

# Allá donde se Cruzan los Caminos

El análisis de la actual Plaza de España no muestra una idea o diseño arquitectónico claro o funcional. Resulta, por ejemplo, incoherente, la desconexión física e incluso visual, desde la plaza a puntos tan importantes como el Palacio de Oriente. Se observa también que los recorridos peatonales no se corresponden con los caminos realizados por los viandantes.

Para la propuesta se buscará, por tanto, un diseño que refleje las configuraciones originales de la plaza, cuando ésta tenía una intención arquitectónica más definida, desde un punto de vista y diseño contemporáneo, creando un lugar diáfano y de estancia agradable para el peatón, apaciguando a su vez el tráfico vehicular.

Se parte del estudio de dichos recorridos peatonales y, de esa forma, se configuran una serie de recorridos transversales, lineales, que atraviesan la plaza; **crúzandose los caminos**, uniendo puntos o calles de interés, dando forma arquitectónica a los recorridos ya realizados actualmente. Así se unen de forma directa y clara, por ejemplo, la llamada calle de los cines, Martín de los Héroes, con su hermano mayor, Gran Vía.

También se potencia el ya existente, simbólico y fotografiado por los turistas, **eje monumental**, configurándose con un único ancho en toda su longitud, realfirmándose en sí mismo de esta forma.

Se amplían las **zonas verdes**, en especial en el lado noreste de la plaza, actualmente más secas con sendas extensiones de arena en los laterales. Esta reducción de las superficies duras, a su vez, desincentiva la instalación de mercadillos temporales -casi permanentes- y sumamente antiestéticos, que restan a la plaza su condición de lugar de estancia y de representación de la ciudad.

A su vez, se da continuidad verde y peatonal al **eje Ferraz - Bailén**, desde el Templo de Debod hasta el Palacio de Oriente, fomentando de esta forma la importancia cultural de dicho eje y mejorándose la unión con el Museo Cerralbo y los Jardines de Sabatini. También se adecua la unión peatonal con la Cuesta de San Vicente y por ende con la zona sur del barrio de Argüelles -actualmente muy desconectada físicamente de la plaza y de la zona norte del barrio- y con **Madrid-Río**.

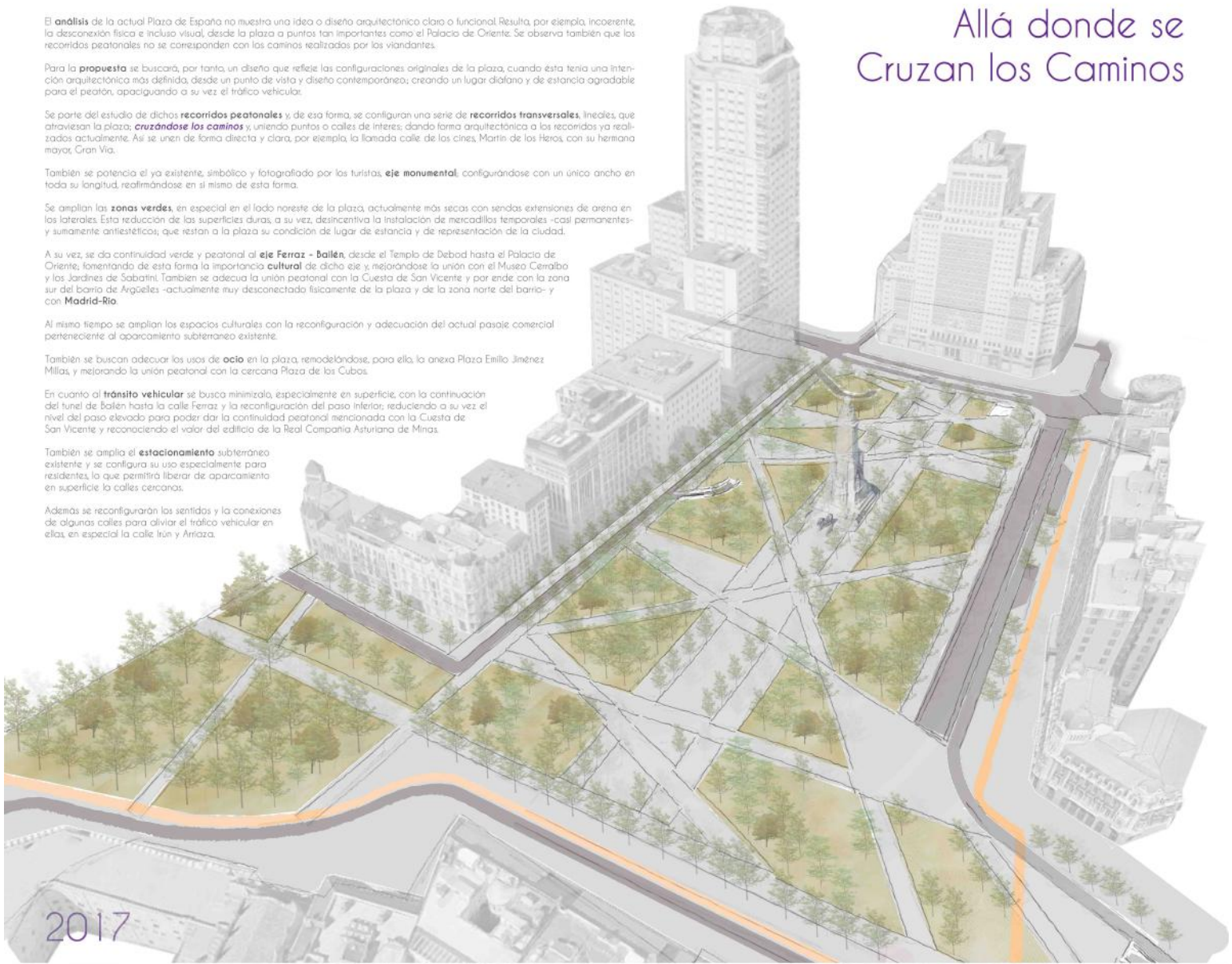
Al mismo tiempo se amplían los espacios culturales con la reconfiguración y adecuación del actual pasaje comercial perteneciente al aparcamiento subterráneo existente.

