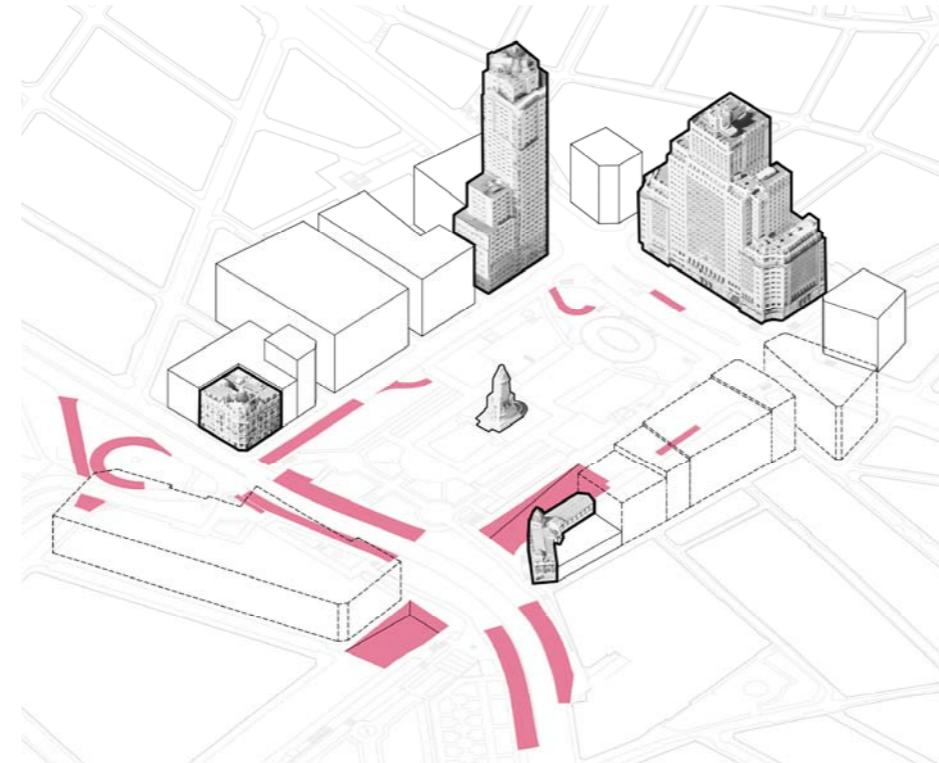




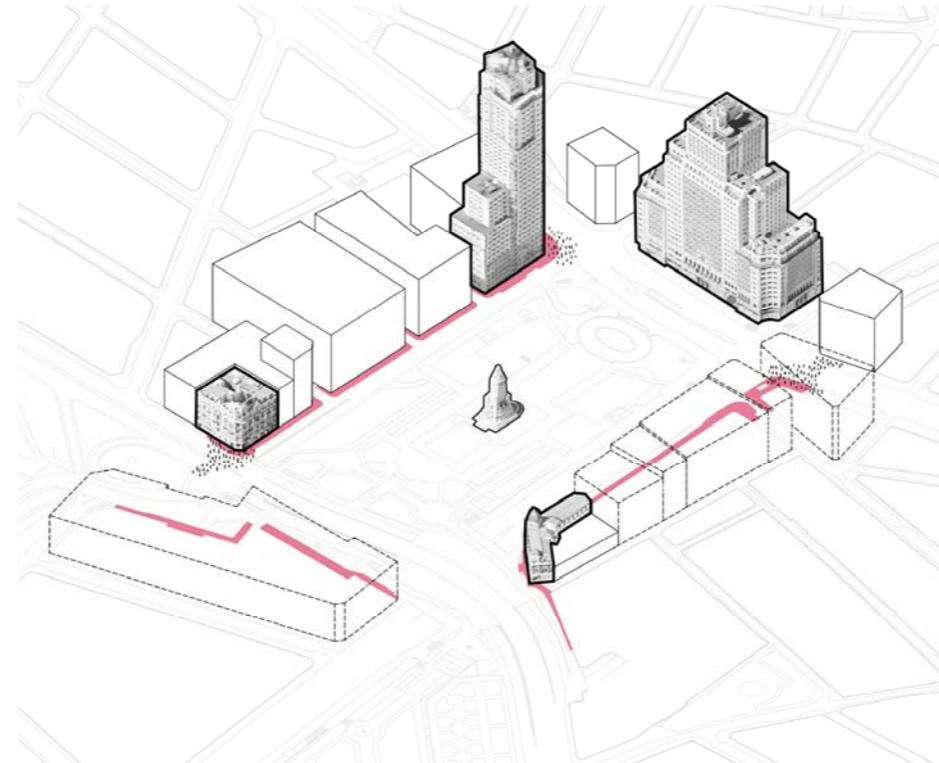
SITUACIÓN ACTUAL:



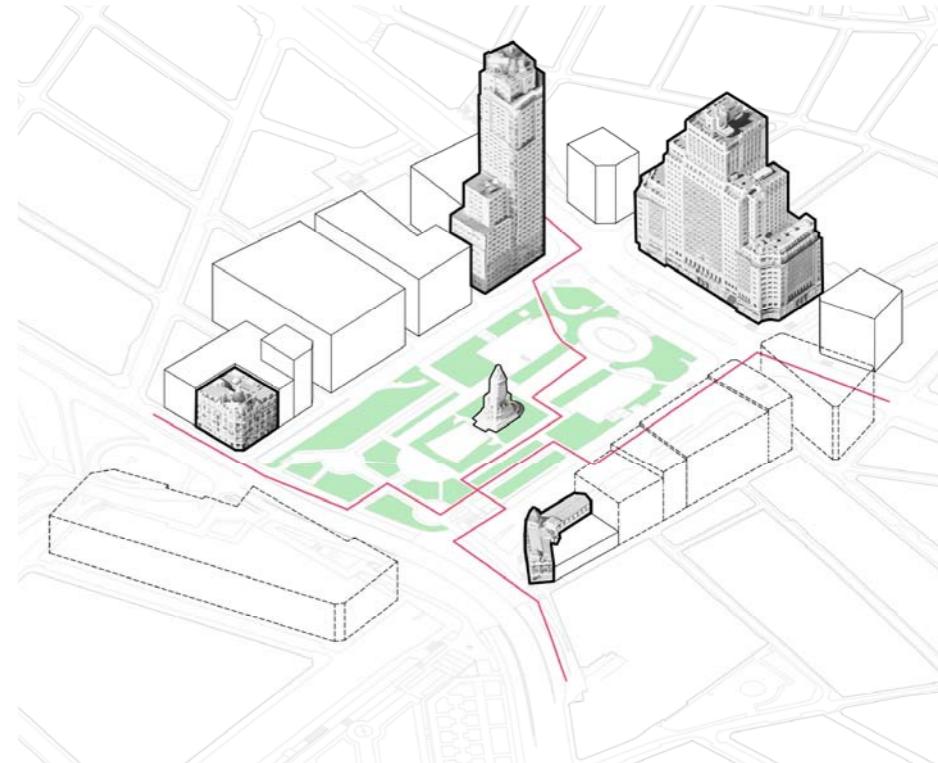
1. NUDO DE TRÁFICO METROPOLITANO:
La Plaza de España se encuentra aislada de su entorno por el tráfico rodado. Se ha convertido en un espacio agresivo al peatón y con una elevada contaminación acústica y ambiental.



