



ÍNDICE

1.-	RESUMEN GLOBAL DE LAS SUGERENCIAS Y VALORACIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	2
2.-	CONTENIDO DE LAS SUGERENCIAS	3
2.1.-	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	3
2.2.-	PROPUESTAS DE MEJORA URBANA	4
2.2.1.-	Espacios urbanos, medio ambiente, movilidad, ingeniería y arquitectura.....	4
2.2.2.-	Ámbito y alcance de la actuación	13
2.2.3.-	Financiación de la actuación	15
2.2.4.-	Otro tipo de mejoras.....	16
2.3.-	PROPUESTAS SOBRE USOS	17
2.4.-	PROPUESTAS TÉCNICAS DETALLADAS	22
2.4.1.-	Sugerencia nº 31 (24/10/2014).....	23
2.4.2.-	Sugerencia nº 57, Propuesta de Estudio Lignas	25
2.4.3.-	Sugerencia nº 62. Propuesta de Mutua Madrileña	29
2.4.4.-	Sugerencia nº 63. Propuestas de Metrovacesa	31
2.5.-	CRÍTICAS Y COMENTARIOS SOBRE LA PROPUESTA MUNICIPAL	33
3.-	CONCLUSIONES	38

1.- RESUMEN GLOBAL DE LAS SUGERENCIAS Y VALORACIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El proceso de participación para la renovación de los espacios públicos de la Plaza de España se inició el día 6 de octubre de 2014. Desde ese mismo día se mantuvo abierto el canal interactivo durante cinco meses, en la página web del Ayuntamiento de Madrid.

Se ha puesto a disposición de todos los interesados en el proceso toda la información, estudios, análisis y diagnóstico elaborados por el Área de Urbanismo, así como una primera propuesta municipal de reforma de las infraestructuras y de soterramiento de la circulación rodada.

A partir de esta información inicial, cualquier persona o entidad ha podido utilizar este canal para hacer llegar sus opiniones, sugerencias y propuestas de uso para los espacios públicos obtenidos, fundamentalmente en la superficie, así como en relación a la reforma, redistribución y ampliación de las superficies subterráneas.

Resultado: 19.383 visitas a la página "Cambia la Plaza".

Este informe se ha redactado sobre la información relativa a 79 sugerencias, propuestas y opiniones. De ellas, 60 (57 si se descuentan las relacionadas entre sí) contienen material evaluable. Entre estas últimas, 37 (un 65%) se muestran favorables en mayor o menor medida a la iniciativa de remodelación, y 20 (un 35%) son no favorables también en grado diverso, sin que de su contenido, se deduzca la incompatibilidad de lo propuesto.

En varias de las sugerencias recibidas se incluyen planteamientos elaborados en relación con el enfoque global o con soluciones a situaciones concretas, estas son:

- Mutua Madrileña – propietaria del edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas- (S62)
- Metrovacesa – propietaria de gran parte de la Torre de Madrid- (S63)
- Estudio Lignas (S57)
- Universidad de Medellín (Colombia) (S79)

2.- CONTENIDO DE LAS SUGERENCIAS

Se recogen las observaciones, comentarios, sugerencias y propuestas concretas que se han recibido durante el proceso participativo, clasificadas en función de su enfoque.

Se reproducen los comentarios recibidos entre comillas, resaltando el concepto básico en azul. En aquellos casos en los que se ha considerado necesaria alguna aclaración adicional, esta se incorpora a continuación.

2.1.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La percepción de la situación actual que se transmite en la mayoría de las sugerencias y comentarios es claramente negativa, siendo "abandono" el concepto más extendido.

Los comentarios negativos no están relacionados con las características de las infraestructuras, a excepción del paso elevado en la intersección Cuesta de San Vicente-Bailén. La impresión negativa se asocia a los usos actualmente asignados a los espacios, y a la utilización que se hace del público en general.

A continuación se reproducen los comentarios directamente relacionados con la situación actual de la Plaza:

S10: "[...] La Plaza de España debería ser un lugar emblemático de Madrid sumamente cuidado por el Ayuntamiento, ya que es uno de los puntos turísticos por excelencia, gracias al monumento a Cervantes, donde los turistas se hacen fotografías tomando como centro dicho monumento, con las estatuas de don Quijote y Sancho, y como fondo el edificio de España.

Sin embargo últimamente no es posible hacer esa foto, porque el Ayuntamiento ha transformado esa plaza en un mercadillo permanente. Soy contrario a que en la plaza se instalen casetas de forma casi permanente; a lo sumo, un par de veces al año; por ejemplo en Navidades. [...]"

S22: "[...] El Documento de Síntesis hace referencia al paso inferior de Plaza de España- Ferraz- Irún. Esa es la salida natural hacia la carretera de Extremadura desde el barrio de Argüelles, y yo la he tenido que coger durante años todas las semanas. Por eso sé que esa zona se ha convertido en un dormitorio de vagabundos, donde se acumulan los colchones viejos y los cartones. Sin duda alguna es un punto degradado, impropio de una gran ciudad como Madrid. Si el Ayuntamiento tiene alguna idea para mejorarlo, los vecinos de la zona se lo agradeceríamos. [...]"

S67: "[...] La plaza presenta una imagen nefasta, tanto por sus edificios ruidosos y ocupados de los laterales como por la degradación del pavimento y

mobiliario urbano de la plaza, también es muy amplia pero está mal aprovechada, dando una mala imagen a la ciudad [...]"

2.2.- PROPUESTAS DE MEJORA URBANA

2.2.1.- Espacio urbano, medio ambiente, movilidad, ingeniería y arquitectura

- **S1:** "En las actuales propuestas se dejan **dos carriles superficiales en Bailén, sin mayor finalidad que dar servicio y salida a las calles San Quintín y Torija**, a través de la plaza de la Marina Española. La inclusión de estos carriles impide la generación de un espacio transitable desde el paseo peatonal y para bicis propuesto hasta el senado y, especialmente, los jardines de Sabatini, y supone una interrupción desde el paseo peatonal proveniente del Palacio Real.

Las necesidades de estas calles son pequeñas y pueden ser satisfechas a través de sus otras salidas, a través de Leganitos o Jacometrezo (entrada) y San Bernardo e Isabel la Católica (salida), especialmente si los nuevos túneles logran una leve descongestión de los ejes principales.

Por lo tanto, considero una solución mucho mejor a nivel paisajístico, pero también de movilidad peatonal y ciclista, la **eliminación de estos dos carriles y la continuidad del paseo peatonal completo hasta la plaza**.

Una solución intermedia podría ser permitir el paso de coches en unos carriles con prioridad peatonal y ciclista, si el volumen de vehículos es suficientemente bajo. [...]"

S24: "[...] Pienso que si se acomete una obra de este calado, hay que aprovechar de verdad y **peatonalizar toda la zona. En concreto, la Calle Arrieta**, sufre mucho tráfico y por ella pasan muchos autobuses. Aunque se limite el tráfico a los residentes, no va a ser atractivo para el turista debido a su tráfico de autobuses.

Si queremos que este entorno sea de excelencia y de verdadero reclamo turístico, tenemos que liberar del tráfico esa milla de oro que constituye en Madrid, el Palacio Real, el Palacio de la Ópera y el Monasterio de la Encarnación, junto con edificios históricos tales como la Real Academia de Medicina. Respecto a los autobuses, Ópera no debe ser un nudo de comunicaciones, es incompatible con un entorno turístico de calidad. Propongo su traslado a la glorieta de Príncipe Pío o un intercambiador en el subterráneo de la calle Bailén. [...]"

***Comentario.** Un aspecto relevante que se menciona en varias de las sugerencias es la oportunidad de mejora que esta actuación ofrece al entorno de la Plaza de Oriente, restringiendo el tráfico en las calles aledañas.*

Cabe señalar la inclusión de esta zona en el APR Sol-Palacio (enero de 2015), lo que supone una restricción de forma efectiva del tráfico. La prolongación del tramo soterrado de Bailén hasta Plaza de España supone también una mejora sustancial.

Es importante destacar que los carriles que quedan en superficie en la propuesta inicial elaborada por el Ayuntamiento, serían en todo caso de coexistencia, debiendo quedar habilitados, principalmente, para garantizar el tránsito del transporte público, y el acceso al Senado y al Palacio Real.

- **S1:** "[...] Por otra parte, la solución óptima pasa, sin duda, por alargar el paseo peatonal por el noroeste hasta facilitar un acceso cómodo al parque del Templo de Debod, de modo que se crease un paseo continuo que uniese Palacio y Teatro Real con la Plaza de España y Parque del Oeste. Para ello sería necesario **retrasar la actual salida del túnel unos 50 metros**, con un coste que es evidentemente superior. Puede que no sea posible en las condiciones económicas actuales, pero también es cierto que la propuesta actual es una mejora pero no una solución definitiva a este problema. [...]"

S4: "[...] Conectar Plaza de España con el templo Debod de una manera mejor mediante grandes pasarelas peatonales [...]"

S31: "[...] se debería ser más ambicioso con dicho túnel, y prolongar para que su salida no se encuentre justo delante de la plaza y así poder unir de forma peatonal el Palacio Real con el Templo de Debod. [...]"

S34: "[...] Los Jardines del General Fanjul. En su día un espacio verde recoleto, delicioso y actualmente abandonado y tomado por grupos de indigentes y gitanos rumanos, que han hecho de ellos una letrina. Espacio verde y grupo escultórico que hay que potenciar, en el que ni se replanta el césped eliminado, ni se controlan los pasos de elefante - ahora de "manada de elefantes"- que ha creado la gente, ni se regula el tránsito mediante algún tipo de valla. Este espacio, sin perder su identidad, podría incorporarse como un transepto verde de conexión con el Museo Cerralbo y el templo de Debod, cuya explanada frontal también presenta un tremendo deterioro de su pavimento, en el que nunca debieron sustituirse las losas de granito por losetas de piedra artificial. [...]"

S57: "[...] Se plantea como primera novedad importante en el resto de la reforma, la peatonalización total del eje Palacio Real - Templo de Debod [...]"

S67: "[...] Sustituir la pasarela actual de la calle Bailen (que está en estado decrepito) por una más amplia, que englobe mucho más espacio ,el que comprende en las cuatro esquinas del sur-este de la plaza , con una construcción de vanguardia arquitectónica que sea un referente/un icono para la plaza y un monumento sobre esta ,también con el objetivo de que se haga un icono del Madrid Contemporáneo, por ejemplo :un obelisco (como el de Plaza Castilla),fuentes con chorros e iluminación variada, esculturas clásicas o de artistas modernos. [...]"

***Comentario.** La conexión peatonal de la plaza con los Jardines de Ferraz y los Jardines del Templo de Debod, ha sido uno de los objetivos para la reforma desde las fases iniciales. Ello podría conseguirse mediante la ampliación del tramo soterrado en el eje Ferraz-Bailén. Sin embargo, esto sólo puede acometerse eliminando el paso inferior hacia la calle Irún y, por tanto, el giro a izquierdas en esa intersección.*

Se estima que las posibles soluciones relacionadas con la implantación de una pasarela peatonal superior o similar no concuerdan con el planteamiento para la renovación del conjunto, que trata de evitar la implantación de nuevas estructuras que perjudiquen la visibilidad del conjunto, y por tanto el control visual y la amplitud de vistas.

- **S1:** "[...] considero muy relevante el encaje del edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas con sus aceras adyacentes y en general con el entorno, dado que es uno de los patrimonios más valiosos de la Plaza. Para ello, la acera descendente hacia el nivel inferior podría revocarse en favor una única acera que suba al nivel superior (a peatonalizar) de modo que el peatón circule junto al edificio, mientras que sólo los carriles de tráfico se dirijan al nivel inferior."

En la **S62** se propone la adecuación de la esquina con la calle Bailén mediante la incorporación de una rampa, de tal forma que se mejore la conexión peatonal en esta intersección, así como la visibilidad de la fachada del edificio situado en el nº 8.

***Comentario.** La mejora de la configuración y dimensiones de la acera a su paso por la esquina del edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas y la calle Bailén es técnicamente viable, dado que la propuesta plantea el desmontaje y sustitución de la actual estructura.*

- **S4:** "1º.- Conectar Plaza de España y el centro de Madrid con la Príncipe Pío, Madrid Río y la Casa de Campo a través de carriles bicis por la cuesta de San Vicente (Por favor, carriles bicis de verdad entre la acera y la calzada, no por la acera ni esos ciclocarriles que no sirven para nada). Uno de subida y otro de bajada a cada lado de la calzada.

2º.- Ampliar el servicio de BICIMAD hasta Príncipe Pío y el entorno de la Casa de Campo para que lo puedan coger los que llegan en tren o buses al intercambiador de Príncipe Pío, vecinos de la zona, etc.[...]

