



DECIDE VALLECAS
PLAZA PUERTO CANFRANC
MEMORIA DE LA PROPUESTA

Resumen de la propuesta

Para el diseño de la plaza Puerto Canfranc se han tenido en cuenta las peticiones ciudadanas de la plataforma Decide Madrid desde un enfoque crítico. Se proyecta una pieza capaz de articular la circulación de la zona, aumentando la seguridad en calzada y aceras para optimizar los recorridos peatonales y los de tráfico rodado. También se organizan las plazas de aparcamiento de una manera más racional y eficiente, ampliando incluso su número.

La intención a escala ciudad es que la plaza sea el nodo de comunicación entre Puente de Vallecas y los barrios de Moratalaz, Pacífico y Retiro. A la vista de las necesidades cotidianas de los vecinos, se introduce un nuevo “intercambiador” de movilidad sostenible y eficiente en la Plaza Puerto Canfranc por su ubicación céntrica y su relación con vías principales de comunicación entre los barrios mencionados. El proyecto plantea la introducción de puntos de carga de vehículos eléctricos y aparcamientos de bicicleta, así como la instalación de una estación de Bicimad como experiencia piloto fuera del anillo de la M-30. Además, se da prioridad a un modelo de desplazamientos centrado en la bici y el transporte a público, implantando ciclocarriles en la calzada para dar prioridad al tráfico ciclista.

A escala barrio, el proyecto facilita la transición entre espacios públicos en la zona, garantizando la accesibilidad de los vecinos a nivel físico y cognitivo. Comunica y da visibilidad a otros espacios libres públicos que tienen un uso reducido por su escasa conexión con la vía pública y su difícil comprensión. Esto ha provocado su abandono y deterioro, convirtiendo el solar en foco de actividades negativas. Por otra parte, la plaza Puerto Canfranc complementa el programa de los espacios libres públicos existentes en su entorno. Las zonas verdes anexas desarrollan programas orientados a una población concreta (niños, tercera edad, etc), por eso, el diseño de esta nueva plaza se hace pensando en un espacio con una mayor identidad, capaz de acoger actividades intergeneracionales, facilitando la convivencia e interacción.

La propuesta homenajea en su materialidad al recuerdo de la extinta Fábrica de Ladrillos Valderribas que fue construida en este terreno, yacimiento arcilloso de excelente calidad. Por ello, se introduce este material en la propuesta en forma de pavimento que habla de la historia y la cultura del lugar.

Predominan los materiales permeables, facilitando el mantenimiento del drenaje natural del terreno y el control de la escorrentía. Se combinan zonas blandas de vegetación y tierra natural, con zonas más duras no deslizantes para dirigir los recorridos peatonales. La selección responde a criterios de funcionalidad, facilidad de limpieza y reposición, economía en mantenimiento, sensorialidad y textura.

A nivel de vegetación y paisaje, se plantea la introducción de plantas tapizantes, especies arbustivas y árboles para mejorar las condiciones higrotérmicas del entorno y reducir el efecto isla de calor de la ciudad. La plantación de distintos ejemplares genera un paisaje diverso en cromatismo y complejo a lo largo de las estaciones, fuente de atracción de biodiversidad. Se utilizan las especies comunes y autóctonas de la zona. El diseño continúa el arbolado de plátano en la calle Sierra Toledana, combinándolo con pino piñonero, falsa acacia, ciruelo, aligustre y árbol del amor. Estas especies destacan por su presencia en Madrid, colaborando con su gran capacidad de absorción de CO₂, mejorando las condiciones de salubridad provocadas por la contaminación.

01 CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Cualificar las conexiones

Las ciudades se enfrentan hoy en día a dos grandes retos: por un lado, cómo crecer de una manera sostenible y racional y por otro, cómo intervenir en los barrios ya consolidados para adaptarlos a las nuevas necesidades y también para tratar viejos problemas.

En el caso de Vallecas, uno de estos problemas que vienen de lejos y que se puede escuchar en boca de todos sus vecinos, tiene que ver con la desconexión que sienten del barrio respecto a los barrios colindantes (Moratalaz, Pacífico y Retiro), no tanto para los desplazamientos en coche como en las conexiones peatonales, ciclistas y de transporte colectivo.

