



Paseo de la Castellana, 12. 28046 Madrid – ES
T + 34 91 435 22 00 (*214)
europan.esp@cscae.com
www.europan-esp.es
@europan_esp
Español, francés, inglés
10h00 a 14h00, de lunes a viernes

EUROPAN 17 / CIUDADES VIVAS 2

Programa de necesidades

Barcelona
Chiva
Eibar
Eivissa/Ibiza
Madrid
Nalón
El Prat de Llobregat
Torrelavega

EUROPAN 17 ESPAÑA, “CIUDADES VIVAS 2”

El objetivo de EUROPAN es incorporar en su Foro de debate europeo a los jóvenes profesionales vinculados al ámbito de los proyectos urbanos, paisajísticos y arquitectónicos, desarrollando y dando a conocer sus ideas en la escena europea e internacional.

EUROPAN también desea ayudar a las administraciones públicas y a los promotores que aportan emplazamientos al concurso a encontrar respuestas arquitectónicas y urbanas innovadoras. EUROPAN es un concurso de proyectos anónimo, público y abierto.

Con objeto de facilitar la contratación de las propuestas por parte de las Administraciones Públicas que participan en EUROPAN España, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana convoca el Concurso en España, estableciendo para ello sus Bases mediante un pliego que se ajusta al procedimiento del Concurso de Proyectos con Intervención de Jurado definido en los artículos 183 y siguientes de la LCSP. Se garantiza tanto el cumplimiento de las condiciones fijadas en el Reglamento de EUROPAN 17 como en la citada ley.

Por tanto, en el caso de concursar a través de EUROPAN España, es necesario tener conocimiento de las Bases del Concurso de Proyectos con Intervención de Jurado EUROPAN 17 publicadas en la Plataforma de Contratación del Estado.

COMITÉ EUROPAN 17/ESPAÑA

Presidencia

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Miembros Gestores

Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana / Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE)

Miembros Promotores

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno de las Islas Baleares / Ayuntamiento de Barcelona / Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Gobierno de Cantabria / INCASÓL / Ayuntamiento de Madrid / Dirección General de Innovación Ecológica en la Construcción, Generalitat Valenciana / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno Vasco

Miembros Asociados

Concellos de Muros de Nalón y de Soto del Barco / Ayuntamiento de Eivissa-Ibiza / Ayuntamiento de Torrelavega / Ayuntamiento del Prat de Llobregat / Ayuntamiento de Chiva / Ayuntamiento de Eibar / ADIF

SECRETARIADO EUROPAN España

Carmen Imbernón, Secretaria General

Begoña Fernández-Shaw, responsable de la gestión y el seguimiento de las realizaciones

JURADO DE EUROPAN ESPAÑA

Iñiqui Carnicero, presidente EUROPAN España

Iñaki Alday; www.aldajover.com

Zuhal Kol; <https://openact.eu/>

Lola Domenech; <https://www.loladomenech.com/es/>

Alexandre Thériot; <http://bruther.biz/>

Carolina González Vives <https://hidra.design/sostenibilidad/>

Marina Otero; <https://architect.com/marinaotero>

Anna Viader; <http://www.annaviader.com>

Bernd Vlay; <https://www.vlst.at/en/>

Suplentes: Lys Villalba <https://lysvillalba.net/> + Maé Durant Vidal. <https://pezestudio.org/>

PREMIOS

EUROPAN/España tiene prevista la posibilidad de conceder 8 primeros premios y 8 segundos premios, además de las menciones especiales que el jurado considere. Los equipos merecedores del primer premio reciben la cantidad de 12.000,00 €, los segundos premios, 6.000,00 € (Tasas incluidas).

En España, los premios EUROPAN están exentos de retención fiscal de acuerdo con la RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2006 del Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se concede la exención prevista en el artículo 7.1) del Real Decreto Legislativo 3/2004, de 5 de marzo.

DATOS ESPECÍFICOS DEL EMPLAZAMIENTO A CONCURSO

Representante del emplazamiento

Gobierno de Cantabria y Ayuntamiento de Torrelavega.

Agentes involucrados

Gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Torrelavega, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Perfil del representante del equipo

Arquitecto/a, urbanista

Comunicación

La Convocatoria y los Resultados de EUROPAN 17/España se publican en la Plataforma de Contratación del Estado, el B.O.E. y en un periódico de gran tirada nacional. Igualmente, los resultados se divulgan a través de los Colegios de Arquitectos de España y los medios especializados.

Los resultados de EUROPAN/España son expuestos y publicados en un catálogo que recoge los proyectos premiados y mencionados por el Jurado. La exposición de los resultados nacionales tiene carácter itinerante.

Los equipos premiados son invitados a participar en actos de presentación de sus propuestas y en debates tanto a escala nacional como internacional.

Primera reunión del Jurado

En la primera reunión del jurado, los responsables de los emplazamientos participan con voz y voto para preseleccionar el 20% de los proyectos entregados.

Fallo del Jurado

Tras dos días de análisis conjunto de los proyectos preseleccionados entre los responsables de los emplazamientos y los miembros del jurado, estos últimos dictan el fallo del concurso en solitario. Los premios se otorgan en función de la calidad de los proyectos y no persiguiendo un reparto igualitario por emplazamientos. El jurado es soberano en su decisión.