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 Baileón-Ferraz genera una fractura entre la plaza y los edificios colindantes aislandolos.

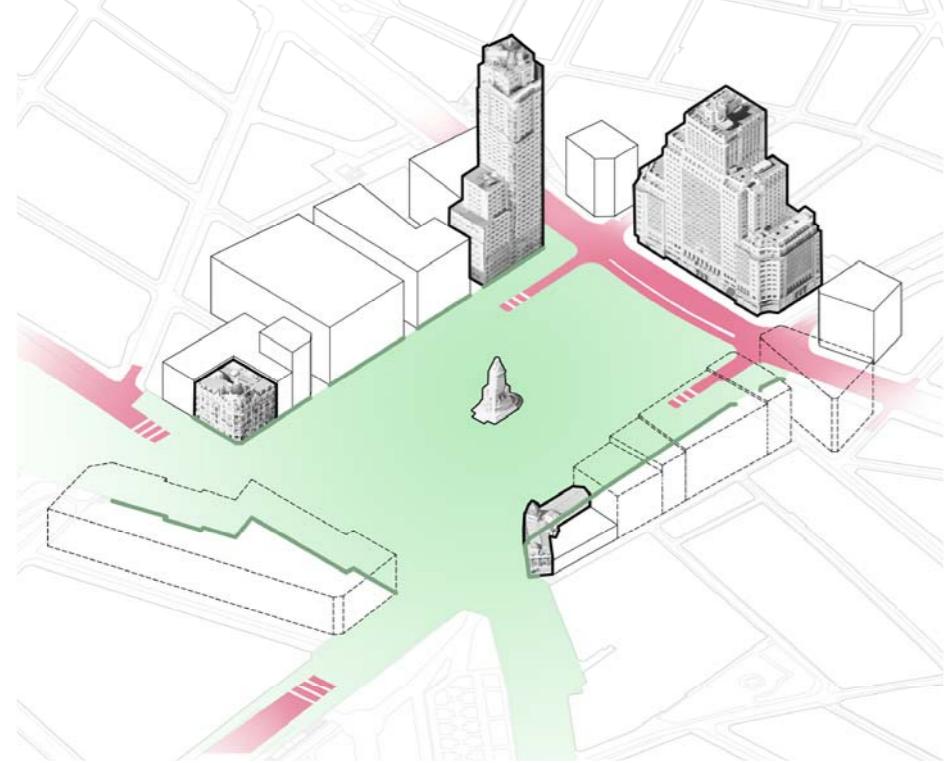


3. ACERAS MUY ESTRECHAS:
Los aceras en contacto con los edificios que conforman la plaza tienen una dimensión muy escasa atendiendo a la escala del lugar y sobre todo al elevado número de peatones que las utilizan.

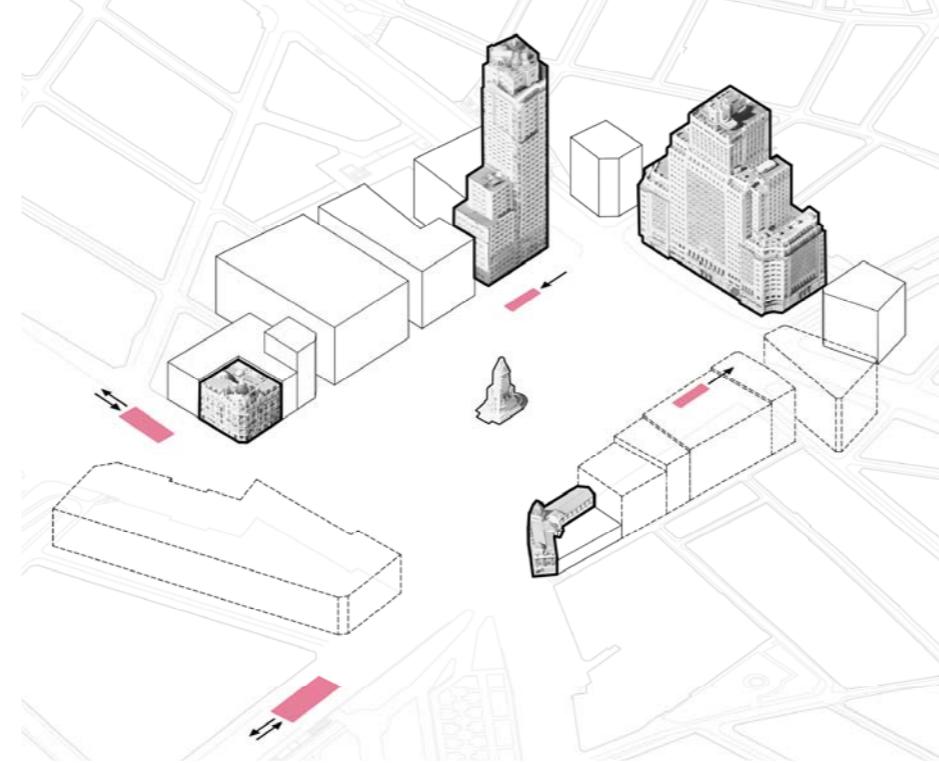


4. CONFIGURACIÓN DE PARTERRES INAPROPADA:
La configuración de los parterres resulta inapropiada ya que no responde a los recorridos peatonales interiores ni a los de acceso desde las calles que confluyen en la plaza.

