

VALLE DE VALLECAS, UN RESPIRO CÍVICO EN LA **VILLA**
MEMORIA

Concurso de ideas para la remodelación de 11 plazas como estrategia de regeneración urbana en la periferia de Madrid

PLAZA CANFRANC (Puente de Vallecas)

Lema:

V(A)LLE DE VALLECAS
UN RESPIRO CÍVICO EN LA **VILLA**

MEMORIA

INTRO:

La propuesta es un desarrollo de aproximación al contexto urbano y arquitectónico del espacio público de Puente de Vallecas que desea convertirse en la hoja de ruta por la que avancen las distintas estrategias que se requieren en esta convocatoria y en el Madrid actual.

La fase de génesis del proyecto requiere una serie de respuestas que, además de solucionar las cuestiones descritas en las bases del programa y del entorno, se transformen en un catalizador para relacionar y dar solución a desarrollos urbanos, que pueda despertar las estrategias de recuperación de los barrios y del espacio público en favor de los ciudadanos y fomentar la creación de actividades socioculturales y comerciales contemporáneas necesarias para revitalizar la zona de Puente de Vallecas.

La propuesta parte de la idea de potenciar el eje comercial de la Calle del Puerto de Canfranc y su relación con calles importantes de la zona como son Calle Sierra Toledana y Camino de Valderribas mediante la creación de un espacio público único pero multidisciplinar que, imitando a un archipiélago programático invita a una gran variedad de usuarios potenciales a dialogar con la ciudad y con el barrio aportando nuevos usos que, hasta ahora, se le habían negado a esta zona de Madrid.

1.MORFOLOGÍA

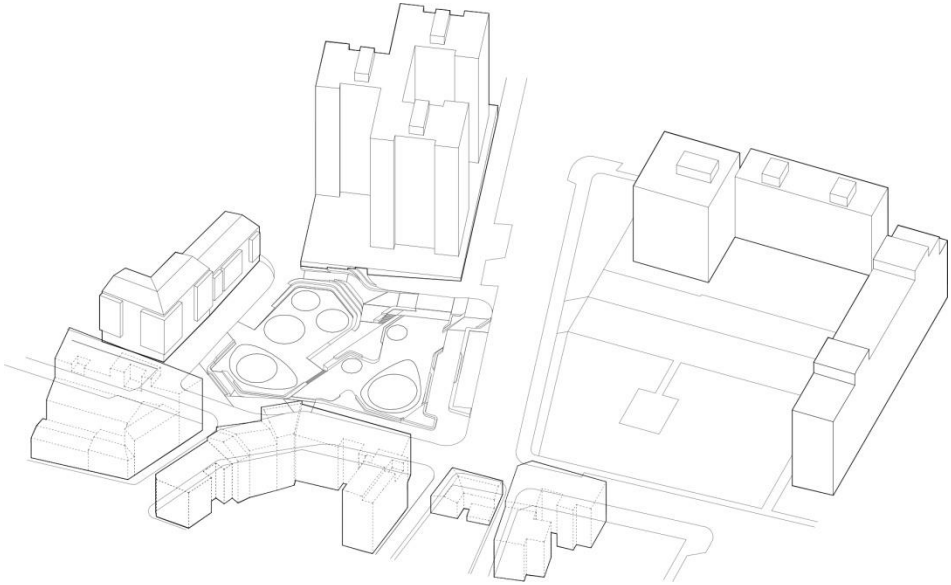
1.1 GÉNESIS DEL TRAZADO

El espacio vacío donde se encuentra la zona de actuación es en la actualidad una parcela en desuso, o más bien una parcela con un uso residual que aporta características negativas y complicaciones a la vida del barrio. La invasión de coches y furgonetas que utilizan el espacio a modo de parking, el pavimento de tierra sin tratar, la transformación de esa tierra en barro los días lluviosos, junto a escombros y basuras son algunos de estos problemas.

El trazado de la propuesta nace con la intención de corregir todos estos aspectos a través de la creación de espacios programáticos y estanciales, junto al aprovechamiento del desnivel existente y la conexión de los puntos de la plaza que los ciudadanos buscar unir de manera natural con sus recorridos, manteniendo el arbolado existente y potenciando el eje comercial de la Calle Puerto de Canfranc.

