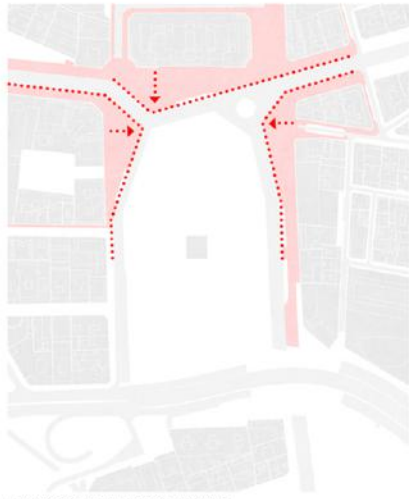
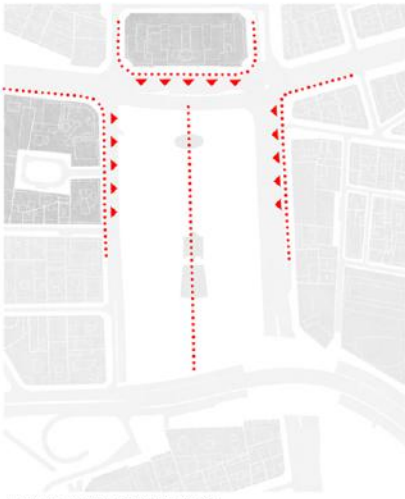
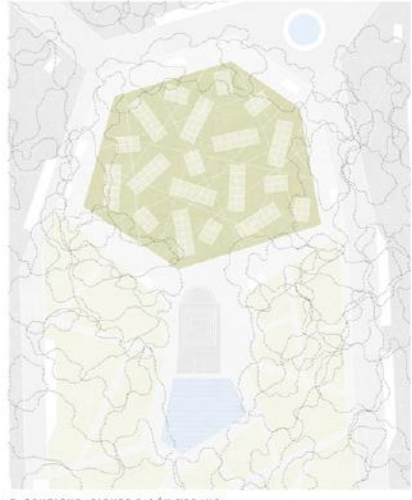
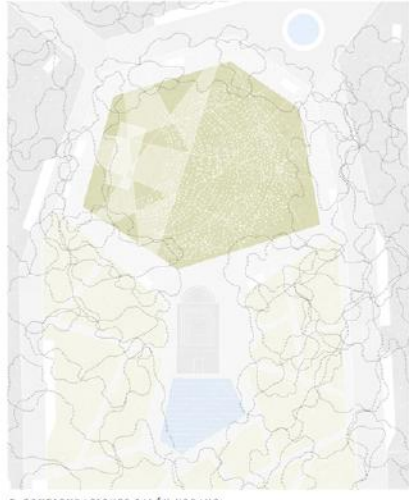
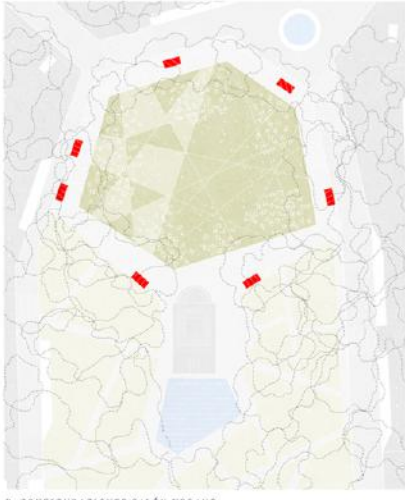




