

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.

ANTEPROYECTO DE TRANSFORMACION
ACONDICIONAMIENTO Y AMBIENTACION
DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CON
PEATONALIZACION DE LA CALLE DE
PRECIADOS Y TRATAMIENTO DE LA
PLAZA DEL CALLAO.

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.

EQUIPO REDACTOR:

DIRECCION:

Fernando de Terán Troyano Dr. Arquitecto

Juan A. Santamera Sánchez Dr. Ingeniero de Caminos y Economista

EQUIPO TECNICO:

Juan Iriarte Ormazábal Arquitecto

Virginio E. Moreno Bueno Ingeniero de Caminos

Jesús Gómez Viñas Ingeniero de Caminos

Federico Palacios Estudiante de Arquitectura

José Sánchez Castillo Delineación

Juan Carlos Alvarez Expósito Delineación

INDICE

MEMORIA

- 1.- Objeto.
- 2.- Antecedentes.
- 3.- Situación actual.
- 4.- Propuesta.
 - 4.1.- El aparcamiento.
 - 4.2.- Reordenación de circulaciones.
 - 4.3.- Peatonalización de la Calle de Preciados.
 - 4.4.- Tratamiento ambiental del conjunto Santo Domingo - Preciados - Callao.
 - 4.4.1.- La Plaza de Santo Domingo.
 - 4.4.2.- La Calle de Preciados.
 - 4.4.3.- La Plaza del Callao.

AVANCE DE PRESUPUESTO.

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.

ANTEPROYECTO DE TRANSFORMACION
ACONDICIONAMIENTO Y AMBIENTACION
DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CON
PEATONALIZACION DE LA CALLE DE
PRECIADOS Y TRATAMIENTO DE LA
PLAZA DEL CALLAO.

1.- MEMORIA

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.

MEMORIA

1.- Objeto

Se ha encargado, por la Oficina Municipal del Plan del Ayuntamiento de Madrid, un estudio sobre la reforma de la plaza de Santo Domingo, con supresión de la parte exterior del aparcamiento existente en ella, peatonalización del tramo de la calle de Preciados que va desde la Plaza de Santo Domingo hasta la de Callao, y estudio de las repercusiones en esta última, de dicha peatonalización. Ello comporta el estudio de un nuevo aparcamiento totalmente subterráneo, el acondicionamiento superficial (con adecuado tratamiento ambiental) de la plaza resultante, que enlace con el tramo de Preciados que se va a peatonalizar, y la reordenación de la circulación (tanto de automóviles, como de las seis líneas de autobuses que quedan afectadas).

2.- Antecedentes.

En el siglo XII, Madrid contaba con dos murallas. La primera encerraba a la almudaina o ciudad árabe inicial. La segunda había sido construida, ya después de la conquista cristiana, para proteger a los primeros arrabales, que en gran parte eran también de origen árabe. Fuera estaban empezando a crecer nuevos núcleos en torno a monasterios y conventos. Entre ellos, a partir de 1217, empieza a formarse una pequeña Puebla, alrededor del convento de dominicos, fundado en esa fecha por Santo Domingo de Guzmán.

El rápido auge del convento, con sucesivas edificaciones alrededor de la primera, que pronto la recubrieron, lo convirtieron en lugar religioso de primera importancia, dando su nombre a la plaza que se había formado delante, y a todo el núcleo de edificaciones próximo que, andando el tiempo, fué el barrio de Santo Domingo de Madrid.

