

ACCESIT EN EL CONCURSO DE IDEAS PARA URBANIZACION DE LA PLAZA DE COLON, EN MADRID (*)

94-52

ML

Por M. BALGAÑON ROMERO, G. FUENTES BESCOS, A. GARROTE BALMASEDA, J. M. HERRERO MARZAL, J. M. MARTINEZ IGLESIAS, y J. RODERO FERNANDEZ.

Se describe la solución que obtuvo un accésit en el Concurso de Ideas de la Plaza de Colón y en donde se resuelve el problema mediante la inclusión de la Biblioteca Nacional en su entorno, supresión en superficie del primer tramo de la calle de Jorge Juan, grandes zonas ajardinadas y desdoblamiento de las principales intensidades Este-Oeste de circulación en sendos pasos a distinto nivel: subterráneo en el sentido Génova-Jorge Juan y elevado en Goya-Génova.

A finales de mayo del pasado año, en plena efervescencia de la discusión sobre las torres de Lamela y la demolición de los "jareños", el Ayuntamiento de Madrid convocó un concurso de ordenación de la Plaza de Colón, dando oportunidad a numerosos técnicos para que intervinieran en la discusión, aportando soluciones a los diversos problemas planteados.

Nuestra Empresa se animó al trabajo, robando horas a otros proyectos más áridos, y tuvimos la enorme satisfacción moral de resultar premiados en el concurso.

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

El equipo que colaboró en la elaboración del proyecto estuvo compuesto por:

Balgañón Romero, Manuel. — Ingeniero de Montes.

Fuentes Bescós, Gonzalo. — Ingeniero de Caminos.

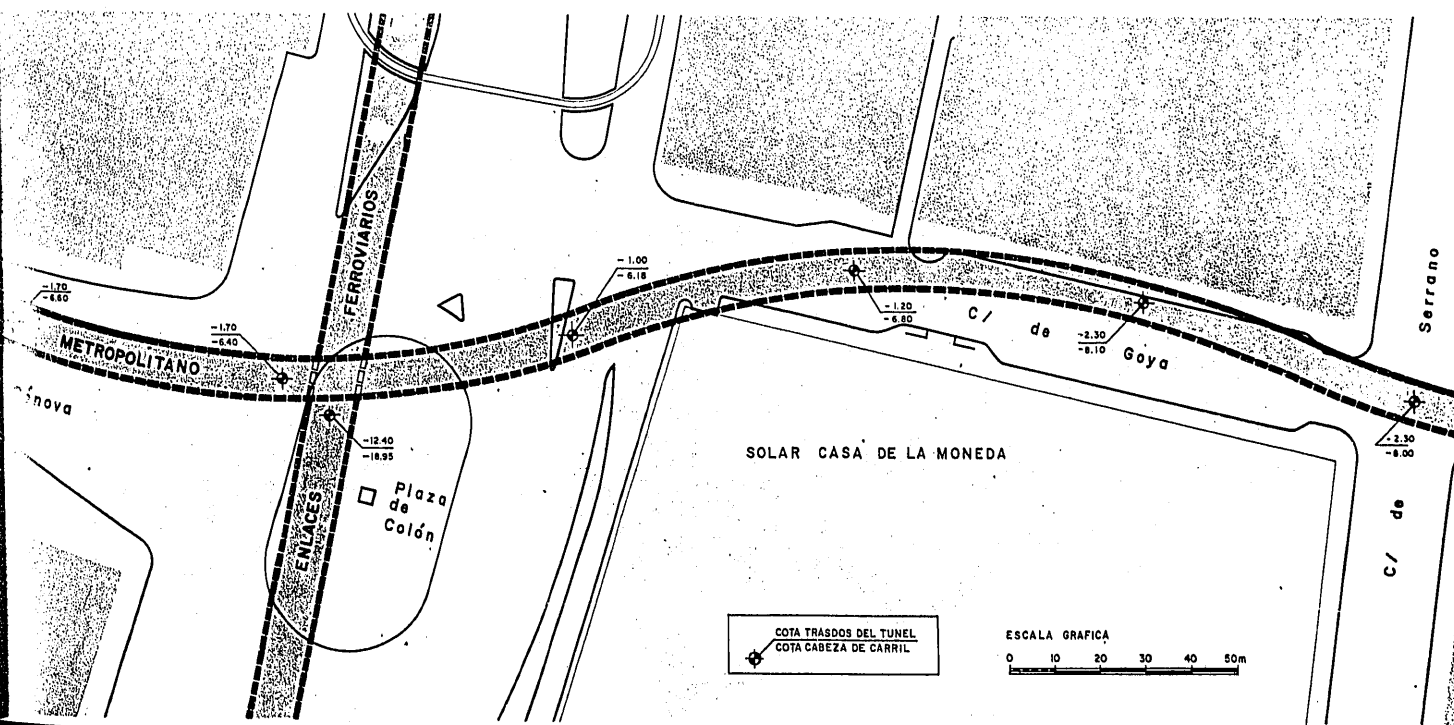
Garrote Balmaseda, Antonio. — Ingeniero de Caminos.

