

SOLUCION A NIVEL
DESNIVEL

PLANO ALZADO - SECCION
ESCALA 1:200 MADRID JULIO 1970

PREMIO

La primera representa a la Reina Isabel colocada sobre un pedestal de 50 centímetros de altura, sentada y mirando a la segunda escena, que simboliza el desembarco de Colón con los suyos. Junto a ella, la figura del Prior, de pie y con el semblante dirigido hacia la Reina. Ambas esculturas estarán talladas en piedra color rosa, de Sepúlveda.

El grupo representativo del desembarco, con la figura preeminente de Colón, se encuentra saliendo del agua y arribando a la playa de arena, en cuyo fondo de rocas se adivinan los indígenas del Nuevo Mundo. Este grupo estará tallado en piedra de Colmenar, color crema, que destacará sobre el fondo de rocas y en la que las siluetas de los indígenas se recortarán en piedra de Campello.

De esta forma, mediante este monumento horizontal escenificado, se separan los dos conceptos fundamentales de la Gesta: el espíritu de un país promotor de la empresa, simbolizado en la figura de la Reina Católica, y el triunfo de la idea del Almirante y del grupo de hombres que le acompañó.

En cuanto a la solución propuesta para el tráfico y red viaria, es de resaltar la inclusión de un túnel directo Génova-Jorge Juan, que comienza con sección útil para dos carriles y al que se incorpora el ramal, también subterráneo, destinado al movimiento Castellana-Jorge Juan. Dicho ramal incorpora un tercer carril al túnel anterior, continuando el conjunto con tres carriles, uno de los cuales se pierde al llegar al estacionamiento subterráneo, convirtiéndose en el acceso a él, y se recupera en el mismo punto como acceso de salida de dicho estacionamiento.

Este carril de entrada al aparcamiento se prolonga por medio de un túnel, recogiendo la salida, del estacionamiento, correspondiente a la calle Goya y constituyendo así una vía suplementaria de enlace entre las calles de Jorge Juan y Goya.

En superficie, el resto de la solución consiste en el diseño de una intersección con medias lunas para movimientos de giro, introduciendo la innovación de dar de forma directa el movimiento más importante del conjunto, el de los tráficos Norte-Sur del Paseo de la Castellana y mejorándolo con su acuerdo entre las directrices de los paseos de ambos lados de la plaza.

En cuanto a los movimientos peatonales, que se han estudiado en detalle, han sufrido variaciones sus itinerarios, a causa de rectificaciones y acortamientos en sus trazados y de la conversión de algunos de ellos en subterráneos para evitar sus interferencias con el tráfico rodado en secciones muy solicitadas por ambos. Tal es el caso de los pasos subterráneos de Goya y Jorge Juan, cercanos y en dirección paralela a la calle de Serrano. Dichos pasos se han tratado mediante rampas de cómoda utilización y se han conectado directamente con los accesos peatonales al estacionamiento.

Para el diseño de esta solución de red viaria se han tenido en cuenta en todo momento las condiciones geométricas y operatorias necesarias para conseguir adecuados almacenamientos de vehículos, correctos entrecruzamientos e incorporaciones, persiguiendo la idea de eliminar el "mar de asfalto", y de conseguir la canalización de movimientos con el menor número posible de isletas y demás elementos encauzadores.

Al mismo tiempo, el adecuado uso del espacio a utilizar para la intersección ha permitido ceder terreno de ella en beneficio de los paseos centrales, y de las restantes zonas ajardinadas del conjunto, consiguiendo además, la continuidad de los jardines situados delante de la Biblioteca Nacional y la dulcificación y acuerdo de las alineaciones Norte-Sur que concurren en la Plaza de Colón.

Los detalles de diseño, no comentados aquí, se encuentran reflejados en los planos que describen gráficamente la solución.

El aparcamiento se ha dimensionado para el número de plazas exigido en las bases del concurso. Sus características fundamentales son:

Amplias zonas de almacenamiento, tanto de entrada como de salida, que hacen que en condiciones normales, aun durante las horas punta, no se produzcan interferencias por colas con los tráficos exteriores.