- ASIMETRÍA VS SIMETRÍA**  
Perebrimos la Plaza de España como un espacio simétrico cuando nada de su alrededor lo es. La Gran Vía no es equivalente a la C/Princesa por mucho que mantenga su ancho de calzada; los edificios que rodean la Plaza no son equivalentes y las vías rodadas de uno y otro lado no tienen la misma importancia para la ciudad. Mientras que el edificio España y el monumento a Cervantes nos hablan de axialidad, la torre de Madrid nos recuerda que existe un desequilibrio entre las partes. Proponemos tensionar la Plaza por el empuje de sus protagonistas hasta dotarla de un nuevo equilibrio, en este caso ya no académico sino real. Y este nuevo trazado no debe partir de un concepto mental y abstracto, sino convertirse en la expresión de las variadas experiencias en la que participan los ciudadanos.
- ESPACIOS PREVIOS**  
Adolece la configuración actual de lugares que median entre los edificios, los recorridos y la plaza. Los grandes volúmenes edificatorios del edificio España y de la Torre de Madrid se prolongan en unas aceras mínimas y el peatón que desemboca desde la Gran Vía no dispone de un lugar adecuado de parada y espera. Por ello proponemos un cambio de actitud hacia un planeamiento más educado que se deforma en busca de la expresión de los acontecimientos urbanos. La ciudad no debe dividirse tan sólo entre llenos y vacíos o entre aceras y calzadas, existen líneas de movimiento invisibles, “halos de actividad”, que no se reflejan en un plano de alineaciones o en un loteo de parcelas. Proponemos pasar de ese urbanismo que se generó desde las infraestructuras y los volúmenes a una ciudad que atiende a los movimientos de los ciudadanos. Y gracias al empuje de todos ellos la nueva plaza encontrará su forma, ya sin imposiciones geométricas.
- SALÓN URBANO**  
Es necesario crear un espacio abierto que permita múltiples posibilidades de uso y que no quede interrumpido por el arbolado. El lugar más idóneo es el ocupado en el subsuelo por el actual aparcamiento, donde las plantaciones tienen las limitaciones del volumen de tierra que la estructura puede soportar. Para ello proponemos trasladar la actual fuente y crear un vacío rodeado por un corredor peatonal flanqueado por unas alineaciones de nuevos árboles. Se trata de un espacio con una superficie de 5.000 m2, con un tamaño intermedio entre lo que ocupan la ciudad la Plaza Mayor y la Plaza de Cádiz. Imaginemos la cantidad de cosas que dentro de él pueden ocurrir.



