ECOTONO URBANO

Concurso de proyectos para la Remodelación de la PLaza España

RESUMEN EJECUTIVO

Eje Bailén-Ferraz

–Construcción de un parque lineal en el eje superior-central Bailén–Ferraz, uniendo peatonalmente el Palacio Real, los Jardines de Sabatini, la Plaza de España, el Templo de Debod y el Parque del Oeste.
–Inserción de carriles para ciclistas.
–Demolición aletas laterales del paso elevado Bailén-Ferraz.
–Cierre de la conexión soterrada desde Plaza España con la Calle Irún, y eliminación de la rampa de acceso a la calle Bailén.
–Cierre definitivo del paso peatonal inutilizado bajo el eje Bailén-Ferraz.
–Prolongación del tramo soterrado de la Calle Bailén hasta la altura del Palacio del Senado. Se mantiene el trazado de vías existente, para evitar el derribo del paso elevado.
–Adecuación del muro de apoyo frente al Edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas.
–Conexión rodada entre calles Ventura Rodríguez (cambio de sentido) e Irún.
–Colocación de dos artefactos conectores peatonales fabricados en taller, en los nodos de Bailén–Ferraz con Cuesta de San Vicente y Bailén–Ferraz con la bajada a la Calle Irún.

Eje Cuesta de San Vicente

–Construcción de un eje de convivencia peatonal-rodado, que mejore la conexión con la Casa de Campo y Madrid Río.
–Carriles exclusivos de transporte público y de circulación ciclista (tanto de subida como de bajada).
–Eliminación del sentido vial de bajada, a excepción de las vías de transporte público.
–Reducción del número de carriles en el sentido de subida.
–Aislamiento del tráfico rodado restante mediante la reforestación de los espacios laterales.
–Reubicación de las paradas de autobuses privados próximos al cruce de la Cuesta de San Vicente con la Calle Arriaza.

Eje Gran Vía

–Reducción del número de carriles en ambos sentidos.
–Aislamiento del tráfico rodado restante mediante la reforestación de los espacios laterales.
–Carriles exclusivos de transporte público.
–Consolidación del sistema intermodal mediante la re-ordenación y agrupación de los accesos al Metro, comercio y aparcamiento subterráneo en un único artefacto.

Plaza de España

–Eliminación de todo desnivel que impida la accesibilidad universal.
–Eliminación de los estanques existentes (se mantienen tanto las fuentes como los monumentos).
–Reforestación de la plaza en los vacíos existentes (según plano)
–Peatonalización de la calle que toca el Barrio de Argüelles–Moncloa

MEMORIA

COLINDANCIAS

ECOTONO URBANO

El ***ecotono*** –del griego *eco-* (*oikos* o casa) y *tono* (*tonos* o tensión)–, es el lugar donde los **componentes** ecológicos **entran en tensión.**

Es una **zona de transición** entre dos –o más– comunidades con **estructuras claramente diferenciadas**.
En el *ecotono* conviven tanto especies propias de ambas comunidades, como organismos particulares del solape entre ambas.

Aquí se produce el mayor intercambio de energía; esta zona representa el espacio de máxima **interacción entre sistemas limítrofes.**

Es por esto, que éstos ámbitos se consideran las **zonas de mayor riqueza e interés...**

La Plaza de España es el *ecotono* generado por la colindancia de 2 grandes sistemas:
-la ciudad consolidada de alta densidad con sus diferentes tramas
-los grandes espacios verdes de distensión y de uso lúdico.

El vacío urbano existente debe asumir la confluencia de los diferentes agentes presentes en cada sistema, y debe consolidarse como un punto de energía en donde todos ellos se entrecruzan y se articulan.
Sólo a través de la definición de la interacción entre ambos, se potencian las cualidades positivas y particulares de cada uno.

En la situación actual, existe una preponderancia de las características propias de la ciudad consolidada por encima de aquellas de los espacios verdes.
En la articulación actual del espacio vacío, las conexiones son fallidas tanto con la trama edificada como con los espacios verdes, de forma que la plaza funciona como una isla aislada y ajena a su entorno.
Nuestra estrategia parte de la base de invertir las proporciones existentes entre ciudad y naturaleza: **colonizamos el espacio vacío con vegetación y lo potenciamos mediante la conexión ininterrumpida con el sistema de espacios verdes colindantes.**

Este movimiento estratégico genera unos nuevos recorridos y relaciones de escalas que potencian y refuerzan ambos ecosistemas.

Los diferentes jardines, zonas verdes y zonas de interés turístico se cosen entre ellos y con la Plaza de España, a través de la generación de un parque lineal peatonal. Esto permite que el entorno vegetal construya un sistema de espacios continuo que responde a la escala de la ciudad, garantizando la distensión y la continuidad.
En la Plaza de España, el sistema de espacios verdes se consolida mediante la construcción de un gran **bosque**, apoyado en un significativo aumento del número de árboles que permitan una densidad de vegetación que se apodere de la ciudad.
El manto verde no se limita –como actualmente– a la zona interna del vacío, sino que se extiende hasta los bordes edificados.

De esta forma, se logra un límite difuso entre lo edificado y lo vacío, en donde los espacios viarios ya no funcionan como trincheras que separan, sino que se convierten en espacios de convivencia entre peatones y vehículos que generan una transición gradual y amable.

Aprovechando esta nueva densidad, y en contraste con el límite difuso hacia lo construido, el espacio cívico urbano se inserta en su interior como una **pieza recortada.** La superposición de este vacío en el bosque permite potenciar ciertos aspectos del espacio urbano: intensificación de las actividades y usos, y conectividad de los diferentes flujos.
Así mismo, este espacio completa la red existente de plazas urbanas a través de una escala y un tamaño que es capaz de dialogar de manera efectiva tanto con los espacios de escala doméstica, como con el carácter monumental e identitario de la plaza.

