cambio de onda

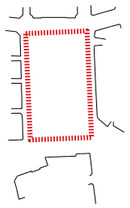
cambio de onda

El espacio público es el espejo de los cambios de paradigma que transforman las ciudades. La historia de la Plaza de España es un magnífico ejemplo de ello. Este enclave estratégico en el centro de Madrid se ofrece ahora como un laboratorio para mostrar el CAMBIO DE ONDA que caracteriza nuestros tiempos.

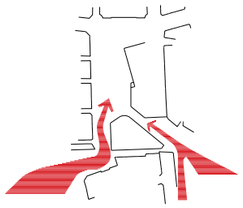
En apenas un siglo de vida desde la demolición del cuartel de San Gil, la plaza se modeló primero como un espacio jardín, respondiendo a las necesidades de aire puro, higiene y recreo que descubrieron las ciudades una décadas antes. Con la implantación del monumento a Cervantes, la plaza-jardín reforzó su imagen axial, pero sobretodo la bañó de la monumentalidad que es una autoafirmación característica de las ciudades capitales. A mediados de siglo XX, la plaza se convirtió en un magnífico ejemplo de la modernidad que llegaba tardíamente a nuestro país, con el automóvil y con los edificios en altura. Anchas calzadas, circulaciones a doble nivel, exhibición de rampas para acceder al aparcamiento subterráneo. . . El automóvil se convertía en un poderoso paradigma para mostrar la idea de progreso urbano.

A comienzos del nuevo siglo, nuevos paradigmas tan modernos como lo fueron la higiene, la monumentalidad, la movilidad del automóvil y los rascacielos, transformaran de nuevo la imagen de la Plaza de España. Después del *"peakoil"*, una nueva conciencia ciudadana imagina que son posibles ecuaciones de tráfico inéditas, apostando por la reducción sustancial de la HUELLA ECOLÓGICA de la movilidad a favor de los flujos menos contaminantes. El espacio del coche se encoge a favor del espacio cívico, cuando los ecos lejanos del *"car-free movement"* redibujan nuevas formas sobre la Plaza de España. La ciudad cambia para ser más inclusiva, creando espacios de cohabitación entre movimientos y velocidades distintas, entre personas de naturaleza y procedencia diversa. . .

5 EXPRESIONES DEL *CAMBIO*

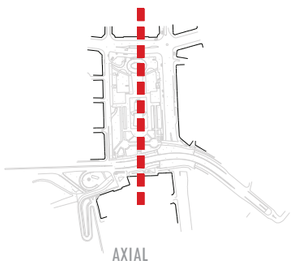


CERRADA

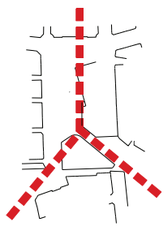


ABIERTA

La plaza pasa a ser un espacio ABIERTO, que supera su condición de recinto cerrado en relación a su entorno y se abre a los parques del sector sur.

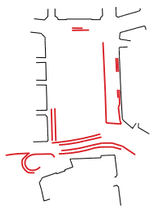


AXIAL



TRÍODO

Una plaza moderna, que supera la monumentalidad y jerarquía de la composición axial y estática, para crear una estructura dinámica MULTIDIRECCIONAL superpuesta, en donde destacan los flujos en forma de tríodo.

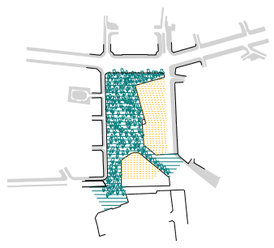


BARRERAS

MEMBRANAS

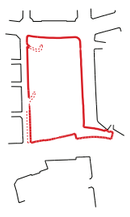
Una plaza más accesible, con una redefinición de sus perfiles que supriman las barreras en sus bordes, resolviendo los desniveles a través de MEMBRANAS internas.

FRAGMENTARIA

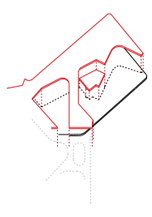


UNITARIA/DUAL

Una plaza UNITARIA, definida nítidamente por dos planos continuos que crean su imagen DUAL, superando la gran fragmentación actual de parterres de geometría, materiales y dimensiones diversas.



