

A raíz del enunciado de PFG propuesto para el año 2017/2018 en la Universidad Francisco de Vitoria “Madrid Río to be continued” se analizaron urbanísticamente las inmediaciones del nudo sur de Madrid y la bisagra entre los barrios de Arganzuela y Puente de Vallecas.

Tras esa fase de análisis decido implantar mi proyecto en el área de Abroñigal, que acoge una terminal logística de mercancías que ocupa unas 48 ha entre ambos distritos, al este del nudo sur y paralela a vías férreas de AVE y cercanías. La he considerado un área de oportunidad ya que tras la crisis se ha puesto fin al periodo de expansión de Madrid hacia las afueras y el foco ha vuelto a la almendra central acompañada de nuevas dinámicas económicas, el turismo y la gentrificación. Inmuebles deteriorados y en desuso se reconvierten y se transforman en nuevos espacios con programas más adecuados a la nueva realidad.

Las infraestructuras y áreas industriales no son distintas en este sentido a los edificios y también evolucionan hacia nuevas formas de uso del suelo. Ejemplos de reconversión de áreas ferroviarias y su incorporación al tejido urbano abundan en las grandes ciudades a lo largo de mundo y Madrid no es una excepción, habiéndose aprobado finalmente, tras décadas de negociaciones, el proyecto Madrid Nuevo Norte en las vías de Fuencarral.

Abroñigal representa una oportunidad de desarrollo en el extremo sur de la capital, mucho más cerca del centro que Madrid Nuevo Norte y a 2 km de Atocha. El área circundante de Méndez Álvaro está en pleno desarrollo con nueva vivienda y nuevas sedes de empresas instalándose en la zona como Repsol y Amazon además de las ya existentes. Se propone trasladar la actividad del puerto seco a otro emplazamiento (hay centros logísticos planeados en la Comunidad) o repartir su actividad entre las estaciones ya existentes que no funcionan a plena capacidad. Se libera así suelo altamente rentable, extremadamente bien comunicado por vía rodada, transporte público y posibilidad de conexión a la red de Cercanías, y se potencia el fenómeno de transformación de Méndez Álvaro y Arganzuela, prolongando el eje vertebrador y de negocios de la Castellana hacia el sur y las inmediaciones de Atocha.

Establecida esta idea pase a desarrollar a lo largo de este último curso de la carrera una propuesta urbana en densidad y conectividad con los barrios acorde a lo analizado anteriormente y desarrollando más en detalle y como proyecto principal una estación de cercanías que diera servicio de transporte público al nuevo barrio esbozado.

En los paneles impresos y en el archivo PDF grabado en el disco se recoge una muestra resumida del trabajo elaborado durante éste último año. Es un gran zoom hacia el detalle partiendo desde la escala urbana de ciudad y su urbanismo hasta el detalle constructivo, la estructura y las instalaciones del proyecto concreto.

Considero que las nuevas realidades sociales y económicas requieren de una mirada distinta al espacio urbano, reconsiderar y aprovechar plenamente el potencial de los mismos, a la vez que se apuesta por programas y usos pragmáticos y pertinentes que se pongan al servicio del ciudadano, que es el fin último de toda obra arquitectónica.

Este proyecto a mí me ha hecho soñar y reconciliarme con proyectos que por su programa y restricciones son más típicos de ser abordados desde ramas más técnicas y menos idealistas.

Agradezco su atención y la generosidad del COAM de fomentar un año más éste concurso.