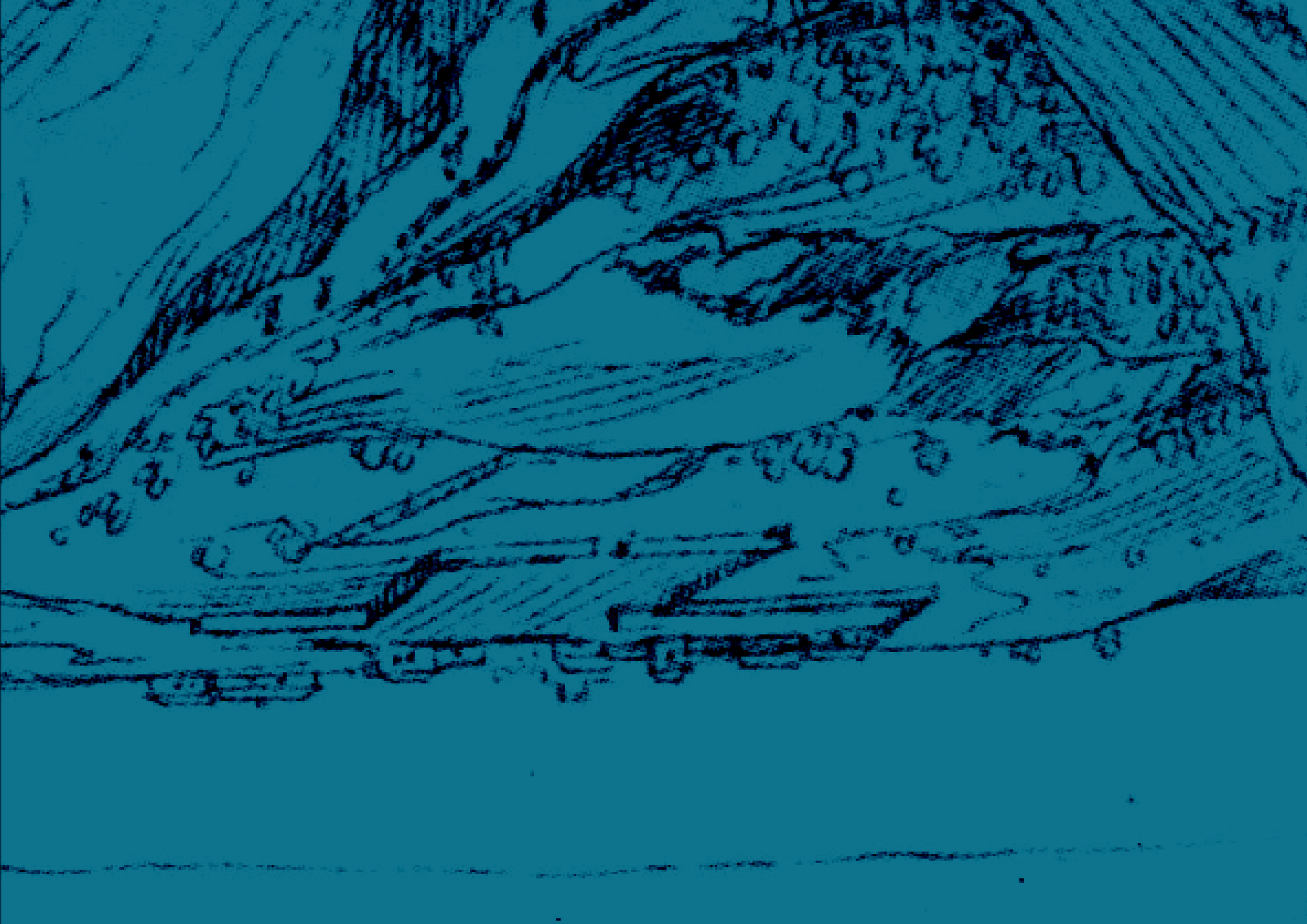
EL PASEO DE LA CORNISA

Y SU SISTEMA DE PARQUES



1

LA CORNISA DE MADRID

UNA VISIÓN PARA EL ENTORNO DE LA PLAZA DE ESPAÑA

LA CORNISA DE MADRID

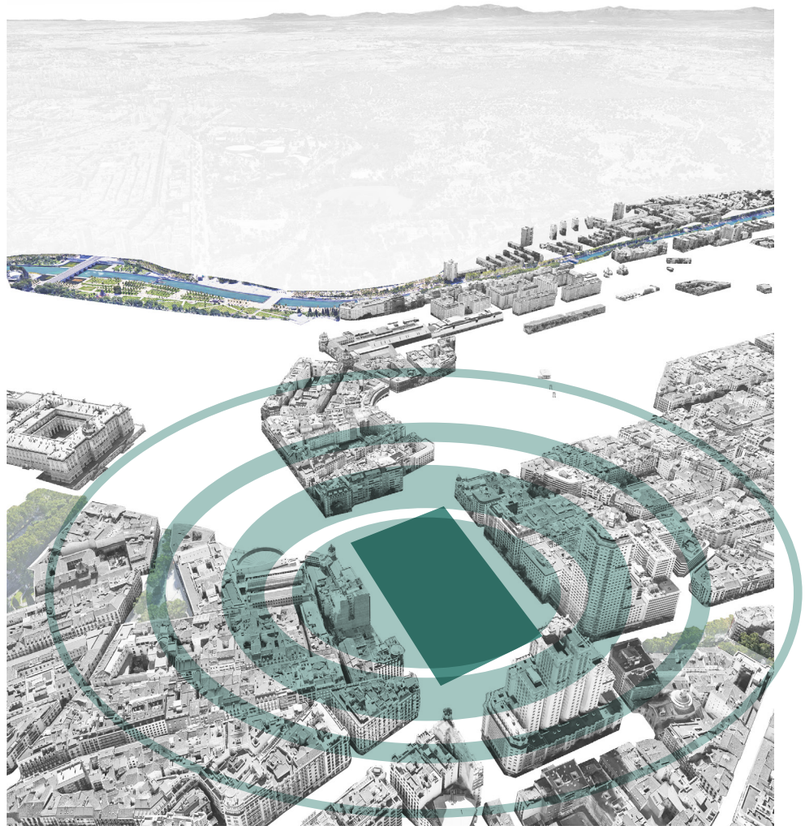


Desde su posición dominante, la cornisa de Madrid representa una de las imágenes históricas más emblemáticas del paisaje de la ribera del río Manzanares y una de las más representadas por dibujantes, pintores y fotógrafos. Esta situación privilegiada sobre la cuenca del río y el territorio oeste de la ciudad explica su importancia en la historia de la creación de la ciudad y de su desarrollo urbano.

Este borde topográfico de la ciudad ha perdido su valor con el paso del tiempo hasta convertirse en un espacio invadido por el vehículo privado. ¿Cómo reconquistar este espacio para que vuelva a pertenecer a los ciudadanos y dotarle de un renovado valor urbano y paisajístico?

Para poder imaginar el futuro de la Plaza de España es necesario entender el paisaje de su entorno amplio y las trazas que la historia ha dejado en él.





LAS TRAZAS DE LA HISTORIA

UNA TOPOGRAFÍA LIGADA AL PAISAJE MADRILEÑO

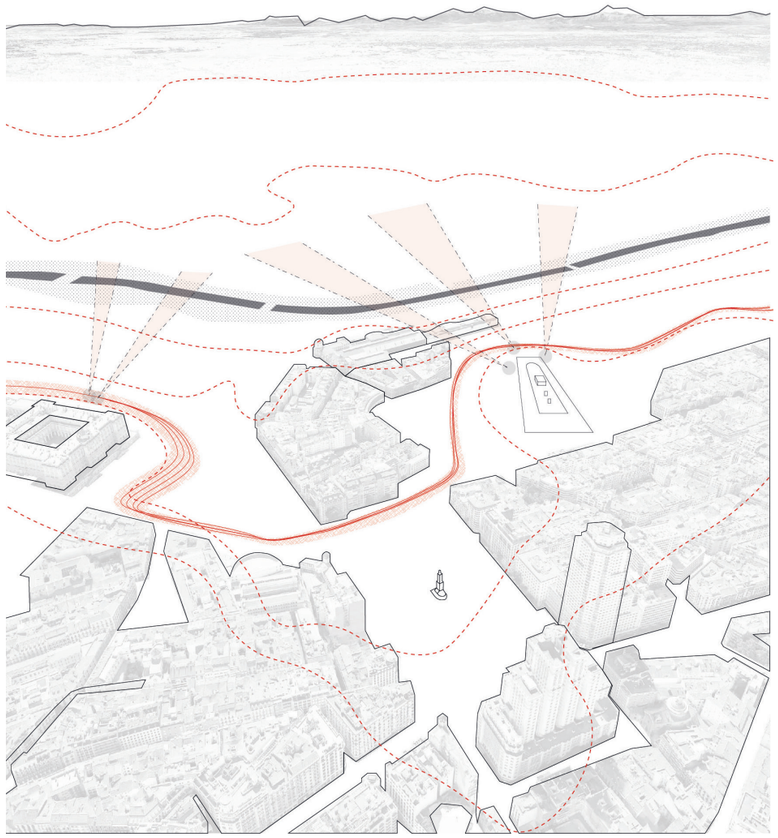
La línea de la cornisa recorre todo el entorno de la Plaza de España ligando topográficamente los diferentes lugares que atraviesa. A través de su recorrido se puede disfrutar de vistas panorámicas del Manzanares, del vasto paisaje de la Casa de Campo y del horizonte lejano.