SIMPLE



MULTINIVEL

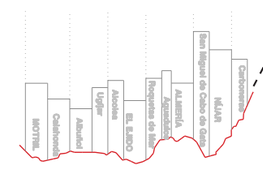
Y finalmente, una plaza intensa como estructura MULTINIVEL, que multiplica su superficie a base de la conexión nítida de sus distintas plantas: un bosque urbano (cota superior), una plaza flexible y dotada (cota inferior) con nuevos usos para la ciudadanía y substanciales infraestructuras de movilidad (metro y aparcamiento).

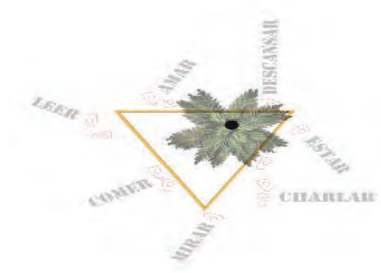
LA METÁFORA DE ESPAÑA

Una línea continua — una pletina metálica y una luz - inscribe el perfil de la GEOGRAFÍA DE ESPAÑA sobre el pavimento pétreo de la plaza, donde se sitúan los centenares de poblaciones limítrofes. En el espacio central, 17 PRISMAS TRIANGULARES DE LUZ y naturaleza conectan la plaza multinivel. Arriba, los 17 triángulos se convierten en puntos de encuentro entorno a bancos perimetrales multiformes y singulares. No hay dos iguales, pero forman un conjunto. Son una metáfora de las 17 COMUNIDADES AUTÓNOMAS que constituyen el Estado, en la proximidad del Palacio del Senado Español.

Una palmera (Washingtonia robusta) señala cada uno de los prismas, sobresaliendo por encima de la canopia del bosque urbano donde se combinan los árboles persistentes, los que se trasplantan y los que se plantan de nuevo. Son como los mástiles que sostienen la nave.

Abajo, la luz y pequeños hilos vegetales resbalan por sus troncos y cualifican la planta -1 y mejoran el aparcamiento inferior. La distribución dispersa y estratégica de los prismas, señala los accesos al metro e incorporar escaleras mecánicas y núcleos de comunicación vertical optimizando y multiplicando los recorridos.

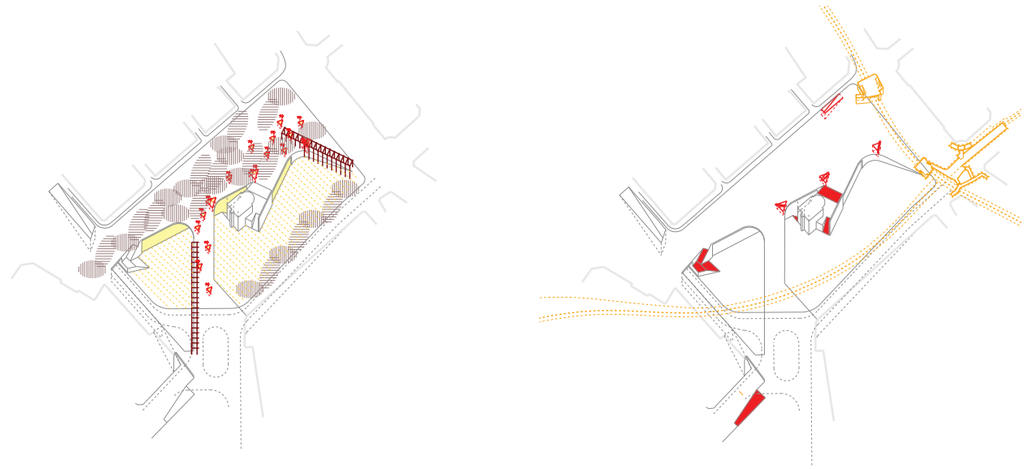




λ [Lambda]

