

ORDENACION URBANISTICA A CONCURSO (*)

Por JULIO JIMENEZ VICENTE
ANTONIO VALIENTE RASINES

Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Dos de los autores del primero de los trabajos premiados en el Concurso de ideas para la ordenación urbanística de la plaza de Colón, de Madrid, convocado por el Excelentísimo Ayuntamiento de esta capital, comentan los pormenores del concurso y de la solución aportada por su equipo, en el que, además de ellos, figuraban el arquitecto don Justo Uslé Alvarez y el escultor don Santiago de Santiago Hernández.

El concurso fue convocado a mediados del año 1970 entre técnicos competentes de grado superior y nacionalidad española, admitiéndose todas aquellas propuestas que estuviesen firmadas al menos por uno de ellos.

Se presentaron 580 técnicos y especialistas aportando 198 soluciones diferentes y se concedieron dos primeros premios, dos accésits y cinco menciones por un total de 1.800.000 pesetas.

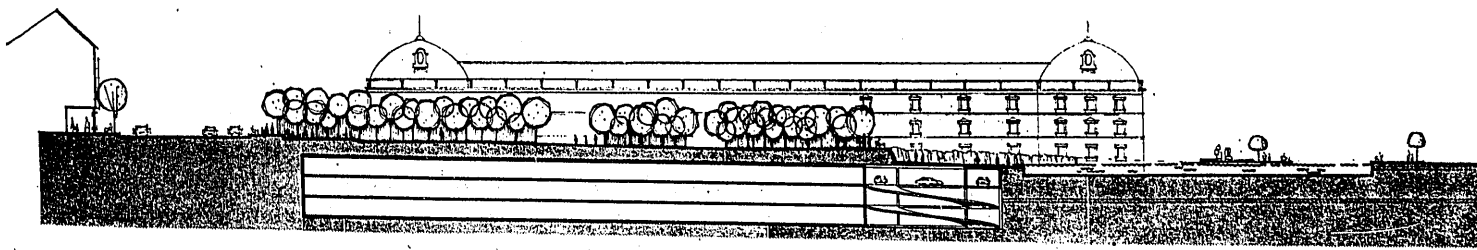
La solución que aquí se comenta aporta la idea de un ambiente urbano de carácter natural y abierto, con amplios espacios de verde y agua, con carácter representativo y monumental, con vida propia, atractivo para el usuario de la vía pública y con alto nivel de servicio para el tráfico sin elementos que perturben estéticamente e incluyendo un estacionamiento subterráneo para mil plazas.