1.2 LÍMITES

La parcela está delimitada por la calle Camino de Valderribas y la Calle Sierra Toledana, y en ella desemboca la Calle Puerto de Canfranc. De la morfología existente, que rompe la plaza en dos, creando una pequeña isleta residual con una antigua intención de mejorar el tráfico y hoy en día obsoleta, partimos hacia un diseño más limpio y natural, evitando aglomeraciones de tráfico rodado y descongestionando el tráfico. Se incluye la pequeña isleta en la propia plaza aportando espacio abierto y seguro para los usuarios de la plaza y reduciendo los puntos críticos del tráfico que existen en esta zona.



1.3 MORFOLOGÍA INTERIOR DE LA PLAZA

Por otro lado, la nueva morfología de la plaza genera espacios propios con identidad y vinculados a la zona comercial de la Calle Puerto de Canfranc. Aportando usos y programas de equipamientos para los ciudadanos del barrio, creando zonas estanciales con vegetación y sombra, además de la reorganización del espacio público de tránsito hacia un modelo más natural y humano, el nuevo espacio cumple los requisitos que toda ciudad merece: espacios amables para la escala humana y una dignidad y autenticidad muchas veces olvidada a la hora de aportar valor añadido en barrios populares en otros desarrollos urbanos. La nueva plaza contará con espacios orgánicos que se desarrollan en planta según las circulaciones más naturales que los usuarios realizarán junto a la intención de crear espacios con usos variados como zonas multideportivas, zonas comerciales al aire libre y zonas de esparcimiento y descanso, así como zonas de ocio vinculadas a los pequeños comercios colindantes de la zona.

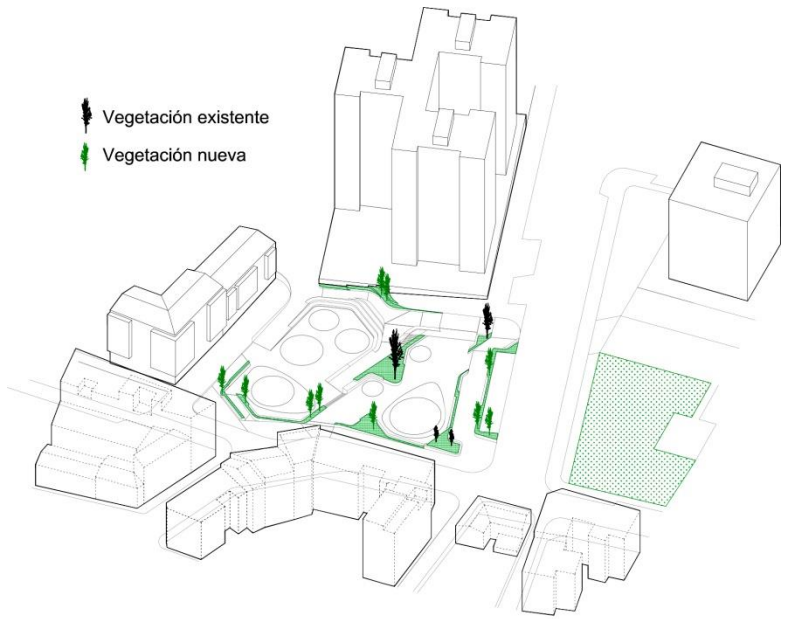
1.4 ADAPTACIÓN CIRCULACIÓN RODADA

En relación a la circulación del tráfico rodado la idea fundamental de desarrollo es la eliminación de espacio urbano residual que genera la isleta triangular existente y la simplificación de los recorridos que generan puntos críticos en el tráfico, tales como incorporaciones, aparcamientos en doble fila en calzadas estrechas, recorridos de autobús por dichas calzadas y zonas desaprovechadas de aparcamiento. La conexión del Camino de Valderribas con la Calle Sierra Toledana se reconfigura eliminando la diagonal que parte la actual plaza en dos, y conecta estas dos vías en un cruce a noventa grados con buena visibilidad y ancho suficiente. Además, el tráfico que viene de la Calle Puerto de Canfranc conectará también con el Camino de Valderribas y la Calle Sierra Toledana de manera natural y segura, sin pasar por la diagonal anteriormente citada que actualmente ralentiza el tráfico.

