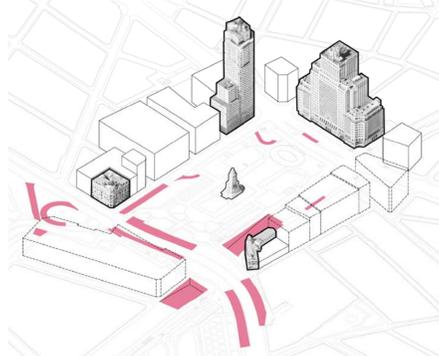




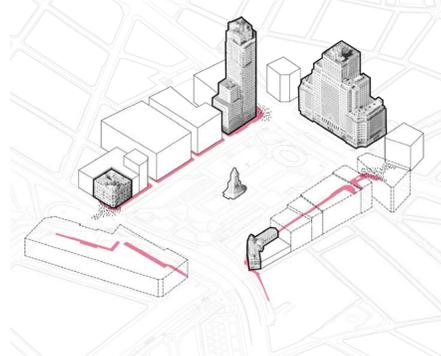
SITUACIÓN ACTUAL:



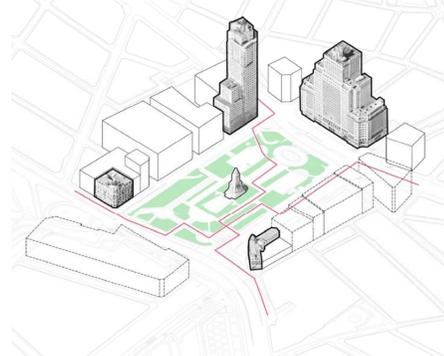
1. NUDO DE TRÁFICO METROPOLITANO:
La Plaza de España se encuentra aislada de su entorno por el tráfico rodado. Se ha convertido en un espacio agresivo al peatón y con una elevada contaminación acústica y ambiental.



2. RAMPAS Y TOPOGRAFÍA:
Existen un gran número de rampas de aparcamiento y entradas a túneles en todo su perímetro que limitan la accesibilidad a la plaza. El paso subterráneo bajo el puente Ballén-Ferraz genera una fractura entre la plaza y los edificios colindantes aislándolos.

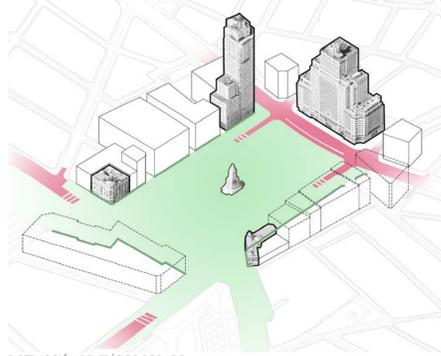


3. ACERAS MUY ESTRECHAS:
Las aceras en contacto con los edificios que conforman la plaza tienen una dimensión muy escasa atendiendo a la escala del lugar y sobre todo al elevado número de peatones que las utilizan.

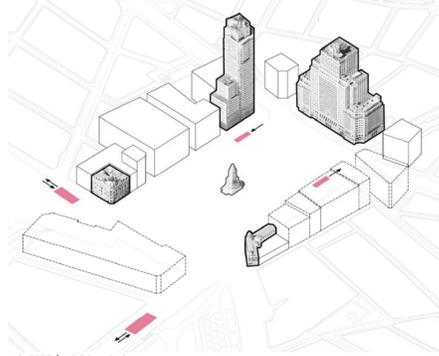


4. CONFIGURACIÓN DE PARTERRES INAPROPIADA:
La configuración de los parterres resulta inapropiada ya que no responde a los recorridos peatonales interiores ni a los de acceso desde las calles que confluyen en la plaza.