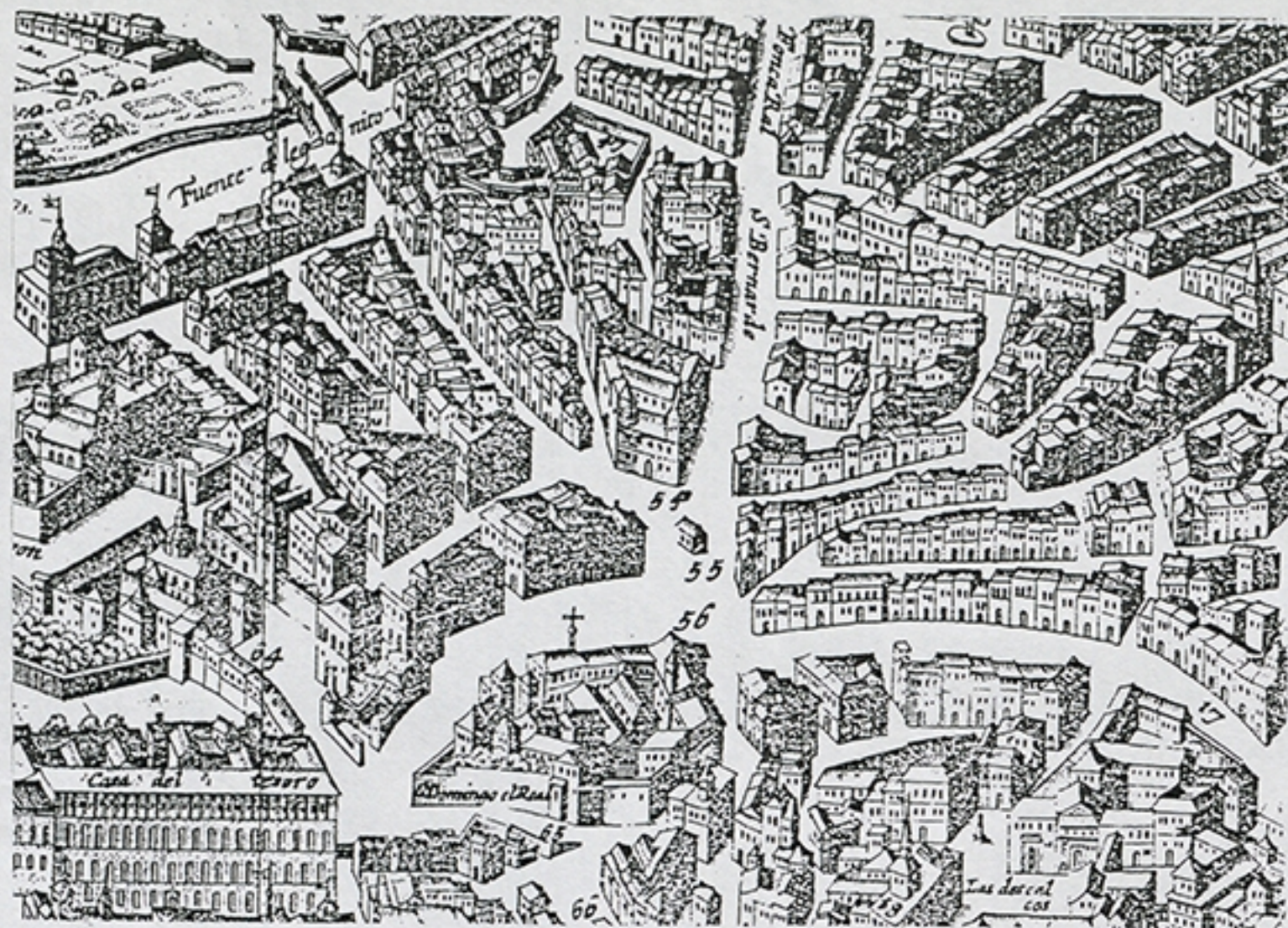
Como puede verse en los planos antiguos, la plaza constaba de dos espacios: uno estrecho y largo frente al convento, y otro, en forma de vértice, donde convergían varios caminos, que habían ido surgiendo para ligar este núcleo con los otros.

El convento fue derribado, en los primeros meses de gobierno de la 1ª República, después de triunfar la revolución de 1869, y sólo a partir de entonces