RESUMEN DE LA MEMORIA

Se devuelve la plaza a los ciudadanos, eliminando casi en su totalidad el tráfico rodado de superficie, ambicionando **un punto de encuentro y esparcimiento para todos**.

Se recupera la **función articuladora de la plaza**, priorizando la conexión **peatonal** con los diferentes espacios libres del entorno como la Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, el Campo del Moro y Madrid-Río, el Templo de Debod, las Plazas de los Cubos y de Cristino Martos…

La superficie peatonal de la plaza se extiende hasta los edificios que la rodean **restituyendo su topografía original**. Así se recuperan para la plaza el edificio de la antigua sede de la Compañía Asturiana de Minas y la manzana del extremo sur-oeste que habían quedado semienterrados por el túnel de la Cuesta de San Vicente y por el puente Bailén- Ferraz.

El espacio **se adapta al carácter del entorno** para definir ámbitos con distintas cualidades que dan **respuesta a las demandas de la ciudadanía**, espacios de estancia, de esparcimiento y convivencia ciudadana, de encuentro, de juego, de tránsito…

Se asegura la **accesibilidad a todos los ámbitos de la plaza mediante itinerarios fluidos**, que sirven a su vez de nexo entre la ciudad y los espacios verdes que la rodean.

Se introducen **nodos intensificadores de actividades y de biodiversidad** que darán el carácter definitivo a la plaza, sin comprometer la **continuidad, homogeneidad y permeabilidad del espacio libre**. Éstos, fabrican una **geografía sensible, ligeramente elevada y ondulada**, que ayuda a diferenciar la intensidad de las diferentes actividades.

Se incorporan actividades recreativas para niños y adultos, deportivas (pistas de baloncesto, de patinaje, para el ejercicio físico…), de descanso, culturales y para el desarrollo de actividades económicas que dinamicen el espacio

Se conduce el tráfico de la zona de manera subterránea limitando el que accede a la ciudad y favoreciendo el de salida hacia la M-30. Se amplía el aparcamiento existente y se plantea un **sistema de intermodalidad mediante un gran vestíbulo** situado entre el actual parking y la estación de metro, **que comunica en horizontal y vertical los diferentes medios de transporte**, vehículo privado, metro, autobuses y bicicletas.

El diseño de la plaza se adapta a los condicionantes de escala tan diferentes de su entorno. **Un gran umbráculo** junto al eje Princesa-Gran Vía recoge el sistema de intermodalidad urbana actuando **como iconostasis entre los edificios monumentales y la plaza**. Se dota así de un elemento que transforma la escala del entorno para facilitar la transición hacia el parque que vendrá después.

En el lado opuesto, flanqueado por la Compañía Asturiana de Minas y el edificio Gallardo, de una escala más humana, **la plaza se convierte en parque**, recuperando para el ciudadano algunas esculturas que actualmente están situadas en rincones inaccesibles.

MEMORIA

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL:

La Plaza de España, desde su última gran reforma en 1969, ha perdido su carácter estancial y su función articuladora y de conexión peatonal con los grandes espacios libres del oeste de Madrid. Se ha convertido en un nudo de tráfico metropolitano haciendo de la plaza un espacio obsoleto y degradado. Es una isla dentro del núcleo urbano con una elevada contaminación acústica y ambiental (1).

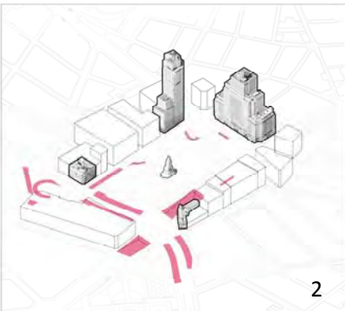
Las sucesivas intervenciones han ido modificando su topografía natural creando fronteras no permeables al tránsito peatonal. Existen un gran número de rampas de aparcamiento y entradas a túneles en todo su perímetro que limitan la accesibilidad a la plaza (2). El paso subterráneo bajo el puente Bailén-Ferraz genera una fractura entre la plaza y los edificios colindantes aislándolos, y creando un nuevo nivel de acera muy por debajo del original. Esto ha llevado a soluciones muy desacertadas para resolver el acceso a los mismos con la creación de pasos a distintos niveles y sumamente estrechos, restando valor a algunos edificios como la antigua sede de la Compañía Asturiana de Minas.