LA PLAZA DE COLON DE MADRID

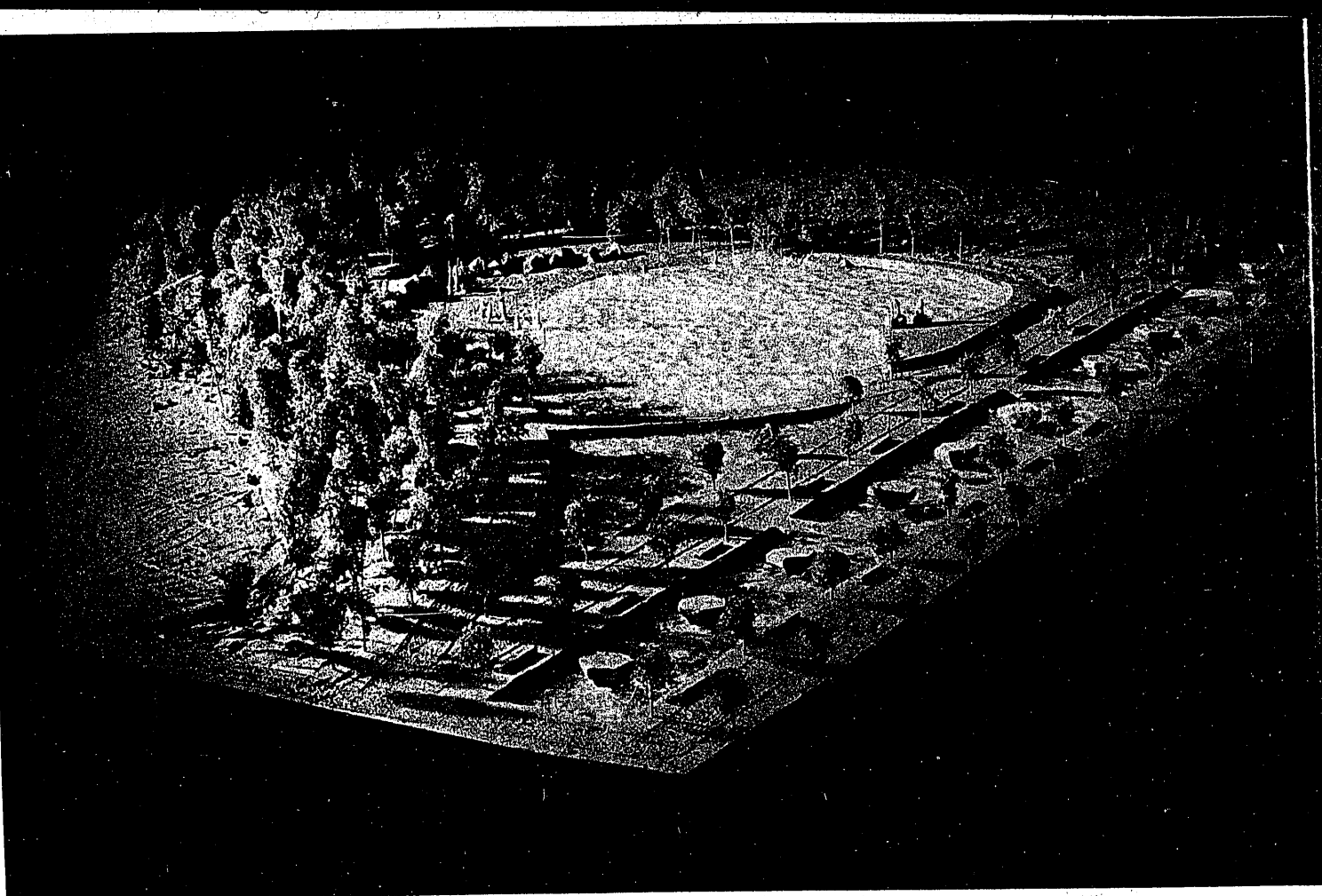
No hay en Madrid ninguna vía de rango semejante a la que constituye el eje norte-sur de la ciudad y que integran los paseos del Prado, Recoletos, La Castellana y la Avenida del Generalísimo.

La transcendencia de esta vía viene dada por su especial ambiente, surgido como consecuencia de la previsión en su concepción urbanística, de la monumentalidad y representatividad de muchos de los edificios que la bordean, de su carácter de eje de la ciudad y de sus comunicaciones, y, finalmente, por ser el único jardín

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista, hasta el 31 de mayo de 1971.



Solución a nivel-desnivel.



Jardines proyectados en el solar de la Casa de la Moneda.

continuo de Madrid. Esta vía se ve jalonada por plazas y espacios, tan característicos de la vida madrileña como son Neptuno, Cibeles, los Salones del Prado, etc.

En este eje, la Plaza de Colón representa un hito, ya que en ella se reúnen las condiciones que se comentan a continuación.

Se encuentra situada en el centro geométrico de estos paseos, coincidiendo con el lugar hacia el que se ha desplazado en los últimos tiempos el centro comercial de la ciudad. Se trata de una zona urbana con edificaciones residenciales, de oficinas y comerciales de gran categoría, constituyendo, por tanto, un gran foco de atracción.

Es importantísimo núcleo de comunicaciones al ser encrucijada de calles de elevado rango, perteneciendo al Segundo Cinturón de la Red Arterial de Madrid, y ser punto de paso de líneas de Metro y ferrocarril.

Finalmente, merece especial mención el hecho de que esta plaza constituye punto de recepción de la ciudad.

EL CONCURSO

A principios de 1970 el gran solar adyacente a la Plaza de Colón, sobre el que se alzaba la antigua Casa de la Moneda, pasa a pertenecer al Excmo. Ayuntamiento de Madrid con la condición de constituir un espacio no edificable.

