Arriba con la línea 11

Plaza de la Emperatriz, Carabanchel Alto

·Memoria del Proyecto·

A. Un Urbanismo real

La ciudad no son los edificios, es la gente: sus vidas, necesidades y demandas. Para ello son necesarios escenarios urbanos que den cabida a la pluralidad de usos actividades y grupos sociales que existen en ella. Buscamos espacios en los que, sin renunciar al diseño, se pongan al servicio de las personas que lo disfrutan. La ciudad contemporánea es inexplicable sin el espacio público: en él se concentra la energía de la ciudad. Este tipo de espacios poseen dos factores territoriales que confluyen entre sí: los elementos materiales (edificación, espacio público) y los elementos inmateriales (actividades, flujos y energías). Construir la ciudad desde los factores inmateriales, que representan la base cultural y social de la ciudad contemporánea, es el reto para un urbanismo real. Por lo tanto, aunque una buena solución de diseño es siempre favorable para el éxito del espacio público, el verdadero foco atractor de éste y sus elementos colindantes son las actividades que alberga. Este hecho nos lleva a tener en cuenta tres elementos imprescindibles:

1. La atractividad. Estimulación de los sentidos.
2. El dinamismo. La accesibilidad, programa de uso abierto que es completado por los ciudadanos.
3. El confort. Prolongar la estancia y la concurrencia de los vecinos en el espacio público.

Hasta ahora, la práctica del urbanismo se ha centrado en un concepto meramente funcional: prioridad al automóvil y grandes áreas verdes aisladas de las viviendas y carentes de equipamiento. Así, lo que se consigue es la imposibilidad del mestizaje de usos. Es por ello que en este proyecto nos focalizamos en las cualidades inmateriales del espacio público (las actividades y los flujos), que no concebimos como una problemática difícil de abarcar, sino como oportunidades para promover los intercambios que se pueden generar en estos espacios que pertenecen a todos: extensión de las viviendas hacia el exterior, concurrencia espontánea, lugares de encuentro, espacios abiertos y lugares híbridos. En resumen, que la figura del ciudadano pase de ser un mero espectador a ser un actor en la ciudad.

B. El Casco Histórico de Carabanchel

Carabanchel Alto, un barrio con más de 250.000 habitantes, lucha permanentemente por conseguir una buena accesibilidad hasta el centro de la Metrópoli. Todavía hoy los vecinos tienen un sentimiento de aislamiento a pesar de la proximidad geográfica con el centro de Madrid, tardan más de una hora en llegar a la Plaza del Sol. Sólo el ramal de la línea 11 permite la conexión, pero los innumerables transbordos y la ausencia de una conexión directa limita el estilo de vida de todos los vecinos y el acceso a equipamientos de la ciudad. Además de la infraestructura insuficiente, los tiempos de espera y la aglomeración de gente se suma a lo que actualmente se trata de un servicio deficitario. Paradógicamente, el área de intervención de nuestro proyecto constituía el antiguo trazado del tranvía, por lo que se trata de un espacio que de forma natural se configura como un lugar de conexión, de flujos.

Los vecinos de Carabanchel Alto necesitan dejar de sentirse atrapados en su propio barrio, y es por ello que se plantea el proyecto ¡ARRIBA CON LA LÍNEA 11!, un proyecto de un espacio urbano único emplazado en el barrio de Buenavista que, resultado de la "prolongación" de la línea 11 de metro a partir de la boca de metro de Carabanchel Alto y conectando con la Plaza de la Emperatriz, aporta un recorrido lúdico y cultural de identidad propia para los ciudadanos. Un desahogo para los vecinos que han invertido tantas fuerzas en luchar por lo que les pertenece: sentirse parte de la ciudad. Se trata de un claro ejemplo de ciudadanos que han pasado de ser meros espectadores a ser actores en la ciudad, y merecen un espacio que se corresponda a lo que les identifica. A pesar de que los vecinos han conseguido que se abra la boca de metro de Carabanchel Alto, el espacio público referente a la Plaza de la Emperatriz y alrededores carece de espacio suficiente para los vecinos. Multitud de barreras arquitectónicas, vegetación vallada, ausencia de conexiones adecuadas y la prioridad de los espacios destinados al automóvil hacen que este espacio sea prácticamente inservible.

