

El espacio público es el espejo de los cambios de paradigma que transforman las ciudades. La historia de la Plaza de España es un magnífico ejemplo de ello. Este enclave estratégico en el centro de Madrid se ofrece ahora como un laboratorio para mostrar el CAMBIO DE ONDA que caracteriza nuestros tiempos.

Después del "peak oil", una nueva conciencia ciudadana imagina que son posibles ecuaciones de tráfico inéditas, apostando por la reducción sustancial de la HUELLA ECOLÓGICA de la movilidad a favor de los flujos menos contaminantes. El espacio del coche se encoge a favor del espacio cívico, cuando los ecos lejanos del "car-free movement" redibujan nuevas formas sobre la Plaza de España. La ciudad cambia para ser más inclusiva, creando espacios de cohabitación entre movimientos y velocidades distintos, entre personas de naturaleza y procedencia diversa...

La plaza pasa a ser un espacio ABIERTO, que supera su condición de recinto cerrado en relación a su entorno y se abre a los parques del sector sur.

Una plaza moderna, que supera la monumentalidad y jerarquía de la composición axial y estática, para crear una estructura dinámica MULTIDIRECCIONAL superpuesta, en donde destacan los flujos en forma de triodo.

Una plaza más accesible, con una redefinición de sus perfiles que supriman las barreras en sus bordes, resolviendo los desniveles a través de MEMBRANAS internas.

Una plaza UNITARIA, definida nitidamente por dos planos continuos que crean su imagen DUAL, superando la gran fragmentación actual de parterres de geometría, materiales y dimensiones diversas.

Y finalmente, una plaza intensa como estructura MULTINIVEL, que multiplica su superficie a base de la conexión nítida de sus distintas plantas: un bosque urbano (cota superior), una plaza flexible y dotada (cota inferior) con nuevos usos para la ciudadanía y substanciales infraestructuras de movilidad (metro y aparcamiento).

LA METÁFORA DE ESPAÑA

Una línea continua — una pletina metálica y una luz — inscribe el perfil de la GEOGRAFÍA DE ESPAÑA sobre el pavimento pétreo de la plaza, donde se sitúan los centenares de poblaciones limítrofes. En el espacio central, 17 PRISMAS TRIANGULARES DE LUZ y naturaleza conectan la plaza multinivel. Arriba, los 17 triángulos se convierten en puntos de encuentro entorno a bancos perimetrales multiformes y singulares. No hay dos iguales, pero forman un conjunto. Son una metáfora de las 17 COMUNIDADES AUTÓNOMAS que constituyen el Estado, en la proximidad del Palacio del Senado Español.

Una palmera (*Washingtonia robusta*) señala cada uno de los prismas, sobresaliendo por encima de la canopia del bosque urbano donde se combinan los árboles persistentes, los que se trasplantan y los que se plantan de nuevo. Son como los mástiles que sostienen la nave.

Abajo, la luz y pequeños hilos vegetales resbalan por sus troncos y cualifican la planta -1 y mejoran el aparcamiento inferior. La distribución dispersa y estratégica de los prismas, señala los accesos al metro e incorporan escaleras mecánicas y núcleos de comunicación vertical optimizando y multiplicando los recorridos.

cambio de onda





BICIS Y PEATONES: Madrid es aún una ciudad muy poco adaptada a la bicicleta. El entramado de los actuales carriles bici dibuja sólo la vialidad secundaria entorno a la plaza de España. Con el nuevo diseño, los recorridos ciclistas utilizan el vacío de la Plaza de España para conectar de manera directa la efervescencia del centro con la tranquilidad de los parques. A lo largo de estos recorridos se posibilita la intermodalidad con las otras redes de transporte.

BUSES: Al igual que las bicis, el transporte público en superficie no contaminante debería ganarle espacio al transporte privado. El generoso ancho de las vías actuales permite establecer carriles exclusivos en la Gran Vía y sobre su eje perpendicular, siempre desde una lógica general de la red metropolitana. La pacificación de la Calle de San Leopoldo aconseja concentrar las líneas de bus sobre el eje Reyes-San Vicente y estudiar un posible funcionamiento complementario con la calle de Ventura Rodríguez. A lo largo de estos recorridos se posibilita la intermodalidad con las otras redes de transporte.