1.5 CIRCULACIÓN PEATONAL

Las circulaciones peatonales son un pilar fundamental en la génesis del espacio público y los diferentes equipamientos y programas. La eliminación de la isleta de tráfico rodado permite obtener un lienzo prácticamente en blanco acorde a las necesidades de espacio contemporáneas y hace aflorar relaciones intersticiales generadas a partir de conexiones entre diferentes puntos de jerarquía superior a éstas como la zona norte de la parcela con su correspondiente enlace al pequeño parque anexo, o la zona suroeste de la parcela en la que acceden los viandantes desde el Camino de Valderribas ya se dirijan a la Calle Sierra Toledana o continúen por esta vía.

Una de las relaciones jerarquizadas con más peso en estas circulaciones es la que se genera en el flujo que viene de la Calle Puerto de Canfranc, eje comercial que desemboca en la nueva plaza y que tiene un gran potencial en la ordenación y en los usos del espacio público generado. Ejemplos claros como mercadillos contemporáneos los fines de semana con peatonalización de determinados tramos de la Calle Puerto de Canfranc pueden aportar valor añadido y crear sinergias y actividad en el barrio. Este tipo de aglomeración de actividades ciudadanas tiene un gran referente en el Mercado de Albert Cuyp en Amsterdam, que destaca por ser un mercado con presente y futuro manteniendo la esencia del barrio y evitando la gentrificación, revitalizando y renovando el comercio en la zona y generando un foco de atención y efecto llamada para nuevos visitantes.



1.6 ZONAS VERDES

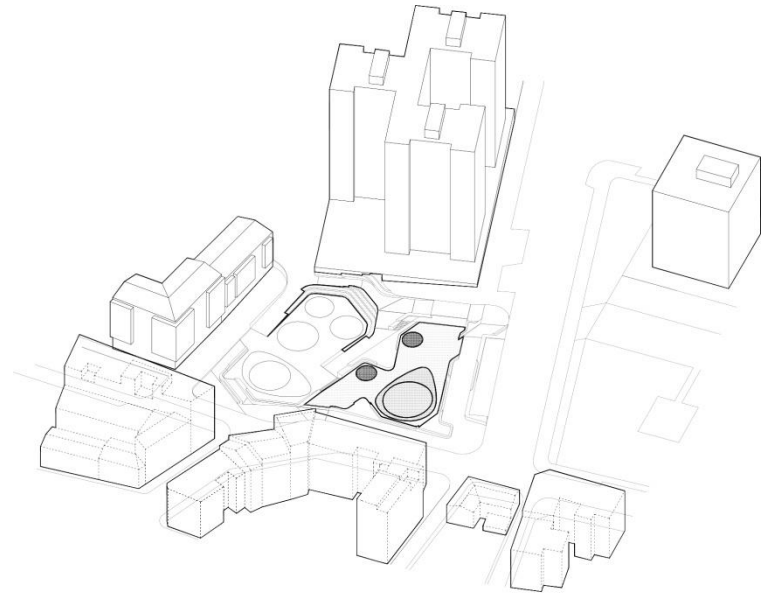
Uno de los puntos clave en el diseño y estudio de los espacios públicos contemporáneos es la vegetación y su desarrollo zonal y ambiental. El presente concurso tiene una clara vocación a recuperar las zonas verdes como protagonistas en el diseño urbano siendo parte del día a día de los usuarios, dejando atrás las corrientes de urbanismo que abogaban por la minimización de estas zonas vegetales. En la propuesta las zonas verdes serán protagonistas y generarán espacios y sinergias clave que serán parte del programa de cada zona, siendo la relación usuario-vegetación uno de los estandartes del nuevo urbanismo propuesto. Espacios frescos con sombra relacionados con los equipamientos, especies vegetales adecuadas para minimizar alergias y costes de mantenimiento, así como estética natural y filtros a la contaminación urbana son decisiones de proyecto desarrolladas *ad hoc* para esta plaza. Especies vegetales seleccionadas para evitar alegrías comunes y minimizar impacto económico y ambiental, aportando características como combinaciones entre hoja perenne y caduca, o combinando épocas de florecimiento para que en ningún momento la plaza se quede sin verde.