Procedimiento previsto tras el fallo del jurado

Inmediatamente tras el fallo del jurado, los equipos premiados en EUROPAN España son invitados a presentar sus proyectos a los responsables de los emplazamientos. A continuación, se produce una primera mesa de debate en la que participan los miembros del jurado.

Procedimiento previsto para el encargo derivado del fallo del jurado:

Se reconoce a los miembros promotores de los emplazamientos, a los miembros asociados o a las entidades en quien éstos deleguen (Entidades Locales, Comunidades Autónomas o en su caso, Entidades de Derecho Público) como órganos de contratación, para proceder en cada uno de los emplazamientos a adjudicar el contrato de servicios mediante un procedimiento negociado sin publicidad al ganador del concurso. En el caso de que haya premios ex-aequo, los equipos ganadores deberán ser invitados a participar en las negociaciones.

Encargo previsto como consecuencia del fallo del jurado:

Plan Especial de Reforma Interior



EUROPAN 17 / CIUDADES VIVAS 2

**TORRELAVEGA
ROMPER BARRERAS**



TORRELAVEGA. ROMPER BARRERAS

ÍNDICE

- 1. *Introducción y contexto* 5
- 2. *Encuadre urbanístico*..... 6
- 3. *Justificación del ámbito*..... 10
- 4. *Descripción del emplazamiento*..... 10
- 5. *Área de proyecto*. 11
- 6. *Área de reflexión*. 12
- 7. *Área de Influencia*..... 13
- 8. *planteamiento reflexivo*. 13
- 9. *Viabilidad urbanística*..... 15
- 10. *Los retos del concurso en la ciudad de Torrelavega*..... 18

TORRELAVEGA. ROMPER BARRERAS

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO

Romper barreras para permitir de nuevo articular, unir, sellar; la ciudad se compone de barrios y tejidos diversos que, a lo largo de su historia, experimentan cambios estructurales, modifican su posición con respecto al conjunto de la ciudad y, con ello, se producen cambios sustantivos en su funcionalidad. El proceso beneficia a algunos y perjudica a otros, este es el relato de un enclave bien situado en la ciudad de Torrelavega, junto a uno de los principales accesos a la ciudad que, sin embargo, adolece de un aislamiento forzado, encapsulado por el trazado del ferrocarril.

El emplazamiento elegido como ámbito de proyecto dentro del barrio del Cerezo y Antiguos Talleres Obregón se nos muestra con estos y otros atributos, con potenciales y déficits, esperando aletargado su renacer.



Ámbito elegido de intervención

Contexto territorial

La ciudad de Torrelavega se asentó en un cruce de caminos, tiene una localización estratégica junto a dos carreteras de gran importancia nacional: la Autovía del Cantábrico A-8 y la A-67 de acceso a la Meseta castellana. Es la segunda ciudad de mayor población de Cantabria, detrás de la capital, situada a sólo 27 km, con la que tiene una excelente comunicación a través de la A-67.

Es una ciudad media con grandes potencialidades; la Estrategia Territorial Europea apuesta por asignar un mayor protagonismo a este tipo de ciudades que centran la atención en las políticas locales de desarrollo territorial sostenible. En esta línea, Torrelavega cobra gran importancia como ciudad media, capaz de aglutinar calidad de vida con dotaciones y servicios adecuados y como referente y lugar de reclamo de un entorno más amplio que el territorio municipal, al constituir la cabecera de la Comarca del Besaya.

Esta circunstancia fortalece su vocación comercial y de ciudad de servicios, aunando otros valores como la disposición de suelo industrial, la cultura empresarial existente, la presencia del Campus Universitario y el potencial turístico que puede aprovechar los recursos ambientales y paisajísticos que existen en el municipio y en el conjunto de la comarca.

La zona de intervención elegida se encuentra tangente al río y al trazado de la Autovía del Cantábrico. Su ubicación en el norte de la ciudad, junto a una de las principales vías de comunicación nacionales, debería conferirle una excelente accesibilidad, al encontrarse físicamente tan próxima a la entrada norte desde Santander, uno de los principales accesos a la ciudad; sin embargo, esta zona se caracteriza por su aislamiento del resto, encerrada por el trazado de las vías del ferrocarril.

2. ENCUADRE URBANÍSTICO

Torrelavega y sus barrios, el aislamiento del barrio del Cerezo

Se propone intervenir en el barrio del Cerezo y Antiguos Talleres Obregón, con el fin de modificar las relaciones del barrio con la ciudad central, interviniendo en la zona de yuxtaposición de sus estructuras urbanas.

El área está situada al norte del Centro urbano, del que se encuentra aislado por las vías del FFCC. Su límite norte lo constituyen las riberas de los Ríos Saja y Besaya, lo que le confiere un gran potencial de valor ambiental. Dos son los ejes estructurantes del barrio: el Paseo del Niño en sentido Norte- sur y la Avda. Pablo Garnica en sentido este- oeste; ambos se conectan con la ciudad central mediante pasos a nivel regulados con barreras que obstaculizan la deseada permeabilidad entre ambas partes.

El mayor problema del barrio es la ausencia de diálogo con la ciudad central. Todo el frente de contacto con la ciudad, que coincide con el trazado de las vías del ferrocarril, está consolidado principalmente con actividades industriales y terciarias. Su implantación, salvo las instalaciones de ASPLA en el extremo noreste, no responden a ordenaciones planificadas de forma específica para ese lugar, se han gestado en desarrollo de una ordenanza mixta que ha dado como resultado un maclado de manzanas donde se entremezclan los usos de actividades económicas y el uso residencial, usos que desgraciadamente no conviven en armonía.