Las aceras en contacto con los edificios que conforman la plaza tienen una dimensión muy escasa atendiendo a la escala del lugar y sobre todo al elevado número de peatones que las utilizan. Los accesos desde Gran Vía, Princesa o Ferraz, son pasos habitualmente congestionados incapaces de absorber la afluencia de gente.

La configuración de los parterres resulta inapropiada ya que no responde a los recorridos peatonales interiores ni a los de acceso desde las calles que confluyen en la plaza (3). Tampoco existe una distinción clara entre espacios estanciales, de encuentro, de juego, de tránsito… El estado de los pavimentos del interior de la plaza es el producto de sucesivas transformaciones, agregados y reparaciones que determinan una realidad heterogénea en cuanto a tipos, características y estado de conservación. De esta heterogeneidad de materiales presentes en el ámbito no se deduce una respuesta clara a las necesidades y demandas de los distintos tipos de movilidad.

La Plaza de España no deja de ser por ello un lugar emblemático y de referencia para los madrileños y para los visitantes que debe responder más apropiadamente a su carácter simbólico y de articulación del centro urbano.

1


2

3

Sede de la Compañía Asturiana de Minas

4

5

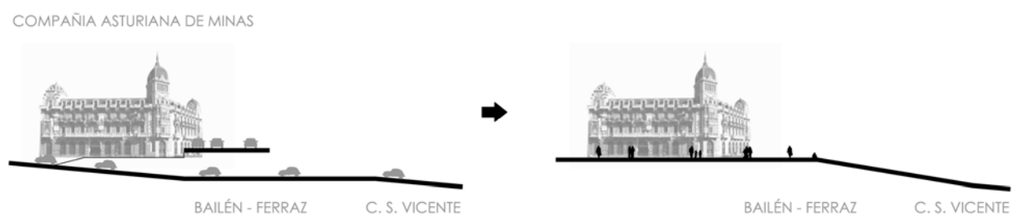
IDEAS GENERALES DE LA PROPUESTA:

- Priorizar la movilidad peatonal y ciclista.

Se devuelve la plaza a los ciudadanos, eliminando casi en su totalidad el tráfico rodado de superficie, ambicionando un punto de encuentro y esparcimiento para todos.

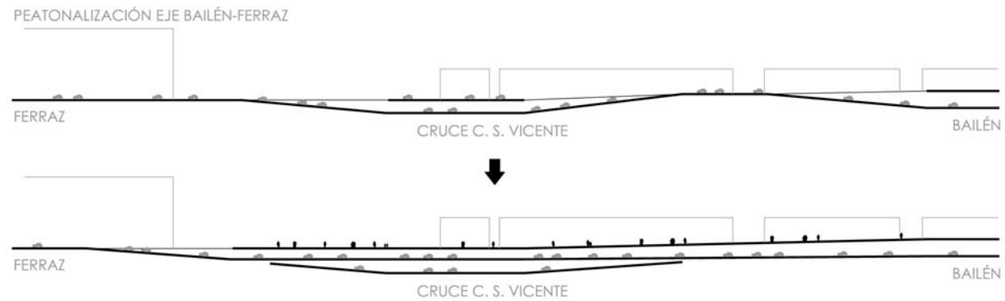
Se reduce de 14 a 4 el número de rampas destinadas al tráfico rodado subterráneo, y las nuevas se sitúan estratégicamente para no interferir con el tránsito peatonal. Se eliminan las que conectan la Plaza de España con la calle de Irún y con Ferraz, que suponen un fuerte obstáculo en la conexión con el Templo de Debod, así como el pasaje que une ambas aceras de Ferraz. Se soterra el tráfico del puente Bailén-Ferraz, eliminando las cuatro rampas que lo conectan con la Cuesta de San Vicente. Y se clausuran las actuales rampas de acceso al parking, que se resolverán desde las nuevas vía subterráneas.

Se recupera la función articuladora de la plaza, priorizando la conexión peatonal con los diferentes espacios libres del entorno como la Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, el Campo del Moro y Madrid-Río, el Templo de Debod, las Plazas de los Cubos y de Cristino Martos… (5)



La superficie peatonal de la plaza se extiende hasta los edificios que la rodean restituyendo su topografía original (4). Así se recuperan para la plaza el edificio de la antigua sede de la Compañía Asturiana de Minas y la manzana del extremo sur-oeste que habían quedado semienterrados por el túnel de la Cuesta de San Vicente y por el puente Bailén- Ferraz.