5º.- Que se permita aparcar y atar las bicis de forma gratuita y vigilada en el parking (y en todos los parkings públicos de Madrid) para fomentar el uso de la bici ya que uno de los principales problemas que disuade de su uso es el robo de las bicis."

S59: "[...] Se podría añadir carril bici ya que, a pesar de las bicis eléctricas, Madrid es una ciudad muy peligrosa para circular en bici porque no hay carriles suficientes. Nos hallamos muy lejos de lo que tienen en Sevilla, Barcelona o Valencia, tres ciudades donde sus redes de carril bici son de momento mucho mejores que las de la capital [...]"

***Comentario.** En diversas aportaciones se hace hincapié en la posibilidad de aprovechar la oportunidad para un mayor apoyo al transporte en bicicleta. En todo caso, debe destacarse que la conexión peatonal efectiva entre los espacios Plaza de España-Jardines de Sabatini-Madrid Río-Casa de Campo, diseñada en la Propuesta Inicial, permite ser aprovechada y utilizada por las bicicletas.*

- **S4:** "[...] Acceso mediante túnel desde Cuesta San Vicente a Gran Vía y Princesa en ambos sentidos. [...]"

S57: "[...] Soterramiento del tráfico con procedencia o destino M30, mediante un túnel continuo de doble sentido, que circulará por la Cuesta de San Vicente y que unirá el nuevo túnel proyectado y procedente de la Plaza de España, con el situado a la altura de Príncipe Pío que da acceso a la M30. [...]"

Una de las medidas para pacificar el tráfico y eliminar un periodo de tiempo en los semáforos, es la eliminación del giro desde la Gran Vía hacia la izquierda, por Plaza de España en dirección Ferraz.

Por tanto los vehículos que desde Gran Vía deseen ir hacia Ferraz, Bailén o la M30, utilizarán el túnel que se situará al final de esta calle. [...]"

S72 y S73: "[...] Soterramiento de la entrada a Madrid: Soterramiento de al menos 2 carriles de entrada a Madrid y dos de salida desde la actual salida de la M30 hasta la prevista futura salida directa a Plaza de España. Habría que añadir una salida a la altura de arriaza para los vehículos que quieran girar hacia la plaza de Oriente (Bailen o Ferraz) o quieran acceder a las viviendas y negocios de la zona que se encuentra en la propia Cuesta de San Vicente, entre ellos dos hoteles y un parking público. [...]"

***Comentario.** La ampliación del túnel previsto en Cuesta de San Vicente hacia Gran Vía y Princesa no es viable, por razones de diseño geométrico, al ser incompatible su prolongación con la presencia del túnel de la línea 3 de Metro y con la pendiente ascendente de Gran Vía.*

El túnel propuesto en Cuesta de San Vicente tiene como objetivo aislar de la intersección con la calle Bailén todo del tráfico que se dirige directamente a la zona centro. La prolongación de dicho túnel hasta la M30 supone una concepción diferente, que debería encuadrarse en un estudio mucho más amplio sobre la configuración del tráfico en toda la almendra central, no correspondiendo el alcance de dicho estudio a una iniciativa de remodelación de una plaza concreta

dentro de dicha almendra.

- **S5:** "[...] La iglesia en su proyecto original venía dotada de una torre, que ya antes de comenzar las obras, al colocar la primera piedra se pensó en ella:

Que esta torre del **convento de los carmelitas** sea como una antena radiotelegráfica que tramita nuestras oraciones a la Madre Teresa de Jesús. (Alcanzaría los 80 metros, algo que la acercaría a la cercana torre de Madrid en altura). Las bases para una torre de estas dimensiones están puestas desde los cimientos hasta la altura que ahora alcanza el convento. [...]"

***Comentario.** Las posibles actuaciones de remodelación en los edificios aledaños a la Plaza no son objeto de la propuesta presentada. Estos criterios pueden estudiarse, en todo caso, en el momento en que se considere remodelaciones concretas, o se realice un plan de imagen y paisaje de edificios privados. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

- **S15:** "[...] **El paso elevado se tendría que eliminar** para que se pudiera apreciar bien el edificio de la compañía de minas. Además no tiene sentido mantener ese paso elevado (aunque se peatonalice) y hacer túneles debajo. Me parece bien ampliar el túnel de Bailén y al quitar el paso elevado se quedaría una explanada diáfana hasta plaza España [...]"

S20: "[...] El paso elevado es un obstáculo visual del entorno y de algunos edificios interesantes que lo rodean y afea (aunque se utilice como paso peatonal) la plaza [...]"

S31: "[...] Aún limitando su uso al peatón, seguiría actuando como barrera, por lo que debe ser desmantelado como se ha hecho con otros tantos pasos elevados de la ciudad [...]"

S46: "[...] Creo que la propuesta falla en lo básico, la eliminación del scalextric que supone el paso elevado entre plaza de España y la plaza de Oriente. Ese puente sólo genera suciedad y es una barrera visual importante. Respecto a la comunicación transversal con coche desde la plaza de Oriente hacia Rosales, debería hacerse soterrada hasta casi Ferraz de tal forma que se creara un corredor entre la plaza de España y el Templo de Debod [...]"

S57: "[...] Desmantelamiento total del viaducto existente, pudiéndose replantear cotas más acordes con la edificación existente. [...]"

S58: "[...] Finalmente lo ideal sería limitar el tráfico por la calle Bailén y eliminar el paso elevado. Si no fuera posible, lo mejor sería impedir el acceso de peatones a la zona subterránea de forma que no se convierta en un foco de graffitis, suciedad y mendicidad." [...]"

Comentario. *El actual paso elevado sobre la intersección Bailén-Cuesta de San Vicente libera este cruce del tráfico de paso correspondiente al eje Ferraz-Bailén, resolviendo de esta forma niveles de congestión que resultarían inaceptables.*

Su eliminación podría resolverse, por tanto, mediante el paso subterráneo de uno de los flujos de tráfico más significativos. Atendiendo a las condiciones actuales, se ha optado por el eje Cuesta de San Vicente-Plaza de España, con lo que el tráfico Ferraz-Bailén vuelve a pasar por la intersección

Sin embargo, todo ello únicamente modifica la disposición del sistema viario, haciéndolo más eficiente, pero deja sin solución la conexión peatonal, que quedaría de nuevo supeditada a pasos de peatones semaforizados.

Esta solución no aportaría valor al criterio principal de la propuesta inicial de incremento de espacios y mejora de conectividad peatonal. Esta es la razón por la que se plantea en esa propuesta un paso peatonal mediante estructura superior, que además de enlazar con los Jardines de Sabatini, da pie a la prolongación del túnel de paso bajo la Plaza de Oriente.

- **S18:** "[...] En la plaza se tendría que **potenciar el monumento a Cervantes, y si se puede completar como fue pensado en un principio**. Se podría completar con 2 filas de fuentes a los lados del paseo central. [...]"

S20: "Ya que la plaza está dedicada a la universalidad del español y a su lengua, se podría flanquear el paseo central con estatuas de grandes escritores españoles, estatuas clásicas con pedestal y que en el centro destaque la de Cervantes, que no está terminada.

Los olivos entorpecen la visión del monumento y te alejan de él, sería los únicos árboles que trasplantaría. El estanque de detrás del monumento es muy soso. Se podría completar con una gran fuente y que se resaltara la estatua de Don Quijote y Sancho Panza. [...]"

Comentario. *Sugerencias relativas al mantenimiento y concepción del monumento a Cervantes, a tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

- **S23:** "Cuales son las fuentes q crean turismo y riqueza a una ciudad: ¿las que están para ser admiradas a pie de peatón como las romanas o las q están escondidas entre vehículos como las madrileñas: .¿

Propongo **el traslado de Neptuno a la plaza de España** y aprovechando q el terreno esta mas bajo, rodeada de una escalinata semicircular. [...]"

Comentario. *Se han recogido propuestas variadas sobre la concepción arquitectónica de la propia Plaza. A tener en cuenta en fases posteriores del*

proceso.

- **S27:** "Me encantaría que la nueva Plaza de España fuera [accesible para los usuarios en silla de ruedas](#) y que hubiera aseos públicos accesibles para dichos usuarios."

Comentario. Naturalmente se atenderán todas las normativas que aseguran la accesibilidad de las infraestructuras para personas con movilidad reducida, y se proyectará de acuerdo con los principios del diseño inclusivo.

- **S31:** "[...] Me gustaría destacar otras actuaciones que se deberían realizar y que son de igual importancia. Una es la [eliminación de la actual entrada peatonal de acceso al parking](#). Actualmente esa entrada da mucha sensación de suciedad e inseguridad, además de unos comercios de calidad cuestionable en dicho pasillo... A su vez, aprovecharía la reforma para mejorar el vestíbulo principal de la estación de metro de la plaza, anticuado y estrecho ahora mismo para mi gusto.[...]"

Comentario. Precisamente el plano nº 6 "Conexión con el nuevo vestíbulo de Metro", incluido en la Propuesta Inicial, representa una posible actuación que enlace el vestíbulo y el andén con la nueva infraestructura bajo la plaza, ampliando sensiblemente dichos espacios.

- **S34:** "[...] Les propongo que [amplíen la superficie de la plaza eliminando las aceras circundantes](#) y establezcan accesos radiales desde su entorno. [...]"

Comentario. Esta sugerencia está en sintonía con el planteamiento de la propuesta inicial. Efectivamente, la ampliación del espacio peatonal puede acometerse de diversas formas, bien sea mediante la ampliación de los acerados, o mediante su incorporación a la propia plaza.

- La sugerencia **S63** plantea un diseño para la [reordenación de la Plaza Emilio Jiménez Millás](#) en el que se propone sustituir la actual configuración perimetral de único sentido por un único vial de doble sentido, liberando el espacio central, que deja de ser una glorieta para pasar a integrarse con los espacios peatonales.

Comentario. Se trata de un planteamiento en línea con el tratamiento que se pretende dar a la remodelación de Plaza de España. El diseño recupera el

espacio central para el peatón, respetando los usos actuales.

- La sugerencia **S63** plantea también un **diseño alternativo para la remodelación de la Plaza de España**, basada en la reconfiguración geométrica mediante superficies alabeadas que sirvan como cubierta para los posibles usos a implantar en la Plaza y como solados para el tránsito peatonal.

Las conexiones de estos espacios con las inmediaciones de la Plaza se resolverían mediante pasos elevados, a modo de prolongaciones de dichas superficies. El tráfico en Cuesta de San Vicente y en el vial sudeste de la plaza quedarían soterrados.

***Comentario.** Este planteamiento está en la línea de los contemplados para la reforma. En concreto, incrementa los espacios peatonales y resuelve las conexiones con los Jardines de Sabatini y con los Jardines del Templo de Debod, aunque a un coste muy superior al de la Propuesta Inicial.*

Sin embargo, el soterramiento de todo el tráfico en los tramos indicados plantea problemas irresolubles en las conexiones, y supone la eliminación de la mayor parte de la masa arbórea actual.

- **S64:** "[...] Por todo esto propongo que el acceso y entrada **de vehículos al nuevo túnel se construya en la calle Princesa**, donde no afea ya que es calle y no parte visual de la plaza y no hay portales a esa altura de la calle, además si una de las cosas que se persigue es quitar tráfico y ruido a la plaza, considero que es mejor el emplazamiento que propongo ya que si no, la plaza va a seguir estando aislada y rodeada de tráfico y con la propuesta del Ayuntamiento mas fea a la vista.[...]"

***Comentario.** Esta opción se estudió en fases previas de análisis de alternativas, comprobándose que no resulta viable por los condicionantes geométricos derivados de la presencia del túnel de la línea 3 de Metro y de la propia topografía de la calle Princesa.*

- **S67:** "[...] **Despejar más la zona**, que tiene poca visibilidad y está muy congestionada en la actualidad, mediante la tala de algunos árboles y sustituyéndolo por otros que crezcan menos y con menos ramas que agobian y estorban en la visibilidad e iluminación de la plaza.[...]"

***Comentario.** Se han recibido sugerencias que apuestan por un despeje visual de la plaza, con adecuación de la vegetación actual, que se estima que, en la actualidad, entorpece la visibilidad del conjunto.*

- **S57:** "[...] se pacificará el tráfico en la calle Arriaza, gracias a la eliminación del túnel de Plaza de España que desviaba el tráfico a la M30 por esta calle. La existencia del nuevo túnel que irá por Cuesta de San Vicente dejará obsoleta esta infraestructura. Permitiendo aprovechar el hueco dejado y el gran desnivel para la construcción de un nuevo parking semi-subterráneo de carácter mixto [...]"
- **S74:** "Aprovechando el proyecto de reforma de la Plaza de España y alrededores propongo restringir al tráfico de residentes y servicios públicos el trayecto que actualmente usan muchos vehículos a todas horas del día y de la noche como opción de salida hacia la A-5:

Bajar desde Ferraz y desde Plaza de España vía el paso subterráneo existente y coger Irún y Arriaza.

