

“...mi rincón favorito de Madrid...”
Concurso de ideas para la remodelación de la Plaza de España de Madrid
1/6

01 Se mejora la conexión con el Templo de Debod, creando una rampa de acceso desde su calle lateral, que está conectada con una vía peatonal y ciclista que llega hasta la Plaza de España.

02 Se cambia la configuración de la calle Ventura Rodríguez. Ensanchando aceras, dejando un carril para carga y descarga y dos carriles de un solo sentido para desviar el tráfico hacia la calle Irún. Se crea así un recorrido alternativo para la salida del tráfico desde la C/ Princesa (incluye un cambio de sentido frente al Palacio de Liria) que circula por la calle Ventura Rodríguez, calle Irún, calle Arriaza y Cuesta de San Vicente.

03 Se elimina el tramo de la calle Irún que se conecta con la parroquia de Santa Teresa. Se transforma en un talud natural.

04 Se cambia la configuración de la calle Arriaza. Ensanchando aceras, dejando un carril para carga y descarga y dos carriles de un solo sentido. Se propone un carril exclusivo para la incorporación a la Cuesta de San Vicente.

05 Nuevo túnel que conecta la Calle Ferraz con la Cuesta San Vicente y el túnel bajo la Plaza de Oriente. La rampa de acceso se desplaza para proteger la el frente urbano del Museo Cerralbo y la Casa Gallardo. El nuevo túnel renitiza la estructura de los carriles laterales del actual scaletrie y la intersección con la Cuesta de San Vicente.

06 Se crea un nuevo recorrido peatonal en la calle Bailén, que favorece el acceso al Templo de Debod y conecta con la Plaza de España con la Plaza de Oriente y los jardines de Sabatini de manera más natural.

07 Se peatonaliza la calle noroeste de la Plaza de España y se elimina el paso subterráneo de conexión con la calle Irún.

08 El trazado del espacio arbolado de la Plaza de España se entiende como una red de caminos que conectan Gran Vía y la calle de la Princesa con el Templo de Debod, la calle Bailén y el Palacio Real y los Jardines de Sabatini, favoreciendo el tránsito peatonal y ciclista.

09 Se crea una red de caminos secundarios, cuyos trazados terminan siempre en espacios ajardinados y que proponen un recorrido tranquilo, contemplativo del nuevo parque.

10 Se crean espacios interiores de diferentes tamaños para diferentes usos: juegos, descanso, deporte, cafeterías, etc.

11 El monumento a Cervantes se mantiene en su posición original, y frente a él se plantea un espacio de agua nebulizada que permite crear una lámina que recuerda a la actual, con el reflejo del monumento sobre él, y que además convierte la zona en un lugar estancial y de juego.

12 Se propone la reorganización del arbolado, generando un gran espacio estancial al aire libre, definido por una pradera sin obstáculos y entendido como un salón urbano. Sobre él se plantea una red de cables, equipados con sistemas de agua nebulizada, iluminación y audio, así como elementos textiles que garanticen espacios de sombra. Es un espacio de reunión, celebración de eventos, de juego, de descanso y por tanto de encuentro entre los ciudadanos.

13 La sección de la calle de la Princesa se modifica, reconfigurandola para insertar un carril bici y un ensanchamiento de las aceras en ambos sentidos. Se plantea una conexión peatonal mejorada con el centro cultural Conde Duque, que incluye una rampa y una escalera.

14 La plaza de Emilio Jiménez Millas se reconfigura como espacio de calzada compartida entre peatón y zonas de carga y descarga así como salida de aparcamiento subterráneo. A su vez se favorece la conexión con la Plaza de los Cubos a través del pasaje subterráneo.

15 La acera frente al edificio Madrid se ensancha, dotando de un espacio previo a la escala del edificio e incluyendo arbolado, el acceso al metro y un espacio para alquiler y carga de vehículos eléctricos así como un acceso al aparcamiento subterráneo.

16 Se reconfiguran las calles Maestro Guerrero y San Leonardo, eliminando plazas de aparcamiento y ensanchando sus aceras.

17 La calle de los Reyes se convierte en una calzada compartida, mejorando la conexión con la calle Amanuel y San Bernardo. Alberga, al igual que la calle San Leonardo un espacio para alquiler y carga de vehículos eléctricos.