El eje Bailén-Ferraz se peatonaliza transformándose en un eje verde norte-sur que articula la Plaza de Oriente con el Parque del Oeste, coincidiendo con la cornisa-mirador de Madrid. La Plaza de España se asoma a este eje fundiéndose con él.



Hacia la Cuesta de San Vicente, la plaza se derrama con un talud para buscar de una forma más amable el Campo del Moro y Madrid-Río. Los peatones desembocarán en la plaza directamente desde la Cuesta de San Vicente y no atravesando un nudo de tráfico subterráneo y colapsado. Se rediseña el acceso a los Jardines de Sabatini adaptando la geometría definida en la Plaza de España, y se conectan con el Campo del Moro para crear un nuevo recorrido peatonal directo desde Madrid-Río sin interferencia con el tráfico rodado.

Un viario de superficie, en coexistencia con el peatón organiza la circulación de las bicicletas, como medio de movilidad blanda, garantizando la conexión ciclista con las vías del entorno. Se integra en el itinerario ciclista denominado M-10 que une Bailén con Ferraz, y rodea la plaza para no interferir con las actividades que se desarrollan en su interior reservadas al ciudadano a pie.

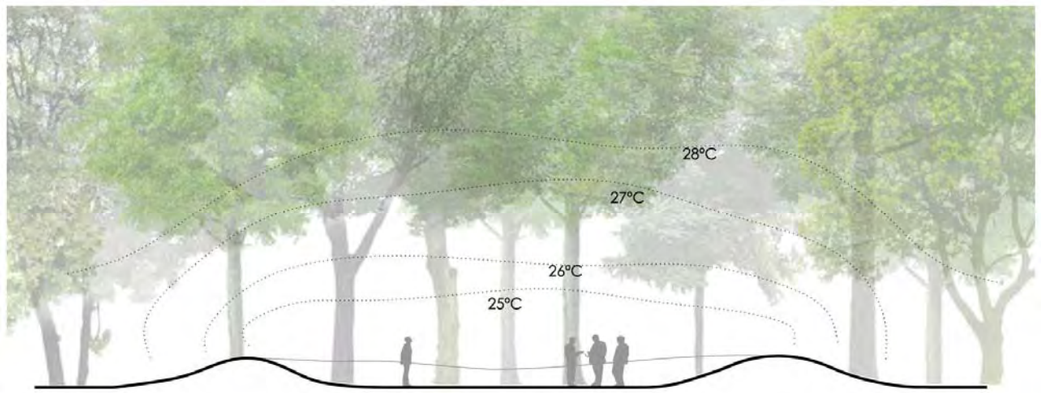
- Nuevos ámbitos y usos.

El espacio se adapta al carácter del entorno para definir ámbitos con distintas cualidades que dan respuesta a las demandas de la ciudadanía, espacios de estancia, de esparcimiento y convivencia ciudadana, de encuentro, de juego, de tránsito…

Se asegura la accesibilidad a todos los ámbitos de la plaza mediante itinerarios fluidos, que sirven a su vez de nexo entre la ciudad y los espacios verdes que la rodean. Estos itinerarios configuran una geometría general del paisaje coherente y unitaria en la que el verde adquiere un papel protagonista, una forma de "naturalizar" el centro urbano (6). Se conserva la arboleda existente sustituyendo los ejemplares más viejos y enfermos y añadiendo otros nuevos.

Una segunda trama se superpone a la anterior introduciendo nodos intensificadores de actividades y de biodiversidad que darán el carácter definitivo a la plaza, sin comprometer la continuidad, homogeneidad y permeabilidad del espacio libre (7). Se minimizan las soluciones particulares en beneficio de la unidad y claridad del conjunto.

