

RECONECTAR LOS PARQUES

El Centro Recobrado

La Plaza España está llamada a ser el corazón recobrado de Madrid tras varios intentos realizados desde finales del siglo XIX. Como la magdalena bañada en té de Proust en su monumental novela *En Busca del Tiempo Perdido*, la Plaza España es un elemento por el que se cruzan múltiples tiempos y caminos de la ciudad. La propuesta **Nada-Corre-Pedalea!!!** pretende devolver a este espacio el protagonismo que siempre debió tener como articulador de dos importantes ejes verdes, por un lado la **cornisa** que conecta el Parque del Oeste y La Plaza de Oriente, y por el otro la **vaguada** que desde la plaza, baja por la Cuesta de San Vicente hasta Madrid Río y la Casa de Campo. Todo ello respetando la arteria comercial más cosmopolita del país, el eje Gran Vía-Princesa.

El nuevo centro articulará estos dos ejes a través de la plaza potenciando la circulación peatonal y ciclista en su desarrollo. Caminar, correr y pedalear se complementarán con la natación. Nuestra propuesta completa este triatlón urbano con la creación de un nuevo **Foro Acuático** bajo la superficie de la plaza. Un centro deportivo con piscina, una carencia y una demanda histórica del distrito centro.



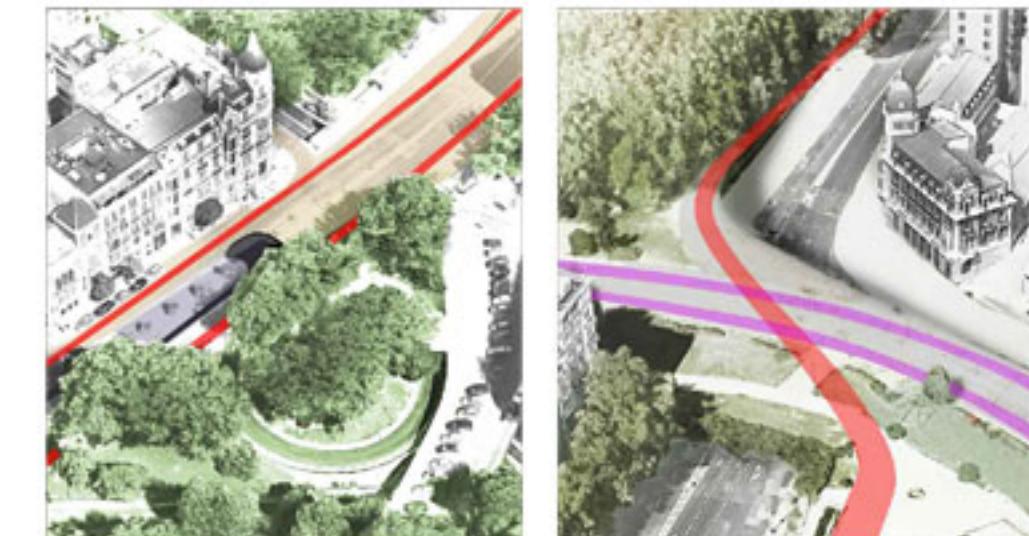
EJE CORNISA

Parque del Oeste- Plaza Oriente

Para conectar el eje verde de la cornisa oeste de Madrid el papel de la Plaza España y la calle Bailén son fundamentales. El parque del Oeste y el Palacio Real están mal conectados con la plaza por culpa del tráfico en su monolito de Bailén. Se propone **peatonalizar** el plano superior del paso a nivel, redirigiendo la circulación subterráneamente, retrasando la boca de entrada del actual túnel hasta Ventura Rodríguez. Así se libera la superficie superior para peatones, ciclistas y eventualmente, transporte público ecológico, conectando la plaza con dos destinos muy visitados, el Templo de Debod y los jardines de Sabatini.

Se crean un **carril bici** para la cornisa de Madrid, teniendo su centro en el aparcamiento de bicicletas que se propone en la Cuesta de San Vicente.

El carril bici se bifurca en las calles de Ferraz y Pintor Rosales, conectando con el Parque del Oeste y Moncloa. Al otro lado de la Plaza España, continuará sobre paso elevado de Bailén, para llegar al Palacio Real y San Francisco el Grande.



