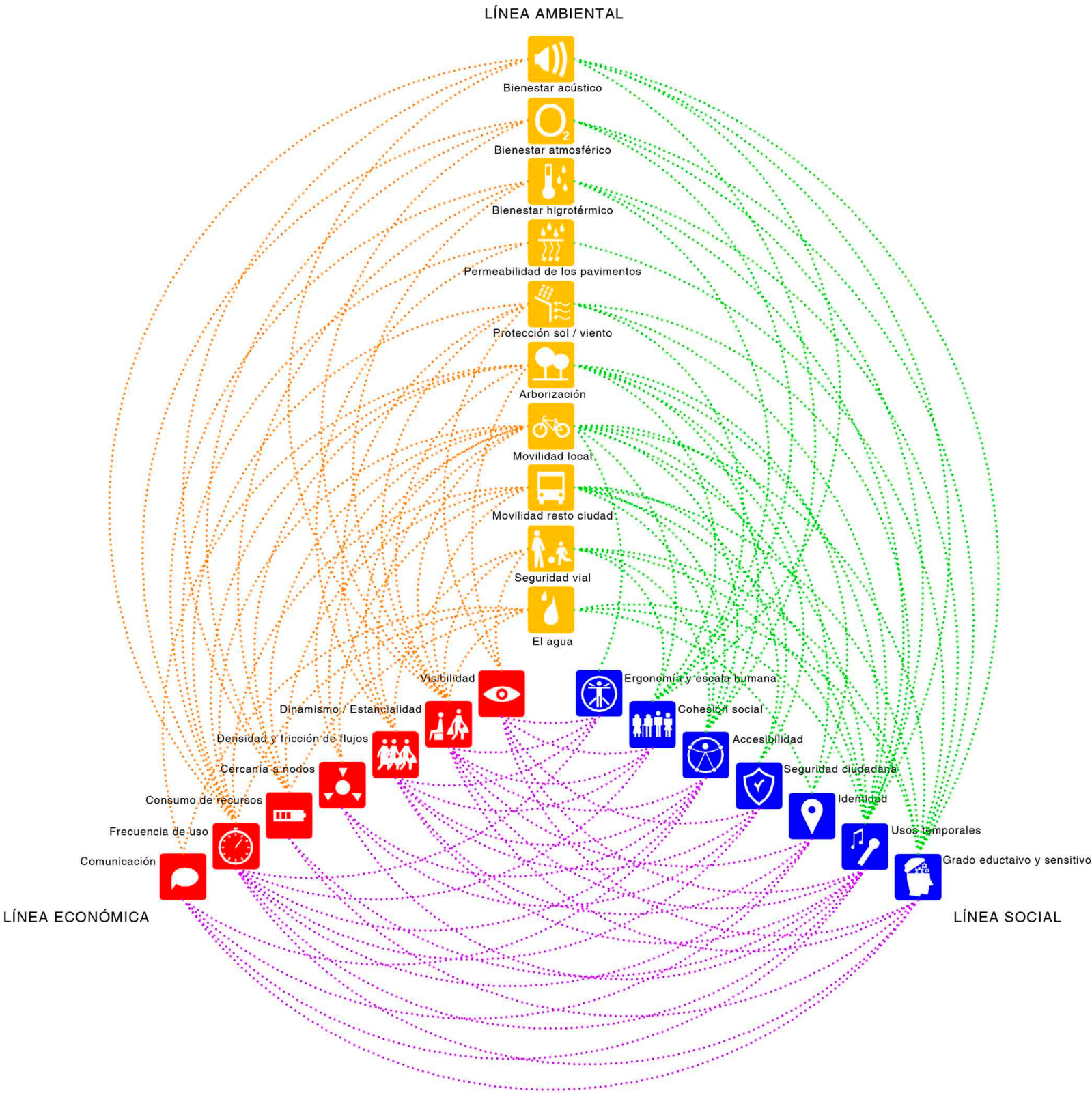
UN ESPACIO REPROGRAMABLE

La plaza debe ser el lugar para la ciudadanía donde cada persona pueda manifestar y desarrollar sus preferencias particulares. Este planteamiento proporciona al espacio una capacidad para ser habitado desde múltiples oportunidades, sintetizando al mínimo los esfuerzos necesarios para poner en activo (usable, accesible y visible) un nuevo paisaje natural. Un código abierto de espacios caracterizados con estructuras desmontables serán las que concreten el uso específico temporal y favorezcan la experiencia ciudadana y la gestión del espacio público. La gestión, programación y dinamización del espacio público estará vinculado a edificios con influencia colectiva como el I.E.S Carlos María Rodríguez Varcárcel, la sala musical Silikona o los diferentes clubs de ocio de la Lonja.