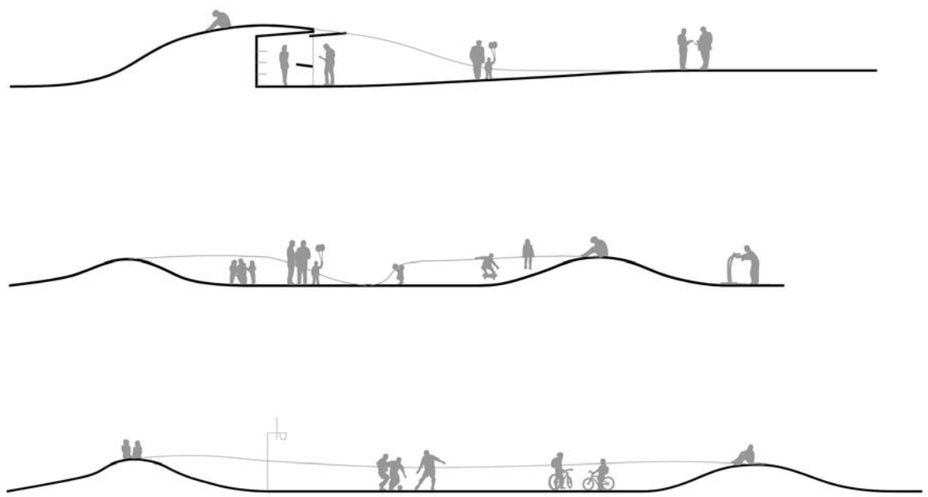
Los nodos fabrican una geografía sensible, ligeramente elevada y ondulada, que ayuda a diferenciar la intensidad de las diferentes actividades. Estas medidas naturales, determinadas por las características del suelo, y por su capacidad para retener el agua, modifican la temperatura ambiente refrescándola en los días más calurosos. Adaptadas al clima, las atmósferas vegetales se alternan, secas y húmedas, se yuxtaponen para crear un hábitat óptimo para la biodiversidad.



6

7

Se incorporan actividades recreativas para niños y adultos, deportivas (pistas de baloncesto, de patinaje, para el ejercicio físico…), de descanso, culturales y para el desarrollo de actividades económicas que dinamicen el espacio y cuyo carácter permanente no interfiera en el uso diario de la plaza por parte de sus visitantes. Los usos culturales se ubican en el edificio de la antigua Compañía asturiana de Minas (recuperado a la plaza) y aprovechando algunos de los vacíos dejados por las actuales rampas de tráfico. Una pequeña plaza dura situada entre el monumento a Cervantes y la fuente monumental, puede ser utilizada como anfiteatro para la realización de actividades culturales del barrio. El basamento del monumento a Cervantes se amplía ligeramente para crear un pequeño escenario.



La iluminación sirve de apoyo para cualificar los distintos espacios, la vegetación y los elementos patrimoniales del entorno.

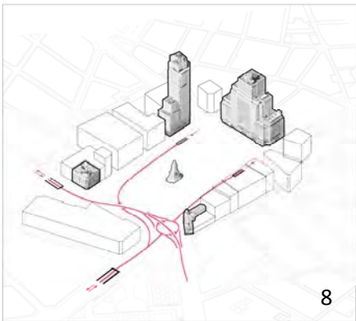
- Nueva ordenación del tráfico rodado.

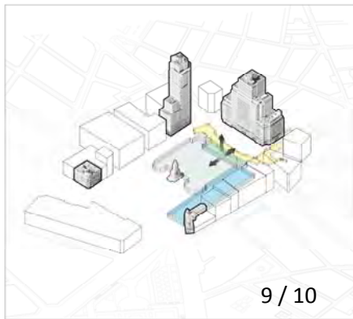
Se conduce el tráfico de la zona de manera subterránea limitando el que accede a la ciudad y favoreciendo el de salida hacia la M-30 (8). El acceso al centro se realiza a través de la Cuesta de San Vicente, mediante una rampa que se retranquea para dejar que la plaza se derrame desde el eje Bailén-Ferraz colonizando una parte de la Cuesta de San Vicente. Esta misma rampa sirve de salida para los vehículos que circulan de manera fluida, sin semáforos, desde la calle Princesa, la calle Bailén y la calle Ferraz. La entrada a la vía Bailén-Ferraz se adelanta respecto a la actual, acercándola a la calle Ventura Rodríguez, para liberar completamente la conexión peatonal entre la Plaza de España y el Templo de Debod y Parque del Oeste. Por último, una vía de sólo dos carriles emerge hacia el eje Princesa-Gran Vía limitando el tráfico que accede al centro por esta zona.

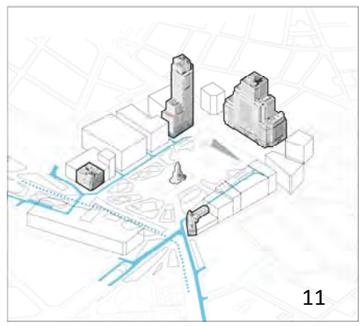
Aprovechando el desnivel generado en 1969 con la construcción del puente, se amplía el aparcamiento existente entre la Cuesta de San Vicente y la Gran Vía reduciendo la excavación necesaria (9). Este nuevo parking, conectado con el existente podrá funcionar como aparcamiento disuasorio para los vehículos que quieran entrar en la ciudad.