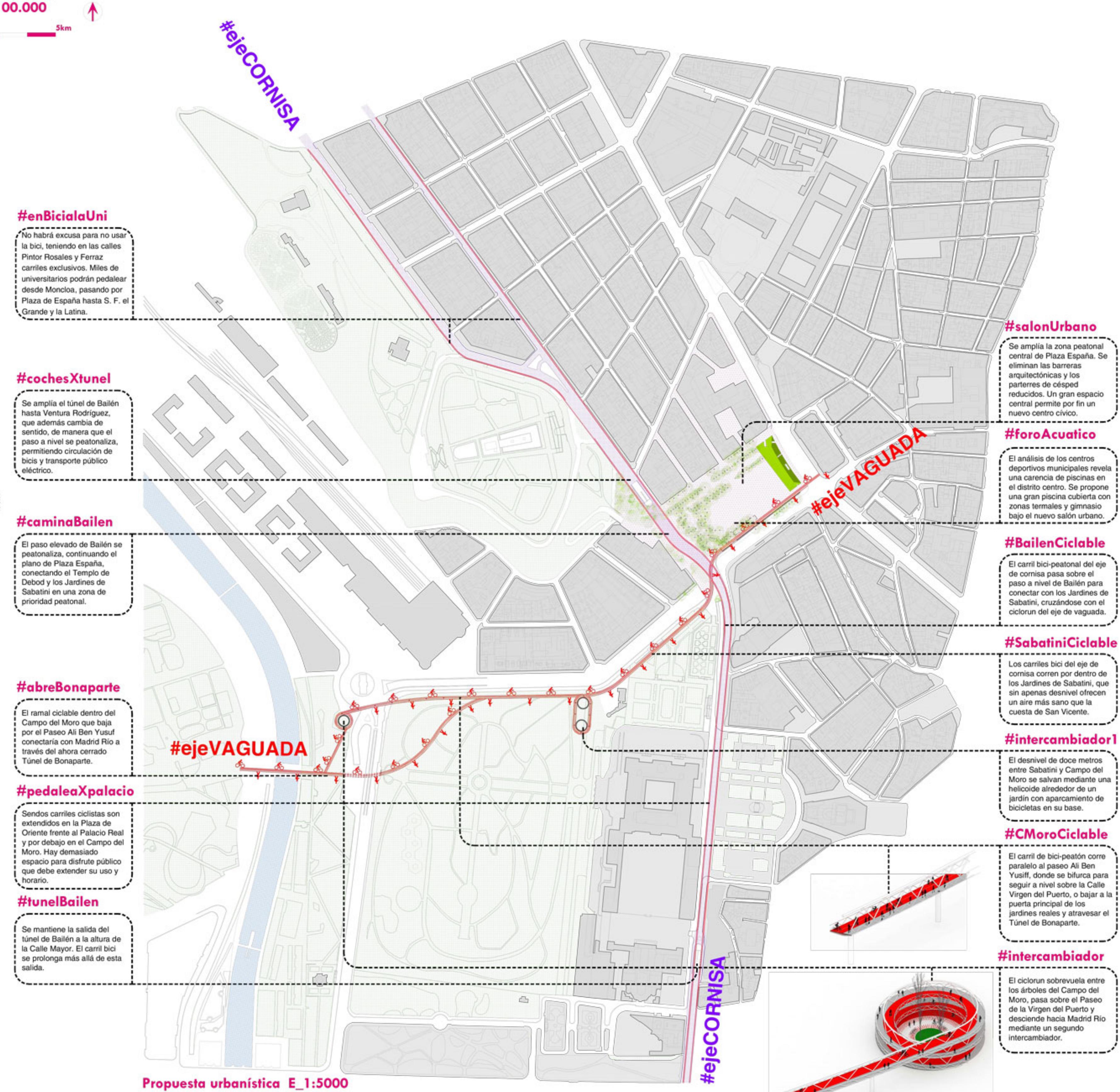