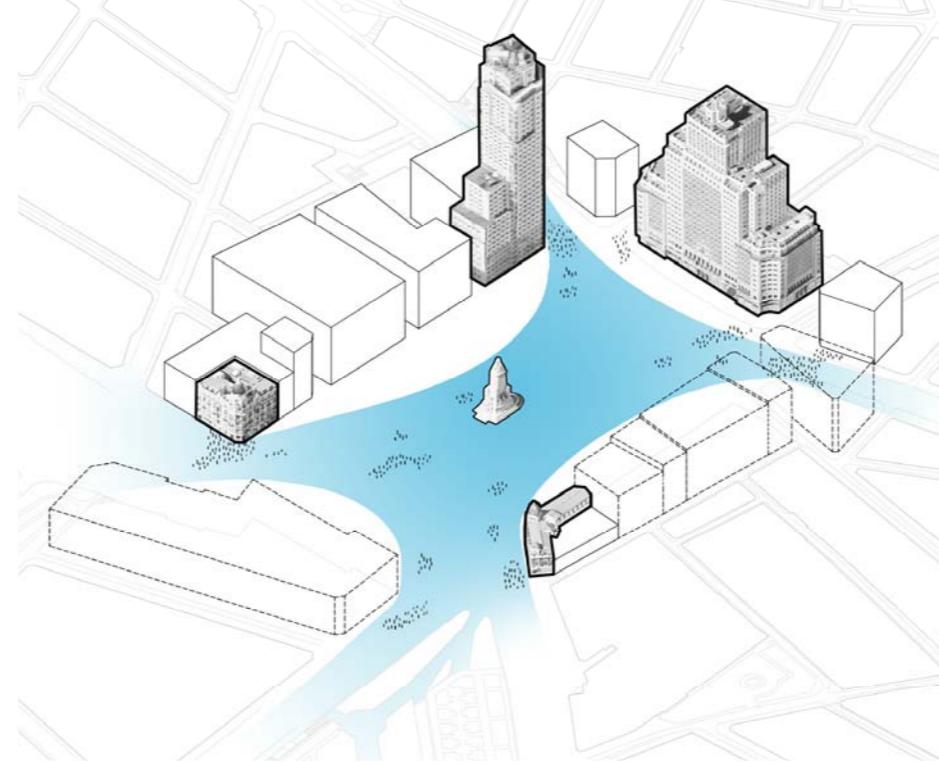
PROPIUESTA:



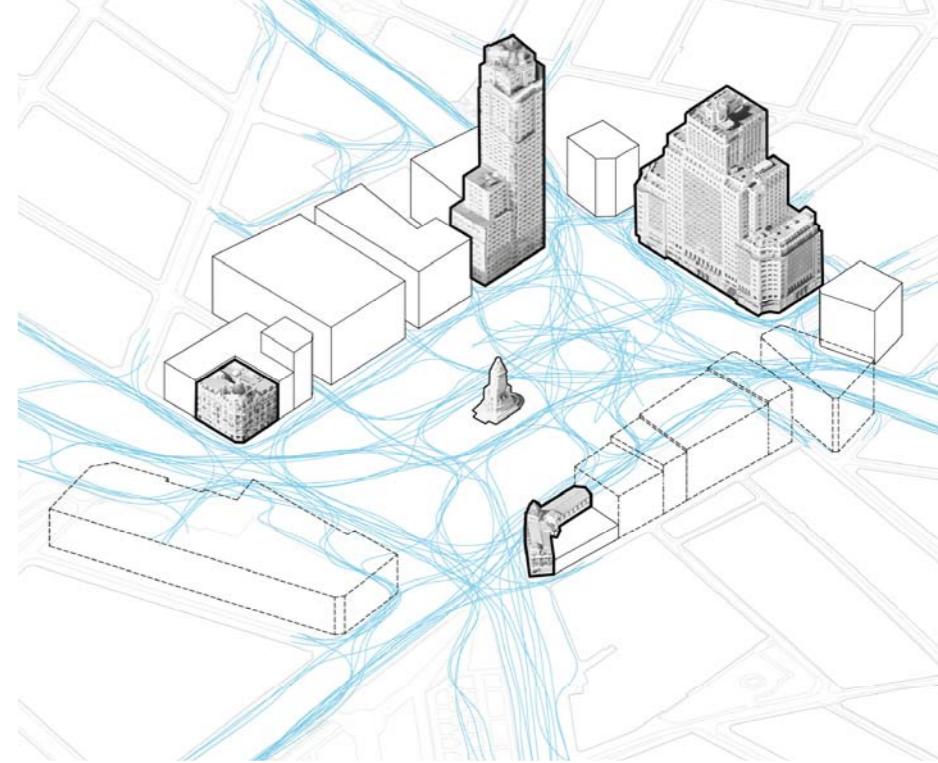
5. REDUCCIÓN DEL TRÁFICO RODADO:
Se devuelve la plaza a la ciudad eliminando casi en su totalidad el tráfico rodado. Se extiende la superficie peatonal de la plaza hasta los edificios que la rodean restituyendo su topografía original, poniendo en valor los edificios de la antigua sede de la Compañía 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.