C. Los objetivos del Proyecto

La nueva propuesta de remodelación de esta vía principal se plantea con el siguiente objetivo fundamental: generar un corredor urbano o recorrido accesible que parta de la boca de metro de Carabanchel Alto hasta la Plaza de la Emperatriz-Plaza del Seis de Mayo-Centro Cultural García Lorca el cual, como sucede en las líneas de metro, conecte varios focos atractores de interés o "paradas" donde se genera el programa lúdico y cultural. Para conseguir dicho objetivo el proyecto se ha desarrollado considerando tres criterios básicos de urbanización:

1. Garantizar la continuidad del espacio peatonal y en bicicleta a lo largo del trazado.

La nueva Plaza de la Emperatriz desborda sus límites para ampliar el espacio público destinado al uso y disfrute de las personas, consiguiendo un modelo más permeable y poroso para los ciudadanos. Tras un estudio de la circulación en el barrio, llegamos a la conclusión de que es necesario invertir la jerarquía de la movilidad priorizando el espacio peatonal y en bicicleta. Se opta por eliminar las calles de poca sección, espacios congestionados de uso prioritario para el automóvil y el aparcamiento de éstos sobre las aceras. Estos son La Calle de la frambuesa y los carriles adyacentes a los edificios que los separan de la Plaza de la Emperatriz, que se convierten en calles de coexistencia o peatonales. Se consigue una ampliación del espacio en sección de 4-8 metros dependiendo del tramo, que se incluye en el programa lúdico-cultural del proyecto. Se aprovechan espacios residuales para realojar las plazas de aparcamiento suprimidas para conseguir un espacio peatonal y en bicicleta homogéneo y no dificultar la movilidad en la Plaza.

Se acota la sección de los carriles destinados al flujo de automóviles para conseguir el máximo espacio de tránsito peatonal, y se mejoran las conexiones del flujo actual de los vehículos separando con un corredor verde la Avenida de Carabanchel Alto y la Avenida Joaquín Turina que desemboca en una rotonda en el cruce de las vías principales, nodo problemático en la actualidad y cruce de las vías principales. Se mejora el flujo peatonal reubicando los pasos de cebra o generando algunos inexistentes. La continuidad del trazado es fundamental para garantizar la claridad funcional del eje a lo largo de su recorrido.

Por último se eliminan las barreras arquitectónicas que se presentan a lo largo de todo el recorrido: las escaleras para acceder a los distintos niveles topográficos se modifican y se apoyan con rampas accesibles. La vegetación, actualmente vallada, supone una barrera arquitectónica más: optamos por eliminar este concepto de vegetación aislada e incorporarla tanto en el pavimento de los recorridos como en las zonas estanciales o focos atractores.

2. Adecuar el espacio urbano a los diferentes usos.

. La nueva propuesta debe acoger los diferentes usos del espacio urbano haciendo posible su buena convivencia. El barrio de Buenavista es uno de los más antiguos de Carabanchel, por lo que en el área de actuación aparecen diversos edificios protegidos, frente a los cuales se plantean espacios privilegiados que permitan la visibilidad de lo que es la memoria del lugar. Estos espacios son en definitiva amplios lugares estanciales de descanso bajo las zonas arboladas existentes que aportan protección climática de las zonas de estar (bancos, juegos infantiles y terrazas de bar). Sin embargo es importante recalcar que bajo nuestro criterio el espacio público debe permitir la libertad suficiente para que los vecinos o "actores" puedan vivirlo acorde a las distintas situaciones, por lo que se deja a propósito espacios "libres de diseño". Los focos atractores o "paradas" de nuestra nueva línea de conexión en el espacio urbano son espacios descongestionados y amplios conectados entre sí, donde se localizan distintos programas:

Parada 1: "El rincón de la lectura". Boca de metro de Carabanchel Alto. Espacio ajardinado, mobiliario urbano, mejora de la parada de autobús y protección de la boca de metro. Pintura mural en tapias. Comienzo del recorrido.
Parada 2: "El bosque de luz". Mobiliario urbano y potenciación de los árboles existentes. Espacio de movilidad peatonal y en bicicleta.
Parada 3: "Salón de estar". Primer tramo del recorrido. Zonas de estar con bancos, parques infantiles, espacios verdes.
Parada 4: "La terraza". Reubicación y remodelación de la terraza del Mesón Lucio. Potenciación del espacio de antesala a edificios protegidos. Comienzo del recorrido a una cota mayor, que da acceso a los edificios adyacentes y conecta con la calle de la Frambuesa.
Parada 5: "El quiosco". Remodelación y potenciación del quiosco existente.
Parada 6: "El túnel". Pérgolas con programa de mobiliario urbano en su interior, lugar de cobijo y de tránsito. Un túnel abierto que supone un hito en nuestro proyecto, ¡Arriba con la línea 11!
Parada 7: "La plaza". Plaza de la emperatriz frente a la Parroquia de San Pedro Apóstol. Espacio enterrado, cambio de cota. Se mantiene la arboleda existente, y se permite un grado de libertad alto en cuanto a la relativa ausencia de diseño para que sea posible la realización de eventos, reuniones, fiestas, conciertos, etc; como es el caso de la famosa "Fiesta del libro".
Parada 8: "La calle museo". Calle de la Frambuesa. Pintura mural en tapias, juegos de luz, recorrido cultural y lúdico.
Parada 9: "El mercado". Plaza del Seis de Mayo. Espacio ausente de diseño a excepción de la vegetación para que exista la libertad suficiente de los ciudadanos a la hora de organizar los eventos realizados en la plaza y los mercadillos locales.
Parada 10: "El centro cultural". Centro Cultural de García Lorca. Regeneración de la parada de autobús, mejora del espacio de antesala. Final del recorrido.

Los estudios de vialidad constatan que la calzada original estaba sobredimensionada. Así pues, ha sido factible acotar el espacio de circulación y convertirlo en una zona de tránsito pacificado. La reducción de los carriles de circulación, las zonas de estar debajo del arbolado y la segregación del carril bicicleta son premisas claves de la remodelación. Al reducir la sección de la carretera es posible la introducción de un carril bici para la realización del recorrido lúdico-cultural. Para mejorar el flujo de vehículos se separan por completo la Avenida de Carabanchel Alto y La calle de Joaquín Turina mediante un eje verde paralelo a los árboles existentes de la plaza. Este eje se corona con una rotonda en el punto clave del tráfico rodado, en el cruce de estas dos avenidas con la calle Eugenia de Montijo y la calle Joaquín Rivero, solucionando las usuales aglomeraciones y problemas de tráfico en este foco. En la acera compartida por las calles Joaquín Turina y Eugenia de Montijo se plantea un tercer eje verde paralelo a los dos anteriores. Los tramos de recorrido se organizan de manera que siempre queda un mínimo de 3,5 metros hasta los 6 metros para recorrido peatonal, dependiendo del tramo. Los focos atractores o paradas son desahogos en el camino, con dimensiones que varían desde los 6 metros hasta los 20 metros, donde se sitúa el programa anteriormente mencionado.

3. Un espacio único con identidad propia

Finalmente, es una premisa fundamental del proyecto la lectura y percepción de todo el espacio como un espacio único y de identidad propia: la Plaza de la Emperatriz como nuevo corredor urbano lúdico, cultural y sostenible. Se combinan tres materiales (hormigón en el pavimento, acero inoxidable en el mobiliario urbano y vinílico imitación madera en las superficies de asiento) empleando siempre la misma dimensión (10 cm de ancho) generando la totalidad del diseño de la nueva Plaza de la Emperatriz.