Este camino lo usan muchos vehículos particulares y incluso camiones y autocares de línea (la Sepulvedana, por ejemplo) [...]"

Comentario. La propuesta inicial tiene entre los condicionantes de partida el mantenimiento de los movimientos y circulaciones actuales, así como los niveles de tráfico relacionados con dichos movimientos. De esta forma se asegura que la remodelación planteada puede convivir con las circunstancias actuales.

- **S75:** "[...] hacer una glorieta en torno a la fuente que está situada en frente del edificio España con dos accesos uno a princesa y otro a Gran Vía y un tercero a un túnel que desembocara en una glorieta subterránea donde ahora esta el paso subterráneo de Bailén/Cuesta de San Vicente [...]"

Comentario. En fases previas de planteamiento y análisis de alternativas se estudiaron opciones similares. Esta solución fue en su momento desechada por suponer una mayor ocupación superficial de la infraestructura viaria en la plaza actual y por condicionar de forma determinante la adaptación y ampliación del parking subterráneo.

- **S75:** "[...] hacer una circunvalación subterránea tipo "Azca" de un sólo sentido contrario a las agujas del reloj de una altura excepto en la salida hacia Bailen que tendría dos cotas diferentes y subterráneo en toda la plaza [...]"

Comentario. Existen elementos que limitan de forma decisiva la geometría de una solución de este tipo, especialmente la estación de Metro y los andenes de la línea 3. Los necesarios radios de giro que deberían adoptarse en el trazado de este "anillo" y las transiciones y conexiones con las infraestructuras subterráneas limitan además su desarrollo en planta, debiendo adoptarse una disposición

elíptica que reduce enormemente el espacio para el aparcamiento subterráneo.

2.2.2.- **Ámbito y alcance de la actuación**

- **S2:** "[...] me gustaría que estos cambios no afectasen al tráfico de las calles colindantes, ya que son muy estrechas, sobre desde la Plaza de España hacia San Bernardo y plantearía problemas de seguridad vial si el volumen de coches fuese superior al actual."

Comentario. Algunos vecinos manifiestan cierta preocupación sobre las repercusiones que la propuesta pueda tener sobre el tráfico de las calles aledañas al ámbito de estudio. A este respecto se puede comentar que, como se indica en el Estudio de Tráfico, el planteamiento no altera la capacidad de ninguna de las vías, y no se prevén incrementos en la red viaria asociada directa o indirectamente con el ámbito de estudio.

- **S26:** "[...] Pero sería una pena que no se solucionara (dignificara) la Cuesta de San Vicente, que esa sí está degradada, cuando tendría que convertirse en una autopista, pero peatonal, gran bulevar que enlazara la Plaza de España con Madrid Río. [...]"

S46: "[...] El número de carriles y el ancho de la Cuesta de San Vicente también debería reducirse y templarse. Hoy en día parece una autopista que termina en un embudo (plaza de España) y a mitad de calle hay una suerte de plaza (la entrada a los jardines del Palacio Real) enorme para los coches que podría reducirse considerablemente [...]"

S72 y S73: "[...] Entendemos que la propuesta original del Ayuntamiento deja fuera una parte fundamental de la zona, la calle Cuesta de San Vicente. Dicha calle es de vital importancia ya que constituye el acceso principal desde el barrio Centro y barrio de Moncloa hacia el nuevo Madrid Río.

Esta zona actualmente constituye una arteria principal de acceso a Madrid de tráfico rodado además del movimiento de peatones que permite el acceso tanto a la estación de Príncipe Pío (con metro y cercanías directo desde el aeropuerto), intercambiador de autobuses, centro comercial y hoteles. Esta calle constituye el acceso principal peatonal a Madrid Río y debería estar incluida en las actuaciones propuestas por el Ayuntamiento para su mejora de zonas peatonales y verdes [...]

Reducir a 4 carriles el tráfico de superficie de la Cuesta de San Vicente: Reducir en superficie la Cuesta de San Vicente a un mínimo de 2 carriles de bajada y dos carriles de subida, en al menos el último tramo desde la calle Arriaza hasta la Plaza de España. Estos 2 carriles son necesarios para facilitar la accesibilidad a los vecinos de la zona y a los negocios turísticos que existen como es nuestro

caso ya que el resto de carriles estarían soterrados. Esta medida reducirá considerablemente la contaminación acústica de la zona.

Ampliar la acera: al reducir el número de carriles (actualmente son 8 carriles) permitirá ampliar las aceras para paso peatonal. Entendemos fundamental que se amplíe la acera que soporta el 90% del tráfico peatonal es decir la acera donde se encuentran las viviendas y negocios frente al Palacio Real, no la acera del Palacio que apenas tiene tránsito. [...]"

***Comentario.** Estos comentarios hacen referencia al tratamiento de Cuesta de San Vicente en la propuesta inicial. En ellos se estima que las actuaciones proyectadas en dicha calle sólo dan solución a cuestiones relacionadas con la Plaza, y se deja de lado el planteamiento para la mejora de este entorno.*

Dados los condicionantes de partida adoptados, que determinan que debe darse solución a los niveles de tráfico previstos, no es posible acometer actuaciones que reduzcan el número de carriles, dado que ya se encuentran saturados. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.

- **S47:** "Sería bueno aprovechar la reforma de la Plaza de España para **mejorar la conectividad con su entorno**:
 - Con el Museo Cerralbo, ampliando las aceras y quizá peatonalizando parte de las calles Ventura Rodríguez y Juan Álvarez Mendizábal,
 - Con la calle Princesa y la plaza de los Cubos, mejorando esta última: la boca del túnel proyectado puede entorpecer el tránsito peatonal entre Plaza de España y la calle princesa.
 - Crear un paso peatonal entre la plaza de los cubos y la escalera de acceso a la calle Conde de Osuna para mejorar el acceso al centro cultural Conde Duque,
 - Crear una buena conexión peatonal con Madrid Río a través de la Cuesta de san Vicente: aquí la bocas de los túneles proyectados pueden entorpecer el tránsito peatonal."

S57: "[...] **Peatonalización de la calle Ventura Rodríguez en el tramo del Museo Cerralbo**, para crear una zona de acceso al museo más rica con posibilidad de crear terrazas.[...]"

Mejora del eje peatonal Princesa - Conde Duque. Uniendo mediante un corredor peatonal y ciclista estos tres puntos, salvando con una rampa el gran desnivel existente. [...]"

S67: "[...] Incluir en este plan de remodelación a la **plaza Emilio Jiménez Millas**, dotándola de más vistosidad y de monumentos urbanos y que se

parezca así a la cercana de los Cubos. En la actualidad está muy mal aprovechada y no tiene un nivel acorde para estar en un lugar tan céntrico y no se diferencia de una plaza perdida de un barrio del extrarradio. [...]"

S71: "Les escribo referente al proceso de renovación de la Plaza de España. Decirles que estoy de acuerdo con éste, siempre y cuando cumplan con el plan de [peatonalizar las calles adyacentes a la plaza incluyendo Juan Álvarez Mendizábal](#) [...]"

***Comentario.** La adecuación de la Plaza llevará probablemente asociada la necesidad de mejorar diversos espacios cercanos al entorno, que han quedado fuera del ámbito de estudio de la Propuesta Inicial. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

2.2.3.- Financiación de la actuación

- **S14:** "[...] Entiendo que para llevar a cabo el proyecto de renovación de la Plaza de España es condición "sine qua non" que no cueste nada a los ciudadanos; esto es, a las arcas municipales. Con este objetivo ustedes han entrado en contacto con los propietarios y negociantes ubicados en la zona, que tendrán que hacer su propio análisis coste/beneficio; es decir, tendrán que evaluar lo que pagarán al Ayuntamiento, frente al posible beneficio.

Si se piensa en ampliar la zona comercial, hay que tener en cuenta que, en las proximidades, [ya existe un área comercial de grandes dimensiones, en la antigua estación del Norte o de Príncipe Pío](#), con la que no debería entrar en colisión, porque no se trata de desnudar a un santo para vestir a otro. [...]"

S22: "[...] Ya sé que el Ayuntamiento piensa sufragar los gastos de la operación con la colaboración público-privada. O sea, que los "paganos" de este plan van a ser los "propietarios y negocios radicados en el ámbito". Quien paga, manda. Pero en este caso, el Ayuntamiento pretende mandar sin pagar. Este planteamiento no es creíble.

El nuevo plan se pagará con "los ingresos derivados de las nuevas concesiones y usos que se generarán bajo la plaza". Es decir, con [los nuevos garitos, que se montarán en la plaza, como en el complejo AZCA](#). Espero que esto nunca llegue a ser una realidad. Como antes he comentado, hay muchas cosas que se salen de las manos del Ayuntamiento. Nunca se me ocurriría responsabilizar al Ayuntamiento de algo que no está en sus manos controlar, como los usos y costumbres cambiantes de la gente, que configuran la vida de una ciudad. Este ha sido el caso de los grandes bancos, que han huido del centro y se han establecido en la periferia. Pero sí que está en manos del Ayuntamiento y de sus técnicos hacer planteamientos creíbles, y en este caso su proyecto no lo es. Por eso les pido que tengan previsto un plan B, o plan alternativo, en el caso de que su planteamiento inicial no salga adelante. El plan B iría con cargo a las arcas municipales casi en su totalidad, y necesariamente tendría que ser menos

ambicioso, pero supondría una mejora de la plaza con vistas al centenario de Cervantes en 2016. [...]"

Comentario. En varias opiniones se duda de la idoneidad de la implantación de un área comercial en la plaza, a la vista de la proximidad de otros centros comerciales y de experiencias anteriores. La propuesta de usos municipal es indicativa y no se trata de un Centro comercial al uso, sino de un Centro temático relacionado con la propuesta de aprovechar la oportunidad de su caracterización con las figuras de Cervantes y el idioma español. Su concreción requiere profundizar su viabilidad funcional y sostenibilidad. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.

Dado que se vincula en la propuesta el concepto "coste cero" con ingresos derivados de las nuevas concesiones y usos que se generarán bajo la plaza, entre otros, estas opiniones cuestionan también dicho planteamiento.

2.2.4.- Otro tipo de mejoras

- **S4:** "[...] Ampliación del parking existente con precios más asequibles para larga estancia y por la noche, ya que el parking a la noche se encuentra casi vacío y podría **utilizarse como parking disuasorio** sobre todo los fines de semana que el centro se llena de coches por la noche. [...]"

S9: "[...] Mi comentario es en relación con la preocupación de los vecinos (yo mismo) residentes en Plaza de España sobre la situación en que quedará el Parking de Plaza de España. ¿Como se articulará algún procedimiento por el cual los vecinos podremos disponer de plazas en régimen de concesión o acceder a la compra de plazas de parking? [...]"

S12: "[...] Como vecina y residente en Plaza de España creo necesario que el Ayuntamiento destine **plazas de aparcamiento para residentes**, bien poniéndolas a la venta o bien en régimen de concesión. [...]"

S22: "[...] si se pretende revitalizar la zona de la Plaza de España, mi propuesta es que **los sábados y domingos el aparcamiento de la plaza sea gratis** [...]"

S53: "[...] Me gustaría que considerasen la posibilidad de **reservar plazas de aparcamiento, en la ampliación del parking de Plaza de España, para residentes**. Sería fundamental contar con este servicio en una zona tan saturada de vehículos y con tan plazas de parking."

S55: "[...] Tal como se expone en el proyecto, se van a aumentar el número de plazas de estacionamiento bajo rasante. Sería interesante para los vecinos, se reservasen unas **plazas bajo la modalidad P.A.R.** dada la escasez de zonas de aparcamiento SER que existen en la zona.[...]"

S64: "[...] En la propuesta del Ayuntamiento de ampliación y remodelación del parking, en ningún momento se habla de **si parte de las plazas van a salir concesionadas para residentes**. Si no es así creo que se debería hacer, ya que los edificios residenciales de la plaza carecen de garajes y existe una auténtica necesidad ciudadana [...]"

***Comentario.** Diversas menciones relativas a modificaciones en la explotación del parking, tanto con su configuración actual como en el caso de realizarse la ampliación planteada. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

- **S22:** "[...] Creo que resulta imprescindible que, antes de emprender cualquier plan de soterramiento, se consulte a los directores y conductores del **autobús turístico**, para que den su recomendación al respecto. [...]"

