

a_park_ando

3 bicis y 12 asientos por un coche

Una plaza de parking estándar de la ciudad de Madrid mide 2.5 x 5 metros. Cada una suma un total de 12.5m² de espacio ocupado por cada automóvil.

A_park_ando propone hacer un uso alternativo de esos 12,5m² para el empoderamiento del descanso en las actividades cotidianas de la ciudad mediante la **inserción de un mobiliario urbano móvil capaz de aparcarse en cualquier estacionamiento madrileño.**

- 12.5m² recuperados para descansar después del colegio.
- 12.5m² recuperados para jugar por la tarde.
- 12.5m² recuperados para leer la última novela de Ben Hamper.
- 12.5m² recuperados para dejar la compra diaria.
- 12.5m² recuperados para ver a la gente pasar.
- 12.5m² recuperados para hablar de nuestras cosas.
- 12.5m² recuperados para aparcar la bicicleta.
- 12.5m² recuperados para escuchar a Tote King.
- 12.5m² recuperados para el barrio.
- 12.5m² recuperados para los chavales y las chavalas.
- 12.5m² más de espacio público.
- 12.5m² más de transparencia urbana.
- 12.5m² menos de contaminación urbana.
- 12.5m² menos de bloqueo visual
- 12.5m² menos de ruido.
- 12.5m² recuperados para poder ejercer como ciudadana.
- **12.5m² recuperados para la ciudadanía.**

A_park_ando es un banco/grada para sentarse en la ciudad de Madrid pero, ante todo, **es un sistema de ocupación del asfalto urbano para transformarlo en un espacio de interacción.**

A_park_ando está dimensionado para **ser capaz de localizarse en cualquier plaza de aparcamiento madrileña**, añadiendo a ese espacio 12 asientos y estacionamiento para 3 bicicletas.

A_park_ando está construido en metales perforados de distintas permeabilidades que **fomentan la conexión visual del espacio urbano**, abriendo y transparentando las aceras.

A_park_ando fomenta el transporte ecológico y no contaminante.

A_park_ando pone a disposición una plataforma superior que **permite la visión por encima de los automóviles** y, por tanto, coloca al ciudadano por delante de las infraestructuras de transporte.

Estructura (1a): Tubo redondo fabricado en acero inoxidable con acabado inoxidable de color gris de diámetro de 100mm y espesor de 2 mm. Un total de $23,8 \times 30 \text{ euros/m} = 709 \text{ euros}$

Subestructura (1b): Tubo redondo fabricado en acero inoxidable con acabado inoxidable de color gris de diámetro de 50mm y espesor de 1.5 mm. Un total de $11,8 \text{ m} \times 15 \text{ euros/m} = 177 \text{ euros}$

Anclaje de bicicletas (1c): Tubo redondo fabricado en acero inoxidable con acabado inoxidable de color gris de diámetro de 20mm y espesor de 1 mm. Un total de $11,3 \text{ m} \times 5 \text{ euros/m} = 56 \text{ euros}$.

Forjado (2a): Perforado punto. Chapa en acero bruto estilo perforado con forma redonda de 8mm de diámetro. Un total de $10,2 \text{ m}^2 \times 100 \text{ euros/m}^2 = 1020 \text{ euros}$.