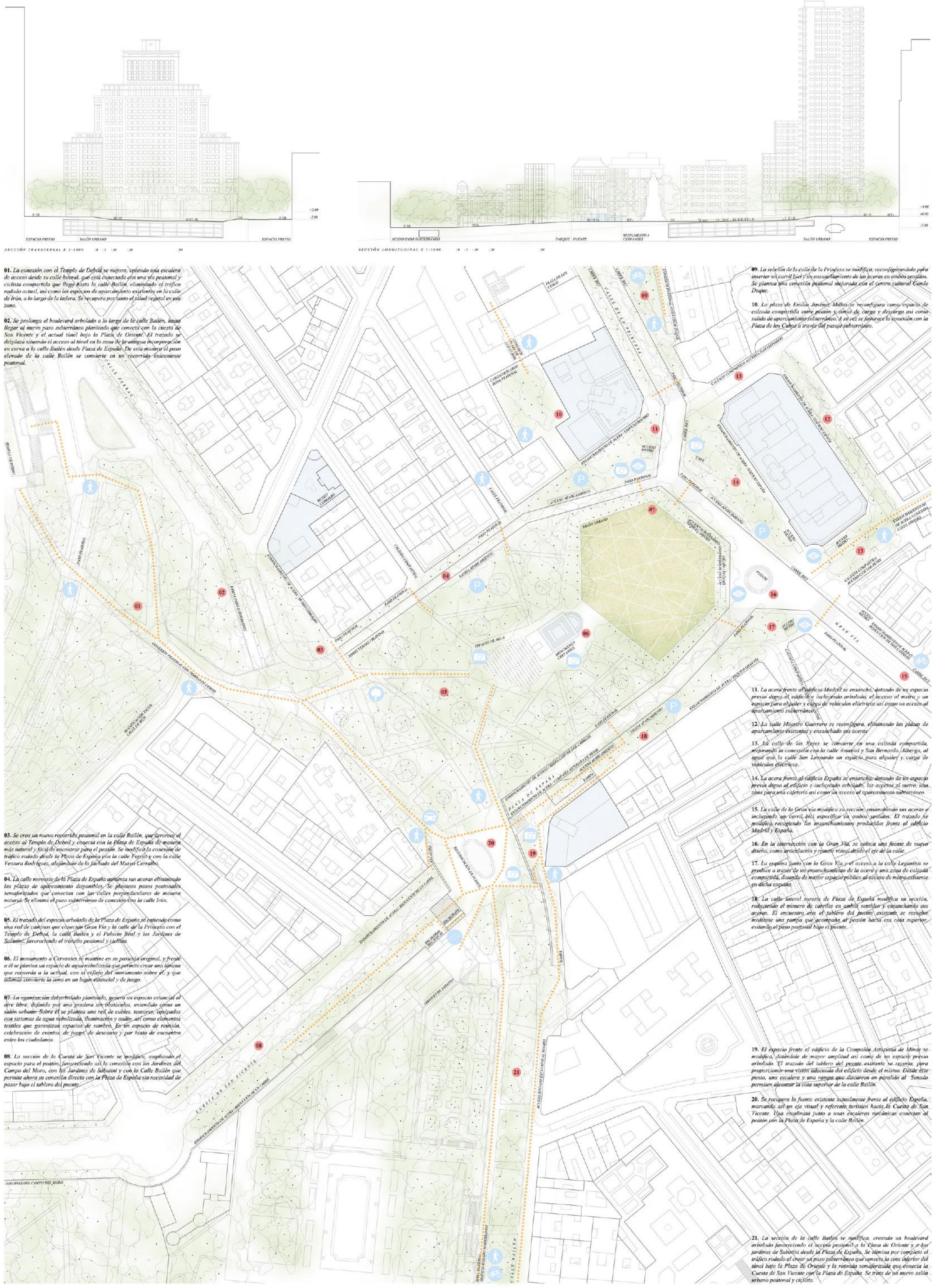
- “THE LAWN”**  
El día a día de este nuevo lugar debe basarse en su capacidad protectora. Frente a la “ciudad hiperdiseñada”, donde cada espacio debe acoger múltiples objetos que lo llenan y obligan al ciudadano a una acción determinada, proponemos un vacío, un espacio sin nombre. Pensamos que es casi obligatorio ese vacío frente a la ciudad densificada que lo rodea. Un espacio sin manual de uso, sin rutas, sin usos característicos. Un lugar donde todo es posible pero nada es forzado. Y su forma recogida y pregonante, constituirá un auténtico “paréntesis” para los ciudadanos de Madrid. Un espacio para respirar. Un espacio para convocar. Un espacio para descansar.
- CONSTRUCCIÓN**  
Se pretende que la actuación se resuelva mediante plantaciones vegetales, evitando en lo posible la aparición de elementos construidos. El perímetro se conforma por un conjunto de árboles de alineación de nueva plantación que acogen un recorrido pavimentado casi circular que pretende recoger todos los movimientos peatonales que se producen en la parte superior de la plaza. En dicho recorrido se incorporarán pequeños pabellones que inviten a la parada y el disfrute. Proponemos para ello usos como una biblioteca, una ludoteca, un espacio de información de la ciudad, un kiosco de prensa o pequeñas cafeterías. El interior es blando y verde, resolviendo los saltos topográficos de los bordes. Pese al gasto que supone mantener una pradera en la ciudad de Madrid, pensamos que se justifica el esfuerzo de su cuidado diario por la singularidad de su emplazamiento y por la necesidad de espacios para sentirse o tumbarse. Algo que el entorno carece. Todo el espacio es cubierto con una leve estructura atrinada de acero cuyos soportes se entrelazan con los árboles del perímetro. Se trata de un sistema constructivo que, a modo de tela de araña, permite la incorporación de elementos de sombra, sistemas de iluminación y sonido y una red de difusores de agua nebulizada. Esa sencilla infraestructura, cuya solución se asemeja a muchos de los sistemas de iluminación utilizados por la ciudad en Navidad, permitirá casi invisiblemente convertir el nuevo vacío en un espacio especializado.
- PROGRAMA DE USO**  
No hablamos de nombres, sino de posibilidades. Imaginemos un espacio para conciertos, para grandes actos públicos, para mercados temporales o, simplemente, un lugar estancial con un mobiliario disperso y móvil que se puede trasladar en busca de la orientación más adecuada.