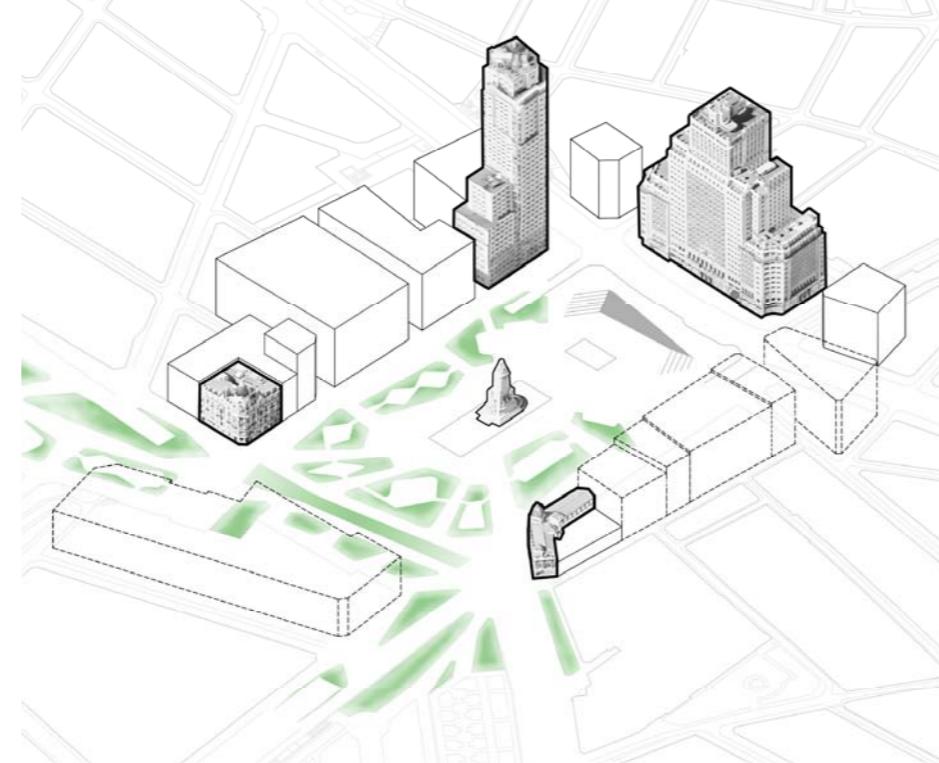
7. FUNCIÓN ARTICULADORA:
Se recupera la función articuladora de la plaza, priorizando la conexión peatonal con los diferentes espacios libres del entorno como la Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, el Campo del Moro y Madrid-Río, el Templo de Debod, las Plazas de los Cubos y de Cristino Martos...



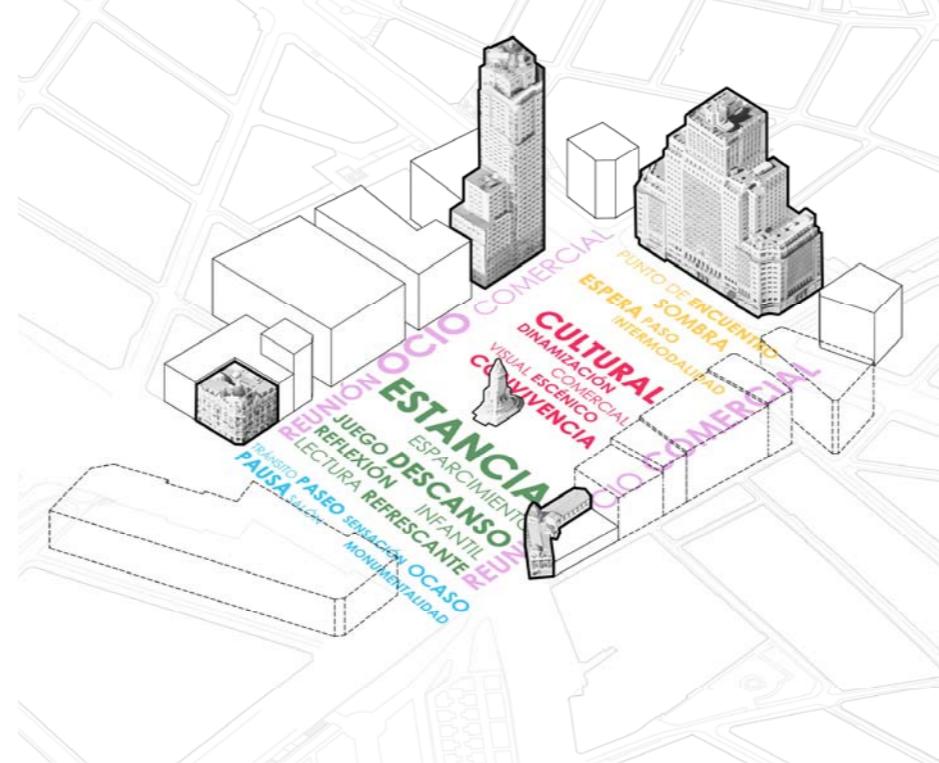
8. PLAZA ACCESIBLE:
Se asegura la accesibilidad a todos los ámbitos de la plaza mediante itinerarios fluidos, que sirven a su vez de nexo entre la ciudad y los espacios verdes que la rodean.



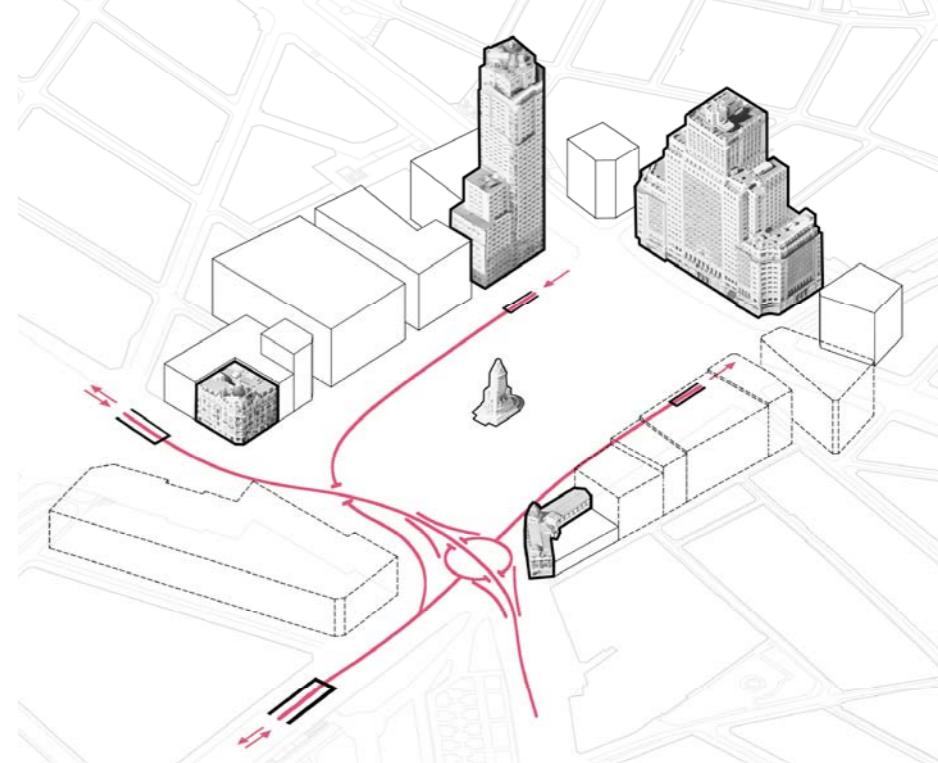
9. GEOMETRÍA GENERAL:
Los itinerarios configuran una geometría general del paisaje coherente y unitaria en la que el verde adquiere un papel protagonista, una forma de "naturalizar" el centro urbano.