la plaza empezó a adquirir forma más proporcionada, acercándose a la rectangular que tuvo ya definitivamente en este siglo. En su centro hubo un jardincillo, desde mediados del siglo XIX, curiosamente adaptado en su forma, a la forma inicial de la plaza.

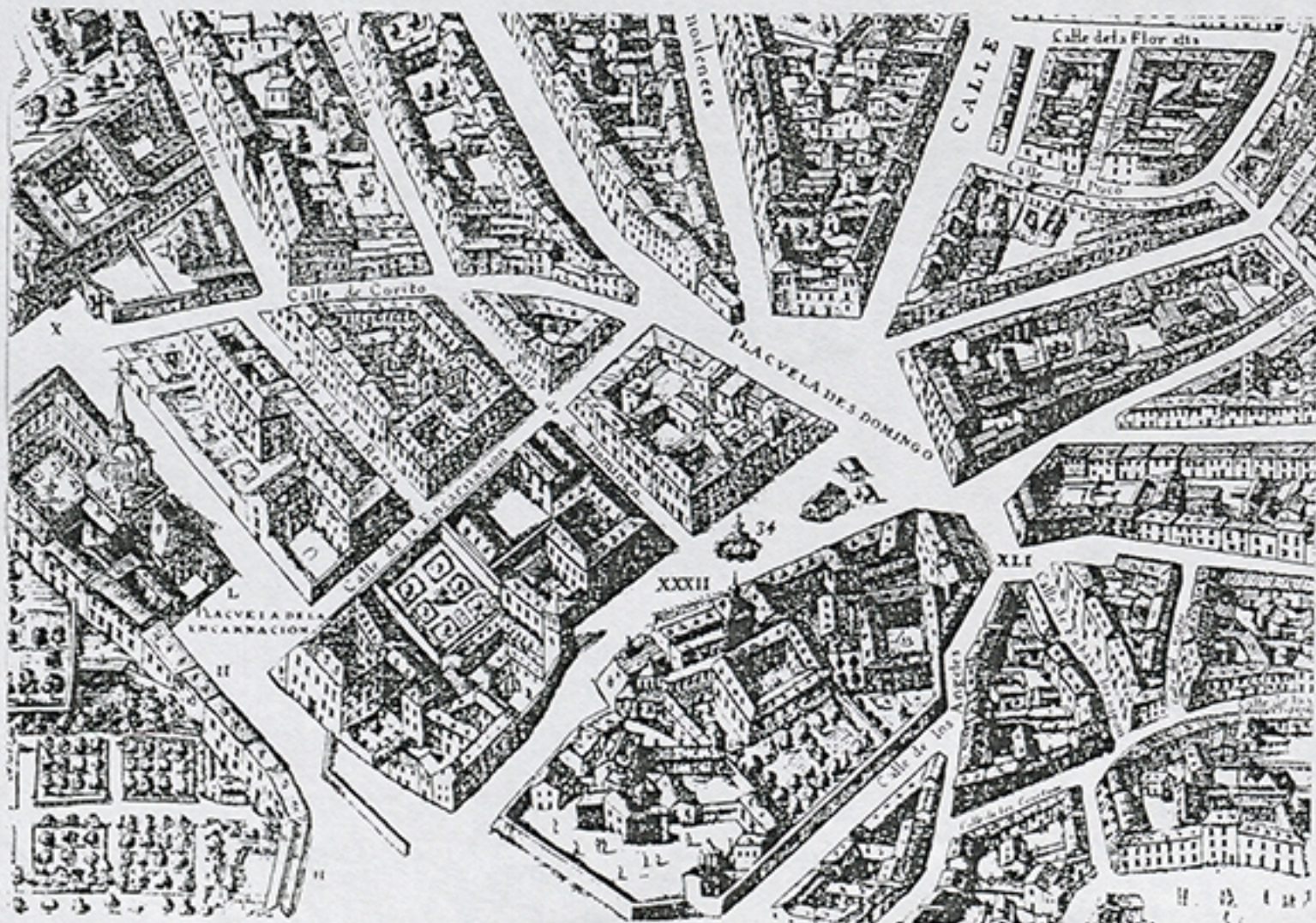
En los años 60, el jardincillo fue suprimido para construir bajo él y sobre él uno de los primeros aparcamientos públicos de Madrid.

