

«Almendra Verde»

Espacio público en la almendra central de Móstoles – breve diagnóstico

El aspecto que más se destaca si tenemos en cuenta los espacios públicos de la almendra central de Móstoles es una aparente ambigüedad en la relación entre el tráfico de automóviles y el libre movimiento peatonal. Un síntoma visible de esta ambigüedad es la enorme cantidad de elementos de disuasión de tráfico que hoy existe en ella. Estos marcan muchos de los espacios públicos de una manera quizás irónica, ya que constituyen una huella permanente del paso del coche en la almendra central de la ciudad.

Otro aspecto que sobresale es también la singular relación en los espacios verdes públicos entre la altura de las copas de los árboles y las zonas permeables en el nivel del suelo. La almendra central de Móstoles es muy verde en la altura de las copas de los árboles pero muy poco permeable a nivel del suelo.

Sin embargo, tanto la Plaza de la Cultura, como la Plaza de España son una excepción a la abundancia de verde a la altura de las copas de los árboles, ya que tienen pocos o ningún árbol. Esto, reforzado por una escasez de suelo permeable, se traduce en espacios muy susceptibles a condiciones climáticas extremas, tanto de calor, tal como de lluvia, o incluso de frío.

Esta susceptibilidad, incluso en las calles y espacios más anchos, donde hay una cantidad razonable de árboles, es común a toda la almendra central de Móstoles por la razón de que es escaso el suelo permeable.

Un tercer aspecto que se destaca es la dicotomía entre lo que era la arquitectura tradicional, todavía visible en una minoría de los edificios existentes, y una arquitectura más reciente. Esta dicotomía es evidente en la evolución del porcentaje de ocupación del suelo y se refleja en el volumen de los edificios. No obstante, los criterios más recientes para elección de los colores con los que se pintan los materiales de construcción, agravan este contraste y quitan la arquitectura más reciente de la tradicional que, más que nada, parecía añadir sólo un color blanco a los colores naturales de los materiales visibles.

Por último, también es notoria la diversidad de soluciones que se pueden identificar en la pavimentación del suelo en el espacio público. Entre ellas, podemos identificar soluciones con piedras de diferentes tamaños y tipos, productos de hormigón, cerámica, así como algunas zonas con una alfombra continua bituminosa.

En resumen, ya hay una serie de indicios de una demanda de control de tráfico de vehículos a favor de una ciudad más verde y libre para la circulación de personas en la almendra central de Móstoles, pero todavía éstos son cometidos por relaciones irónicas, que hemos referido anteriormente, y perturbados por una yuxtaposición poco armónica de edificios antiguos y nuevos.

Estrategia para el desarrollo urbano

La Ordenanza ZU-R1 distingue el bloque ubicado entre las calles Reyes Católicos y Agustina de Aragón, así como algunos terrenos cerca del Ayuntamiento, entre las calles Fausto Fraile y Malasaña, como unidades 8 y 7 del Ámbito de Ordenación Singular, respectivamente. A éstos se puede añadir porciones considerables de dos de los bloques al sur de la calle Ricardo Medem, además de algunas tiendas al nivel de la calle que están actualmente desocupadas, como áreas estratégicas para el desarrollo urbano en la almendra central.

La suma de todas estas áreas puede representar de 20 a 25 por ciento de la capacidad de la almendra central. Creemos que la manera más efectiva para anticipar este desarrollo es la remodelación del espacio público que, por sí mismo, puede representar nuevos paradigmas para la ciudad, e influir en los usos y la construcción futura.

A pesar de la proximidad de la avenida de Portugal, que es un eje de importancia relevante, y su centro, Móstoles tiene una organización central fuerte. Esta condición es la oportunidad para un desarrollo concéntrico, desde el interior, hacia la periferia.

En el centro debe centrarse lo esencial a la vida de la ciudad; preferiblemente de cara a la calle, a disposición de todos, para que todos busquen el centro. El centro debe, por lo tanto, ser ocupado con mayor densidad. No obstante, esta densidad que debe reflejarse en una mayor densidad de personas, debería también alejarse de una mayor densidad de coches.

Como ya se ha mencionado, es evidente en la política urbana Móstoles una actitud de control de tráfico de automóviles en su centro. Como también se ha mencionado anteriormente, la manera cómo esta intención se implementa actualmente se refleja en algunos aspectos irónicos que contradicen su eficacia.