18 La acera frente al edificio España se ensancha, dotando de un espacio a la escala del edificio e incluyendo arbolado, los accesos al metro, una zona para una cafetería así como un acceso al aparcamiento subterráneo.

19 La calle de la Gran Vía modifica su sección, ensanchando sus aceras e incluyendo un carril bici específico en ambos sentidos. El trazado se modifica recogiendo los ensanchamientos producidos frente al edificio Madrid y España.

20 En la intersección con la Gran Vía, se coloca una fuente de nuevo diseño, como articulación y remate visual desde el eje de la calle.

21 La esquina junto con la Gran Vía y el acceso a la calle Leganitos se produce a través de un ensanchamiento de la acera y una zona de calzada compartida, dotando de mayor espacio público para la conexión con la Gran Vía y el acceso de metro existente en dicha esquina.

22 La calle lateral suroeste de Plaza de España modifica su sección, reduciendo el número de carriles en ambos sentidos y ensanchando sus aceras. El encuentro con el tablero del puente existente se resuelve mediante una rampa que acompaña al peatón hacia esa cota superior, evitando el paso peatonal bajo el puente.

23 El espacio frente al edificio de la Compañía Asturiana de Minas se modifica, dotándole de mayor amplitud así como de un espacio previo arbolado. El trazado del tablero del puente existente se recorta para proporcionar una visión adecuada del edificio. Desde este punto, una escalera y una rampa que discurren en paralelo al Senado permiten alcanzar la cota superior de la calle Bailén.

24 Se traslada la fuente de Las Conchas a la parte superior del cruce entre la calle Bailén y la Cuesta de San Vicente, creando un hito visual y un referente turístico del que nacen nuevos recorridos hacia los Jardines de Sabatini, la Plaza de Oriente y Madrid Río.

25 Se modifica la sección de la Cuesta de San Vicente, ampliando el espacio para el peatón e incorporando una gran rampa que incluye un carril ciclista. Ello permite su conexión directa con la Plaza de España sin necesidad de pasar bajo el tablero del puente. Se plantea una parada exclusiva para autobuses turísticos al comienzo de la rampa.

“...mi rincón favorito de Madrid...”
Concurso de ideas para la remodelación de la Plaza de España de Madrid
2/6