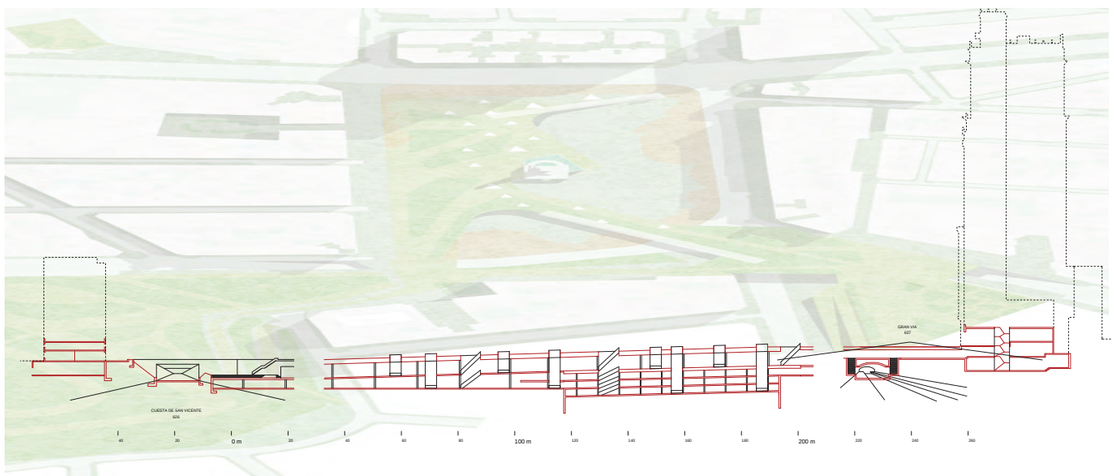
La nueva organización de los tráficos entorno a la Plaza imprime una estructura en forma de λ verde. Es la "longitud de onda" de la movilidad "soft", la que disfruta de las continuidades peatonales e imagina una reducción del tráfico rodado privado que ahorra la construcción de grandes túneles atravesando la plaza.

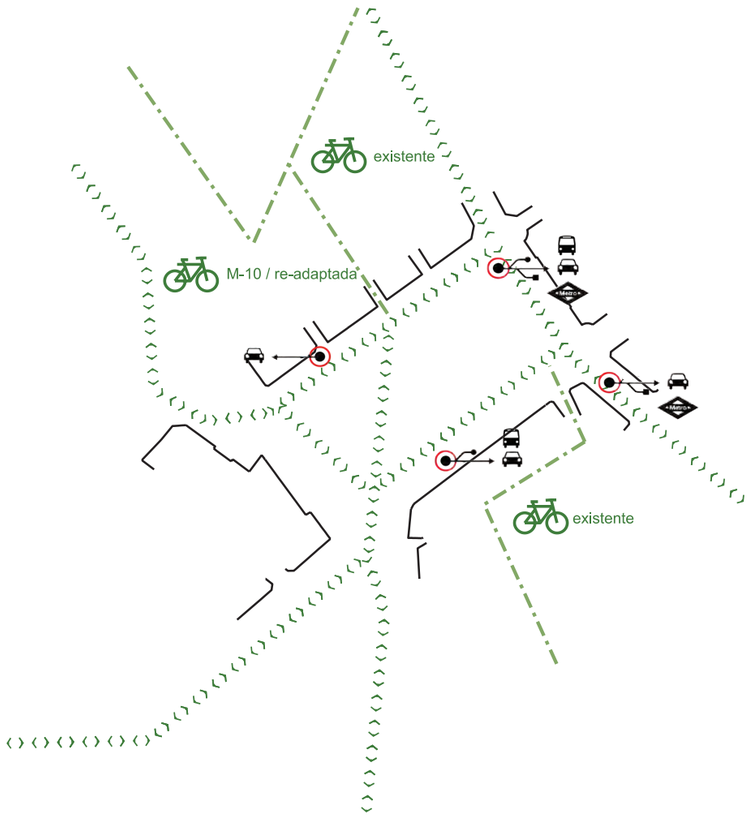
Buscando la continuidad urbana con las zonas colindantes, la plaza restituye las cotas del terreno original en su perímetro sur (barrio Moncloa Aravaca) y remodela la vialidad en este punto. Arriba, una de las patas de la "lambda" se estira para conectar el bosque urbano con los Jardines de Sabatini, en una plataforma verde completamente libre de automóviles. Las trincheras del eje Bailén-Ferraz se reducen, desmontando la cobertura superior y desplazando la única trinchera restante donde ésta es más inocua.



