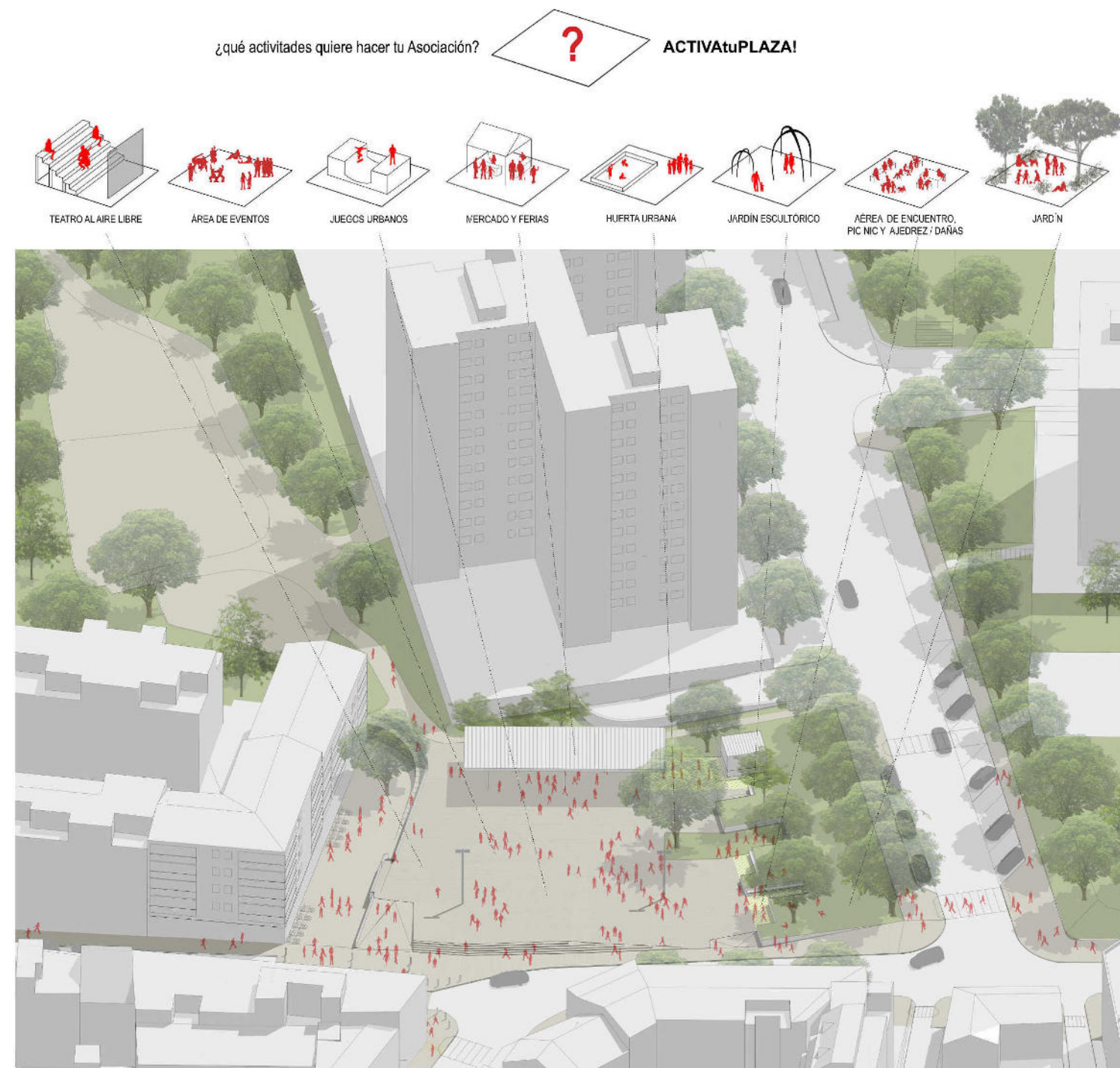


AJUNTAMIENTO DE MADRID, AREA DE GOBIERNO DE DESAROLLO URBANO SOSTENIBILE

CONCURSO DE PROYECTOS PARA LA REMODELACION DE ONCE PLAZAS COMO ESTRATEGIA DE REGENERACION URBANA EN LA PERIFERIA DE MACRID "PLAZ-ER"

MEMORIA DE PROYECTO



***"La ciudad se convierte hoy en el principal laboratorio donde se
buscan, se diseñan, se experimentan y se ponen a prueba
soluciones locales a problemas globales"***

Zygmunt Bauman

Resumen/abstract

Espacio público como base para el Derecho a la Ciudad

Situado en Numancia y en Vallecas - barrio pionero de los movimientos sociales, Asociaciones de vecinos y fiestas populares - la nueva plaza de Puerto Canfranc Puente Vallecas se convierte en el prototipo de un espacio urbano generador de ciudadanía activa. La solución es una plataforma urbana cuyo objetivo es la multiplicación autogestionada, por las Asociaciones de vecinos y ciudadanía, de las actividades de la ciudad contemporánea.