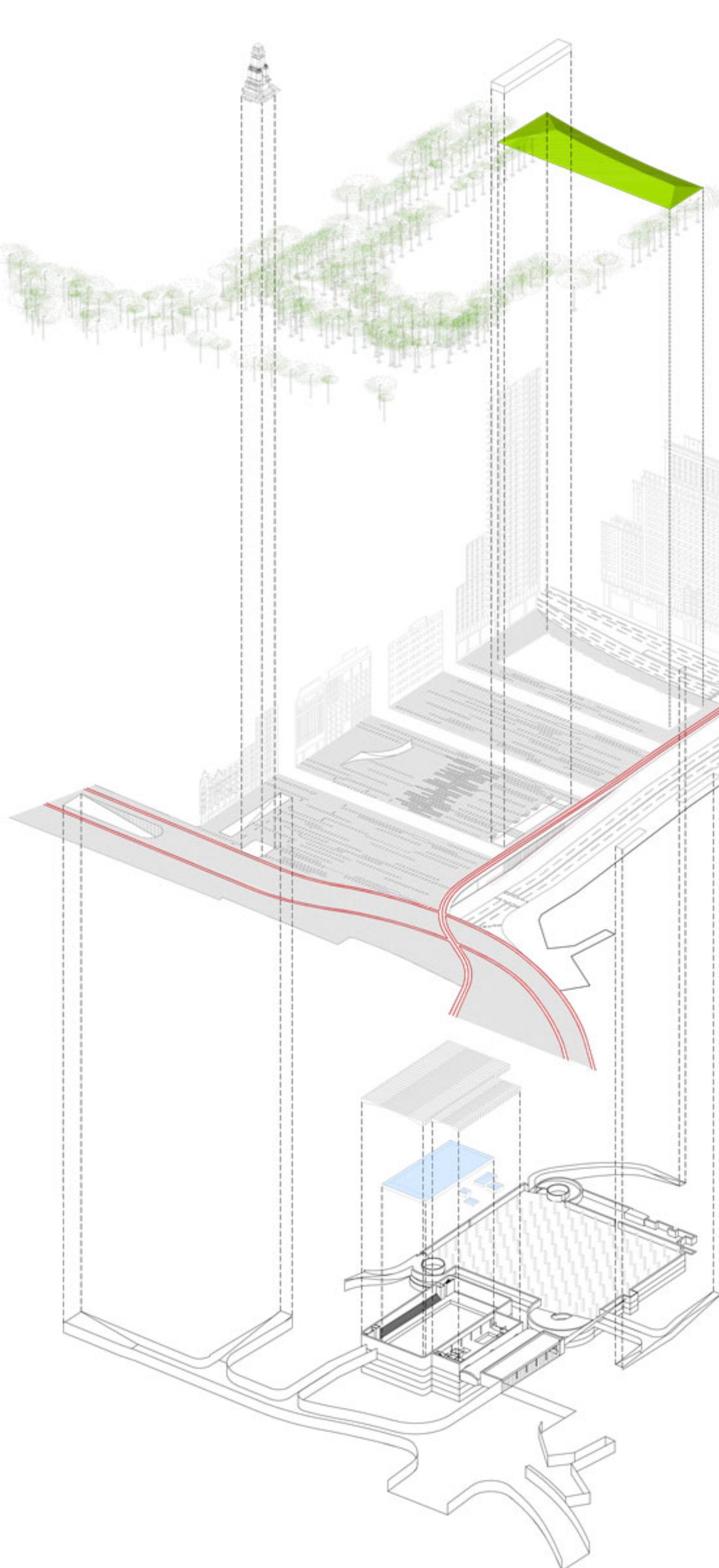
EJE VAGUADA