COCHES: Una hipótesis de reducción muy sustancial del tráfico rodado guía esta propuesta, que propone un amplio nudo viario en la misma cota en el extremo sur, en el cruce principal entre Bailén-Ferraz y la Cuesta de San Vicente. Desde este punto podría limitarse el acceso desde la M30 y en cambio, facilitar la salida hacia la circunvalación. El resto de cruces mantendrían la regulación semafórica actual, reduciendo el número de carriles destinados al automóvil privado. A lo largo de estos recorridos se posibilita la intermodalidad con las otras redes de transporte.

Sólo de demostrarse inviable esta solución, el proyecto incorporaría y adaptaría algunos de los túneles de tráfico segregado de las propuestas de octubre de 2014.

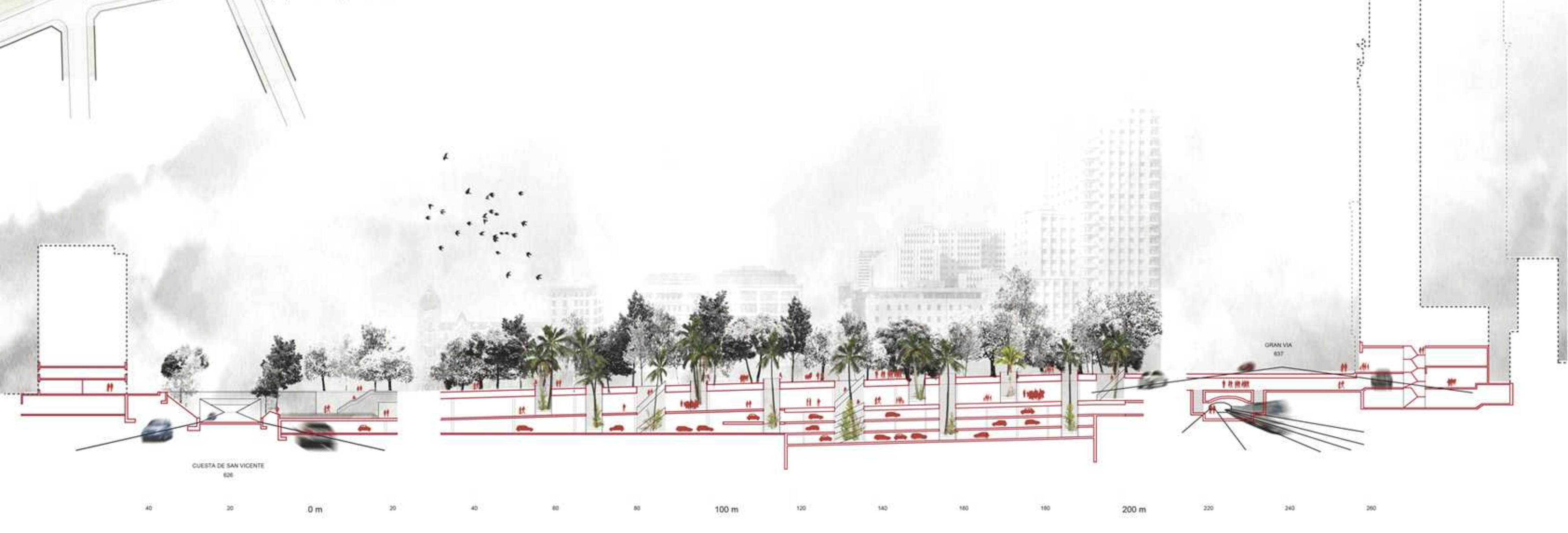
[Lambda]

La nueva organización de los tráficos entorno a la Plaza imprime una estructura en forma de **Λ** verde. Es la "longitud de onda" de la movilidad "soft", la que disfruta de las continuidades peatonales e imagina una reducción del tráfico rodado privado que ahorra la construcción de grandes túneles atravesando la plaza.

Buscando la continuidad urbana con las zonas colindantes, la plaza restituye las cotas del terreno original en su perímetro sur (barrio Manolao Aravaca) y remodela la vialidad en este punto. Arriba, una de las patas de la "lambda" se estira para conectar el bosque urbano con los Jardines de Sabatini, en una plataforma verde completamente libre de automóviles. Las trincheras del eje Bailén-Ferraz se reducen, desmontando la cobertura superior y desplazando la única trinchera restante donde ésta es más inocua.

Un zócalo con un programa diverso se infiltra entre las cotas interior e inferior, en un encaje tectónico de planos inclinados y gradas, donde el monumento de Cervantes (en su actual posición) encaja a modo de rótulo e hito.