Comunicación entre plantas por medio de dos helicoides, uno de subida y otro de bajada, completamente independientes de las dársenas de estacionamiento, lo que permitirá un funcionamiento simple, rápido y seguro y una explotación idónea.

Modulación del espacio interior en cuadrados de 8 m. de lado, lo que permite una gran flexibilidad de ordenación de las dársenas y sistema constructivo simple, económico y rápido del inmueble.

Accesos de peatones fácilmente localizables, tanto desde el interior del aparcamiento, como desde el exterior, conectados directamente con los itinerarios peatonales más solicitados en la Plaza.

CONCLUSIONES

En resumen, las soluciones que se proponen expresan la idea de conseguir un ambiente urbano:

- natural
- abierto
- con amplios espacios de verde y de agua.
- con carácter representativo y monumental.
- con vida propia.
- atractivo para el usuario de la vía pública.
- con alto nivel de servicio para el tráfico, sin elementos que perturben estéticamente.

Para conseguir este ambiente urbano nos hemos ceñido estrictamente a las premisas y condicionantes expresados en esta memoria y fundamentalmente a las recogidas en los apartados 3 y 4.

TECNICOS

A. Orbe - ARQUITECTO URBANISTA
 J.M. Alonso - ARQUITECTO URBANISTA
 L. Arana - COORDINADOR
 M. Gaviria - SOCIOLOGO URBANISTA
 J. Sánchez Rivera - INGENIERO DE CAMINOS
 L. Silva Delgado - ARQUITECTO PAISAJISTA
 J.M. Moreno Galván - CRITICO DE ARTE A.I.C.A.

CONSULTIVOS

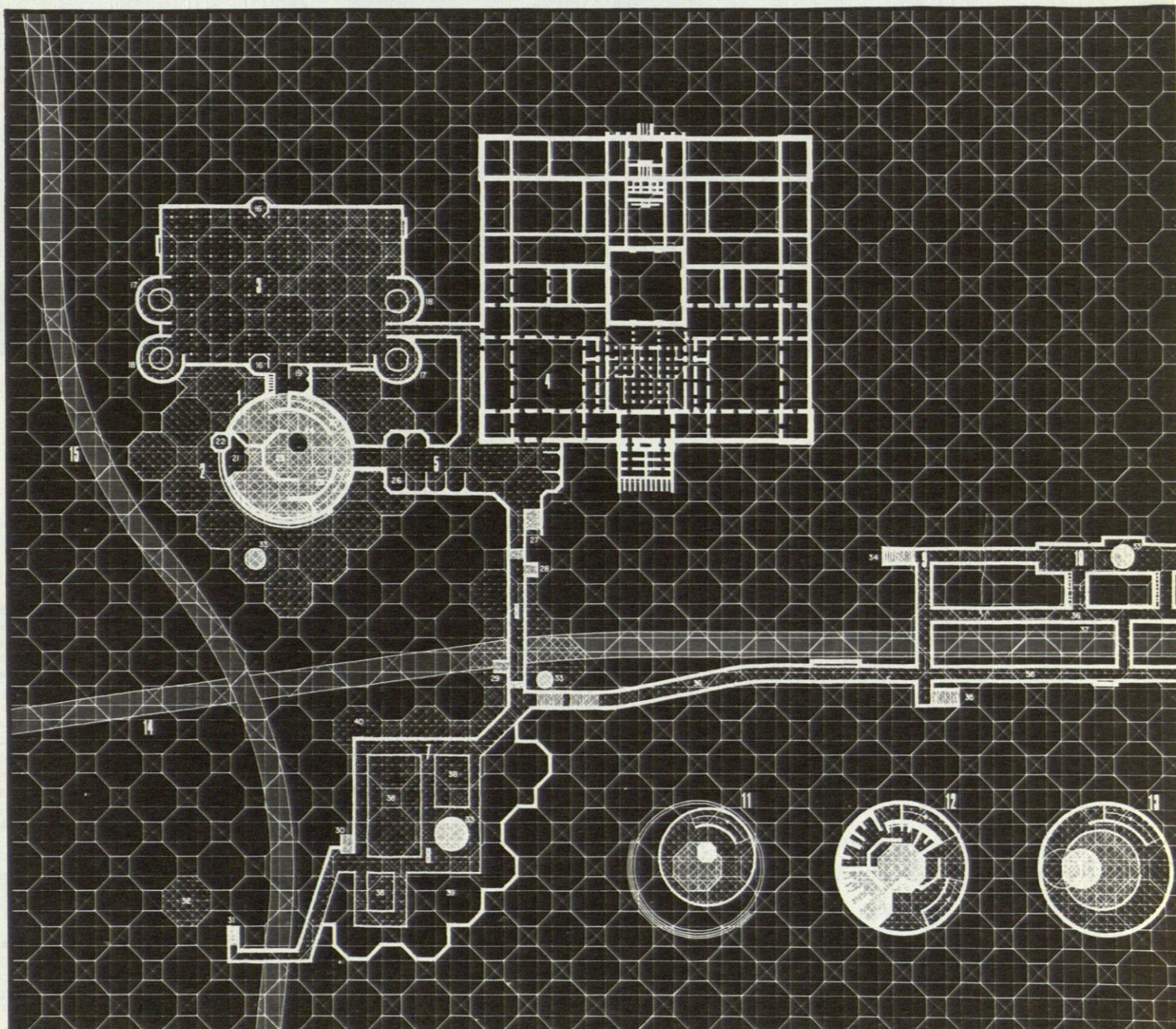
G. Marañón - ABOGADO
 J. Manterola - INGENIERO DE CAMINOS
 J. Orbe - INGENIERO DE MONTES
 J. Ubalde - PSIQUIATRA
 GRUPO SOCIOLOGICO
 ESTEICO - GRUPO DE INGENIEROS
 R. Moyano - ECONOMISTA
 ORONÓZ - FOTOGRAFIA
 J. BRUNET - MAQUETA
 SAFER - REPROGRAFIA