El plan general vigente mantiene este tejido, los usos y tipologías que allí se desarrollan y, en consecuencia, el mantenimiento de las dinámicas de relación entre ellas.

Sin embargo, la revisión del Planeamiento general en tramitación prevé modificarlas, entendiendo que es necesario que se produzcan cambios estructurales para la revitalización del barrio.

Se apuesta por regenerar y renovar los tejidos existentes, buscando nuevos nexos y relaciones entre ellos, la rehabilitación integral de las edificaciones, y la renovación de las piezas obsoletas cuya transformación va a introducir nuevas pautas de relación entre las diversas estructuras residenciales, terciarias e industriales.

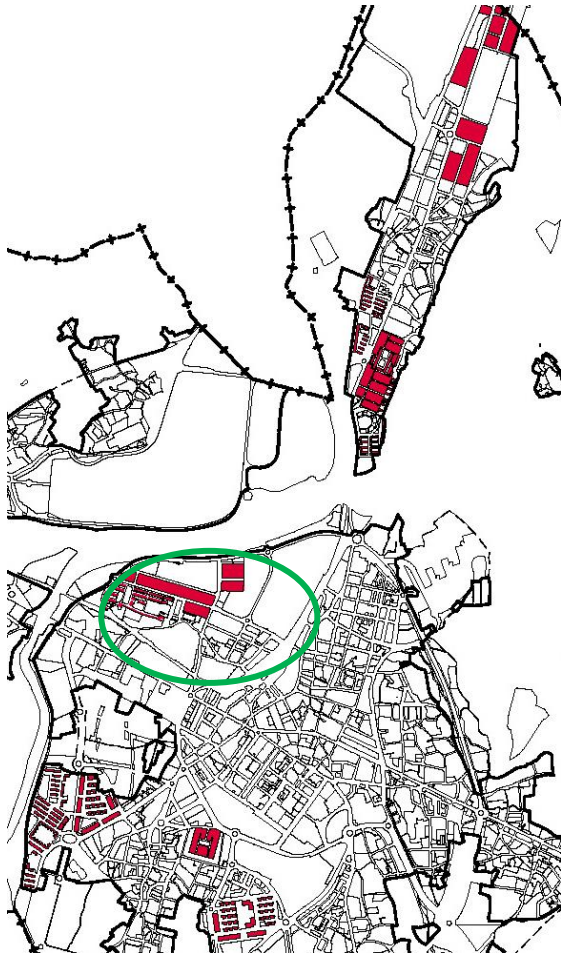
Componiendo el puzzle

Para que se produzca la renovación pretendida es necesario contextualizar el propio barrio, poniendo en valor aquellas piezas que le dotan de una singularidad específica; piezas valiosas sobre las que necesariamente la intervención se debe apoyar.

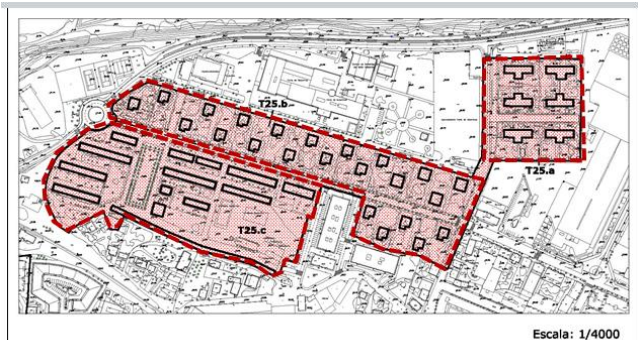
Las principales singularidades están constituidas por:

- La Colonia tradicional SNIACE
- El corredor fluvial Saja-Besaya
- El complejo dotacional “La Lechera”

• La **Colonia tradicional** la componen un conjunto de viviendas concebido de forma unitaria, asociado a espacios comunes, con valores morfotipológicos significativos; este complejo está catalogado en la revisión del PGOU: *Elemento protegido T-25*. Colonia SNIACE en Mies del Valle.



Colonias protegidas en la ciudad de Torrelavega



IMÁGENES



Fotografías 2015

Composición por áreas:

- T-25.a Chalets La Tortuga.
- T-25.b Casas de los directivos.
- T-25.c Casas de obreros.

Protecciones Específicas de la edificación:

- T-25.a Chalets La Tortuga (Ver ficha T-25.a)
- T-25.b Casas de los directivos (Ver ficha T-25.b)



Colonia SNIACE en Mies de Vega. Barrio del Cerezo

Se desarrolla en dos enclaves diferenciados:

- Viviendas unifamiliares aisladas y Viviendas colectivas en bloque abierto, dispuestas entorno a C/ Pablo Garnica.
- Viviendas unifamiliares pareadas, enclave “La Tortuga”.

El conjunto residencial surge ligado a la factoría de SNIACE que se localiza al norte, al otro lado del río, con el objeto de ubicar el alojamiento de los directivos de la empresa en tipología de vivienda unifamiliar; completada con el conjunto de viviendas obreras que se desarrollan en bloque lineal en proximidad con espacios libres, plazas y parques al servicio de estos.



Esta pieza urbana, en buen estado de conservación, ocupa casi el 50% del barrio, conserva su estructura original, el trazado de calles y plazas, si bien no se integra con el resto de los tejidos que lo componen, estos han ido asentándose de forma autónoma sin tener en cuenta la colonia.