Creemos, por lo tanto, que el principio de control de tráfico de vehículos en el centro de Móstoles es la mejor estrategia para su desarrollo urbano. Creemos, sin embargo, que esta estrategia debe ser adoptada con consecuencias más radicales.

No proponemos un cambio de dirección en el desarrollo de la almendra central de Móstoles, sino un cambio en la intensidad de sus intenciones.

Aparcamiento

Un cambio en la intensidad del control de tráfico de automóviles en la almendra central de Móstoles está necesariamente materializado en la erradicación desde su interior de los coches y sus marcas. No obstante, hay que considerar las necesidades mínimas o básicas de aparcamiento, teniendo en cuenta su situación actual y las modificaciones necesarias de acuerdo con esta propuesta.

El principio de control de tráfico actualmente en curso, da lugar a la concentración de los lugares disponibles para aparcamiento en áreas específicas de la almendra central. Son notorios, los bloques rodeados por la Avenida Dos de Mayo, calle Honorio Ruibal, calle

Agustina de Aragón y calle Juan XXIII, toda la zona cerca de la calle San Antonio y la propia calle Agustina de Aragón, donde está una banda lateral reservada para taxis.

Por supuesto, no nos referimos al aparcamiento subterráneo bajo la Plaza de España, que es un uso muy eficaz de la brecha entre la plaza y la avenida Dos de Mayo, pero que por ahora se traduce en un espacio público muy árido en su cobertura.

En los tres casos mencionados anteriormente, la concentración de aparcamiento afecta al disfrute del espacio público y debilita la ocupación de las plantas bajas, ya que es un obstáculo para su relación con el exterior. Los cambios recientes en la calle Cuesta de la Virgen, son una prueba más de una política con beneficios claros para el espacio público y, en consecuencia, para la regeneración urbana de Móstoles. Sin embargo, la adopción de esta política para toda la almendra central de la ciudad implica la anticipación de las consecuencias de un cambio significativo en la oferta de aparcamiento público.

Con medios de cálculo muy generales, y con la adopción de la relación de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados de superficie bruta de construcción de alojamiento, se calculó una necesidad de aproximadamente 1.200 a 1.250 plazas de aparcamiento en la almendra central.

Estas cifras reflejan la situación de ocupación actual, así como la prevista en los AOS 7 y 8 de la Ordenanza ZU-R1.

Del mismo modo, las necesidades estimadas para los servicios y el comercio, con proporciones de 2 y 0,75 por cada 100 metros cuadrados de superficie bruta, respectivamente, suponen alrededor de 1.000 plazas de aparcamiento para los lugares fijos de trabajo.

La adopción de una tasa promedio de 5 y 2 plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados de superficie bruta de construcción de comercio y servicios, respectivamente, resulta en una estimativa de las necesidades de alrededor de 1.750 a 1.800 plazas de aparcamiento para los usuarios.

Estos cálculos no reflejan la situación actual, pero la situación proyectada, incluso según la Ordenanza ZU-R1. El margen de error es considerable, pero no impide que se considere la tensión creada por la erradicación de todas las plazas de aparcamiento de la almendra central. Inmediatamente, sirven para darse cuenta de que, incluso con los lugares disponibles hoy en día en las calles de la almendra central, el desarrollo urbano del centro de Móstoles tiene inevitablemente que ser sometido a cambios en la oferta de aparcamiento, que es después de todo una de las bases de las políticas de movilidad.

Tres contratos separados

Por estas razones, creemos que la implementación de una 'almendra verde' en el centro de Móstoles se debe realizar a través de tres contratos, o momentos, diferentes. Por un lado, la separación de las acciones a realizar puede facilitar su gestión y financiación. Por otro lado, cada una de estas acciones tiene un propósito distinto implícito en la propuesta.

El calendario de estas acciones está sujeto a condiciones que no pueden ser evaluadas en el contexto del concurso y deben ser objeto de proyecto.

1. Implementación de la «Almendra Verde»

La implementación de la 'Almendra Verde' es un proyecto de reurbanización del espacio público con una área de aproximadamente 49.200,00 metros cuadrados.

Sus objetivos principales serán la consolidación del eje formado por la avenida Dos de Mayo y la avenida de la Constitución como el único de acceso corriente a los automóviles; la repavimentación completa del espacio público de acuerdo con una red de rutas de servicio y de emergencia y de la optimización del sistema de drenaje superficial; el incremento de las áreas permeables y de la vegetación arbórea y arbustiva existentes; y la revisión de mobiliario de exterior y alumbrado público con el fin de estandarizar, controlar la contaminación lumínica y adaptar el alumbrado a caminos y espacios esencialmente peatonales.

