

01 - COLONIZACIÓN

Frente a la condición de isla rodeada de tráfico y a la mala conexión con los espacios públicos vecinos, se proponen **dos nuevas zonas peatonales**. La primera conecta la plaza de manera directa con los jardines de Sabatini y el Palacio Real aprovechando el puente sobre la calle Bailén. La segunda será la extensión de la plaza en su lado Norte colonizando la calle, que pasará a ser de acceso residencial a baja velocidad, apta para peatones y descarga de autobuses turísticos. Creando de este modo un **polo cultural** con la Plaza de los Cubos y el KM 0.8 del cine español en la calle San Martín de los Heros.

02 - RECONVERSIÓN

En el interior de la propia plaza, bajo tierra, se esconde un edificio de tres plantas, de casi 30000 m² construidos y cuatro accesos a nivel de calle totalmente dedicados al vehículo privado.

Identificamos un cambio de paradigma hacia una movilidad urbana sostenible, con programas como Bici-mad o las APR en el centro de Madrid. Por consiguiente se propone la **reconversión de este parking en un edificio público** capaz de regenerar la vida perdida en la última década.

03 - CONEXIÓN

Nos encontramos con un importante **nodo de transporte público**: tres líneas de metro y trece de autobús. Se plantea la conexión del edificio existente con la infraestructura subterránea del metro, creando un acceso directo con las nuevas actividades.

04 - IDENTIFICACIÓN

Dentro de la propia plaza se identifican **dos caracteres diferentes**. La mitad Este tiene mayor carga de público, es más ruidosa debido al tráfico intenso y hay menos vegetación precisamente por que hay un edificio subterráneo. Por otro lado, la mitad Oeste es más tranquila ya que el tráfico está a otro nivel, y tiene una espesa vegetación que ofrece lugares de descanso a cubierto.

05 - EXCAVACIÓN

Se propone una operación que desentierra el parking en su zona este. Esta excavación parcial pone de manifiesto la existencia del edificio subterráneo, dorándolo de una **fachada pública**, y de un **acceso directo**. Como consecuencia aparece una nueva topografía que servirá como **ágora pública** programable.

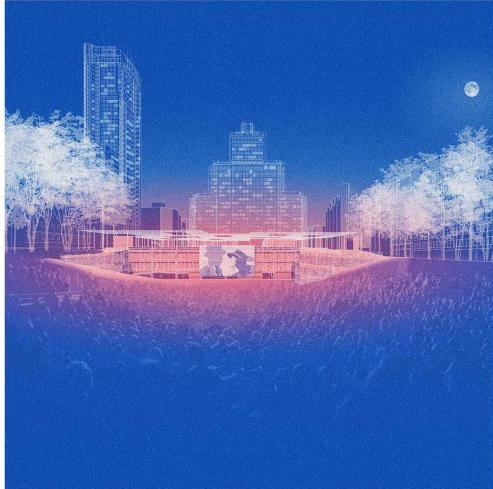
06 - CIRCULACIÓN

Se analiza la cantidad de personas que entran cada día a la plaza y se establecen las **principales circulaciones peatonales en superficie**. Observando dos tipos: una perimetral y otras diagonales. Siendo estas últimas las que más condicionarán el proyecto. Conectando Gran Vía con el Templo de Debod y San Martín de los Heros, así como la calle Princesa con los jardines de Sabatini y el Palacio Real.

07 - OCUPACIÓN

La necesidad de introducir **luz y ventilación** se plantea por medio de patios que respetan la estructura original. Su posición se determina con la condición de **mantener las circulaciones originales**. Como consecuencia aparecen **plazas urbanas más acotadas** con distintas calidades espaciales, una de las propuestas recogidas en el Plan Madrid Centro.