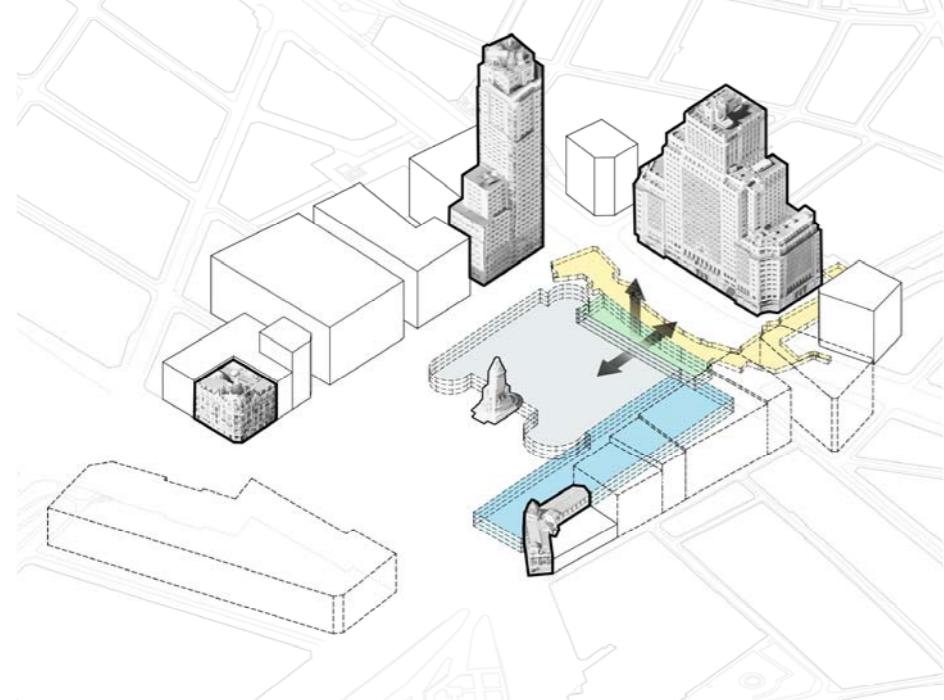
10. USOS Y ACTIVIDADES:
Una segunda trama se superpone a la anterior introduciendo nodos intensificadores de actividades y de biodiversidad que darán el carácter definitivo a la plaza, sin comprometer la continuidad, homogeneidad y permeabilidad del espacio libre.



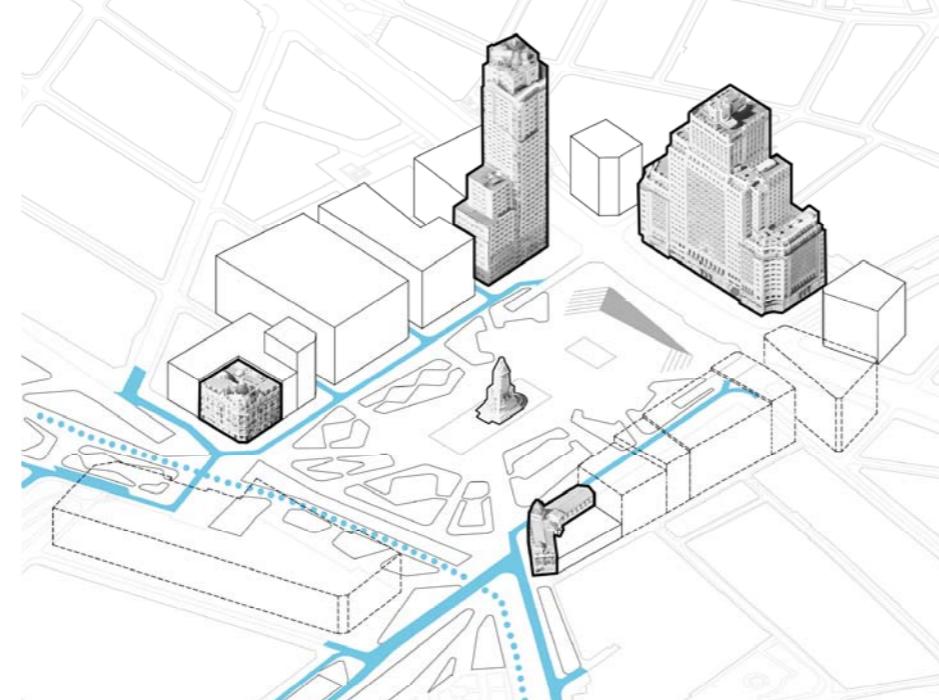
11. DIVISIÓN DE LOS ÁMBITOS:
El espacio se adapta el carácter del entorno para definir ámbitos con distintas cualidades que dan respuesta a las demandas de la ciudadanía, espacios de estancia, de esparcimiento y convivencia ciudadana, de encuentro, de juego, de tránsito...