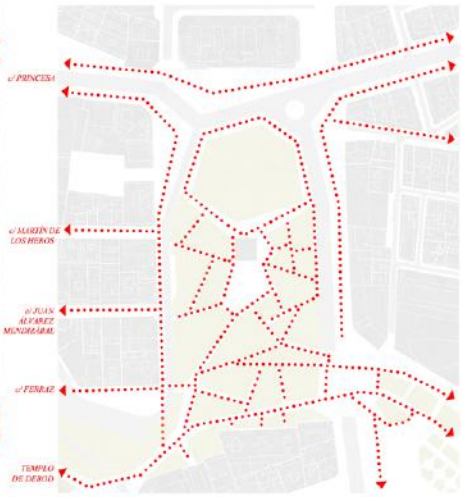
- ELEMENTOS DE SOMBRA**  
Al igual que en otoño, invierno y primavera Madrid disfruta de hermosos días de sol que sin duda serán aprovechados por los ciudadanos en la nueva plaza, en verano se hace necesaria la utilización de espacios umbríos que ayuden a protegernos de la fuerte exposición solar. Proponemos la construcción de un límite arbolado alrededor del nuevo espacio-salón como fuente natural de protección. Ese espacio se prolonga hacia el sur incluyendo toda la vegetación existente junto con nuevas plantaciones, construyendo una red de caminos protegidos bajo los árboles. Sobre la ligera estructura de cables tensados del nuevo salón urbano se disponen áreas entoldadas con sistemas ya utilizados para la cubierta de algunas de las principales calles peatonales de Madrid.
- ESPACIOS DE AGUA**  
Se respeta la decisión del proceso de participación ciudadana de mantener el monumento a Cervantes en su ubicación actual. Ese cruce entre la simetría del monumento y la asimetría de la propuesta representa uno de los puntos de tensión de la nueva ordenación. Proponemos dejarlo exento, dentro de un espacio pavimentado y con su configuración original, eliminando el actual estanque. Éste se sustituye por una nueva fuente que inunda intermitentemente el pavimento para conservar el reflejo, pero también permitir el acceso para fotografiarse junto a las figuras. Este nuevo espacio de juego podrá ser atravesado por los visitantes que busquen refresco en verano bajo su agua nebulizada, como en el Espejo del agua de la Plaza de la Bolsa de Burdeos. Una nueva fuente aparecerá en cruce entre Gran Vía y la prolongación de la Cuesta de San Vicente, dotándolo de un carácter más amable y actuando como fondo de perspectiva de ambas calles. Proponemos trasladar la actual fuente situada dentro de la plaza al cruce entre las calles Bailén y Cuesta de San Vicente. Potenciado por los recorridos peatonales de ambas calles por el tablero superior del antiguo puente, este nuevo espacio estancial se convertirá en un punto de parada previo a los accesos a los jardines de Sabatini y el Palacio Real.
- EL PARQUE ARBOLADO**  
Quisiéramos evitar las grandes intervenciones de otras épocas. Proponemos, bien al contrario, una actuación sobre los pavimentos, el mobiliario, los bordillos y los jardines que quite más que ponga y que permita modificar el carácter de la Plaza sin el miedo a nuevos cambios futuros. Así, bajo la gran masa arbolada del área suroeste se plantea un jardín abierto, blando y continuo sin ningún tipo de interrupción, permitiendo una mayor libertad de utilización. Más que una Plaza, ese espacio fuertemente arbolado se entiende como el inicio de un gran recorrido verde que, atravesando los jardines de Sabatini-Campo del Moro y el templo de Deod-Parque del Oeste, llega hasta Madrid Río y la Casa de Campo.







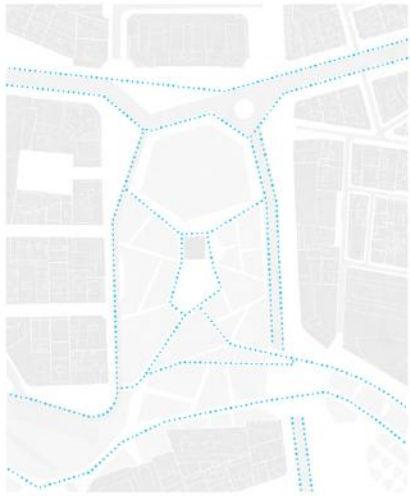




**LUGARES DE DIFERENTES TAMAÑOS**  
Si pensamos que es necesaria la construcción de un gran espacio-salón a escala de ciudad, el nuevo parque deberá también recoger lugares de reunión para la pequeña escala del barrio. Entre los caminos se generan espacios verdes que incluirán zonas de juegos para niños, espacios de reunión para vecinos, pequeñas fuentes, etc. Pese a que el concurso tan sólo puede mostrar las grandes decisiones del trazado a 1/1000, nos gustaría subrayar que para el éxito de la intervención será necesario atender a lo grande y a lo pequeño, a lo macro y a lo micro, mostrando el mismo vigor y atención al dibujo de una calle como al de un pequeño elemento de mobiliario urbano.