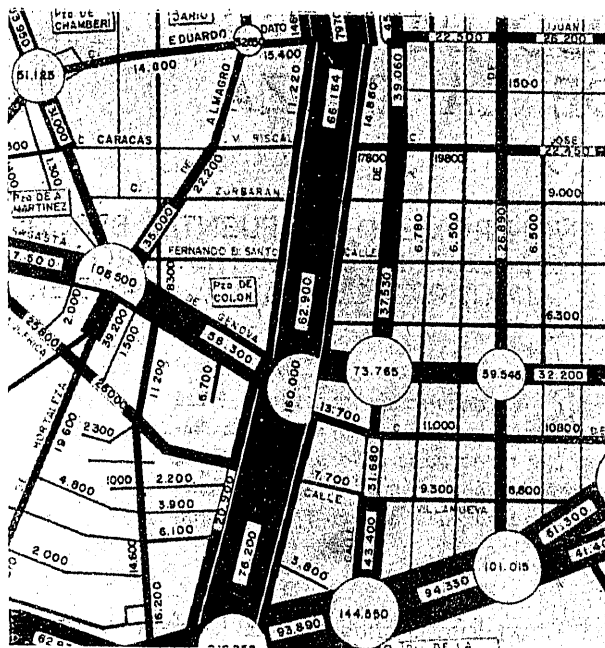
Herrero Marzal, José Manuel. — Ingeniero de Caminos.

Martínez Iglesias, José María. — Arquitecto Urbanista.

Rodero Fernández, Juan. — Ingeniero de Caminos.

Situación de los túneles del metropolitano y enlaces ferroviarios.





Esquema de I.M.D. en la zona.

EL PROBLEMA PLANTEADO

Las bases del concurso estaban orientadas a conseguir una ordenación de la Plaza que relacionase los diversos componentes del entorno afectado, que presentan una gran diversidad de funciones, debido al carácter cultural, comercial, representativo y de recreo de los núcleos principales que lo componen, presentándose problemas de contraste y relación entre ellos.

Los principales elementos que constituyen el espacio a ordenar son los siguientes:

- Las enormes masas de los modernos edificios situados al comienzo de la calle de Génova, que hacen aparecer fuera de escala todos los elementos circundantes.
- El edificio de la Biblioteca Nacional, semioculto en su fachada norte por la actual calle de Jorge Juan.
- Los edificios que forman los frentes de Serrano y Goya.
- La nueva plaza que surge del solar de la antigua Casa de la Moneda.

Otro de los objetivos fundamentales de la ordenación era el mejorar el actual nivel de servicio en las diversas arterias que concurren en la intersección, actualmente congestionada.

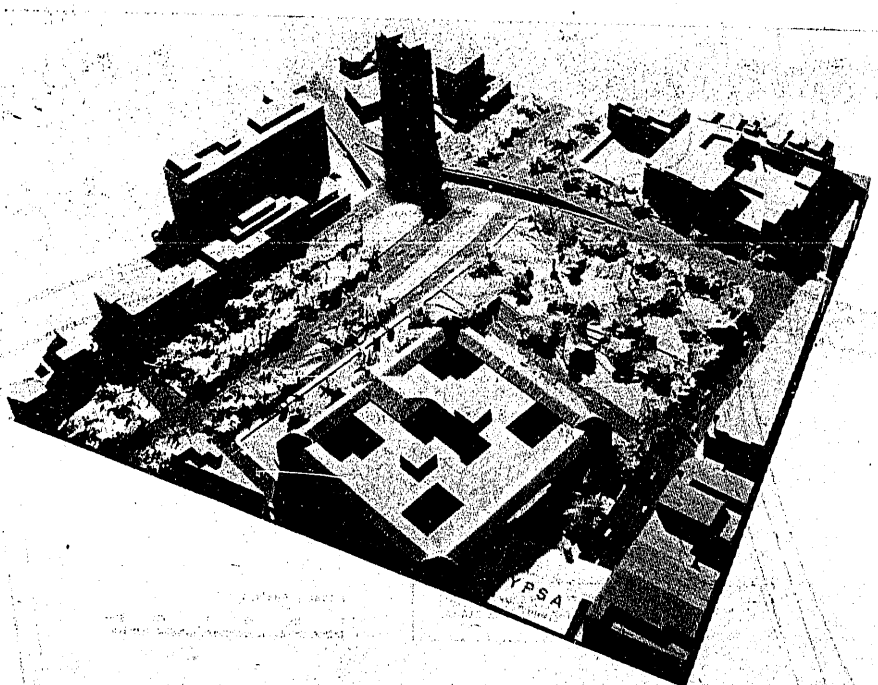
El tercer problema planteado en el concurso consistía en el emplazamiento de un aparcamiento para mil plazas debajo del antiguo solar de la Casa de la Moneda.