- El **corredor fluvial Saja-Besaya** constituye un cierre de borde singularizado, recorre todo el perímetro del barrio, con arbolado y vegetación de ribera y parterres lineales ajardinados, se abre y refuerza en el límite suroeste conformando un parque de gran entidad al fundirse con las riberas del otro lado del río (parque de la Viesca).



Existen en el barrio retazos de calles arboladas, y espacios entre bloques que habrá de tenerse en cuenta en la deseada configuración de corredores verdes interiores que relacionen las diferentes estructuras que lo componen, con los que necesariamente deberán conectar el nuevo proyecto.

- El **conjunto dotacional La Lechera** se localiza junto al parque fluvial, al norte del ámbito, añade un atractivo especial al barrio, como contenedor de actividades culturales y deportivas.



El barrio en su conjunto recoge junto a estos tres elementos vertebradores tejidos inconclusos compuestos por retazos de agrupaciones de viviendas unifamiliares, junto a la colonia histórica, asentamientos industriales aislados frente al trazado del ferrocarril, así como pervivencias de un reciente pasado industrial espontáneo (talleres Obregón + manzana oeste).

La pluralidad de usos y actividades se presenta en este caso como problema: no estructurados, son desarrollos espontáneos junto a piezas planificadas.



El barrio frente a la ciudad de referencia

La función territorial de Torrelavega en la Comunidad de Cantabria y su condición de ciudad media, la calidad de los equipamientos públicos, la previsión de nuevas viviendas, la planificación de suelo industrial y terciario que incentivan la implantación de nuevas actividades, pueden incidir notablemente en la evolución demográfica a corto y medio plazo del municipio.

El Plan General, en fase de revisión, no apuesta sin embargo por la extensión paulatina de la ciudad; se centra principalmente en el desarrollo de los sectores aun no desarrollados y realiza una apuesta importante en la revitalización de las estructuras urbanas existentes con síntomas de obsolescencia.

En este contexto se integra el barrio del Cerezo y Antiguos Talleres Obregón, para el que es deseable su rehabilitación integral. Se trata de un barrio consolidado sobre el que se pueden acometer sin duda operaciones de renovación y regeneración urbana.

El barrio no tiene un gran peso poblacional, ya que las edificaciones residenciales, variadas y en ocasiones inconexas, se entremezclan con implantaciones industriales y de almacenes, provocándose problemas de funcionalidad entre los diferentes usos implantados; sin embargo, posee factores potenciales de gran valor, entre otros su activo medioambiental junto al corredor fluvial y su cercanía al centro.

La formación del barrio

La génesis del barrio sin duda está personalizada por la colonia SNIACE que se asienta en la zona en los años cincuenta del siglo XX, prolongándose su construcción hasta los años sesenta.

Poco a poco, se van consolidando las edificaciones residenciales colectivas de C/ Pablo Garnica y C/ José Gutiérrez Alonso, a la vez que se desarrollan implantaciones aisladas de viviendas unifamiliares. Estas estructuras se entremezclan con las construcciones e instalaciones industriales que se asientan, principalmente, ligadas al frente del ferrocarril.

En el principio del siglo XXI se han levantado los edificios residenciales en bloque que cierran el límite este del barrio, dando frente a la C/ Pancho Cossío. Son precisamente estos bloques los que van a servir de fondo escénico al proyecto de concurso, junto a cuyo ámbito se localizan.

3. JUSTIFICACIÓN DEL ÁMBITO

Un problema histórico del centro de Torrelavega es su compleja relación con el sistema ferroviario; el trazado de la línea de ferrocarril ADIF-RAM Santander – Cabezón de la Sal marca una frontera clara que dificulta que el tejido central se acerque al Río y a su vez provoca el aislamiento con la zona norte de la ciudad, tan cerca en distancia y con problemas en su relación funcional con el centro urbano.

El soterramiento de la línea ADIF-RAM, se integra en el Plan estratégico de Torrelavega 2016-2026, **Eje 3. Torrelavega verde y sostenible**, que tiene como objetivo estratégico “hacer de Torrelavega una ciudad más verde y sostenible, más cómoda y accesible para las personas, atendiendo a las necesidades de los barrios y generando un espacio público de calidad, en el que la ciudadanía pueda relacionarse y sea el soporte de una intensa vida urbana”.

La transformación prevista debe desarrollar los siguientes objetivos estratégicos y específicos de la Agenda Urbana Española AUE2019:

- 1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo**
 - 1.2 Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje
 - 1.3 Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural
- 2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente**
 - 2.1 Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos
 - 2.2 Garantizar la complejidad funcional y la diversidad de usos
 - 2.3 Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos
 - 2.4 Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación
- 3. Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia**
 - 3.2 Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
 - 3.3 Mejorar la resiliencia frente al cambio climático
- 5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible**
 - 5.1 Favorecer la ciudad de proximidad.
 - 5.2 Potenciar modos de transporte sostenibles.

4. DESCRIPCIÓN DEL EMPLAZAMIENTO

La barrera natural del Río y las infraestructuras de carreteras y ferrocarril condicionan los desplazamientos en el municipio; especialmente en la zona central de la ciudad, fragmentada históricamente por el corredor ferroviario que aísla varios barrios del resto de la ciudad, dividiéndola en dos.