Es también un bonito lugar - con las áreas verdes situadas en los lugares adecuados, conectados al paisaje de las redes vecinales, ecosostenible - pero sobre todo un espacio vivo, facilitador de la participación de la ciudadanía.

La amplia zona central pavimentada quiere ser: **flexible, multi-dimensional**, con sombra adonde es necesario, **equipada** desde un punto de vista tecnológico, útil para las asociaciones de vecinos, **intermodal y permeable**.

Las actividades a desarrollar serán **autogestionadas** por las Asociaciones de ciudadanía: la elección del nombre de la plaza será el objetivo del primer proyecto participativo a generar en la **plataforma urbana**. Un soporte web y una aplicación APP para smartphone harán posible una programación diversificada de las actividades de las Asociaciones todo el año: un calendario de actividades autogestionadas.

El diseño urbano del nuevo proyecto es la **bisagra** entre los diferentes distritos de la ciudad vieja compacta (al sur y al oeste) y la ciudad más abierta de la segunda mitad del '900 (norte y este); es generador de continuidad, sobre todo con las redes del paisaje (el arbolado del Boulevard de la Calle Sierra Toledana entra en el proyecto y "protege" la parte peatonal de la plaza, dando continuidad entre los parques de la calle Giraldez hasta el Camino de Valderribas).

En línea con los objetivos de la convocatoria, el proyecto da prioridad a la accesibilidad de peatones, especialmente en los cruces entre el Camino de Valderribas y la calle del Puerto Canfranc y entre el Camino de Valderribas y la calle de Sierra Toledana. Coches y autobuses se ajustan a la velocidad de la ciudad y de los peatones. No se descuida el tema de aparcamiento: se recuperan los espacios de estacionamiento eliminados en la parte media de la zona situada entre el Camino de Valderribas y la calle de Sierra Toledana.

En cuanto a **tecnología y sostenibilidad ambiental**, el proyecto explora las fronteras de ahorro energético: la plaza será uno de los primeros espacios públicos de bajo consumo en España en energía y agua. La movilidad sostenible, el acceso al territorio, el agua y la gestión adecuada de drenaje urbano, la eficiencia energética, iluminación LED y fotovoltaica, el uso fotocatalítica de materiales sostenibles, son las consignas del proyecto.



Planta de las categorías de actividades

Movilidad sostenible + Participación ciudadana = Espacio público

01_ La identidad socio-cultural del barrio y la ubicación estratégica de la Plaza Puerto Canfranc de Puente Vallecas

Entre los factores culturales emergentes en la historia reciente del distrito de Vallecas, y de su barrio de Numancia, se encuentra una fuerte identidad socio-cultural de sus ciudadanía: un verdadero barrio, con orgullo suburbano, hoy en día se caracteriza por los valores comunes de la ciudadanía activa, la presencia de movimientos sociales, la participación, Asociaciones de vecinos, las fiestas y la vida del barrio. Exactamente lo contrario de una tendencia, común en las ciudades europeas contemporáneas, a la homologación del espacio público urbano, aplastado por el peso de las redes sociales y la concurrencia de nuevos espacios de negocios suburbano.

Esta ciudadanía activa es la fuerza social real para la regeneración de los espacios urbanos de la ciudad europea contemporánea y fue elegida como la energía propulsora principal para plantear la nueva Plaza Puerto Canfranc de Puente Vallecas. La plaza también se encuentra en una posición única como un enlace entre el tejido del centro de la ciudad de Numancia, hecha de casas pequeñas (lado sur, oeste y norte-oeste), y las ciudades más nuevas de casas altas (lado norte y al este de la plaza): aunque la morfología urbana, por lo tanto, identifica la Plaza Puerto Canfranc como un lugar para una nueva centralidad y de diálogo entre identidades sociales y culturales complementares.