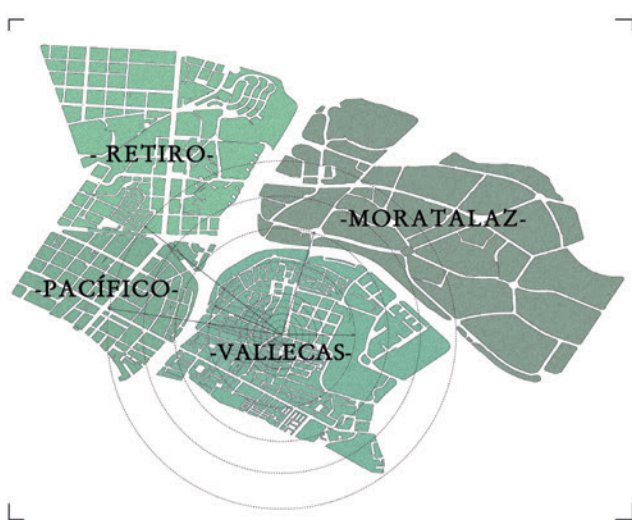


Fig. 01 Situación del distrito de Vallecas respecto a otros colindantes

En la figura se aprecia claramente la desconexión física entre los distritos de esta zona, fundamentalmente debido a las vías rápidas que los atraviesan.

La plaza que nos ocupa, por su centralidad geográfica dentro del barrio de Numancia y por su situación tangencial a vías principales de conexión con los barrios vecinos, puede resultar fundamental para conseguir una transición fluida entre Vallecas y su entorno.

Esta propuesta propone la plaza Puerto Canfranc como punto de referencia de otras intervenciones futuras posibles, encaminadas a culminar esta conexión. Reconocer esta pieza urbana como clave para el desarrollo del barrio está en relación con el análisis de la situación de este espacio libre público.

El ámbito de actuación de la plaza se puede describir de la siguiente manera:

- En el lateral Este linda con la Calle Sierra Toledana, que discurre en dirección Norte-Sur, conectando con el barrio de Moratalaz al Norte.
- En el lateral Sur linda con el Camino de Valderribas, que discurre en dirección Este-Oeste, conectando hacia el Oeste con el barrio de Pacífico y por proximidad con la zona de Conde de Casal y Retiro a través de una pasarela elevada que cruza la M30, y hacia el Este con el Cerro del Tío Pío.
- Además, en la plaza desemboca la calle Puerto Canfranc, que conecta hacia el Sur con la Avenida de la Albufera, donde se intensifica la actividad productiva en la zona, así como el transporte público tanto de autobús como de metro.
- Actualmente, la línea de autobús 141 da servicio tanto al Camino de Valderribas como a la Calle Sierra Toledana.

Priorización del uso de la bicicleta

Según la plataforma web “Mapa de la bici” del Ayuntamiento de Madrid, las calles que rodean la plaza, tanto Camino de Valderribas como Calle Sierra Toledana se califican como calles recomendadas para los recorridos en bici por su pendiente menor del 2%. Del mismo modo se cataloga la Calle de Puerto Canfranc, aunque esta con una pendiente mayor entre el 2-4%.

Así, la propuesta plantea convertir Camino de Valderribas y la Calle Puerto Canfranc en ciclocarriles, limitando la velocidad de vehículos motorizados a 30 para priorizar los recorridos en bicicleta. En cuanto a la Calle Sierra Toledana, que tiene dos carriles por sentido de circulación, se plantea convertir en ciclocarril un carril de cada sentido.

Aparcamientos

La propuesta reorganiza las plazas de aparcamiento de la zona afectada por la plaza de una manera más racional y eficiente, permitiendo ampliar su número, y así dar respuesta a las peticiones ciudadanas de la plataforma Decide Madrid pero sin que esto sea lo que caracterice la plaza.

Si bien había quién en la plataforma mencionada pedía un aparcamiento subterráneo, esta propuesta ha considerado que la mejor respuesta a los problemas de movilidad actuales no es un aparcamiento bajo tierra, sino una pieza que sea capaz de articular la circulación de la zona y que sea detonante de una operación de conectividad peatonal y ciclista entre los barrios colindantes.