Reconversión del parking de Plaza España en activador sociocultural TRANSFORMACIÓN



01 - COLONIZACIÓN



02 - RECONVERSIÓN



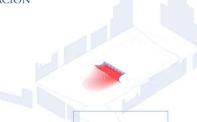
03 - CONEXIÓN



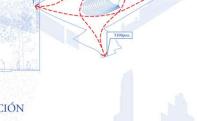
04 - IDENTIFICACIÓN



05 - EXCAVACIÓN



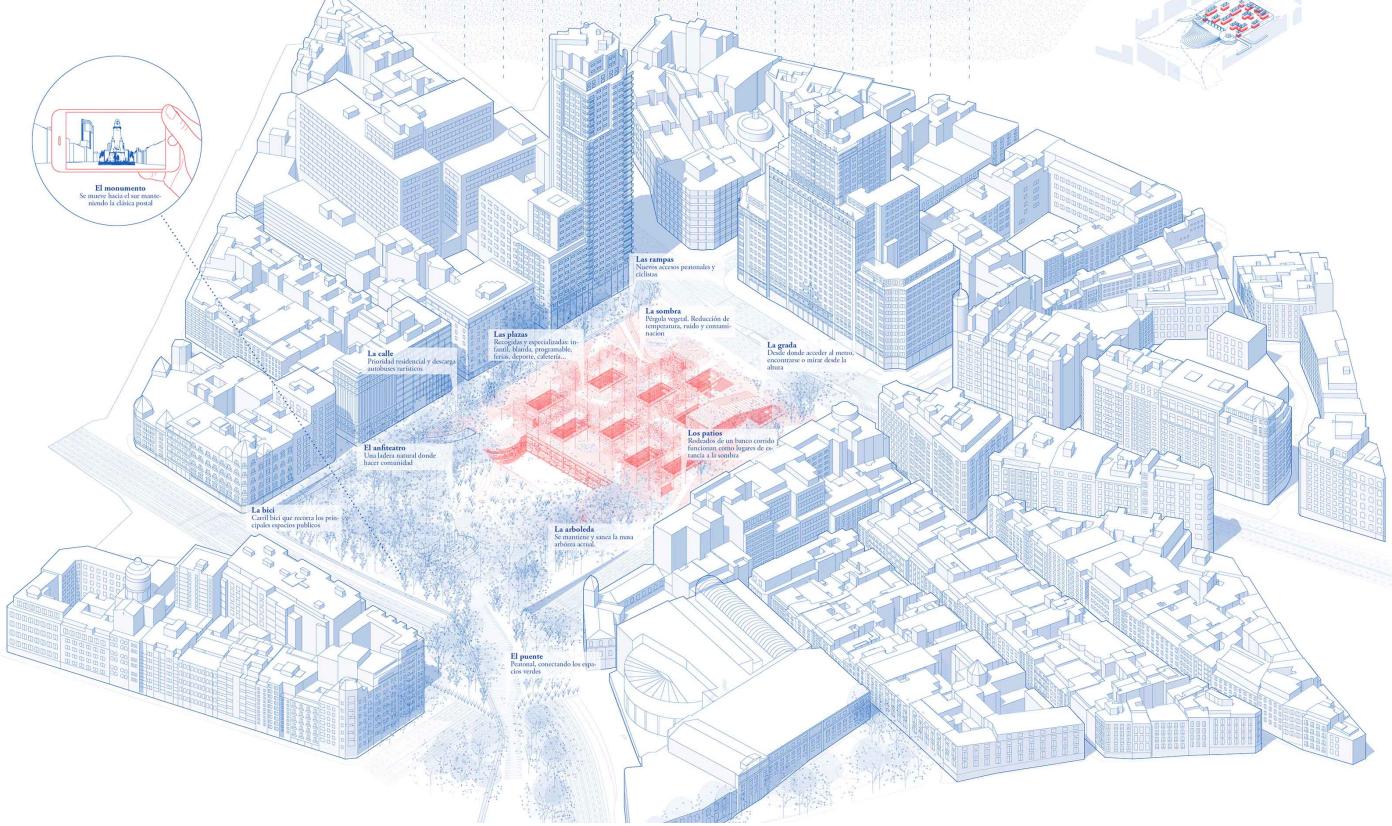
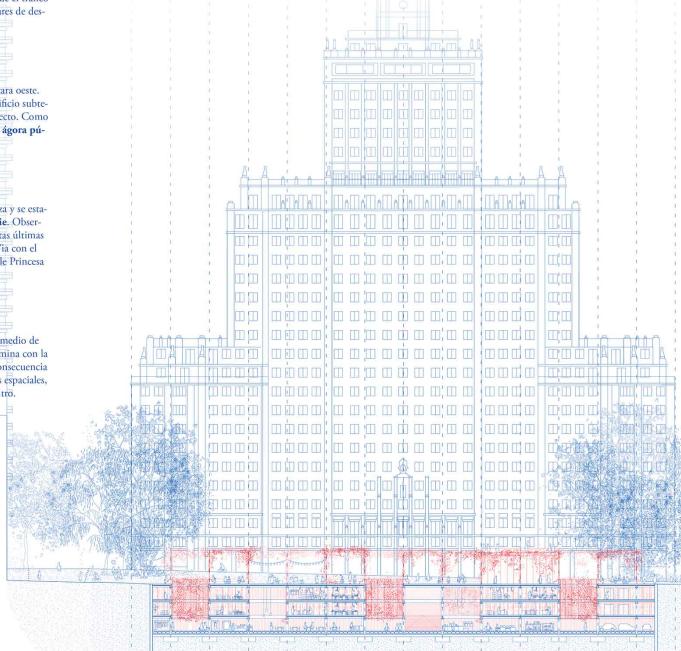
06 - CIRCULACIÓN