En este momento, independientemente del estacionamiento ilegal, o en lotes privados o abandonados fueron numeradas aproximadamente 170 a 180 plazas disponibles de aparcamiento en la calle. Con el diseño propuesto sólo permanecerán disponibles 50 plazas en las calles de la almendra central, una disminución de 120 a 130 plazas de aparcamiento.

Estos se distribuyen a lo largo de la avenida Dos de Mayo y la Avenida de la Constitución, y en el "L" formado por la calle de la Independencia y la Calle San Antonio, que sigue siendo una excepción en relación con el tráfico de automóviles.

2. Zonas de transición

En las zonas de transición entre la almendra central y la ciudad que la rodea va a ser necesario un proyecto de reurbanización que incluye la secuencia formada por la calle Andrés Torrejón, calle Cristo, calle Juan XXIII, calle de los Reyes Católicos y calle de la Independencia.

En total, el área de intervención ocupa cerca de 13.200 metros cuadrados. Además de permitir el cierre de los límites de la almendra central relativos a las calles de sus alrededores, este proyecto también sirve para aumentar la capacidad de estacionamiento a lo largo de estas calles; mejorar su diseño con respecto a las pistas disponibles para los peatones; y aumentar el número de árboles plantados en el espacio público.

Cuando sólo hay una vía, se reduce el ancho de circulación de vehículos para 4,00 metros, lo que permite aumentar la capacidad total de estacionamiento para 56 plazas más que las existentes.

Así, con la secuencia de estos dos proyectos, la implementación de una 'Almendra Verde' en el centro de Móstoles implica sólo una disminución de aproximadamente 70 plazas de aparcamiento en relación al actualmente disponible en el espacio público.

3. Edificio de aparcamiento

Incluso con la contención del impacto de la erradicación del tráfico de automóviles en la almendra central de Móstoles en la provisión de plazas de aparcamiento en el espacio público,

entendemos que el desarrollo urbano de su centro debe complementarse con la creación de un edificio de aparcamiento.

Tras el análisis de la situación actual, proponemos tres ubicaciones dentro de la almendra central que, por su situación en el tejido urbano y su relación con el espacio propuesto, podría ser una buena solución para la implantación de un edificio de aparcamiento.

El diseño de este edificio no puede ser incluido en la propuesta para el concurso de ideas, porque trasciende su ámbito de aplicación. Por esta razón, sólo se propone la inclusión de un edificio de aparcamiento en el plan de desarrollo urbano de la ciudad. La adquisición de un lote requerido para su construcción implica una complejidad que no puede ser controlada ahora.

No obstante, sugerimos parcelas que permiten una área de construcción con capacidad para aproximadamente 50 coches por piso. Con 4 plantas, este edificio podría permitir el estacionamiento de 200 vehículos; un piso más, o uno o dos enterrados, y esta capacidad podría subir a 300 o 350 coches.

Su construcción puede ser el pretexto para soluciones que enriquecen el espacio urbano con la inclusión de las paredes verdes o, dependiendo de su ubicación, con un gran monitor dirigido a uno de los espacios públicos vecinos.

Soluciones como tejados o fachadas fotovoltaicas también podrían diseñarse con un equipamiento de este tipo, aportando beneficios a la ciudad en la gestión del consumo de energía pública. De todos modos, estas opciones dependen del contexto específico y no pueden ahora ser anticipadas.