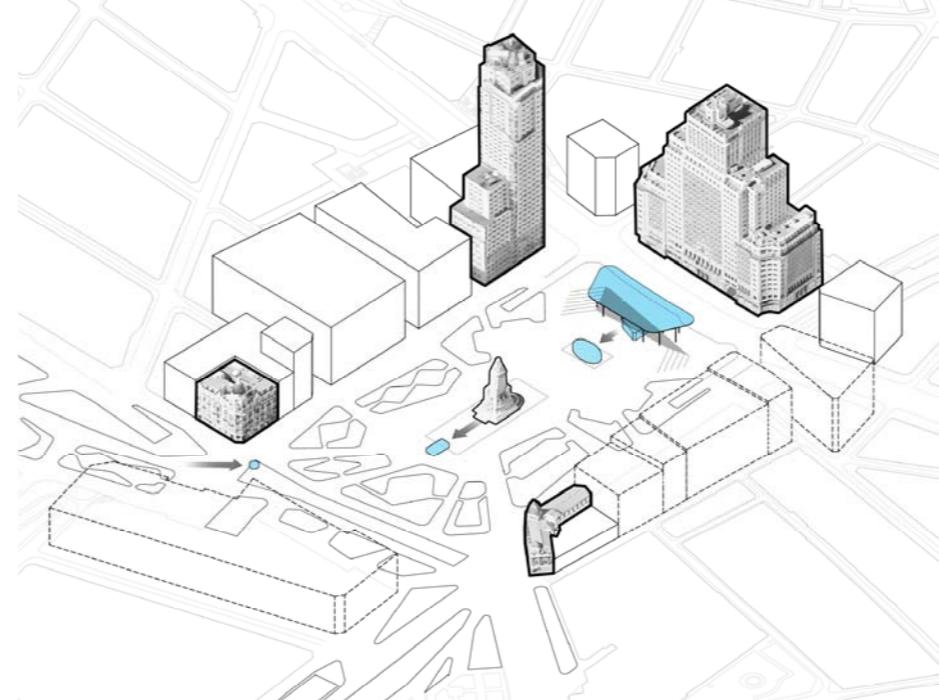
12. TRÁFICO SUBTERRÁNEO:
Se condice el tráfico de la zona de manera subterránea limitando el que accede a la ciudad y favoreciendo el de salida hacia la M-30.



13. SISTEMA INTERMODAL:
Se amplía el espacio 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.



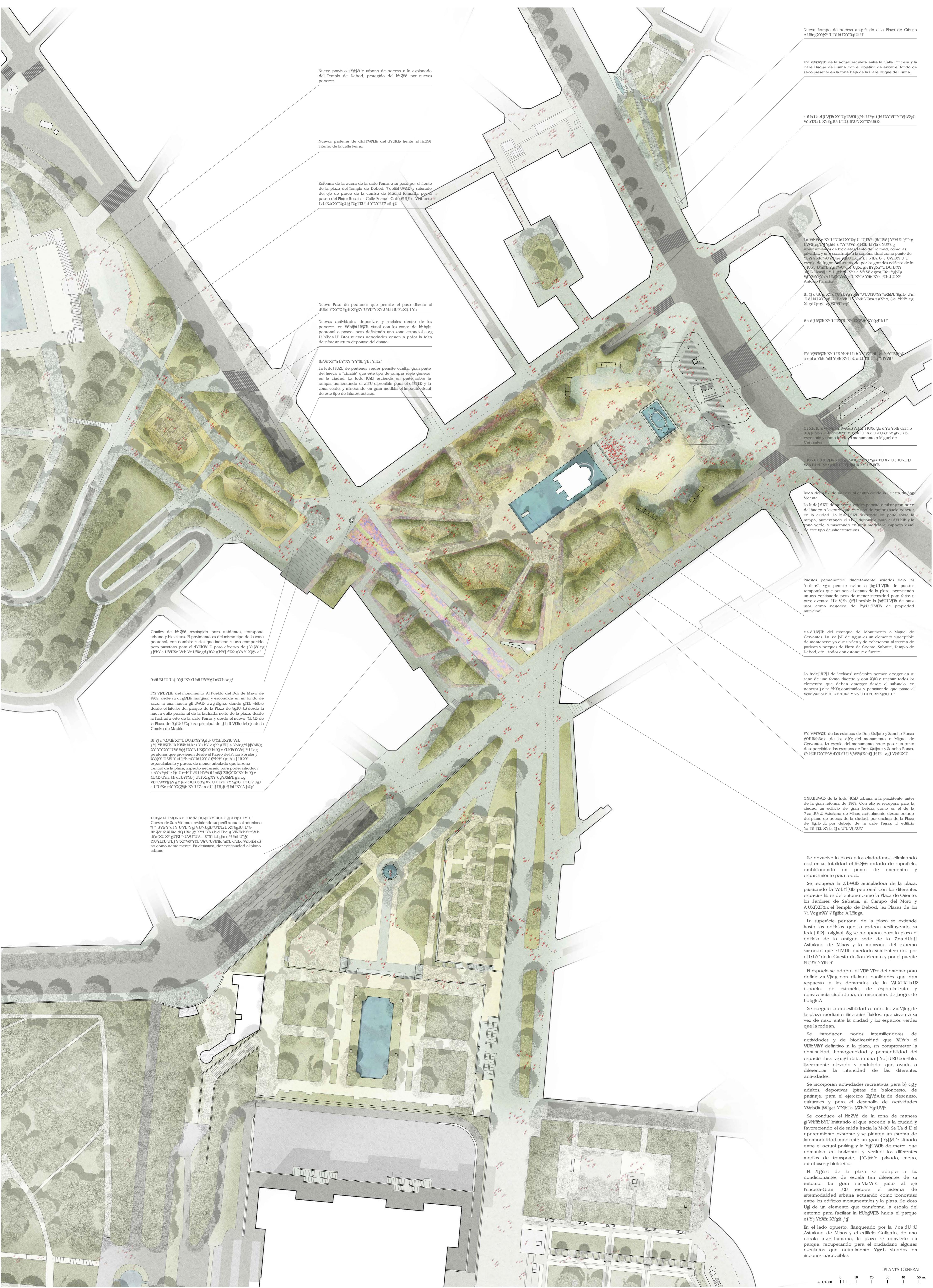
14. TRÁFICO RESTRINGIDO:
Se recupera en superficie una zona para tráfico restringido de velocidad reducida y transporte público que resuelve la movilidad de los residentes así como la conexión ciclista con las vías del entorno.