Estos barrios, tan cerca pero tan lejos del centro, acogen una pluralidad tipológica residencial de gran interés; aúna viviendas unifamiliares y colectivas en bloque abierto, como parte de una de las Colonias tradicionales de la ciudad (SNIACE) que agrupaba la vida urbana de los trabajadores (obreros y directivos), con retazos de manzanas cerradas incompletas e implantaciones aisladas industriales; un tejido complejo pero diverso, que se yuxtapone sin un orden aparente, con la excepción de la Colonia Sniace, estructurado por dos vías de comunicación: Pablo Garnica y el Paseo del Niño, que son precisamente los ejes que saltan el ferrocarril para fundirse con la ciudad central administrativa.

Por su parte, al sur de las vías, la ciudad muestra un panorama diverso, manzanas completas, medianeras, y traseras de parcelas que muestran su mejor cara hacia la C/ José María Pereda, paralela al ferrocarril.

El área de intervención es clave en Torrelavega; es un área sensible por constituir además una de las zonas más presionadas por el tráfico de entrada que lastra los movimientos transversales del funcionamiento cotidiano de la ciudad, dónde se han venido reivindicando aparcamientos que tratan de satisfacer las demandas que genera el movimiento de los vehículos principalmente privados.

El peso de las infraestructuras en el funcionamiento de esta zona de la ciudad es enorme; se perciben como fronteras, físicas y perceptuales que aíslan parte de la ciudad, un área que por otra parte se localiza en una posición estratégica en cuanto a los accesos a la ciudad, en cuanto a su cercanía al centro administrativo, y desde el punto de vista del paisaje urbano con potenciales significativos como es el paso del Río Saja-Besaya que lo va recorriendo, conformando su límite oeste, norte y este.

La supresión de las vías debe suponer la mejora indudable de la movilidad en esta zona de la ciudad, que tendrá que acoger todos los modos de desplazamientos, implementando medidas, para la consecución de un sistema de movilidad racional y sostenible donde se priorice al peatón y los modos alternativos al tráfico rodado. Hay que significar el gran potencial de sus dos viarios estructurantes ya que el Paseo del Niño se prolonga hacia el trazado de la Ronda Bulevar y Pablo Garnica se adentra hacia el corazón de la ciudad central.

La revisión del Plan General en tramitación prevé la configuración de una nueva fachada entre ambas partes de la ciudad; en ambas márgenes, la conectividad visual es estrecha, nula la movilidad y la degradada escena urbana resultante; la futura intervención debe apostar por establecer otros modos de relación, favoreciendo la configuración de un nuevo frente urbano en ambos lados del corredor ferroviario que den como resultado su renovación y que contribuya a permeabilizar y favorecer la integración entre zonas plenamente consolidadas.

5. ÁREA DE PROYECTO.

El ámbito en el que se desarrollarán las propuestas comprende los terrenos que van a quedar liberados por el soterramiento de la línea de ferrocarril ADIF-RAM Santander – Cabezón de la Sal, objeto del Convenio firmado por el Ministerio de Fomento, ADIF, Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Torrelavega para la Integración del Ferrocarril en Torrelavega, de fecha 27 de abril de 2018, y los terrenos adyacentes necesarios para permitir esta integración.

A este ámbito se suman los terrenos adyacentes que conforman la fachada sur de Talleres Obregón, ocupados hoy por naves.



El área de proyecto coincide con el ámbito del *PERI-1 Soterramiento FFCC* + el *PERI-2 Manzana de talleres Obregón*, delimitados ambos en el Plan General de Ordenación Urbana de Torrelavega en tramitación (PGOU/2022).

6. ÁREA DE REFLEXIÓN.

La actuación que se proponga debe resolver la desconexión del barrio el Cerezo y zonas adyacentes con el centro de la ciudad.

Dicha área constituye el límite norte del área de proyecto; está delimitada por las vías del FFCC y las riberas de los Ríos Saja y Besaya, lo que le confiere un gran potencial de valor ambiental; el ferrocarril ha supuesto una barrera que lo aísla del resto.

El soterramiento del ferrocarril permitirá unir físicamente el barrio con la ciudad central y también el acercamiento del Río hacia ésta, teniendo en cuenta que su límite norte constituye la superficie de contacto con las riberas del Río.

El mayor problema del barrio es su desconexión con la ciudad funcional; todo el frente de contacto con la ciudad, que coincide con el trazado de las vías del ferrocarril está consolidado principalmente con actividades industriales y terciarias, que no responden a ordenaciones planificadas de forma específica para ese lugar.



El área de reflexión está delimitada por el sur y este, por las calles Julio Hauzeur y José María Pereda; en este ámbito se desarrollan las dos conexiones que cruzan el área de proyecto, mediante pasos a nivel, Paseo del Niño en sentido norte- sur y Avda. Pablo Garnica en sentido este- oeste.

7. ÁREA DE INFLUENCIA.

La actuación propuesta va a provocar una transformación en la configuración de la ciudad en un ámbito territorial amplio. Acercar espacios naturales de gran valor ambiental -ríos Saja y Besaya, ANEI de la Viesca, Parque de Miravalles- al centro de la ciudad, introduciendo la naturaleza en el tejido consolidado extendiendo la infraestructura verde, contribuirán a su calidad ambiental.