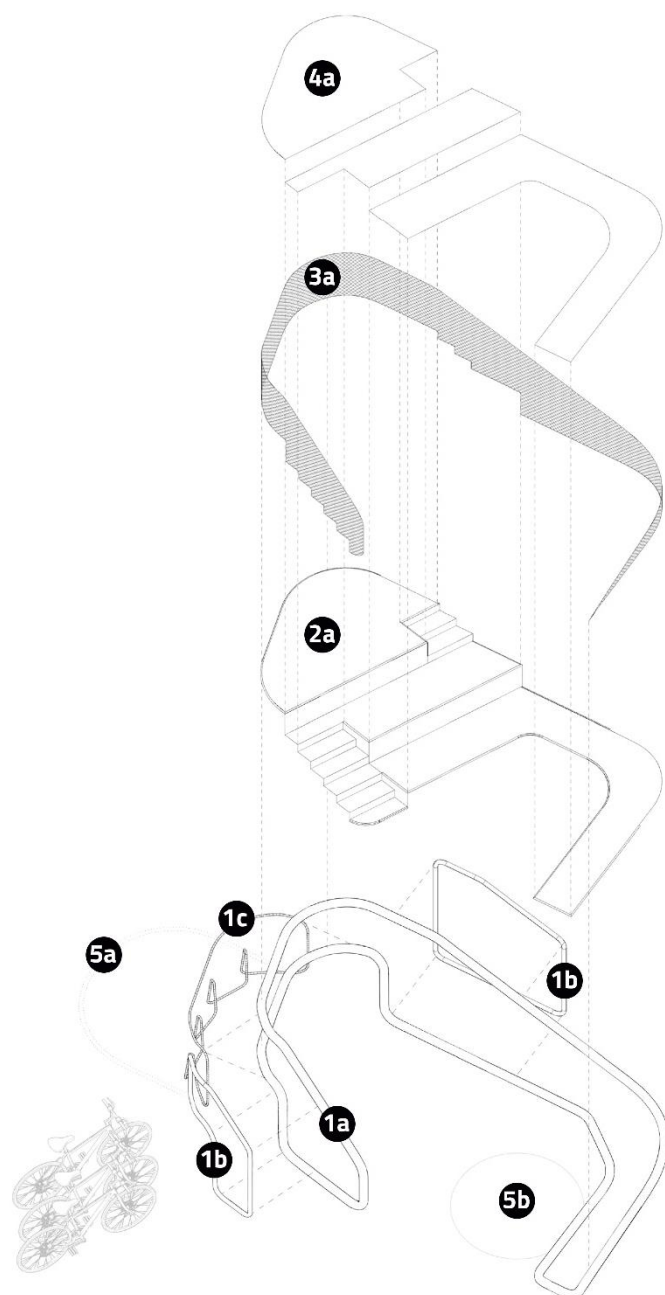
Protección (3a): Malla cuadrada metálica industrial con enrejado romboidal (40 x 30 mm) de espesor 1.5mm. Un total de $7 \text{ m}^2 \times 23 \text{ euros/m}^2 = 161 \text{ euros}$

Acabado: Esmalte vítreo y de porcelana, el cual se liga al metal por fusión a una temperatura superior a 800 °C. Un total de $26,3 \text{ m}^2 \times 6,10 \text{ euros/m}^2 = 160 \text{ euros}$

Producción: Mano de obra que incluye operario soldador y uso de máquina plegadora /dobladora de tubos metálicos. **300 euros.**

***Opcional acabado (4a):** Tableros de madera maciza de abeto de 10mm de espesor micro perforada con círculos de 8mm de diámetro. Un total de $6,7 \text{ m}^2 \times 20 \text{ euros/m}^2 = 134 \text{ euros}$.

Total = 2583 euros



Estructura y material

La estructura principal (1a) recorre todo el perímetro del mueble, sirviendo al mismo tiempo de apoyo al suelo,

protección perimetral principal y estructural primaria. Este tubo doblado se refuerza en los arranques del voladizo con otros dos tubos de acero (1b) que corren paralelos por su cara interior donde se atornillan. El anclaje de bicicletas, que puede admitir de 3 a 4 bicicletas y que se sitúa bajo el voladizo (1c) cumple a la vez el papel de refuerzo estructural del tubo de acero principal.

En el interior de la estructura principal, se dispone y suelda a algunos de las secciones inferiores del tubo principal una chapa perforada y plegada de acero (2a) que rigidiza toda la estructura y sirve de soporte para las zonas de asiento.

