

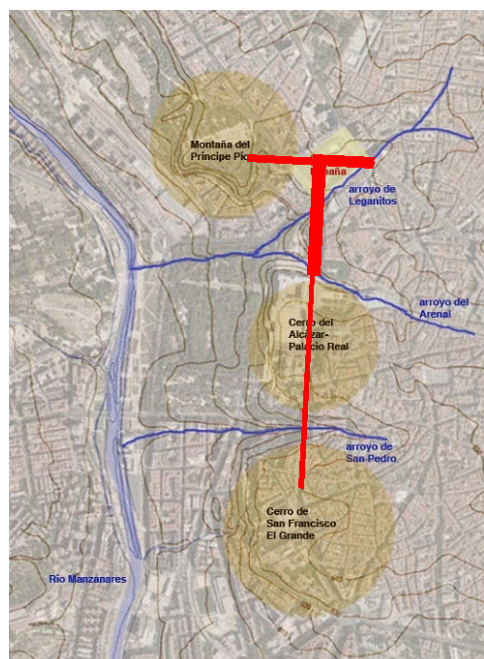
MEMORIA DEL CONCURSO DE IDEAS PARA REMODELACIÓN DE LA PLAZA DE ESPAÑA

Esta propuesta tiene por objetivo la recuperación del espacio emblemático público y de referencia que la Plaza de España ha perdido. Convertida en isla y nudo circulatorio de automóviles en relación a su entorno, ha servido como glorieta de transporte privado de entrada al centro. En su interior como espacio público su ordenación no atiende ni al flujo de peatones ni su organización acaba por entenderse como un espacio único, sin existir unidad incluso en los ajardinamientos, pavimentaciones, mobiliario urbano... Esta condición de "isla" interior: se acrecentó con la construcción del gran aparcamiento subterráneo que ocupa aproximadamente la mitad norte de la plaza y que fue inaugurado en 1968 para albergar 800 vehículos. La construcción de este parking supuso la redefinición de los parterres y arbolados de la plaza, que fueron planteados de nuevo durante esos años y que empeoraron la definición de los usos, y criterios que debería de atender. El único elemento que permanece y tiene referencia como lugar es el monumento a Cervantes pero en una sola fachada con la imaginería del Quijote y Sancho Panza.

Nuestro proyecto atiende a dos escalas distintas de ciudad. Una relacionada con el entorno, la urbana y que podríamos llamar relacional con los espacios públicos cercanos a la plaza y otra escala como espacio urbano en si mismo que la define como lugar estancial, la arquitectónica.

A nivel urbano la propuesta tiene por objetivo organizar una circulación peatonal fluida que utiliza la geometría generada desde el palacio Real para diseñar un gran bulevar, un eje peatonal que surge como continuación de los jardines de Sabatini para entrar diagonalmente a la Plaza de España comunicando a la plaza con Plaza de Oriente y al eje de Bailén hasta San Francisco el Grande.

Este eje continúa la artificialidad que el viaducto de la calle Bailén comenzó con la unión de la colina del Palacio Real y Plaza de Oriente, donde se ubicaba la antigua *almudayna* árabe con la colina de las Vistillas, separada por el río Segovia, hoy calle Segovia, a la misma cota. E incorpora con esta artificialidad la tercera colina la montaña de Príncipe Pío sobre la que se aloja el templo de Debod que la separa la cuesta de San Vicente antiguo arroyo de Leganitos; mediante la incorporación del espacio de la plaza de España.



Este gran bulevar elevado peatonal surge de transformación del paso elevado pensado como un injerto circulatorio desde el coche a entenderlo como un elemento de paseo peatonal y de bicicletas que integra espacios estanciales a través de su geometría para introducirte en el interior de la plaza con el punto focal hacia el monumento a Cervantes y su imaginería con los personajes del Quijote y Sancho Panza.