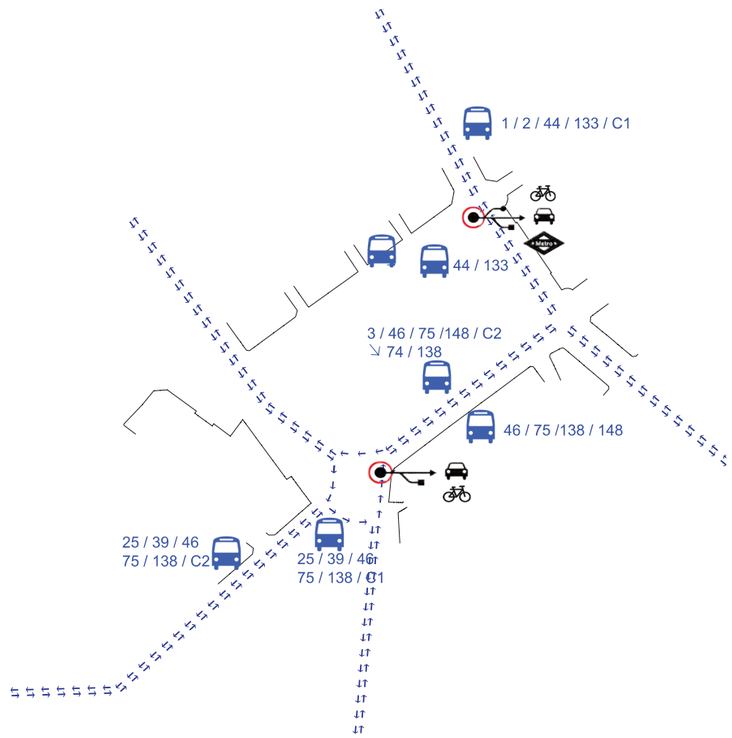
Un zócalo con un programa diverso se infiltra entre las cotas interior e inferior, en un encaje tectónico de planos inclinados y gradas, donde el monumento de Cervantes (en su actual posición) encaja a modo de rótula e hito.

La plaza es ahora un espacio dual: un bosque arbolado y un pavimento vegetal en la cota superior, que conecta con los grandes parques al sur (Campo del Moro, Templo de Debod, etc.); y una plaza abierta, flexible y pavimentada en la cota inferior (de un tamaño superior al de la Puerta del Sol), que permite otro tipo de usos ciudadanos.

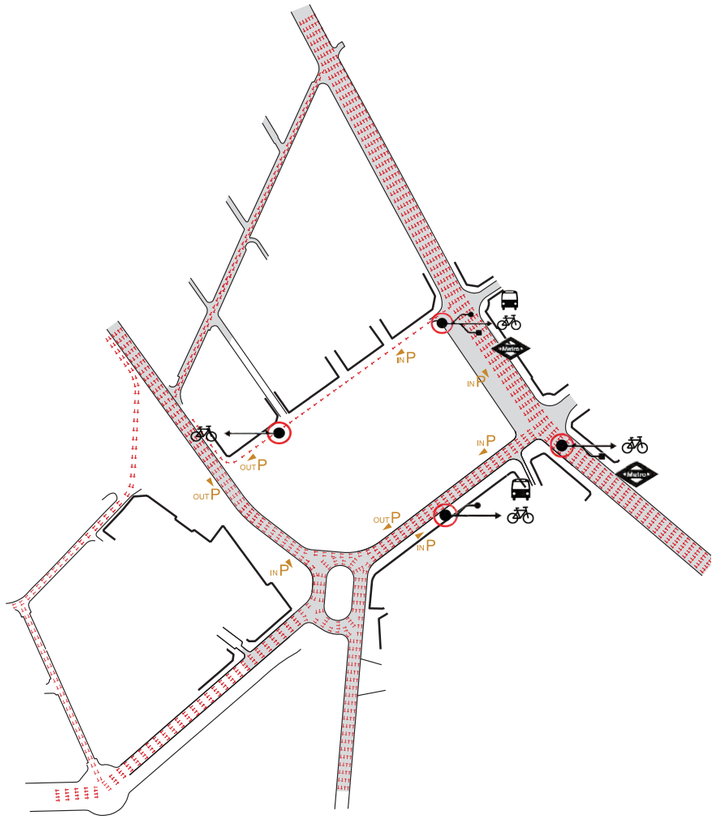




BICIS Y PEATONES | Madrid es aún una ciudad muy poco adaptada a la bicicleta. El entramado de los actuales carriles bici dibuja sólo la vialidad secundaria entorno a la plaza de España. Con el nuevo diseño, los recorridos ciclistas utilizan el vacío de la Plaza de España para conectar de manera franca la efervescencia del centro con la tranquilidad de los parques. A lo largo de estos recorridos se posibilita la intermodalidad con las otras redes de transporte.



