

Estrato Público: Una reformulación del suelo del espacio público en el Madrid Monumental.

La ciudad indiferente

La sociedad contemporánea basa la producción de espacio público en el trabajo flexible, construyendo espacios neutros e impersonales y convirtiendo parte de nuestras ciudades en indiferentes. **Esta ciudad indiferente necesita nuevos espacios públicos, inéditos e inesperados, con más prestaciones arquitectónicas.**

Por esta teoría del sociólogo Richard Sennet, la respuesta ante el enunciado del curso, es la búsqueda de un nuevo modelo de espacio público de identidad y de intensidad para la ciudad de Madrid.

Se hace una lectura interesada de los estratos públicos de Madrid, tanto los que están por encima como por debajo de su superficie, encontrando espacios públicos encima de espacios públicos: lugares donde capas públicas inconexas se superponen. Plaza sobre parking, parking bajo calles, calles bajo parques. Sin embargo, todo parece indicar que, en el futuro de las ciudades, el automóvil que conocemos y su almacenamiento ya no serán protagonistas.

Algunas de las plazas de Madrid se han ido apagando con el paso del tiempo. Como marco para este nuevo modelo, se propone la construcción de un nuevo paisaje metropolitano que reflexiona sobre cómo el carácter extraordinario de los espacios naturales puede considerarse un monumento para las ciudades. Este paisaje diferente dotará de identidad al espacio porticado más grande de Madrid, la Remonta, en Tetuán.

Lejos del concepto de plaza, parque o parking, se presenta un **modelo de espacio público que todavía no tiene nombre**. Como **alternativa tradicional al parking debajo de plaza**, que las asume como dos capas públicas inconexas, se propone una superposición definida mediante una sección continua que conecte ambas cotas con las de la ciudad existente: un nuevo modelo de espacio público en sección.

La Remonta como marco para este nuevo modelo

Pese a ser una propuesta poco convencional, se considera que el lugar de su implantación si es merecedor de un nuevo proyecto y hay una necesidad real de un nuevo proyecto de urbanismo y arquitectura en esta localización, tal y como se planteó en el concurso de las 11 plazas de Madrid del pasado año.

La lectura de este lugar las siguientes oportunidades reales de proyecto:

1. Frente a la materialidad uniforme en sus fachadas, se toma el suelo como herramienta principal de proyecto. Esta reformulación del suelo permite así resolver los planos horizontal y vertical del espacio público en una única operación.
2. Su escala la convierte en la plaza porticada más grande de Madrid. La dimensión del plano horizontal hace que el usuario pueda perder las referencias. Para encontrarlas, se busca crear un paisaje heterogéneo.
3. La existencia de uso subterráneo de aparcamiento limita el peso de la intervención. Se propone mantenerlo y potenciarlo a través de una nueva topografía excavada que la conecta con el resto de capas.
4. Por último, al tratarse de un espacio público con un perímetro de usos distintos, debe de ser abordado con una estrategia urbana también con respuestas distintas. Para ello, el lugar se abstrae, para ser leído como una retícula de ejes estructurales que generan cuadrantes. Tres capas con accesos alternos y constituidas por planos ondulados se superponen siendo tangentes únicamente en el perímetro, punto de contacto con la ciudad existente:
 - A. **El estrato superior:** una topografía construida, un nuevo paisaje metropolitano. Para las nuevas escenas que están por venir, nuevos modelos de espacio público, nuevos paisajes.
 - B. **Nivel de conexión intermedio:** un sistema de pasarelas accesibles que conectan ambas topografías.
 - C. **El estrato inferior:** una topografía excavada, un bosque de pilares sin imponer usos ni separaciones verticales. Será, sólo por un tiempo, un aparcamiento monumental.

La estructura y construcción del nuevo paisaje metropolitano

Para este nuevo paisaje, extraemos las curvas que conforman otros lugares del mundo, construyendo con ellas, como un collage, un nuevo lugar. Para resolver la sección, se dibujará una única línea recta entre las dos topografías. Así, la altura de la topografía respecto a esta línea que dibujamos será el canto de la estructura habitable. Y proporcional a este canto, la distancia entre sus soportes. Una estructura vertical que se adapta a la horizontal variando secciones y luces en función de la geometría de los paisajes que tienen encima. Por fin existe una relación entre los espacios públicos de Madrid y lo que tienen debajo.

El esfuerzo constructivo se centra en materializar estas envolventes con el mínimo peso propio posible. Para ello, encima de la losa, un sistema de pendientes que reproduce fielmente los volúmenes huecos de estas topografías. En función de la naturaleza de las superficies, sus materiales y despieces se modifican para poder adaptarse a sus geometrías.

Este nuevo espacio público al servicio de la experiencia pretende poner en relación capas que estaban inconexas a través de las herramientas geométricas de la naturaleza que, al ser incorporadas en la ciudad, se convierte en una *naturaleza artificializada*. Se generan, así, escenas donde el usuario pueda ponerse en relación con estas experiencias topográficas poco comunes dentro de un nuevo paisaje metropolitano.

Aparece la oportunidad de crear un nuevo estrato de transición que absorba este cambio de paradigma sobre el vehículo en el espacio público de Madrid. El reto, ahora es diseñar un aparcamiento para que deje de serlo y que pueda convertirse en una práctica modelo en la ciudad contemporánea, charnela entre la era actual y la que está por llegar.