1.7 ARBOLADO Y SOLEAMIENTO

Inicialmente, el estudio de la plaza llevado a cabo para la realización de esta propuesta destaca por la inexistencia de elementos de cualquier índole en general, salvo por determinados árboles que son los únicos elementos capaces de vertebrar el espacio y que, además, tienen una escala verdaderamente singular viendo el estado en que se encuentra la zona. Como aspecto anecdótico, uno de estos árboles es el que en la actualidad distribuye el aparcamiento en el descampado, siendo la suya la sombra más importante que puede dar cobijo a los coches y furgonetas aparcados en días calurosos y soleados.

Como decisión de proyecto se fija la condición de mantener los árboles existentes y de adaptar los espacios nuevos a éstos, siendo esta condición una oportunidad y no un hándicap, pues los árboles actuales tienen una escala que exigiría cierto despliegue técnico y económico para su retirada y mucho tiempo para volver a disponer de esa envergadura si se sustituyeran por árboles nuevos. Además, los árboles existentes aportan zonas de sombra verdaderamente interesantes desde el punto de vista urbano y arquitectónico, además de tener esta decisión una base ética y de conciencia social contemporánea.

Estudiando el soleamiento de la plaza y de sus árboles podemos observar las zonas de sombra generadas y aprovecharlas a la hora de vertebrar y desarrollar los distintos programas y espacios nuevos que darán un nuevo carácter a la zona.



1.8 ZONAS HORIZONTALES

Respecto a las superficies y suelos delimitados de la plaza cabe destacar la delimitación y definición de los espacios junto a su gran polivalencia, dependiendo de usos, temporalidad, aforos, elementos y accesorios que se incluyan, etc.

Sin duda, uno de los pilares en la génesis morfológica y programática de la plaza es la generación de espacios orgánicos definidos y separados pero que forman un archipiélago de usos y estancias que potencian la variedad y la simultaneidad de disciplinas y usuarios, así como de grupos sociales y culturales. En definitiva, aportando individualidad y carácter propio a los espacios de la plaza se consigue crear sinergias y convivencias entre la ciudad y sus habitantes, así como entre los propios usuarios.

1.9 ZONAS INCLINADAS

Inclinación y desniveles como herramienta de diseño y potenciador de usos. Aprovechando el desnivel existente en la parcela, la propuesta destaca por generar espacios a través de la diferencia de nivel, creando zonas con diferentes niveles de privacidad y desarrollando y potenciando las características más favorables y necesarias de cada actividad. Un ejemplo claro es la zona multideportiva, que obtiene cierta privacidad para no molestar al resto de usuarios con la actividad propia del juego, además de generar zonas seguras para los usuarios y que permiten mantener dentro el material necesario para el desarrollo de la actividad sin convertirse en proyectiles ni obstáculos.

Además, las zonas inclinadas de la plaza sirven para guiar a los usuarios en sus comunicaciones y circulaciones por la plaza, vinculando puntos clave entre sí y generando un paseo lleno de actividad.