La mejora de la movilidad peatonal y ciclista, con necesidades diferentes a las del tráfico motorizado, es otra de las consecuencias directas del soterramiento y de la transformación del espacio ocupado por las vías del ferrocarril. La permeabilización de la barrera ferroviaria desde la perspectiva peatonal y ciclista desborda el ámbito de proyecto, extendiéndose a espacios de mayor centralidad.

El área de influencia se delimita por las Riberas del Besaya que forman parte del Área Natural de Especial Interés de la Viesca, Riberas del Saja hasta la rotonda con la N-611 de acceso a Torrelavega desde Santander, barrio de la Inmobiliaria hasta Julián Ceballos, Teodoro Calderón y parte de los terrenos de Mies de Vega, con un desarrollo residencial previsto en la ordenación urbanística del municipio.



8. PLANTEAMIENTO REFLEXIVO.

▪ El carácter de las barreras, ¿romper o coser?

Cuando las fronteras urbanas han sido una constante en la escena urbana de una ciudad, la querencia ciudadana de hacerla desaparecer nos deja a los profesionales el reto de cuál es la opción urbana que definitivamente responde a las necesidades de la ciudad.

Se pretende hacer desaparecer la frontera ferroviaria que tantas décadas ha sido una constante en la vida urbana de la ciudad aislando barrios del resto de la ciudad, impidiendo la permeabilidad con el Río, que transcurre tangente al tejido urbano con la posibilidad de reforzar sus riberas, renaturalizarlas, abrirlas a los tránsitos urbanos.

En el proceso de supresión de la frontera ferroviaria se abren posibles vías de actuación, que pasan por generar nuevas volumetrías edificables y por reforzar el sistema viario (nuevas calles sobre el FFCC); estas actuaciones no deberían constituir en ningún caso “nuevas fronteras”, la puesta en común de nuevas experiencias proyectuales debe aportar un discurso abierto sobre el carácter de las viejas fronteras para evitar que aparezcan otras nuevas, en definitiva coser la ciudad mediante la integración de una gran área recuperada con el soterramiento del ferrocarril.

- **Diversidad tipológica: ¿caos o complejidad?**

La integración de tejidos como elemento proyectual. De la diversidad tipológica al caos, frente a la conformación de una escena urbana compleja que entreteje y se complementa, absorbiendo usos diversos.

- **La conexión con las riberas del Río ¿físicas o perceptivas?**

Las actuaciones en la ciudad edificada, en el corazón del tejido consolidado, cuando existen elementos naturales significativos como es la traza del Río Saja-Besaya, nos abre la esperanza a imaginar una nueva conformación urbana que acerque el corredor fluvial al corazón de la ciudad; la supresión de las vías puede favorecer esta conexión, el carácter de los nexos a establecer, hasta dónde se debe o puede llegar, la importancia de reforzar los parques y áreas estanciales, asomarse al paisaje natural y artificial, el establecimiento de nuevas perspectivas, aprovechando la conformación de nuevas volumetrías, hasta dónde y cómo materializarlo.

- **Las trazas históricas, ¿del olvido a la renovación?**

Las trazas históricas han venido definiendo la ciudad a lo largo de su vida. Sin embargo, muchas actuaciones de renovación urbana las quiebran e incluso las hacen desaparecer, hasta dónde se debe llegar con las intervenciones en procesos que han devenido traumáticos como un paso ferroviario que fractura, separa. ¿En estos casos es plausible enarbolar el olvido para curar la herida urbana abierta?