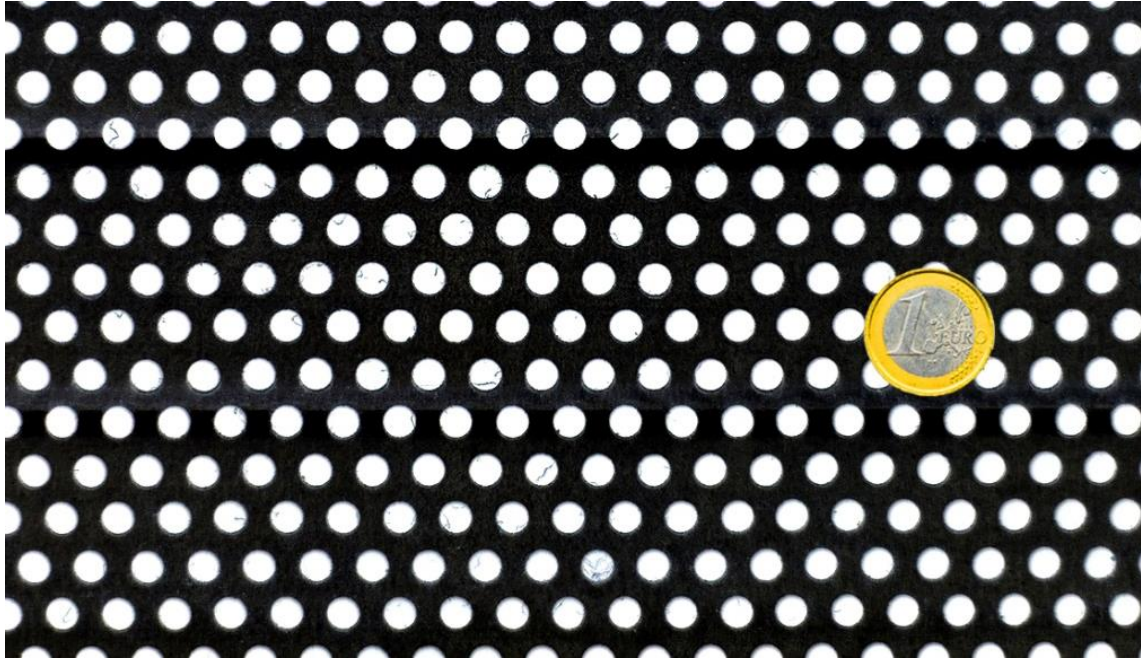
Entre los tramos superiores del tubo principal y la chapa se instala y suelda una malla cuadrada industrial de acero que rigidiza todo el conjunto, aumenta la resistencia de la chapa perforada y se utiliza como protección de seguridad.

El diseño de los anclajes de bicicleta protege a las bicicletas de un fortuito impacto de un coche en una maniobra de estacionamiento junto al banco. Opcionalmente, si se considera necesario, puede instalarse un tubo de protección a nivel del suelo (5a) delante de dicho anclajes para evitar que ningún vehículo invada la entrada y salida de bicicletas.

El diseño del mueble permite al mismo tiempo sentarse en una posición elevada gracias a su estructura escalonada como a nivel del pavimento en torno a un gran acceso que se abre hacia la acera, y que es accesible igualmente a personas de movilidad reducida (5b): el asiento bajo se desarrolla alrededor de una circunferencia mayor de 1,5 metros.

La estructura metálica en acero presenta una gran durabilidad, y pese a que implica una gran cantidad de energía en su fabricación, existe una amplia industria en el país y es fácilmente reciclable al final de la vida útil del mueble. Igualmente, sus características estructurales posibilitan el diseño de un elemento monocasco, fácilmente transportable, ligero y muy permeable, que es capaz de generar situaciones diversas en torno al hecho de estar sentado en el espacio público: un banco en curva que acoge un espacio donde entran personas con capacidades diversificadas, crecer en altura y poder ver la ciudad desde un punto de vista diferente y dominante o generar un espacio inferior que se aprovecha para guardar bicicletas.