1. Continuidad del pavimento: se emplea el mismo pavimento en toda la plaza con el fin de que todo el espacio se perciba como único en su totalidad, incorporando pequeñas variaciones: en las áreas de recorrido se presenta el pavimento tipo "parquet de hormigón" de 10 cm de ancho, en las calles de coexistencia peatón-automóvil se alternan líneas del pavimento anterior con franjas pigmentadas y en las zonas estanciales se alterna este mismo tipo de pavimento con franjas de vegetación. La lectura e interpretación del espacio es muy sencilla para que los habitantes puedan recorrerlo y vivirlo fácilmente. Los alcorques son aperturas insertadas en el pavimento, de 30x30 cm en el caso de espacios de tránsito y de 100x100 cm en el caso de áreas estanciales.

2. Continuidad de la vegetación. La ausencia de vegetación en la plaza a excepción de los árboles existentes en el bulevar lleva a plantear tres nuevos niveles de vegetación: vegetación en el propio pavimento (nivel 1), vegetación de arbustos y jardineras (nivel 2) y nuevas alineaciones de árboles (nivel 3). Se aumenta la cobertura vegetal y la diversidad de la plaza en todo el recorrido. El aumento de espacio público incrementa la superficie de zonas verdes/habitante reduciendo las emisiones de CO_2 y los niveles de ruido, transformando el espacio en un modelo habitable para las personas. Como mejora sostenible se incorporan dos nuevas alineaciones de árboles a ambos lados del arbolado existente, conformando así un ámbito de sombra natural que acogerá tanto las zonas de estar como los tramos de conexión entre ellas. Se incorpora un sistema de arbustivas autóctonas acompañando este arbolado contribuyendo a enriquecer la biodiversidad y el subsuelo. Para garantizar la sostenibilidad de este nuevo eje hay que asegurar un buen comportamiento drenante del subsuelo y por lo tanto asumir el reto de incorporar un sistema de pavimentos mixtos en el ámbito arbolado. El sistema de riego automático, aprovechando las aguas freáticas, es clave para la buena supervivencia de la vegetación.

3. Continuidad del mobiliario urbano: todos los elementos del mobiliario se configuran a partir de la combinación de barras lineales de sección tubular 10x10cm de acero inoxidable combinas de diversos modos: con los mismos elementos se desarrollan los bancos, pérgolas, vallas, luminarias, jardineras cobertura de la boca de metro y paradas de autobús. Las superficies de asiento se generan a partir de material vinílico imitación madera con franjas de 10 cm de ancho.

En definitiva, el Barrio de Buenavista contará con un nuevo eje peatonal que conecta el transporte público (Línea 11 de metro) con la Plaza de la Emperatriz y alrededores. A lo largo del recorrido se generan "paradas" o estaciones que albergan múltiples usos compatibles con las necesidades del barrio. Con la nueva propuesta, la Plaza de la Emperatriz recupera su valor social, lúdico y cultural como espacio urbano, considerando al mismo tiempo aspectos clave de biodiversidad y sostenibilidad.

Arriba con la línea 11

Plaza de la Emperatriz, Carabanchel Alto

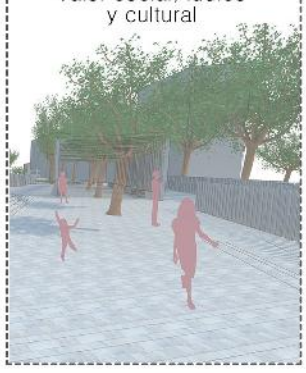
·Memoria gráfica del Proyecto·

A. Un Urbanismo real

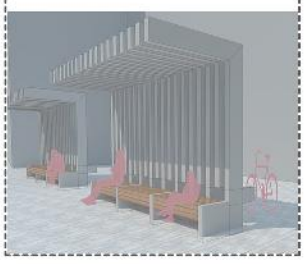
Escenarios urbanos al servicio de las personas

El espacio público y los elementos inmateriales: actividades, flujos, energías

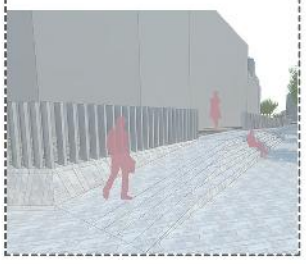
La atractividad. Valor social, lúdico y cultural