Ámbitos de intervención

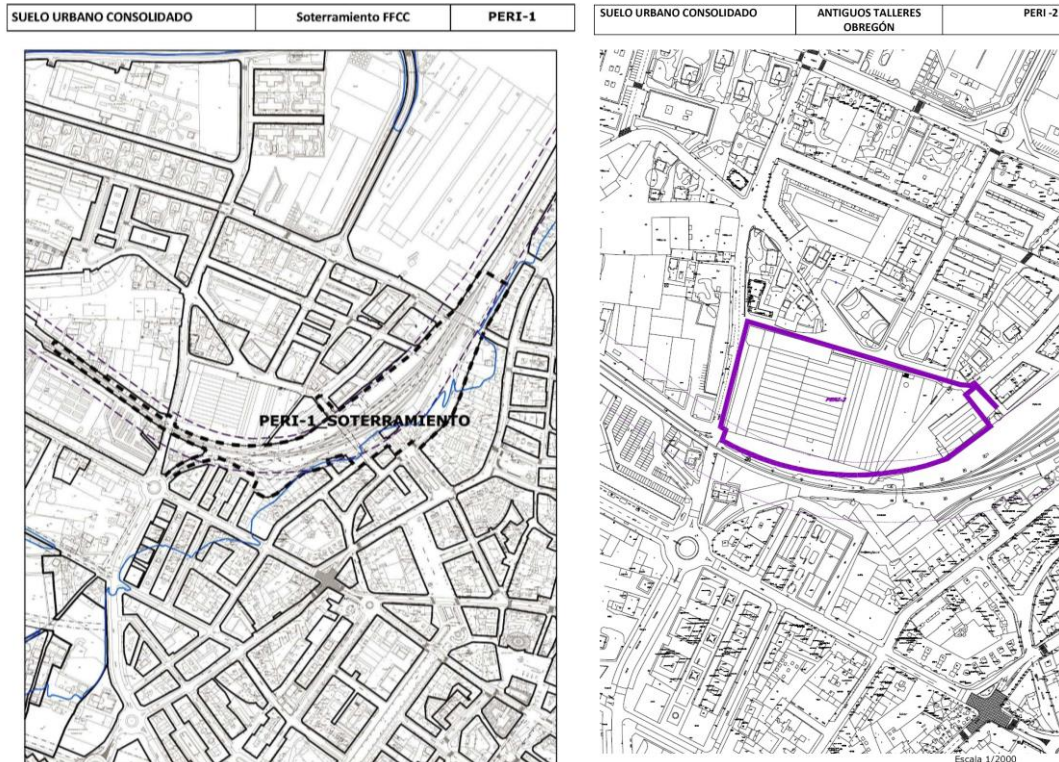
9. VIABILIDAD URBANÍSTICA

A. Planeamiento urbanístico

El Área de proyecto está incluida en el Plan General de Ordenación Urbana vigente en Torrelavega, aprobado el 11 de noviembre de 1985 y Texto refundido aprobado el 9 de julio de 1996 (PGOU/85), en suelo urbano consolidado; los terrenos ocupados por la infraestructura ferroviaria forman parte del Sistema general ferroviario delimitado en el PGOU/85, siendo de aplicación las siguientes condiciones de edificación y uso (artículo 5.2.8 de la normativa urbanística):

- 1.- No se autorizarán otras construcciones que las estrictamente necesarias para el funcionamiento de sus instalaciones.
- 2.- Como altura máxima de los edificios se considerará la equivalente a tres plantas y diez metros. Las restantes instalaciones auxiliares se acomodarán a las propias necesidades del servicio.
- 3.- En las nuevas construcciones, el Ayuntamiento podrá imponer condiciones estéticas y de composición en función del entorno en que se ubique.

La revisión del PGOU/85 en tramitación (PGOU/2022) contempla los dos sub-ámbitos en que se vertebra el área de proyecto delimitados y diferenciados claramente para que su desarrollo urbanístico y de gestión en el tiempo sean independientes, el desarrollo de ambos se remite a la redacción de un Plan Especial de Reforma Interior.



El primer Ámbito se corresponde con el Plan Especial de Reforma Interior del Soterramiento del ferrocarril del que se adjunta Ficha con sus principales consideraciones –PERI-1-.

La misma información se facilita para el segundo Ámbito del Plan Especial de Reforma Interior "Antiguos Talleres Obregón" –PERI-2-.

SUELO URBANO CONSOLIDADO		Soterramiento FFCC	PERI-1
Localización	Ámbito afectado por el soterramiento de la línea de ferrocarril ADIF-RAM y terrenos adyacentes en el Barrio del Cerezo.		
Objeto	Ordenación de los terrenos ocupados por el Sistema General Ferroviario constituido por la estación de tren de ADIF y las vías del ferrocarril, al quedar liberados por el soterramiento de la línea ADIF-RAM Santander- Cabezón de la Sal a su paso por el suelo urbano de Torrelavega.		
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL			
Uso predominante	Equipamiento		
Usos compatibles	Terciario, industrial y residencial		
Edificabilidad máxima (Se)	0,5 m ² / m ²		
Superficie del sector (S)	39.428,00 m ²		
La ordenación sea adaptará a la Ley 38/2015 del sector ferroviario y a los requerimientos de ADIF			
CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DETALLADA			
Tipologías de la edificación			
Altura máxima de la edificación	7 plantas		
<p>La ordenación se ajustará a lo establecido en el <i>Convenio firmado por el Ministerio de Fomento, ADIF, Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Torrelavega para la Integración del Ferrocarril en Torrelavega</i>, de fecha 27 de abril de 2018.</p> <p>Condiciones para el Plan Especial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetivos principales: <ul style="list-style-type: none"> - Eliminación de la barrera ferroviaria que separa al barrio del Cerezo del resto de la ciudad - Eliminación de impactos debidos a la contaminación atmosférica y acústica. - Liberar suelo destinado a otros usos. - Creación de nuevos nexos entre las dos zonas hoy separadas y su conexión con el río • Construcción de una nueva estación soterrada, con la posibilidad de edificar sobre rasante. • Valorar la posible integración de la estación de viajeros existente. • Se dará continuidad a las calles: <ul style="list-style-type: none"> - Paseo del Niño con Escultor Teodoro Calderón - Pablo Garnica - Avda. Menéndez Pelayo - C/ José Gutierrez Alonso • El nuevo aparcamiento será bajo rasante. • La ordenación deberá contemplar el paso del Arroyo Sorravides que continúa a uno y otro lado, conformando un paseo de 10 m de anchura mínima. 			
GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO			
Iniciativa de planeamiento	Pública		
CONDICIONES PARTICULARES de las INFRAESTRUCTURAS			
Se deberán ejecutar las obras y conexiones necesarias para dar servicio al ámbito delimitado.			
Sistema de Infraestructuras Verdes:			
<ul style="list-style-type: none"> - Permeabilidad visual: que permite establecer nuevas conexiones entre el Barrio del Cerezo, Antiguos Talleres Obregón y el centro de la ciudad. - Se integra en el <i>Paseo Verde</i>: Paseo del Niño y C/ Pablo Garnica, que conecta el Parque de las Riberas del Río con los principales ejes viarios arbolados. - Continuidad del <i>Corredor del Arroyo Sorravides</i>. 			