Plaza España-Casa de Campo

Para conectar los parques del eje de vaguada, hay que resolver los 60 metros de desnivel existentes entre la Plaza de España (+640) y el Río Manzanares (+580).

Se propone la creación de un doble carril ciclista (3m) y peatonal (2m). Lo denominaremos **ciclorun**. Partiendo de la Plaza España, conectarán los parques con una suave pendiente (5%), enroscándose en dos **intercambiadores** en espiral alrededor de un jardín (Ø32m), que salvarán los grandes desniveles, además de servir en su base como aparcamiento de bicicletas.

El **ciclorun** conectará Plaza España y Bailén con los Jardines de Sabatini y el Campo del Moro con un primer **intercambiador**, seguirá bajando por el Paseo Ali Ben Yusiff, donde se bifurcará para conectar con Madrid Río por el Túnel de Bonaparte. El segundo ramal se elevará entre los áboles del Campo del Moro para pasar sobre el Paseo Virgen del Puerto, y bajar con un segundo intercambiador junto a la Glorieta de San Vicente.



Axonometría explotada de la propuesta



LA CIUDAD INVISIBLE

El Centro Recobrado

La Nueva Plaza de España no sólo es un foro visible, enmarcado por las 1848 ventanas de sus fachadas, sino que esconde bajo su superficie todo un entramado urbano. En el exterior los programas son la expresión espontánea de la ciudad, la superficie continua de la propuesta permite casi cualquier tipo de manifestación, los eventos tienen un alto grado de indeterminación.

Pero bajo el plano de superficie los programas son mucho más concretos. La especificidad aumenta por los condicionantes estructurales, de iluminación y evacuación. Los túneles de circulación bajo el paso a nivel de Bailén, los accesos al metro de la Línea 3 y la Línea 10, la galería comercial paralela a Gran Vía, los puntos de acceso del aparcamiento subterráneo existente, son sólo una muestra de esa ciudad invisible, pero no menos importante.

El proyecto plantea una excavación más ambiciosa que la existente: la creación de un gran centro deportivo municipal con piscina, y el primer estacionamiento exclusivo para coches eléctricos de España.

FORO ACUÁTICO

Centro Deportivo Municipal Plaza España

En continuidad con la tradición grecorromana, proponemos la realización de unas termas bajo la Plaza de España.

El centro de Madrid carece de una gran piscina municipal. Proponemos suplir esa carencia con un centro deportivo alrededor del agua. Replicamos los programas de las termas romanas: palestra, tabernae, caldarium, frigidarium, tepidarium, apodyterium, laconicum, y natatio.

Para acceder a este Foro Acuático se aprovechará el desnivel existente entre la Cuesta San Vicente, y el paso elevado de Bailén, colocando la sala del gimnasio como un escaparate mirando hacia la calle.

Mens Sana in corpore sano, los ciudadanos madrileños disfrutarán nadando mientras hacia arriba, entre las celosías de vigas arqueadas, se filtra el cielo de Madrid. Amplias saunas, piscinas de agua fría, templada y caliente crearán la secuencia clásica que tonificará el cuerpo y la mente.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