***Comentario.** En esta sugerencia se llama la atención sobre la repercusión que la reforma puede tener sobre el servicio del autobús turístico. Efectivamente, el transporte público no se limita a autobuses urbanos y taxis; será necesario considerar también otros elementos como los autocares y el propio autobús turístico. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

- **S55:** "[...] Sería imprescindible que al acometer este gran proyecto se haga un estudio sobre la evacuación de basuras y residuos, en el caso que me atañe, de la Torre de Madrid (apartamentos y un gran hotel) así como de los edificios Princesa 3 y 5, y plaza Emilio Jiménez, siendo en la actualidad un punto degradado de suciedad en la misma esquina de la Torre de Madrid. Inasumible con el nuevo plan de reactivación social y cultural que se pretende. Se aconsejaría unos **contenedores soterrados** que mantengan la zona limpia [...]"

***Comentario.** Efectivamente, será necesario acometer un estudio relativo a la producción y gestión de residuos, a la vista de los nuevos usos y capacidades de los edificios de la plaza. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

2.3.- PROPUESTAS SOBRE USOS

- **S2:** "1. Me gustaría que **mantuvieran la plaza en su esencia** (que no desaparezcan las fuentes ni el empedrado que las une)
- 2. Me gustaría que se planteasen la posibilidad de dotar la zona de equipamientos deportivos (campos de fútbol, canchas de baloncesto, pista de atletismo o, incluso, un polideportivo)
- 3. Me gustaría que se planteasen la posibilidad de equipamiento infantil (columpios, juegos, etc.) [...]"

S10: "[...] La ordenación actual de la Plaza de España me parece correcta. Lo único que desearía es que los jardines y fuentes que ya existen se conserven con esmero, porque en muchas zonas el césped, las plantas de temporada, los arbustos y los árboles están degradados. [...]"

S28: "[...] La plaza de España, otro ejemplo. Si está abandonada, pues se limpia, se reparan las cosas y no se monta una vez más un proyecto faraónico con túneles y compañía. [...]"

S31: "[...] el centro cultural que se propone me parece innecesario. Muy cerca de la plaza está el Centro Cultural Conde Duque, mejor explotar más ese centro que construir uno nuevo, encima subterráneo y tener no uno, sino dos centros infrautilizados. Con realzar el Monumento a Cervantes, una buena iluminación y convertirle en el verdadero protagonista de la plaza creo que es más que suficiente [...]"

S34: "[...] Sobre todo quiero hacerles un ruego: no creen de nuevo en esta plaza un espantoso "erial" de granito como hicieron con la plaza de Callao, en la que eliminaron la sencilla, pero encantadora fuente existente, en vez de potenciar su presencia. A mi juicio y el de mucha otra gente deberían reponerla, al igual que la antigua fuente de la calle Montera.

Les ruego también que **no modifiquen la disposición de la almendra central**, tan acertada, con objeto de que la plaza no pierda su identidad, e igualmente que conserven la vegetación, muchos de los ejemplares existentes, tanto árboles, como arbustos, son espléndidos, están en perfectas condiciones y presentan un estupendo desarrollo, siendo aún más valiosos por pertenecer a especies de crecimiento lento, como magnolios, cotoneaster, etc.

También les ruego que conserven las preciosas farolas y bancos de granito, le confieren una gran personalidad a la plaza y preservan su carácter de obra "clásica". Igualmente, deberían reponer las antiguas losas de granito que, hace más de 30 años, en una operación incomprensible y lamentable se sustituyeron, a la vez que en la explanada del Templo de Debod, por vulgares losetas de aglomerado que en la actualidad están totalmente agrietadas y destrozadas en ambos emplazamientos. [...]"

S36: "Yo lo único que pido es que no conviertan la Plaza de España en una solanera de cemento y piedra como han hecho en otras plazas, que no desaparezcan los jardines ni sus preciosas fuentes y la gente pueda seguir sentándose, como ahora, a charlar o a leer y no hagan más centros comerciales, pues ya estamos saturados de ellos y, por favor, no destrocen más Madrid, que ya Gallardón lo destrozó bastante con sus horribles remodelaciones de plazas."

S37: "Visto el resultado de la Plaza de Colón y que no son capaces de solucionar el problema del edificio OKUPA de la propia Plaza de España, sería mucho mejor que dejaran de tirar el dinero público y dejaran la plaza como está. Ese dinero estaría mucho mejor empleado en bajar las tasas y contribuciones a los vecinos."

S54: "[...] Nuestros antepasados nos han legado una gran plaza. Esto es un hecho que tenemos que reconocer. No será perfecta, ni armónica; pero es una de las mejores plazas de Madrid. Nuestra obligación es no estropear el gran legado de nuestros antepasados. Siempre existe el riesgo de provocar un aborto urbanístico, con la mejor intención. Espero que no caigamos en ese error y que los técnicos del Ayuntamiento se limiten a mejorar la herencia recibida [...]"

S56: "Mi propuesta sería lo contrario al Plan presentado, es decir:

No tocar ningún árbol, porque lo que faltan en el Centro son zonas verdes y no más "plazas duras". Creo que sería una aberración muy mal vista por la ciudadanía y que debido a los problemas de contaminación sería lo contrario a lo lógico.

Cuidar la plaza, dotándola de más seguridad, más limpieza, más mantenimiento.

Solucionar la zona sur, recuperando el alzado de la calle a la misma altura.

No creo que haya que gastarse mucho dinero en ella, simplemente cuidarla mucho más que lo actual."

S58: "Sin duda la mejor reforma para la Plaza de España es aquella que altere en la menor medida su configuración. Basta con ensanchar la acera de la Torre de Madrid, renovar todos los pavimentos y el mobiliario urbano e instalar cámaras de seguridad para evitar el botellón y los graffitis, que prácticamente han carcomido la plaza. Si se quiere financiar parcialmente la remodelación, sería bueno instalar un quiosco de bebidas con un diseño moderno y poco invasivo como los que hay en Madrid-Río pero llenar la plaza de tenderetes cada dos por tres como se lleva haciendo desde hace años da muy mala imagen de la ciudad. Construir un centro comercial y cultural subterráneo no es en absoluto una buena idea, la ciudad ya esta muy saturada de ambas cosas y a apenas 300 metros está el enorme e infrautilizado Centro Cultural Conde-Duque, del que una parte puede dedicarse a la memoria de Cervantes [...]"

***Comentario.** Estas sugerencias y comentarios plantean un enfoque "conservador" para la renovación de la Plaza, incorporando mejoras en equipamientos y mantenimiento, pero sin modificarla sustancialmente. Su preocupación se concentra en el aspecto formal de la superficie. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

- **S22:** "[...] Un objetivo del Plan de Renovación debería ser conseguir que se instalara alguna [terraza al aire libre](#), como el Café de Oriente, El Espejo o el Café Gijón en el Paseo de Recoletos. El Ayuntamiento podría cobrar por la utilización de este espacio público, en plenos jardines de la Plaza de España; de esta forma se sufragarían parte de los gastos. [...]"

Yo he sugerido que en la Plaza de España se instale un bar o terraza en superficie con mesas y sillas. Propongo que el punto que se instale sea precisamente ése: en la esquina de la Plaza de España en frente del edificio Gallardo, que es uno de los edificios emblemáticos de la plaza, como bien destaca el Informe de Síntesis.

Como además de las mesas y sillas, situadas en la zona arbolada de la plaza, el bar o terraza necesita un área de servicios, donde estén ubicadas las cocinas y urinarios, sugiero que se utilice [el paso inferior peatonal, actualmente cerrado](#) con rejas y en desuso. [...]"

S22: "[...] El Ayuntamiento ha adoptado la costumbre de autorizar un mercadillo casi permanente en la Plaza de España, lo que a mi juicio degrada considerablemente su valor turístico. Reconozco que las casetas que se instalan son adecuadas y que para el Ayuntamiento son una fuente de ingresos. Pero tienen un impacto negativo en la estética y turismo de la plaza. Por eso, propongo que se [limite la instalación de casetas o mercadillo dos veces al año](#), a lo sumo. [...]"

S60: "[...] Acabo de conocer este canal para hacer propuestas sobre la remodelación de la Plaza de España, y tras mis viajes navideños a Nueva York y Chicago donde las pistas de patinaje sobre hielo de Rockefeller Center y Millenium Park son una maravilla, he venido con la firme idea de que una [pista de patinaje](#) similar, en plena Plaza de España, alrededor de la fuente sería una estupenda idea para montar en la época invernal (especialmente en Navidad) y atraer al turista a la zona.[...]".

S64: "[...] 3.- Propongo que en alguna parte de la plaza se construya un [parque infantil](#), ya que en toda la zona no existe ese tipo de instalaciones para los vecinos.

4.- Conservar el mayor número de árboles y zonas verdes, así como no instalar mercadillos ambulantes con casetas antiestéticas y en el caso de tener que instalarlo cuidar la estética de las casetas por favor. Da una imagen de chabolismo y dejadez muy fea que todos los ciudadanos y turistas coinciden en desaprobado."[...]

***Comentario.** Están relacionadas con usos y actividades que se pueden implantar en la Plaza, incluso sin necesidad de adoptar medidas de remodelación importantes. Se trata de mejoras funcionales.*

- **S22:** "[...] Como he dicho antes, la Plaza de España tendrá vida si la gente acude a ella procedente de otros barrios de Madrid, porque los residentes de su entorno son más bien escasos. Tiene que ser objetivo del plan atraer visitantes procedentes de otros barrios, como Carabanchel y Aluche. Para ello se tiene que facilitar su acceso por coche, permitiendo que el aparcamiento sea gratis durante los fines de semana. Además, también se tiene que facilitar el acceso

por transporte público, construyendo en la Plaza de España, o en sus inmediaciones un intercambiador que conecte con las líneas de Metro.

Tengo que decir que el Intercambiador de Moncloa es una maravilla. El Ayuntamiento se puede sentir orgulloso de esta obra.

No estoy seguro de que en la Plaza de España se pueda **construir un intercambiador** de similares dimensiones, porque un objetivo del plan debería ser mejorar los actuales jardines, pero nunca dañarlos.

En el Documento de Síntesis se dice:

“Parte de la actual línea 10 de Metro tuvo su origen en el Ferrocarril Suburbano de Carabanchel. Conectaba el mencionado barrio con Plaza de España mediante un recorrido en parte superficial y en parte soterrado. Finalmente el tramo en superficie pasó a formar parte de la línea 5 de Metro y parte del tramo bajo rasante se incluyó en la línea 10. El tramo soterrado restante quedó sin uso. Esta construcción sigue existiendo actualmente como una infraestructura residual de la línea originaria. Su recorrido se desarrolla a lo largo de la cuesta de San Vicente para continuar por el lateral sur de Plaza de España, donde finaliza su trazado. Se estima un ancho de túnel de 6 metros”.

El Ayuntamiento debería pensar en el aprovechamiento de ese tramo soterrado del antiguo ferrocarril suburbano de Carabanchel, actualmente en desuso, para el intercambiador que propongo. Lo que permitiría facilitar el acceso por autobús de los habitantes de los barrios del Sur, como Carabanchel y Aluche, con el centro a través de la Plaza de España. [...]”.

***Comentario.** La posibilidad de aprovechar la ejecución de los túneles y una posible ampliación del actual parking para la implantación de un intercambiador de transportes se ha estimado en las fases iniciales de planteamientos de alternativas. Sin embargo, la configuración de las líneas de autobús urbano no cuenta con paradas término en la Plaza, y el coste de esta infraestructura sería desproporcionado, siendo necesaria una ampliación muy significativa de las obras subterráneas.*

- La sugerencia **S57** plantea una propuesta de reforma integral en la que se concibe el uso de la plaza como plataforma para diferentes manifestaciones artísticas:
 - Auditorio en el extremo suroeste de la plaza. Su patio de butacas sería una pradera verde que ocupe todo el centro de la plaza.
 - Plazuela de Cervantes, en el extremo noreste. Espacio de lectura al aire libre, delimitado por pantallas acústicas, y con la actual escultura en el centro.

- Museo arqueológico en el edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas.
- Sucesión escultórica en el paseo Palacio Real - Templo de Debod
- Museo del Metro en el primer nivel del parking subterráneo, conectado con la estación.

En este planteamiento se propone también la localización de un espacio para restaurantes, baños públicos y algunas tiendas en el primer nivel subterráneo.

***Comentario.** La vocación comercial de ciertos espacios en la futura plaza tiene como objeto, además de la reactivación de la actividad en la zona, generar sinergias en cuanto al atractivo de la plaza y especializar su oferta temática en relación con la oportunidad de la figura de Cervantes y el idioma español, lograr una aportación a la estructura de la financiación de la iniciativa.*

Es por ello por lo que el enfoque para la implantación de los diferentes usos debe perseguir un cierto equilibrio entre los espacios destinados a actividad comercial y los destinados a usos culturales, o dicho de otra forma, actividad cultural lucrativa.