**QUITAR, MAS QUE PONER INFRAESTRUCTURAS**  
Aceptamos la decisión de la participación ciudadana por la que se transforma el actual tablero de la Calle Bailén en una vía exclusivamente peatonal. Como una consecuencia natural, prolongamos el túnel de la Plaza de Oriente hasta la C/ Ferraz. Desviamos esta nueva entrada al túnel alejándola en lo posible de los frentes construidos, lo que permite que este tramo de la calle aumente la anchura de su acera y no pierda la circulación rodada de baja intensidad entre la Plaza de España, la C/ Ferraz y la C/ Ventura Rodríguez. Se mantiene la conexión entre la C/ Ferraz y la C/ Irún, ya que no altera la comunicación peatonal con el Templo de Debod. Se suprime el túnel de conexión entre la Plaza de España con la C/ Irún, ya que constituye una barrera para el final del frente noroeste de la Plaza. Los recorridos peatonales subterráneos que unían la Cuesta de San Vicente y la Plaza de España, con importantes problemas de seguridad, se trasladan al paso elevado peatonal. No proponemos nuevas infraestructuras sino eliminar algunas de las existentes, disminuyendo el número de carriles de casi todas las vías e incorporando en su lugar masas arboladas, amplias aceras y espacios ajardinados. El tráfico mantendrá así el mismo orden circulatorio, pero con una fuerte disminución de su intensidad.

**LA ESCALA DEL PEATÓN**  
La única certeza que nos depara el futuro es que el Centro de Madrid deberá disminuir su tráfico rodado y que sus calzadas se reducirán para incorporar mayores aceras y carriles ciclistas. Se trata de hacer la ciudad desde el peatón y no pensarla desde el automóvil. Tan sólo disminuyendo el número de carriles, muchas de las calles rescatarán la escala humana con la que fueron concebidas. Aumentando el número de pasos peatonales y la anchura de los mismos, éstos no se convertirán ya en un límite insalvable. Proponemos en muchos casos calzadas compartidas con las aceras mas que peatonalizaciones completas, invitando a traer al ciudadano de a pie por delante del automóvil. Todo será aparentemente igual pero ya nada será lo mismo.



**VEGETACIÓN**  
Se mantiene todo el arbolado existente ya que la mayor parte de la intervención actúa sobre el área ocupada por el aparcamiento, sobre la que no existen prácticamente plantaciones en la actualidad. Pese a ello, algunos quedarán afectados, por lo que se replantarán, utilizándose para las nuevas áreas arboladas. Los olivos que rodean el monumento a Cervantes constituyen un caso especial, y se trasladarán a lugares significativos de la nueva disposición. En los nuevos espacios previos a los edificios se introducen nuevas plantaciones. En las calles se aprovecha la disminución del número de carriles para introducir arbolado en aceras y medianas. Se disminuye al mínimo posible las áreas pavimentadas, que se utilizan para dibujar los recorridos peatonales más importantes.

**UNA CIUDAD PARA LA BICICLETA**  
Parece imposible que eso pueda llegar a ocurrir en una ciudad como Madrid, pero pensamos que estamos ante la oportunidad de impulsar un nuevo cambio en la movilidad de la ciudad. Si en cada uno de los proyectos que se construyan en los próximos años se trabaja desde esta nueva conciencia, podemos pensar en un futuro con una ciudad auténticamente ciclable. Proponemos utilizar la disminución de la anchura de las calzadas para crear una nueva red de carriles de uso exclusivo ciclista. Imaginense circulando en bicicleta sin peligro por Gran vía, Princesa, Plaza de España y Bailén, acompañados por nuevas alineaciones de árboles.

**NUEVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO**  
Eliminamos las plazas de aparcamiento en superficie de todo el área para sustituirlas por dotaciones de bicicletas de alquiler y plazas para coches eléctricos en servicio de car-sharing, favoreciendo el transporte público o el privado de poco impacto medioambiental.