02_ Calidad y debilidades actuales de la plaza según las demandas de la ciudadanía

El área del proyecto es ahora un espacio residual entre formas y usos de ciudad diferentes que luchan por el diálogo: muy significativo el comentario repetido de la ciudadanía durante la fase de la participación, que la consideran una "no-Plaza". El caos urbano dependiente de los estacionamiento ilegal de vehículos, diseño viario caótico y peligroso, pavimentaciones inadecuadas del espacio urbano, falta de sombra y usos sociales para el barrio, de espacios verdes, zonas peatonales insuficientes, falta de urbanidad en el sentido más amplio: éstas son las principales deficiencias relevadas por los residentes en la zona.

03_ Plaza Puerto Canfranc de Vallecas como plataforma de activación de nuevas formas de participación democrática del espacio público

¿Cómo puede el diseño de un espacio público contemporáneo facilitar los espacios de cohesión social, facilitar una comunidad en su vecindario? Este es el desafío que el proyecto trata con la nueva, prototipo de un espacio urbano generador de ciudadanía activa.



Elisabeth Lorenzi "Vallekas, Puerto de Mar"



Cartel para la inauguración del Puerto de Mar, 1981

La solución es una plataforma urbana cuyo objetivo es la multiplicación auto-gestionada - por las asociaciones de vecinos y ciudadanía - de actividades que pueden surgir en la ciudad contemporánea.

Evidentemente tiene también que ser una plaza acogedora - con las áreas verdes adecuadas conectadas a las redes de paisaje en el barrio, respetuosa del medio ambiente en cuanto a movilidad y uso de materiales..... - pero sobre todo un espacio vivo facilitador de las actividades urbanas gestionada por el sector voluntario y el vecindario.

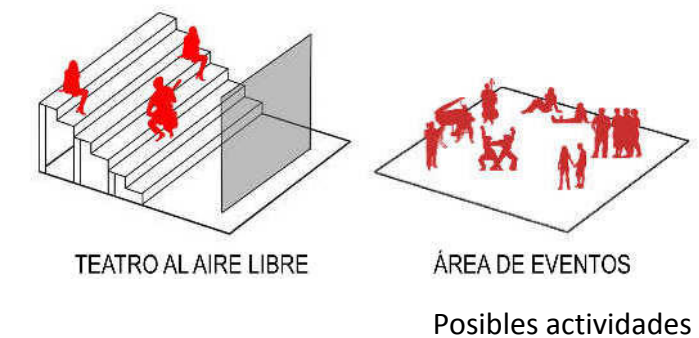
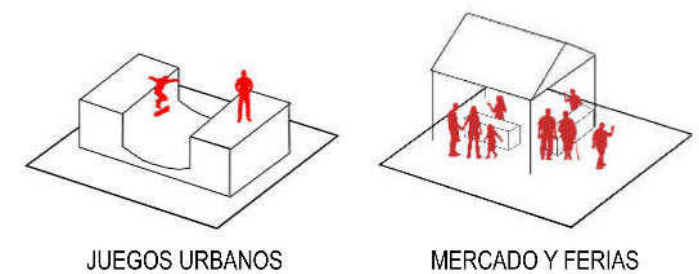
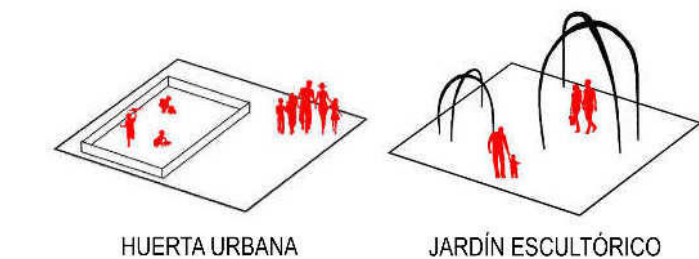
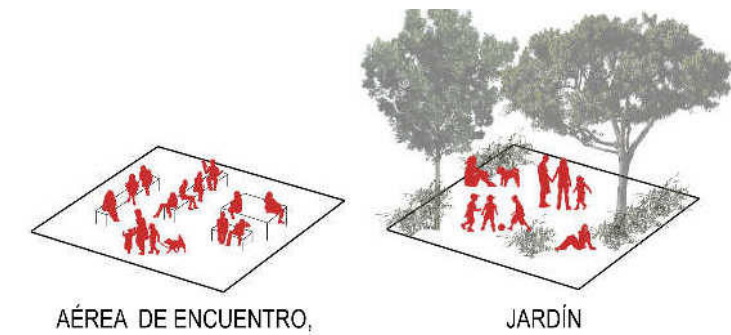
La plataforma central quiere ser:

- **Flexible:** permite todas las actividades y funciones que la gente desea organizar: el área central sin obstáculos y es equipada y accesible. La flexibilidad quiere garantizar la plena oportunidad de llevar a cabo diferentes actividades en simultánea, para la mayor participación ciudadana;
- **Multidimensional:** dibuja espacios de urbanidad e interacción social complementaria y diferente de los previstos en la plataforma central: por ejemplo, en las "salas" más recogida y sombrada cerca de la parte a verde lado este de la plaza;
- **Sombreada:** en el área verde lato este y norte de la plaza y con la marquesina que bordea la parte norte de la plataforma;
- **Equipada:** desde un punto de vista tecnológico (Smart City para Smart Citizens), con conexiones eléctricas y de agua para permitir la realización de múltiples tareas, incluyendo los mercados, el comercio local, así como Wi-fi, etc;
- **Funcional:** para las asociaciones de vecinos, un edificio pequeño (20 metros cuadrados) de uso público en el parte noreste de la plaza y algunos depósitos bajo la marquesina se darán en concesión por un número de años a las Asociaciones;
- **Intermodal:** caminar, el parking bici, la nuevas paradas de autobús, pero también un tráfico vehicular replanteado para garantizar la seguridad, van a ser la bisagra intermodal para acceder a la nueva plaza que da máxima prioridad da a los peatones en lógicas "30".

Un laboratorio social coherente con la historia del distrito de Vallecas y que quiere convertirse en el prototipo de nuevas formas de participación democrática auto-gestionada..

04_Organización del espacio urbano por las Asociaciones de los ciudadanía.

Las mejores experiencias europeas contemporáneas muestran que la participación real y la cohesión social pasan sobretodo a través de una auto-gestión consciente del espacios público. Las administraciones públicas tienen dificultad para gestionar estos lugares, ya sea por falta de recursos o de voluntad política y, por último, debido a que la fuerza social no es programable por el organismo público.



Posibles actividades

Las actividades que se desarrollarán en la nueva por consiguiente, serán auto-gestionadas por Asociaciones de ciudadanía: la elección del nombre de la plaza será el objetivo del primer proyecto participativo. El proyecto incluye un soporte web y una aplicación para smartphone que hará posible una programación de actividades por parte de las Asociaciones con fines socioculturales a largo todo el año.

Espacio público, sostenibilidad urbana y sostenibilidad social

05_Le calidad del nuevo diseño urbano de la Plaza Puerto Canfranc

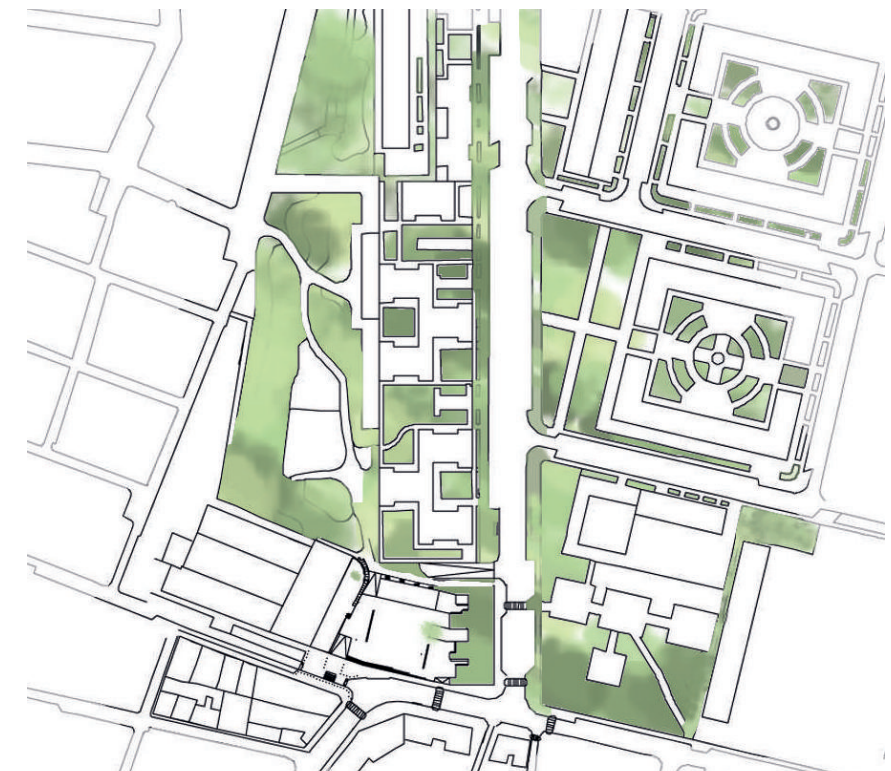
El diseño urbano de las ciudades europeas busca identificar soluciones sencillas y de calidad para resolver cuestiones complejas. De acuerdo con este principio, en el caso de la nueva Plaza, el nuevo espacio urbano:

- es la bisagra entre diferentes barrios, incluyendo el casco antiguo (sur y oeste) y la ciudad abierta de la segunda mitad del '900 (norte y este);
 - crea la continuidad espacial con las redes de paisaje: el arbolado del bulevar Calle Sierra de Toledana entra en el proyecto y "protege" las partes de peatones de la plaza, creando una continuidad entre los parques a lo largo de la calle y el largo Giraldez el Camino de Valderribas. El árbol existente entre la plaza se mantiene y se añade en un disegno del verde público
 - acoge en si misma los flujos peatonales que llegan de la calle de Puerto Canfranc;
 - organiza los diferentes niveles topográficos, con una estrategia que mantiene unidos la horizontal y la vertical;
 - admite en su espacio/plataforma central funciones urbanas flexibles y a desarrollar simultáneamente.
- Pocas líneas simples, por lo tanto, para una jerarquía de espacios y de usos complejos.

Sigue un cuadro de superficies (cuadro y esquema).



Esquema de las tipologías urbanas (casco antiguo y la ciudad abierta)



Esquema del sistema verde

AJUNTAMIENTO DE MADRID, AREA DE GOBIERNO DE DESAROLLO URBANO SOSTENIBILE				
CONCURSO DE PROYECTOS PARA LA REMODELACION DE ONCE PLAZAS COMO ESTRATEGIA DE REGENERACION URBANA EN LA PERIFERIA DE MACRID “PLAZ-ER”				
CUADRO DE SUPERFICIES DE LA PROPUESTA				
Nº	SUPERFICIES	metros quadratos: m.q.		% sul total
	ESPACIOS LIBRES			
1	Plataforma peatonal multifunciones y de auto-gestion funcional	1.970,00	%	39,17%
2	Verde urbano multifunciones	944,00	%	18,77%
3	Aceras peatonales	629,00	%	12,50%
4	Viabilidad destinadas al trafico rodado y aparcamiento coches	1.487,00	%	29,56%
	TOTAL ESPACIOS LIBRES: m.q.	5.030,00		100,00%
	OTROS ELEMENTOS ARQUITECTONICOS PUNCTUALES			
5	Marquesina lato norte de la Plataforma	230,00		
6	Pabellon/edificio publico para Asociaciones de Vecinos	20,00		
7	Otros elemento de mobiliario urbana para la gestion de el espacio libre	6,00		
	TOTALE OTROS ELEMENTOS ARQUITECTONICOS: m.q.	256,00		



Rapresentacion grafica con el cuadro de superficies de la propuesta

06_Comfort, sol/sombra y la calidad del paisaje

En las zonas más sombradas de la plaza, norte y el este, se desarrollan las actividades diarias para el descanso: en particular, el borde de la plataforma pavimentada y la zona verde hacia el este se caracterizan por un sistema de pequeñas "habitaciones" para un diálogo más íntimo entre la ciudadanía. En esta zona también hay un fuente de agua. La marquesina proporciona sombra en la parte norte de la plaza a la que se añade un sistema de enganche de toldos provisionales que cubren la plaza entera ocasionalmente.

07_Peatonalidad, accesibilidad universal, aparcamiento de coches y paradas de autobús

En línea con los objetivos de la convocatoria, el proyecto da prioridad a la accesibilidad y a la seguridad de los peatones, especialmente en las intersecciones entre el Camino de Valderribas y la calle del Puerto Canfranca y entre el Camino de Valderribas y la calle de Sierra Toledana. Coches y autobuses se ajustan a la escala de la ciudad peatonal. La accesibilidad universal de peatones es completa: un sistema de rampas integradas en el proyecto permite superar cualquier tipo de barrera arquitectónica.

Para el aparcamiento, se recuperan los espacios de estacionamiento legales eliminados en el medio de la intersección entre el Camino de Valderribas y la calle de Sierra Toledana. Los coches aparcados a lo largo de esta última son, de hecho, a "espina de pescado", en el lado este de la calle para elevar la capacidad y se coloca una nueva fila en el lado oeste. Finalmente se desplaza una de las paradas de autobús en dirección norte, situada en frente de la nueva plataforma multifuncional.