En esta sugerencia, la orientación exclusivamente cultural (entendida como gasto) del amplio espacio de la plaza y gran parte de la primera planta subterránea deja un reducido margen para este aprovechamiento cultural-comercial (entendido como ingreso) que, además, habría de ser todo subterráneo, algo desaconsejado a la vista de experiencias anteriores.

- **S57:** "[...] la necesidad de crear una Gran Pradera en el centro de Plaza de España. Libre de árboles en su interior y cubierta de césped en toda su extensión [...]"

S67: "[...] Permitir a las personas que frecuenten la plaza el poder hacer **camping** o simplemente sentarse-tumbarse en el césped, es un detalle con mucha trascendencia y con poco coste económico (habría que renovar más el césped tal vez) .Esta sugerencia se me ha ocurrido al recordar los parques y las plazas de las ciudades del norte de Europea que disfrutaban de gran vitalidad, en parte por este detalle.[...]"

***Comentario.** La implantación de un espacio central verde que pueda ser "pisado" y que sirva como soporte para diversos usos recreativos también se recoge en varias de las sugerencias. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

2.4.- PROPUESTAS TÉCNICAS DETALLADAS

A continuación se desarrolla la idoneidad y viabilidad de ciertas sugerencias destacadas por su nivel de detalle y contenido técnico.

2.4.1.- Sugerencia nº 31 (24/10/2014)

- "[...] De las propuestas iniciales, lo que menos me gusta es mantener el **paso elevado de Bailén**. Creo que ahora mismo supone una barrera insalvable que empobrece la imagen de la plaza, impide contemplar el Edificio España subiendo por la Cuesta de San Vicente y oculta un edificio bellissimo como es el edificio de la antigua Compañía Asturiana de Minas. Aún limitando su uso al peatón, seguiría actuando como barrera, por lo que **debe ser desmantelado** como se ha hecho con otros tantos pasos elevados de la ciudad [...]"

***Comentario.** El paso sobre la intersección, tal y como se plantea en la Propuesta Inicial, tiene por objeto aislar los recorridos peatonales del tráfico rodado en este nudo. El paso actual habría de desmontarse completamente, procediéndose a construir una nueva estructura más ligera.*

De no plantearse una solución de este tipo, la situación final sería mucho más desfavorable que la existente para el tránsito peatonal, quedando obligado a discurrir exclusivamente por los pasos de peatones en la intersección.

- "[...] Lo que sí me gusta es la idea de que el tráfico rodado que va en superficie por la calle Bailén pase a soterrarse desde la Plaza de Oriente. Muy acertado, aunque se debería **ser más ambicioso con dicho túnel, y prolongar para que su salida no se encuentre justo delante de la plaza** y así poder unir de forma peatonal el Palacio Real con el Templo de Debod. Sería un espacio único en Europa si conseguimos llevar la entrada y salida del túnel hasta el comienzo de la calle Ferraz. [...]"

***Comentario.** Uno de los criterios técnicos de partida para el diseño de la Propuesta Inicial es el mantenimiento de todos los movimientos posibles en la situación actual. Este criterio condiciona precisamente el soterramiento del eje Bailén-Ferraz, pues los actuales pasos inferiores que dan acceso a la calle Irún y al giro a izquierdas Plaza de España-Bailén suponen una barrera para dicho soterramiento.*

- "[...] Por otro lado, me parece correcto dejar solo de subida hacia Gran Vía desde la cuesta de San Vicente y de bajada desde el otro lateral de la plaza. Al eliminar el paso elevado, ya no es necesaria mantener la glorieta con ese paso inferior tan lúgubre e inhóspito. **Eliminamos la glorieta y dejamos los carriles de subida desde San Vicente a Gran Vía.** Con un simple paso de peatones ancho, damos continuidad al paseo peatonal de Palacio-Templo de Debod y se permite el acceso a la zona central de la plaza. La dificultad aquí radicaría en que habría que elevar la calle para salvar el desnivel que ahora mismo supone el paso inferior. Nivelamos el terreno para que haya continuidad en la subida a la Gran Vía y eliminar así las estrecheces que hay junto al paso inferior y que impiden potenciar la belleza del edificio de la Compañía Asturiana de Minas. Como se intuye, la subida se haría en superficie con el nivel de la calle algo superior

para igualar los niveles de esa zona, por lo que el túnel que plantean para acceder hacia Gran Vía no sería necesario y se podrían ahorrar sus costes. [...]"

***Comentario.** Como se indica en el anterior comentario, gran parte de las decisiones tomadas en la Propuesta Inicial están condicionadas con el criterio básico de seguir manteniendo habilitados todos los posibles movimientos que la red viaria del ámbito permite en la situación actual.*

Es por ello que debe mantenerse una solución tipo glorieta en la intersección Bailén-Cuesta de San Vicente. Dado que se elimina el paso superior, es necesario derivar cierto flujo de tráfico de la intersección para evitar situaciones de colapso inaceptables. En la situación proyectada, el trayecto Cuesta de San Vicente-Plaza de España es el más idóneo para ello.

- "[...] Por último en cuanto a lo referido en esta zona, sería que subiendo desde la Cuesta de San Vicente, solo permitiría dos conexiones. Una de subida hacia Gran Vía en superficie, sin el túnel, y otra, que ahora debería ser subterránea, con la calle Bailén hacia Palacio. **No permitiendo el giro hacia Ferraz.** Si se quisiese ir hacia esa dirección en coche, se debería subir hasta Gran Vía y girar a la izquierda hacia Princesa para allí girar hacia esa zona. Y habría que hacer una conexión subterránea más para aquellos que viniendo desde Palacio quisiesen girar hacia Gran Vía por Plaza de España. Y a su vez, en el túnel nuevo, recorriéndolo desde Templo de Debod a Palacio, habría que añadir una conexión para poder girar en Plaza de España hacia Gran Vía. Todas esas conexiones de giro hacia Gran Vía deberían ser de un carril único y juntarse en una boca final de salida de 2 carriles. Con ello esa conexión estaría completa [...]"

***Comentario.** El giro a la izquierda dirección Princesa en la intersección Plaza de España-Gran Vía es precisamente uno de los puntos críticos para el tráfico en la situación actual, por lo que no es conveniente sobrecargarlo con la incorporación del flujo de tráfico que, subiendo por Cuesta de San Vicente, se dirige a la calle Ferraz.*

- "[...] la conexión que se hace bajando desde Princesa por Plaza de España hacia Ferraz ahora pasaría a ser subterránea. Con ello, el tramo de **la calle Juan Álvarez Mendizábal hasta la calle Ventura Rodríguez lo haría peatonal y en Ventura Rodríguez cambiaría el sentido de circulación.** De ser norte, como ahora, pasaría a ser sur en su totalidad desde la calle Princesa [...]"

***Comentario.** El cambio de sentido en la calle Ventura Rodríguez choca con la disposición geométrica de la intersección con la calle Ferraz, obligaría a los vehículos a un radio de giro muy forzado. Por otro lado, esa función ya la desempeña la calle Luisa Fernanda.*

La peatonalización de ciertas calles aledañas a la plaza puede considerarse en

fases más avanzadas del desarrollo técnico de la propuesta. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.

2.4.2.- Sugerencia nº 57, Propuesta de Estudio Lignas

En esta sugerencia, el Estudio Lignas desarrolla una propuesta completa para la remodelación de Plaza de España, considerando tanto los posibles usos como la configuración de la red viaria. A continuación se mencionan los elementos más destacados de la propuesta, especialmente desde el punto de vista técnico.

- "[...] Se plantea como primera novedad importante en el resto de la reforma, la peatonalización total del eje Palacio Real – Templo de Debod. Acometer esta peatonalización nos ayuda a ganar un espacio importantísimo para los ciudadanos y para el circuito turístico.

El antiguo edificio de la Compañía Minera Asturiana, de gran valor arquitectónico y belleza, sale ganado con este proyecto. Confinada su entrada actualmente en un pasillo donde se genera suciedad, inseguridad, etc.

Se disminuye la cota de suelo en todo el entorno, dejándola a la altura de la entrada de este edificio, que coincide además con la cota de los edificios situados al otro extremo de la glorieta subterránea y que también se encuentran en un nivel más bajo respecto de la plataforma peatonal actual.

La bajada de cota en el entorno se puede realizar gracias a la excavación de los nuevos túneles, que obligará a un desmantelamiento total del viaducto existente, pudiéndose replantear cotas más acordes con la edificación existente.[...]"

Comentario. *Rebajar la cota del nivel peatonal y, por tanto, de la cota de la intersección conlleva el rediseño del desarrollo longitudinal del paso subterráneo del eje Cuesta de San Vicente. La diferencia de cotas a salvar es de unos 2,50 m.*

Sin embargo, el desarrollo longitudinal del túnel, tal y como se ha concebido en la Propuesta Inicial, ya adopta los parámetros geométricos más favorables que permite la topografía del terreno.

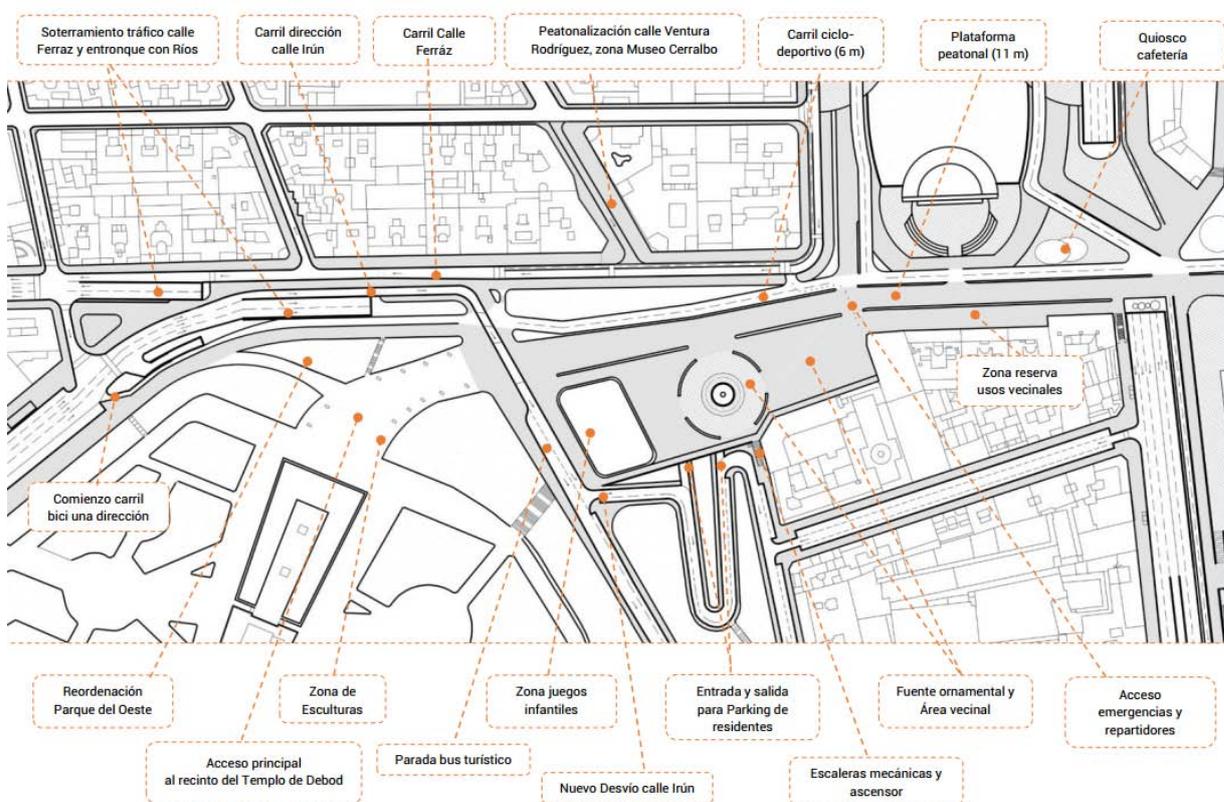
Así, del mismo modo que no es posible su prolongación en planta, tampoco resulta viable rebajar la cota de paso bajo la intersección, pues para desembocar en Plaza de España se requerirían pendientes superiores a las determinadas en la normativa técnica de aplicación.

En próximas fases de estudio, en las que se dispondrá de mayor nivel de detalle sobre la topografía actual, habrá de acometerse un estudio detallado de la cota más adecuada para cada uno de los niveles. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.

- "[...] Disminución de la pendiente para acceder al templo de Debod mediante el paseo que va desde Bailén a Ferraz, posibilitando una entrada al Templo que aumente la perspectiva de éste, mejorando la belleza del entorno y la monumentalidad..[...]"