UN MARCO OPERATIVO

La arquitectura debe constituirse como un marco operativo abierto y moldeable por los ciudadanos, evitando diseños limitadores y finalistas. Trabajar sobre la incertidumbre y la inconcreción en un proceso en el tiempo requiere de la creación de una arquitectura translúcida y abstracta con parámetros variables y cambiantes, reglas de diseño, estructuras de control, mapas operativos de acción, herramientas tácticas o de experimentación y sistemas de gestión del conocimiento colectivo.

Los ciudadanos deben poder introducirse de forma activa e inclusiva en el mismo seno del proceso del diseño. Esta perspectiva constituye una implicación real en el proceso creativo superando métodos de consulta y de opinión ciudadana excesivamente simplistas en base a propuestas plenamente diseñadas. El espacio de debate vendrá dado por un diagrama relacional en base a tres líneas fundamentales de trabajo: línea económica, línea ambiental y línea social. El estudio sobre cualquier categoría de cada línea permitirá establecer múltiples transversalidades de influencia sobre otras, y con ello, un control más eficiente en la toma de decisiones.



DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES	PRECIO (euros)	PORCENTAJE (%)
A ACTUACIONES PREVIAS	1.287.266,87	18,06%
A.1. Demolición de pavimentos existentes y barreras	932.564,72	
A.2. Desmontaje de mobiliario	17.200,00	
A.3. Servicios urbanos y desmontaje ventilación parking	337.502,15	
B PAVIMENTACIÓN	2.787.206,09	39,11%
B.1. Preparación de subbases	626.890,73	
B.2. Pavimentos drenantes	2.160.315,36	
C VEGETACIÓN	427.685,00	6,00%
C.1. Arborización	347.625,00	
C.2. Arbustiva, hidrófita y tapizante	52.760,00	
C.3. Arborización replantada	27.300,00	
D ARROYOS DE AGUA	320.633,25	4,50%
D.1. Arroyos en superficie	229.682,25	
D.2. Arroyos soterrados	90.951,00	
E DRENAJES Y SANEAMIENTO	698.767,41	9,81%
E.1. Sistemas de drenaje	243.867,41	
E.2. Saneamiento	454.900,00	
F RECICLAJE Y RIEGO DE JARDINES	468.000,00	6,57%
F.1. Sistema de reciclaje y riego de agua	448.000,00	
G VENTILACIÓN PARKING	97.500,00	1,37%
G.1. Nueva ventilación parking	97.500,00	
H ILUMINACIÓN	670.905,00	9,41%
H.1. Electricidad e iluminación	611.820,00	
H.2. Balizamiento	59.085,00	
I SEÑALIZACIÓN	32.190,00	0,45%
I.1. Señalética	32.190,00	
J MOBILIARIO	127.750,00	1,79%
J.1. Estructuras desmontables	127.750,00	
K SEGURIDAD Y SALUD	139.600,00	1,96%
K.1. Seguridad y Salud	139.600,00	
L GESTION DE RESIDUOS	68.900,00	0,97%
L.1. Gestión de residuos	68.900,00	
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL ESTIMADO:	7.126.403,62	100,00%

DESRIPCIÓN	SUPERFICIE (m2)	PORCENTAJE (%)
A ESTADO ACTUAL		
A.1. Superficie de asfalto	13.218,18	
Total superficie para el coche:	13.218,18	44,28%
A.2. Superficie de acerado	16.635,89	
Total superficie para el peatón:	16.635,89	55,72%
B PROPUESTA		
B.1. Superficie pavimento duro drenante	22.301,39	
B.2. Superficie pavimento duro semipermeable	183,58	
B.3. Superficie pavimento terrizo de jabre	545,81	
B.4. Superficie de césped	2075,83	
B.5. Superficie de arroyos	732,26	
Total superficie para el peatón:	25.838,87	86,55%
C.1. Superficie pavimento duro drenante	4.015,20	
Total superficie para el coche:	4.015,20	13,45%