ARTISTAS

MIRO
 ALBERTO
 PICASSO
 OTEIZA
 SANZ
 CALDER

**ORDENACION
 SUBSUELO**

- 1 CENTRO DE FACILIDADES: NUCLEO DE CONEXION (2º NIVEL)
- 2 POSIBLE EXPANSION DEL CENTRO DE FACILIDADES
- 3 APARCAMIENTO: 1.000 PLAZAS EN CUATRO NIVELES
- 4 SOTANOS DE BIBLIOTECA NACIONAL
- 5 ZONA DE CONEXION DE LA BIBLIOTECA NACIONAL CON CENTRO DE FACILIDADES
- 6 GALERIA DE ACCESO EXISTENTE
- 7 GALERIA COMERCIAL EXISTENTE: 2 NIVELES
- 8 PATIO ABIERTO
- 9 PASEO DEL LIBRO
- 10 VESTIBULO CENTRAL - RENFE
- 11 NUCLEO DE CONEXION - 1º NIVEL. INFORMACION: DRUGSTORE
- 12 NUCLEO DE CONEXION - 3º NIVEL. EXPOSICIONES, ACTIVIDADES RECREATIVAS Y CULTURALES
- 13 NUCLEO DE CONEXION - 4º NIVEL. SALA DE ESPECTACULOS
- 14 SUBURBANO
- 15 METRO
- 16 Ascensores, escaleras
- 17 Rampa descendente
- 18 Rampa ascendente
- 19 Aseos
- 20 Acceso principal
- 21 Cocinas
- 22 Depósitos de agua
- 23 Bar
- 24 Tiendas
- 25 Agencias
- 26 Cabinas de música
- 27 Acceso desde via subterránea
- 28 Salida Recoletos-Biblioteca Nacional
- 29 Salida Recoletos-Colón
- 30 Salida Génova
- 31 Salida del Metro
- 32 Centro de oficinas
- 33 Pozos de luz
- 34 Salida Villanueva
- 35 Salida Bárbara de Braganza
- 36 Corredores de estación Renfe
- 37 Estación Renfe-Recoletos
- 38 Comercios
- 39 Ampliación zona comercial (privado)
- 40 Posible ampliación de zonas comerciales.





Estado primitivo Foto Gómez

Una ciudad es un organismo vivo que se desarrolla en dos sentidos, ampliando su espacio vital y remodelándose interiormente.