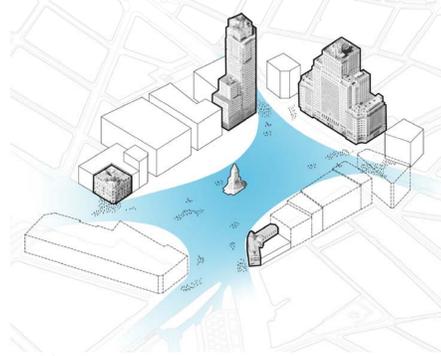
PROPUESTA:



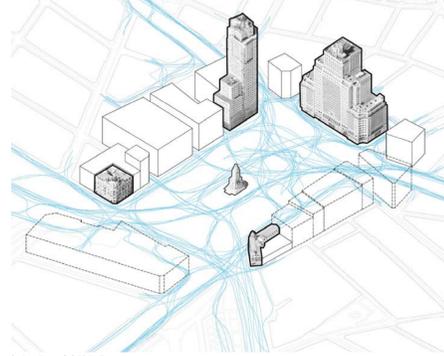
5. REDUCCIÓN DEL TRÁFICO RODADO:
Se devuelve la plaza a la ciudad eliminando casi en su totalidad el tráfico rodado. Se extiende la superficie peatonal de la plaza hasta los edificios que la rodean restituyendo su topografía original, poniendo en valor los edificios de la antigua sede de la Compañía Asturiana de Minas, el Templo Nacional de Sta. Teresa de Jesús y la Casa Gallardo.



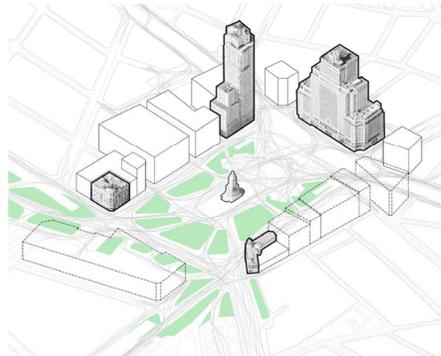
6. SUPRESIÓN DE RAMPAS:
Se reduce de 14 a 4 el número de rampas destinadas al tráfico rodado y se sitúan estratégicamente para que no interfieran con el tránsito peatonal.



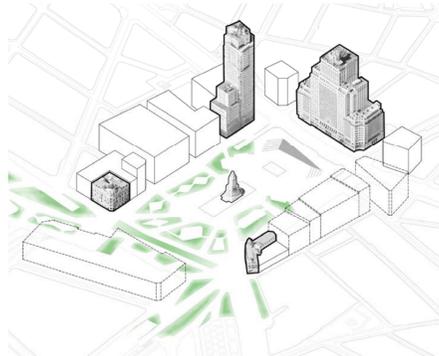
7. FUNCIÓN ARTICULADORA:
Se recupera la función articuladora de la plaza, priorizando la conexión peatonal con los diferentes espacios libres del entorno como la Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, el Campo del Moro y Madrid-Río, el Templo de Debod, las Plazas de los Cubos y de Cutilino Marfisi...



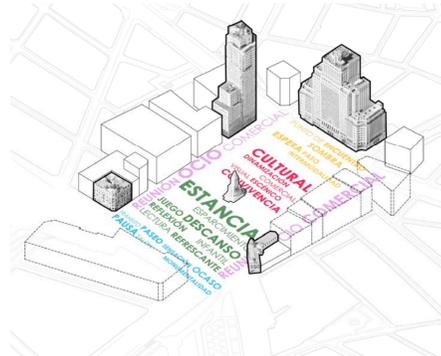
8. PLAZA ACCESIBLE:
Se asegura la accesibilidad a todos los ámbitos de la plaza mediante itinerarios fluidos, que sirven a su vez de nexo entre la ciudad y los espacios verdes que la rodean.



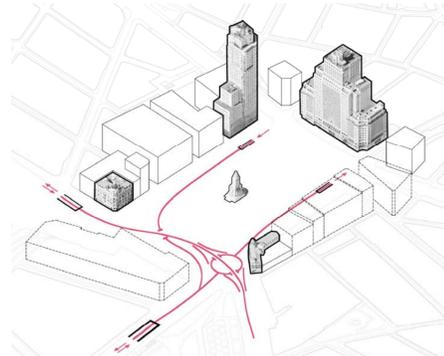
9. GEOMETRÍA GENERAL:
Los itinerarios configuran una geometría general del paisaje coherente y unitario en la que el verde adquiere un papel protagonista, una forma de "naturalizar" el centro urbano.