La plaza actualmente es un desencuentro urbano provocado por las disecciones que el tráfico rodado ocasiona. El medio del coche debe transformarse en un medio humanizado que reconcilie las líneas del paisaje, la memoria del barrio, la biodiversidad, el confort climático, la accesibilidad y la conectividad social. Un crisol de encuentros urbanos que forjen su verdadera identidad.

ESTRATEGIAS DE ENCUENTRO

E.1. Potenciar la continuidad del corredor Norte-Sur desde el Parque de Moratalaz-O'Donnell hasta el Parque del Cerro del Tío Pío y con ello, provocar el encuentro transversal con el corredor Este-Oeste del Parque de Darwin.

E.2. Recuperar la identidad del paisaje hídrico y arbóreo de los arroyos de Pilillas, Marroquina y Fontarrón como sistema confluyente de humedales para la biodiversidad y el confort climático.

E.3. Favorecer la convivencia de itinerarios peatonales continuos de diferentes características: recorridos comerciales, focos de ocio, paseos saludables y deambulaciones vecinales.

E.4. Crear un nuevo nodo intercambiador de modos de movilidad limpia: bus, bicicleta y coche eléctrico en alquiler.

E.5. Transformar el sistema espacial de isletas de tráfico en un conglomerado de espacios programables que estructuren los recorridos peatonales y permitan la multiplicidad de actividades.

E.6. Constituir un territorio de encuentro de unidades que reconstruyan el paisaje rural histórico y a la vez definan el nuevo paisaje urbano: riberas, caminos de sombra, dehesa verde, claros terrizos y áreas cromáticas.

UN MARCO OPERATIVO

La arquitectura debe constituirse como un marco operativo abierto y moldeable por los ciudadanos, evitando diseños limitadores y finalistas. Trabajar sobre la incertidumbre y la inconcreción de un proceso en el tiempo requiere de la creación de una arquitectura translúcida y abstracta con parámetros variables y cambiantes, reglas de diseño, estructuras de control y sistemas de gestión del conocimiento colectivo. La propuesta se entiende como proceso abierto mediante la construcción de fases previas provisionales (alfa y beta) que a través de mapas operativos y herramientas tácticas de bajo coste permitan a los ciudadanos experimentar y debatir las cualidades de la nueva plaza de forma gradual.

MORATALAZ SIN COCHES

Apostamos por un cambio radical en el modelo de movilidad en Moratalaz potenciando el transporte colectivo, la bicicleta y el vehículo eléctrico en alquiler. El medio para el vehículo privado debe ser extinguido progresivamente si pretendemos un cambio de hábitos y concienciación en la ciudadanía.

UN CENTRO RADIANTE PARA LA BIODIVERSIDAD

Confiamos en la capacidad de la naturaleza para influir en el espíritu de las personas y crear vínculos entre las mismas. La dimensión "ecolectiva" del paisaje naturalizado permitirá servir de antídoto a la agitación urbana y la segregación entre barrios. Consideramos un centro accesible para la biodiversidad a modo de colchón climático y acústico que radia hacia las fachadas aledañas y espacios libres inter-bloque propiciando la expansión de la vida doméstica y de las actividades económicas y lúdicas.

Un bosque de variadas especies arboladas y arroyos frescos reconstruyen las líneas del paisaje, culminando en un gran claro central a modo de dehesa verde descubierta donde el viandante perderá la visión del mundo exterior para reencontrarse con la vecindad y la memoria del lugar.

UN ESPACIO REPROGRAMABLE

La plaza debe posibilitar su hábitat desde múltiples oportunidades, sintetizando al mínimo los esfuerzos necesarios para poner en activo (usable, accesible y visible) un nuevo paisaje natural. Un código abierto de espacios caracterizados con estructuras desmontables concretarán el uso específico temporal, favorecerán la experiencia ciudadana y la gestión del espacio público.