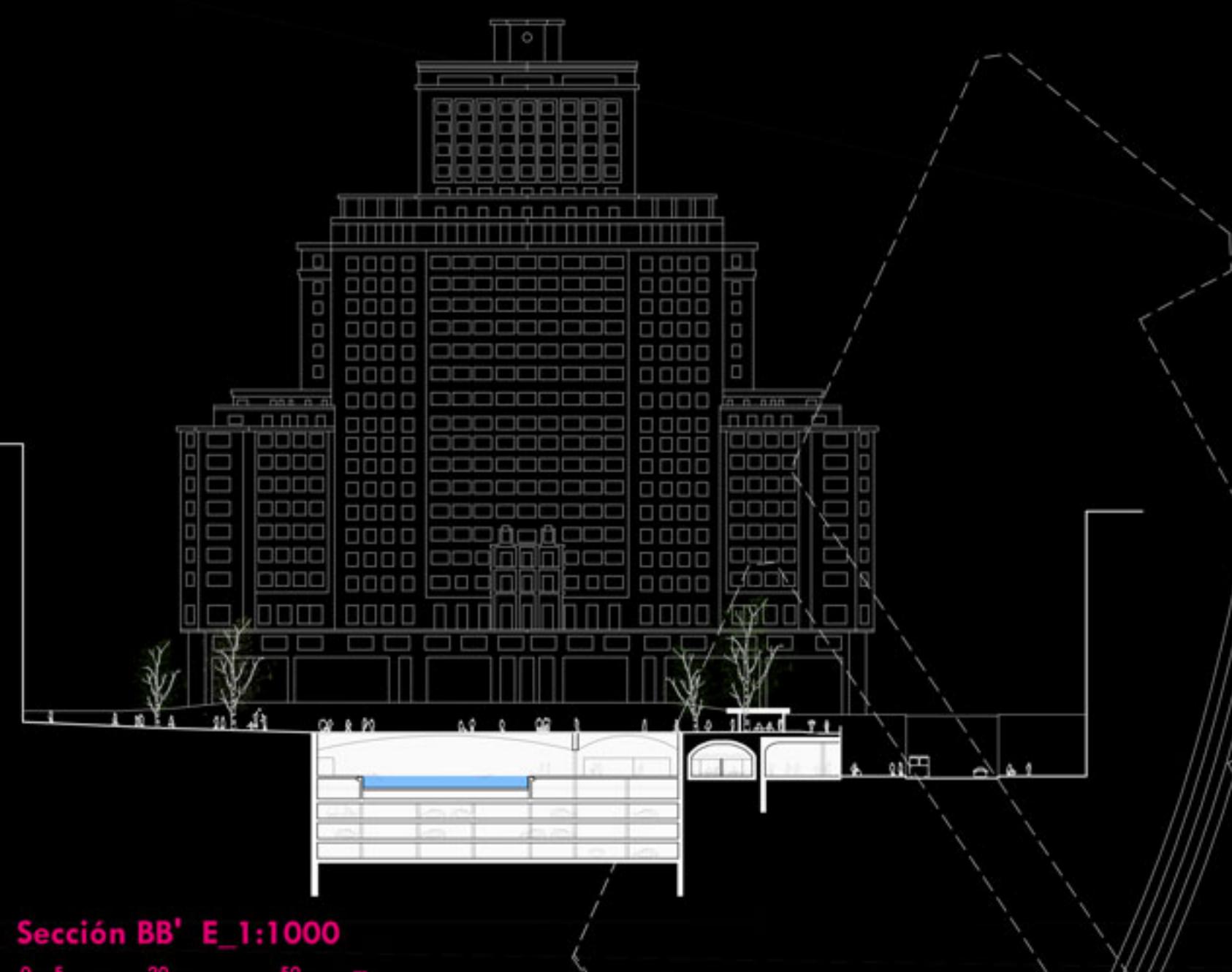
Aparcamiento vehículos eléctricos

En un futuro no muy lejano, los centros de las ciudades serán únicamente para peatones, ciclistas y vehículos eléctricos. Los aparcamientos públicos deberían estar equipados con sistemas de recarga para esta movilidad sostenible.

La excavación de la propuesta se realiza con pantallas de pilotes de 20 metros de profundidad, permitiendo realizar cuatro niveles de aparcamiento subterráneo por debajo del Foro Acuático. Se amplían las plazas disponibles (356), pero las nuevas son exclusivas para coches sin emisiones de CO₂.

Para acceder al nuevo aparcamiento se realiza un túnel mediante el Método Tradicional de Madrid, que conecta con el futuro subterráneo de Bailén y la Cuesta de San Vicente.

Se completa así la idea general de la propuesta de realizar un centro de movilidad sostenible, potenciando al peatón, el ciclista, reduciendo los carriles para vehículos de cuatro ruedas y favoreciendo el aparcamiento de los coches eléctricos.



Sección BB' E_1:1000

#tunelParking

Desde el nuevo túnel de Bailén, se accederá al aparcamiento municipal exclusivo para vehículos eléctricos.

#tunelBailen

El túnel de Bailén se desplaza a la altura de Ventura Rodríguez. El túnel permite el uso en superficie de peatones y ciclistas.

#Natatio

La piscina de las termas romanas. Sería la única piscina olímpica cubierta de todo el distrito centro. Mens sana in corpore sano.

#Termas

Zona de termas con la secuencia clásica de calidarium, frigidarium, tepidarium y laconicum.

#Gimnasio

La palestra de las termas se sitúa cerca de la entrada. Aquí el gimnasio es una gran sala que se abre con una gran ventana a la cuesta de San Vicente.