3.- Situación actual.

Actualmente la plaza casi no existe, ocupada en una gran parte por el aparcamiento (que emerge una planta por la parte más alta de la plaza y tres por la más baja) y en el resto por la circulación de automóviles y autobuses (y por su organización mediante isletas direccionales). No obstante, se advierte una clara tendencia a usar las anchas aceras del lado N E, como lugar de existencia. En ellas se sitúan (en buen tiempo) terrazas de café, animadas y concurridas.



Plano de Marcelli, 1623



Plano de Teixeira, 1656

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.

El tráfico es intenso, bien regulado por semáforos, a pesar de lo cual se producen momentos de atasco, debidos principalmente a la escasa sección de la cuesta de Santo Domingo, que recoge una gran cantidad de coches procedentes de la Gran Vía, a través de las calles de San Bernardo y Jacometrezo. Se da la circunstancia de que, una vez fuera de la plaza, la anchura de la cuesta de Santo Domingo es mayor. Es decir, que cuando se construyó el aparcamiento, se hizo sin respetar dicha anchura, produciendo el estrangulamiento que, en gran medida es responsable del atasco que intermitentemente se produce en la plaza. (Ver plano nº 1).

Por la plaza transitan los autobuses de las líneas 133 y 147, que se dirigen desde la calle de San Bernardo a la de Preciados, donde tienen sus puntos de final y principio de trayecto. A partir de allí se dirigen a la Gran Vía a través de la plaza de Callao, la cual recibe también otras cuatro líneas de autobuses, las 44, 75, 146 y 148, que tienen allí sus principios y fines de trayecto, procedentes directamente de la Gran Vía. (Ver plano nº 2).

Dos líneas del Metro discurren por el subsuelo de la plaza. Son las líneas 2 (Ventas-Cuatro Caminos) y 5 (Canillejas-Aluche).

La información obtenida directamente de la División de Proyectos del Metro de Madrid, sitúa las profundidades a las que se encuentran las bóvedas de los correspondientes túneles, de modo que la primera queda sólo a 8 m. de profundidad en algún punto (respecto al nivel del suelo), y la segunda a 14 m. en el punto más alto (Ver plano nº 3). Estos son datos fundamentales a tener en cuenta en relación con la posibilidad de profundizar el actual aparcamiento, ya que la intención municipal es hacerlo desaparecer superficialmente, pero mantener, al menos, el número de plazas actual.

Respecto a las redes municipales de alcantarillado, ha sido imposible obtener información alguna del correspondiente servicio del Ayuntamiento, que se ha negado a facilitarla, a pesar de haberse solicitado en la forma reglamentaria.

Finalmente, por lo que se refiere a las redes de agua, electricidad y gas, se ha podido constatar que su desvío no plantearía ningún problema grave.