PLANTA PLAZA

Esc.: 1_1.000

C1 Conector 1

–Plaza
–Metro
–Aparcamiento
–Comercio

C2 Conector 2

–Jardines de Sabatini
–Eje peatonal Calle Bailén
–Fachada suroeste Plaza de España

C3 Conector 3

–Jardines de Ferraz
–Parque del Oeste
–Calle de Irún

C4 Conector 4

–Plaza de España
–Plaza Emilio Jiménez Millás
–Plaza de los Cubos

La estrategia para el proyecto de plaza es desplazar el centro del espacio público a un gran vacío policéntrico. En contra de la situación actual, en donde la centralidad del espacio no puede ser utilizado –se encuentra ocupado por un monumento–, la propuesta abre la posibilidad a que este sea completamente apropiado por la ciudadanía.

Este nuevo centro desocupado se construye a través de una forma contundente y reconocible, que clarifica la lectura del paisaje urbano y que permite la disponibilidad total del espacio: se convierte en un foco de atracción, que a través de su forma singular no pierde ni carácter ni funcionalidad incluso en situaciones de actividades no previstas.
Sin embargo, la propuesta no desatiende a las complejidades existentes en el espacio público, y genera un límite en donde se producen y resuelven las interacciones programadas entre los distintos agentes, flujos, usos, y conexiones.

Este límite se construye como un **borde dinámico:** un fuelle que es difuso o definido en función de las diferentes densidades, intensidades, actividades y transiciones.
El mecanismo resuelve los cambios escalares **articulando, de forma simultánea, el vacío de coexistencia, con una serie de ámbitos de menor escala en el perímetro.**

De esta manera el espacio urbano es capaz de absorber una **gran de cantidad actividades**, tanto **existentes** –ferias de artesanía, actividades turísticas, zonas de descanso–, como **nuevas** –playa urbana, eventos, concentraciones políticas–, y se ofrece a la ciudadanía como un espacio apropiable y disponible para cualquier uso **inesperado.**

Calle de la Princesa
C4
Plaza de
Emilio Jiménez Millás
C1
Cuesta de San Vicente
Calle de Leganitos
C2
Eje peatonal
Bailén
Jardines de
Sabatini

MOVILIDAD

El crecimiento progresivo de la demografía en las ciudades junto con el aumento generalizado de la contaminación atmosférica denunciado reiteradamente por la Organización Mundial de la Salud, plantea un marco de actuación en el cual una de las causas, el vehículo privado, debe ser gradualmente reducido.

En el caso particular de Madrid, nos encontramos ante una situación en la que la polución urbana ha obligada en algunas ocasiones a limitar la circulación motorizada.

El proyecto plantea una reducción gradual del tráfico en la zona de la 'Almendra' para dar prioridad a peatones y otros tipos de modos de movilidad sostenibles como la bicicleta. Para ello se plantea la creación de carriles bici y mayores zonas de para el desplazamiento peatonal.

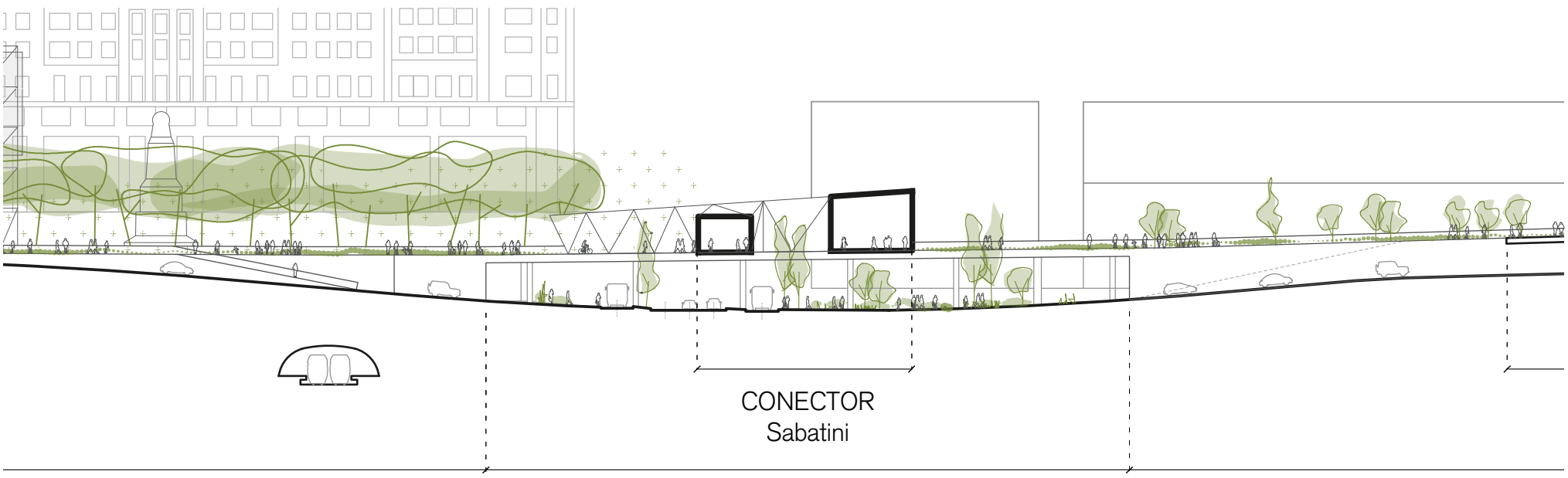
Entendiendo que la resolución del problema es de escala de Comunidad Autónoma, se plantean algunas soluciones para que el planteamiento del proyecto pueda alcanzar el grado de implantación total.

· Mejorar la competitividad del transporte público para llegar hasta las zonas céntricas de la ciudad manteniendo un carril para autobuses y vehículos de alta ocupación en todas las vías radiales de la ciudad (actualmente tan solo la A6 cuenta con éste).

· Ubicar parkings con carácter disuasorio en los accesos a la ciudad.

· Plantear limitaciones de horarios para los vehículos de transporte de mercancías.