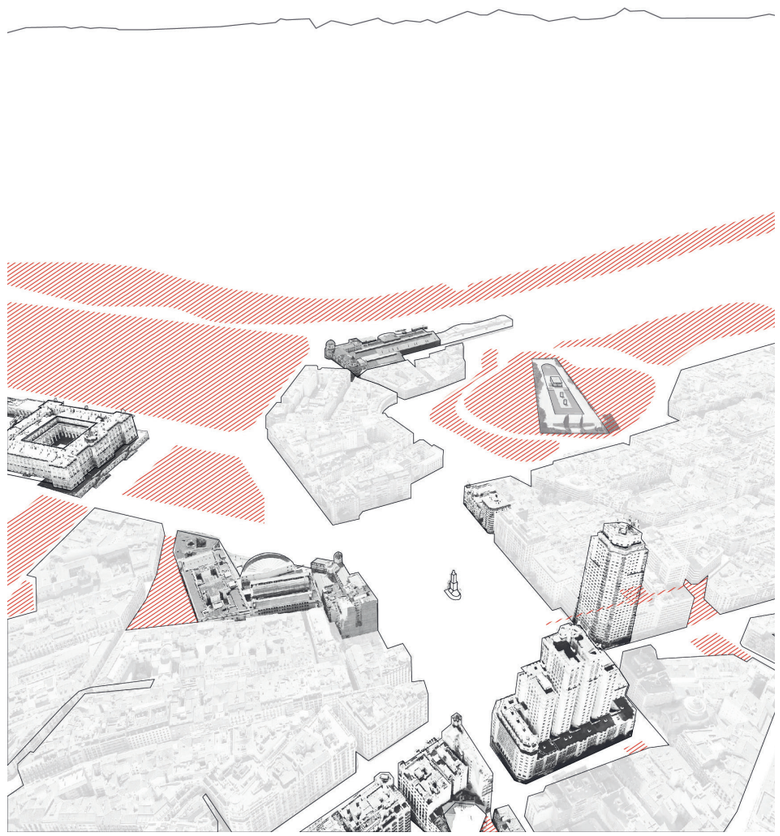
UNA RIQUEZA DE ESPACIOS PUBLICOS Y ELEMENTOS PATRIMONIALES

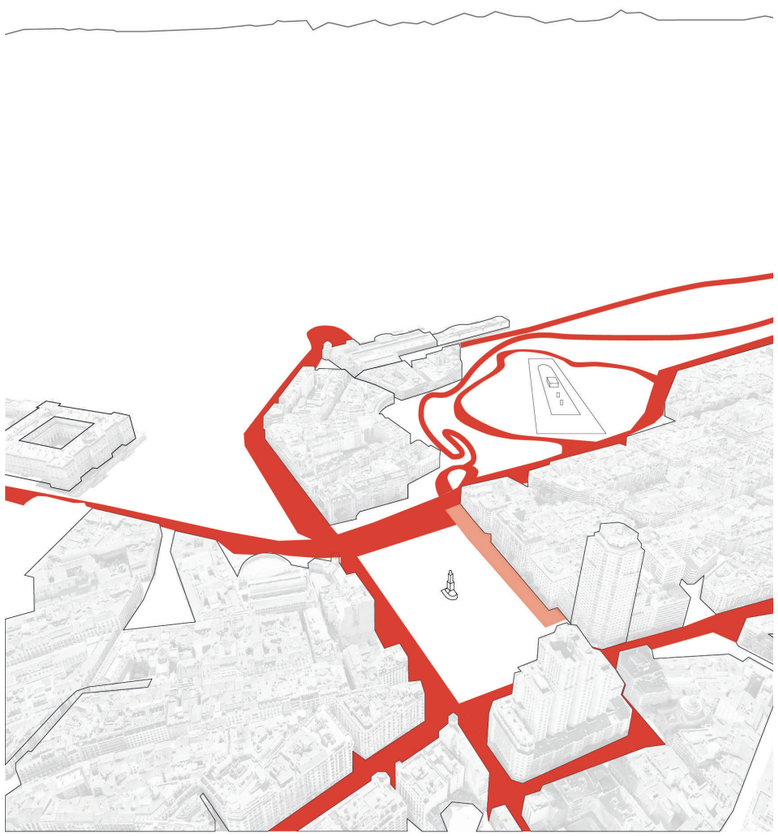
Varios son los espacios públicos y edificios históricos que se encuentran hoy en día desconectados los unos de los otros. La herencia de la historia ofrece a la ciudad una enorme calidad patrimonial por medio de sus jardines históricos, sus espacios y ejes urbanos y sus edificios con un largo pasado. Algunos ejemplos son, el Campo del Moro, el Palacio Real, la Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, la Compañía Asturiana de Minas, el Edificio España, el Templo de Debod, el Parque de Oriente, entre otros.

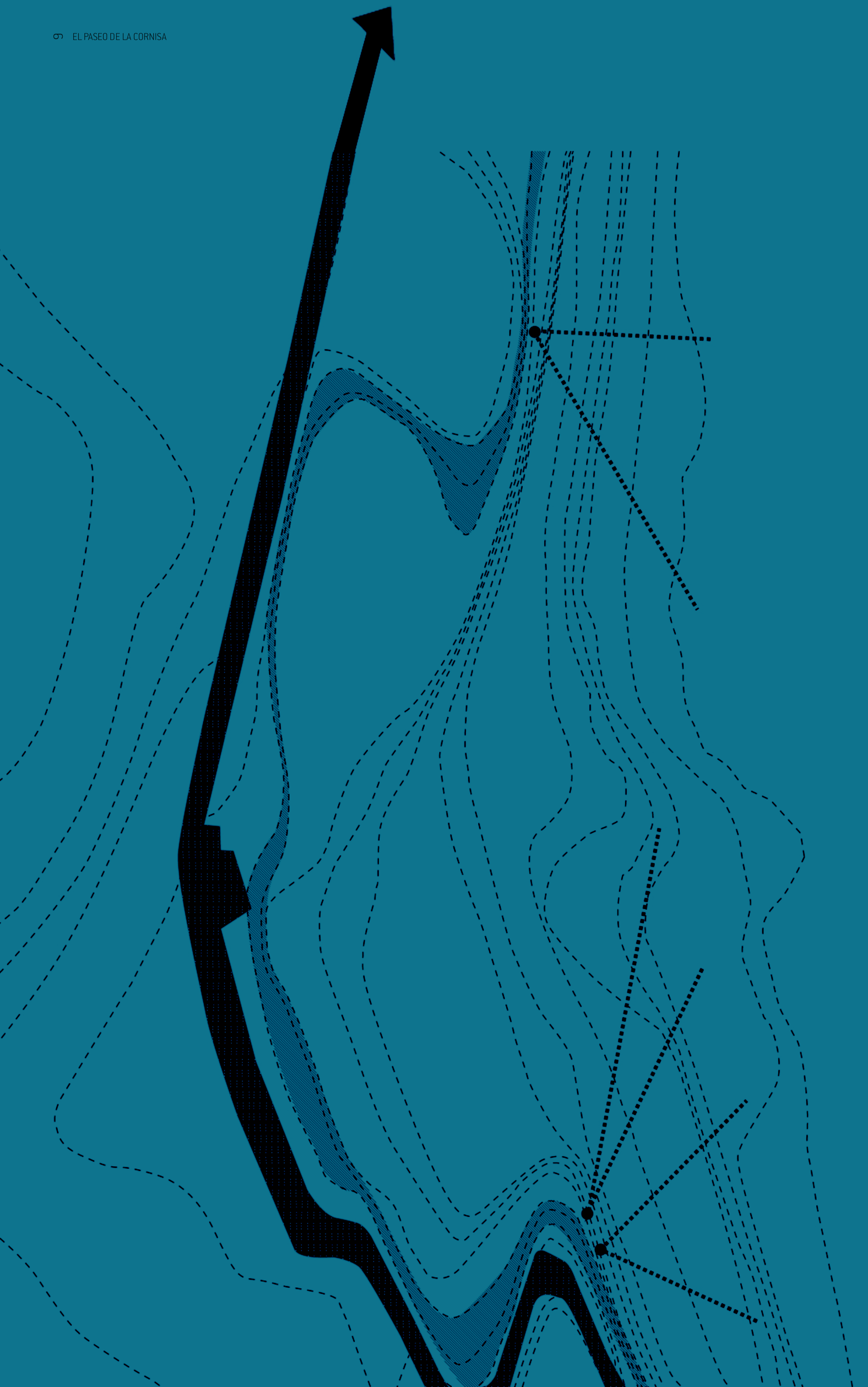
UNA ESTRUCTURA URBANA FRAGMENTADA POR LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

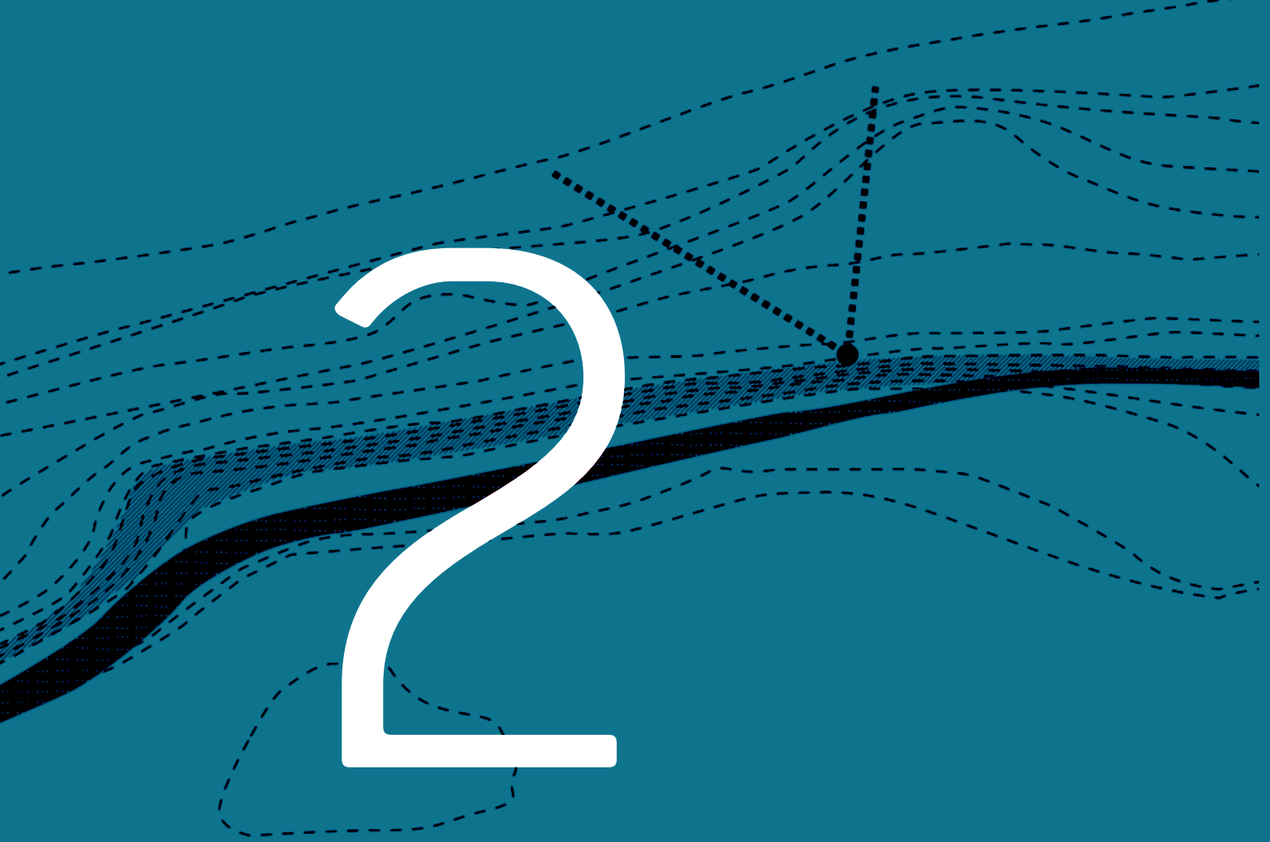
La historia también nos lega unas infraestructuras viarias desproporcionadas, pensadas para el vehículo privado sin ninguna reflexión en torno al peatón, la bici o el transporte público. Infraestructuras que ocupan y fragmentan el espacio público, un gran potencial para la ciudad.