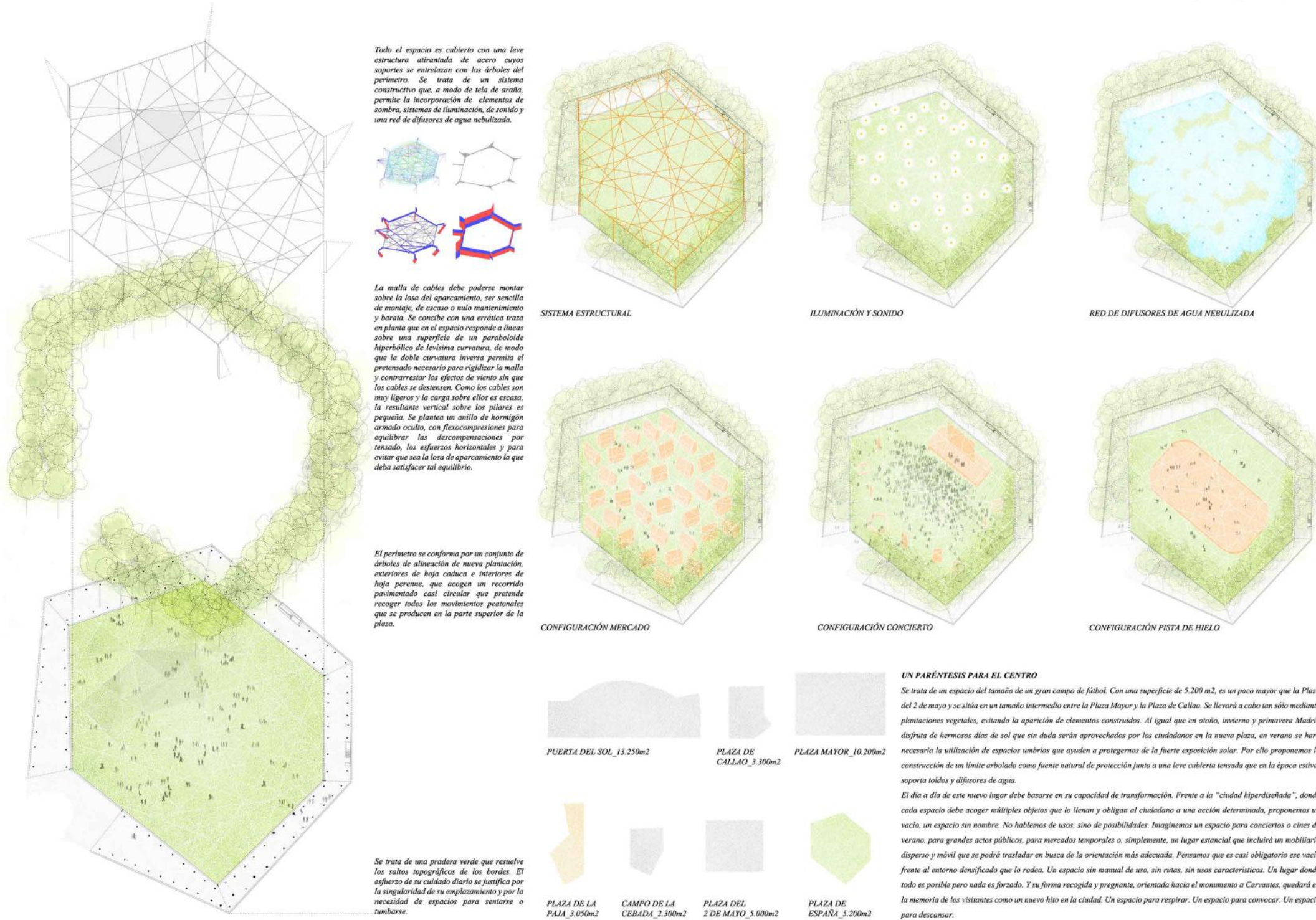




Salón Urbano - Verano



Nuevo espacio urbano frente a Torre Madrid

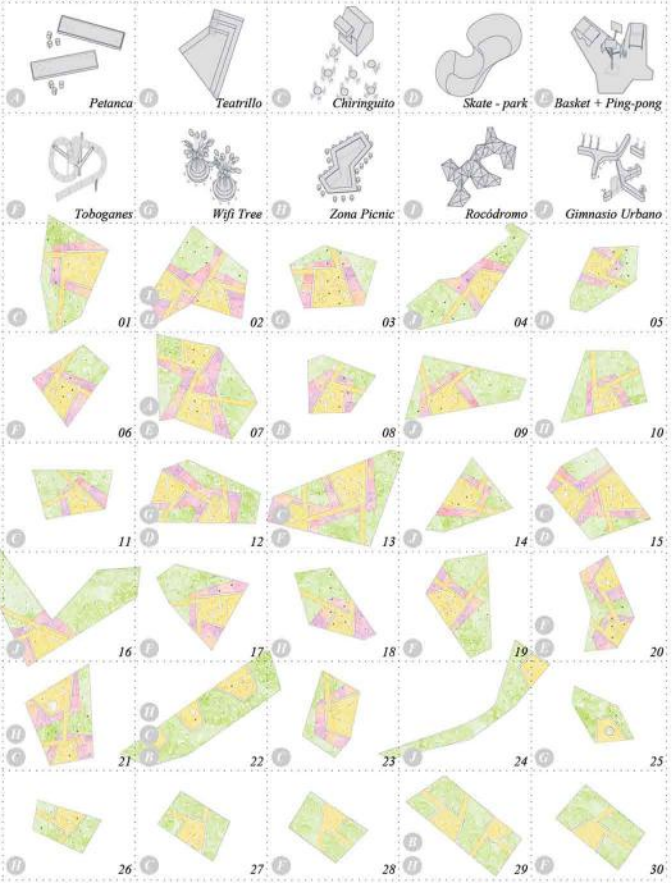




Salón urbano - Concierto atardecer



PROPUESTA DE USOS EN RINCONES



SUPERFICIES ESPACIOS VERDES				Paseo elevado de Bailén - Entorno Casa Gallardo			
ZONA	TERRIZO	ARBUSTOS y TAPIZANTES TOTAL(m2)		ZONA	TERRIZO	ARBUSTOS y TAPIZANTES TOTAL(m2)	
01	250	475	725	11	130	325	455
02	290	530	820	12	255	320	575
03	235	360	595	13	350	290	640
04	140	545	685	14	150	290	440
05	115	315	430	15	310	445	755
06	165	290	455	16	165	900	1065
07	345	720	1065	17	190	420	610
08	145	275	420	18	120	365	485
09	175	520	695	19	145	315	460
10	150	460	610	20	185	300	485
21	250	425	675	21	250	425	675
22	235	360	595	22	235	360	595
23	175	275	450	23	175	275	450
24	75	450	525	24	75	450	525
25	80	205	285	25	80	205	285
26	100	300	400	26	100	300	400
27	130	250	380	27	130	250	380
28	110	305	415	28	110	305	415
29	210	500	710	29	210	500	710
30	130	400	530	30	130	400	530

DIFERENTES LUGARES PARA DIFERENTES USOS

Aceptando la necesidad de reducir el consumo de agua, se propone implantar bajo los árboles una nueva vegetación que se mantenga exclusivamente con el agua reciclada de la plaza. Ésta se divide de acuerdo a sus dos cualidades:

1. De tránsito. Que funciona como una rútila urbana y como ecotono ambiental. Son superficies arbustivas continuas, verdes, de formas orgánicas y como un manto ondulado que fluye. Alfombras arbustivas que junto al arbolado constituyen un ecotono urbano entre el entorno construido y las zonas verdes existentes en su proximidad. Estas alfombras se deshacen en la alfombra de la pradera. Nos hablan de la historia, de la grandeza, de la cultura y su acción consiste en estructurar, articular, conectar y extender.

2. Episodios vegetales. Definen y enmarcan los espacios de la plaza y singularizan cada estancia con sus diferentes estructuras, texturas, colores y floraciones. Se introducen en ellos nuevas especies de arbustos, gramíneas, perennes y anuales con diversidad de especies combinadas. Hacen referencia a la diversidad, la movilidad, la singularidad y su acción consiste en vaciar, diversificar, adaptar, abrir y cerrar.

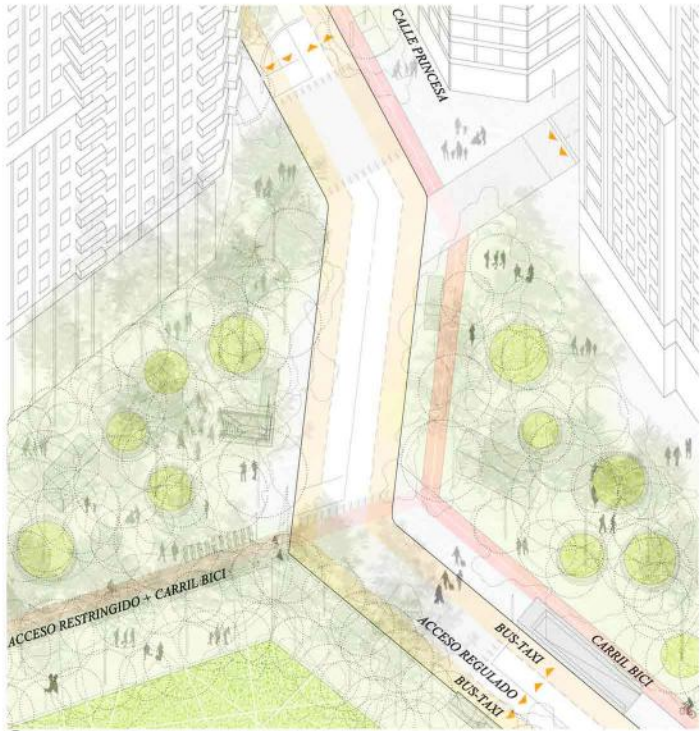
Estos episodios conforman 30 estancias de diferentes tamaños alejadas de la circulación. Pretenden ser una invitación al ciudadano al disfrute, a la pausa, al descanso y al juego. Concebidas de forma abierta, son una carta hacia la ciudadanía, que tendrá que decidir en el transcurso del proyecto sobre sus contenidos de acuerdo a sus necesidades. Las propuestas aquí dibujadas entiéndanse por lo tanto como una sugerencia más que como una imposición. Como punto de partida para su elección digamos sí a la conectividad, a lo natural y a lo participativo y evitemos lo rígido, lo "hiperdiseñado" y lo cerrado.