La plaza es ahora un espacio dual: un bosque arbolado y un pavimento vegetal en la cota superior, que conecta con los grandes parques al sur (Campo del Moro, Templo de Debod, etc.); y una plaza abierta, flexible y pavimentada en la cota inferior (de un tamaño superior al de la Puerta del Sol), que permite otro tipo de usos ciudadanos.



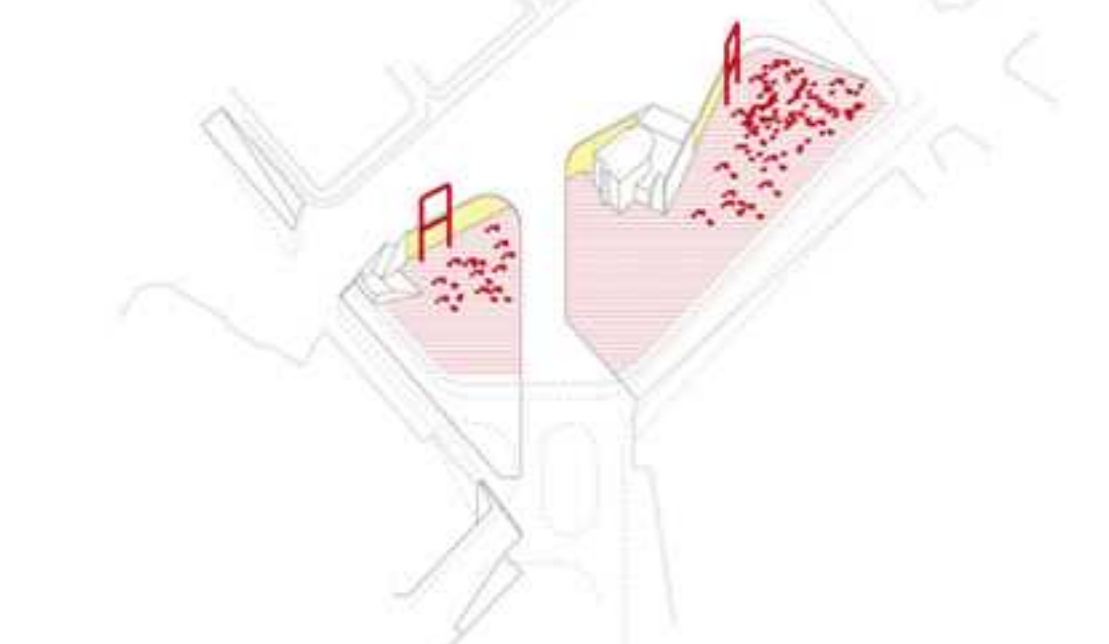
UN ESPACIO GLO-CAL

La extraordinaria accesibilidad a la plaza (dos líneas de metro, vehículo privado, tangencia con la Gran Vía, etc. ...) determina el potencial METROPOLITANO de este enclave. Aun así, la progresiva revitalización ciudadana de todo su perímetro, con nuevos vecinos que osentarán aquí su domicilio, alimentará los encuentros entre la escala global y local, esencia de la urbanidad contemporánea.