Vehículos eléctricos y aparcamientos de bicicleta. Experiencia piloto de introducción de BICIMAD fuera del anillo M-30

El proyecto plantea la introducción de puntos de carga de vehículos eléctricos y la instalación de aparcamientos de bicicleta, así como plantea la plaza Puerto Canfranc como experiencia piloto de BICIMAD fuera del anillo de la M-30, vinculada a recorridos de conexión entre los barrios de Moratalaz, Pacífico y Retiro y a otras estaciones de aparcamiento en estos puntos.

La plaza entendida como nodo de comunicación entre el barrio y la almendra central de Madrid, Moratalaz y Villa de Vallecas, es un programa que aún no desarrolla ninguna otra pieza del barrio de Numancia y por eso parece interesante, a la vista de las necesidades cotidianas de los vecinos, introducir este nuevo “intercambiador” de movilidad sostenible y eficiente. La apuesta por el vehículo eléctrico debe llevar consigo la introducción de espacios reservados para éstos. El futuro de la movilidad motorizada pasa sin duda por este tipo de vehículos, que son capaces de optimizar la curva de carga del sistema eléctrico, ya que su recarga se produce fundamentalmente por las noches, momento valle en el sistema eléctrico, que hasta ahora desechaba casi toda la energía producida en estas horas.

El aprovechamiento de la energía limpia producida no es el único de los motivos que hacen de este tipo de transporte el idóneo para un futuro más ecológico y sostenible, también la ausencia de contaminación acústica y de emisiones, además de un menor coste de mantenimiento.

02 ACCESIBILIDAD Y COHESIÓN SOCIAL

Situación y programa

La plaza Puerto Canfranc se ubica en un enclave en el que se marca un cambio en la trama urbana. El lugar actúa como punto articulador entre dos sistemas urbanos claramente diferenciados.

Por una parte, una trama de manzana cerrada, en la que se alterna el espacio privado de edificación de máximo cinco plantas de altura con el espacio público de calle. Se debe hacer hincapié en que en esta trama urbana el espacio público es únicamente de calle, pues no se pueden encontrar plazas en esta zona al Norte de la Avenida de la Albufera.

Por otra parte, una trama de edificación de mayor altura, entre diez y trece plantas, en torre o en bloque abierto configurando manzanas abiertas con espacios de plazas públicas en su interior.

Así, en esta zona entorno a la Plaza Puerto Canfranc existen otros espacios verdes que disponen de zonas de juego para niños y mayores, zonas de estancia y recreo, amplio equipamiento deportivo y el Cerro del Tío Pío, conocido popularmente como Parque de las Siete Tetras, pieza verde más destacada en la zona tanto en superficie como a nivel icono.

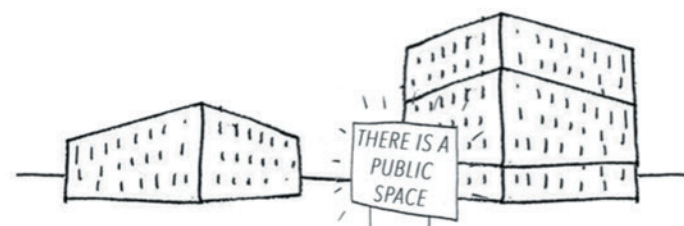


Fig. 02 Representación de la necesidad de dar visibilidad a los espacios públicos.

Por este motivo, para que el contenido de la Plaza Puerto Canfranc pueda suponer una mejora cualitativa en relación a los espacios libres verdes de la zona y que no sólo represente una mejora cuantitativa más, la propuesta no puede repetir el mismo programa que estos espacios.

Además, se aprecia que debido a la ya comentada proximidad de otras zonas y espacios verdes próximos capaces de soportar las necesidades de esparcimiento de los vecinos demandan de esta plaza un programa diferente.

Este programa, tiene que ver con las conexiones internas y peatonales, de tal manera que el diseño de esta pieza facilite la conexión de los vecinos con espacios verdes que por su situación, se encuentran infrautilizados.

Esto ha incitado a un abandono y un deterioro, por ejemplo de la zona ajardinada tras la plaza, o la propia plaza que actualmente funciona como aparcamiento descontrolado de vehículos, vertedero, etc, convirtiéndolos en polos de atracción de actividades negativas para la zona.