2

EL PASEO DE LA CORNISA

UN NUEVO ESPACIO PARA LA CIUDAD

TRES EJES, TRES PAYSAJES

Tres son los ejes que estructuran el borde topográfico de Madrid. Tres naturalezas distintas y complementarias. Tres vínculos con los ciudadanos y con la ciudad.

EJE FLUVIAL

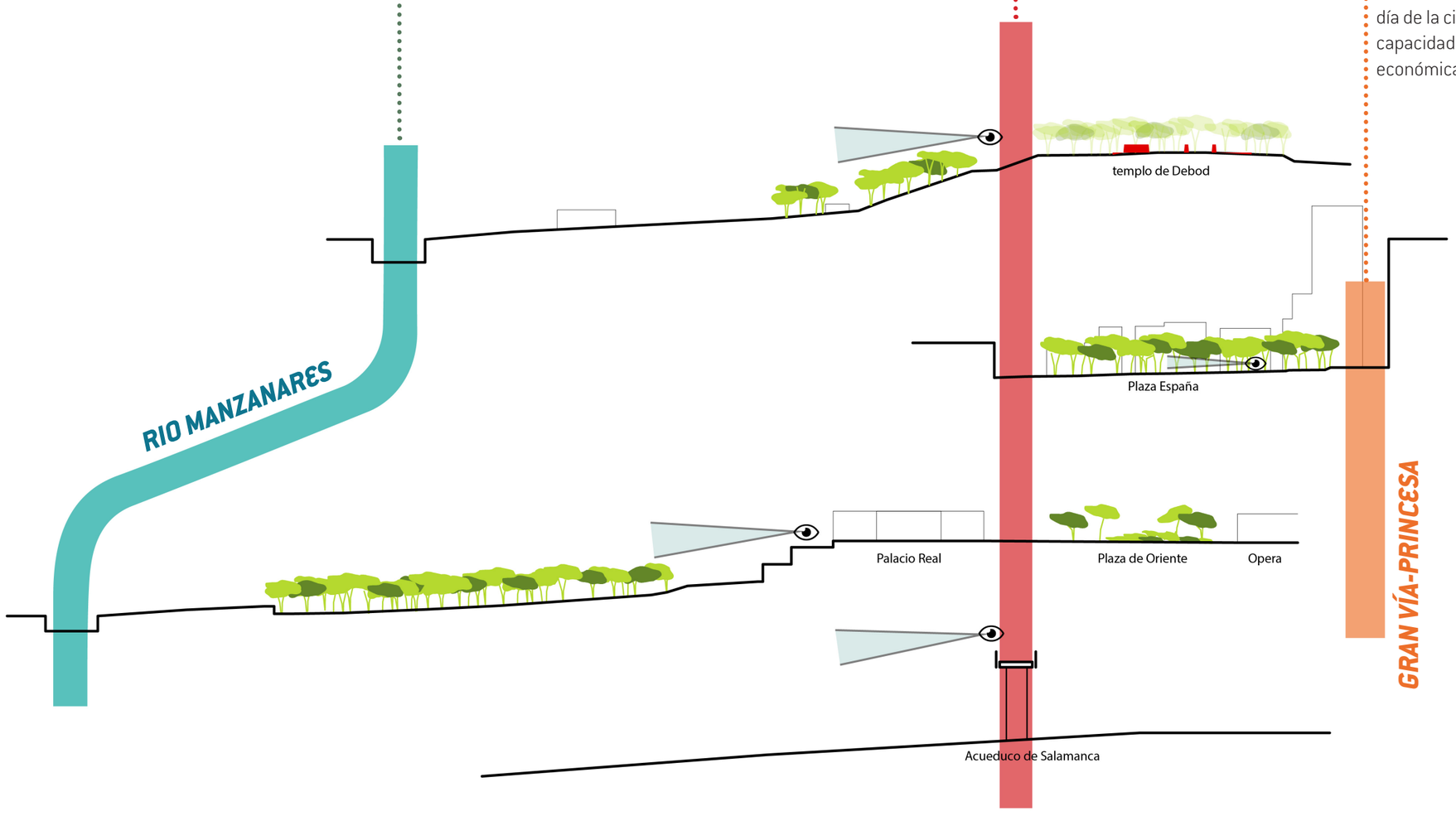
hilo conductor de la dimensión paisajística y conexión ecológica de los espacios naturales de la región. Lugar de vínculo directo entre las personas y el agua, entre ciudad y paisaje.

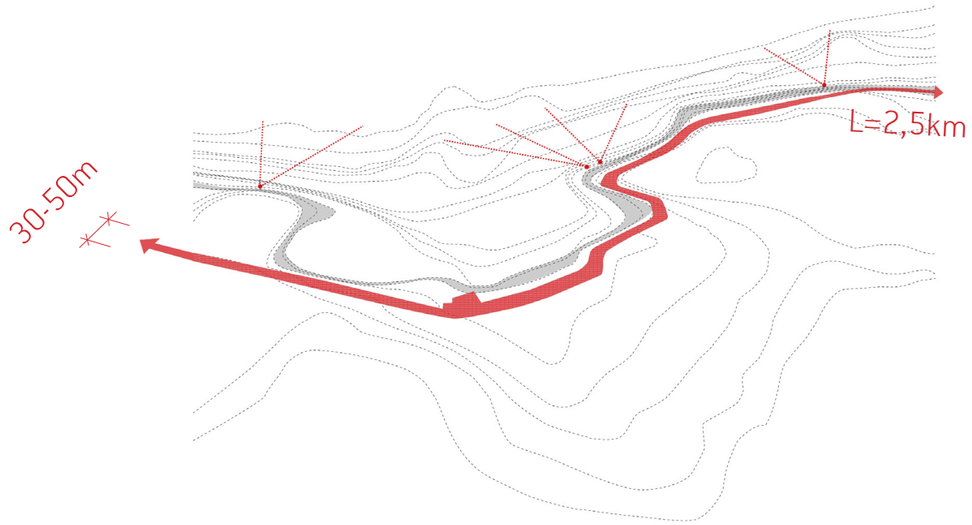
EJE TOPOGRÁFICO

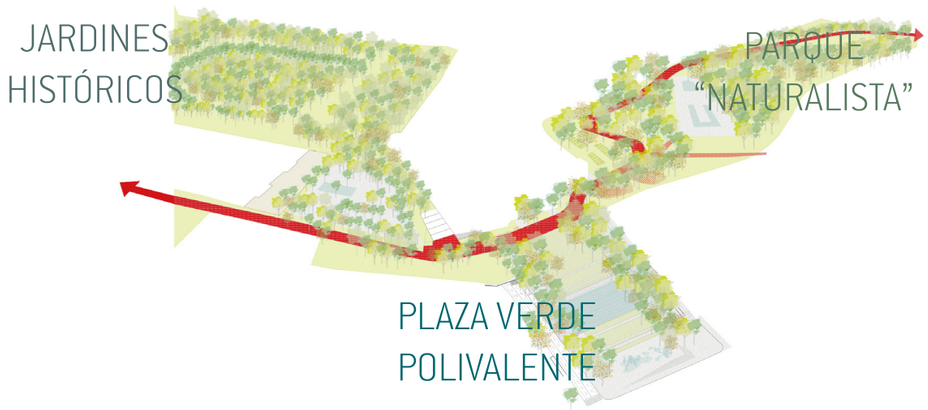
Borde natural de la meseta, de carácter híbrido e invadido por el vehículo privado. Túneles, rampas y grandes espacios destinados al estacionamiento actúan de barreras físicas y visuales seccionando el espacio libre en una multitud de piezas inconexas.

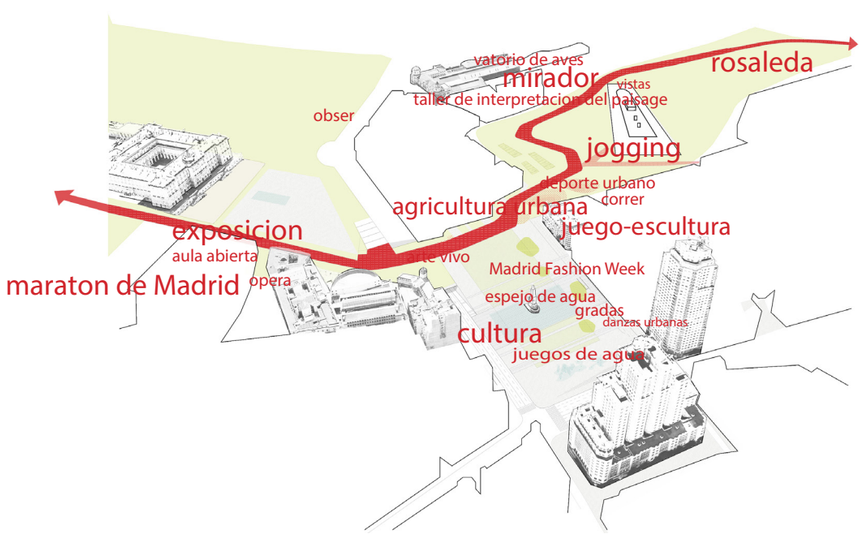
EJE URBANO

El eje urbano, arteria histórica y simbólica, portadora de la vida urbana, la cultura y la modernidad. Esencial en la actividad del día a día de la ciudad con una gran capacidad de activación social y económica.









EL PASEO DE LA CORNISA ...

La peatonalización de la calle Bailén, gracias a la prolongación del túnel más allá de la Plaza de España, permite la creación del nuevo Paseo de la Cornisa de Madrid. Se trata de un nuevo espacio verde de 2,5km de largo y entre 30 y 50m de ancho que recorre el espacio liberado tras la supresión de aparcamientos e infraestructuras exclusivamente destinados al vehículo privado.

Su función es doble: por un lado, actúa de pieza de unión entre los espacios olvidados e inconexos del entorno del Templo de Debod, la Plaza España y los Jardines de Sabatini y del Campo del Moro, y por otro lado, valoriza todos estos espacios actualmente sin actividad o inaccesibles.