Ante su incorporación al conjunto de la plaza, el Ayuntamiento de Madrid convoca concurso de ideas para la ordenación urbanística del nuevo espacio creado, determinado por las calles de Serrano, Goya, Paseos de la Castellana y Recoletos y calles de Jorge Juan y Génova.

El concurso se orienta a conseguir que en este espacio de excepcional situación, sean compatibles los fines siguientes:

Escenario y marco conmemorativo de la Gesta del Descubrimiento de América y de las figuras más destacadas que intervinieron en el descubrimiento del Nuevo Mundo.

Zona ajardinada que sirva de reposo y solaz al vecindario madrileño.

Solución a la encrucijada de las vías fundamentales que la zona comprende.

Estacionamiento público subterráneo.

Al concurso se presentaron 48 equipos, en su mayoría multidisciplinarios, con participación de más de 580 especialistas, que aportaron 198 soluciones diferentes acordes con las bases del concurso. Entre los especialistas presentados figuraban arquitectos, ingenieros, escultores, pintores, sociólogos, y una variada gama de otros profesionales, entre los que había abogados, economistas y hasta historiadores y siquiátras, siendo de destacar la nutrida participación de los ingenieros de Caminos y arquitectos.

El concurso se resolvió a finales de 1970 con la concesión de dos premios, dos accésit y cinco menciones, otorgados todos ellos, excepto uno, a equipos multidisciplinarios. La cuantía total de los premios concedidos fue de 1 800 000 pesetas y se puede estimar que la aportación de los equipos al concurso fue superior a los 30 millones de pesetas; ya que la mayoría de las soluciones presentadas incluían buen número de tableros Ao, maquetas, composiciones fotográficas y las horas de trabajo de sus autores.

EL PRIMERO DE LOS EQUIPOS PREMIADOS

Estimando necesaria la conjunción de diferentes especialidades se constituyó el equipo formado por:

Julio Jiménez Vicente; Ingeniero de Caminos.

Antonio Valiente Rasines, Ingeniero de Caminos.

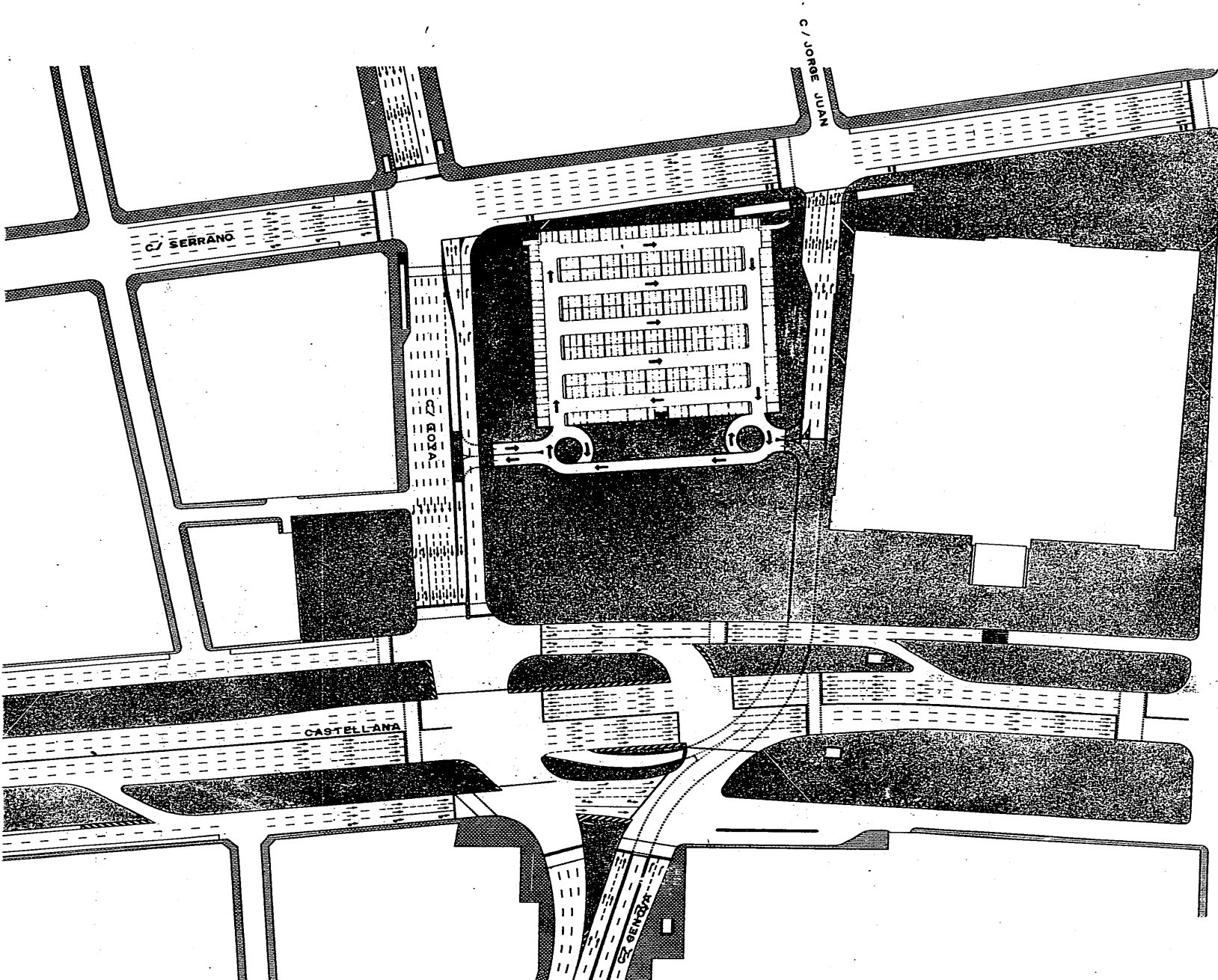
Justo Uslé Alvarez, Arquitecto.