07 - OCUPACIÓN



Sección transversal - escala 1/500



SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y SOCIAL.

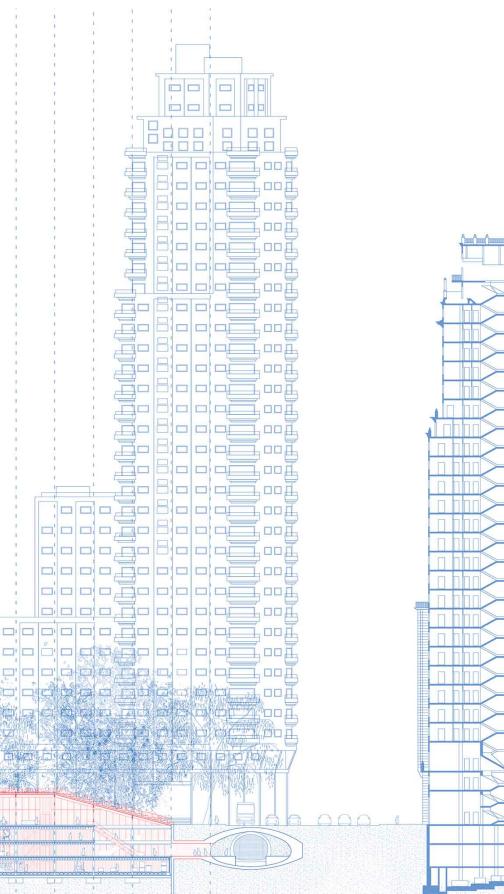
Si entendemos la sostenibilidad desde un punto de vista social, no sólo energético, el espacio más sostenible es aquel que se usa de manera intensiva. Por tanto se buscará propiciar las mejores condiciones ambientales para que se produzca el mayor número posible de experiencias urbanas exitosas. Para hacer frente a los problemas intrínsecos de la plaza actual como: la ausencia de sombra en la mitad Este, la presencia de fuertes rachas de viento, la contaminación acústica y atmosférica producida por el tráfico rodado o la gran cantidad de desechos y vertidos, se establecerán técnicas de control y recuperación energética basadas en el uso de la vegetación y en el diseño del espacio público.