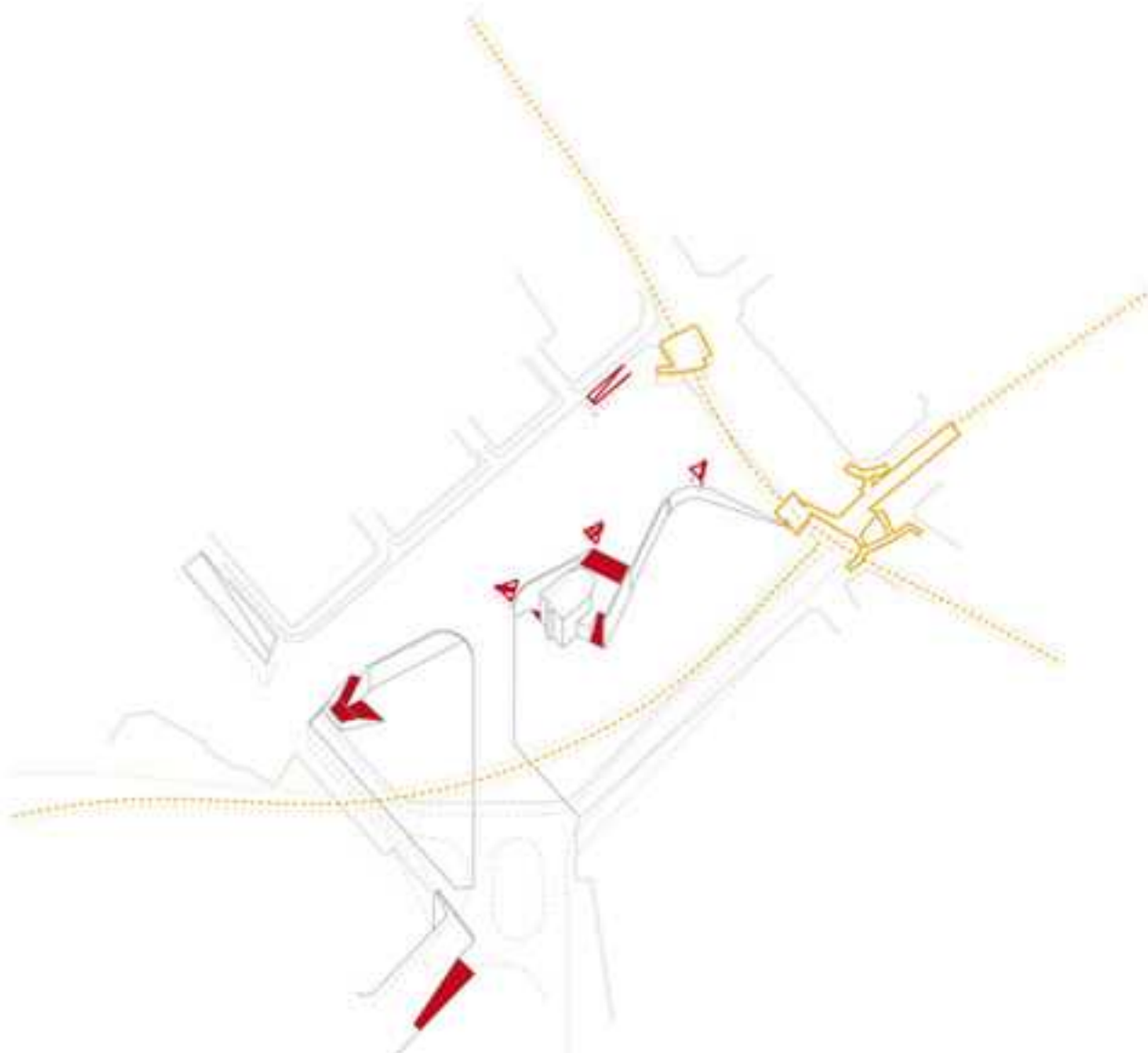
La plaza será un espacio camaleónico, ADAPTABLE por un lado a las solicitudes rutinarias, tanto como a las ocasiones excepcionales. Atenta a los usuarios de proximidad, pero también a la oportunidad de eventos y concentraciones colectivas. Un espacio INTERMODAL (metro, bus, automóvil, bici,) donde a la vez es posible estar y descansar. Y arraigar.