También se buscan adecuar los usos de ocio en la plaza, remodelándose, para ella, la anexa Plaza Emilio Jiménez Millás, y mejorando la unión peatonal con la cercana Plaza de los Cubas.

En cuanto al **tránsito vehicular** se busca minimizarlo, especialmente en superficie, con la continuación del túnel de Bailén hasta la calle Ferraz y la reconfiguración del paso Interior, reduciendo a su vez el nivel del paso elevado para poder dar la continuidad peatonal mencionada con la Cuesta de San Vicente y reconociendo el valor del edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas.

También se amplía el **estacionamiento** subterráneo existente y se configura su uso especialmente para residentes, lo que permitirá liberar de aparcamiento en superficie las calles cercanas.

Además se reconfigurarán los sentidos y la conexiones de algunas calles para aliviar el tráfico vehicular en ellas, en especial la calle Irujo y Arriaza.



2017



Sección AA'



Sección BB'



## CAMINOS CRUZADOS

El diseño de la Plaza nace del estudio de los transitos peatonales que en ella se dan. De esta forma, se desarrollan una serie de caminos que atraviesan la Plaza y se cruzan entre ellos; que unea puntos y calles que desembocan en la misma; dando a su vez, título al proyecto.

## Ampliación Aceras

Por regla general se elimina el aparcamiento en superficie (a partir de ahora se utilizará el soterrado para residentes), permitiendo la ampliación de aceras del barrio de Argüelles y Universidad.

## Eje Monumental

Se mantiene y potencia el eje monumental de la Plaza de España, con el monumento a Cervantes y la fuente. Se propone desplazar el estancque para facilitar las circulaciones peatonales.

## Entrada y salida túnel Ferraz - Bailén

Se sitúa junto a la segunda manzana de la calle Ferraz, permitiendo que la primera manzana, con edificios notables, quede libre.

## Giro 180º

Se permite el giro 180º Ferraz-Ferraz en superficie y se impulsa en la rotonda subterránea (actualmente se realiza en dicha rotonda, contribuyendo enormemente a su congestión).

## Conexión Museo Cerralbo

Se amplía notablemente la acera de la c/ Ferraz junto al Museo Cerralbo, mejorando su conexión desde la Plaza.