La mitad Este de la plaza tiene mayor carga de usuarios, es más ruidosa debido al tráfico intenso y carece de árboles, precisamente porque hay un edificio subterráneo. En la búsqueda de un espacio continuo, sin barreras ni grandes desniveles, donde realizar actividades en las mejores condiciones termodinámicas se definen dos elementos: el patio y la pérgola vegetal. Los patios mantienen las circulaciones principales a la vez que acarrean nuevo espacio estancial. Alrededor de estos se sitúan bancos corridos que también funcionan como petos.

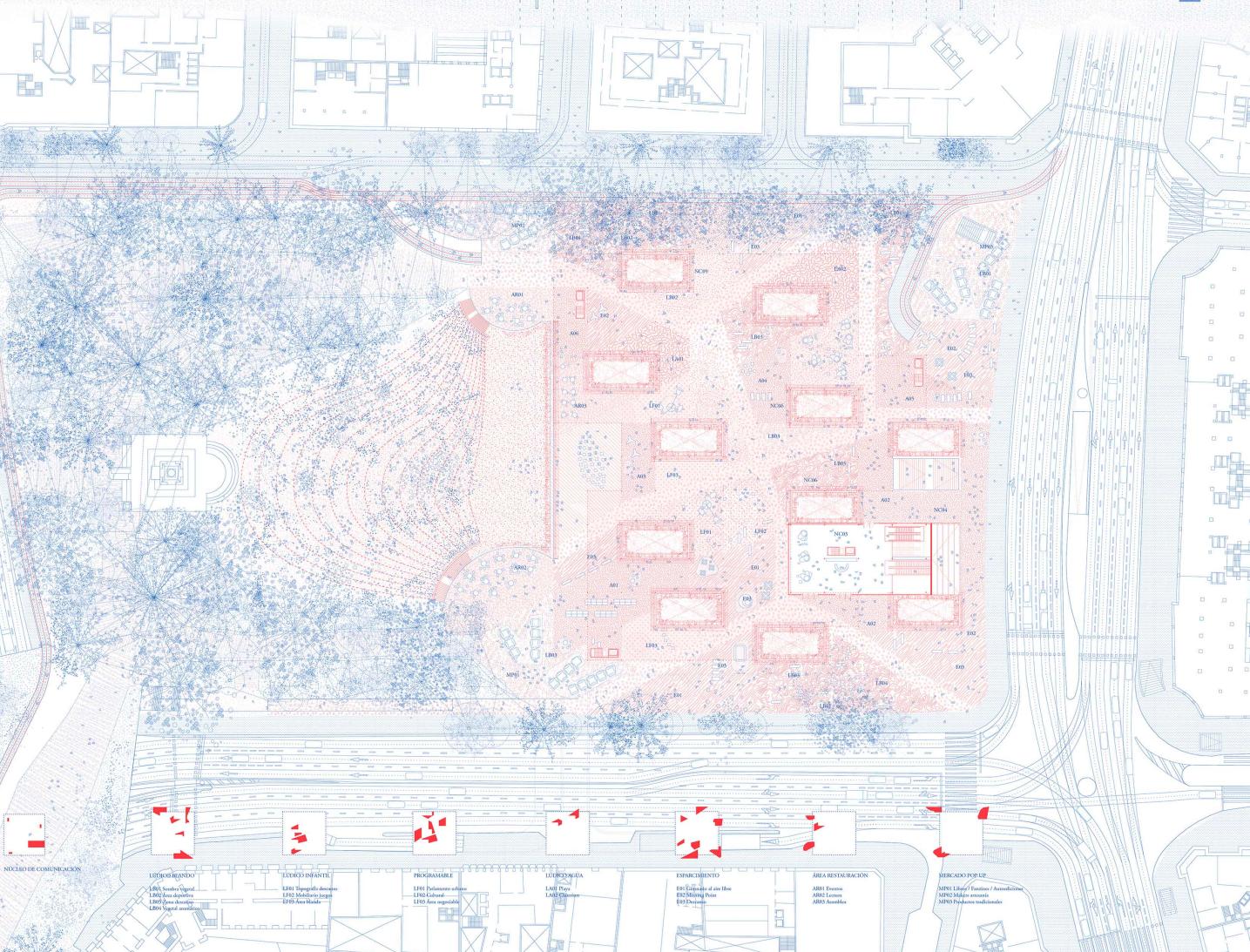
La pérgola vegetal se asienta sobre una malla de postes de 6m de altura situados cada 7,5m. Estos postes también servirán de alumbrado, de toma de electricidad, o de agua. El emparado se abrirá en los patios y en otros puntos para crear zonas soleadas. La sombra proporcionada sobre el edificio subterráneo hará disminuir el efecto isla de calor, que combinado con el uso de energía geotérmica, reducirá la carga energética.