... Y SU SISTEMA DE PARQUES

El Paseo se convierte en un nuevo eje vertebrador de un sistema ampliado de parques urbanos de una doble escala: de barrio y metropolitana. Este sistema de parques lo forman:

LOS JARDINES HISTÓRICOS, intimistas y cerrados sobre sí mismos, se conectan a la ciudad a través del Paseo y se abren hacia la Cuesta San Vicente, que recupera una escala humana tras una disminución importante del tráfico rodado.

LA PLAZA VERDE POLIVALENTE, un espacio libre multifuncional que se extiende en sus límites hasta entrar en contacto con la ciudad. Su carácter híbrido entre mineral y vegetal, sol y sombra, íntimo y extrovertido, confiere un valor añadido al espacio y permite una verdadera libertad programática.

EL PARQUE “NATURALISTA”, la supresión de grandes superficies de aparcamiento permite al Paseo recorrer el borde de la Cornisa para animarla y amplificar su dimensión ecológica.

EL SUELO ACTIVO

Una vez el suelo queda liberado del tráfico, el espacio público se vuelve disponible: vecinos, visitantes, artistas, deportistas, amantes de la naturaleza, mayores, pequeños, estudiantes, paseantes,... se apropian del espacio y lo disfrutan día a día a lo largo de todo el año. Una nueva programación a escala de barrio, a escala de ciudad y a escala metropolitana hecha a medida por los propios usuarios convertirá la cornisa de Madrid en un espacio activo y atractivo.

jogging

respirar

en el jardin

panoramica

juegos urbanos

observatorio de aves

mirador

vistas

ler de interpretacion del paisage

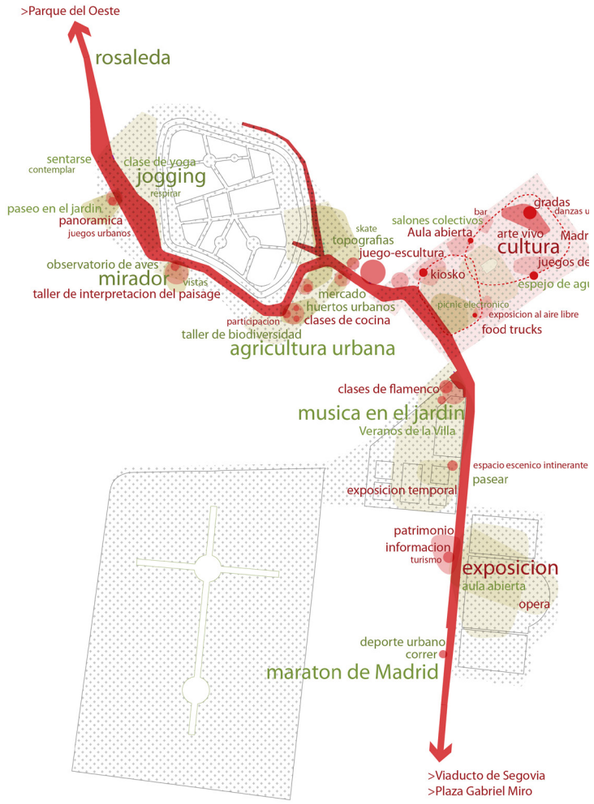
participacion

taller de biodiversidad

agricultura

3 LOS ELEMENTOS DE PROYECTO

UNA PROGRAMACIÓN HECHA A MEDIDA



UN ECOSISTEMA AL SERVICIO DEL CONFORT CLIMÁTICO



UN NUEVO PARADIGMA DE MOVILIDAD



0 50 100 250 N



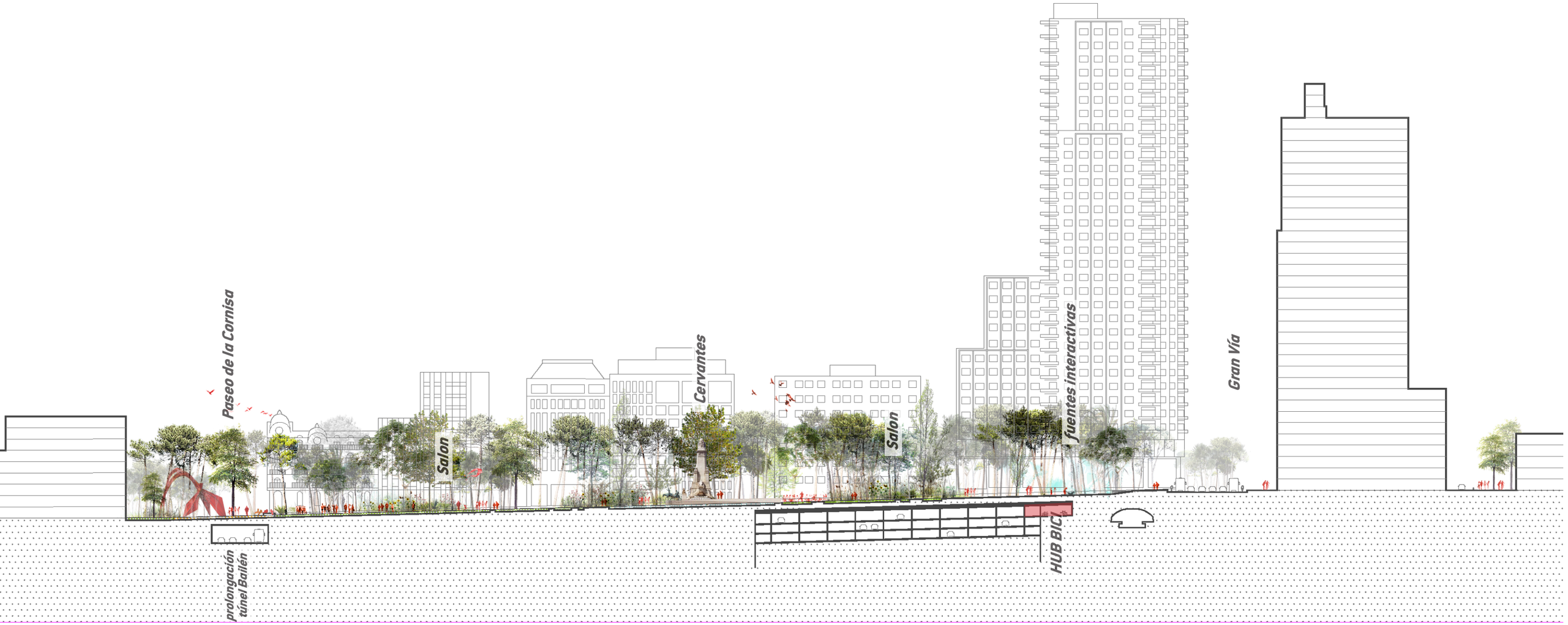
PLANTA GENERAL

0 25 50 100



PLANTA GENERAL - escala 1/1000


Plaza Emilio Jiménez
Salones
Gradas
Fuente interactiva
Plaza Verde Polivalente
Salones
Espejo de agua
ornisa

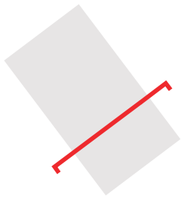

Paseo de la Cornisa
Salon
Cervantes
Salon
fuentes interactivas
Gran Vía
prolongación túnel Bailén
HUB BiCi