Salón Urbano - Otoño



Paseo elevado de Bailén - Entorno Fuente de las Conchas



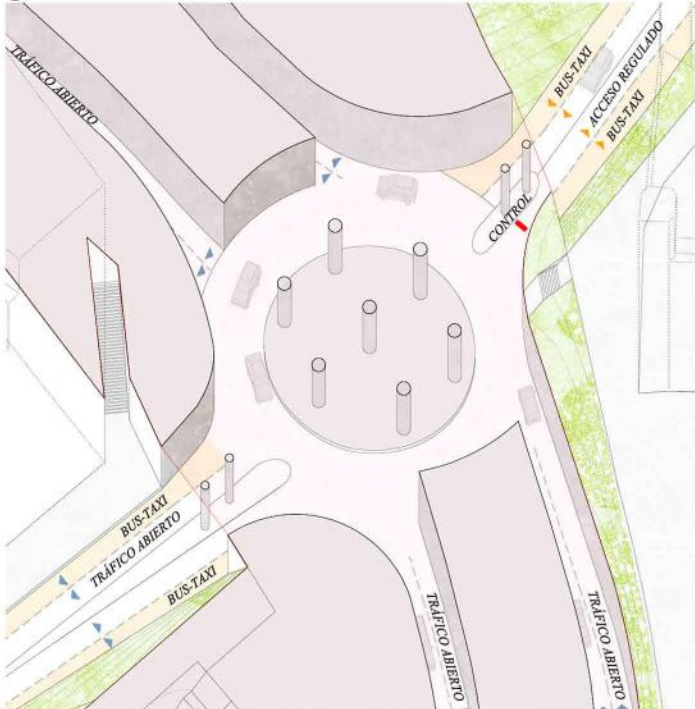
A PLAZA DE ESPAÑA ESQUINA CALLE PRINCESA