Santiago de Santiago, Escultor.

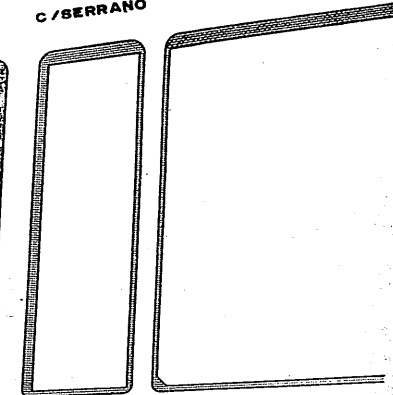
El método de trabajo utilizado consistió en el examen y elaboración, de manera conjunta por todo el equipo, de cada uno de los puntos determinantes de la solución. De esta forma, cada aspecto a considerar se contempló desde diferentes puntos de vista, acordes con las correspondientes disciplinas, obteniéndose así una solución coordinada y completa en la que se tuvieron en cuenta las interrelaciones entre los diferentes aspectos del problema.

LA SOLUCION PREMIADA

Se pretendió con la ordenación urbanística de la Plaza de Colón que la solución adoptada dé a los madrileños lo que su ciudad les niega.



C/ SERRANO

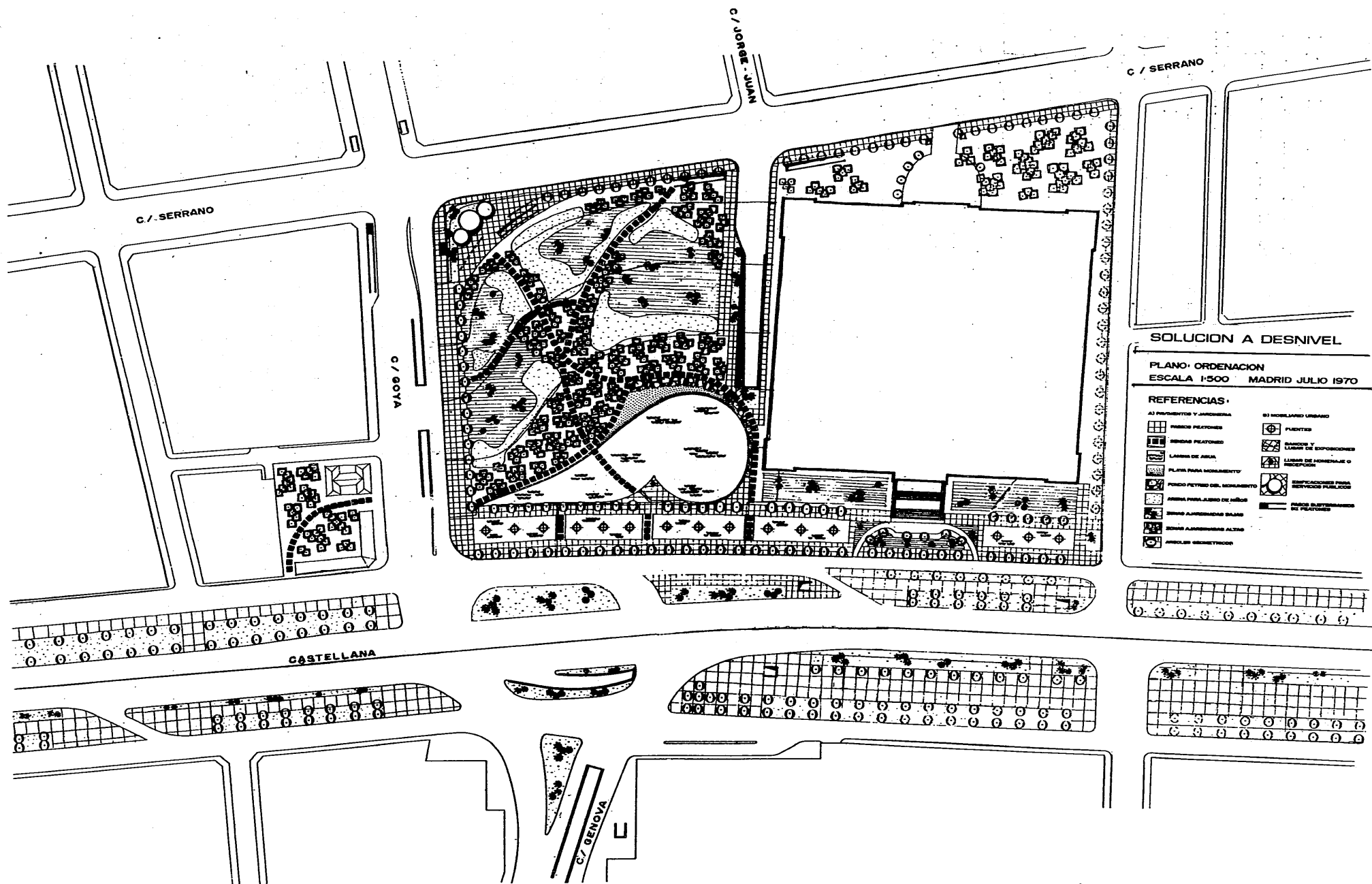


SOLUCION A DESNIVEL

PLANO TRAFICO Y APARCAMIENTO
ESCALA 1:500 MADRID JULIO 1970

REFERENCIAS:

- ACERAS
- ZONAS APARCADAS



Madrid es una ciudad gris, de elevada densidad, sin espacios abiertos, falta de zonas verdes, con un ambiente muy árido para el usuario de la vía pública, de débil carácter monumental y con limitadas posibilidades de perspectivas para contemplar el ambiente urbano.

Se ha pretendido una solución de plaza abierta, natural, para ser vista y vivida, con amplios espacios de verde y agua, pero también con zonas recogidas, recolectas y atractivas; con solución adecuada a los problemas de tráfico y estacionamiento, sin perturbar la fisonomía urbana de la zona; con fuerte carácter monumental, y con suficiente atractivo como para crear un ambiente provisto de vida propia.

En cuanto a la ordenación urbana se distinguen tres partes fundamentales: la baja, o fachada del paseo de la Castellana; el núcleo central, y la parte superior, principalmente la esquina Goya-Serrano.

A la primera parte que se trata de ordenar se le da carácter más representativo: mediante una gran lámina de agua el objetivo principal, el paseo, flota sobre ella. La misma lámina, en su prolongación, sirve de marco y escenario al monumento de la Gesta, recortándose sobre una pantalla de roca al fondo, interponiéndose simbólicamente una playa de arena entre el agua y la roca; filas de pequeños magnolios, de geométrica y recortada forma, deben dar el carácter de paseo.