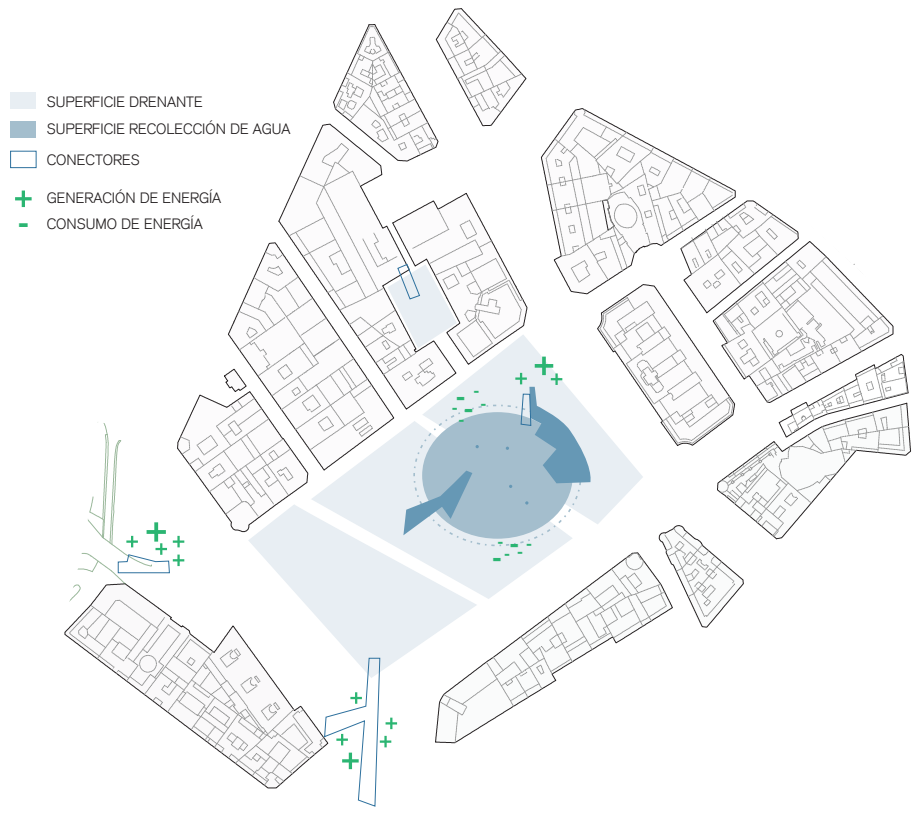
· Aumentar gradualmente las zonas con prioridad de residentes.