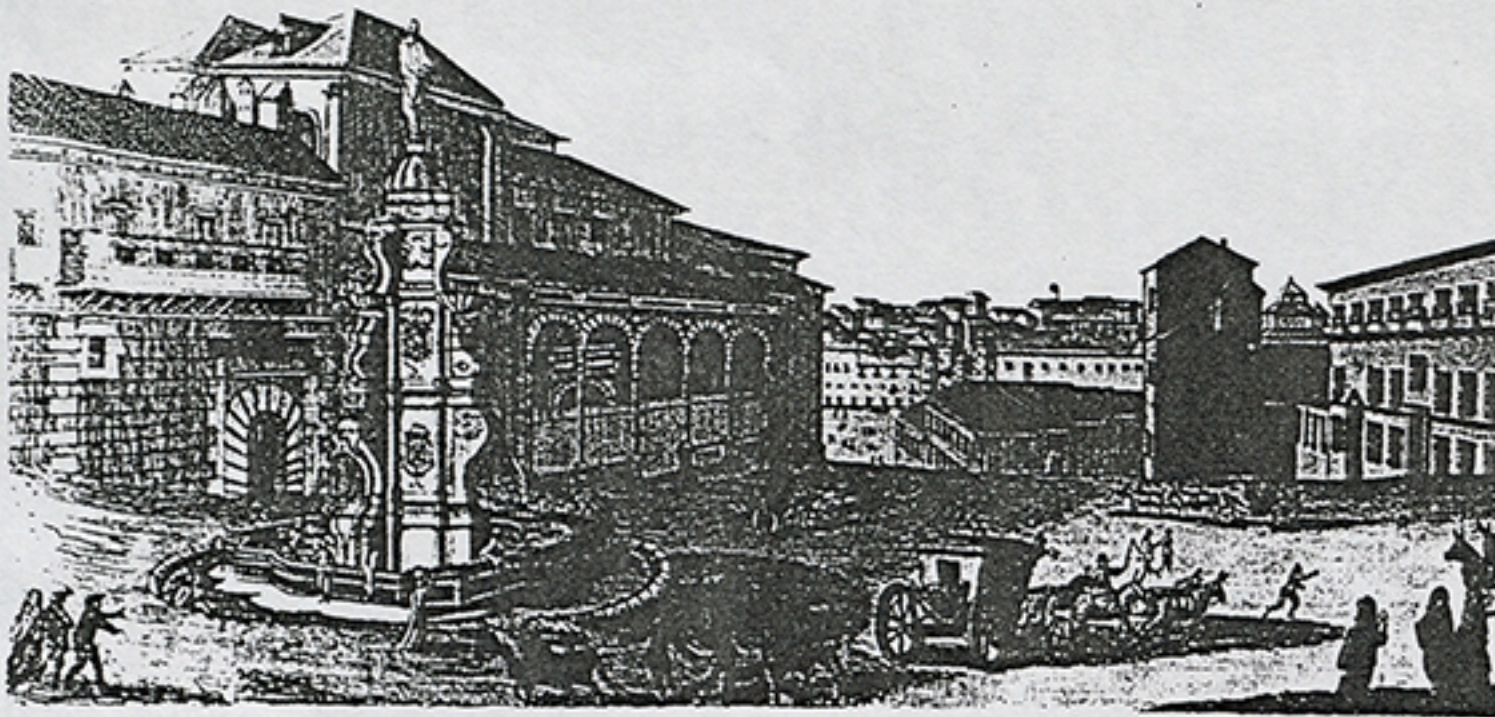
Actualmente existen, en proximidad al área estudiada, varias calles peatonales, que confluyen en la plaza de Callao, uniendo esta con la Puerta del Sol. (Ver plano nº 4). Todo ello forma el conjunto peatonal más extenso de Madrid, que, de todos modos, es muy inferior a los existentes en muchas ciudades europeas y americanas, en las que estos espacios peatonales han dado un excelente resultado social, una vez vencidas las reticencias del comercio (regulación de horarios de transporte de servicio) y conseguida (vigilancia policial) la seguridad y la limpieza.

4.- Propuesta

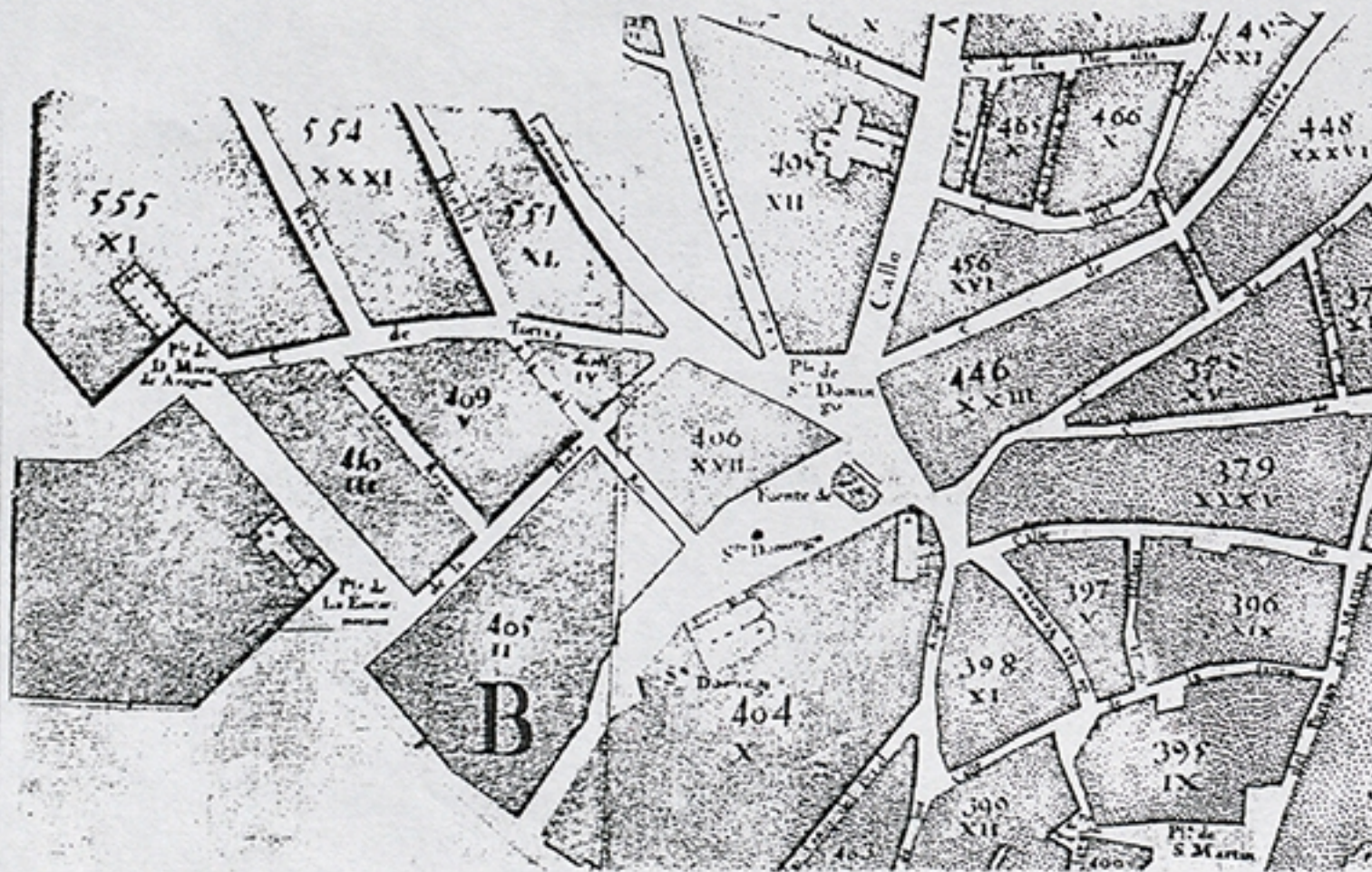
Dados estos antecedentes y contando con todos estos datos, se puede considerar que la idea municipal objeto de este estudio no es sólo deseable, sino perfectamente viable, como se ve en la propuesta que se formula a continuación.