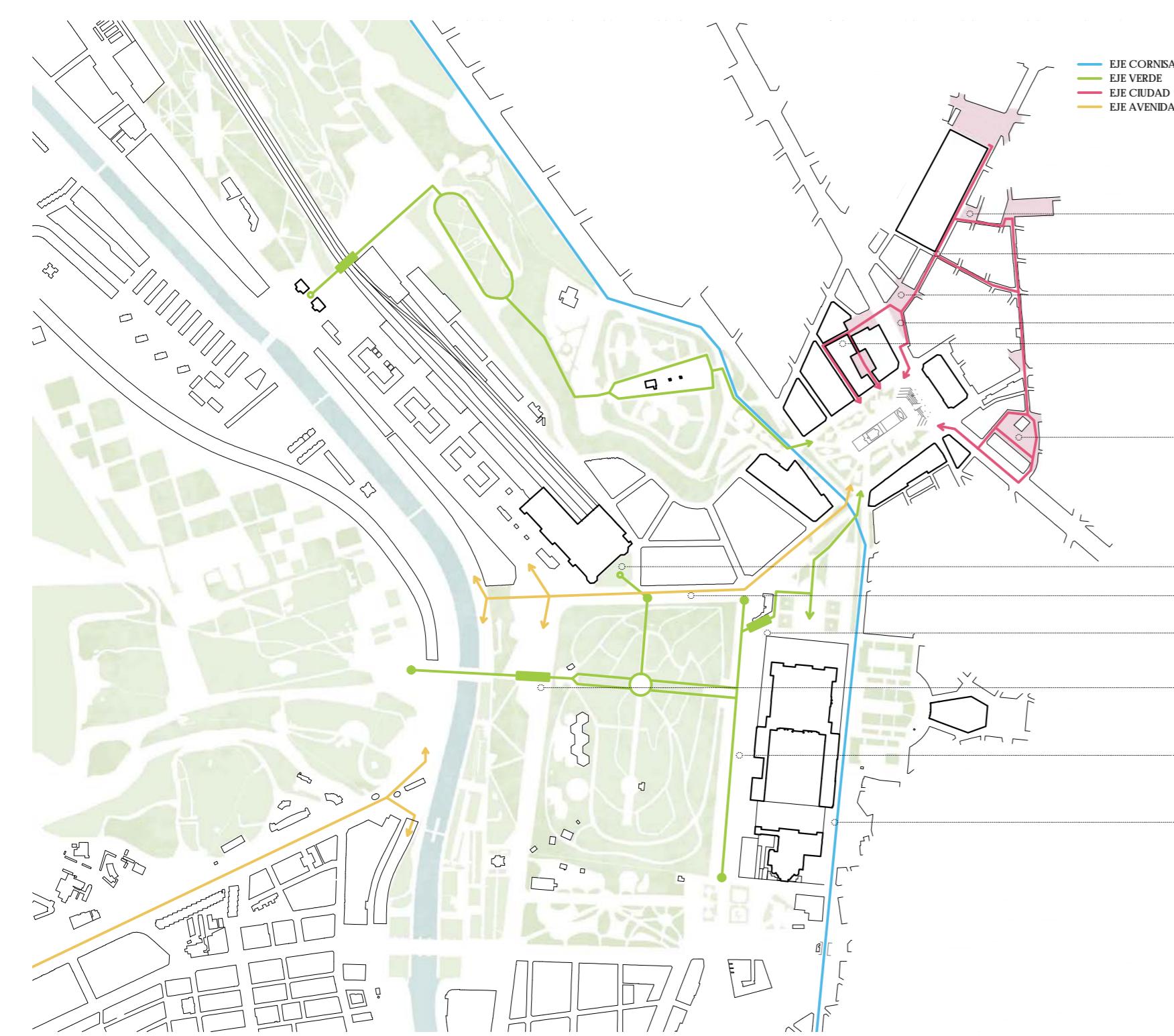


15. PAÍSLAJE URBANO:
Un gran umbral junto al eje Princesa-Gran Vía recoge el sistema de intermodalidad urbano actuando como filtro entre la esclusa de los edificios y la plaza. Se recuperan para el ciudadano algunas esculturas que actualmente están situadas en rincones inaccesibles.