08_Sostenibilidad ambiental e eficiencia energética

El proyecto logra dos objetivos de innovación en términos de acción tecnológica y método para la sostenibilidad del medio ambiente:

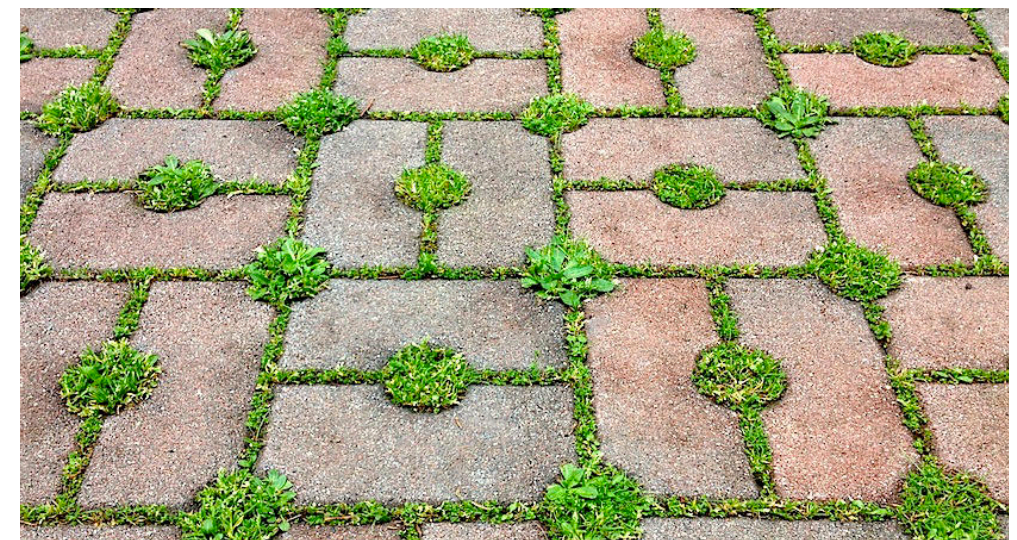
A_ser uno de los primeros espacios públicos en España con un bajo consumo de energía y agua: la base es el sistemas de certificación ambiental LEED (Leadership in Energy y Diseño Ambiental), y en particular el LEED para el Desarrollo neighborhood, diseñado para las áreas urbanas, adaptado experimentalmente para el caso específico de los espacios públicos de Madrid. De este protocolo se derivan los conceptos de movilidad sostenible, el acceso al territorio, la gestión adecuada del agua, la eficiencia energética, el uso de materiales sostenibles.

B_ la Plaza Puerto Canfranc como un prototipo de la innovación también en términos de comunicación para difundir una nueva cultura de la sostenibilidad social; el proyecto identifica una área dentro de la plaza como lugar de la comunicación. Un "green-point" de comunicación entre la administración y el ciudadano. Opciones tecnológicas de diseño y estrategias de comunicación para demostrar cómo el espacio urbano colectivo puede reducir el consumo de energía, promover el uso racional de los recursos. El proyecto se califica como paradigma de una nueva forma de pensar la ciudad pública.

Más específicamente:



Representación gráfica del sistema de drenaje urbano



Ejemplo tipo de suelo permeable y capaces de reducir las sustancias gaseosas nocivas

Proyecto de suelo manteniendo la máxima permeabilidad y el reciclaje de las aguas meteórica

La plataforma pavimentada permeable: en su mayoría en hormigón prefabricado ecológico puesto en obras para favorecer el drenajes de agua en el suelo; la parte restante de agua meteórica es llevada a los pozos de drenaje especiales y, a través de tuberías subterráneas, desemboca en el punto de almacenamiento. Las áreas verdes son permeables naturalmente. Un espacio público que incide muy poco en la red municipal de alcantarilla.

Sistema de recuperación de agua de lluvia con una vasca de almacenamiento.