2.ELEMENTOS DE LA PLAZA

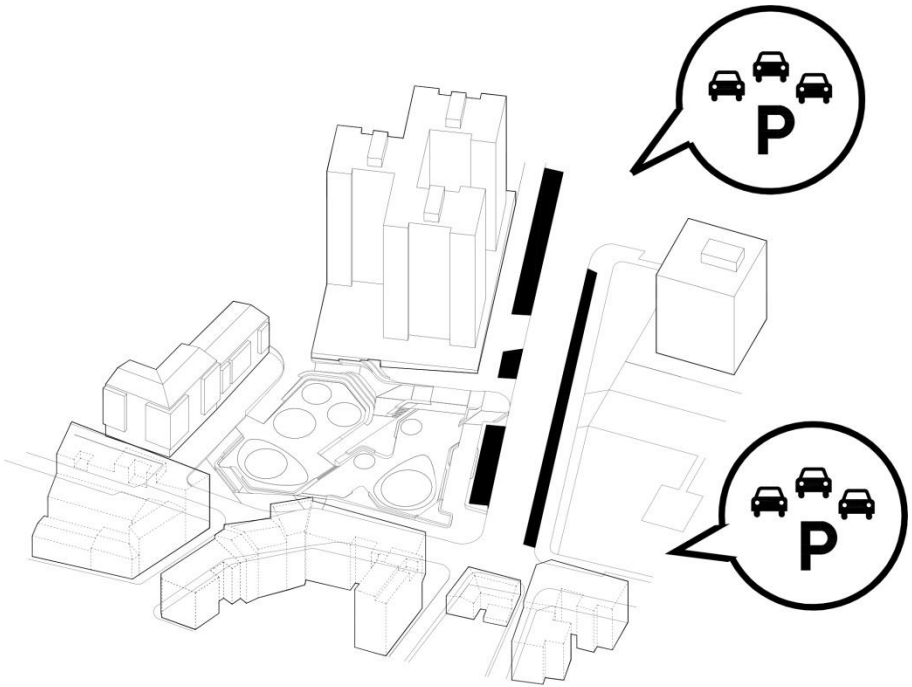
2.1 PAVIMENTOS

El apartado que concierne a los pavimentos es tremendamente importante en el desarrollo de una propuesta de espacio público. Teniendo en cuenta los factores de diseño que se generan tras el estudio de la zona y de la parcela existente, tales como el clima, los desniveles, las zonas de sombra, la vegetación existente, el tráfico rodado, el tráfico peatonal, las circulaciones entre puntos críticos de la zona, el proyecto va necesitando cambios y características propias en cada zona y en cada uso.

En las zonas más estanciales se busca la selección de materiales y soluciones constructivas adecuadas para dicho uso, en los que es necesario hacer mención a pavimentos verdes, que junto a parterres y mobiliario urbano integrado, generan los espacios más agradables y amables para el usuario. Las construcciones en hormigón en tonos suaves y mezclados formalmente y tipológicamente con zonas vegetales dan lugar a conjuntos urbanos estanciales de gran calidad programática.

Por otro lado, en los equipamientos deportivos se optará por pavimentos duros especiales para dichas actividades, en los que se pueda aportar pintura para señalética de pistas y zonas de juegos, además de toques de color y marcación de zonas delimitadas que ayuden a una correcta utilización.

Y por último, los pavimentos seleccionados en las zonas de aprovechamiento comercial y de ocio por parte de los pequeños comercios del barrio, y las zonas de tráfico comercial peatonal y de simple circulación también irán acorde a cada uso y necesidad, siendo la conjugación de varias opciones la solución para delimitar zonas sin romper la armonía y dejando sin obstáculos visuales ni arquitectónicos a la vista más allá de cambios de material en suelos.



2.2 BANDAS

Las bandas serán elementos de jerarquización y delimitación integrada y progresiva de los diferentes usos y espacios que forman el archipiélago de zonas que a su vez, forman la nueva plaza. Un conjunto de sinergias que parten de su integración con el medio y con el barrio para, posteriormente, alcanzar desde su morfología y tipología la máxima optimización en los usos y relaciones que los ciudadanos disfrutan y tienen derecho a tener en cualquier barrio.

Las bandas como elementos fundamentales en la creación de espacios dentro de la plaza serán de diferentes tipos según los usos requeridos, existiendo una catalogación adecuada al nivel de la propuesta y que alcance los límites propios de cada uso y sub-programa.

2.3 MOBILIARIO

Junto a las bandas, y siendo éstas tipológicamente y conceptualmente cercanas al mobiliario de la propuesta, es significativo hablar del mobiliario que dará forma al programa en muchas ocasiones y que generará el carácter definido de cada zona, manteniendo siempre la parte multifuncional y polivalente que caracteriza a la propuesta. Justamente esta necesidad de polivalencia es lo que permite al mobiliario ser uno en sí mismo y estar integrado en el diseño general del archipiélago de la plaza. El símil del archipiélago de usos podría fácilmente ser extrapolado a la hora de explicar el carácter del mobiliario, pues funciona como uno en su carácter, pero está formado por varios elementos y varias tipologías.