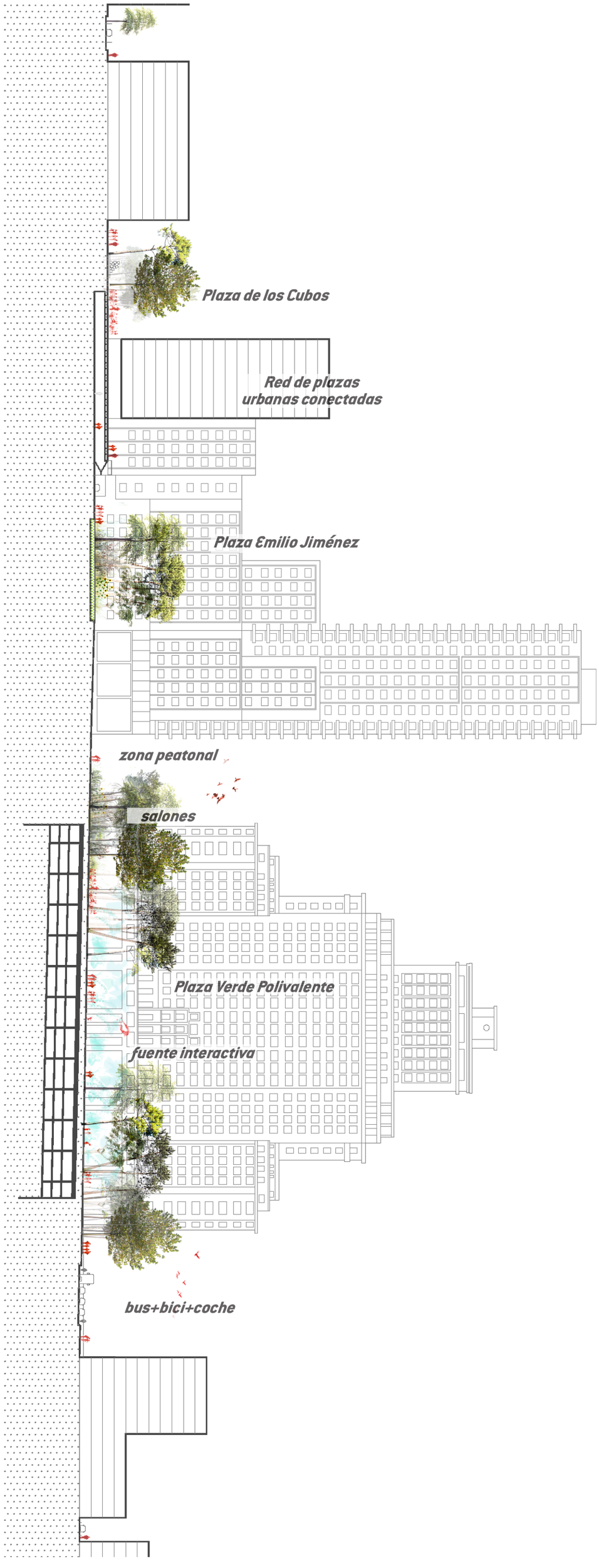
0 5 15 30

N

0 5 15 30

N

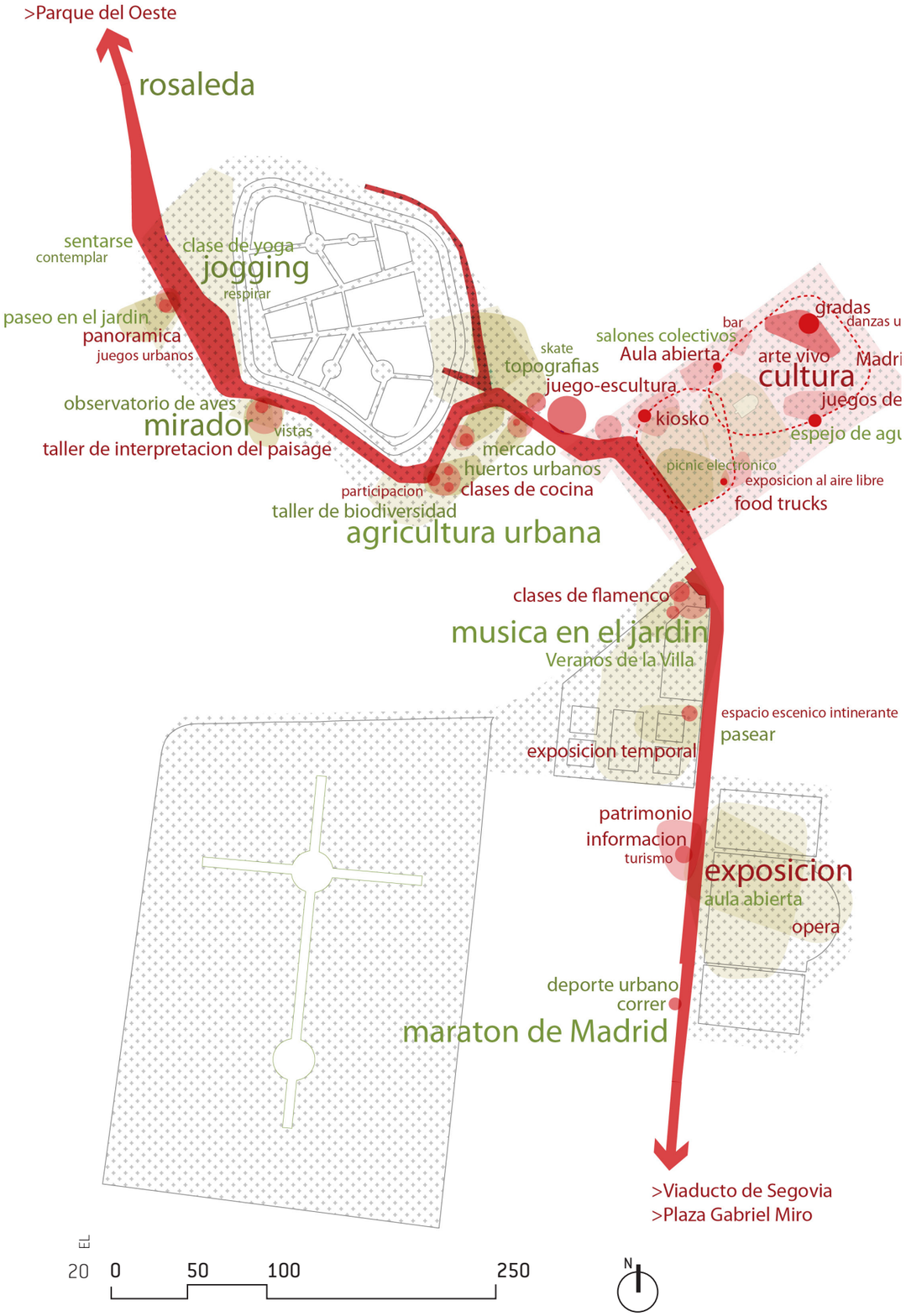



Plaza de los Cubos
Red de plazas
urbanas conectadas
Plaza Emilio Jiménez
zona peatonal
salones
Plaza Verde Polivalente
fuente interactiva
bus+bici+coche



Vista de la nueva Plaza de España desde el Paseo de la Cornisa.

Un nuevo espacio polivalente, verde, confortable, animado y en continuidad con el sistema de parques urbanos de la Cornisa de Madrid.



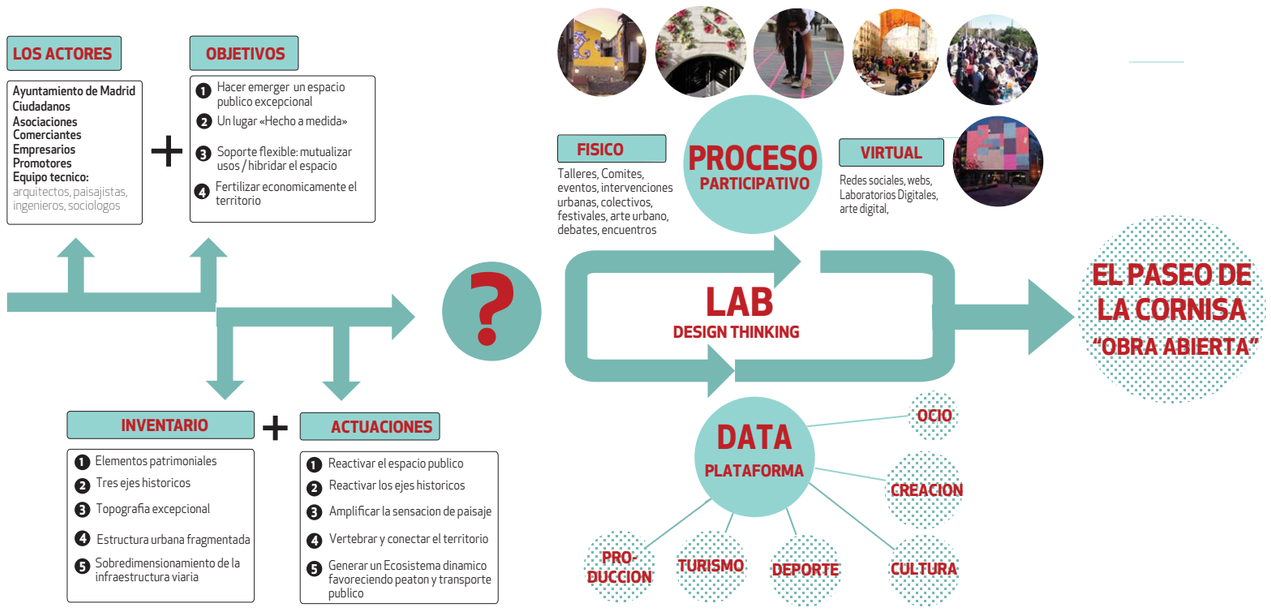
UNA PROGRAMACIÓN HECHA A MEDIDA

Es necesario construir una programación pensada por y para los usuarios del parque, un traje a medida fruto de un trabajo conjunto por medio de un proceso participativo: « Design Thinking »

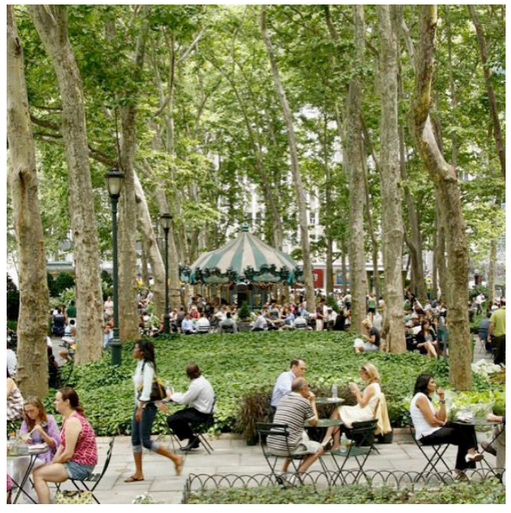
La reactivación de la ciudad no es un proceso lineal, sino más bien, un sistema de conexiones entre procesos creativos diferentes, dar forma a un proceso participativo durante la fabricación del proyecto, su construcción y su evolución a lo largo del tiempo, tanto de forma física a través de talleres, workshops, intervenciones urbanas, festivales etc., como virtual mediante laboratorios digitales en las redes sociales.

Además, las actividades deben estar adaptadas a cada espacio e impregnarse del espíritu del lugar, de su ambiente. El Paseo permite los desplazamientos en bici o a pie y tiene asociados, en su parte más urbana, deportes urbanos –maratón, skate, patinaje, jogging–, exposiciones y juegos utilizando los desniveles y la topografía. Cuando el paseo entra en contacto con la colina del templo de Debod las vistas se abren al caminante con balcones y miradores, así como una programación en torno a la ecología: observación de aves, recorridos botánicos, huertos urbanos y un aula de talleres de cocina biológica.

La Plaza de España se convierte en un gran espacio disponible, flexible y reactivo destinado a cultivar la mente. Un espacio diáfano, abierto y social capaz de evolucionar a lo largo del tiempo y donde un sinfín de usos en torno a la cultura y al espectáculo son posibles. A imagen y semejanza de Bryant Park, la plaza se convierte en un espacio vivo y cambiante a lo largo del día y de las estaciones, un verdadero catalizador de vida urbana.