El agua de lluvia recogida se puede utilizar para el riego de zonas verdes y parte del mismo edificio de la Asociación. Esta elección es esencial para que sea autosuficiente en parte el alcance del proyecto para el consumo de agua;

Usos de materiales que absorben CO2 (asfalto foto catalítico de carreteras y piezas de hormigón para plaza)

Los materiales elegidos generan innovación desde un punto de vista energético. El asfalto de la calzada es del tipo foto catalítica con algunos componentes capaces de transformar las sustancias que los coches liberan en el aire en sustancias menos peligrosas. El mismo principio también se aplica a los elementos prefabricados en hormigón ecológico para la plaza: se proporcionaron materiales capaces de reducir, en acción directa, las sustancias gaseosas nocivas (óxidos de nitrógeno NOx, compuestos orgánicos volátiles [COV], producidos por la actividad humana [industria, automóviles, calefacción, doméstica, etc.]). E, por acción indirecta, la formación de ozono (O3), mediante la destrucción de los contaminantes precursores del ozono, que son, básicamente, los óxidos de nitrógeno (NOx) y los compuestos volátiles (COV).

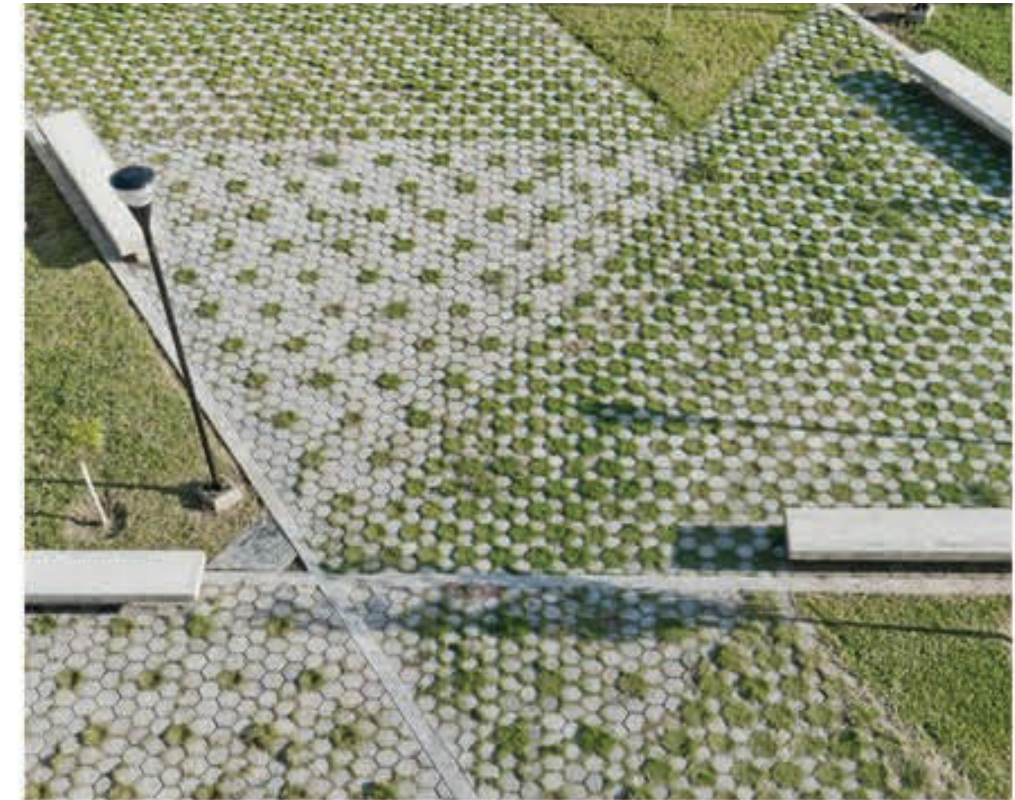
Sistema LED de alumbrado público para minimizar el consumo de energía y la emisión de luz hacia la bóveda celeste. El sistema se ha asociado con la instalación de un sistema fotovoltaico para la contención de energía y la auto sostenibilidad del balance de energía a los propósitos de la iluminación del área del proyecto: la cobertura de la marquesina es un panel fotovoltaico.

Materiales de construcción elegidos para maximizar el uso de productos con alto contenido reciclado y, a su vez, fácilmente recuperable y reutilizable en el proceso como un productos de post-consumo reciclados.

Alto número de árboles existentes y previstos ofrece sostenibilidad ecológica en general. Los nuevos árboles serán elegidos entre la vegetación autóctona con el fin de limitar o cancelar la demanda de agua para riego, sobre todo los que favorecen tipos de vegetación que no requieren sistemas de riego permanentes, pero sólo para el riego temporal estabilización inicial;

Creación de un info-point "educación verde" para comunicar con la ciudadanía y promover el nuevo parco como un espacio urbano contemporáneo sostenible;

Papelera, bancos y muebles de material reciclado para la recogida selectiva de residuos (papel, plástico, latas y húmedo).