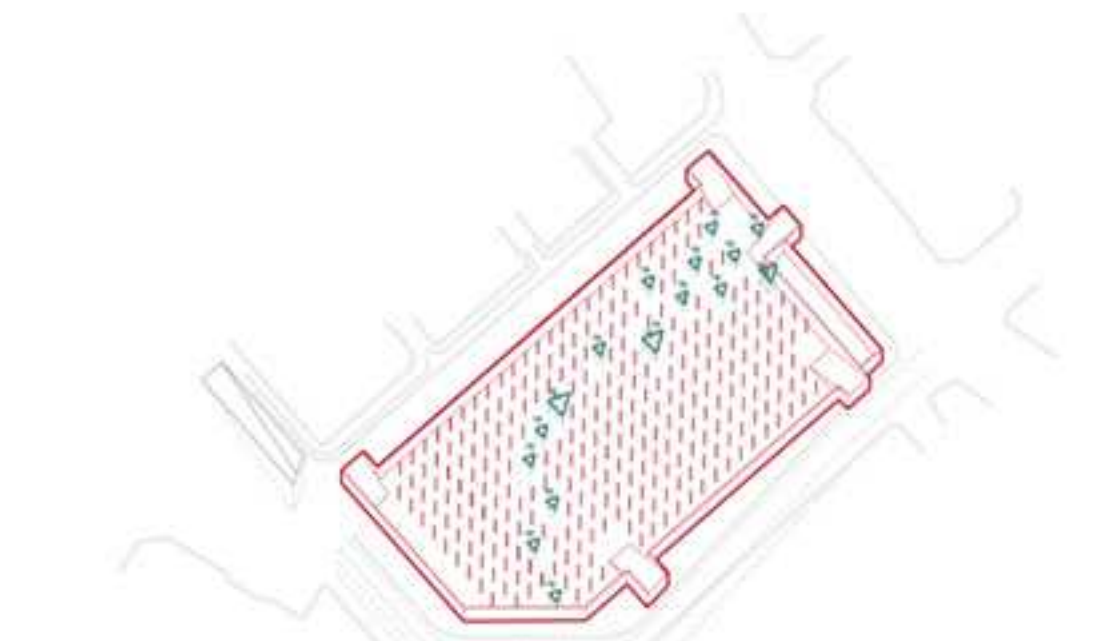
UN BOSQUE Y UNA PLAZA SOL Y SOMBRA



UNA GRAN ESPLANADA GRANDES EVENTOS Y CELEBRACIONES



ACCESIBILIDAD MULTIPLICADA NÚCLEOS, RAMPAS Y ESCALERAS



UN PARQUING MODERNO MÁS ACCESOS, MÁS LUZ, MÁS EFICIENTE



Programación de actos efímeros

- [a] Implicación de la comunidad en la programación de actos
- [b] Festivales y actividades urbanas. Torneos populares y eventos deportivos
- [c] Ferias temáticas de gastronomía, libros y coleccionismo bajo las pérgolas



Red social y red Wi-Fi

- [a] Creación de app ciudadana. Chat de mejora favoreciendo diálogo
- [b] Accesibilidad de la ciudadanía a las nuevas tecnologías
- [c] Generación del mapa digital de la plaza y su programación



Programación de los usos de la planta subsuelo

- [a] Participación de la ciudadanía en el plan de usos de la planta subsuelo
- [b] Adecuación de los accesos a los vestíbulos del transporte público y parking
- [c] Galerías de conexión con los edificios del entorno



Interacción de los edificios que envuelven la plaza

- [a] Promoción del arte urbano y embellecimiento de los edificios
- [b] Promoción de las actividades en las plantas bajas
- [c] Accesibilidad a las terrazas de los edificios



Participación en el diseño del carril bici

- [a] Multiplicar los itinerarios desde y hacia la plaza
- [b] Efecto contagio del uso de la bicicleta
- [c] Intermodalidad con el transporte público [metro / bus]



Espacios de identificación de los distintos colectivos

- [a] Espacios adaptados para la práctica de skateboarding, pump track, breakdance.
- [b] Espacios para la práctica del arte urbano.
- [c] La plaza como lugar común donde convive una amplia diversidad de colectivos



Reutilización del agua de lluvia

- [a] Acumulación del agua de las cubiertas de los edificios
- [b] Aprovechamiento del drenaje de las zonas pavimentadas
- [c] Localización de depósitos de almacenaje de agua en el subsuelo



Espacios adaptados para actividades infantiles

- [a] Juegos de agua, construcciones lúdicas, topografías de caucho
- [b] Laboratorio creativo de diseño y reciclaje de mobiliario propio. (escuelas de diseño)
- [c] Espacios para la educación ambiental de las escuelas públicas



Espacio adaptado para los animales domésticos

- [a] Sistemas de control de las aves mediante disposición de nidos
- [b] Zonas adaptadas para el recreo de los animales
- [c] Campañas de pedagogía contra el abandono y la recogida de excrementos



Creación de mobiliario urbano público

- [a] Implicación de la comunidad en su construcción
- [b] Diseño básico, adaptable, flexible, diverso y reciclado
- [c] Mejor cuidado y mantenimiento



Diseño y posición del alumbrado público

- [a] Implicación de la comunidad en su ubicación
- [b] Mejora de la sensación de confort y seguridad
- [c] Control y definición de su uso nocturno



Creación participativa del bosque urbano

- [a] Implicación de la comunidad en su plantación
- [b] Apodrina un árbol: hacia una mayor identificación
- [c] La plaza como un balón colectivo: espacios para mascotas