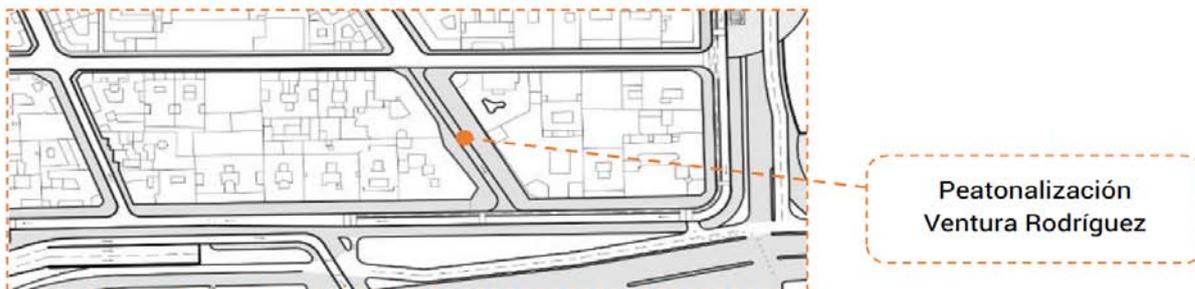
Comentario. Las mejoras a las que se refiere la propuesta relativa al entorno del Templo de Debod se basan en la prolongación del soterramiento del eje Bailén-Ferraz hasta las inmediaciones de la intersección con la calle Luisa Fernanda.

La prolongación de este soterramiento requiere suprimir los pasos subterráneos que comunican Plaza de España con la calle Irún y con Ferraz (giro a la izquierda).



- "[...] Peatonalización de la calle Ventura Rodríguez en el tramo del Museo Cerralbo, para crear una zona de acceso al museo más rica con posibilidad de crear terrazas [...]"

Comentario. La peatonalización de este tramo es técnicamente viable, dado que el movimiento Ferraz-Princesa puede realizarse por la calle Evaristo San Miguel o por la propia Plaza de España. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.

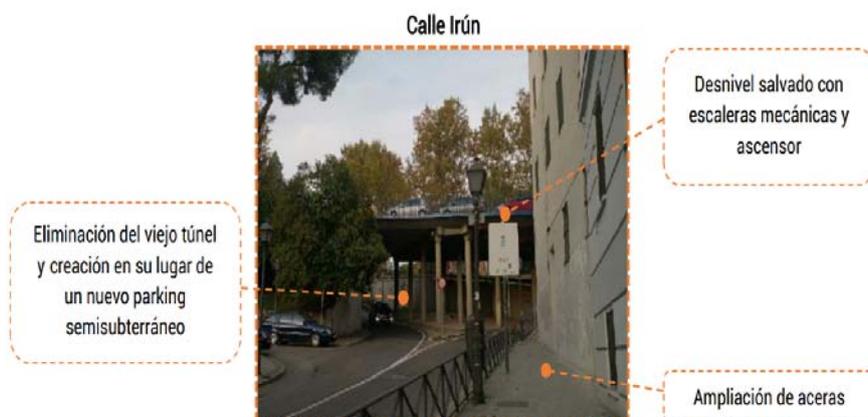


- "[...] Soterramiento del tráfico con procedencia o destino M30, mediante un túnel continuo de doble sentido, que circulará por la Cuesta de San Vicente y que unirá el nuevo túnel proyectado y procedente de la Plaza de España, con el situado a la altura de Príncipe Pío que da acceso a la M30 [...]"

***Comentario.** Esta propuesta supone la construcción de un túnel de unos 800 m de longitud, obra cuya magnitud escapa al alcance actual del concepto de remodelación de la plaza. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.*

- "[...] También se pacificará el tráfico en la calle Arriaza, gracias a la eliminación del túnel de Plaza de España que desviaba el tráfico a la M30 por esta calle. La existencia del nuevo túnel que irá por la Cuesta de San Vicente dejará obsoleta esta infraestructura. Permitiendo aprovechar el hueco dejado y el gran desnivel, para la construcción de un nuevo Parking semisubterráneo de carácter mixto: público y para residentes [...]"

***Comentario.** La supresión del paso inferior que habilita la conexión de Plaza de España con la calle Irún y el giro a izquierdas para el acceso a la calle Bailén liberaría un espacio que podría emplearse, efectivamente, como parking mixto.*



- "[...] Ampliación de la acera contigua a los edificios de viviendas de la cuesta de San Vicente y de la calle Irún, mejorando el acceso a la calle Ferraz para los peatones y las personas con dificultades en su movilidad, mediante ascensores y escaleras mecánicas. [...]"

Uso de escaleras mecánicas y ascensores también en otros puntos, permitiendo salvar los grandes desniveles que se encuentran en la zona de la Cuesta de San Vicente en el acceso a los Jardines de Sabatini.

Uso de escaleras mecánicas para dar acceso también al recinto del Templo de Debod desde la calle Irún [...]"

***Comentario.** El empleo de dispositivos mecánicos como solución a los desniveles que dificultan la conectividad peatonal en diversos puntos del entorno suponen una opción técnica válida y aplicable. Pueden considerarse como argumentos negativos que los desniveles, aunque suponen barreras urbanísticas patentes, no son de gran entidad y la dificultad de su integración estética y mantenimiento.*

- Se propone la "remodelación total de la estación de Metro Plaza de España":

"[...] Nuestro proyecto plantea la creación de un amplio cajeadado entre el viejo parking subterráneo, el Edificio España, La Gran Vía y la Calle Princesa, reubicando las vías de la línea 3 en el centro del espacio creado

Se dividirá el hueco en tres niveles, con la siguiente distribución de los espacios:

- Primer nivel subterráneo: Acceso a los andenes, las máquinas de billetes y al Edificio España, además de la entrada al futuro Museo del Metro y al Food Square.
- Segundo nivel subterráneo: Andenes y acceso a la línea 10.
- Tercer nivel subterráneo: Túnel para vehículos procedente de la Gran Vía, que distribuirán el tráfico hacia la M30, a la glorieta de la Cuesta de San Vicente o al viejo parking subterráneo. [...]"

***Comentario.** La remodelación completa de la estación de Metro, incluyendo el vestíbulo y los andenes correspondientes a la línea 3, es ya una obra de dimensiones y coste considerables, que escapan del criterio "coste 0".*

Además, este encaje no es técnicamente viable por los fuertes condicionantes geométricos: la disposición de los niveles está firmemente limitada por el desarrollo tanto en alzado como en planta de la línea existente, y el paso del túnel propuesto bajo el de Metro no es posible a la vista de las cotas y la pendiente de

Gran Vía.

2.4.3.- Sugerencia nº 62. Propuesta de Mutua Madrileña

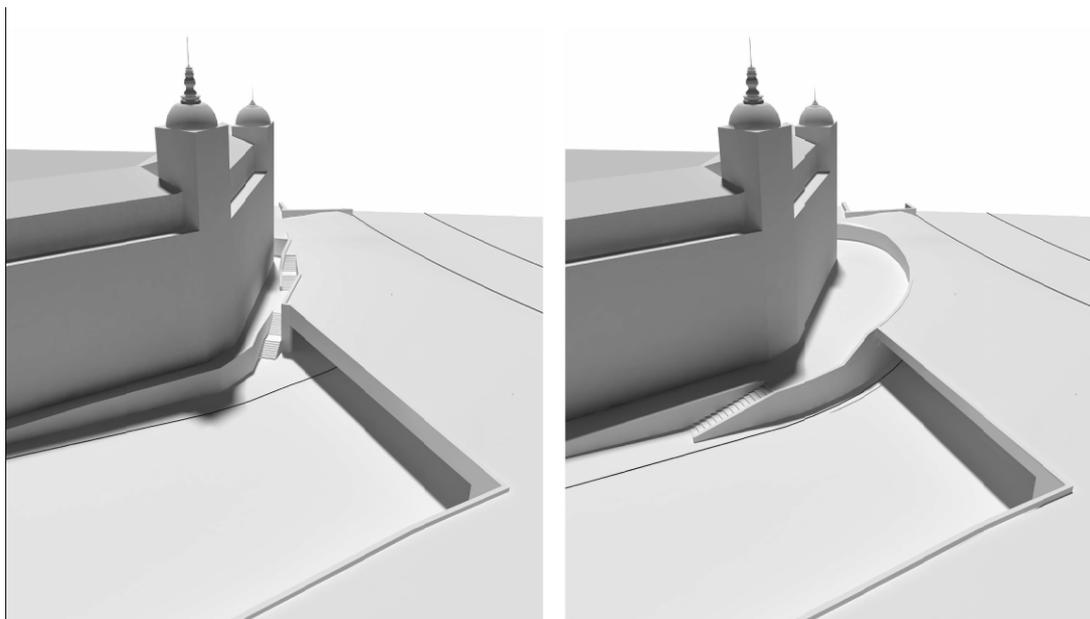
Mutua Madrileña, entidad propietaria del edificio situado en el nº 8 de Plaza de España, aporta una propuesta para la adaptación del espacio peatonal correspondiente a la esquina con la calle Bailén.

En la situación actual la estructura que habilita el paso superior del eje Ferraz-Bailén sobre la intersección con Cuesta de San Vicente perjudica la visibilidad de la fachada del edificio, y dificulta la continuidad del tránsito peatonal entre dicho eje y la acera de los números pares en Plaza de España.



*Imágenes de los elementos de acceso en la esquina Plaza de España-Bailén.
 Situación actual*

La propuesta de Mutua Madrileña se basa en suavizar la transición entre ambos niveles mediante una rampa continua, ampliando este espacio de transición a costa de la acera que se introduce en la intersección bajo el paso, que en este caso pasaría a tener como función únicamente la conexión con Cuesta de San Vicente.



Situación actual frente a solución propuesta, Mutua Madrileña (noviembre 2014)

Comentario. *Se estima que la propuesta es técnica y económicamente viable en el marco de la Propuesta Inicial, dado que se plantea la sustitución de la estructura que habilita el paso superior, con lo que es perfectamente posible adaptar su geometría y la localización de los apoyos.*

Por otra parte, la sugerencia propone lo siguiente:

- "[...] plantear dentro de las actuaciones a incluir dentro Plan Especial bajo rasante, la conexión del túnel con un futuro muelle de carga y descarga en el edificio. Pensamos que una posible solución para el aparcamiento del edificio, podría ser realizar el parking bajo rasante en el mismo inmueble, entrando directamente desde el túnel aprovechando el acceso del muelle. Si bien se trata de una primera idea que obviamente está sujeta a su viabilidad técnica, nos gustaría saber vuestra opinión preliminar al respecto. [...]"

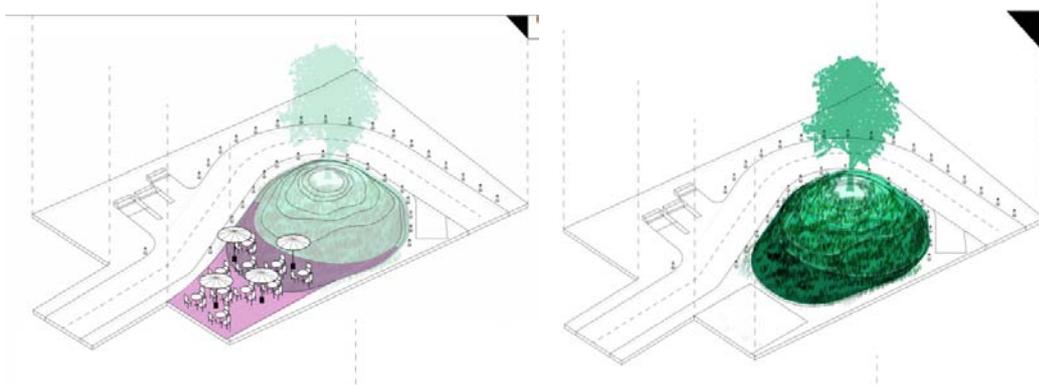
Comentario. *Se considera que esta propuesta es razonable y encaja con los criterios de mejora. El túnel de conexión entre el nuevo parking bajo Plaza de España (zona de ampliación) y un posible parking bajo el edificio tendría una longitud de unos 55 m y su desarrollo longitudinal debe salvar el cruce con el túnel previsto en Cuesta de San Vicente y las galerías de servicios existentes bajo acera y calzada. Es, por tanto, del mayor interés su estudio detallado en próximas fases.*

2.4.4.- Sugerencia nº 63. Propuestas de Metrovacesa

Metrovacesa, entidad propietaria del Edificio Madrid, ha presentado dos propuestas diferenciadas, una relativa a la remodelación de la Plaza Emilio Jiménez Millás, y otra relacionada con el concepto global para Plaza de España.