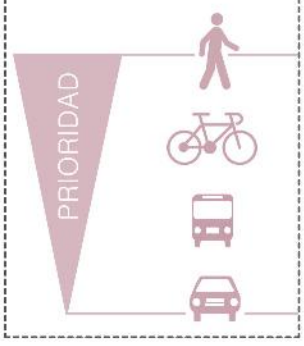
El dinamismo. Mestizaje de usos, espacios híbridos



El confort. Accesibilidad, concurrencia

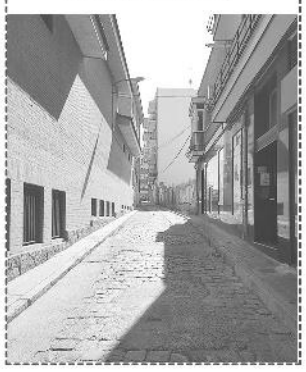


Abandonar la prioridad del automóvil



B. El Casco Histórico de Carabanchel

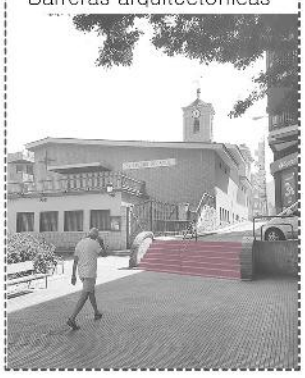
Aislimiento en Carabanchel Alto



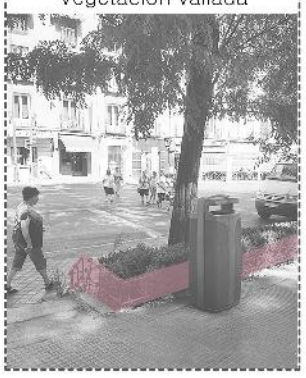
La línea 11

Manifestaciones para la prolongación de la L-11

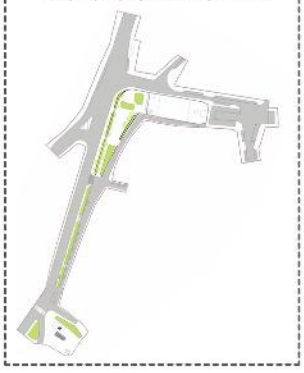
La Plaza de la Emperatriz Barreras arquitectónicas



La Plaza de la Emperatriz Vegetación vallada



La Plaza de la Emperatriz Prioridad del automóvil

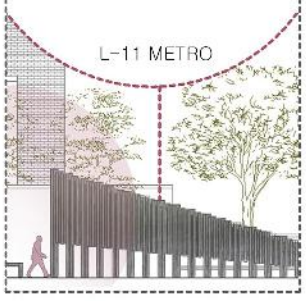


C. Los objetivos del Proyecto

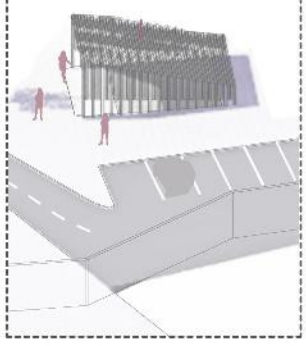
1. Garantizar la continuidad del espacio peatonal y en bicicleta a lo largo del trazado.

Invertir la jerarquía de movilidad

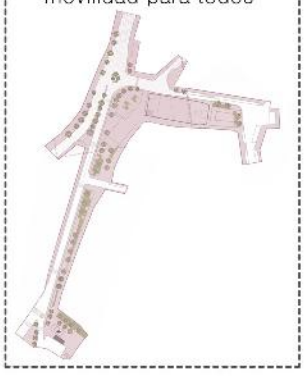
Conexión con el transporte público



Realojamiento de las plazas de aparcamiento

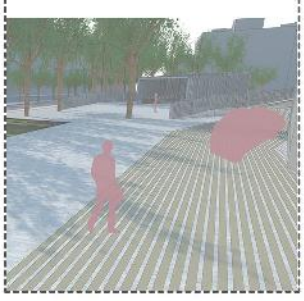


Una plaza con movilidad para todos



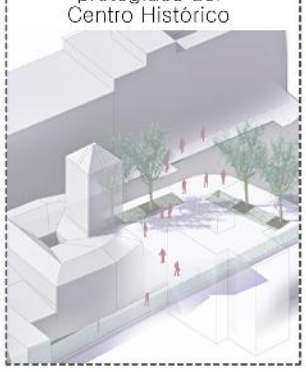
La accesibilidad: eliminar barreras arquitectónicas