4.1.- El aparcamiento.

La supresión de la parte emergente del aparcamiento, conservando el número actual de plazas, obliga a la demolición casi



La Plaza de Santo Domingo según un grabado del S. XVIII



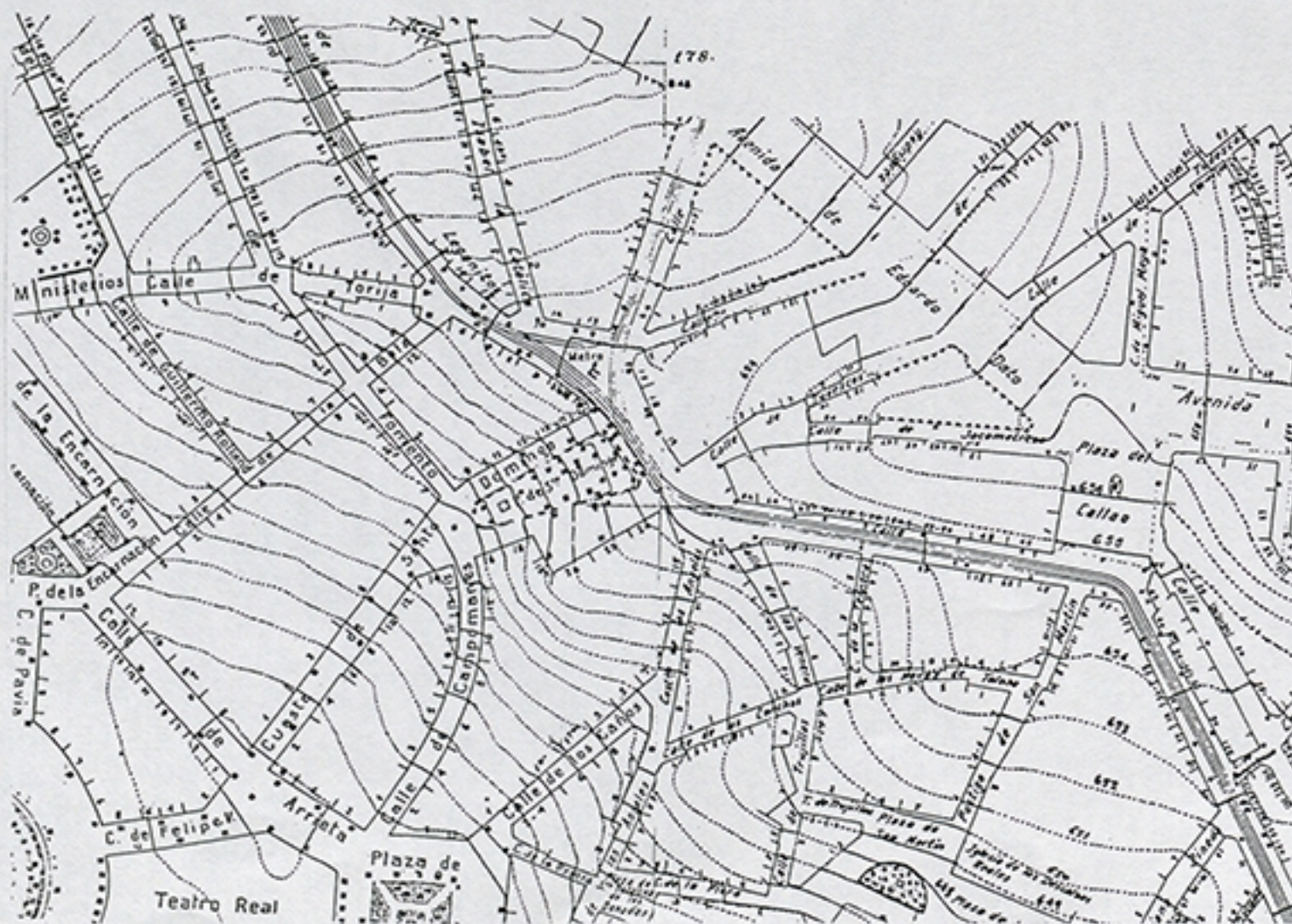
Espinosa de los Monteros, 1769

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.



Topografía Catastral. Provincia Madrid
Oficina de Estadística, 1870.
1/2000



Información sobre la Ciudad
Ayuntamiento
1929

completa del actual, para proceder a aumentar el número de plantas hacia abajo, ampliar la superficie de las mismas y establecer un nuevo sistema de accesos desde la plaza.

El aumento de plantas hacia abajo está limitado por la existencia de dos líneas de metro que discurren justamente por debajo del aparcamiento. El estudio de cotas lleva a la conclusión de que se puede profundizar la construcción de nuevas plantas.

Pero es preciso, además, ampliar la superficie de las plantas, para alcanzar la capacidad actual de 598 plazas.

Con la solución propuesta, no sólo se cumple el objetivo de eliminar la parte emergente, sino que se mejora notablemente la regularidad y funcionalidad del aparcamiento, llegando a un total de 681 plazas, con cinco plantas, siendo posible añadir 114 plazas, en caso de construir una planta más en profundidad, ya que la distancia al Metro lo permite.

En efecto, en la zona de la interestación Opera - Santo Domingo, de la Línea 2, los perfiles longitudinales con que nos encontramos, que podrían ser problemáticos, son los P.K.4 + 659,4 (perfil 209) al P.K.4 + 790,3 (perfil 216). Por ello, para evitar pasar demasiado cerca, el diseño del aparcamiento propuesto se acomoda formal y dimensionalmente. La proximidad a la Estación de Santo Domingo, P.K.4 + 826,0 (perfil longitudinal 219) al P.K.4 + 887,5 (perfil 221), con una salida de dicha Estación a la Plaza de Santo Domingo, también lo aconseja.

La otra Línea del Metro, que discurre bajo la Plaza, la Línea 5, tiene su interestación (túnel Callao - Gran Vía) con unos perfiles suficientemente profundos como para que no planteen problemas. Los P.K. que pudieran ser motivo de análisis, son los que van del P.K.10 + 084,3 (perfil 1506) al P.K.10 + 174,5 (perfil 1509).

Se puede comprobar que la distancia desde el nivel del suelo, a la parte más alta del cilindro exterior que forma el túnel, sobrepasa los 14 m. en el perfil que se encuentra a menor distancia (P.K.10 + 174,5) por lo que esta línea, en ese punto, no es motivo de preocupación. El resto va más profundo. En el P.K.10 + 144,6 (perfil 1508) va a 15,32 m. de profundidad, por lo que en esa zona se pueden bajar las 5 plantas propuestas, y, con las debidas precauciones, se puede incluso, bajar una planta más.

En cuanto al acceso, el sistema de rampas propuesto evita la aparición en superficie de cualquier estructura emergente.

El resultado, superficialmente, es la desaparición del volumen exterior actual del aparcamiento y la aparición de una plaza rectangular configurada de acuerdo con la forma de la edificación envolvente, conservándose en líneas generales la organización de la circulación, como más tarde se dirá, y por lo tanto, subsisten las tres isletas direccionales actuales, ligeramente reformadas.

4.2.- Reordenación de circulaciones.

La propuesta fundamental es desviar el tráfico actual que discurre por Preciados en dirección a Callao (coches y autobuses), por la calle de Jacometrezo, que tiene anchura suficiente para conservar además su circulación actual. Por lo tanto, los autobuses 133 y 147 que llegan por la calle de San Bernardo, en vez de dirigirse a Callao por Preciados, doblarían en Santo Domingo para entrar en Jacometrezo, donde tendrían sus paradas.

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.



De las otras cuatro líneas que llegan a Callao por la Gran Vía, la 148 se desviaría al llegar a San Bernardo, para seguir el mismo itinerario que la 133 y 147, con parada final (e inicial) de trayecto en la calle de Jacometrezo. Las otras tres líneas, 44, 75 y 146 seguirían teniendo el recorrido actual y sus paradas finales e iniciales en la plaza del Callao, como ahora.

Jacometrezo conservaría su actual circulación de coches, de Callao a Santo Domingo, pero añadiría la posibilidad de recoger la correspondiente al sentido contrario, que sería la que actualmente va por Preciados.

Una mejora importante que supone la nueva organización, es el ensanchamiento de la cuesta de Santo Domingo, actualmente siempre congestionada a su paso junto al aparcamiento, para tomar el ancho del tramo inferior.