Respecto a la [Plaza Emilio Jiménez Millás](#), Metrovacesa propone la reordenación de la circulación en un carril de doble sentido, con lo que deja de ser una glorieta. Se habilitarían una zona de aparcamiento para carga-descarga y otra para motos.

Reconfiguración de la zona verde actualmente organizada en una plaza central a la situación de una topografía que acoja toda la vegetación y se cierre en un pequeño jardín, independizándose de la circulación rodada. Ordenación de zonas para uso de restauración en terrazas que complementen los negocios emplazados en la plaza como por ejemplo el hotel de Torre de Madrid.



Propuesta de Metrovacesa para la Plaza Emilio Jiménez Millás

El concepto planteado es de indudable interés y supone una mejora sustancial para la integración de esta plaza de acuerdo con los criterios que se están adoptando en el enfoque para la remodelación de Plaza de España.

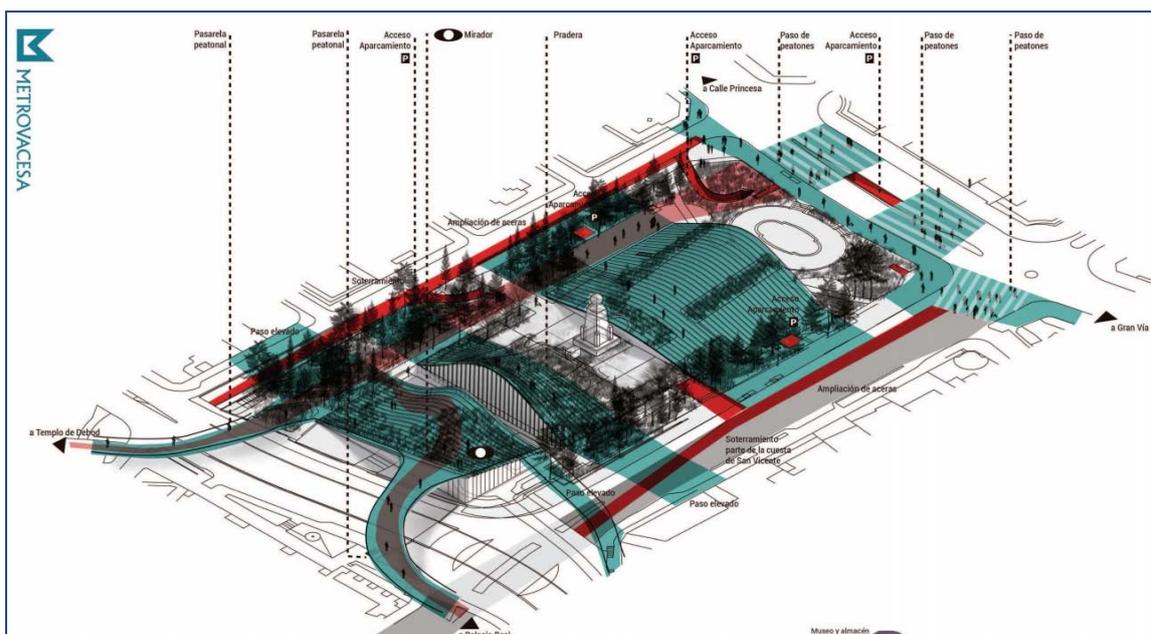
Comentario. La modificación de la configuración viaria recogida en esta propuesta no resuelve los espacios necesarios para que los vehículos puedan dar la vuelta. Este vial da servicio a los vehículos que salen del parking subterráneo (sentido salida de la plaza), y a los vehículos que acceden (sentido entrada) para las operaciones de carga y descarga relacionadas con los locales comerciales y con el edificio de viviendas; estos vehículos deben tener habilitada la posibilidad de girar y tomar también el sentido de salida.

Sería necesario, por tanto, añadir a la propuesta un "fondo de saco", con lo que, en todo caso, la superficie disponible para zonas verdes y esparcimiento quedaría muy reducida respecto a la configuración actual. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.



Imagen de la Plaza Emilio Jiménez Millás. Situación actual

Respecto a la remodelación de Plaza de España, la propuesta de Metrovacesa se basa en la incorporación de superficies alabeadas sobre rasante a modo de cubiertas que alberguen los usos previstos, y como elementos de conexión peatonal entre la plaza y su entorno. Esto se facilitaría también mediante el soterramiento del vial de Plaza de España que une la intersección Bailén-Cuesta de San Vicente con la Gran Vía.



Propuesta de Metrovacesa para la remodelación de Plaza de España

La conectividad peatonal con la zona sudoeste se resolvería mediante pasarelas peatonales que surgen como prolongaciones de dichas estructuras de cubierta, y en la zona noreste se implantarían amplios pasos de peatones.

Comentario. Diversas cuestiones técnicas condicionan una solución de este tipo:

- *La disposición geométrica del soterramiento del eje Cuesta de San Vicente está condicionada por la topografía de la calle y, especialmente, por las características topográficas del entorno de la intersección con Gran Vía.*
- *Así, la solución que recoge la Propuesta Inicial del Ayuntamiento considera la máxima longitud posible para este túnel, comenzando el tramo descubierto ya frente al edificio situado en el número 6, con lo que sólo puede soterrarse aproximadamente la mitad de la longitud de este tramo.*
- *El encaje de los pasos elevados laterales en su conexión con las aceras tiene difícil solución, dado que debe pasar el tráfico rodado por debajo. Además perjudica de forma clara a las fachadas de los edificios.*
- *La pasarela peatonal de conexión con el Templo de Debod requiere una elevación significativa de la cota en Plaza de España, lo que entendemos perjudica claramente la visibilidad de uno de los valores arquitectónicos del entorno (calle Ferraz, 2).*

La propuesta resuelve la conexión con los Jardines de Sabatini y la acera que lleva al Palacio Real mediante una pasarela peatonal curva amplia, aprovechando el desmantelamiento de la estructura actual.

Esta solución es geoméricamente viable, pues aprovecha la diferencia entre elevación de la plaza en esa esquina y la de los viales en la intersección. En realidad puede considerarse como una versión reducida del concepto que recoge la Propuesta Inicial del Ayuntamiento.

2.5.- CRÍTICAS Y COMENTARIOS SOBRE LA PROPUESTA MUNICIPAL

- **S3:** "[...] Reclamo una modificación de la plaza y su entorno mucho más valiente, con una reducción drástica del tráfico rodado, que justifique el gasto de un montón de millones que, al parecer, no van a salir de los ciudadanos, pero que nos hacen rehenes de los intereses económicos y comerciales de unos recién llegados."

S29: "[...] Quiero compartir una idea que tuve hace unos días por si pudiese ser útil para embellecer mi ciudad. Plaza de España peatonal, con un gran jardín en su interior, varias etapas (esculturas y pequeña reseña) las cuales describen la historia de España."

Comentario. Frente al enfoque "conservador" de ciertas observaciones, se han

recibido algunas opiniones que reclaman actuaciones más "ambiciosas", promoviendo una restricción efectiva del tráfico rodado en el entorno.

- **S10:** "[...] Soy **contrario al soterramiento del tráfico rodado**, por ser una obra muy costosa y complicada, que perjudica a los vecinos durante su larga ejecución."

S11: "[...] Porque en definitiva ustedes ofrecen un proyecto en el que el peatón aparentemente es el beneficiario. En realidad, algo recibe, pero a cambio pierde mucho. Sobre todo las sombras de los árboles y su belleza visual implícita.

Por el contrario para los usuarios de vehículos, en este proyecto todo son ventajas y no veo ningún sacrificio. No se eliminan carriles, lo que sería coherente con la actual filosofía de devolver la ciudad a los peatones. La ampliación del aparcamiento subterráneo generará un efecto llamada sobre el centro de la ciudad. Más polución, más ruidos, más tráfico, más estrés. [...]"

S16: "[...] Si hay tantísimos coches por ese ámbito y encima se amplían las plazas de parking y se crean túneles para hacerlo mas fluido el resultado va a ser: MAS COCHES.

Madrid va al revés que el resto de las ciudades, que están sacando el coche del centro. ¿ No se va a dejar el centro para los coches de los residentes, peatones y bicicletas?."

S17: "No entiendo que se vayan a quitar árboles de la plaza, ¿por qué molestan tanto? hay que quitar coches, restringir el tránsito y no crear mas túneles"

S19: "otra plaza dura, de granito, sin árboles o con menos árboles y nuevos otra vez, túneles... es lo mismo de siempre, no aprendéis de los errores. A cambio vendéis una zona nueva peatonal, que es insuficiente y un centro comercial subterráneo? qué horror..."

S20: "[...] Se debería restringir el trafico de coches a la zona, porque está saturada. Ampliando el parking y haciendo túneles se consigue lo contrario."

S38: "[...] Es decir, el Ayuntamiento propone gastar 29,7 millones de euros para enterrar parcialmente el tráfico de vehículos en la Plaza de España, sabiendo que: a) No se va a resolver el problema de tráfico; b) Se causarán molestias a los vecinos y al tráfico durante las obras; c) Actualmente el Ayuntamiento de Madrid está enormemente endeudado, como consecuencia del despilfarro del anterior alcalde Gallardón; d) Las obras de soterramiento van a perjudicar a los actuales jardines de la Plaza de España en la esquina próxima al edificio Gallardo, por el nuevo túnel que se va a construir y los conductos de

salida de la ventilación de dicho túnel, a los que hay que dar salida hacia el exterior en algún punto.[...]"

S68: "Simplemente corten el tráfico en la zona, se ahorrarán millones de euros, la obra bajo tierra, la tala de árboles, otro centro cultural inútil y subterráneo además (en fin), bajará el nitrógeno en el aire, el CO₂, etc.[...]"

***Comentario.** Diversos comentarios se manifiestan en contra del enfoque técnico adoptado en la propuesta, basado en el soterramiento de ciertas circulaciones al objeto de liberar espacio en superficie para el peatón, sin disminución de capacidad en la red viaria.*

Los argumentos son variados, básicamente estética, coste y complejidad del mantenimiento. Se mencionan actuaciones anteriores (AZCA) que tuvieron una repercusión negativa.

- **S11:** "[...] No obstante, el soterramiento de una parte de las vías así como la construcción del anexo del aparcamiento subterráneo conllevará **la destrucción de buena parte de los árboles de la plaza**. Según la web de El País, más de 200 ejemplares.

La experiencia nos dice sobre estructuras soterradas no es posible el desarrollo de árboles en altura; asimismo, el trasplante de árboles a partir de cierta altura es económicamente inviable. Esto es algo fácilmente constatable no sólo en Madrid Río y Avenida de Portugal, sino también en la propia Plaza de España, pues la ubicación del aparcamiento subterráneo se delata por la ausencia de árboles de altura relevante. Efectivamente en la mitad nordeste de la plaza no hay apenas árboles.

Las obras planeadas barrerán con los árboles restantes. Debo resaltar la importancia de esto. Tenemos un capital arbóreo y debe ser conservado. No me parecen aceptables ofertas de repoblación, pues eso implica sacrificar el presente a cambio de un futuro incierto (lustros). Con un clima como el de esta ciudad, la sombra de los árboles en verano y su ausencia en invierno es esencial para el peatón.

La eliminación de tal cantidad de árboles por tanto es un perjuicio para los intereses del peatón. Con lo cual afirmar que esta obra tiene como objetivo "el desarrollo y reconstrucción del tejido peatonal" es faltar a la verdad. Y el que se busque conectar los espacios verdes circundantes mediante la eliminación de más de 200 árboles sin posibilidad real de reposición lo considero una broma de mal gusto. [...]"

S22: "[...] La propuesta del Ayuntamiento es ampliar el aparcamiento subterráneo de la Plaza de España, de tal forma que ocupe toda la superficie actualmente ajardinada.

Creo que un objetivo del nuevo plan debería ser mantener y mejorar los jardines, pero **en ningún caso eliminar o dañar alguno de los 414 árboles** actualmente existentes. [...]"

S25: "Importantísimo el detalle final de zonas verdes y arbolado **respeto máximo de las superficies verdes actuales**, la utilización de arbustos, césped, flores, no a una plaza dura de cemento y enlosada, con árboles encerrados en sus alcorques. Es necesaria la conexión de los ejemplares a través de parterres, praderas o plantaciones arbustivas y sobretodo: debate y más debate entre profesionales cualificados y el colegio de arquitectos de Madrid. Aprovechen la oportunidad."

S30: "[...] Considero que un tratamiento como el presente demuestra muy **poco respeto por el patrimonio vegetal vivo**, y una escasa cultura y sensibilidad medioambientales, algo totalmente impropio de una ciudad como Madrid. [...]"