El núcleo intermedio es un bosque. Un frondoso bosque de corpulentas especies que dará el fondo vegetal al conjunto paseo-monumento. Al mismo tiempo, éste será el verdadero parque del Barrio.

En la esquina Goya-Serrano, una pequeña diferencia de nivel, pavimentada con enlosado, proporcionará el ambiente adecuado a una pequeña plaza, o más bien, rincón de encuentros. Es aquí donde, mediante un diseño conveniente, podrá darse cabida a pequeños puestos de flores, exposiciones, concursos, etc. También aquí se sitúan unos pequeños locales públicos.

El monumento se desglosa en dos escenas, una de ellas situada en el lugar dedicado a punto de recepción, y la otra en el centro de gravedad del espacio ordenado.

La primera representa a la Reina Isabel colocada sobre un pedestal, sentada y mirando a la segunda escena, que simboliza el desembarco de Colón con los suyos. Junto a ella, la figura del Prior, de pie y con el semblante dirigido hacia la Reina.

El grupo representativo del desembarco, con la figura preeminente de Colón, se encuentra saliendo del agua y arribando a la playa de arena, en cuyo fondo de rocas se adivinan los indígenas del Nuevo Mundo.

De esta forma, mediante este monumento horizontal escenificado, se separan los dos conceptos fundamentales de la Gesta: el espíritu de un país promotor de la empresa, simbolizado en la figura de la Reina Católica, y el triunfo de la idea del Almirante y del grupo de hombres que le acompañó.

En cuanto a la solución propuesta para el tráfico y red viaria, es de resaltar la inclusión de un túnel directo Génova-Jorge Juan, que comienza con sección útil para dos carriles y al que se incorpora el ramal, también subterráneo, destinado al movimiento Castellana-Jorge Juan. Dicho ramal incorpora un tercer carril al túnel anterior, continuando el conjunto con tres carriles, uno de los cuales se pierde al llegar al estacionamiento subterráneo, convirtiéndose en el acceso a él, y se recupera en el mismo punto como acceso de salida de dicho estacionamiento.

Este carril de entrada al aparcamiento se prolonga por medio de un túnel, recogiendo la salida del estacionamiento correspondiente a la calle Goya y constitu-

yendo así una vía suplementaria de enlace entre las calles de Jorge Juan y Goya. En superficie, el resto de la solución consiste en el diseño de una intersección con medias lunas para movimientos de giro, introduciendo la innovación de dar forma directa al movimiento más importante del conjunto, el de los tráficos Norte-Sur del Paseo de la Castellana y mejorándolo con un acuerdo entre las directrices de los paseos de ambos lados de la plaza.

En cuanto a los movimientos peatonales, que se han estudiado en detalle, han sufrido variaciones sus itinerarios, a causa de rectificaciones y acortamientos en sus trazados y de la conversión de algunos de ellos en subterráneos para evitar sus interferencias con el tráfico rodado en secciones muy solicitadas por ambos. Tal es el caso de los pasos subterráneos de Goya y Jorge Juan, cercanos, y en dirección paralela a la calle Serrano. Dichos pasos se han tratado mediante rampas de cómoda utilización y se han conectado directamente con los accesos peatonales al estacionamiento.

Al mismo tiempo, el adecuado uso del espacio a utilizar para la intersección ha permitido ceder terreno de ella en beneficio de los paseos centrales, y de las restantes zonas ajardinadas del conjunto, consiguiendo además la continuidad de los jardines situados delante de la Biblioteca Nacional.

El aparcamiento se ha dimensionado para mil plazas. Sus características fundamentales son:

- Amplias zonas de almacenamiento, tanto de entrada como de salida, que hacen que en condiciones normales, aun durante las horas punta, no se produzcan interferencias por colas con los tráficos exteriores.

- Comunicación entre plantas por medio de dos helicoides, uno de subida y otro de bajada, completamente independientes de las dársenas de estacionamiento.

- Modulación del espacio interior en cuadros de 8 m. de lado, lo que permite una gran flexibilidad de ordenación de las dársenas y sistema constructivo simple, económico y rápido del inmueble.

- Accesos de peatones fácilmente localizables, tanto desde el interior del aparcamiento, como desde el exterior, conectados directamente con los itinerarios peatonales más solicitados en la Plaza.