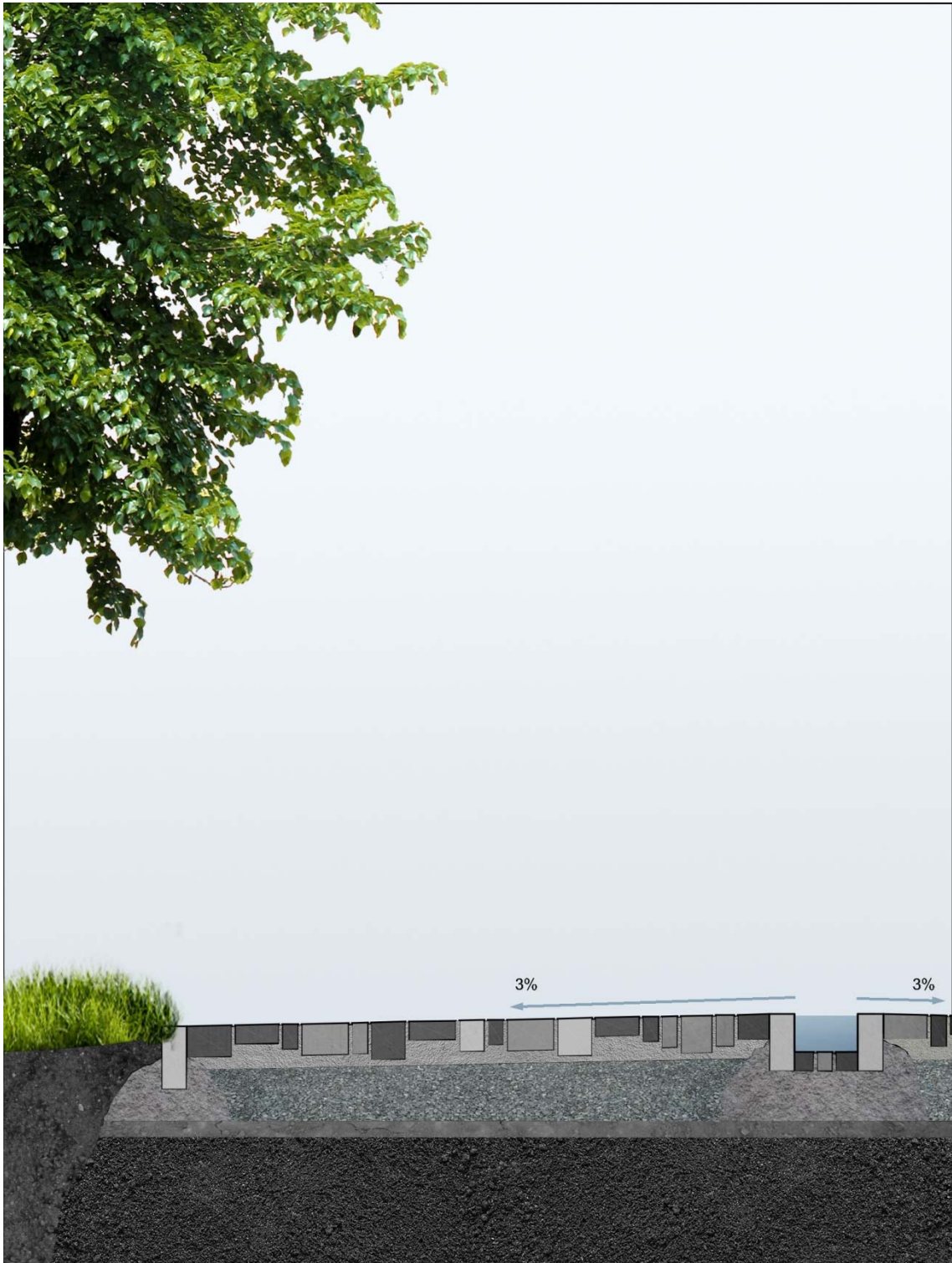
Suelo permeable

La presencia de áreas permeables en un contexto urbano permite la reducción de las necesidades de los sistemas de drenaje de aguas pluviales, proporciona la base para el crecimiento de vegetación, y es en sí mismo un medio eficaz para regular la temperatura y la humedad. En todos los aspectos, su mantenimiento es una manera eficaz de asegurar una mejor calidad del medio ambiente urbano.

Se ha reportado anteriormente que la almendra central de Móstoles es muy verde en la altura de las copas de los árboles pero muy poco permeable a nivel del suelo. Esta opinión es más objetiva si tenemos en cuenta que por 49.200 metros cuadrados de espacio público en la almendra central, actualmente sólo aproximadamente 2.200 son suelo permeable. En otras palabras, el índice de permeabilidad es en este momento menor que 5%.

A través de la propuesta de diseño, las zonas permeables tienen un incremento hasta aproximadamente 4.600 metros cuadrados, un valor que significa un índice de permeabilidad superior a 9%. La repavimentación de todo el espacio público permite la revisión de los esquemas de drenaje superficial, para aprovechar plenamente las nuevas zonas permeables.

De esta manera se puede reducir la carga en el sistema de drenaje de aguas pluviales, mientras se realiza un cierto control sobre las necesidades de riego.