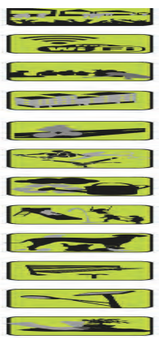
BUSES | Al igual que las bicis, el transporte público en superficie no contaminante debería ganarle espacio al transporte privado. El generoso ancho de las vías actuales permite establecer carriles exclusivos en la Gran Vía y sobre en su eje perpendicular, siempre desde una lógica general de la red metropolitana. La pacificación de la Calle de San Leopoldo aconseja concentrar las líneas de bus sobre el eje Reyes-San Vicente y estudiar un posible funcionamiento complementario con la calle de Ventura Rodríguez. A lo largo de estos recorridos se posibilita la intermodalidad con las otras redes de transporte.



COCHES | Una hipótesis de reducción muy sustancial del tráfico rodado guía esta propuesta, que propone un amplio nudo viario en la misma cota en el extremo sur, en el cruce principal entre Bailén-Ferraz y la Cuesta de San Vicente. Desde este punto podría limitarse el acceso desde la M30 y en cambio, facilitar la salida hacia la circunvalación. El resto de cruces mantendrían la regulación semafórica actual, reduciendo el número de carriles destinados al automóvil privado. A lo largo de estos recorridos se posibilita la intermodalidad con las otras redes de transporte.

Sólo de demostrarse inviable esta solución, el proyecto incorporaría y adaptaría algunos de los túneles de tráfico segregado de las propuestas de octubre de 2014.

UN ESPACIO INCLUSIVO, DINÁMICO, INTERACTIVO Y SOSTENIBLE



Programación de actos efímeros
[a] Implicación de la comunidad en la programación de actos
[b] Festivales y actividades urbanas. Torneos populares y eventos deportivos
[c] Ferias temáticas de gatronomia, libros y coleccionismo bajo las pérgolas

Red social y red WiFi
[a] Creación de app ciudadana: Chat de mejora favoreciendo diálogo
[b] Accesibilidad de la ciudadanía a las nuevas tecnologías
[c] Generación del mapa digital de la plaza y su programación

Programación de los usos de la planta subsuelo
[a] Participación de la ciudadanía en el plan de usos de la planta subsuelo
[b] Adecuación de los accesos a los vestíbulos del transporte público y párquing
[c] Galerías de conexión con los edificios del entorno

Interacción de los edificios que envuelven la plaza
[a] Promoción del arte urbano y embellecimiento de los edificios
[b] Promoción de las actividades en las plantas bajas
[c] Accesibilidad a las terrazas de los edificios

Participación en el diseño del carril bici
[a] Multiplicar los itinerarios desde y hacia la plaza
[b] Efecto contagio del uso de la bicicleta
[c] Intermodalidad con el transporte público [metro / bus]

Espacios de identificación de los distintos colectivos
[a] Espacios adaptados para la práctica de skateboarding, pump track, breakdance.
[b] Espacios para la práctica del arte urbano.
[c] La plaza como lugar común donde convive una amplia diversidad de colectivos

Reutilización del agua de lluvia
[a] Acumulación del agua de las cubiertas de los edificios
[b] Aprovechamiento del drenaje de las zonas pavimentadas
[c] Localización de depósitos de almacenaje de agua en el subsuelo

Espacios adaptados para actividades infantiles
[a] Juegos de agua, construcciones lúdicas, topografías de caucho
[b] Laboratorio creativo de diseño y reciclaje de mobiliario propio. [escuelas de diseño]
[c] Espacios para la educación ambiental de las escuelas públicas

Espacio adaptado para los animales domésticos
[a] Sistemas de control de las aves mediante disposición de nidos
[b] Zonas adaptadas para el recreo de los animales
[c] Campañas de pedagogía contra el abandono y la recogida de excrementos

Creación de mobiliario urbano público
[a] Implicación de la comunidad en su construcción
[b] Diseño básico, adaptable, flexible, diverso y reciclado
[c] Mejor cuidado y mantenimiento