Cuesta de San Vicente
TRAZADO DE CONVIVENCIA

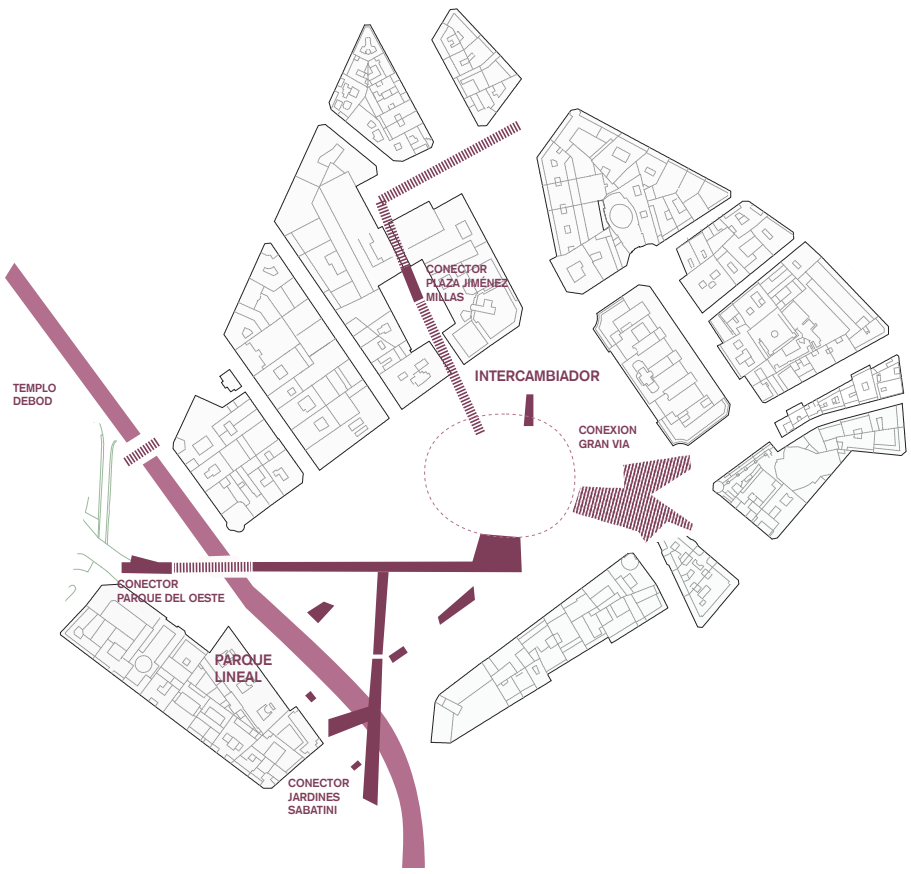
EQUIPAMIENTOS Y USOS

AGUA Y ENERGÍAS



TRANSPORTE PÚBLICO

CONEXIONES



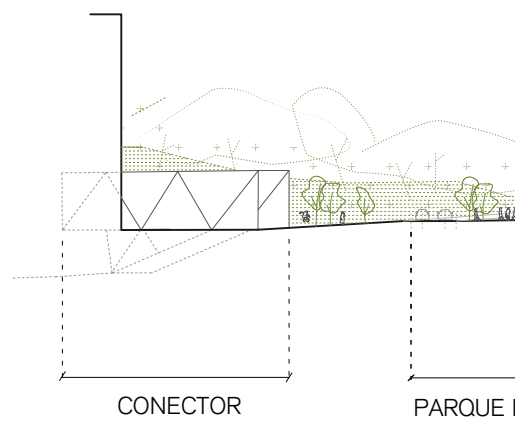
BIODIVERSIDAD

ARBOLES EXISTENTES

ARBOLES NUEVOS

ARBOLES A RETIRAR

VEGETACIÓN CONECTORES



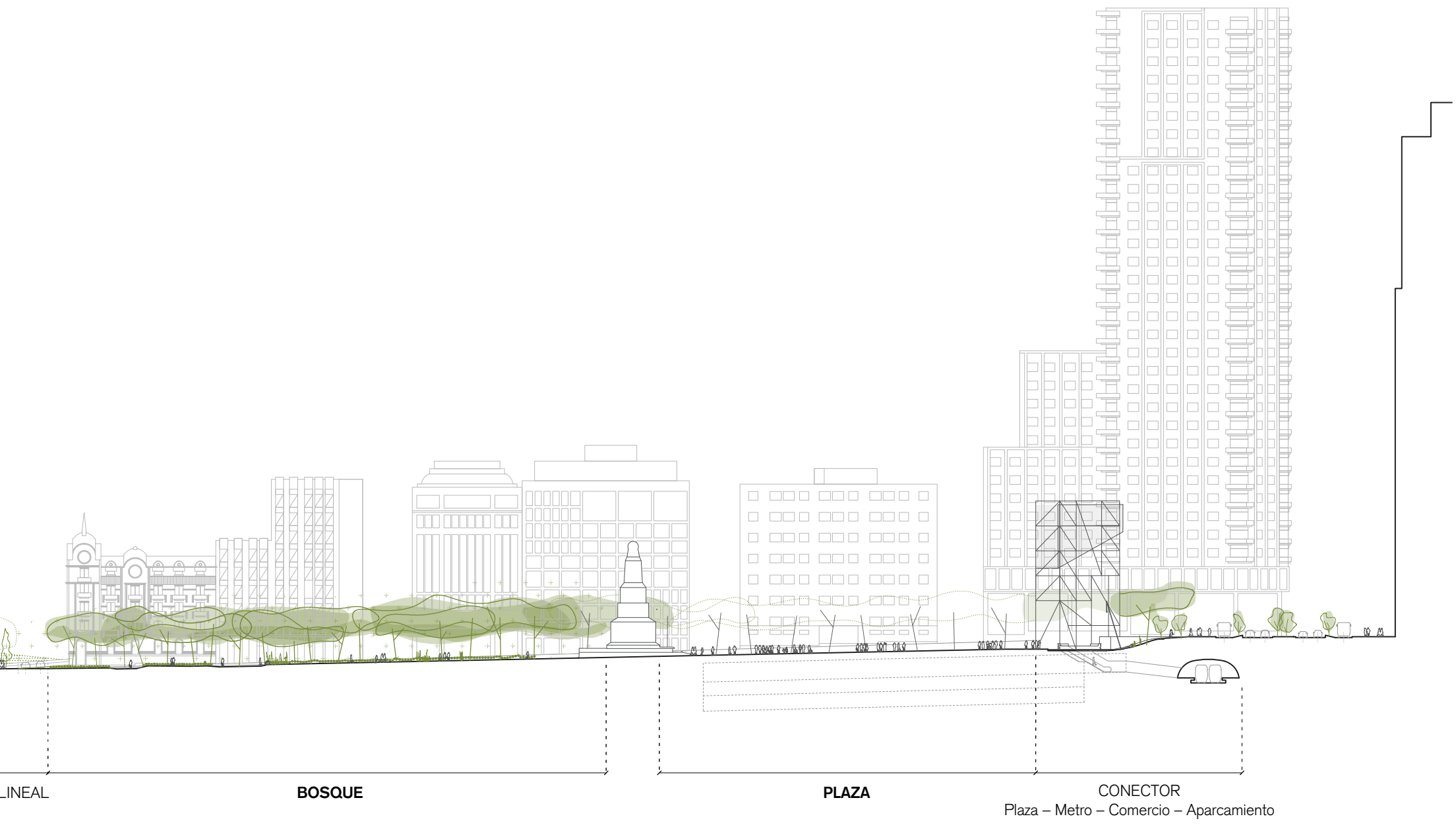
ESTRATEGIA

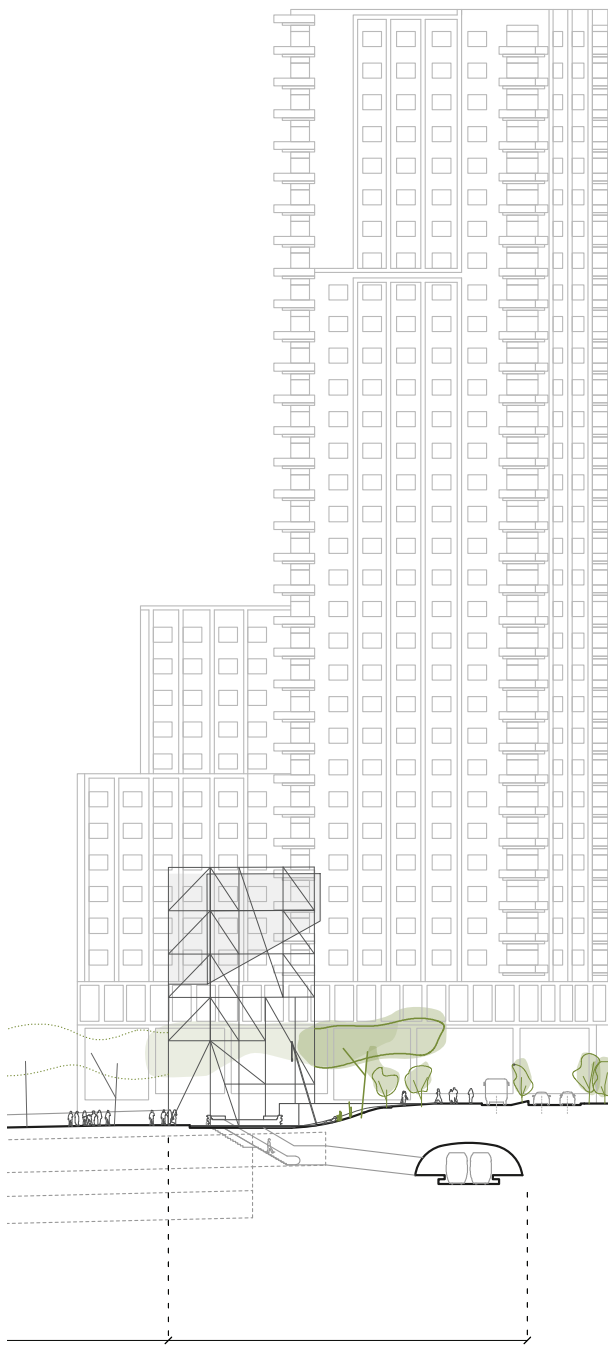
1. VEGETACIÓN
Se entiende la vegetación como parte del patrimonio de la ciudad, de manera que se mantiene el arbolado existente en el ámbito de la plaza, a excepción de aquel que presenta problemas sanitarios.