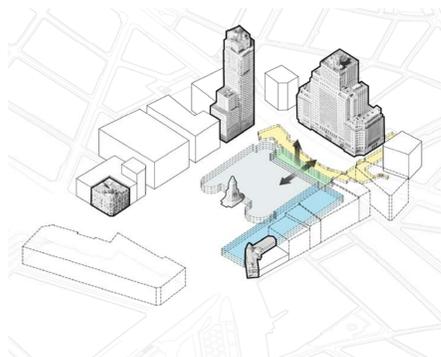
10. USOS Y ACTIVIDADES:
Una segunda trama se superpone a la anterior introduciendo nodos intensificadores de actividades y de biodiversidad que darán el carácter definitivo a la plaza, sin comprometer la continuidad, homogeneidad y permeabilidad del espacio libre.



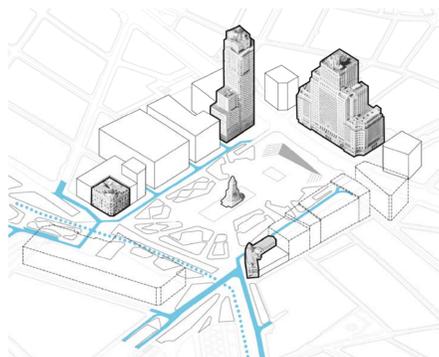
11. DIVISIÓN DE LOS ÁMBITOS:
El espacio se adapta al carácter del entorno para definir ámbitos con distintas cualidades que dan respuesta a las demandas de la ciudadanía, espacios de estancia, de esparcimiento y convivencia ciudadana, de encuentro, de juego, de tránsito...



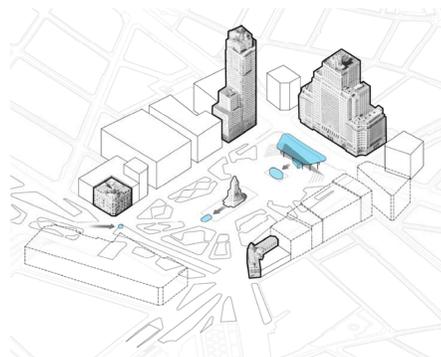
12. TRÁFICO SUBTERRÁNEO:
Se conduce el tráfico de la zona de manera subterránea limitando el que accede a la ciudad y favoreciendo el de salida hacia la M-30.



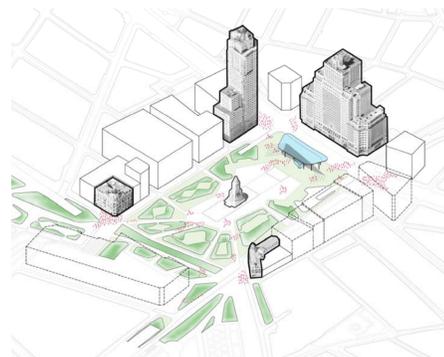
13. SISTEMA INTERMODAL:
Se amplía el aparcamiento existente y se plantea un sistema de intermodalidad mediante un gran vestíbulo que comunica los diferentes medios de transporte, vehículo privado, metro, autobuses y bicicletas.



14. TRÁFICO RESTRINGIDO:
Se recupera en superficie una zona para tráfico restringido de velocidad reducida y transporte público que resuelva la movilidad de los residentes así como la conexión ciclista con las vías del entorno.