BRYANT PARK - MODELO DE “PLAZA-PARQUE” POLIVALENTE Y FLEXIBLE

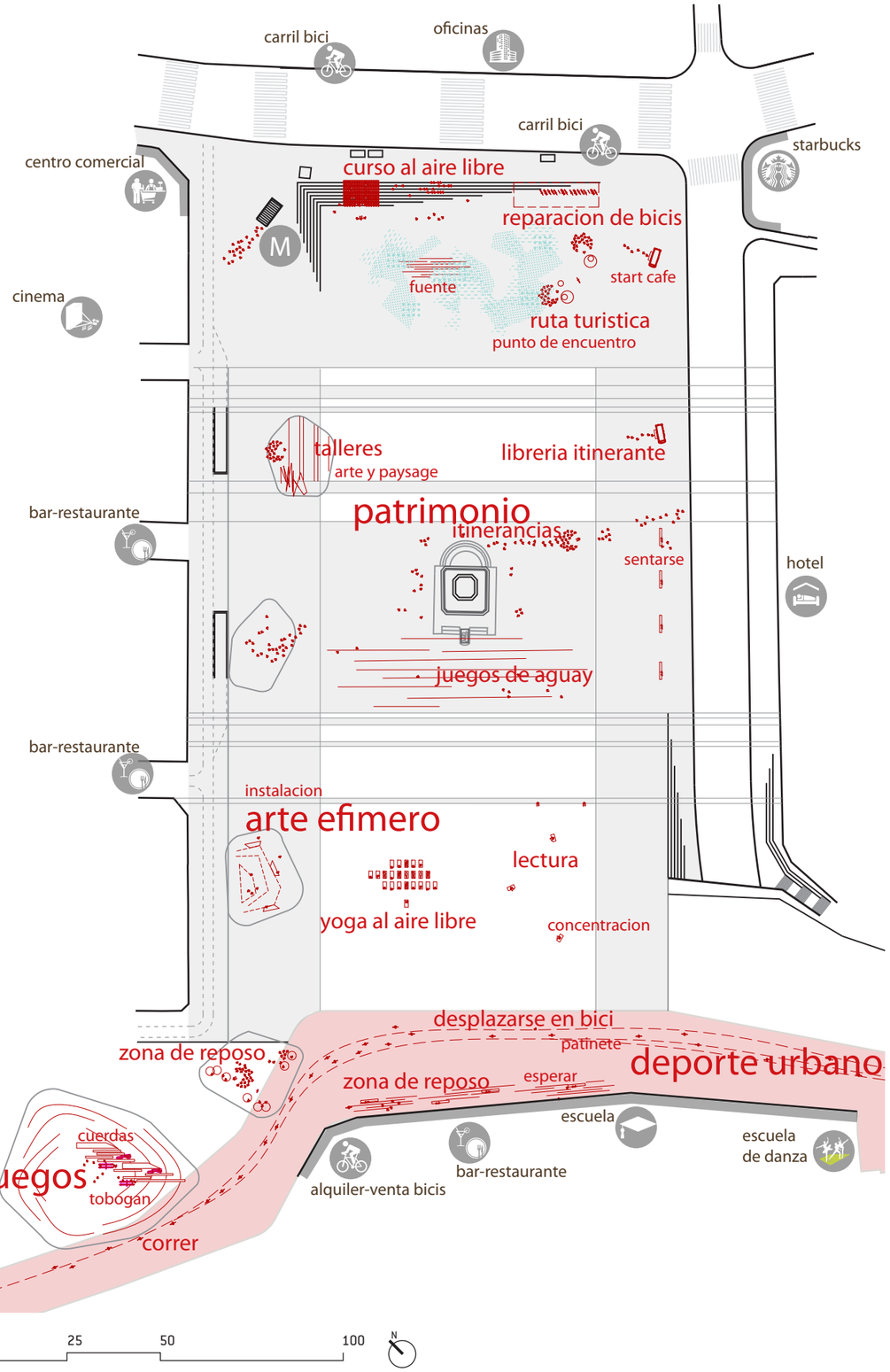





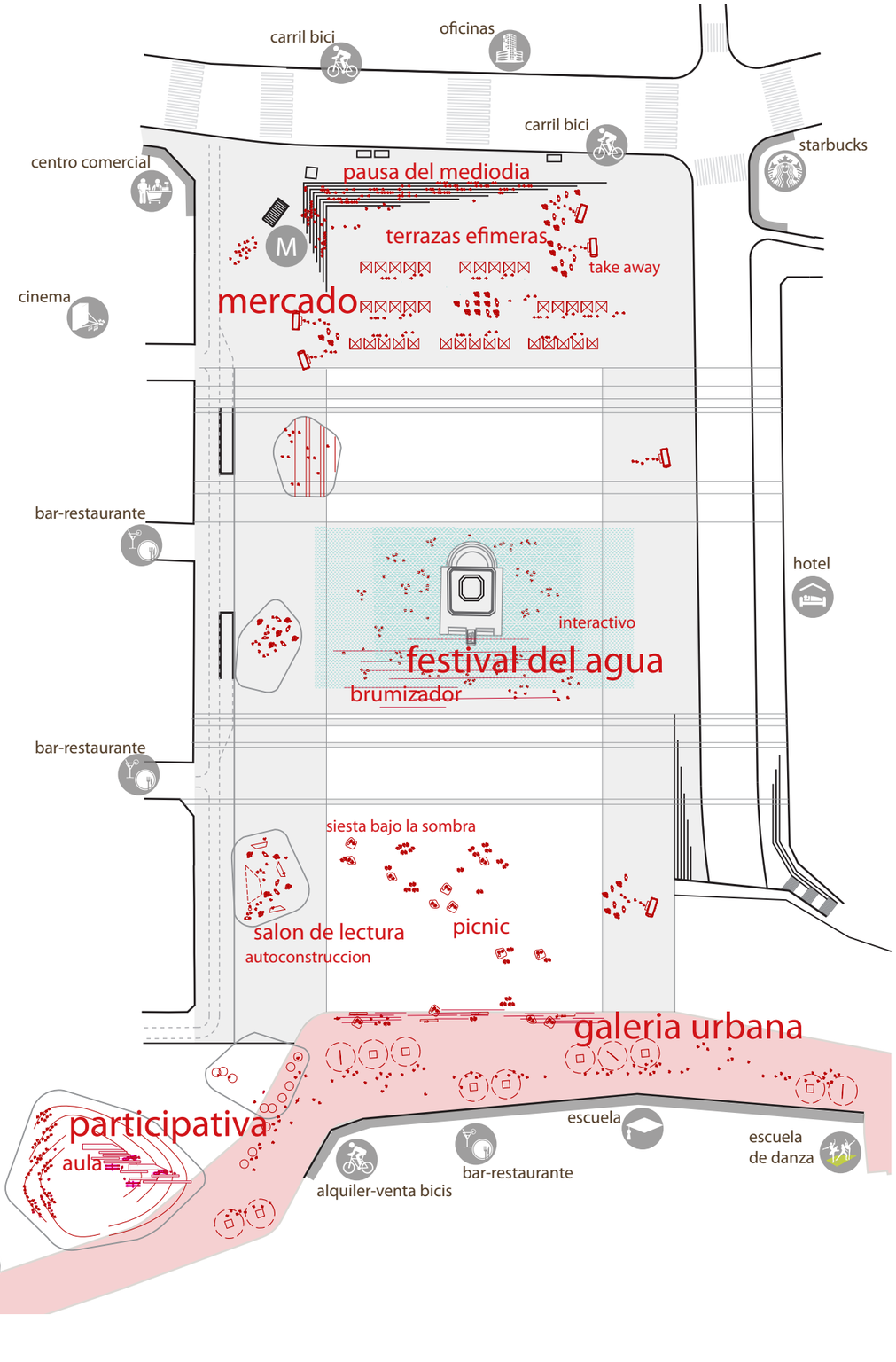




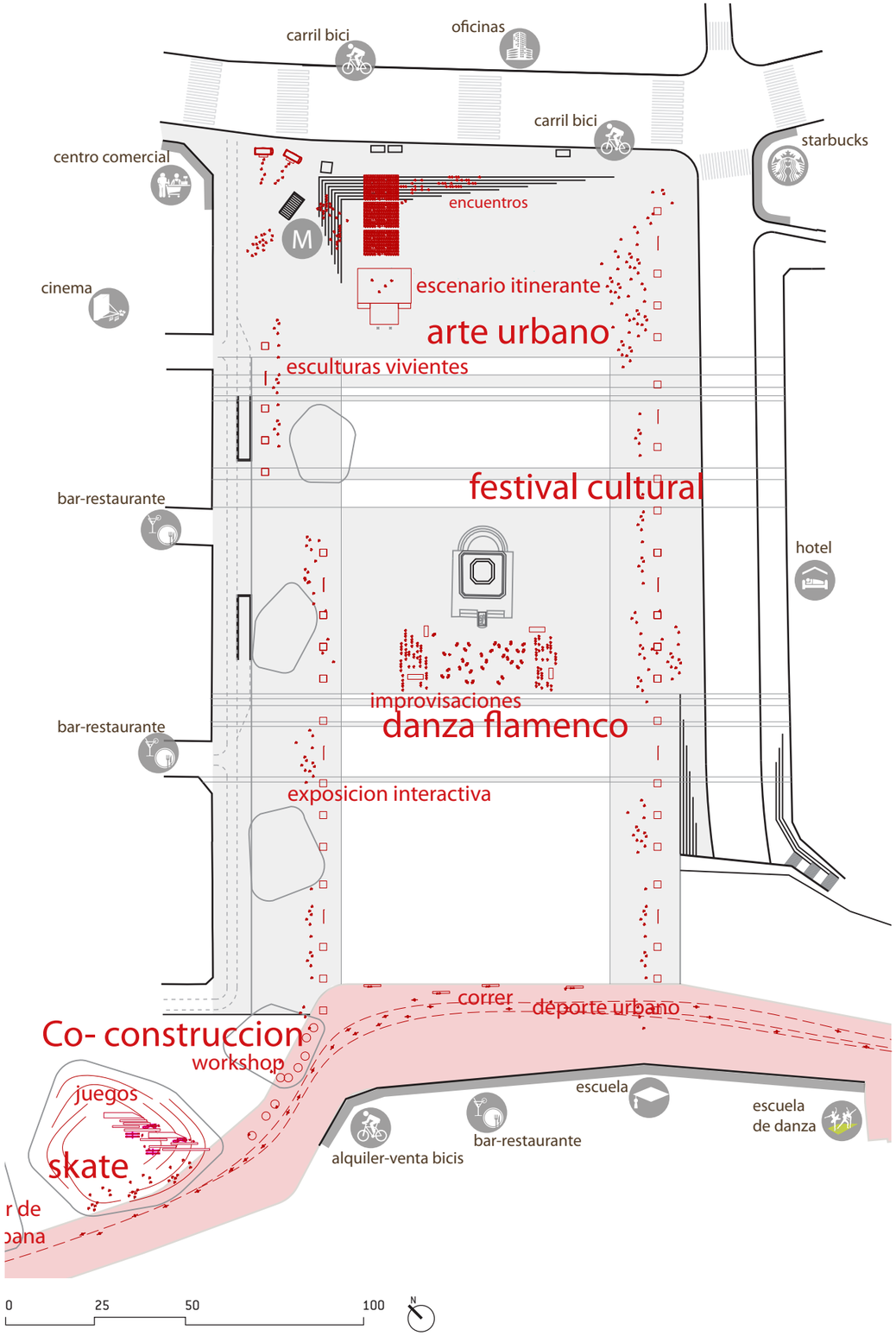
MAÑANA



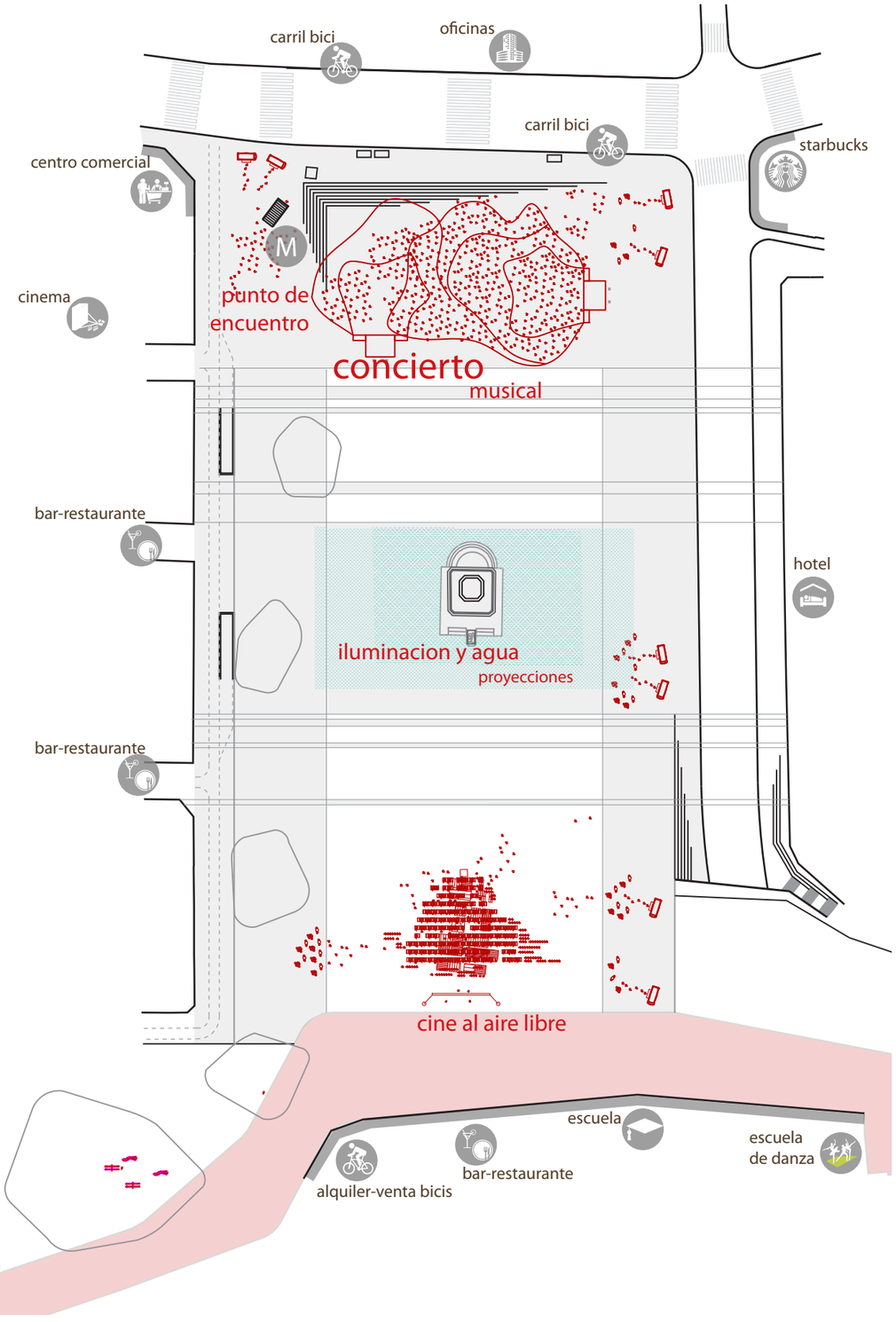
MEDIODÍA



TARDE


carril bici
oficinas
carril bici
centro comercial
starbucks
encuentros
cinema
escenario itinerante
arte urbano
esculturas vivientes
festival cultural
bar-restaurante
hotel
improvisaciones
danza flamenco
exposicion interactiva
correr
deporte urbano
Co- construccion
workshop
juegos
skate
escuela
escuela
de danza
bar-restaurante
alquiler-venta bicis
0
25
50
100
N

NOCHE


carril bici
oficinas
carril bici
centro comercial
starbucks
cinema
punto de
encuentro
concierto
musical
bar-restaurante
hotel
iluminacion y agua
proyecciones
cine al aire libre
escuela
escuela
de danza
bar-restaurante
alquiler-venta bicis



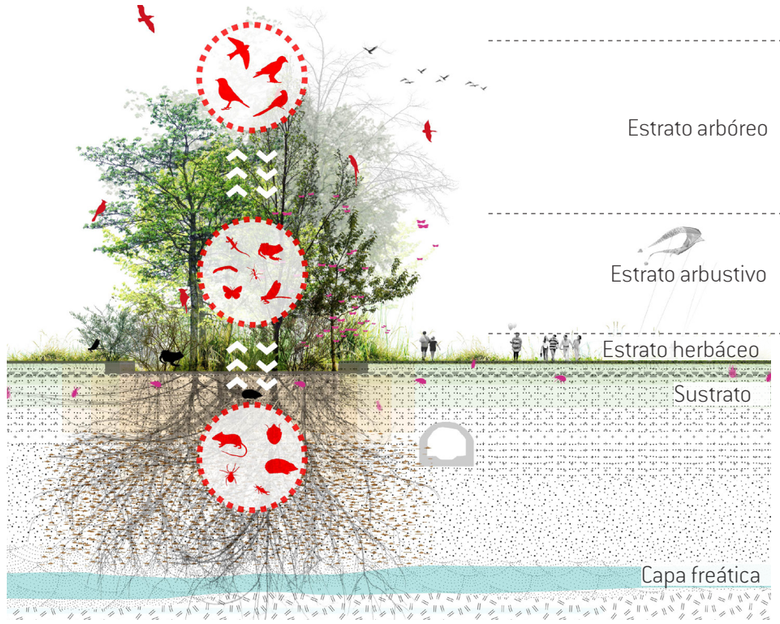
UN ECOSISTEMA AL SERVICIO DEL CONFORT CLIMÁTICO

La cuestión del confort climático se presenta como temática fundamental en la concepción del proyecto. El sistema de parques asociado al eje verde pone en marcha un verdadero ecosistema vegetal. El sustrato, el suelo vegetal permeable y la estructura arbórea favorecen los intercambios hídricos y proporcionan sombra o abrigo contra los vientos fríos actuando como reguladores naturales de la temperatura.

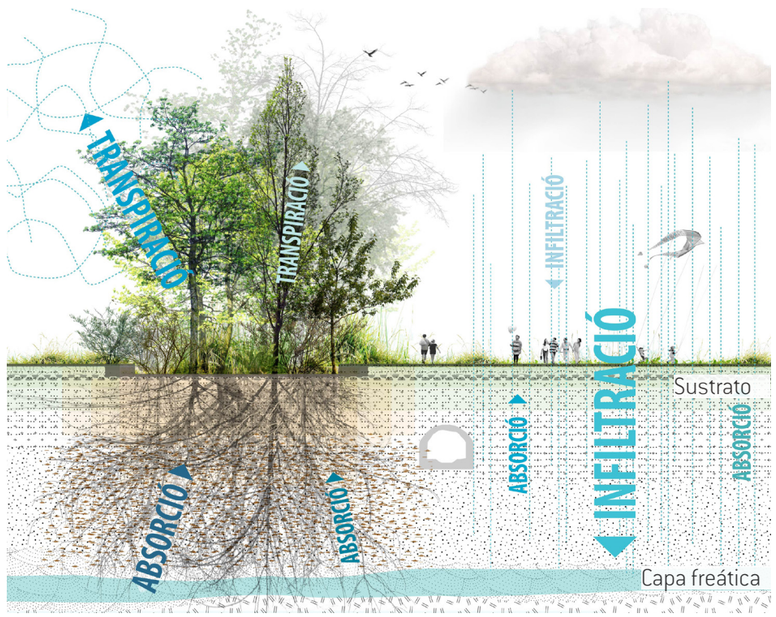
Dispositivos como el espejo de agua, fuentes interactivas y fuentes públicas atenúan las altas temperaturas en verano y permiten a los usuarios de se refrescar amplificando el sistema natural de confort climático.

La estructura arbórea es el elemento fundamental del ecosistema. La estructura existente se renueva (sustituyendo los pies enfermos o dañados) y se amplía para crear una verdadera continuidad ecológica. Nuevos árboles en su mayoría autóctonos y adaptados al clima local refuerzan la vegetación existente y la densifican, sobre todo en el nuevo paseo, para crear una conexión a pequeña escala entre los tres parques urbanos y a gran escala con los corredores ecológicos regionales. Esta estructura arbórea densa se reparte en diferentes estratos, más altos o más bajos, que superpuestos los unos a los otros permiten a la fauna urbana desplazarse en vertical y horizontal creando un verdadero ecosistema de gran riqueza biológica y vegetal.