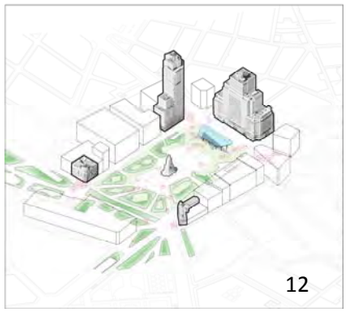
Se plantea un sistema de intermodalidad mediante un gran vestíbulo situado entre el actual parking y la estación de metro (10), que comunica en horizontal y vertical los diferentes medios de transporte, vehículo privado, metro, autobuses y bicicletas.

Se recupera en superficie una zona para tráfico de velocidad reducida y transporte público que resuelva la movilidad de los residentes así como la conexión ciclista con las vías del entorno (11). Su pavimentación, entendida como una extensión de la de la plaza, enfatiza el carácter peatonal del conjunto.


8


9 / 10

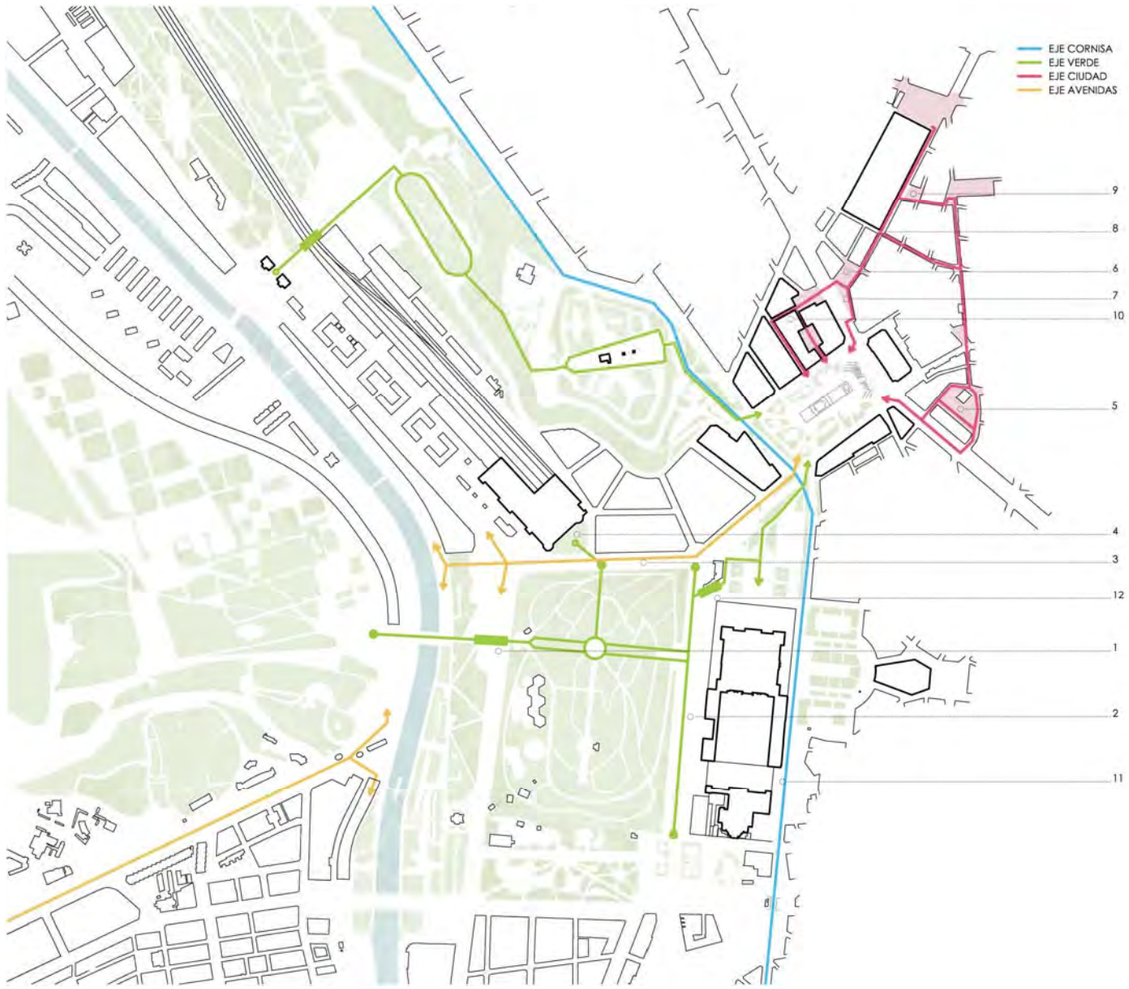

11



- Paisaje urbano.

El diseño de la plaza se adapta a los condicionantes de escala tan diferentes de su entorno. Un gran umbráculo junto al eje Princesa-Gran Vía recoge el sistema de intermodalidad urbana actuando como iconostasis entre el Edificio España y la Torre de Madrid y la plaza (12). Protege a su vez la escalinata que resuelve la topografía y que actúa de lugar de encuentro y cobija igualmente todos los elementos relacionados con el sistema de interconexión, ascensores, vestíbulo, paradas de autobús, servicio de alquiler de bicicletas y parking para las privadas… La plaza se dota de un elemento que transforma la escala del entorno para facilitar la transición hacia el parque que vendrá después.

En el lado opuesto, flanqueado por la Compañía Asturiana de Minas y el edificio Gallardo, de una escala más humana, la plaza se convierte en parque, recuperando para el ciudadano algunas esculturas que actualmente están situadas en rincones inaccesibles. Se pone en valor la escultura de Don Quijote y Sancho que se sitúan en su posición original, y se reubica la escultura al Pueblo del Dos de Mayo para colocarla en un lugar más visible.