La calle de las Veneras, por su forma de salir a Santo Domingo, demasiado próxima a Preciados, sería deseable que pudiera ser peatonalizada también, como lo están actualmente las calle adyacentes de Navas de Tolosa, Ternera y Postigo de San Martín. En caso de no considerarlo adecuado, para no eliminar en ella la llegada de coches, debería invertirse su actual sentido, para evitar conflictos en su desembocadura en la plaza. Su escasa capacidad reduce al mínimo la importancia de su funcionalidad. Ver planos nº 6, 7 y 8.

4.3.- Peatonalización de la calle de Preciados.

Este objetivo ambiental, que prolongaría un itinerario peatonal continuo desde la Puerta del Sol hasta la Plaza de Santo Domingo, pasando por la de Callao, supone la desviación de la circulación actual, tanto de coches como de autobuses (son dos líneas, la 133 y 147 las que pasan actualmente por allí) así como la eliminación de las correspondientes paradas de principio y fin de trayecto.

Un objetivo formal, estructurante, ordenador y ambiental deseable, llevaría a tratar la calle acentuando la continuidad visual entre Callao y Santo Domingo, aprovechando la perfecta rectitud de la calle y situando un hito en cada extremo, con remodelación de la parte sur de Callao.

Ver planos nº 9, 11 y 12.

4.4.- Tratamiento ambiental del conjunto Sto. Domingo-Preciados-Callao

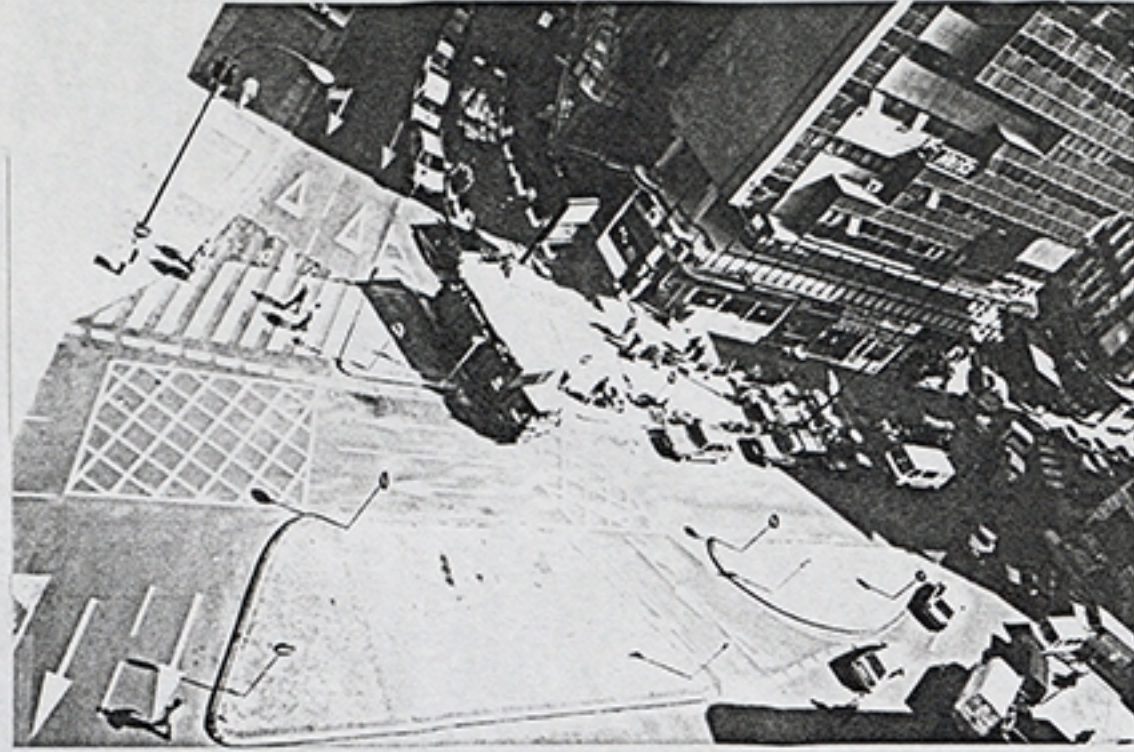
Objetivo fundamental, motor de toda la operación, es conseguir una mejora sustancial de la calidad ambiental de este fragmento del centro de Madrid. Simplemente la supresión del aparcamiento actual y la peatonalización de Preciados, suponen ya una aportación importante en esa dirección, pero es preciso prever bien la terminación de la operación, con un tratamiento ambiental adecuado y embellecedor. Por eso se considera fundamental entrar en este Anteproyecto, en una especificación bastante precisa de materiales de pavimentación y en el diseño de esbozos para elementos singulares monumentales y decorativos, que forman parte de la organización general.



El aparcamiento

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.



Plaza de Santo Domingo



Calle de Jacometrezo

4.4.1.- La Plaza de Santo Domingo

Conservándose las amplias aceras actualmente existentes en el lado N E de la plaza, aprovechadas ya con instalación de terrazas de Cafeterías durante el buen tiempo, se dedica esa parte N E de la plaza, a organizar los flujos de circulaciones y los accesos al aparcamiento, con las correspondientes isletas direccionales, que irían superficialmente tratadas con jardinería.