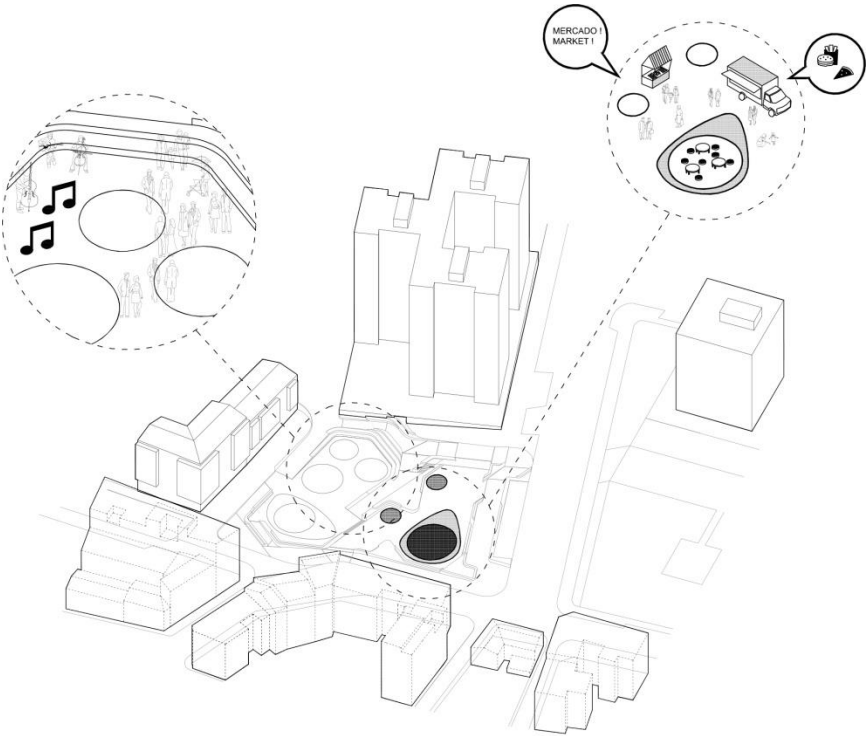
El mobiliario de la propuesta juega con la vegetación nueva y con la existente, así como con los usos y programas y con los desniveles de la plaza, filtrando espacios por privacidad, uso y usuarios.

3. USUARIOS

La parte más importante y objetivo último y primordial de la propuesta. A quién va dirigida la propuesta es el faro que guía todo el proceso creativo y de desarrollo del proyecto. Estudios del barrio y de la zona de Puente de Vallecas, y más en particular de la zona de la Calle Puerto de Canfranc y de la Calle Sierra Toledana nos dan las claves de la dualidad de diseño urbano que ha reinado en esta zona desde hace años, poniendo frente a frente las calles estrechas y llenas de vida y ajetreo propio del barrio de los alrededores de la primera y las manzanas de gran tamaño y poca vida de barrio pero con zonas verdes vacías de programa y zonas estanciales fuera de escala sin una gran cohesión entre sí.

Es en ese nexo de conexión entre esos dos mundos donde actúa la propuesta. Potenciando los ejes y su actividad comercial, de ocio y esparcimiento. Aportando la cohesión necesaria y los programas que actualmente no tiene el barrio se genera un espacio público amable y a escala humana que a través de la calidad en el diseño y del programa crea un clima de dignidad y disfrute a cualquier escala social y urbana en el barrio.

Según cada zona del archipiélago unificado de usos propuestos los usuarios podrán variar desde un perfil joven y deportista, hasta usuarios de la tercera edad que busquen espacios amables al aire libre, pasando por zonas de aprovechamiento comercial y de ocio para los pequeños comercios hosteleros de la zona, así como la creación de nuevas conductas socioeconómicas como por ejemplo, un mercado al aire libre con peatonalización temporal de determinadas vías con final del recorrido comercial en la plaza.



4. CUADRO DE SUPERFICIES

• ZONA MULTIDEPORTE Y FUENTE LÚDICA	740,72 m2
• ZONAS ESTANCIALES POLIVALENTES	1001,12 m2
• ZONAS VERDES	285,5 m2
• ZONA PERIMETRAL Y CIRCULACIÓN	937,32 m2
• ZONA REDISTRIBUCIÓN APARCAMIENTO	124,54 m2
• TOTAL m2 PROPUESTA PLAZA	3089,2 m2

5. ESTIMACIÓN ECONÓMICA

• MOVIMIENTO DE TIERRAS	9.548,00 euros
• ALBAÑILERIA Y HORMIGONADO	44.000,00 euros
• SOLADOS Y PAVIMENTOS	404.606,35 euros
• PINTURAS Y ACABADOS	2.400,00 euros
• ELECTRICIDAD E ILUMINACION	119.839,40 euros
• FONTANERIA – REGADÍO	14.000,00 euros
• MOBILIARIO URBANO Y ZONAS VERDES	43.500,00 euros
• TOTAL ESTIMACIÓN ECONÓMICA	637.893,75 euros
• TOTAL EUROS/m2 PROPUESTA	206,50 euros/m2