#AccesoCDeporitivo

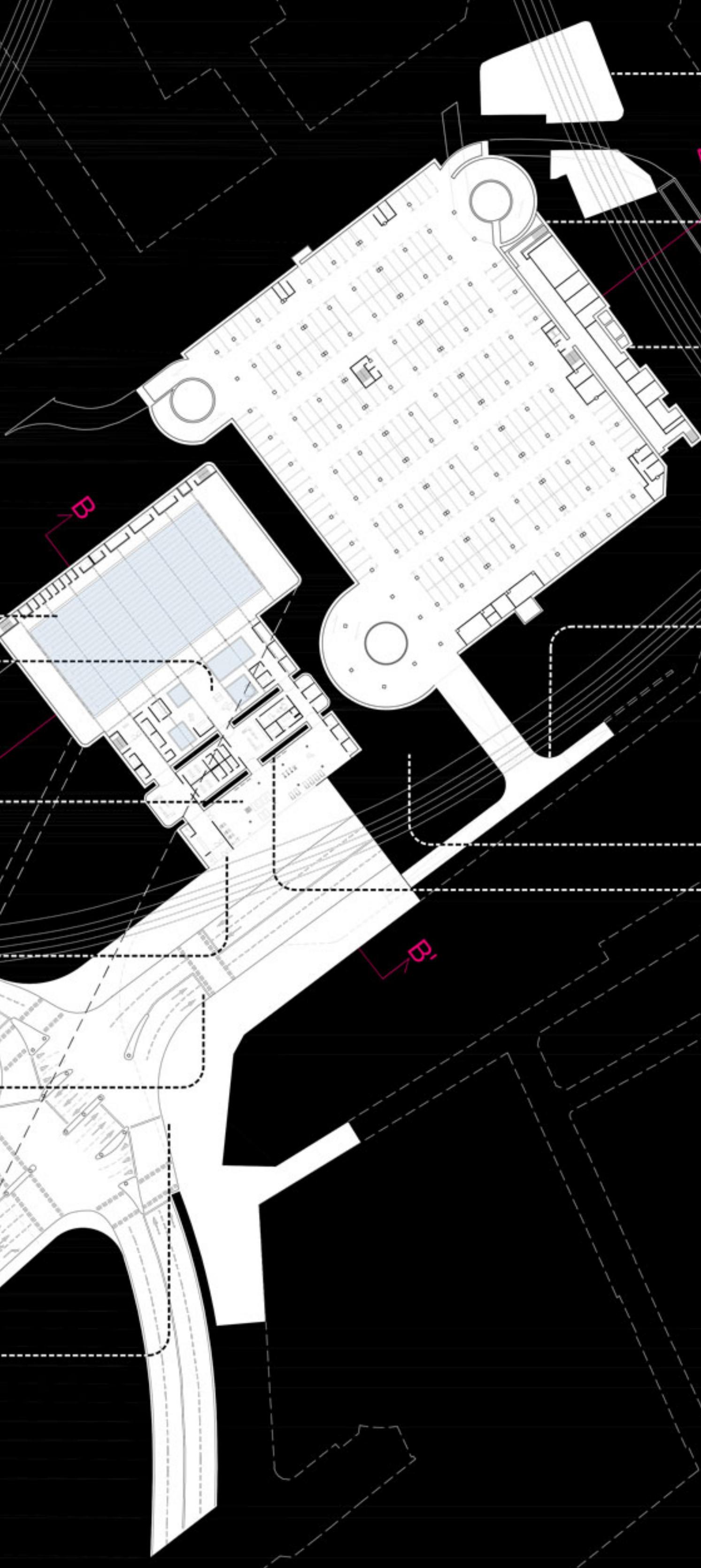
La puerta contará con un control de acceso, una pequeña zona de bebidas y una sala de espera frente al vestuario.

#+Bicis-Humos

Al reducir los carriles de la Cuesta de San Vicente, se aumenta la acera y se dispone de un aparcamiento de bicicletas frente la curva de desnivel entre la plaza y la calle.

#esquinaRespira

La acera frente al edificio de la Compañía Asturiana de Minas se amplía. Se deja respirar la ladera demoviendo parte del paso a nivel de Bailén.



#EstaciónLinea3

En esta Ciudad Oculta bajo la superficie, se respetan los límites de las estaciones de metro y el trazado de los túneles existentes.

#aparcaCoche

Se mantiene el aparcamiento existente bajo el tramo norte de la Plaza, con 3 espirales de acceso y las rampas de la Cuesta San Vicente.

#ChineTown

La galería comercial es un lugar muy conocido por su restaurante chino. Necesita un lavado de cara, pero puede mantener el carácter turístico y cultural.

#EstaciónLinea10

En esta Ciudad Oculta bajo la superficie, tienen que respetarse los límites de las estaciones de metro y el trazado de los túneles.

#rampaSVicente

Se reduce el número de carriles de la cuesta de San Vicente. Se mantiene las rampas de acceso al aparcamiento subterráneo.