Todas las posibles soluciones se veían condicionadas, fundamentalmente, por la existencia de los túneles del metropolitano y de los enlaces ferroviarios. Otro problema de menor importancia lo constituían las múltiples galerías de servicio existentes en el subsuelo de la actual plaza.

SOLUCION PRESENTADA

Ordenación de masas.

Se ha tratado la ordenación superficial de estas zonas tan diversas, considerando como elemento articulador el espacio verde previsto



Vista general de la ordenación.

en el solar de los "jareños", integrando en él como núcleo fundamental el edificio de la Biblioteca Nacional, consiguiendo de esta manera prolongar hasta la Plaza de Colón el sentido urbanístico que Juan de Villanueva y Ventura Rodríguez dieron al Paseo del Prado.

Para ello se realiza en túnel el enlace de las calles de Génova y Jorge Juan, de tal manera que a la salida de este túnel los terrenos quedan por debajo del nivel actual y permiten descubrir la planta noble de la Biblioteca, poniendo de manifiesto la arquitectura original del edificio, que estaba perfectamente adaptada a la vaguada de la Castellana. En efecto, la Biblioteca tiene tres plantas en su fachada a la Castellana y sólo dos a la calle de Serrano.

Desde el punto de vista de la integración de la Biblioteca con el solar de la Casa de la Moneda, convenía que la salida de este túnel estuviera situada lo más cerca posible de la calle Serrano. Sin embargo, ha habido que proyectarla a la altura de la fachada de la Biblioteca y, aun así, la rampa resulta ser del 7,08 por 100, debido al desnivel existente entre la Castellana y Serrano.

Con objeto de aislar los enormes edificios de la calle Génova, se proyecta un paso superior entre esta calle y la de Goya, con lo que se consigue una especie de frontera que valoriza los elementos de menor altura.

La gran zona verde que queda anexa a la Biblioteca Nacional se destina a espacio cultural y de recreo.



Planta general del esquema viario.

Red viaria.

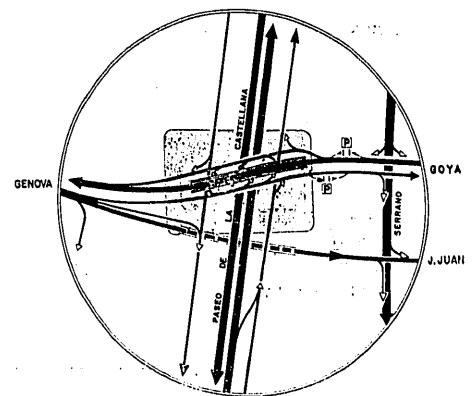
La intersección de la Plaza de Colón es la segunda en importancia en la Castellana en su tramo norte a partir de la de Cibeles. En efecto, según el Mapa de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid de 1968, tiene una I.M.D. de 160 000 vehículos, superándola únicamente la intersección de María de Molina y General Sanjurjo, con 187 000 vehículos.

En la calle Génova registra una I.M.D. de 56 000 vehículos; la calle Jorge Juan, de 14 000 vehículos, y la calle Goya, en su doble sentido, de más de 40 000 vehículos.