Por eso es interesante generar una pieza de entrada para estos espacios que los anuncie y facilite el tránsito de unos a otros.

Es necesario dotar a la zona de unos itinerarios peatonales a través de estos ámbitos, accesibles para todo el mundo, en un sentido físico, eliminando barreras y generando un recorrido fluido, y también en un sentido psicológico y perceptivo, permitiendo una mejor comprensión del espacio público a nivel cognitivo.

Movilidad peatonal y Accesibilidad Universal

La propuesta plantea la plaza no sólo como nodo de comunicación externo sino también a nivel interno. Esto es, una plaza como facilitadora de la transición de espacios públicos en la zona.

Comunicando y dando visibilidad a otros espacios libres públicos que, pese a existir, tienen un uso reducido fundamentalmente por su escasa conexión con la vía pública y su difícil comprensión.

Por eso este proyecto es accesibilidad en sí mismo, la función conectar es uno de los pilares de la propuesta.

Siguiendo la tesis del Informe de Valladolid de 2005, «(...) todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio» (Alduan, 2006).

Por lo tanto, el concepto que maneja este proyecto no es una idea nueva sino que ya existe la suficiente base teórica que justifica su introducción en el diseño de los diferentes espacios urbanos.

Integración y cohesión social

La propuesta plantea un espacio urbano basado en un estudio de movilidad, ésta aparece ya recogida en muchos escritos como la cuarta condición de integración social (Lucio, 2008). Pero la integración de los distintos grupos sociales tiene también que ver con el diseño de las piezas estanciales.

Los espacios libres públicos del entorno de la Plaza Puerto Canfranc desarrollan programas separados orientados a los diferentes grupos sociales, según franjas de edad fundamentalmente. El nuevo espacio se propone como lugar de convivencia, un lugar neutro que pone a disposición de los diferentes grupos de personas un tablero de juego que posibilita su interacción y de este modo favorece la integración y la cohesión social de la zona.

Es un espacio cómodo y abierto a los vecinos y sus necesidades: se concibe tanto como lugar de juego para niños y jóvenes como un espacio de tertulia o festejo, también se ha diseñado de tal manera que sea posible un uso vinculado al comercio temporal, en relación con el carácter comercial de la Calle del Puerto Canfranc.

El proyecto propone una composición que prioriza las comunicaciones y la conformación de una plaza en el sentido tradicional de la palabra:

Del lat. vulg. *plattēa, este del lat. platēa, y este del gr. πλατεία plateia 'calle ancha', 'plaza'; literalmente 'ancha'.

1. f. Lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles.

2. f. Lugar donde se venden artículos diversos, se tiene el trato común con los vecinos, y se celebran las ferias, los mercados y las fiestas públicas.

Es decir, un lugar de esparcimiento y reunión capaz de acoger usos vinculados también con el comercio y las fiestas populares.

03 MATERIALIDAD Y MEMORIA

Reminiscencia del lugar a través de la materialidad de la propuesta

En el año 1907 abrió sus puertas sobre este terreno la Fábrica de Ladrillos Valderribas, este establecimiento se construyó sobre un yacimiento arcilloso de excelente calidad, por ese motivo no fue el único de estas características en la zona.



Fig. 03 Mapa topográfico histórico (1960-1973).
Fuente: visor cartográfico Planea (Comunidad de Madrid)

Muy pronto los productos que aquí se fabricaban adquirieron popularidad, especialmente el ladrillo y la rasilla. Entre los años 1936 y 1939 la fábrica siguió funcionando autogestionada por un comité obrero.