## Eliminación Acceso Irún

Gracias al giro "libre" de Ferraz a Cuesta de San Vicente, se posibilita la eliminación de sendos accesos a la calle Irún, desde Ferraz y Plaza de España; descongestionando el tráfico de la calle Ariza.

## Cambios de Sentido

Se cambia el sentido de circulación de las calles Ariza, Cadalso y un tramo de Irún, para posibilitar el acceso a éstas tras la salida desde la rotonda del paso subterráneo.

## Supresión Carriles

Se suprimen dos carriles de circulación, uno por sentido; desincentivando el acceso al centro de la ciudad. Esto, además, permite la creación de un carril bici junto a la acera sur (sin cruces con otras calles), y la ampliación de la acera norte (más transitada y con comercio).

## Nueva Estación BiciMad

Instalación de una nueva estación BiciMad, junto al nuevo carril bici (en amarillo).

## Áreas de Estancia

Áreas de transición entre los caminos peatonales y el espacio. Contarán con bancos para el descanso; pudiendo incluirse también equipamiento de ejercicio para la tercera edad y parques infantiles.

Referencia: Passeig San Joan, Barcelona

## Giro 180º

Se permite el giro 180º Cuesta de San Vicente - Cuesta de San Vicente en superficie y se permite el giro de izquierdas para dar acceso a las viviendas del lado oeste de la Plaza de España.

## Área de Ocio Plaza Emilio Jiménez Millas

Se modifica la circulación de acceso al aparcamiento existentes, liberándose espacio para la creación de un área de ocio con terrazas; potenciándose la conexión con la Plaza de los Cubos a través del pasaje subterráneo.

## Conexión Plaza de Los Cubos

Ampliación de la acera y creación de un carril bici segregado del tráfico vehicular, gracias a la eliminación de sendos carriles en cada sentido de la calle Princesa; muy transitada y colapsada por la existencia de la discoteca Marco Aldany.

## Cambios de Sentido

Se cambia el sentido de circulación de la calle Maestro Guzmán y sendos tramos de la calle San Leonardo y de la calle de Los Reyes; de forma que se desincentiva el acceso al barrio Universitario y se fomenta la salida hacia la Cuesta de San Vicente.

## Ampliación Acera

Se amplía notablemente la acera, restringiéndose la circulación vehicular a un único carril y eliminando el aparcamiento en superficie.

## Eliminación Acceso Aparcamiento

Se suprime el acceso al aparcamiento, realmente antisistémico en el eje de la Plaza, debiendo usarse el acceso junto a la Torre Madrid.

## Ampliación Acera

Se amplía la acera en este punto de gran circulación peatonal y se propone desplazar la salida de Metro a la calle Leganitos, para mejorar dicha circulación.

## Acceso Área Cultural

Se propone la transformación del actual área comercial subterránea, perteneciente al aparcamiento para usos culturales.

Referencia: Apple Store, Nueva York

## Sólo Bus

Se restringe el acceso vehicular a la Plaza de España desde el paso inferior, permitiendo únicamente para el transporte público. De esta forma se desincentiva el acceso al centro de la ciudad únicamente para el transporte público por Gran Vía (un alto porcentaje actual no tiene destino final en el lugar del Centro).

## Carril Vehicular

Se permite el acceso vehicular privado a la Plaza desde un ámbito barrial, creándose un carril en superficie que da acceso al Senado y a los edificios y hoteles del lado sur de la Plaza.

## Entrada y Salida túnel a paso inferior

Se realizan en distintos puntos. De esta forma se facilita la continuidad peatonal en superficie, evitando un estrechamiento de ésta que se daría en caso contrario.

## Cambio de Sentido

Se cambia el sentido de circulación de la calle Encarnación para posibilitar el giro 180º Bailén - Bailén después de la salida del túnel.

## Accesibilidad

Se permite la plena continuidad y accesibilidad peatonal, potenciándose la conexión con la Cuesta de San Vicente y Madrid Río. A su vez, se elimina el acceso peatonal en el paso inferior (ahora sólo vehicular). Esto se consigue gracias a la disminución del nivel del paso elevado tras la construcción de la continuación del túnel desde Catedral de la Almudena a Ferraz.

## Área Restauración

Se amplía notablemente la acera de la calle Bailén, permitiendo la creación/instalación de terrazas para los restaurantes existentes.