El planeamiento permite ordenar la expansión, en principio, sin excesivos problemas.

La remodelación interna es mucho más difícil porque necesita actuar con mayor intensidad sobre los centros nerviosos de la ciudad, los más activos, los que cuentan con unos valores tradicionales difíciles de modificar. El planeamiento interior se reduce generalmente a unos controles siempre insuficientes desde el momento en que los factores que determinan la vida humana son muy dinámicos. La cirugía resulta siempre dolorosa y si es equivocada, irremediable. La insatisfacción ambiental envuelve las áreas urbanas, inexpansibles, progresivamente desconectadas: una sucesión de rupturas parciales agravadas por la avasalladora exigencia del transporte privado.

Frente a las reformas drásticas impuestas por la urgencia, se pretende iniciar hoy una evolución equilibrada, constante, abierta cara a una auténtica metrópoli capaz de asumir variedad de densidades, diversidad de usos y toda posibilidad de crecimiento y transformación.

La ciudad, para sobrevivir, necesita, pues, transformarse. El ideal sería potenciar todos los valores ya existentes a través de un proceso creador, capaz de incorporar las técnicas más avanzadas sin renuncia alguna. Esta cuestión no es sencilla y plantea graves problemas:

- Determinar los elementos verdaderamente intocables.
- Evitar las incompatibilidades.
- Evaluar las necesidades reales de adaptación.
- Eludir las destrucciones.
- Seleccionar las prioridades.
- Prevenir toda clase de repercusiones.
- Considerar el verdadero ámbito de la actuación.
- Valorar en el tiempo las posibles actuaciones.

OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO.

Tras los estudios de información y análisis, y largas sesiones de reflexión y

discusiones, el equipo concursante, optó por los siguientes objetivos de planeamiento:

- 1.º.- Recoger los objetivos propuestos en las bases del concurso, es decir, valor simbólico de la gesta hispanoamericana, simbolizado en el monumento a Colón.
 - 2.º.- Organización del tráfico en superficie.
 - 3.º.- Creación de una zona de recreo y reposo en el antiguo solar de la Casa de la Moneda.
 - 4.º.- Construcción de un aparcamiento de 1.000 plazas.
- A estos cuatro objetivos que estimamos adecuados, añadimos los siguientes que nos parecen fundamentales y de tanta o más importancia que los anteriores:
- 5.º.- Dar continuidad al centro activo con las nuevas expansiones del centro hacia el Norte de Madrid, por lo que se establece una acera rodante y continuidad subterránea a partir de la Plaza de Cibeles hasta el cruce de Serrano y Goya, aprovechando todos los subterráneos del ferrocarril Atocha-Chamartín.
 - 6.º.- Desarrollo de un urbanismo subterráneo aprovechando los túneles existentes, los bajos de los nuevos edificios de la Plaza de Colón, los bajos de la Biblioteca Nacional y cinco plantas subterráneas que se establecen bajo el solar de la Casa de la Moneda, además de las 1.000 plazas de aparcamiento.
 - 7.º.- Creación de un centro urbano de facilidades, subterráneo, que sirva de placa giratoria y de acumulación de todo tipo de funciones, para las personas que utilicen los distintos transportes que se acumulan en la zona (f.c. subterráneo Atocha-Chamartín, metro Colón, aparcamiento 1.000 plazas, autobuses Plaza Castilla-Atocha, parada de taxis, aceras rodantes Cibeles-Plaza de Colón). Este centro urbano de facilidades es definido en otro lugar de esta memoria y tiene como fin el suplir las carencias que en la zona de la Plaza de Colón persisten como consecuencia de la no adaptación para centros de este espacio que está llevándose cada día más rápidamente.
 - 8.º.- Incorporación del arte a los espacios libres del solar de la Casa de la Moneda, y próximos al Museo de Arte Contemporáneo y Biblioteca Nacional, lo cual tiene un valor simbólico esencial, y es que no sólo el Ayuntamiento recupera un espacio verde, sino que en él incorpora a los grandes artistas españoles, maestros de las nuevas generaciones que, instalan en dicha zona verde, importantes obras con destino a un auténtico uso público.