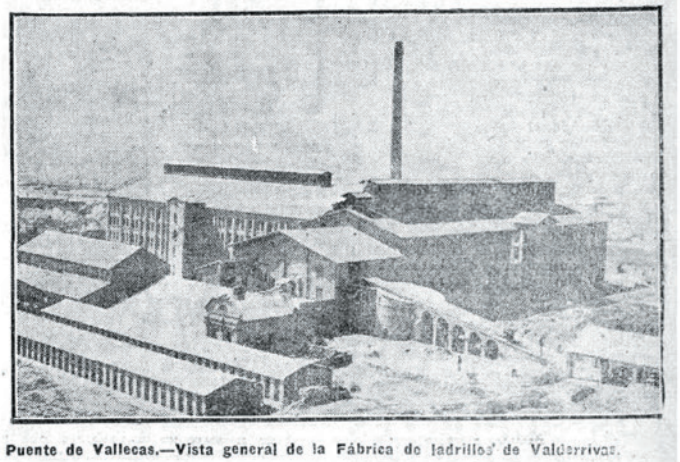


Fig. 04 Fuente: periódico ABC 1907 n°10 página 5

Es interesante que las ciudades, y fundamentalmente sus espacios públicos, sean capaces de contar su historia. El espacio público como fuente de cultura en sí mismo. Por ese motivo se ha considerado interesante introducir este material en la propuesta en forma de pavimento como reminiscencia de este pasado generador de actividad en la zona.

Topografía y suelo

La propuesta surge del sitio, aprovechando su topografía por su interés espacial y enfocando hacia una mayor economía en la ejecución. Las pendientes naturales del terreno se aprovechan para la recogida de aguas y para el diseño espacial y programático de la plaza en recorridos que se derivan de la altimetría actual y en espacios estanciales en graderío.

Los pavimentos elegidos permiten diferenciar usos y hacer más inteligibles y seguros los diferentes recorridos y las zonas estanciales de la plaza. El diseño para todos es fundamental en cualquier sociedad que quiera considerarse igualitaria, un buen diseño capacita, garantizando la seguridad y el confort.

El enfoque sostenible en el diseño de ciudad es sin duda trascendental si pretendemos la viabilidad urbana en un futuro cercano. Por eso se propone una materialidad permeable del plano de suelo que permita la filtración de agua, colaborando a reducir el efecto isla de calor de la ciudad y sea capaz de mejorar el confort higrotérmico en la zona.

Se entrelazan distintos pavimentos para adaptarse a los usos de este espacio público. Los criterios para elegir los siguientes materiales responden a su funcionalidad, facilidad de limpieza y reposición, economía en mantenimiento, sensorialidad y textura:

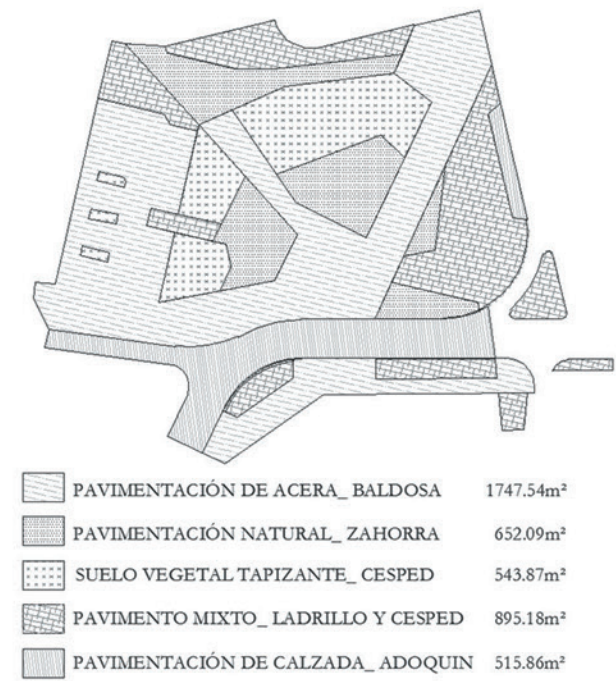


Fig. 05 Diagrama de superficies

Predominan los suelos permeables de los que encontramos tres tipos, para su uso en las zonas verdes y estanciales. Por una parte un diseño mixto con pavimento de ladrillo macizo, a modo de adoquín cerámico en bandas, alternando con bandas de vegetación tapizante. Por otra parte, un pavimento de zahorra natural que también se utiliza en el paseo que conecta con la zona verde tras la plaza. Y por último, se plantea la plantación de césped en las zonas de graderío. De este modo, se facilita el mantenimiento del drenaje natural del terreno y el control de la escorrentía.