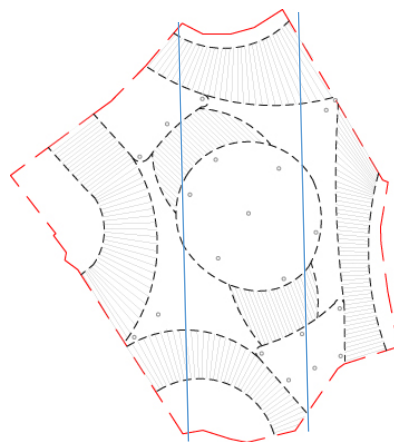
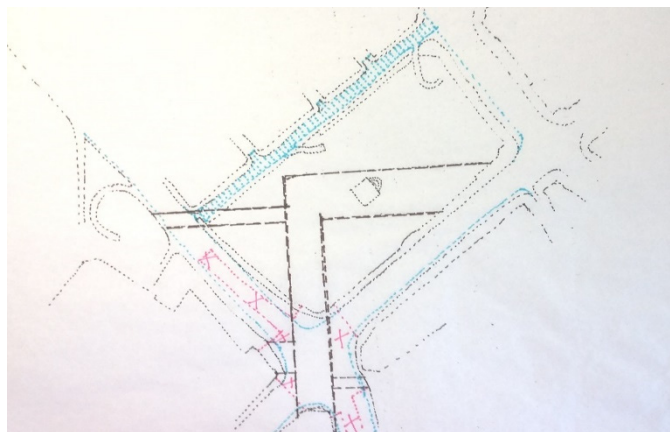
A nivel arquitectónico, para definirla como lugar se contrapone a ese gran eje su perpendicular dirección Gran Vía calle Ferraz.

Estos dos ejes fomentan las diagonales de relación de la Plaza frente a la simetría existente tan poco afortunada y devolviéndole el carácter de "estancia activa" del recorrido peatonal del Centro de Madrid. La plaza de España se convierte en un espacio protagonista de los espacios de reunión y estancial junto con el espacio dedicado a los jardines de Sabatini, la Plaza de Oriente y el parque del Oeste y el templo de Debod, al mismo tiempo que espacio de conexión entre Gran Vía y Princesa.

La otra acción complementaria a este gran eje es recortar el espacio del coche privado para ampliar el espacio del peatón, en términos generales, ampliación de aceras que permite recuperar las geometrías y topografías equivalentes perdidas de los bordes de la Plaza y sus entornos mas próximos. El borde sur se alinea con el eje de la calle Ferraz y su descenso ya a ambos lados hasta el encuentro con la calle Bailén Se amplía todo el frente norte que une Princesa con Gran Vía y la acera de la Cuesta de San Vicente que da a la plaza. También se incorpora como zona lenta peatonal y circulatoria sin diferenciación de cotas a la calle de la Plaza las entradas a las calles Juan Álvarez de Mendizabal, calle Martín de los Heros y el acceso a la plaza Emilio Jiménez Villas. Esta parte se resuelve con pavimentación dura y con diferencia de zonas de paso de peatones y circulación rodada reduciéndose a dos carriles el tránsito de coches y dibujando con el pavimento lugares para aparcamiento y salidas del parking subterráneo de la Plaza.

Se eliminan los dos pasos subterráneos además de su relleno uno peatonal en este momento cerrado que conecta la Plaza con el templo de Debod y el otro de automóviles que produce en los jardines que llevan hacia el templo de Debod un aislamiento de la pieza escultórica, de gran interés dedicada "al pueblo del 2 de mayo de 1808" además de recuperar el borde ajardinado y con arboleda de gran porte que une visualmente y le da un carácter unitario a la Plaza con los accesos al templo de Debod.

Estas acciones de ampliación de aceras producen la reducción de carriles circulatorios y se añade un carril el de bicicletas ( explicado en el proyecto). Se propone como norma general para Madrid al carril del autobús añadir el carril de bicicletas pero para que tenga éxito este carril deberá eliminar todos los pivotes que aparecen en las delimitaciones de este carril bús / taxi, aceptando de una manera natural la bicicleta y su espacio en la ciudad.



Estructura del paso elevado y sus recortes

negro lo existente. azul ampliaciones de acera. rosa paso elevado existente marrón nuevo bulevar.

**Movilidad:**

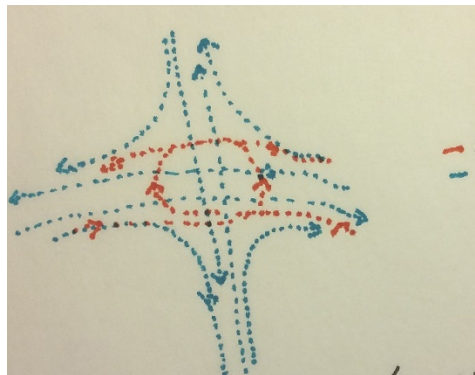
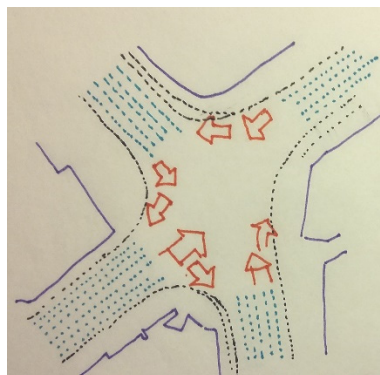
El tráfico rodado y el del peatón se unen en las cotas inferiores cruce de las calle San Vicente Ferraz Bailén Princesa gran Vía.