Sobre el manto actual, se procede a una densificación vegetal en base a tres estrategias:
-Colocación de masa tupida en la zona de bosque, aprovechando que el terreno natural permite la implantación de árboles de gran porte.

-Colocación lineal puntual en las áreas de convivencia del tráfico rodado, que establecen filtros acústicos y visuales con respecto a la plaza.

-Colocación isótropa puntual en los cruces peatonales, generando circulaciones generosas salpicadas de árboles que articulan una transición difusa entra las zona verde y la urbana perimetral.

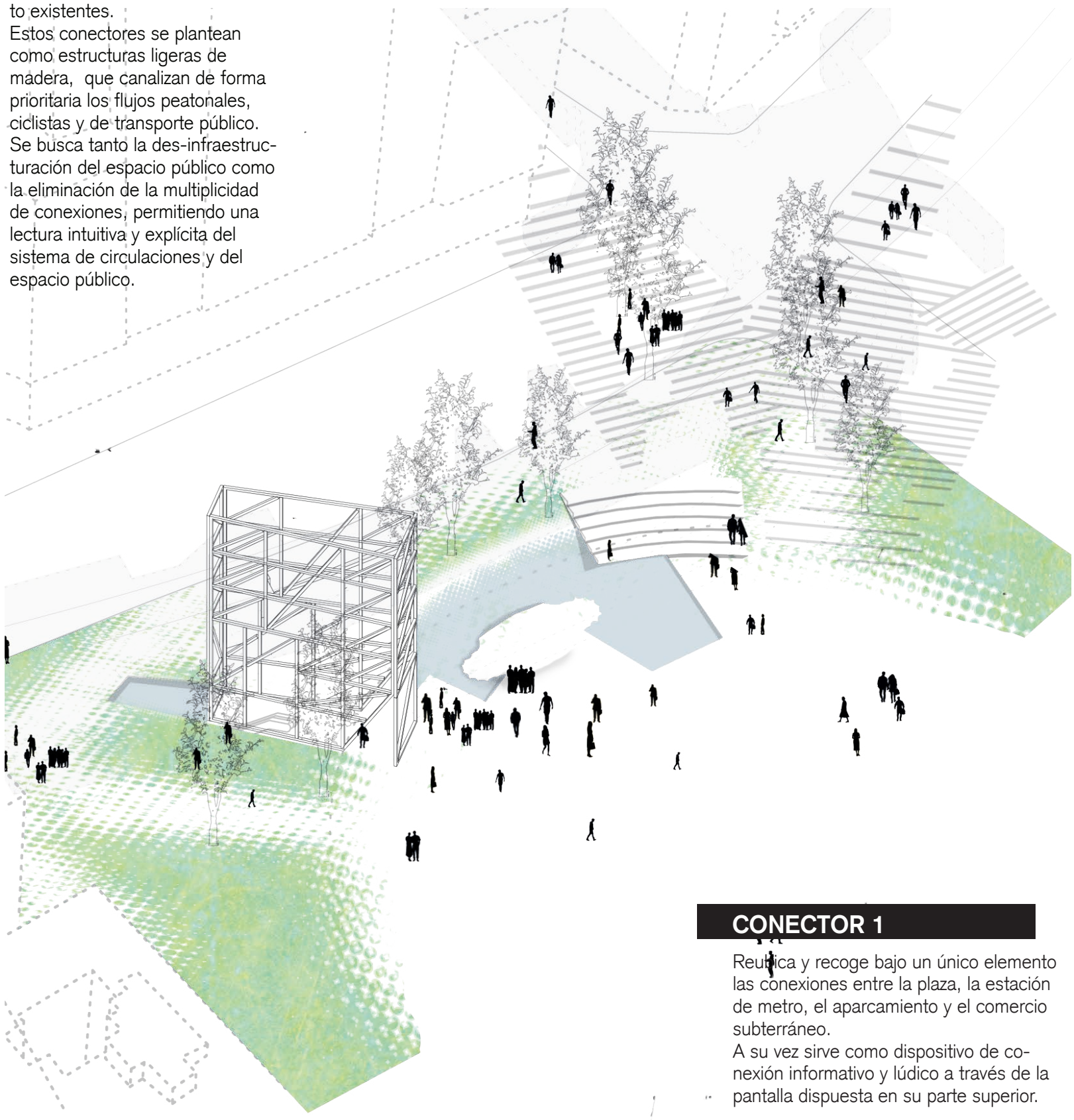




CONECTOR
Plaza – Metro – Comercio – Aparcamiento

ESTRATEGIA

2. CONECTORES
La estrategia de costura para la plaza se resuelve mediante la colocación de un sistema de artefactos que se ubican de forma puntual en los espacios de conflicto existentes.
Estos conectores se plantean como estructuras ligeras de madera, que canalizan de forma prioritaria los flujos peatonales, ciclistas y de transporte público.
Se busca tanto la des-infraestructuración del espacio público como la eliminación de la multiplicidad de conexiones, permitiendo una lectura intuitiva y explícita del sistema de circulaciones y del espacio público.