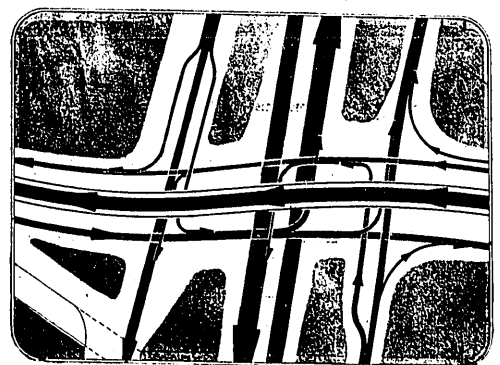
En la solución adoptada por PYPESA se reducen los puntos de conflicto y las demoras, enlazando las calles de Génova y Jorge Juan mediante el pasó inferior antes aludido.

La circulación Goya-Génova se resuelve con un paso superior, muy discreto, con ancho total de 8 m. y dirección única en el sentido de Alonso Martínez. La planta de este paso se ha estudiado cuidadosamente para que sus cimientos no interfieran con el túnel del metropolitano.

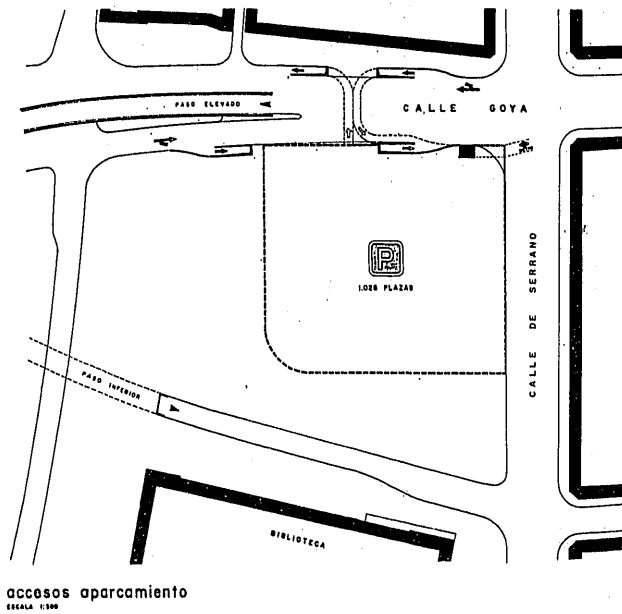
De esta manera se sustraen más de 50 000 vehículos a la intersección y los ciclos de semá-



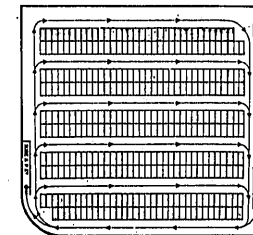
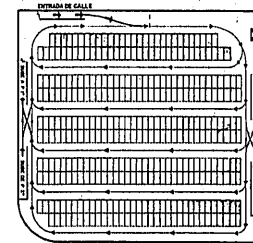
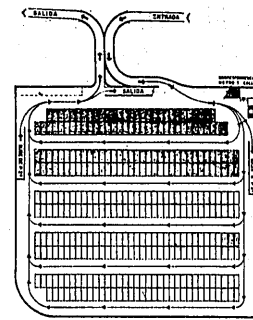
Esquema del nudo.



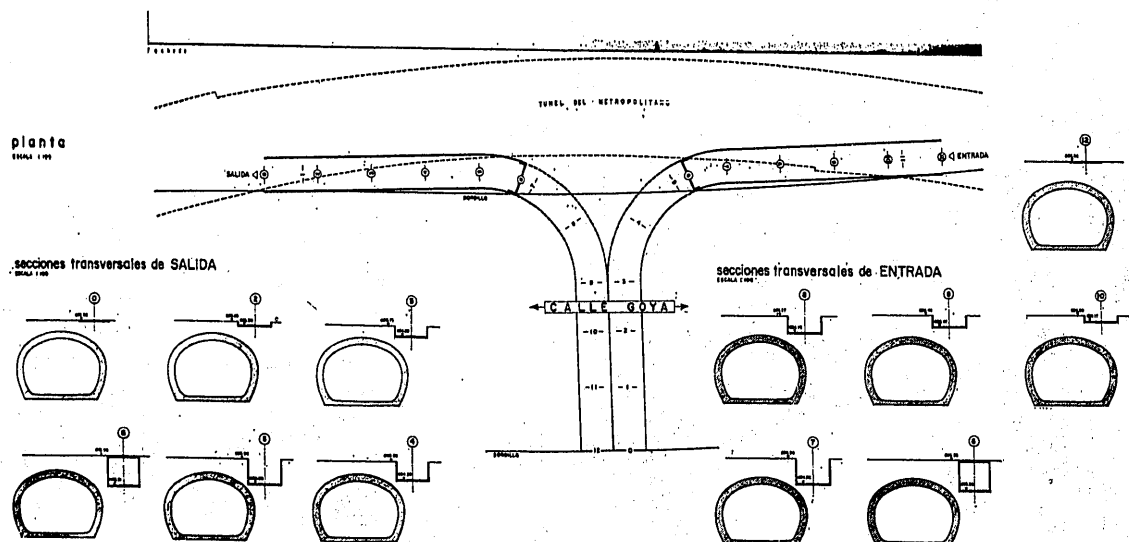
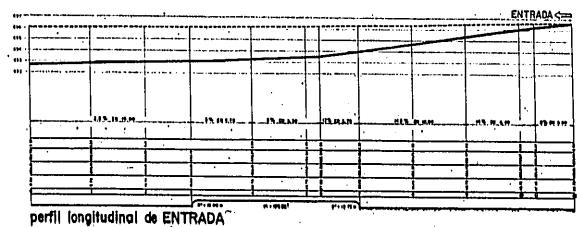
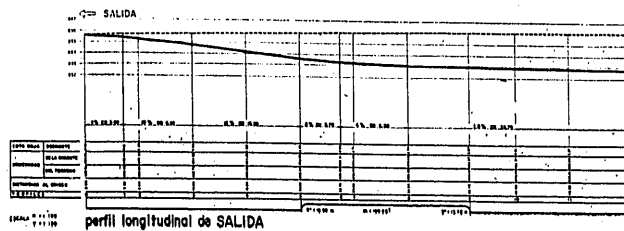
Esquema de giros.