Acciones movimiento de transporte:

Movimiento circulatorio entorno a la Plaza del vehículo privado - giros permitidos

Cruce Bailén -Ferraz -Cuesta de San Vicente- Plaza de España

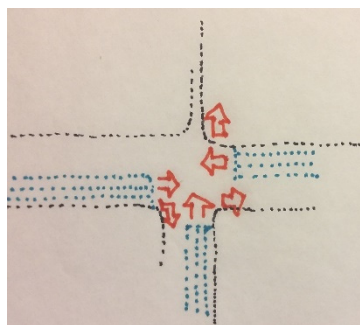
Sólo el transporte público se le permiten giros a izquierdas



T. público  
T. privado

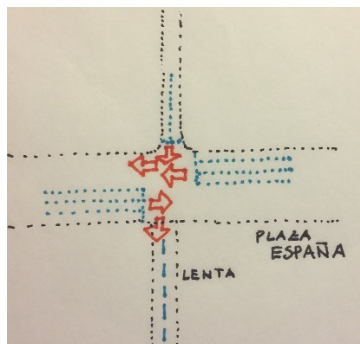
Cruce Gran Vía- Princesa- Cuesta de San Vicente- Plaza de España

Sólo el transporte público se le permiten giros a izquierdas



Cruce Princesa- San Leonardo- Plaza de España

La circulación unión Ferraz Princesa se realiza de manera lenta se unifica el nivel rodado con el peatonal. Se incorpora a la Plaza



**Zonas verdes**

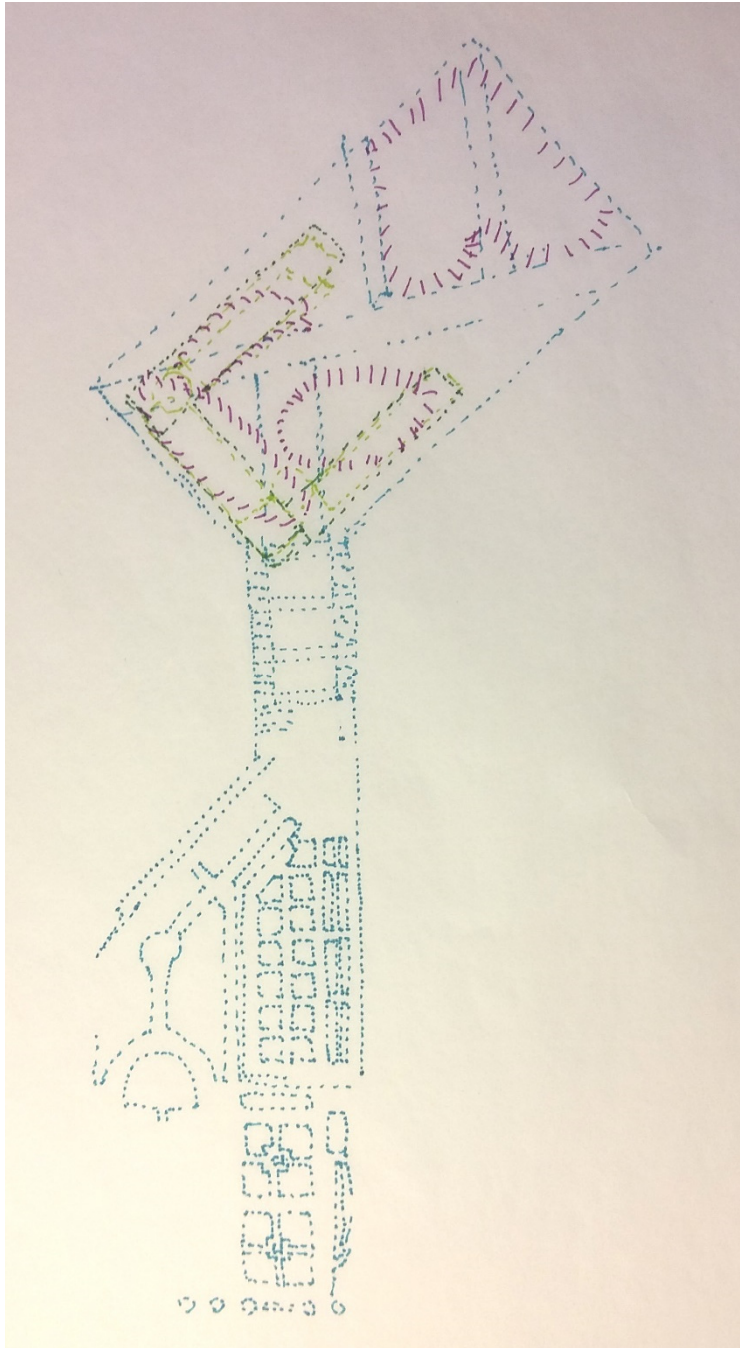
Se potencia unos recintos diferenciados y ordenados. La Plaza de España es la zona verde utilizada fundamentalmente por la población residente y visitante, quedando las grandes zonas verdes ligadas al Parque del Oeste y Tempo de Debod por un lado y Jardines de Sabatini y Campo del Moro, por otro, para uso más ocasional, derivado del importante desnivel que supone el acceso a estas zonas verdes desde las zonas residenciales del entorno de la plaza. Al eliminar los desniveles y las áreas