Respecto a los suelos más “duros”, se plantean dos soluciones. En el entorno de la plaza se propone la sustitución del asfalto de la acera por un nuevo tramo adoquinado en Camino de Valderribas y en el tramo final de la Calle Puerto Canfranc, para devolver importancia al recorrido peatonal, gracias a la reducción de la velocidad de los vehículos en esta zona. Por lo que el tránsito entre calle y plaza es más seguro y cómodo. Esta seguridad se extiende también a los ciclistas, definiendo así claramente las intenciones y prioridades del proyecto.

Para los recorridos peatonales se propone pavimento de baldosa hidráulica no deslizante, en continuidad con el pavimento del entorno. Este suelo marca las direcciones de los recorridos peatonales más directos en la plaza para la conexión entre calles y zonas verdes, haciendo así comprensibles los trazados dentro del entorno de la plaza para facilitar la accesibilidad cognitiva en el lugar. Este suelo se complementa con pavimento podotáctil en pasos de peatones y accesos a las paradas de autobús, así como la colocación de franjas de seguridad y encauzamiento, para orientar, advertir y dirigir.

PRESUPUESTO DE PROPUESTA

Operaciones previas y movimiento de tierras	59.050,41 €
Firmes y pavimentos	194.374,27 €
Drenaje y aprovechamiento freático	55.605,80 €
Electricidad y alumbrado	44.779,89 €
Equipamiento fijo	10.825,91 €
Jardinería y riego	85.623,09 €
Señalización y semaforización	24.112,25 €
Varios	17.715,12 €
Presupuesto de ejecución material	492.086,75 €
+ 6% BI + 13% DG	570.820,63 €

04 BIODIVERSIDAD Y COMPLEJIDAD PAISAJÍSTICA

Justificación de la introducción de especies vegetales

“Los árboles son unos grandes benefactores para el ambiente urbano, cumplen una serie de funciones que favorecen a la ciudad y a sus habitantes:

- Mejoran la calidad del aire al constituirse como agentes activos contra la contaminación atmosférica. Generan oxígeno, absorben dióxido de carbono y retienen los polvos y partículas que se mantienen en el ambiente”.
- Reducen el ruido ya que su follaje actúa como barrera para el sonido.
- “Regulan y actúan sobre el clima, aumentando la humedad del ambiente, disminuyendo la temperatura, generando corrientes de aire, formando pantallas contra el viento, la lluvia, la nieve, el granizo y los rayos solares.
- Purifican las aguas que se filtran por el suelo, ya que sus raíces actúan como descontaminantes al retener nutrientes y agentes patógenos.
- Proporcionan beneficios estéticos, sociales y psicológicos. En su conjunto mejoran la salud de la ciudad”.