# Allá donde se Cruzan los Caminos

## Vegetación

Se conservan y aumentan las áreas verdes de la plaza y se conectan con otras cercanas como Templo de Debod y Jardines de Sobotini, creando un gran poseo verde desde el Parque del Oeste en Moncloa hasta los Jardines del Moro y Madrid-Río.

El arbolado, también se ve mayoritariamente conservado y notablemente ampliado gracias a las nuevas áreas verdes.

- Áreas Verdes
- Otras áreas verdes
- Árboles existentes
- Árboles nuevos

## Peatonal

Se implantan en el orden de la plaza las llamadas "caminos cruzados" que unen calles y puntos de interés de forma lineal y directa.

También se realma el eje monumental, con el fotografiado monumental a Cervantes que atraviesa la plaza desde el eje Ferraz-Bailén al Gran Vía-Princesa.

En la plaza se generan áreas de descanso con equipamientos infantiles y para la tercera edad.

- Aceras
- Caminos Cruzados
- Eje Monumental
- Áreas descanso

## Transporte

Se fomenta el uso del transportes públicos y no motorizados.

Se crea un carril bici segregados desde el Templo de Debod al Palacio de Oriente, también en la Cuesta de San Vicente y en la calle Princesa. La subida hacia Calles se realiza por la calle Leganitos.

Se amplía el aparcamiento subterráneo existente y se cambia parte de su uso a residencial.

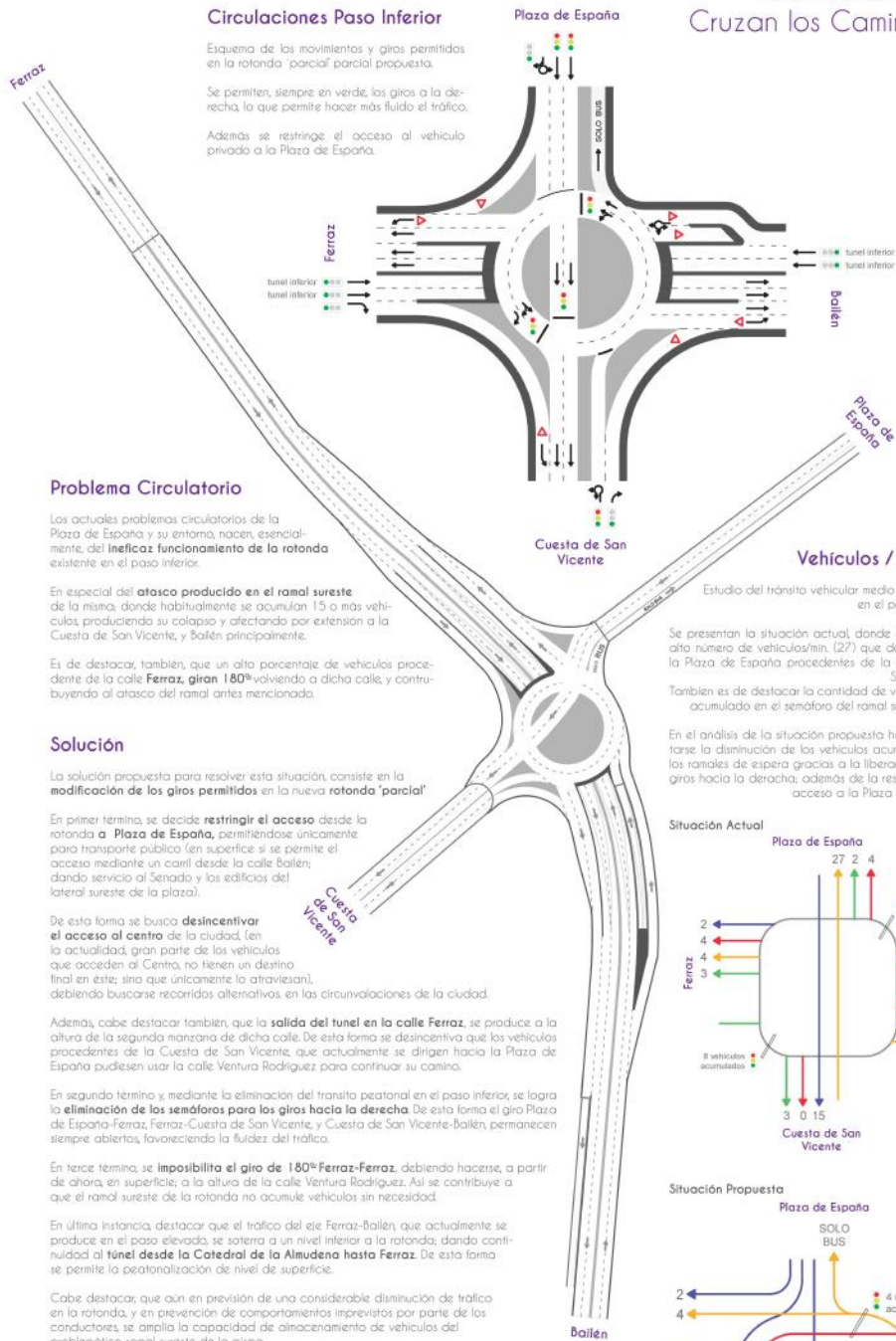
- Paso Inferior
- Aparcamiento
- Carriles Bici
- Autobuses EMT