subterráneas mejoraremos que la población visitante sea de la zona y restituya a la Plaza su calidad de lugar estancial fruto de un recorrido urbano peatonal.

Acciones:

Jardinería: ordenación arbórea ordenación verde

Excepto tres ejemplares, no existen especies leñosas de especial interés, ni ejemplares sobresalientes. Nuestra propuesta mantener las alamedas con los ejemplares existentes y establecer los demás árboles se propone modificar su situación para diferenciar las nuevas zonas estanciales sustituyendo los pies envejecidos, deformes, decrepitos, dañados, enfermos, o simplemente peligrosos para mantener a la arboleda en condiciones operativas medioambientales, paisajistas y de uso social que debe tener y cumplir.



#### Zonas verdes

Redistribución de las zonas verdes y blandas sin barreras arquitectónicas lugares para poderse reunir y tumbarse. Se conviertan en lugares estanciales

Creación de sombras mediante la nueva distribución de los árboles en la plaza.

Lugares de frescor y agua

Eliminación del ruido casetas, puesto de helados medidor de contaminación..

Traslado de la fuente oval situada en la parte norte con el traslado a la Casa de Campo y relacionada con el camino y el puente de la culebra de Francesco Sabatini.

Propuesta de una estructura desmontable sin cimentación repetible que permitirá homogeneizar las construcciones y posibles eventos que se produzcan en la Plaza. Con los siguientes usos: parking de bicicletas y punto de información turística y referencial de la Plaza de España con la integración de baños públicos y salida del ascensor del metro situado en la cuesta de San Vicente en el entorno Plaza de España.

#### Superficies existentes:

Plaza de España	52.466 m <sup>2</sup>
Área central	25.894 m <sup>2</sup>
Viario	17.241 m <sup>2</sup>
Aceras	09.267 m <sup>2</sup>
Zonas verdes perimetrales	03.047 m <sup>2</sup>

#### Superficies remodeladas:

Plaza de España	55.500 m <sup>2</sup>
Área central incluyendo el eje	30.000m <sup>2</sup>
Viario	11.000 m <sup>2</sup>
Aceras	11.000 m <sup>2</sup>
Zonas verdes perimetrales	04.500 m <sup>2</sup>

Presupuesto:

Se establece que el presupuesto incluya desmontaje de paso elevado y reordenación del mismo, relleno de los pasos subterráneos de peatones y de coches existentes y entrada norte al parking, remodelación del viario y constitución aceras, jardinería con plantación y traslado de las especies señaladas en los planos, mobiliario reordenación y nuevo y se estima en 53 euros/ m<sup>2</sup>. El total asciende a 2.915.000 euros con toda la remodelación.

Fases de obra:

Fase 1 desmontaje y reorganización y zonas verdes y estanciales del paso elevado 900.000 euros

Fase 2 Actuación en el área central y tapado de los accesos subterráneos y edificaciones propuestas riego traslado y trasplante de arbolado iluminación mobiliario urbano... 1.500.000 euros

Fase 3 ampliación de aceras y elementos del entorno a la plaza conexiones con la cuesta de San Vicente arbolado, mobiliario urbano... 500.000 euros