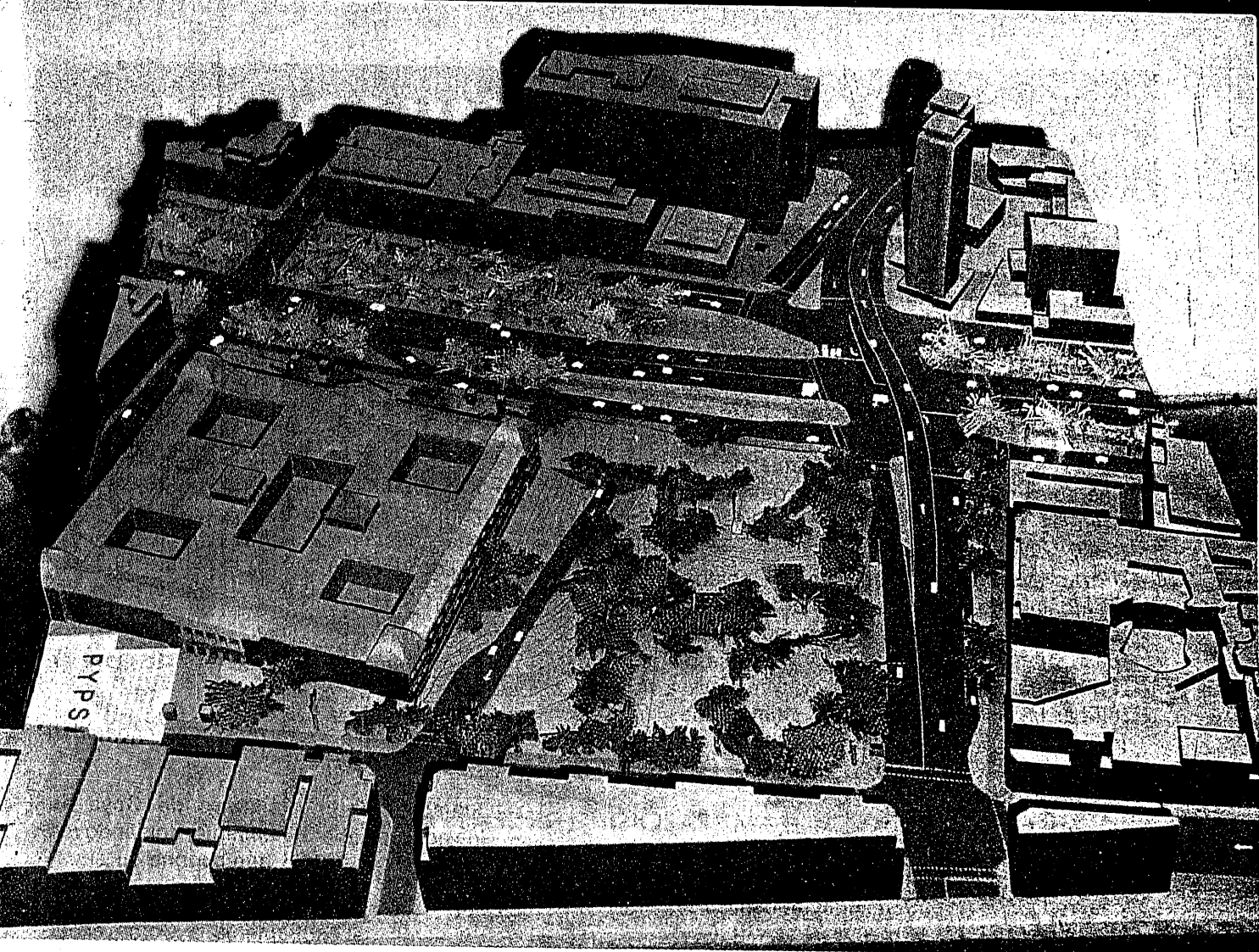


Planta general del aparcamiento.



Accesos al aparcamiento.





Vista general de la solución propuesta.

foros quedan disponibles en una gran parte para la arteria Norte-Sur, siendo mínimas las fases necesarias para los giros de la circulación transversal.

No se nos ha ocultado que de esta manera resolvemos la congestión en la Plaza de Colón, pero existe la posibilidad de transferirla a la de Alonso Martínez.

Creemos que la plaza de Alonso Martínez tiene fácil solución mediante la construcción de pasos a distinto nivel, pero, aun cuando el Ayuntamiento no se decida a acometer esta reforma, siempre es preferible descongestionar la vía principal de Madrid, aunque para ello haya que sacrificar otra intersección de menor categoría

Aparcamiento.

El principal problema planteado en el aparcamiento era el de sus accesos, ya que es evidente que dicho aparcamiento debe llevar una entrada en la calle Goya que recoja todo el tráfico que proviene del barrio de Salamanca por la mencionada calle y la de Serrano.

Esta entrada estaba prevista por el Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid, situándola en el centro de la calle, debido a que el túnel del metropolitano prohibía su emplazamiento en la acera del cine Carlos III.

Nosotros proponemos alinear el último tramo de Goya con el resto de la calle, con lo cual se consigue un doble objetivo:

Separarlo suficiente el bordillo del túnel del "metro", de tal manera que cabe la construcción del acceso al aparcamiento pegado a la acera.

Ampliar hasta 18 m. la acera de la calle Goya a la altura del cine Carlos III y de la terraza del Hotel Fénix, que actualmente tiene 7 m., con lo cual alejamos esta zona del paso elevado y disponemos de una amplia zona verde, muy conveniente en dicho centro comercial.