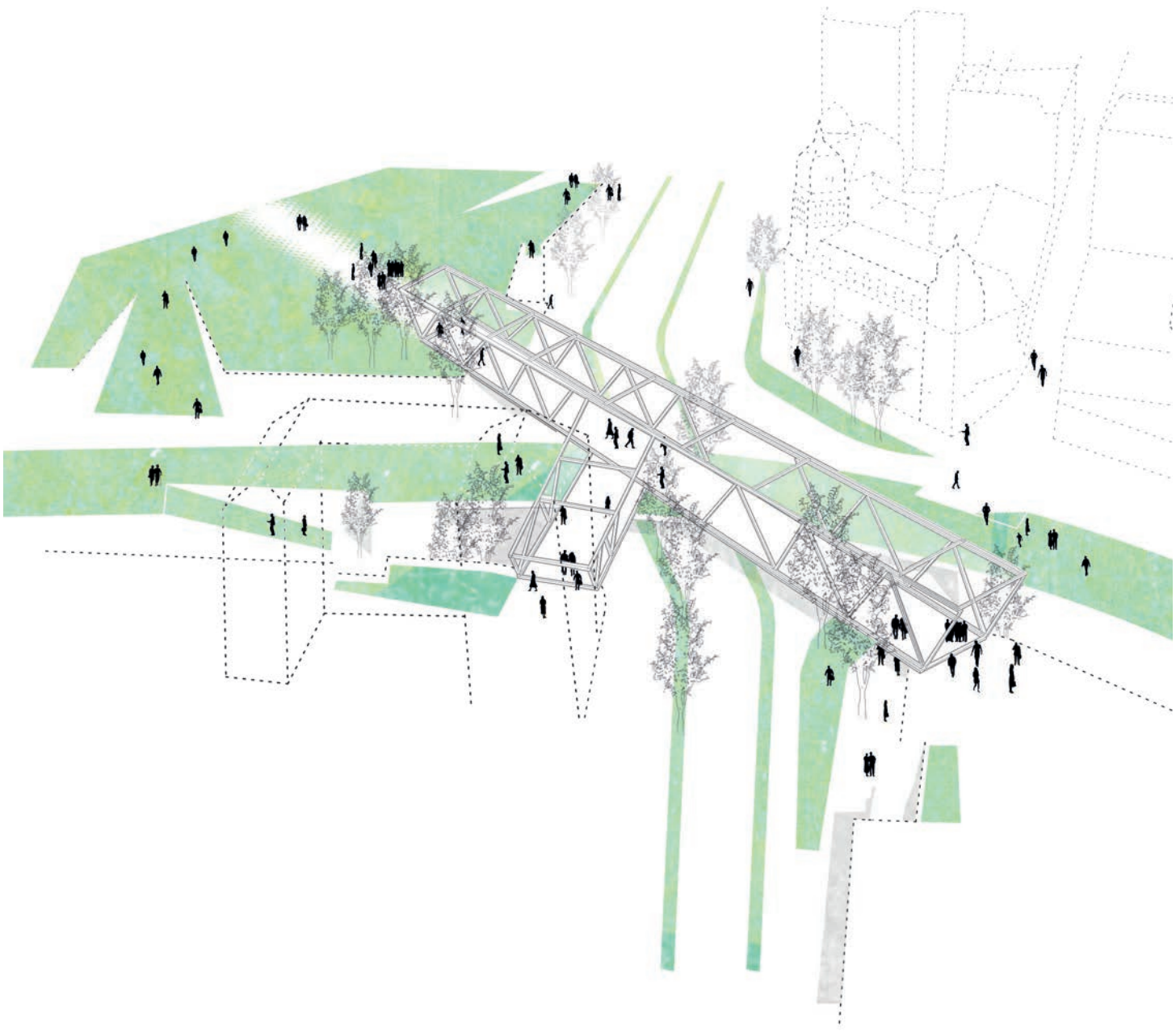


CONECTOR 1

Reutiliza y recoge bajo un único elemento las conexiones entre la plaza, la estación de metro, el aparcamiento y el comercio subterráneo.
A su vez sirve como dispositivo de conexión informativo y lúdico a través de la pantalla dispuesta en su parte superior.