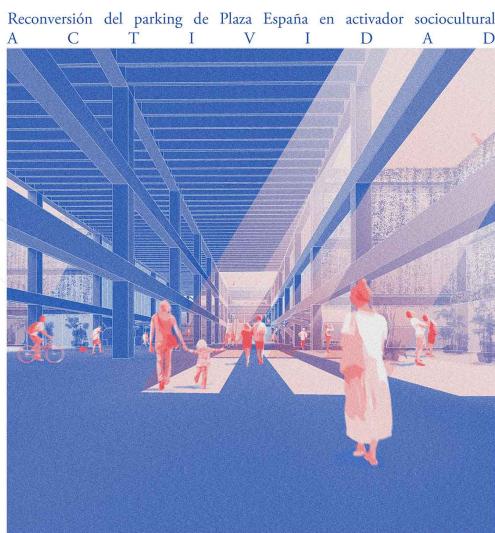
La mitad Oeste es más tranquila. El tráfico está a otro nivel, y tiene una vegetación espesa que ofrece lugares de descanso a cubierto. Se mantendrá dicha vegetación, eliminando barreras y ampliando caminos. En el centro se crea un anfiteatro natural que desciende hasta el parking, conectando el parque con los nuevos usos culturales. Este lugar, pretende instituirse como un lugar de reflexión urbana, en el que ver y ser visto, generando conciencia ciudadana. Será aquí donde se programen todo tipo de eventos, conciertos, cine al aire libre, meetings, concentraciones, paseo sobre hielo, deportes, foodtrucks, etc. Un espacio a la sombra del viento, siempre vivo programable por la ciudadanía.

Reconversión del parking de Plaza España en activador sociocultural SOSTENIBILIDAD



Sección longitudinal y Planta Baja - escala 1/500



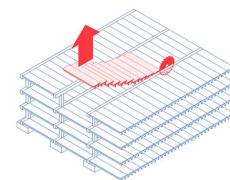


ESTRATEGIA DE GESTIÓN PROGRAMÁTICA

El proyecto se plantea como una amalgama programática **flexible**. La gestión de la infraestructura será **pública**, con una oficinas simbólicas en el propio edificio. Grandes contendores de servicios públicos funcionarán como programas ancla. Mientras que otras áreas dispondrán de gran flexibilidad, pudiendo albergar programas espontáneos o estacionales que actualmente suceden en superficie.