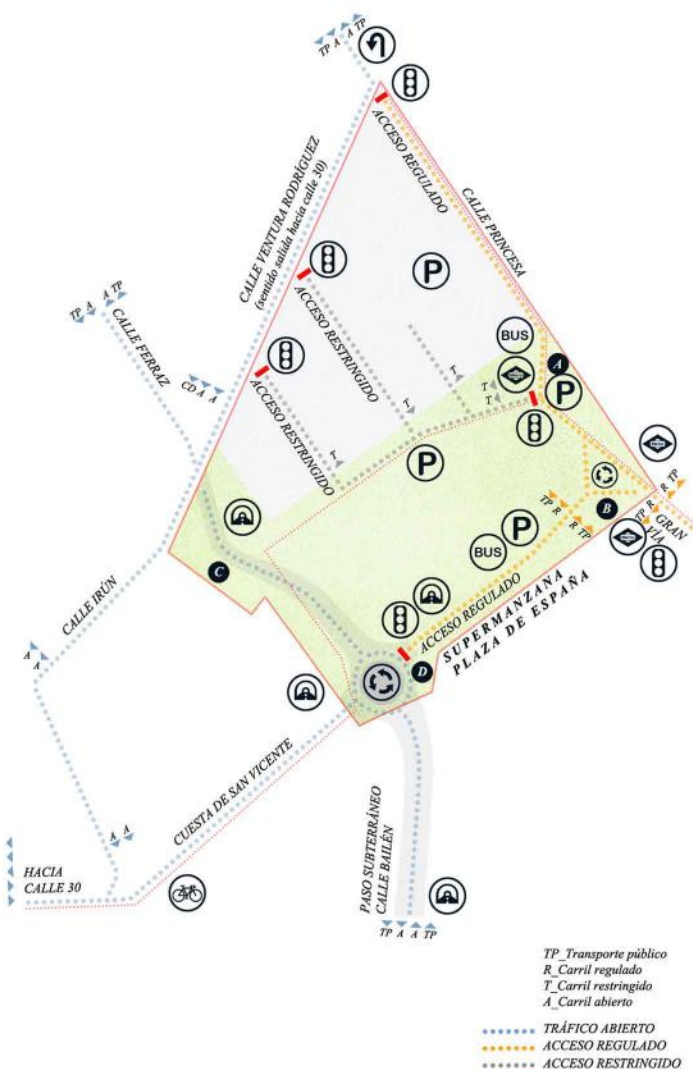
B PLAZA DE ESPAÑA ESQUINA GRAN VÍA



C PLAZA DE ESPAÑA CONEXIÓN CON TEMPLO DE DEBOD



D PASO SUBTERRÁNEO. ROTONDA CALLE BAILÉN CON CUESTA DE SAN VICENTE



SUPERMANZANA PLAZA DE ESPAÑA

Jerarquización modal y reordenación del tráfico.

Se trata de una solución integral de planificación urbana y de la movilidad cuyo objetivo es mejorar la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón limitando la presencia del vehículo privado. Corresponde al nuevo concepto de espacio urbano de calidad, que jerarquizan el viario, concentrando el tráfico de paso en los ejes perimetrales, e integrando el interno con los usos de convivencia y actividades urbanas. El tráfico rodado circula por las calles Ventura Rodríguez, Princesa, Gran vía, Cuesta de San Vicente y Ferraz donde las intersecciones se diseñan para priorizar al transporte público.

Las calles interiores se reservan a los modos blandos (caminar y bicicleta) y al acceso restringido para determinados vehículos con limitación de velocidad a 20km/hora para residentes, servicios, emergencia, vehículos de carga y descarga y acceso a los aparcamientos. Se crea un aparcamiento para autobuses turísticos en la Cuesta de San Vicente, junto a los Jardines de Sabatini. Para gestionar el tráfico remanente, se prevé canalizar su salida desde la Calle de la Princesa por la Calle Ventura Rodríguez hacia la Calle Irún, evitando así un importante flujo de vehículos en el entorno de la Plaza.

Reciclando los carriles laterales de que dispone en la actualidad, se soterra la Calle Ferraz para mantener el tráfico hacia la Calle Bailén. Se reduce la capacidad de los ejes Gran Vía-Princesa y Cuesta de San Vicente-Plaza de España a dos carriles por sentido, reservando uno de cada lado para el transporte público. El otro carril dará servicio principalmente a residentes, usuarios de los parking y hoteles de la zona, así como el reparto de mercancías.



Nuevo espacio urbano c/ Leganitos



Entorno Monumento a Cervantes

01 ACERA FRENTE A EDIFICIO ESPAÑA
Espacio previo al Edificio España. Incluyendo pavimento de losas de granito, grandes alcorques para vegetación, carril para las bicicletas y redistribución de la calzada.
508.000 €

02 ACERA FRENTE A TORRE DE MADRID
Espacio previo a la Torre de Madrid y su extensión hasta la esquina de la Casa Gallardo. Incluyendo pavimento de losas de granito, grandes alcorques para vegetación, carril para las bicicletas y tráfico restringido.
516.000 €

03 REUBICACIÓN DE ENTRADAS A PARKING
Reubicación de las entradas del futuro parking de residentes de Plaza de España siguiendo el trazado de la propuesta, anulando las entradas actuales y habilitando cinco nuevos accesos mediante la apertura de rampas y túneles que conectan con el espacio de aparcamiento actual.
313.000 €

04 ACERA FERRAZ
Ampliación de la acera en la C/Ferraz hasta la esquina de la Casa Gallardo. Incluyendo pavimento de losas de granito.
85.000 €

05 PASEO FERRAZ-BAILÉN
Unión del Parque del Oeste con los Jardines de Sabatini con la creación de un parque lineal que ocupa los extremos occidental y oriental de las calles de Ferraz y Bailén en su cota superficial, convirtiendo el actual puente en un espacio ajardinado. Incluye el traslado del monumento al Pueblo del dos de Mayo.
1.098.000 €