Desbordar los límites de la plaza: calles de coexistencia



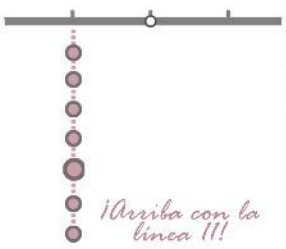
2. Adecuar el espacio urbano a los diferentes usos.

Priorizar los edificios protegidos del Centro Histórico



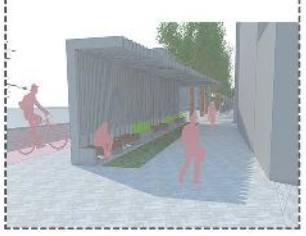
Devolver a la plaza la Ciudad(anía): usos compatibles con el barrio

Conectar la plaza: Focos atractores o paradas



Parada 1 Boca de metro de Carabanchel Alto

Parada 2 "El rincón de la lectura"



Parada 6 "El túnel"

3. Un espacio único con identidad propia

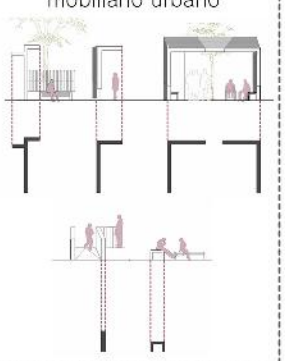
El proyecto

Continuidad del pavimento

Re-naturalizar la plaza Tres niveles de vegetación

Libertad para los vecinos: no excedernos en el diseño

Continuidad del mobiliario urbano

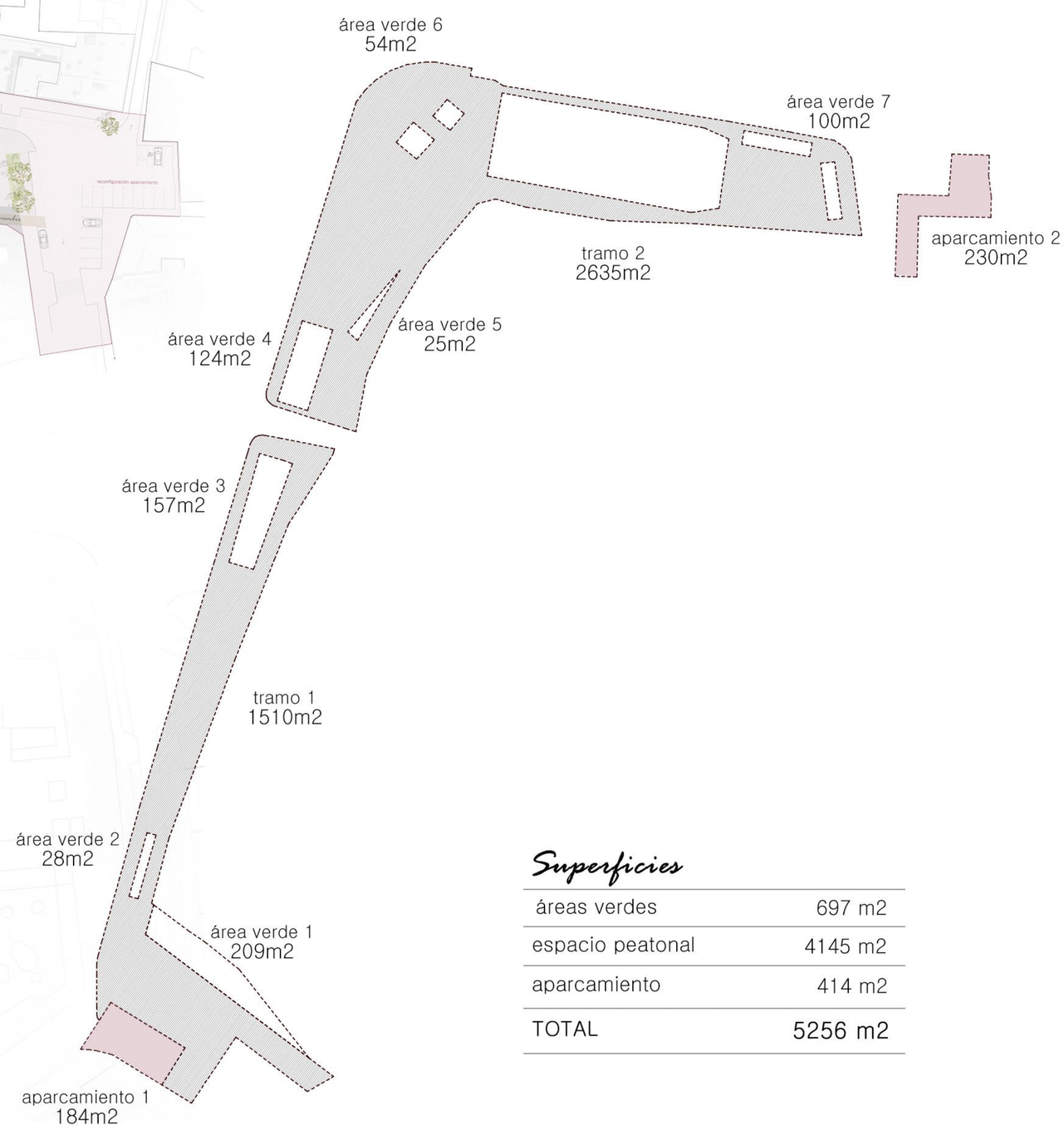


Un entorno público más habitable

Arriba con la línea 11

Plaza de la Emperatriz, Carabanchel Alto

·Superficies y presupuesto·



Superficies

áreas verdes	697 m2
espacio peatonal	4145 m2
aparcamiento	414 m2
TOTAL	5256 m2

MOBILIARIO URBANO

Capítulo	Concepto	Descripción	precio/m2
Acero Inoxidable	Postes	Postes de sección tubular rectangular 100x200mm. Dispuestos en verticar con una separación de 100mm entre cada uno. Incluído sist anclaje al suelo.	3.12 €
Electricidad	Luminarias	Poste de sección tubular 100x200mm con altura máxima 3m. Incluído sist eléctrico y anclaje al suelo mediante zapata de HA superficial.	79.88 €