ÁMBITO DE ANÁLISIS Y ESTUDIO:

POTENCIAR EL EJE VERDE DE CONEXIÓN PEATONAL ENTRE LOS GRANDES ESPACIOS LIBRES DEL OESTE DE MADRID:

1.- Apertura al público del túnel de Bonaparte para generar un acceso directo al Campo del Moro desde Madrid Río, incorporando un uso cultural como galería de exposiciones.

2.- Activación del eje transversal del Campo del Moro abriendo al público los accesos de Cuesta de la Vega y Cuesta de San Vicente.

3.- Soterrar el tráfico rodado en la Cuesta de San Vicente para hacerla peatonal. Se mejoraría significativamente la conexión entre los grandes espacios verdes de la Casa de Campo y Madrid Río con la Plaza de España y con el eje que recorre la cornisa.

4.- Reformar el antiguo pabellón de acceso a la estación de Príncipe Pío para utilizarlo como equipamiento cultural y abrir su plaza al público

PONER EN VALOR LAS PLAZAS Y EDIFICIOS URBANOS MÁS SIGNIFICATIVOS RELACIONÁNDOLOS ENTRE SÍ Y CON EL ENTORNO, PARA DINAMIZAR EL CENTRO URBANO:

5.- Reformar del Mercado de los Mostenses con reducción de su superficie, incorporando equipamientos deportivos y una plaza. Repavimentación de las calles del entorno y reducción del aparcamiento en superficie.

6.- Conexión peatonal en superficie entre la Plaza de los Cubos y la Plaza de Cristino Martos.

7.- Creación de una rampa para mejorar la accesibilidad a la Plaza de Cristino Martos desde Princesa

8.- Repavimentar la calle Conde Duque ensanchando las aceras y priorizando al peatón desde la Plaza Cristino Martos hasta la calle de Santa Cruz de Marcenado.

9.- Reforma de la Plaza de los Guardias de Corps.

10.- Rediseño y puesta en valor del pasaje entre la Plaza de Cubos y Martín de los Heros.