La mayor desventaja del uso del metal radica en su sobrecalentamiento, especialmente con las altas temperaturas que se alcanzan en Madrid buena parte del año. Sin embargo, por un lado, la elección de un acabado inoxidable de gran durabilidad, así como el uso de mallas metálicas, minimizan el recalientamiento del material en verano y una buena ventilación de las áreas de asiento. Igualmente, el elemento planteado puede adaptarse a diferentes requerimientos técnicos y formales. Destaca por un lado el acabado en pintura vítrea-cerámica de amplio uso en espacios públicos y con multitud de acabados posibles. También es posible sobre la estructura metálica es posible plantear paneles de madera microperforada para las áreas de asiento, lo que redundaría en un mayor confort.



Dimensión funcional

El elemento diseñado plantea toda una diversidad de nuevas situaciones con respecto al sentarse en el espacio público. Frente al habitual banco lineal, siempre a ras de suelo, a_park_ando combina un área de asiento baja que encierra un espacio para la reunión y el debate, protegido tanto del tráfico de peatones, como del tráfico rodado. Este espacio es accesible a todo el mundo, incluyendo a personas en sillas de ruedas y carritos, quedando dentro del ámbito protegido y no como un elemento externo al banco. También, en uno de sus lados se despliega un pequeño escalonamiento que permite tanto acoger a más personas en torno a ese espacio de reunión, pero también independizar ese otro ámbito de asiento del nivel inferior, proporcionando además un punto de visión por encima de los otros viandantes y vehículos que ocupan el espacio público. Esta elevación en altura es aprovechada para integrar en este elemento una de las demandas de los ciudadanos sin multiplicar el número de elementos en la vía pública: el banco se levanta lo justo y necesario para dejar espacio a bicicletas que pueden ser ancladas y resguardadas bajo su estructura.

Dimensión urbana

El mueble propuesto es, sobre todo, un artefacto de demanda ciudadana, devolviendo a los peatones un espacio que lleva décadas ocupado por los coches. Ocupando una plaza estándar de aparcamiento en vía pública (5 x 2,5 m aproximadamente), además de desincentivar el uso del vehículo privado en el ámbito urbano, se gana un espacio de asiento para 12 personas y 3 anclajes de bicicleta. Lo que antes ocupaba el coche se convierte en un lugar en el que la gente se cruza, se reúne, se encuentra y puede disfrutar y vivir el espacio público de maneras que antes no podía. Descongestiona igualmente las aceras existentes, al adosarse a ellas y concentrar esos momentos de encuentro, juego, descanso o el estacionamiento de bicicletas.