Acero Inoxidable	Lamas	Pérgolas de sección tubular 100x200mm. Altura libre máxima de 3,5m. Incluída fijación al terreno mediante zaqpata superficial de HA	61.33 €
Material Vinílico	Bancos	Asientos de material vinílico imitación madera, resistente a agua e inclemencias metereológicas varias.	19.53 €

PAVIMENTO

Capítulo	Concepto	Descripción	precio/m2
Baldosa Hormigón	Suelo Genérico	Solado de baldosa de hormigón para exteriores, acabado bajorrelieve sin pulir, uso en zona de parques y jardines; todo ello realizado sobre solera de hormigón no estructural, de 10 cm de espesor.	22.20 €
Césped	Zona estancial	Césped por siembra de mezcla de semillas. Incluido desbroce y sustrato.	4.16 €
Pintura Antideslizante	Carril bici + Prioridad Peatonal	Pintura de dos componentes, a base de resina epoxi y endurecedor amínico en emulsión acuosa.	6.12 €
Sist Drenante	Zona estancial	Zanja drenante rellena con grava filtrante sin clasificar, en cuyo fondo se dispone un tubo ranurado de PVC de doble pared, la exterior corrugada y la interior lisa de 200 mm de diámetro.	22.39 €
Pintura Antideslizante	Párking	Pintura de dos componentes, a base de resina epoxi y endurecedor amínico en emulsión acuosa.	3.06 €
Pintura Mural	Calle Museo	Pintura en spray para exteriores en base acuosa.	3.04 €
		PRECIO TOTAL/m2	***224.83 €***