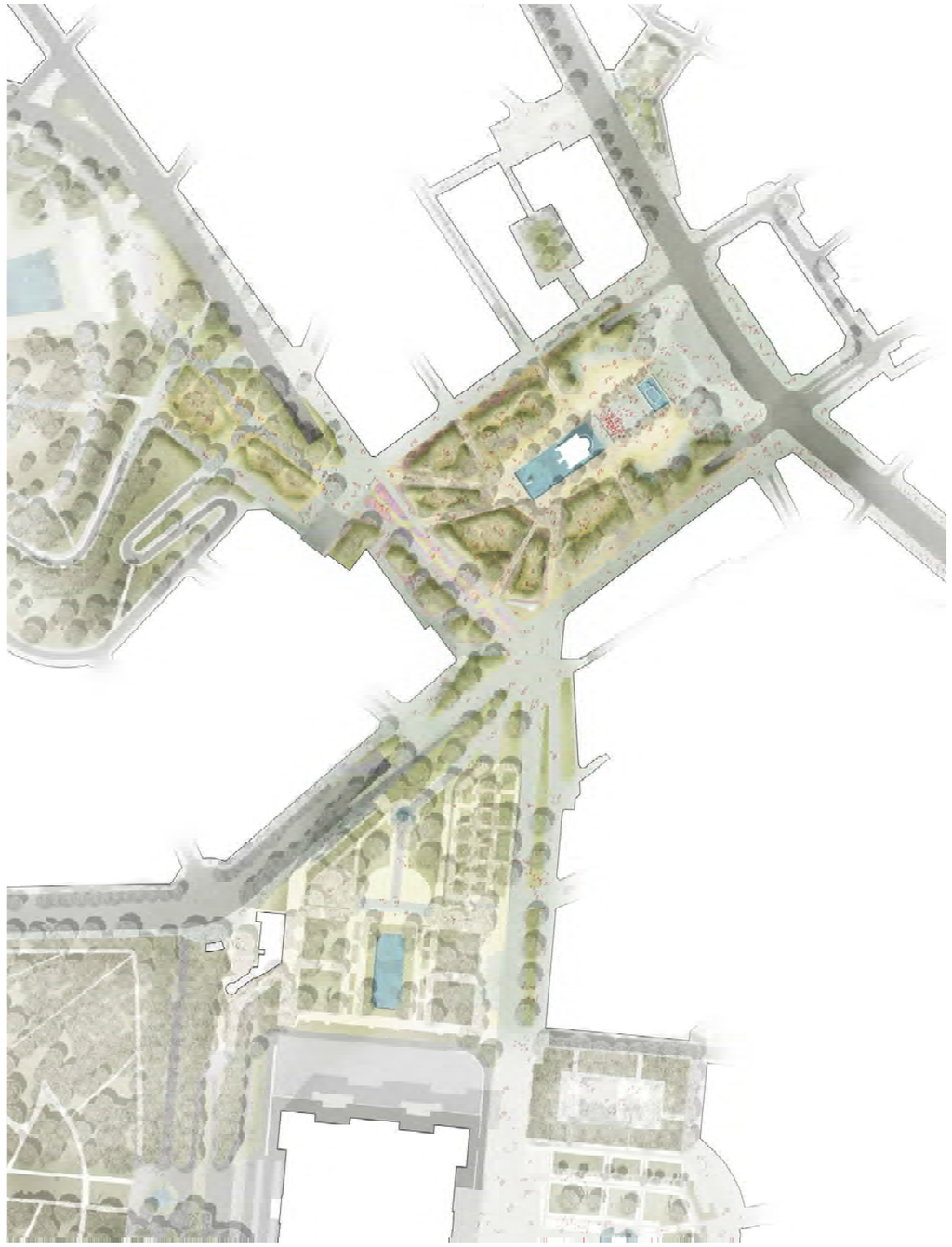
RECUPERAR EL EJE DE LA CORNISA DE LA CIUDAD COMO INSTRUMENTO PEDAGÓGICO:

11.- El eje de la cornisa atraviesa lugares emblemáticos de la ciudad y es un mirador privilegiado hacia el ocaso. Se convierte en instrumento pedagógico y de comunicación, la tecnología digital acompaña el eje ayudando al paseante con información relativa sobre los hitos que lo configuran.

12.- Conexión entre los Jardines de Sabatini y el Campo del Moro.

CUADRO DE SUPERFICIES:

	Sup.	
Peatonales	18.850	m2
Verdes	38.900	m2
Nodos de actividad	3.750	m2
Tráfico de velocidad reducida (coexistencia peatonal)	6.700	m2
Tráfico rodado en superficie	2.250	m2
Tráfico rodado subterráneo	13.350	m2
Aparcamiento subterráneo	15.450	m2
Nodo intermodal	2.200	m2
TOTAL s/r	70.450	m2
TOTAL b/r	31.000	m2

Sup máx. 70.450 m2

Coste aproximado de ejecución material 41,2 M.€