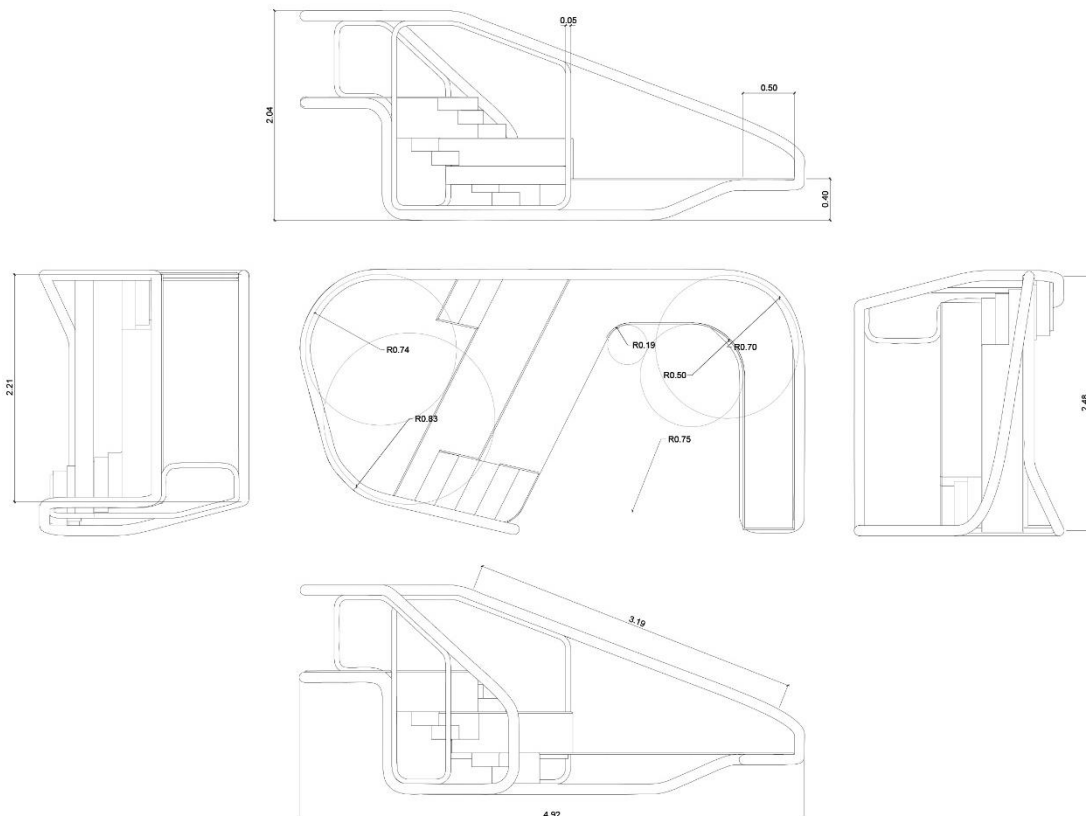
Dimensión social

Frente a una explotación mercantilista del espacio público, donde toda acción que suponga el encuentro de personas parezca que tenga que estar asociado a algún tipo de actividad económica o intercambio monetario, el banco propone un refugio en medio de los flujos de la ciudad donde sentarse, descansar y ver la ciudad desde arriba: un pequeño anfiteatro público en cada tramo de calle. El banco la acera sobre las baterías de aparcamiento mimetizándose con la volumetría de los vehículos aparcados pero generando un espacio protegido del tráfico para los peatones y accesible y seguro para todo el mundo: mayores, niños, jóvenes, personas en bici, con la compra, en silla de ruedas, etc.

Dimensión técnica

El elemento que se plantea presenta una gran compacidad de elementos construidos con pocos materiales pero de gran resistencia. El uso del acero supone una gran facilidad de fabricación, al responder a procesos convencionales de conformación de tubos y chapas de acero. Su instalación, sumamente fácil, es clara deudora de otros elementos urbanos de gran formato que suelen poblar esta banda del espacio público como son los contenedores de residuos de todo tipo. Cada uno de estos elementos pueden ser instalados, desinstalados y desplazados de un lugar a otro con la misma facilidad con la que miles de contenedores son vaciados, movidos o limpiados cada día en cualquier ciudad. Al final de su vida útil, o cuando ya no quieran seguir siendo usados, la misma sencillez material del diseño simplifica su gestión como residuo. Residuo, que siendo acero, volverá al proceso productivo en una tasa cercana al 100%. De hecho, España siendo uno de los principales productores de acero de Europa, produce más de las tres cuartas partes de su acero a partir de material reciclado.

Dimensión industrial



El diseño aprovecha las ventajas estructurales y materiales del acero para dar lugar a un lugar protegido, resistente incluso al impacto de vehículos, y lo suficientemente

pesado para que no pueda ser vandalizado, suponiendo un peligro para otros peatones o conductores.

Dimensión formal

El elemento propuesto por A_park_ando es posible gracias a la misma industria y técnica del acero que lleva haciendo posible elementos urbanos tan habituales desde hace décadas como las farolas de arco, adaptando esa tecnología a la oportunidad dejada por un hueco libre de aparcamiento en la calle. El banco se amolda al volumen capaz de un vehículo estacionado, y acaba adquiriendo un perfil asimétrico en ambos ejes. Longitudinalmente, al elevarse, adquiere el perfil de un coche, mirando la grada en el sentido del tráfico y almacenándose las bicicletas detrás, como si de un maletero se tratara. Transversalmente se protege del tráfico con su estructura mientras se abre a la acera para acoger peatones. Y esto lo logra siendo transportable como si de un remolque más se tratara, de un punto a otro de la ciudad, de una plaza de aparcamiento a otra.