Una gran parte del suelo es permeable y verde para favorecer la infiltración directa en el subsuelo y reducir el efecto de isla de calor por medio de la evapotranspiración. Este suporte vegetal permite de tumbarse, sentarse, hacer pic-nic entre otras actividades propias de un parque urbano. Finalmente los salones, jardines íntimos dedicados a la calma y el reposo, dan un toque de color, de variedad y de textura al paisaje de la plaza.



LA ESTRATIFICACIÓN DE LA VEGETACIÓN PERMITE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LA FAUNA AMPLIFICANDO LA BIODIVERSIDAD EN EL ENTORNO URBANO



LA UTILIZACIÓN DE UN MÁXIMO DE SUPERFICIES PERMEABLES Y DE MECANISMOS DE INFILTRACIÓN PERMITE LOS INTERCAMBIOS NATURALES



EL SISTEMA DE PARQUES DE LA CORNISA DE MADRID SE INSCRIBE EN LA RED DE CORREDORES ECOLÓGICOS DEL ÁREA METROPOLITANA FORMANDO PARTE DE UNA DINÁMICA ECOLÓGICA A GRAN ESCALA



UN NUEVO PARADIGMA DE MOVILIDAD

El planteamiento de la movilidad propuesto se apoya en las estrategias de la ciudad de Madrid: 1/recuperar espacio para el peatón, la bici y el transporte público en detrimento del vehículo privado, 2/crear intercambiadores en las entradas a la ciudad junto con aparcamientos disuasorios y 3/implantación de las Áreas de Prioridad Residencial en todo el área del centro para limitar el tráfico de paso.

La situación de nudo de tráfico actual de la Plaza de España es el origen de problemas como las barreras arquitectónicas que impiden la accesibilidad universal, los altos niveles de ruido y de contaminación del aire.

Para poder instaurar un nuevo paradigma de movilidad y resolver esta problemática se proponen tres intervenciones clave:

1/ Prolongar el túnel de la Calle Bailén desde el Palacio Real hasta el comienzo de la Calle Ferraz una vez atravesada la Plaza de España. Este eje de gran importancia para el funcionamiento del tráfico en el área quedaría limitado a cuatro vías en subsuelo (dos en cada sentido) permitiendo una superficie totalmente libre entre la Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, la Plaza de España y el Templo de Debod. Una inversión económicamente importante pero que supondrá la transformación total del área conectando por medio del Paseo de la Cornisa estos espacios por itinerarios accesibles, al mismo nivel y de una gran calidad paisajística y ambiental. Esta solución es posible si se reduce al mismo tiempo el tráfico en la Cuesta San Vicecente.