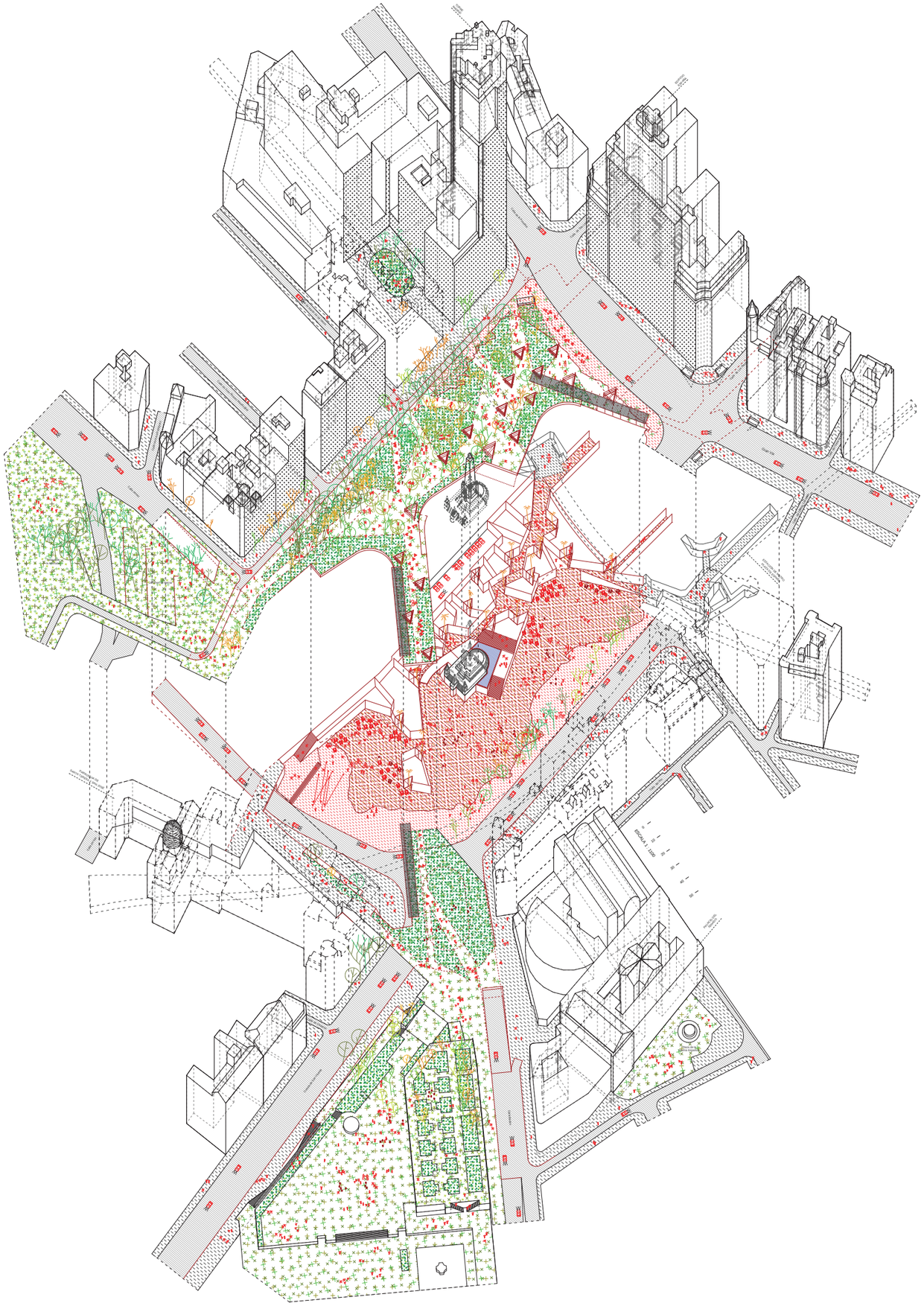
Diseño y posición del alumbrado público
[a] Implicación de la comunidad en su ubicación
[b] Mejora de la sensación de confort y seguridad
[c] Control y definición de su uso nocturno

Creación participativa del bosque urbano
[a] Implicación de la comunidad en su plantación
[b] 'Apadrina un árbol': hacia una mayor identificación
[c] La plaza como un balcón colectivo: espacios para macetas

UN ESPACIO GLO-CAL

La extraordinaria accesibilidad a la plaza (dos líneas de metro, vehículo privado, tangencia con la Gran Vía, etc…) determina el potencial METROPOLITANO de este enclave. Aun así, la progresiva revitalización ciudadana de todo su perímetro, con nuevos vecinos que asentarán aquí su domicilio, alimentará los encuentros entre la escala global y local, esencia de la urbanidad contemporánea.

La plaza será un espacio camaleónico, ADAPTABLE por un lado a las solicitaciones rutinarias, tanto como a las ocasiones excepcionales. Atenta a los usuarios de proximidad, pero también a la oportunidad de eventos y concentraciones colectivas. Un espacio INTERMODAL (metro, bus, automóvil, bici.) donde a la vez es posible estar y descansar. Y arraigar.