Drenaje superficial hacia las áreas permeables; los canales de agua que pasan a través de la almendra ocupan las líneas más altas para evitar la acumulación de agua sucia.

La creación de nuevas áreas permeables también permite a ir en contra algunos problemas específicos, tales como el hecho de que la zona de la calle San Antonio es un punto bajo relativamente a la topografía de la almendra central.

En este caso se crea una plaza permeable con la capacidad de absorber el drenaje superficial de sus áreas circundantes.



Un río artificial

La repavimentación del espacio público también permite la creación de un sistema de canales y tanques de agua que unen a toda la almendra central de acuerdo con su pendiente natural.

Los extremos de este sistema son la plaza Ernesto Peces, en su punto más alto, y el Lavadero Municipal, en un nivel más bajo cerca de 9 metros.

Un único sistema de recirculación de agua permite la unión física e imaginaria de toda la almendra central de la ciudad. Sus elementos de agua existentes - el pequeño lago en la Plaza de la Cultura, la Fuente de los Peces y el Lavadero Municipal - están conectados a nuevos elementos de agua que estructuran la reurbanización de los espacios públicos de mayor importancia.

La Plaza Ernesto Peces está organizada actualmente por líneas paralelas de árboles que unen la calle Ricardo Medem con la iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, en un espacio que no es muy amplio, dada la presencia de estos árboles, o es demasiado jerárquico, porque los árboles atenúan la presencia de la iglesia.

Según la propuesta, un largo tanque de agua, paralelo a la dirección de las filas de árboles, estructura la plaza. La presencia de agua y la creación de una zona permeable con la mayor densidad de plantación dan lugar a un entorno más cómodo. La jerarquía de la organización espacial trasciende la plaza y comprende toda la almendra, ya que este es el punto más alto de un sistema de agua que desemboca en el Lavadero Municipal.

En la Plaza de España, se crea un cuerpo de agua poco profunda. Su presencia mejora las condiciones de microclima de la plaza y es un elemento central que estructura su espacio, sin todavía sobrecargar la losa que cubre el aparcamiento subterráneo. Creemos que el lote que se encuentra al sur de la plaza, que actualmente está ocupado por aparcamiento informal, podría complementar la plaza y ser una bolsa permeable para soportar la plantación de vegetación.

Aguas abajo del río artificial, se libera el espacio alrededor de la Fuente de los peces, para que sea más informal y para acercar la fuente del espacio público. El diseño actual, centralizado en la fuente que queda separada del entorno, se adapta al sistema que une los elementos del agua de la almendra central. Además de la unión del funcionamiento del sistema de agua, se pretende la unión de su carácter.

Se revisa la organización de la Plaza del Pradillo. En el extremo norte, cerca de la Fuente de los Peces, se crea un nuevo lago artificial. Para esta nueva ubicación se transfiere el monumento a Andrés Torrejón, con el fin de transferir también el centro de gravedad de la Plaza del Pradillo a la parte más central de la almendra.

Esta nueva organización permite establecer una área abierta que se extiende frente al emplazamiento previsto para uno equipamiento privado en el ZU-R1, también permite la separación de dos áreas abiertas al sur del monumento, y una separación visual entre la plaza y el acceso a línea de metro.

La lectura de la continuidad de agua más allá del lago que se crea en la zona norte del Pradillo se fortalece a través de la creación de un segundo elemento de agua, cerca del acceso al metro. El río artificial termina en el Lavadero Municipal en el área de la almendra central de Móstoles quizás más necesitada de un evidente desarrollo urbano.

Reutilizar el pavimento existente

La propuesta para repavimentar la totalidad del espacio público en la almendra central no debe ser entendida como una medida esencialmente estética, sino como una medida estructural de la regeneración urbana del centro de la ciudad. Sus principales objetivos son la revisión del plan de movilidad, la revisión del esquema de drenaje superficial de las áreas impermeables y el incremento del área permeable.

La necesidad de controlar el aspecto de este nuevo piso conduce a la hipótesis de imaginar que la idea de reutilización puede potenciar el principio de rehabilitación, regeneración y renovación que se destina para la ciudad.