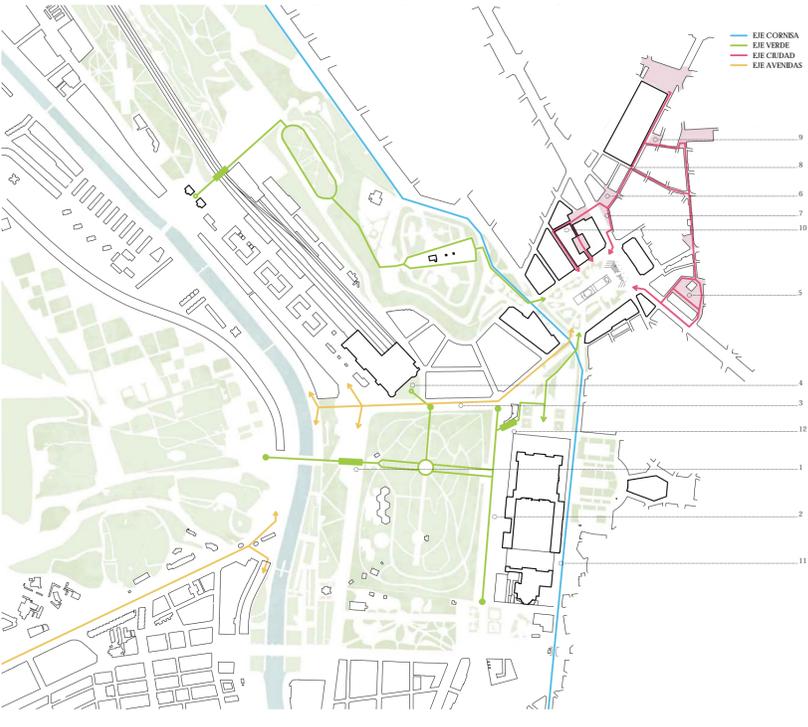


15. PAISAJE URBANO:
Un gran umbráculo junto al eje Princesa-Gran Vía recoge el sistema de intermodalidad urbana actuando como filtro entre la escala de los edificios y la plaza. Se recuperan para el ciudadano algunas esculturas que actualmente están situadas en rincones inaccesibles.

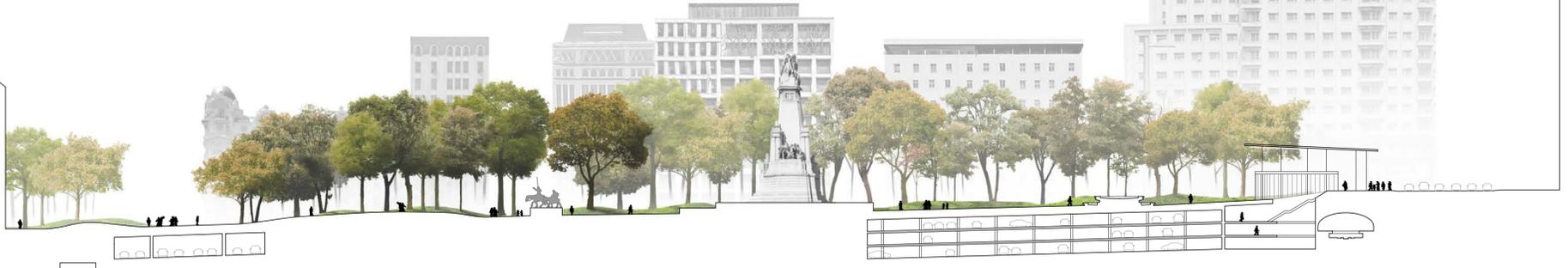
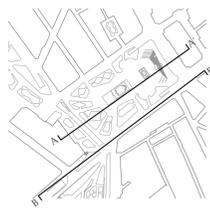


16. LA NUEVA PLAZA DE ESPAÑA:
Un lugar que responde a las singularidades de su entorno. Un lugar que transita de la plaza urbana al parque devolviendo al ciudadano un espacio de encuentro y esparcimiento que había perdido.

F9A C 8 9 @ 5 7 7 ð B 8 9 @ 5 D @ 5 N 5 8 9 9 G D 5 w 5 8 9 A 5 8 F ð 8



1. Apertura al d+VM del h+by de Bonaparte incorporando un uso cultural como |UYE| de exposiciones.
2. S+M|UYE| del eje transversal del Campo del Moro abriendo al d+VM los accesos de Cuesta de la Vega y Cuesta de San Vicente.
3. Soterrar el h+M rodado en la Cuesta de San Vicente para hacerla peatonal.
4. Reformar el antiguo d+VM de acceso a la Yg|UYE| de D+BY|Y| DE como equipamiento cultural y abrir su plaza al d+VM.
5. Reforma del Mercado de los Mostenses con YX|VVE| de su superficie, incorporando equipamientos deportivos y una plaza.
6. 7c|Y|E|B peatonal en superficie entre la Plaza de los Cubes y la Plaza de Cristino Martos.
7. 7|YUVE| 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 dYUE| desde la Plaza Cristino Martos hasta la calle de Santa Cruz de Marcenado.
9. Reforma de la Plaza de los Guardias de Corps.
10. FYX|e| e puesta en valor del pasaje Yh|Y| U D+L|X| 71 Vc|g|A U|B| X|Y| e|g|Y|g|
11. Eje de la comisa como instrumento dYXU| Q|Y|
12. 7c|Y|E|B entre los Jardines de Sabatini y el Campo del Moro



0377 ð B 551 e. 1/600



0377 ð B 006 e. 1/1000