La parte S O de la plaza se trata como una isla peatonal rectangular, resolviéndose su pendiente a través de terrazas horizontales, jardines y escaleras que las unen. Perimetralmente una acera tradicional acompañará en su pendiente a las calzadas de circulación que la bordean.

En la parte más baja, el cruce con las calles de Campomanes y Fomento, se prevé una nueva isleta para organizar una circulación giratoria a su alrededor que facilitará el acceso y salida al aparcamiento, desde ese punto.

La parte superior de dicha isla rectangular deberá estar pavimentada de modo muy noble y un tanto llamativo. Se sugiere, por ejemplo, grandes losas de granito gris, jugando con bandas de granito rojo y encuentros en granito negro. En su centro, aproximadamente, se prevé la colocación de una fuente monumental, cuya realización se haría como réplica de la que en su día existió en el mismo sitio, dedicada a Santo Domingo, de la que se conserva imagen (suficiente para permitir su reproducción) en grabados antiguos.

Por otra parte, como remate de la recta que, a través de Preciados, une con Callao, se propone un hito monumental, también en la misma isla rectangular, concebido como evocación de la larga existencia del Convento de Santo Domingo, situado allí mismo. En lugar bien visible, un rótulo grabado en la piedra de uno de los muros explicaría la intención evocadora:

AQUI ESTUVO
DURANTE MAS DE SEIS SIGLOS
EL CONVENTO DE SANTO DOMINGO
FUNDADO EN 1217
QUE DIO NOMBRE
A ESTA PLAZA DE MADRID.

El conjunto, a nivel de anteproyecto, se concibe como un juego de muros interrumpidos, de hormigón blanco, a los que se superpone una ligera arquería metálica de perfil laminado, que se sugiere pintada en tono rojizo. Todo ello sobre un cuadrado de mármol blanco y rodeado por un estanque que impediría el acceso.

Ver planos nº 14, 15 y 16.

Una banda de 4 m. de anchura, pavimentada muy especialmente de forma que resalte visualmente de modo muy claro (podría ser con adoquinado blanco) partiría desde ese monumento hacia Callao, a lo largo de la calle Preciados, con continuidad incluso al cruzar las calzadas de circulación rodada.

Ver planos nº 12 y 13.

ANTEPROYECTO DE ORDENACION DE LA PLAZA DE SANTO DOMINGO, CALLE PRECIADOS Y PLAZA DEL CALLAO

FERNANDO DE TERAN. ARQUITECTO. JUAN ANTONIO SANTAMERA. INGENIERO DE CAMINOS. C. G. S. URBANISMO E INGENIERIA.



Calle de Preciados



Plaza del Callao

4.4.2.- La Calle de Preciados

Esta banda recta, visualmente destacada por color y material, estaría acompañada en toda su longitud, por una sucesión de farolas (preferiblemente de diseño propio), separadas a distancia de 5 m. La calle conservaría, pero al mismo nivel que la banda central, sus dos aceras, y en el espacio intermedio habría rectángulos adoquinados, destinados especialmente a la instalación de terrazas de bares, alternando con pequeñas superficies pavimentadas con piedras de color, con bancos y con jardineras cuadradas. También se conservaría la fila de árboles existentes. En sus extremos se sitúan dos kioscos de prensa.

Ver plano nº 12.

4.4.3.- La Plaza del Callao

Salvo que se modificara sustancialmente todo el esquema de circulación de autobuses de la zona, cosa en la que este Anteproyecto no ha entrado, la Plaza del Callao va a permanecer como punto de llegada y partida de líneas de autobuses, pero aligerada de tráfico respecto a la situación actual, ya que se elimina una de las cuatro líneas de autobuses que actualmente la utilizan más el paso de las otras dos, que actualmente paran en la calle de Preciados, más toda la circulación de coches.

Esto permite reducir la superficie de rodadura y aumentar la peatonal, en la confluencia de los dos tramos de Preciados, que se convierte en un punto clave de la articulación del conjunto.

Por ello mismo parece muy conveniente enfatizar esa importancia (final de la perspectiva visual desde Santo Domingo a lo largo de Preciados, confluencia con el otro tramo de Preciados, peatonal desde la Puerta del Sol) con un hito monumental. Por otra parte, la propia Plaza, vista desde la Gran Vía, presenta una organización fuertemente axial, aconsejando la colocación de ese hito con arreglo a tal eje.

Ver plano nº 12.

Por otra parte, el carácter de la zona sugiere la posibilidad de un monumento de tipo más festivo y deseablemente sorprendente, lo cual ha llevado a proponer en este Anteproyecto, la idea de una gran pájaro, que sirve también de cubierta para una pista de baile, reuniones, representaciones, etc., construido con perfiles metálicos rectos, ya que sus superficies están compuestas por dos paraboloides hiperbólicos que se cortan. La terminación, que dejaría ver el entramado metálico, se pintaría en dorado.

Ver planos nº 19, 20 y 21.

Un juego de pavimentos de piedra de color, sobre superficies triangulares, daría más animación visual a la zona que, al quedar en la parte más baja de la plaza, puede ser dispuesta con unas gradas y bancos que formen escalonamiento con la otra parte más elevada de la Plaza. En ésta se propone conservar la fuente existente, ligeramente cambiada de sitio.

Ver plano nº 12.