Se consigue de esta manera un aparcamiento en tres plantas capaz de alojar 1 026 vehículos y se resuelve de un modo cómodo la circulación dentro del mismo, suprimiendo los innumerables puntos de conflicto que se producirían de colocar la entrada en el centro de la calle Goya.

Aprovechando la entrada de peatones del aparcamiento, se suprime el cruce de los mismos a nivel con la calle Serrano, dándoles un paso subterráneo con salida por la boca de "metro", lo cual contribuirá en gran manera a fluidificar la circulación en esta última calle.

CARACTERISTICAS GENERALES

El resumen de la solución obtenida con las consideraciones expuestas de ordenación de masas, red viaria y aparcamiento, tienen las siguientes características:

- Valoración e integración de la Biblioteca Nacional en su entorno.
- Prolongación hasta la Plaza de Colón del sentido urbanístico que Juan de Villa-

nueva y Ventura Rodríguez dieron al Paseo del Prado.

- Solución acorde estéticamente con los edificios circundantes.
- Creación de un espacio, a escala humana, de descanso.
- Coordinación de los espacios comercial, cultural, conmemorativo y de recreo, articulados por medio de grandes masas arbóreas arbustivas, aislantes y antipolutivas.
- Resolución de problemas viarios mediante reestructuración del eje Norte-Sur y encauzamiento de las principales necesidades de Este-Oeste, mediante un paso inferior Génova-Jorge Juan y un paso elevado Goya-Génova.
- Rectificación del eje de la calle Goya en su último tramo.
- Aparcamiento subterráneo con capacidad para 1 026 plazas.
- Situación de los laterales de Goya de los accesos al aparcamiento, anulando los tramos de trenzado que supone su situación en el centro de la calle.
- Situación del monumento a Colón en el nuevo parque, recobrando su escala primitiva al destacar sobre el edificio de la Biblioteca Nacional.
- Supresión de la verja de la Biblioteca Nacional.