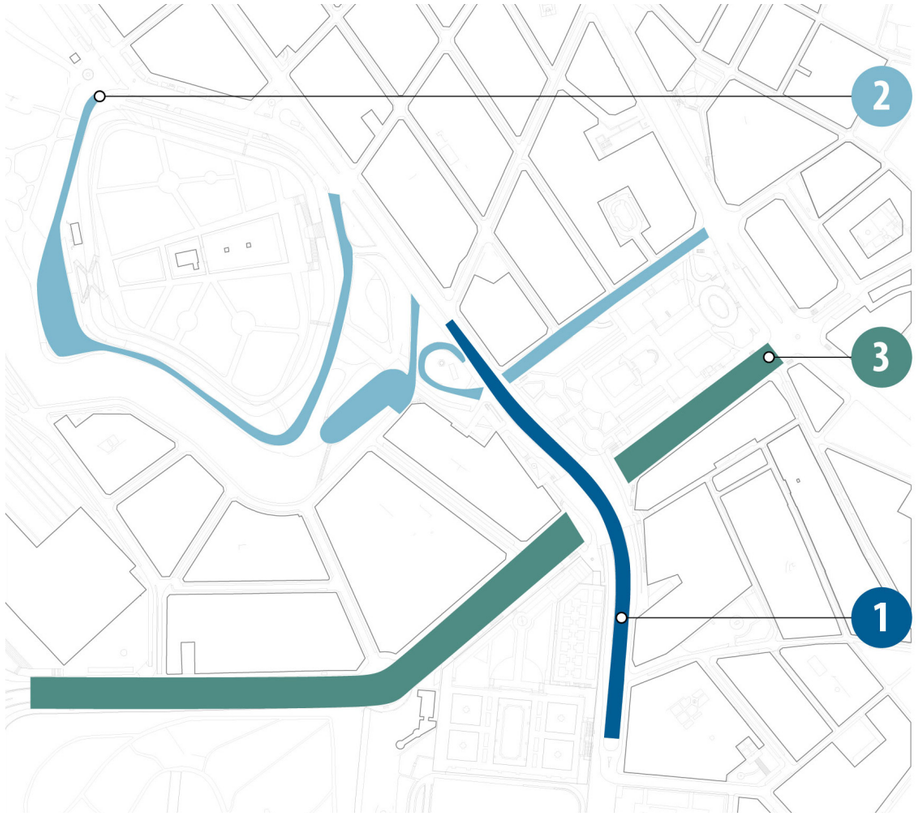
2/ Peatonalizar las superficies dedicadas a infraestructuras de transporte dedicadas al estacionamiento de vehículos en el entorno del Templo de Debod, la transformación de la calle Irún en zona peatonal con acceso para vecinos y transporte público y la supresión de los túneles y rampas asociados (reutilización de la topografía para introducir zonas de juego, escalada,...).

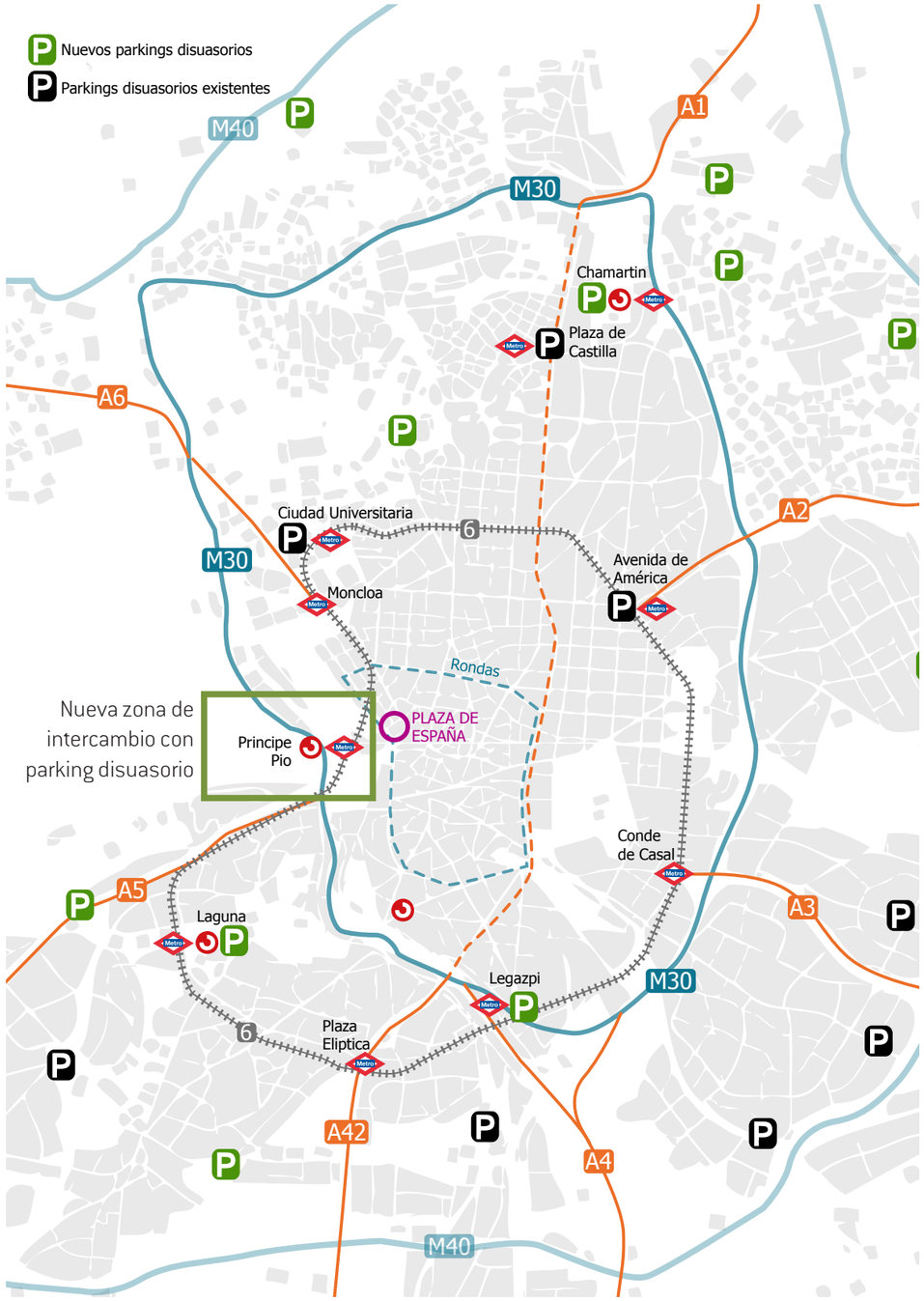
3/ Reducción del tráfico de acceso por la cuesta San Vicente desde la M30 gracias a la creación de un APR Centro y a la creación de un parking disuasorio en el entorno de la estación Príncipe Pio creando una zona intermodal de todos los medios de transporte. Esta reducción del tráfico podrá ir acompañada de una reducción de la sección destinada al tráfico en la Cuesta San Vicente dejando sólo un carril en cada sentido para el coche e incorporando carriles bus y carriles bici en cada sentido. De esta manera la conexión con el río Manzanares se convierte en un verdadero bulevar con el tráfico pacificado y con amplias zonas de paseo vegetales.

1/ Prolongar el túnel de la Calle Bailén desde el Palacio Real hasta el comienzo de la Calle Ferraz

2/ Peatonalizar el entorno del Templo de Debod y la Calle Irún

3/ Reducción del tráfico de acceso por la cuesta San Vicente





Principales accesos a Madrid y zonas de intercambio con el transporte público

FASAJE Y ESTIMACIÓN

El proyecto puede dividirse en varias zonas que pueden ejecutarse de forma independiente y espaciadas en el tiempo: de una parte el Paseo de Bailén y de otra el sistema de parques.

Nos parece de especial importancia la prolongación del túnel de Bailén para poder suprimir todas las barreras entre la Plaza de España y su entorno y poder peatonalizar el borde oeste de la plaza.

Centrar los esfuerzos en conectar la plaza con su entorno puede representar la inversión de mayor envergadura pero conlleva la total transformación del área. La conexión del sistema de parques propuesto por medio del Paseo de la Cornisa, que también puede ser construido en varias fases, supondrá la activación de un área que ha sido castigada por las políticas en beneficio del coche. Significa un cambio en el paradigma hacia una ciudad pensada para las personas a una escala peatonal, accesible y de gran calidad ambiental y paisajística.

La Plaza Polivalente y la colina del Templo de Debod pueden comenzar a activarse desde un primer momento con la ayuda de la participación como piezas independientes que serán conectadas por el Paseo en un segundo tiempo. Y viceversa, si el Paseo se desarrolla primero, el sistema de parques seguirá su inercia más tarde para formar finalmente un conjunto solidario y único.

REGENERACION URBANA

El nuevo proyecto para la plaza de España debe ir asociado a una estrategia de regeneración urbana del entorno degradado de los barrios colindantes, recuperando el espacio público mediante un tratamiento que favorezca el movimiento del ciudadano. La reapropiación de estos espacios abandonados debe llevar implícita una reactivación de sus usos a través de una consulta ciudadana. El mercado de los Mostenses, el entorno del edificio España y el eje plaza de los cubos/Emilio Jimenez son intervenciones prioritarias.

ESTIMACIÓN

Teniendo en cuenta el documento “Valoración aproximada de alternativas de soterramiento de tráfico. Planteadas en el cuestionario sobre la Plaza de España.” presentado en las bases del concurso, estimamos el coste de la infraestructura de prolongación del túnel de Bailén en unos 35 millones de euros.

El coste de la urbanización del ámbito de intervención prioritaria, que representaría la primera fase en la construcción del proyecto, estaría entorno a los 15 millones de euros. La prolongación del Paseo hacia el norte en el entorno de la colina del Templo de Debod podría realizarse como una intervención mínima para peatonalizar el ámbito, hacerlo accesible y animar el espacio o una intervención en continuidad a la del entorno de la Plaza de España. La inversión fluctuaría entre los 3,5 y los 5 millones de euros.

PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE BAILÉN	35.000.000 €
URBANIZACIÓN AMBITO PRIORITARIO	15.000.000 €
URBANIZACIÓN MINIMA ENTORNO TEMPLO DEBOD	3.500.000 €
URBANIZACIÓN ENTORNO TEMPLO DEBOD	5.000.000€

SUPERFICIES

Sup. permeable existente	13.787 m²
Sup. permeable proyecto	20.942 m²
Sup. impermeable existente	56.663 m²
Sup. impermeable proyecto	49.508 m²
Sup. área peatonal existente	42.323 m²
Sup. área peatonal proyecto	62.319 m²
Sup. tráfico rodado existente	28.120 m²
Sup. tráfico rodado proyecto	8.131 m²

*Superficies relativas al ámbito de intervención prioritaria

4

DETALLE DEL PROYECTO