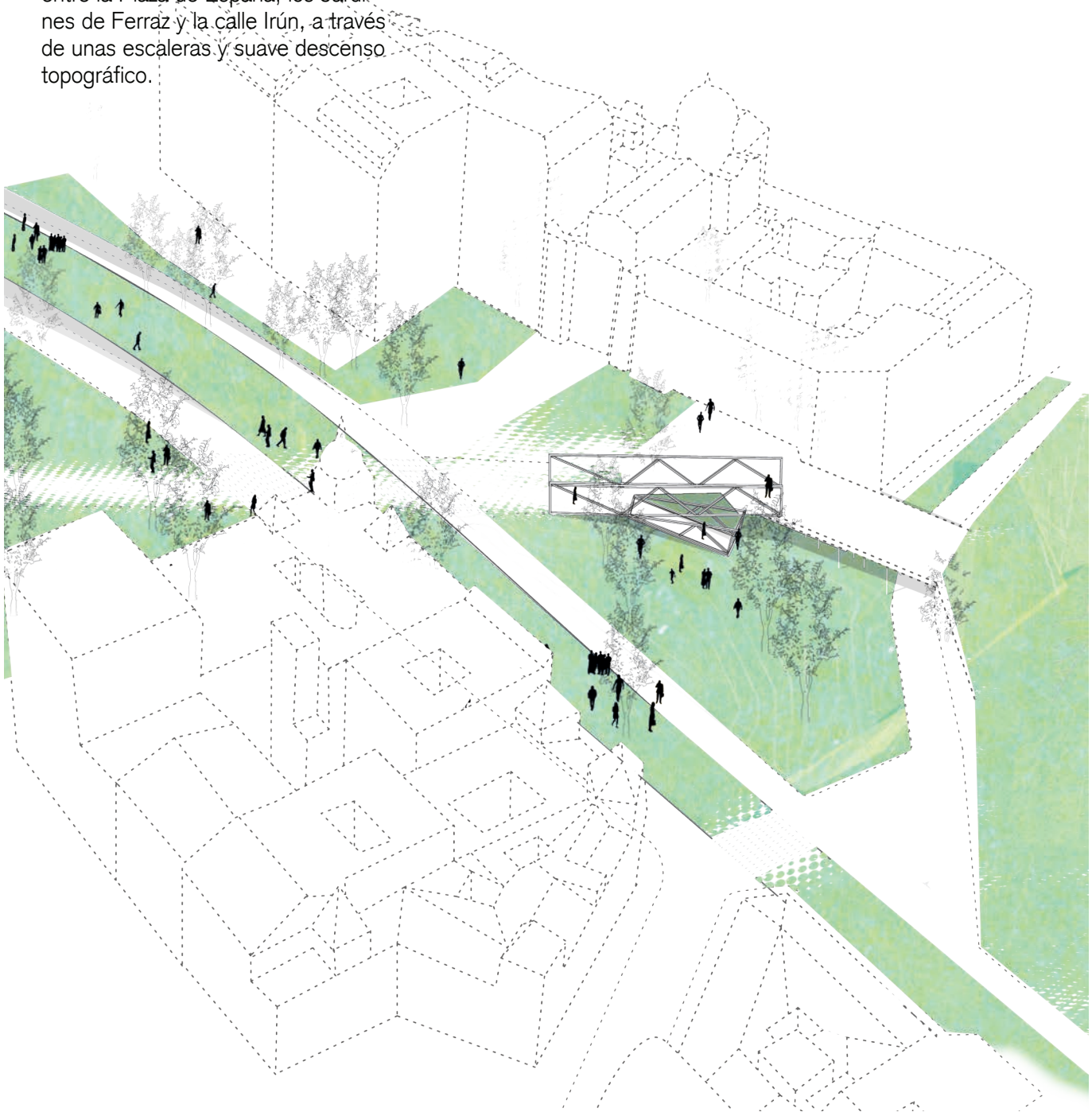
CONECTOR 2

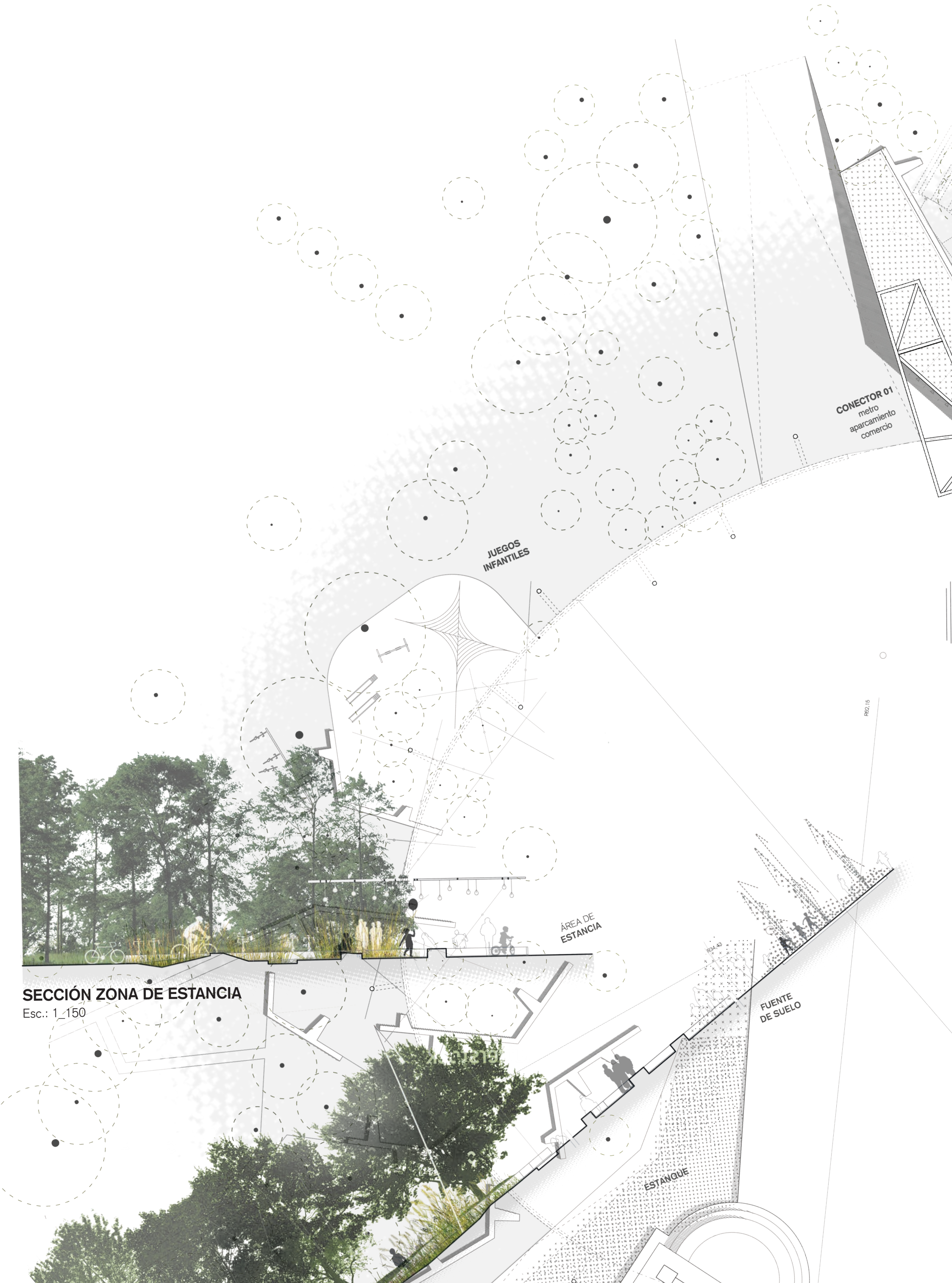
Se apoya sobre el paso elevado de Bailén–Ferráz. Establece en la esquina, un bypass directo y peatonal entre los Jardines de Sabatini, el parque lineal y la fachada suroeste de la Plaza de España.



CONECTOR 3

La eliminación de los pasos inferiores a la Calle Ferraz permiten que este conector funcione en dos niveles distintos: en su cota superior, genera un acceso directo hacía el puente que conecta con el Parque del Oeste.
En su cota inferior, cose la relación entre la Plaza de España, los Jardines de Ferraz y la calle Irún, a través de unas escaleras y suave descenso topográfico.