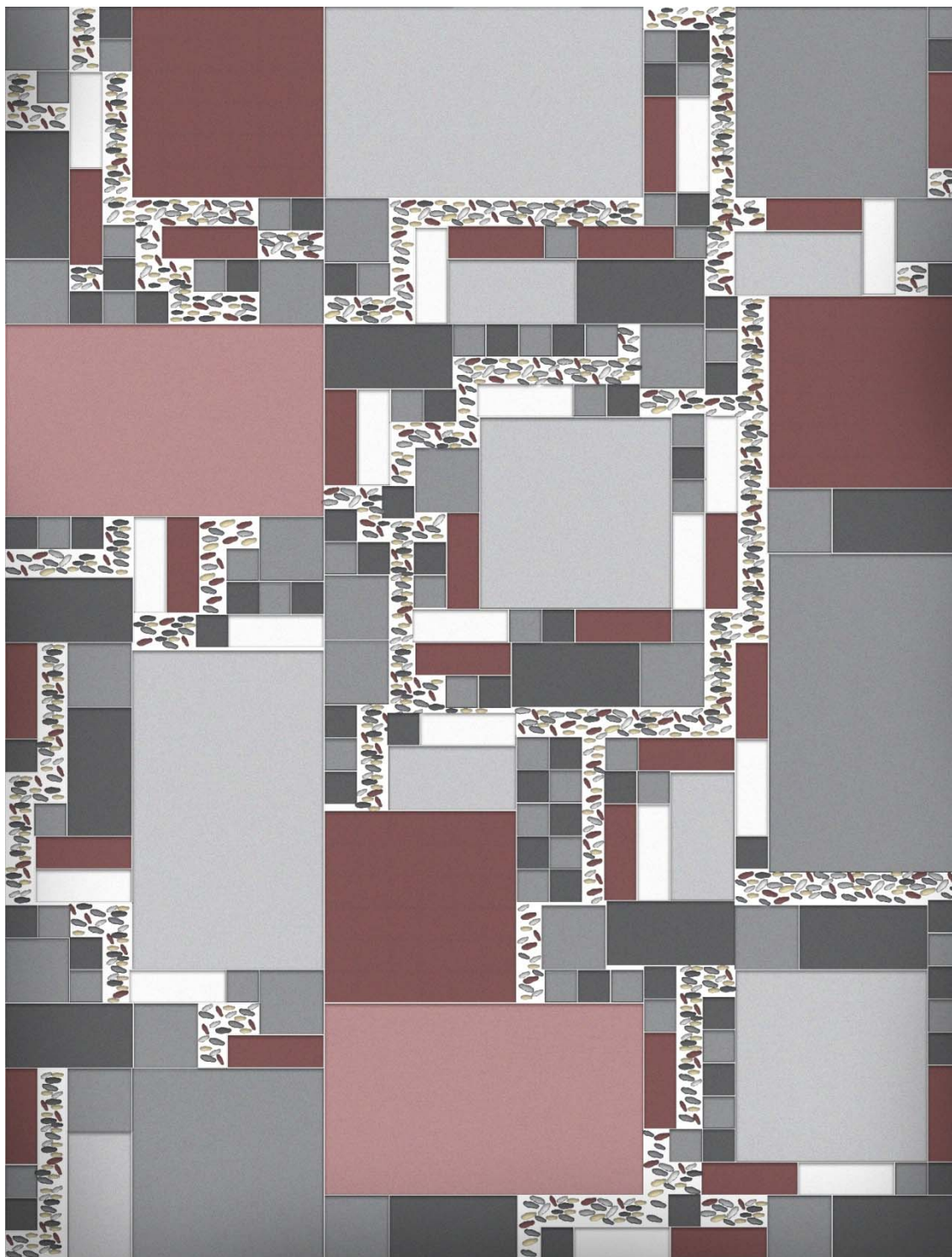
Así se conciben esquemas y combinaciones con principios de composición visual que permitan el uso de los materiales existentes en la actual pavimentación de la almendra para crear una nueva solución cuya apariencia unifica la diversidad construida en el centro de la ciudad.

Se hace simplemente una distinción entre las rutas de emergencia y servicio y el piso únicamente peatonal, ya que la primera tiene requisitos de carga específicos a que tiene que obedecer.

La distribución del material disponible por tamaño, color y cantidad disponible, puede resultar en un piso mezclado de apariencia continua y de gran interés.

En respecto con las necesidades de carga sólo se cumple con los requisitos más bajos; su diversidad difícil de aplicar, enriquece todavía su apariencia y aumenta su resistencia; su reemplazo puede ser facilitado por su enorme capacidad de adaptación.

Marzo de 2015



Estudio de nuevos esquemas de pavimentación desde los materiales existentes en la almendra central de Móstoles