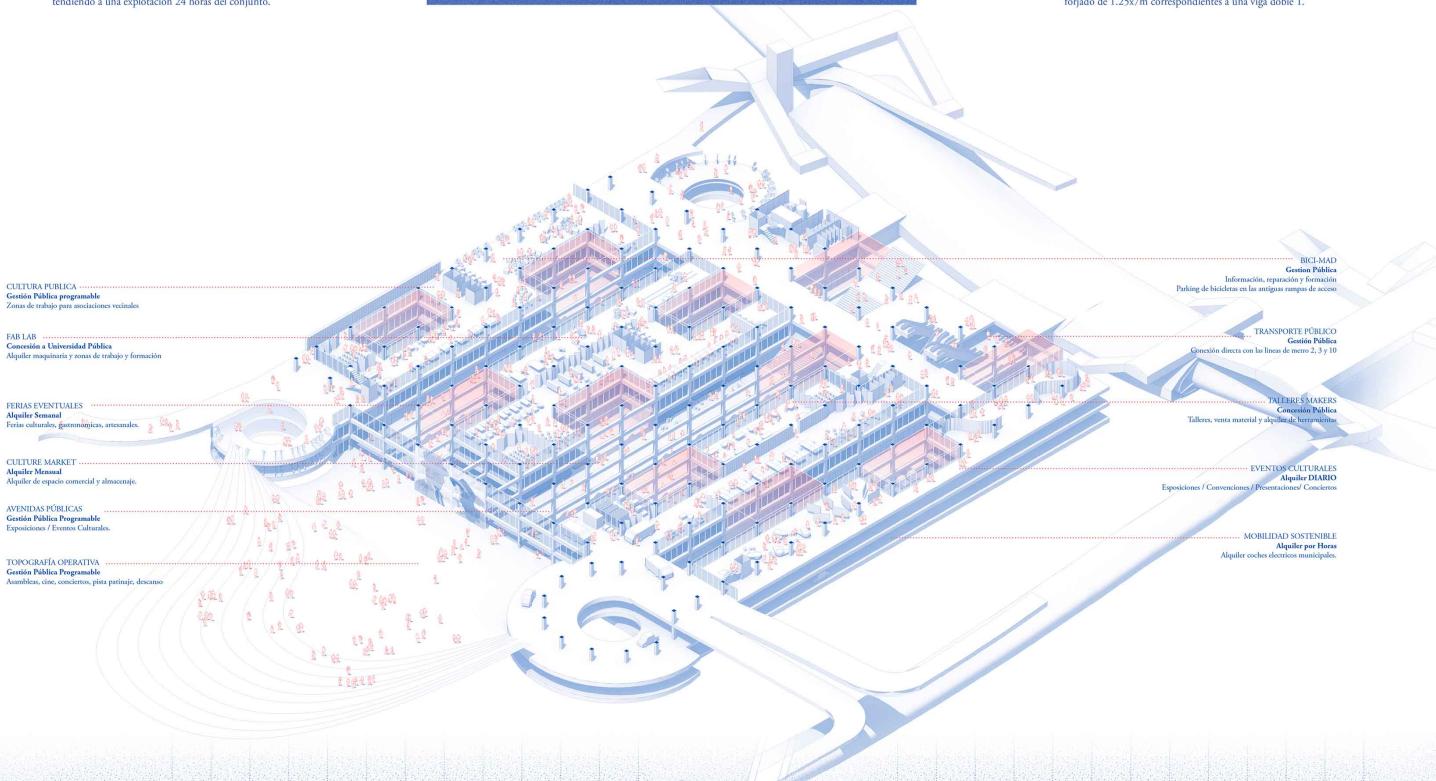
Entendiendo la presión económica que generaría en el Ayuntamiento, se incorporan **inversores externos** ofreciendo concesiones para la explotación de algunas piezas. Aprovechando la **representatividad** que aporta la situación, se involucrarán todo tipo de agentes que irán testando los programas más exitosos.

Se trata de llegar a un estado de gasto nulo a base de **alquileres y concesiones** de duración variable (horas, días, semanas/meses e incluso años). El dinero generado se revertirá en la programación de las otras piezas, siempre tendiendo a una explotación 24 horas del conjunto.



ESTRATEGIA DE CONSTRUCCIÓN

Para la transformación del parking en una estructura habitable, se propone una operación de **sustracción** de tramos de forjado. Se van creando patios que incorporan luz y ventilación, así como avenidas interiores de doble y triple altura, apareciendo espacios más amplios para programaciones. Se emplea una sierra de laminadora para un corte limpio que no afecta a la estructura principal de pilares y vigas jácenas. Se irán quitando **módulos** de forjado de 1.25x7m correspondientes a una viga doble T.



Plantas - 9.0m y -6.0m - escala 1/500