UNA APROXIMACIÓN AL PRESUPUESTO

En nivel de complejidad de las infraestructuras urbanas de la plaza no facilita una aproximación certera a los costes derivados de esta propuesta. La estimación se realiza a partir de intervenciones de naturaleza distinta, que pueden ser complementarias en algunos aspectos. La participación de la ciudadanía en la toma de algunas decisiones, el estado actual y detalles técnicos de las preexistencias (arbolado, infraestructuras, aparcamiento. . . .), entre otros muchos aspectos, pueden modificar sustancialmente las partidas que tienen un valor únicamente estimativo.

Espacio urbanizado del bosque urbano: Se trata de preservar la cobertura vegetal existente mediante operaciones de traslado y replantación de las especies. El tratamiento de la superficie combinará pavimentos orgánicos similares a los naturales.

Superficie: 17.600 m2 | Valor unitario: 80 €/m2 | Total: 1,41 M€

Espacio urbanizado con pavimento pétreo: La ampliación y aprovechamiento de la cota inferior supone un incremento de la superficie de plaza urbana. En este caso, se establece un estándar de urbanización elevado, que por compensación, tiene un coste de mantenimiento mínimo.

Superficie: 14.850 m2 | Valor unitario: 180 €/m2 | Total: 2,97 M€

Nivelación de las nuevas rasantes de la Plaza: La superficie interior (pavimento pétreo) se consigue con la nivelación y modificación de rasantes actuales (tierra vegetal pero también parquing). Para ello se plantea una intervención que combina derribo y explanación.

Superficie: 14.850 m2 | Valor unitario: 60 €/m2 | Total: 2,97 M€

Ampliación de la superficie del aparcamiento de vehículos actual: Esta intervención prevé mantener, en el límite de lo posible y razonable, la estructura de pórticos actual (que podría ser puntualmente agujereada). Por lo tanto, se prevé por un lado el refuerzo y por el otro la extensión del uso de aparcamiento hasta el perímetro sur. La gestión de este uso puede contribuir a la viabilidad del resto de las operaciones previstas. Una decisión a estudiar y evaluar a través de un programa participativo, teniendo en cuenta las estrategias generales de la movilidad en la ciudad.

Superficie: 18.500 m2 | Valor unitario: 1.000 €/m2 | Total: 18,5 M€

Obra infraestructural de desmantelamiento y adaptación eje Bailén-Ferraz con los cruces perpendiculares: Consiste en resolver el nudo principal con la Cuesta de San Vicente y el nudo con la calle San Leopoldo, priorizando los flujos peatonales y de bicicletas, superando las barreras actuales. En este sentido, se definen nuevas rasantes del eje longitudinal y se prevé dar continuidad a la plataforma de la cota superior desde el Bosque Urbano a los jardines de Sabatini y de Ferraz al parque del Oeste donde se emplaza el Templo de Debod. Esta intervención incluye también , la construcción de un nuevo giratorio de circulación que resuelva en superficie la movilidad en el cruce principal. Aún siendo una operación notablemente costosa, su presupuesto es poco comparable con el de los túneles ya previstos.

Superficie: 12.900 m2 | Valor unitario: 1.500 €/m2 | Total: 19,4 M€

Obra civil de nueva construcción en el eje Cuesta de San Vicente: El diseño multinivel de la Plaza contempla la ampliación de la losa estructural actual, así como también Esta intervención contempla también el cambio de rasante de dicha calle para poder resolver la movilidad en un nivel distinto al del espacio público de contenido cívico.

Superficie: 6.300 m2 | Valor unitario: 1.500 €/m2 | Total: 9,5 M€

Nuevos espacios plurifuncionales (público-privados) en el subsuelo. El espacio resultante de la construcción del nivel superior de la plaza permite la ocupación de un espacio iluminado por prismas triangulares de luz que a su vez le sirven de acceso. Estos espacios se disponen en continuidad con el vestíbulo de la estación de metro. La concreción del plan de usos de estos espacios será sometido a la opinión de la ciudadanía para poder valorar si su aprovechamiento permite facilitar la viabilidad del resto de operaciones.

Superficie: 7.000 m2 | Valor unitario: 2.100 €/m2 | Total: 14,7 M€