Ejemplo tipo de suelo permeable y capaces de reducir las sustancias gaseosas nocivas



Planta de proyecto

09_Estimación de importe de ejecucion

Se une a la presente una estimación aproximada de coste de ejecucion de las obras.

Espacio público, entre Ciudad y Ciudadanía



Seccion de proyecto

AJUNTAMIENTO DE MADRID, AREA DE GOBIERNO DE DESAROLLO URBANO SOSTENIBILE						
CONCURSO DE PROYECTOS PARA LA REMODELACION DE ONCE PLAZAS COMO ESTRATEGIA DE REGENERACION URBANA EN LA PERIFERIA DE MACRID “PLAZ-ER”						
ESTIMACION APROXIMADA DEL COSTE DE EJECUTION MATERIAL DE LA PROPUESTA						
Nº	ELEMENTO DE TRABAJOS PER MACROCATEGORIAS	U.M.		%	SUBTOTAL EURO	TOTAL EURO
	1_Renovacion plataforma peatonal multifunciones y de auto-gestion funcional (total metros quadratos 1.970)					
						429.000,00
1	Excavaciones y rellenos	1	%	8,50%	36.465,00	
2	Drenaje y redes tecnologicas	1	%	9,50%	40.755,00	
3	Preparacion de suelos	1	%	10,76%	46.160,40	
4	Sistema de iluminación publica	1	%	9,00%	38.610,00	
5	Muros, albañilería, accesorios y muebles	1	%	20,00%	85.800,00	
6	Particulares de pavimentación	1	%	8,97%	38.481,30	
7	Pavimentación	1	%	27,50%	117.975,00	
8	Arboles y vegetales	1	%	3,14%	13.470,60	
9	Infraestructura tecnologica y Smart-City	1	%	2,63%	11.282,70	
	PLATAFORMA PEATONAL MULTIFUNCIONES	euro		100,00%	429.000,00	
						197.000,00
10	Pabellònes, marquesina y impianto fotovoltaico de la mqrquesina	1			197.000,00	
	TOTAL I / OBRAS PARA PLATAFORMA PEATONAL MULTIFUNCIONES	euro			626.000,00	626.000,00
Nº	VOCI DI LAVORO PER MACROCATEGORIE	U.M.		%	SUBTOTALI EURO	TOTALI EURO
	2_Renovacion Verde urbano multifunciones (total metros quadratos 944)					
						89.680,00
1	Excavaciones y rellenos	1	%	3,50%	3.138,80	
2	Preparacion de suelos	1	%	3,00%	2.690,40	
3	formación de césped	1	%	16,00%	14.348,80	
4	Arboles y vegetales	1	%	26,00%	23.316,80	
5	Pavimentación	1	%	25,00%	22.420,00	
6	Irrigación	1	%	14,00%	12.555,20	
7	Drenaje y redes tecnologicas	1	%	8,00%	7.174,40	
8	Sistema de iluminación publica	1	%	4,50%	4.035,60	
	TOTAL II / OBRAS DE VERDE URBANO	euro		100,00%	89.680,00	89.680,00
Nº	VOCI DI LAVORO PER MACROCATEGORIE	U.M.		%	SUBTOTALI EURO	TOTALI EURO
	3/4_Renovacion aceras peatonales y viabilidad destinadas al trafico rodado y de aparcamiento coches (total metros quadratos 2.116)					
						211.600,00
1	Excavaciones y rellenos	a corpo	%	2,00%	4.232,00	
2	Preparacion de suelos	a corpo	%	14,00%	29.624,00	
3	Pavimentacion bituminosa	a corpo	%	24,00%	50.784,00	
4	Pavimentación aceras	a corpo	%	25,20%	53.323,20	
5	Particulares de pavimentación	a corpo	%	11,00%	23.276,00	
6	Drenaje y redes tecnologicas	a corpo	%	12,00%	25.392,00	
7	Segnaleticas	a corpo	%	0,80%	1.692,80	
8	Sistema de iluminación publica	a corpo	%	11,00%	23.276,00	
	TOTAL III / OBRAS AREA PEATONALES, VIABILIDAD Y APARCAMIENTO	euro		100,00%	211.600,00	211.600,00
	TOTAL FINAL = TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III	euro				927.280,00
	N.B.: En las cantidades anteriores hay que añadir los siguientes gastos: IVA, gastos fiscales y financieros, contingencias, gastos técnicos				totale metros quadratos de intervencion efectiva	5.030,00
	Las áreas de intervención son las de el Pliego de Concurso.					