06 ACERA FRENTE A SANTA TERESA Y SAN JOSÉ
Levantado y ampliación de la acera frente a la Parroquia de Santa Teresa y San José, transformándola en un jardín de borde que se recorta para permitir la entrada a los edificios situados en la calle de Bailén. Incluyendo pavimento mediante losas de granito y grandes parterres.
221.000 €

07 TRASLADO FUENTE DE LAS CONCHAS
Traslado e instalación de la Fuente de las Conchas desde su posición actual frente al Edificio España hasta su nueva ubicación sobre el nudo de la calle de Bailén.
49.000 €

08 ACERA BAILÉN 1
Ampliación del acerado perimetral de la calle Bailén junto a los jardines de Sabatini reconfigurando su trazado y altimetría mediante la incorporación de la actual acera del acceso al paso subterráneo, permitiendo un paseo confortable hasta la nueva Plaza de España. Incluye nuevo muro de contención, relleno y acabado mediante pavimento de losas de granito.
76.000 €

09 ACERA BAILÉN 2
Ampliación del acerado perimetral de la calle Bailén junto al Senado reconfigurando su trazado y altimetría mediante la incorporación de la actual acera del acceso al paso subterráneo, permitiendo un paseo confortable hasta la nueva Plaza de España. Incluye nuevo muro de contención, relleno y acabado mediante pavimento de losas de granito.
165.000 €

10 ACERA EDIFICIO VITALICIO A COMPAÑÍA DE MINAS
Reconfiguración de la geometría de la acera desde el frente del Edificio Vitalicio hasta el frente del Edificio de la Compañía de Minas, ampliando el espacio peatonal para albergar a los transeúntes provenientes de las calles de Gran Vía y de Bailén permitiendo un paseo confortable hasta la nueva Plaza de España. Incluyendo pavimento de losas de granito y grandes alcorques para vegetación.
366.000 €

11 FUENTE NUBE
Construcción de una nueva fuente en la intersección entre la Cuesta de San Vicente, la Calle Princesa y la Calle Gran vía. Un Geiser artificial de agua pulverizada con sistemas de control lumínico.
76.000 €

12 SALÓN URBANO
Creación de un espacio estanci al de gran aforo, un ágora topográfica cubierta de césped bajo una fina estructura de cables tendidos desde siete pilas. Sobre esa estructura se podrán integrar elementos textiles, red de agua nebulizada, iluminación y megafonía. Se incluye el paseo perimetral pavimentado mediante losas de granito.
823.000 €

13 ENTORNO MONUMENTO A CERVANTES. FUENTE PLAYA
Reconfiguración completa del monumento, incluyendo el pavimentado de todo el área mediante losas de granito y la creación de una nueva gran fuente de cerca de 700 m2 y 170 toberas, hito lumínico y espacio de refresco y confort para los meses más calurosos de Madrid.
421.000 €

14 RED DE CAMINOS Y ESTANCIAS INTERIORES
Levantado de la traza actual y su transformación en una sucesión de caminos que albergan espacios de carácter más privado. Incluye pavimentos con losas de granito en recorridos principales, pavimentos con adoquín de granito en recorridos secundarios, terrizos en áreas estancias y los bancos perimetrales.
921.000 €

15 SUMINISTRO Y PLANTACIÓN DE ESPECIES VEGETALES
Suministro y plantación de nuevo arbolado, incluyendo ginkgos, japónicas, liquidámbar, magnolias, olivos, plátanos y tilos. Traslado de elementos existentes a su nueva ubicación. Plantación de las nuevas especies arbustivas que forman el caleidoscopio floral.
605.000 €

16 AFECIONES
Actualización al estado propuesto de las instalaciones urbanas en todo el área de intervención. Abastecimiento de agua 393.000 € - Saneamiento 482.000 € - Electricidad 2.556.000 € - Alumbrado público 848.000 € - Telecomunicaciones 34.000 € - Gas 15.000 € - Riego 212.000 € - Señalización horizontal y vertical 75.000 € - Calidad 75.000 €. TOTAL 4.689.000 €

FASE 1 _ 10.932.000 €

FASE 2 _ 9.602.000 €

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO

FASE 2 TRÁFICO SUBTERRÁNEO