## Circulaciones Paso Inferior

Esquema de los movimientos y giros permitidos en la rotonda "parcial" parcial propuesta.

Se permiten, siempre en verde, los giros a la derecha, lo que permite hacer más fluido el tráfico.

Además se restringe el acceso al vehículo privado a la Plaza de España.



## Problema Circulatorio

Los actuales problemas circulatorios de la Plaza de España y su entorno, nacen, esencialmente, del **ineficaz funcionamiento de la rotonda existente en el paso inferior.**

En especial del **atasco producido en el ramal sureste** de la misma, donde habitualmente se acumulan 15 o más vehículos, produciendo su colapso y afectando por extensión a la Cuesta de San Vicente, y Bailén principalmente.

Es de destacar, también, que un alto porcentaje de vehículos procedente de la calle Ferraz, giran 180º volviendo a dicha calle, y contribuyendo al atasco del ramal antes mencionado.

## Solución

La solución propuesta para resolver esta situación, consiste en la **modificación de los giros permitidos en la nueva rotonda "parcial"**

En primer término, se decide **restringir el acceso** desde la rotonda a Plaza de España, permitiéndose únicamente para transporte público (en superficie si se permite el acceso mediante un carril desde la calle Bailén, dando servicio al Senado y los edificios del lateral sureste de la plaza).

De esta forma se busca **desincentivar el acceso al centro** de la ciudad, (en la actualidad, gran parte de los vehículos que acceden al Centro, no tienen un destino final en éste, sino que únicamente lo atraviesan), debiendo buscarse recorridos alternativos en las circulaciones de la ciudad.

Además, cabe destacar también, que la **salida del túnel en la calle Ferraz**, se produce a la altura de la segunda manzana de dicha calle. De esta forma se desincentiva que los vehículos procedentes de la Cuesta de San Vicente, que actualmente se dirigen hacia la Plaza de España pudiesen usar la calle Ventura Rodríguez para continuar su camino.

En segundo término, y mediante la eliminación del tránsito peatonal en el paso inferior, se logra la **eliminación de los semáforos para los giros hacia la derecha.** De esta forma el giro Plaza de España-Ferraz, Ferraz-Cuesta de San Vicente, y Cuesta de San Vicente-Bailén, permanecen siempre abiertas, favoreciendo la fluidez del tráfico.

En tercer término, se **imposibilita el giro de 180º Ferraz-Ferraz**, debiendo hacerse, a partir de ahora, en superficie, a la altura de la calle Ventura Rodríguez. Así se contribuye a que el ramal sureste de la rotonda no acumule vehículos sin necesidad.

En última instancia, destacar que el tráfico del eje Ferraz-Bailén, que actualmente se produce en el paso elevado, se sotera a un nivel inferior a la rotonda, dando continuidad al **túnel desde la Catedral de la Almudena hasta Ferraz**. De esta forma se permite la peatonalización de nivel de superficie.

Cabe destacar, que aun en previsión de una considerable disminución de tráfico en la rotonda, y en prevención de comportamientos imprevistos por parte de los conductores, se amplía la capacidad de almacenamiento de vehículos del problemático ramal sureste de la misma.