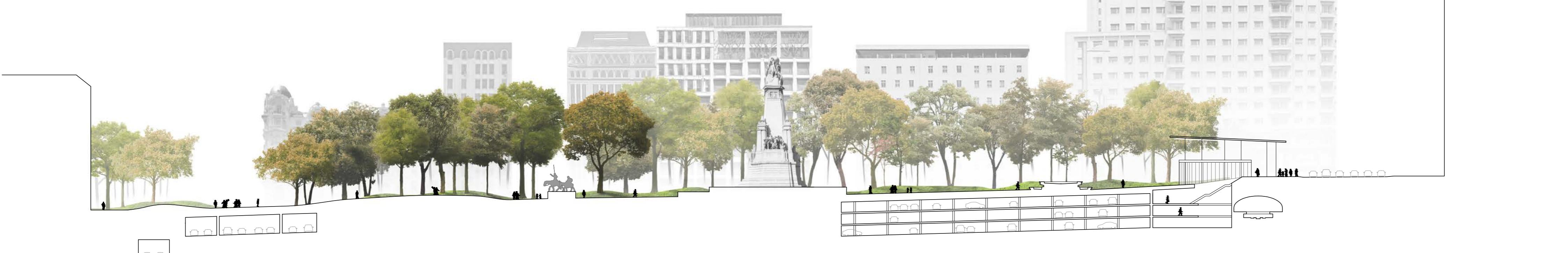
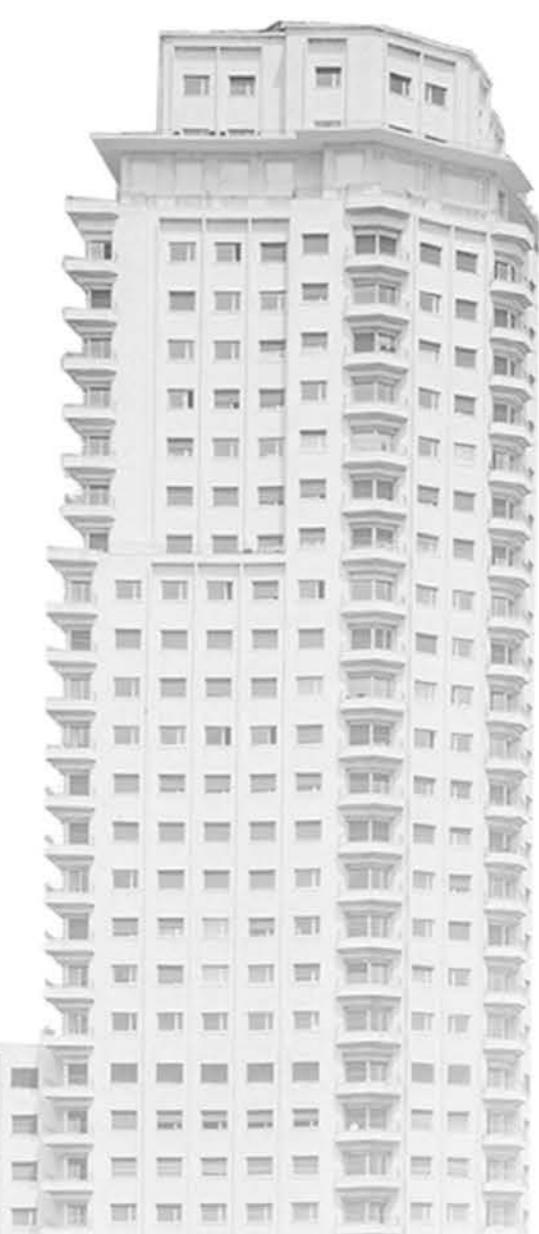
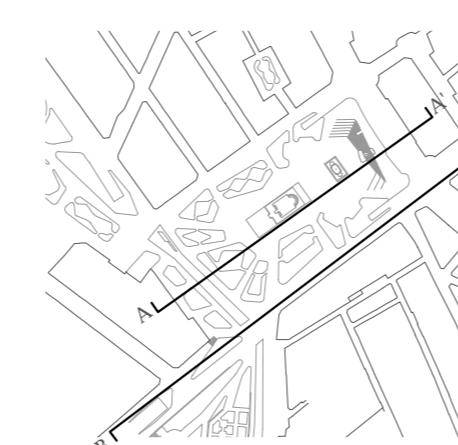


16. LA NUEVA PLAZA DE ESPAÑA:
Un lugar que responde a las singularidades de su entorno. Un lugar que transita de la plaza urbana al parque devolviendo al ciudadano un espacio de encuentro y esparcimiento que había perdido.





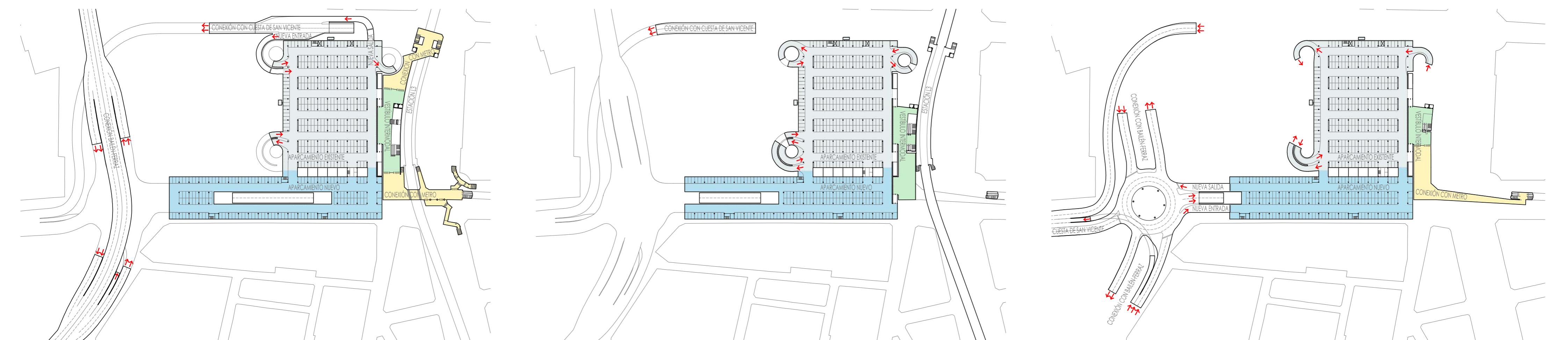
- a A 64C 895Ba @GGM@QI 8.C fr%\$SSSL
 1. Apertura al d•VW del tr•b• de Bonaparte incorporando un uso cultural como l• UYU de exposiciones.
 2. 5VW UVW del eje transversal del Campo del Moro abiriendo al d•VW los accesos de Cuesta de la Vega y Cuesta de San Vicente.
 3. Soterrar el HzZVW rodado en la Cuesta de San Vicente para hacerla peatonal.
 4. Reformar el antiguo dUVYB de acceso a la YgUVW de DDWVW Dr como equipamiento cultural y abrir su plaza al d•VW.
 5. Reforma del Mercado de los Mostenses con NYX VWB de su superficie, incorporando equipamientos deportivos y una plaza.
 6. 7cVYB peatonal en superficie entre la Plaza de los Cubos y la Plaza de Crstino Martos.
 7. 7fVW de una rampa para mejorar la accesibilidad a la Plaza de Crstino Martos.
 8.- Repavimentar la calle Conde Duque ensanchando las aceras y prioritizando al dVW desde la Plaza Crstino Martos hasta la calle de Santa Cruz de Marendado.
 9. Reforma de la Plaza de los Guardias de Corps.
 10.- FYXQY c y puesta en valor del pasaje YdH Y DUH XY 71 Vgna Uthb XY c-g-Yfg
 11.- Eje de la comisra como instrumento dXUJ Cf M
 12.- 7cVYB entre los Jardines de Sabatini y el Campo del Moro



G77 e B 55f e. 1/600 0 10 20 30 m.



G77 e B 66f e. 1/1000 0 10 20 30 40 50 m.



DIB15 G16BC T e. 1/600 0 10 20 30 40 50 m.

DIB15 G16BC T e. 1/1000 0 10 20 30 40 50 m.

DIB15 G16BC T e. 1/2000 0 20 40 60 80 100m.