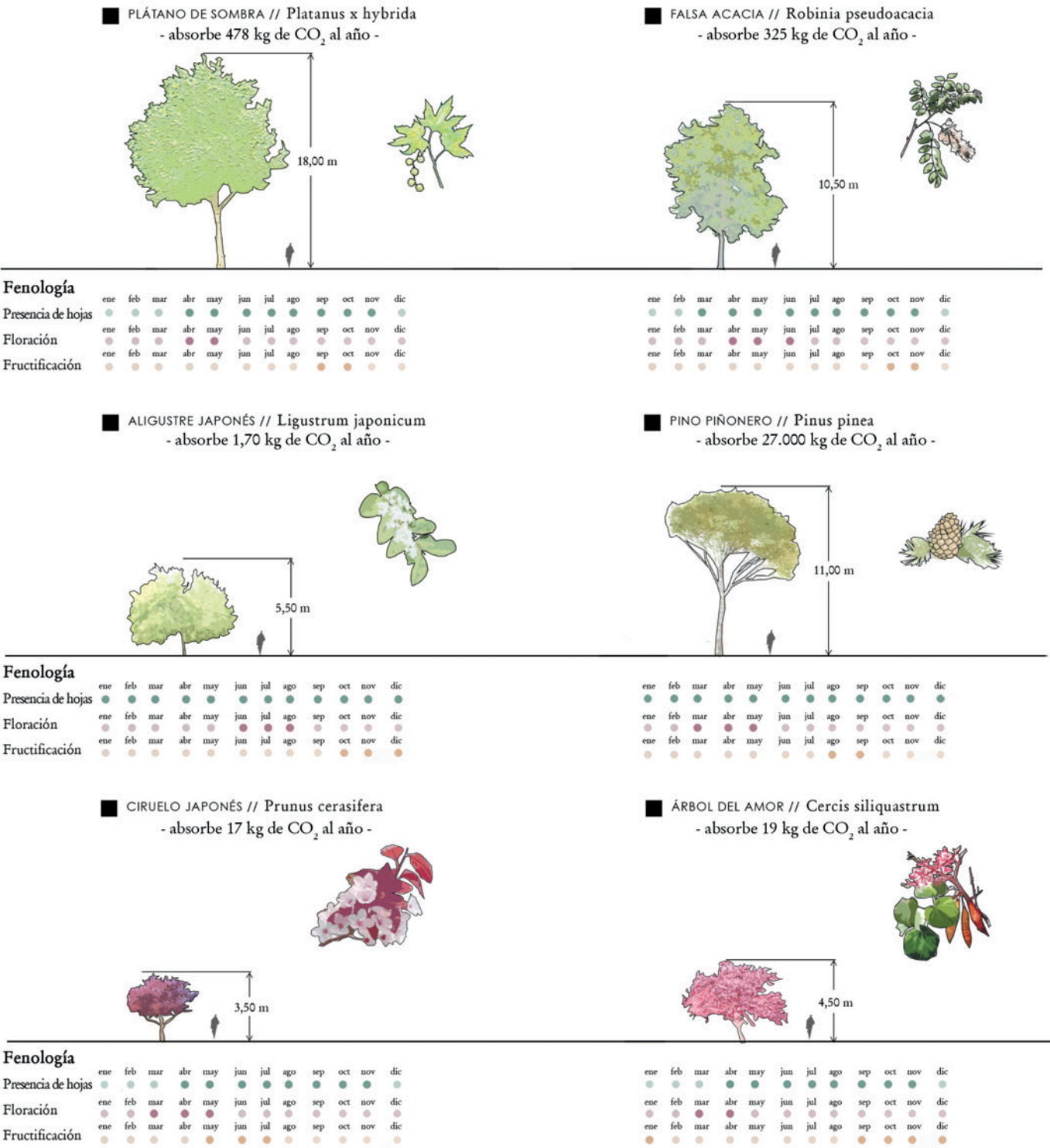
Fuente: Antonio López Lillo y Antonio López Santalla. (2007). Los beneficios del árbol en la ciudad. En Árboles madrileños(p.30). Madrid: Fundación Conde del Valle Salazar y Obra Social Caja Madrid.

Especies arbóreas y biodiversidad

Los árboles, como se ha comentado anteriormente cumplen distintas funciones, por eso se han seleccionado distintos ejemplares. Algunos, como el plátano de sombra y el árbol del amor, ya están presentes en el entorno de la plaza Puerto Canfranc, y se han colocado continuando los dos paseos que generaban estas especies: los plátanos de sombra en la calle de Sierra Toledana y el árbol del amor en la propia calle del Puerto Canfranc. Además se propone la introducción de otras especies, que figuran entre las que recoge el Ayuntamiento de Madrid de interés para las nuevas plantaciones.

Los criterios fundamentales para su elección tienen que ver con la sombra que arrojan y su capacidad de absorción de CO2 así como la riqueza cromática del conjunto capaz de generar un paisaje complejo visualmente que dota a la plaza de un interés añadido. El pinus pinea o pino piñonero, por ejemplo, es una de las especies con mayor capacidad de absorción según un estudio realizado en el año 2007 por la Universidad de Sevilla. Un ejemplar adulto puede absorber 27 toneladas de CO2 al año. Por eso es considerado como fundamental en la lucha contra el cambio climático en la Península Ibérica (hábitat óptimo para esta especie).

Además del pino, el plátano, el ciruelo y el árbol del amor están en la lista de los 18 árboles que más CO2 absorben. La propuesta contempla la integración de varias especies no sólo como estrategia sostenible en materia de cambio climático sino también como base de biodiversidad que resulta beneficiada con esta multiplicidad.



Fuente: Portal Web "Un Alcorque Un Árbol" del Ayuntamiento de Madrid