#escavautonoma

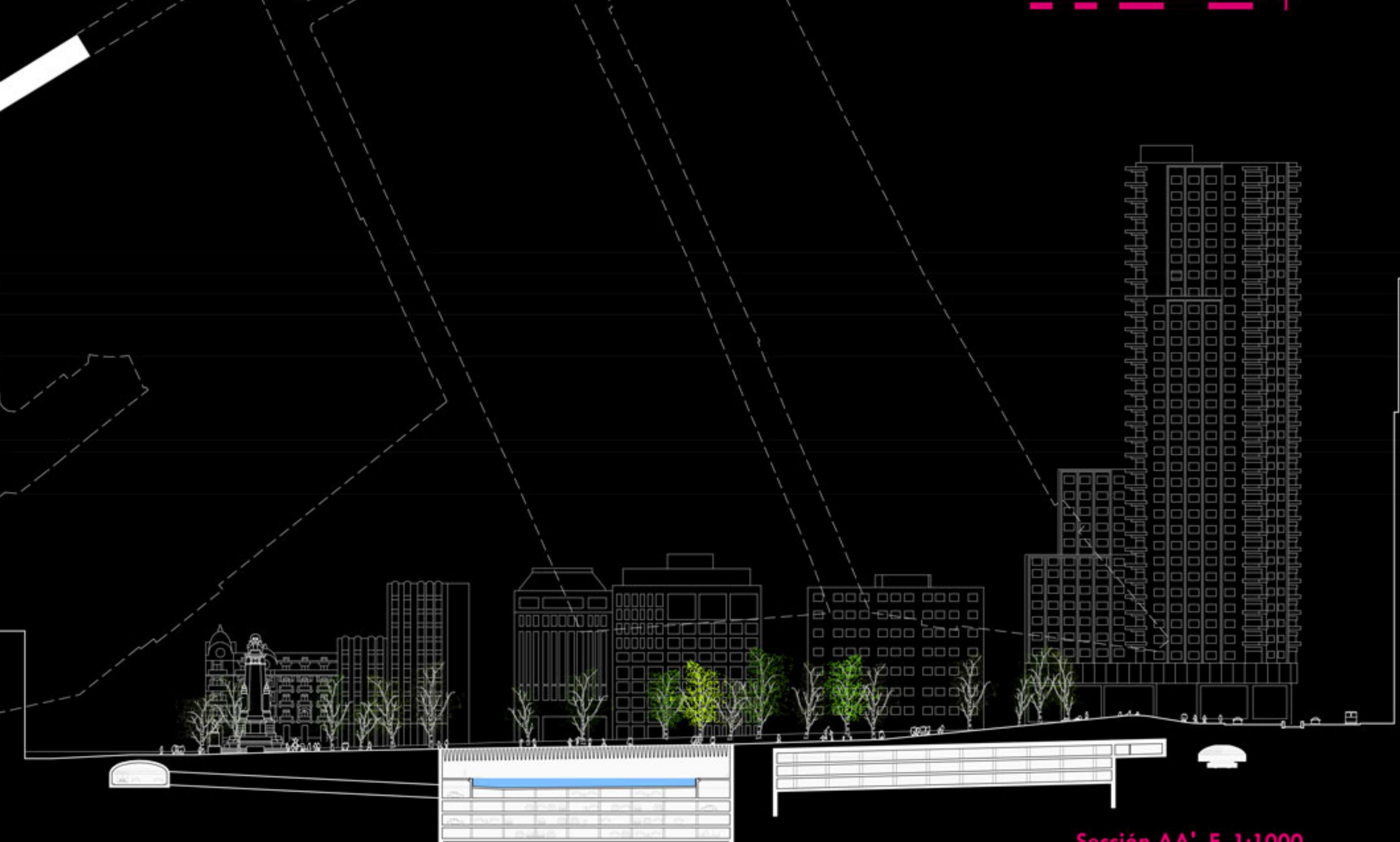
La excavación del nuevo centro deportivo es estructuralmente independiente del aparcamiento existente.

#tuneldevestuario

Los vestuarios, apodyterium, del nuevo centro deportivo se construyen debajo del piso arbolado mediante la técnica de tunelado tradicional madrileño. TMT.

Planta sótano -1 E_1:1000

0 5 20 50 m ↑



Sección AA' E_1:1000

0 5 20 50 m ↑