S31: "[...] En lo que respecta a la plaza en sí, me **parece totalmente desacertado la tala o traslado de la cantidad de árboles que proponéis**. Uno de los valores actuales de Plaza de España es su arboleda. Eliminarla sería literalmente destrozar la Plaza. Lo único que hay que hacer es hacer una poda de ramas más controlada para reducir su altura y su crecimiento descontrolado que, en mi opinión, tienen ahora mismo los árboles. Los jardines deberían adornarse con mucho gusto, con plantas que diesen flor, elegantes y que fuese un jardín muy cuidado. [...]"

***Comentario.** Una preocupación expresada en varias opiniones es la afección que sobre los ejemplares arbóreos pueda provocar la remodelación de la plaza, tanto por la ejecución de los túneles como por la implantación de los usos que finalmente se determinen en superficie.*

- **S11:** "[...] Veo también con sorpresa en la sección B-B' que se reserva una **franja peatonal en un paso subterráneo de la calle Bailén** compartido con carriles para vehículos y uno para buses, por sentido de circulación. Más o menos parecido al paso existente actualmente, el cual estarán de acuerdo conmigo en que es bastante hostil (sucio, sórdido, ruidosos) para el peatón. [...]"

S57: "[...] Ampliación de la acera contigua a los edificios de viviendas de la cuesta de San Vicente y de la calle Irún, mejorando el acceso a la calle Ferraz para los peatones y las personas con dificultades en su movilidad, mediante ascensores y escaleras mecánicas.

Uso de escaleras mecánicas y ascensores también en otros puntos, permitiendo salvar los grandes desniveles que se encuentran en la zona de Cuesta de San Vicente en el acceso a los Jardines de Sabatini [...]"

S72 y S73: "[...] Instalación de un ascensor de acceso entre las dos zonas: Para facilitar el acceso de personas de reducida movilidad y resto de peatones, tanto vecinos como turistas, que vengan desde el Paseo de la Florida y/o de la Cuesta de San Vicente hacia la Plaza de España, Gran Vía, la plaza de Oriente y el Palacio Real se debería instalar al menos un ascensor a la altura del comienzo de la Cuesta de San Vicente que permita subir a los turistas y peatones a la nueva zona peatonal del eje Bailen, Ferraz, Plaza de España evitando el enorme tramo de escaleras previsto actualmente y/o la empinada cuesta dentro de un túnel con el enorme tráfico que va a acarrear al unir Ferraz a Bailen. Esto mejorará considerablemente la accesibilidad de toda la zona de la cuesta de San Vicente y Paseo de la Florida con el nuevo paseo peatonal [...]"

Comentario. El mantenimiento del tránsito peatonal bajo la estructura de la intersección Bailén-Cuesta de San Vicente viene motivado por la dificultad de dar continuidad peatonal desde la propia Cuesta de San Vicente. El resto de movimientos podrán resolverse, efectivamente, por encima, por donde puede darse continuidad a las aceras; sin embargo, la conexión con Cuesta de San Vicente sin paso bajo la estructura no es posible sin remodelaciones profundas o la incorporación de elementos mecánicos.

- **S22:** "[...] ¿Qué pasará en la Plaza de España, si se soterra todo el tráfico? ¿Cómo se abastecerán los bares, restaurantes, y nuevos hoteles VIP que se piensan establecer allí? ¿Cómo podrán llegar los turistas a los hoteles, si no tienen calles de acceso? ¿Tendrán que arrastrar las maletas centenares de metros, desde la calle más próxima?"

Estas son algunas de las necesidades que el proyecto de renovación tiene que dar solución.

Obsérvese que en la Plaza de Oriente los servicios no constituían un problema, ya que el Palacio Real no requiere grandes servicios y dispone de una amplia zona de aparcamiento, en el espacio que hay entre el palacio y los jardines de Sabatini. Por otra parte, el Teatro Real, que sí que requiere un aparcamiento, lo tiene en la misma plaza.

Pero la situación de la Plaza de España es muy diferente, tiene que ser una zona con hoteles, restaurantes, bares y oficinas. [...]"

S55: "[...] La Plaza Emilio Jimenez Millás es un apéndice de la plaza de España y consta solo de un edificio (núm. 2) que tiene entrada única y exclusivamente a través de una pequeña calle sin nombre. Por esta razón es fácil que pase desapercibido este espacio a la hora de acometer actuaciones en la zona. Esperemos que se contemple el tráfico hacia la plaza a efectos de **carga y descarga y urgencias**, así como su urbanización acorde con la efectuada en plaza España [...]"

Comentario. Efectivamente, en fases posteriores de estudio y desarrollo de la actuación, el tránsito y operación de los vehículos de carga y descarga en todo el entorno debe ser objeto de análisis minucioso. A tener en cuenta en fases posteriores del proceso.

3.-CONCLUSIONES

El proceso de consulta pública ha resultado fructífero desde el punto de vista técnico. Las observaciones y sugerencias mencionan aspectos de indudable interés, concretándose en algunos casos en propuestas a considerar en próximas fases de desarrollo.

Se citan a continuación los conceptos más destacados, por su trascendencia técnica o por su peso en los resultados de la consulta:

- Las referencias a la situación actual son negativas de forma generalizada.
- Se han identificado 13 (22,8%) referencias en las que se plantea un enfoque "conservador" para el tratamiento de la Plaza. Se trataría de limitar las actuaciones de reforma, conservando los valores positivos (arbolado, monumento, amplitud) y tratando adecuadamente los negativos, que se relacionan en su gran mayoría con el mantenimiento y vigilancia de estos espacios.

En definitiva, en estas opiniones se estima que el estado actual de degradación de la plaza no está relacionado con las infraestructuras ni la configuración urbana, sino con su mantenimiento y su nivel de equipamiento.

- Es relevante la preocupación por el impacto que estas actuaciones pudieran provocar sobre la vegetación arbórea de la Plaza. Este aspecto se cita en el 12,6% de las opiniones
- Numerosas sugerencias llaman la atención sobre la oportunidad de aprovechar esta iniciativa para mejorar espacios cercanos a Plaza de España (ampliación de aceras, peatonalización), que han quedado fuera del ámbito de estudio objeto de la Propuesta Inicial, o bien se han tratado en dicha propuesta como elementos ligados a la reforma de la plaza:
 - Entorno de la Plaza de Oriente.
 - Plaza de Emilio Jiménez Millás
 - Cuesta de San Vicente

- Calle Irún
 - Entorno del Museo Cerralbo
 - Plaza de los Cubos
 - Entorno del Centro Cultural Conde Duque
 - Calle Juan Álvarez Mendizábal
- En relación con la solución propuesta para la adecuación de la intersección entre las calles Cuesta de San Vicente y Bailén, se identifican dos tendencias contrapuestas:
 - Favorable. Se sugiere en varios comentarios la prolongación de los soterramientos, soluciones que no son técnicamente viables por la propia geometría de las zonas de conexión (encuentro de Gran Vía con Plaza de España), por funcionalidad del sistema viario (prolongación en calle Ferraz, impide varios movimientos), o por la propia magnitud de las actuaciones (prolongación del túnel en Cuesta de San Vicente).
 - Desfavorable. En diversos comentarios se propone la eliminación de la estructura. Esta opción es inviable sin incorporar un paso subterráneo, como se hace en la Propuesta Inicial, y aún así no daría solución a la conectividad peatonal en este nudo.
 - Se reclama la disposición de plazas de aparcamiento para residentes en el nuevo parking subterráneo (5 referencias). También se sugieren alternativas para la gestión de la concesión al objeto de que el parking pueda tener carácter disuasorio en determinados tramos horarios.
 - Hasta 8 de las alegaciones se manifiestan contrarias al soterramiento del tráfico. Se argumenta que la ganancia en habitabilidad y espacio peatonal en superficie no es de suficiente entidad, mientras que las condiciones para el tráfico rodado mejoran
 - Se menciona en algún caso la ocasión que esta reforma representa para potenciar el transporte en bicicleta. Se trata de mejorar la conectividad transversal: Plaza de España-Príncipe Pío-Madrid Río-Casa de Campo.

Las condiciones del tráfico en Cuesta de San Vicente dificultan su uso como eje ciclista, puesto que se requeriría eliminar carriles o disminuir aceras; la apertura del corredor peatonal Plaza de España-Jardines de Sabatini-Madrid Río puede dar lugar a iniciativas en este sentido.

- Diversas sugerencias mencionan opciones de solución que ya fueron planteadas en los estudios previos realizados por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid, y descartadas por cuestiones técnicas de diversa índole:

- Construcción de un intercambiador de transportes bajo la plaza.

Esta infraestructura quedó descartada debido a su difícil encaje (la estación de autobuses ocupa el espacio correspondiente a tres niveles de parking), a la disposición de las líneas de autobús, cuyas paradas en Plaza de España no son de tipo terminal, y al desmesurado coste que todo ello implicaría.

- Soterramiento de las circulaciones mediante un anillo similar al existente en Azca.

La disposición de un anillo subterráneo que pueda dar solución a todos los movimientos actualmente habilitados choca con dificultades geométricas decisivas, dadas la pendiente de la plaza y de las calles con las que conecta, y la presencia de la estación y el andén de la línea 3 de Metro.

- Implantación de una glorieta en la zona actualmente ocupada por la fuente, con ramales subterráneos.

Esta solución quedó descartada por considerar que, lejos de mejorar e incrementar el espacio disponible para el peatón, añade elementos de la red viaria en zonas ya peatonalizadas.

- Localización del acceso a los túneles situado frente al Edificio Madrid.

Se han estudiado diversas opciones para la localización de este acceso, quedando finalmente emplazado en el único lugar donde es geométricamente viable. Su ubicación en la calle Princesa no es posible debido a la presencia del túnel de la línea 3 de Metro, que constituye una barrera para el paso subterráneo desde dicha calle.

- En cuanto a los usos, la situación actual relativa al mercadillo únicamente cosecha opiniones negativas. En algún comentario se duda de la viabilidad económica del desarrollo comercial futuro en la plaza, a la vista de la cercanía de otros espacios comerciales, y también se cuestiona la idoneidad del centro cultural, dado que también hay elementos próximos que se estiman infrutilizados (Centro Conde Duque).

Las propuestas relacionadas con los usos que pueden desarrollarse en el interior de la plaza son variadas:

- Pista de patinaje de hielo

- Terrazas y quioscos
 - Parques infantiles
 - Área verde, donde se puedan acoger acontecimientos públicos (incluso acampada)
 - Soporte para manifestaciones culturales (auditorio, plaza de lectura)
- Se considera que ciertas propuestas concretas son de gran interés para su consideración en próximas etapas de desarrollo:
 - Análisis del tráfico y las operaciones de carga y descarga, tanto en la propia plaza como en las calles de su entorno inmediato.
 - Análisis de la gestión de los residuos generados tanto por los usos que finalmente se establezcan en la plaza como por los nuevos usos en los edificios aledaños. Posibilidad de instalación de contenedores soterrados.
 - Integración de los espacios peatonales aledaños al edificio situado en el nº 8 de Plaza de España, Real Compañía Asturiana de Minas, en la estructura sobre la intersección Bailén-Cuesta de San Vicente. La propuesta aportada por la compañía propietaria posibilita la conexión peatonal por encima de dicha estructura.
 - Integración de las aceras perimetrales en la propia plaza.
 - Adecuación de la Plaza Emilio Jiménez Millás, de forma que se recupere el espacio central de la glorieta para el peatón.
 - Resolución de la conectividad peatonal en la intersección de los ejes Ferraz-Bailén y Cuesta de San Vicente sobre rasante, eliminando las aceras y los pasos de peatones de la glorieta soterrada. Para ello serían necesarios medios de elevación mecánicos en Cuesta de San Vicente.
 - En próximas fases de estudio, en las que se dispondrá de mayor nivel de detalle sobre la topografía actual, habrá de acometerse un estudio detallado de la cota más adecuada para cada uno de los niveles.
 - Túnel de conexión entre el nuevo parking bajo Plaza de España (zona de ampliación) y un posible parking bajo el edificio situado en el nº 8. Tendría una longitud de unos 55 m y su desarrollo longitudinal debe salvar el cruce con el túnel previsto en Cuesta de San Vicente y las

galerías de servicios existentes bajo acera y calzada. Es, por tanto, del mayor interés su estudio detallado en próximas fases.

- Optimización de las soluciones localizadas en la intersección Plaza de España-Princesa, frente a la entrada del Edificio Madrid, al objeto de mejorar en la medida de lo posible la habitabilidad de estos espacios.
- Estudio pormenorizado del nudo de conexión de Plaza de España, calle Bailén y calle Irún, y análisis de alternativas viables a la situación actual.