SECCIÓN ZONA DE ESTANCIA

Esc.: 1_150

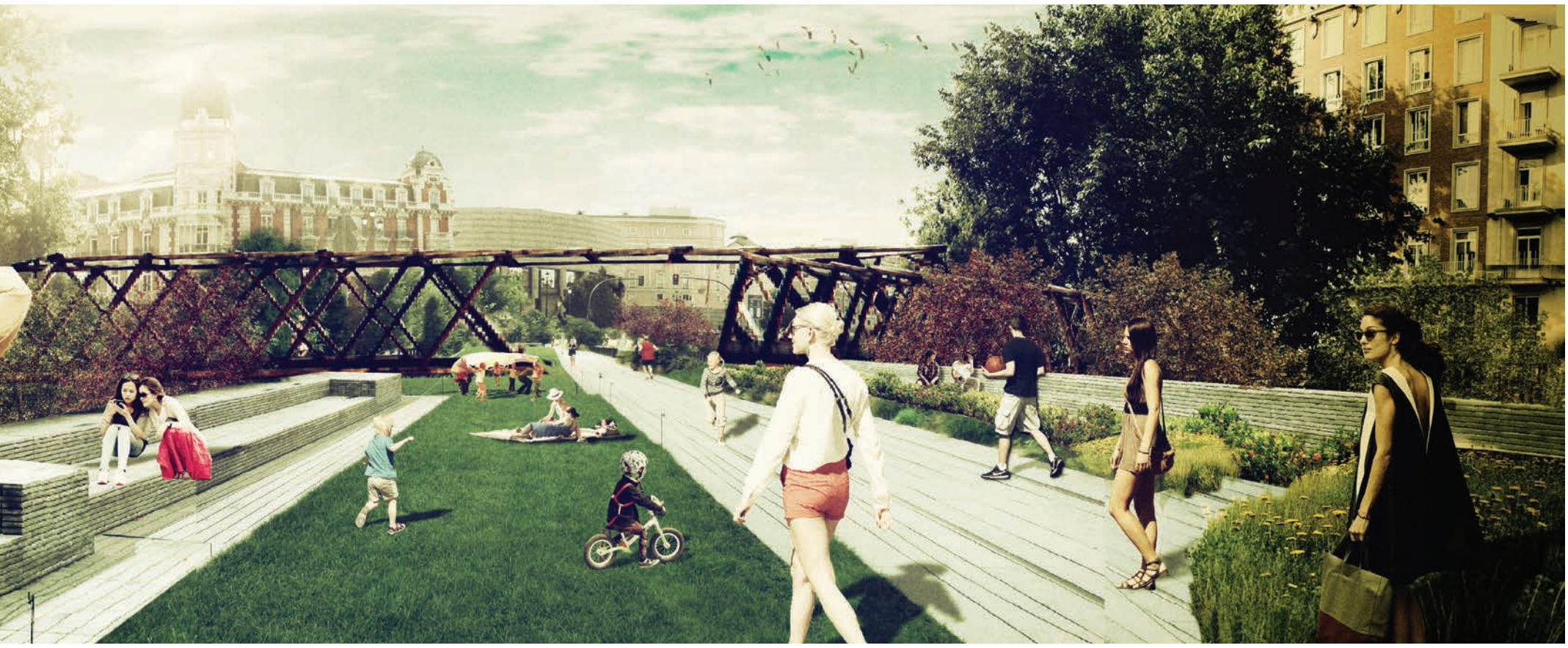
ESTRATEGIA

3. SUELO

"La calidad de una ciudad radica, antes que en la condición de sus edificios o la particularidad de su emplazamiento, en la cualidad de los primeros 20 centímetros construidos desde el suelo" Enric Miralles

Se optimiza el espacio horizontal, garantizando la accesibildad universal, a través de la eliminación de las barreras arquitectónicas. A su vez, el plano del suelo se trabaja mediante la manipulación mínima de la topografía existente en un rango de actuación de 48cm (24cm sobre rasante y 24 bajo rasante), evitando los elementos de protección auxiliares que evitan la continuidad visual del espacio.

A través de esta manipulación se construye la articulación escalar de los diferentes espacios y sub-espacios, y permite que los usos en todo el ámbito de la intervención atiendan a su propia especificidad y aforo.



PRESUPUESTO Y CÁLCULO DE SUPERFICIES

RESUMEN DE PRESUPUESTO

CAPÍTULO	RESUMEN	IMPORTES
1	DEMOLICIONES	218220
	demolición parcial paso elevado de Bailén-Ferraz	
	demolición conexión subterranea Ferraz-Irún	
2	ESTRUCTURAS	315729
	Forjado conexión Plaza España-Irún	
	Forjado acceso parking Plaza España desde princesa	
3	EXTRACCIÓN VEGETACIÓN	2550
	árboles de bajo porte	
	árboles con problemas fitosanitarios; bajo porte	
4	URBANIZACIÓN	24821804,5
	movimiento de tierras	
	Siembras y plantaciones	
	Saneamiento	
	Insatalaciones hidráulicas	
	Instalaciones eléctricas	
	alumbrado público	
	mobiliario urbano	
	juegos infantiles	
	señalización	
	seguridad y salud	
5	CONECTORES	933100
	Conector 1	
	Conector 2	
	Conector 3	
	Conector 4	
	PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	26291403,5
	Sin: gastos generales / Beneficio Industrial / IVA	

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL			26291403,5
13,00%	Gastos generales		
6,00%	Beneficio Industrial		
		suma	4995366,665
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN SIN IVA			31286770,17
21% IVA			6570221,73
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN			37856991,9

CUADRO DE SUPERFICIES

		m2
ÁREAS DE USO		
1	Bosque	23564
2	Plaza	6245
3	Parque lineal	6604
		36413 m2
1	Áreas Pavimentadas	19600
2	Áreas Blandas	15200
3	Áreas Semiduras	1690
		36490 m2
CONECTORES		
	Conector 1	106
	Conector 2	1068
	Conector 3	227
	Conector 4	137
		1538 m2
TRÁFICO		
	Coches	5988
	Carriles exclusivos BUS	2905
		8893 m2