SUELO URBANO CONSOLIDADO		ANTIGUOS TALLERES OBREGÓN		PERI-2	
Localización	Manzana industrial en el barrio del Cerezo, ocupada en la actualidad por edificaciones industriales.				
Objeto	Renovación urbana del ámbito, en el caso de que se produzca el cese del uso existente.				
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL					
Uso predominante	Actividades económicas				
Usos compatibles	Residencial, Equipamiento, Terciario				
Usos prohibidos	Industrial				
Índice de edificabilidad (E)	1,20 m ² /m ²				
Superficie del ámbito (S)	17.985 m ²				
Diversidad de usos	Residencial	Máximo 70%	Mínimo 60%		
(% s/ edificabilidad total)	Actividad económica	Mínimo 30%	Máximo 40%		
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA					
Tipologías de la edificación	<i>Uso Residencial</i> <ul style="list-style-type: none"> Vivienda colectiva en Edificación abierta. <i>Uso Actividades económicas</i> <ul style="list-style-type: none"> Edificación aislada y adosada 				
Altura máxima de la edificación	4 plantas				
<ul style="list-style-type: none"> La ordenación cumplirá con los deberes establecidos en el artículo 102.bis de la LOTRUSCA. Se establecen alineaciones mínimas vinculantes para las parcelas privadas. La ordenación debe contemplar la ampliación y continuidad a la C/ Pancho Cossío y la reserva de un paseo peatonal que englobe el arroyo Sorravides. Se dará un ancho uniforme mínimo al viario paralelo al ferrocarril de 16 m. 					
GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO					
Iniciativa de planeamiento	Privada				
Sistema de actuación	Compensación				
PROGRAMACIÓN	Años	Inicio del plazo			
Plan Especial	-				
CONDICIONES PARTICULARES de las INFRAESTRUCTURAS					
Se deberán ejecutar las obras y conexiones necesarias para dar servicio al ámbito delimitado.					
Sistema de Infraestructuras Verdes:					
<ul style="list-style-type: none"> Continuidad de Paseos arbolados en la calle paralela al FFCC y en el frente con el Paseo del Niño. Permeabilidad visual: edificación abierta que permita permeabilidad visual hacia la Colonia y hacia el frente terciario del sur del ferrocarril. 					
RÉGIMEN TRANSITORIO PARA LAS EDIFICACIONES EXISTENTES					
Hasta la formulación del PERI en el ámbito delimitado será de aplicación la zona de ordenanza I-3					

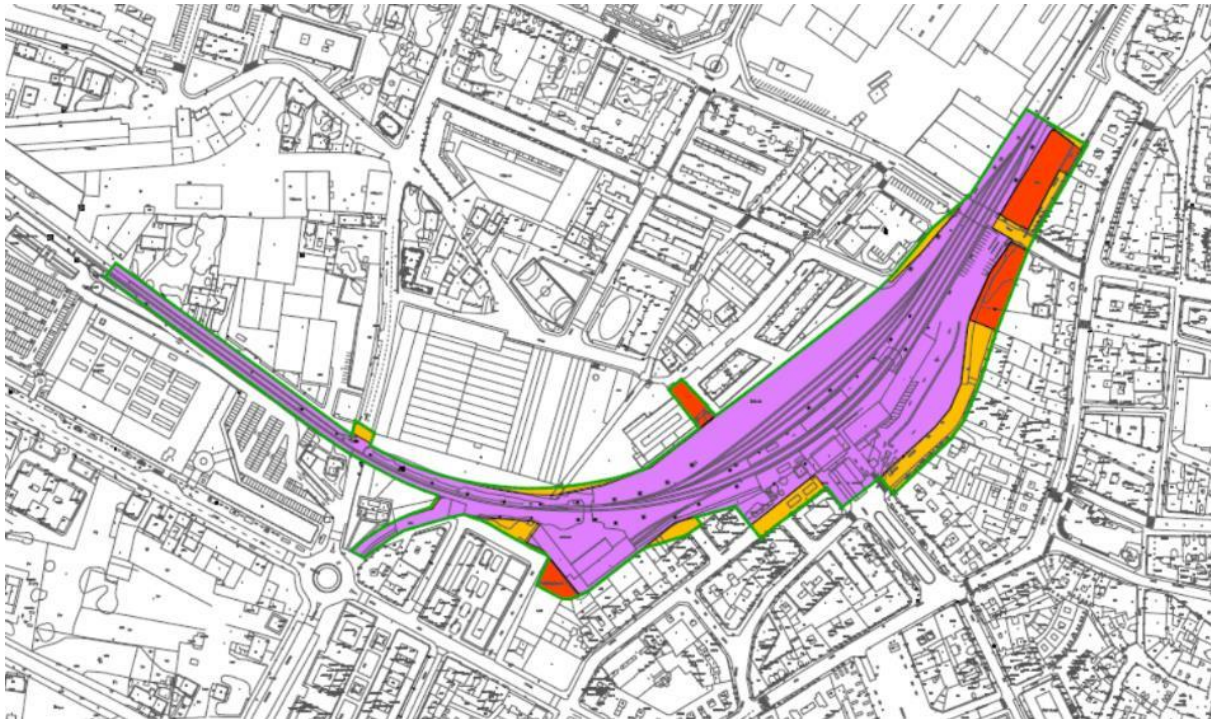
Para el desarrollo de la propuesta, una vez aprobado definitivamente el PGOU/2022, será necesaria la redacción de un PERI en los términos establecidos en la Ley 5/2022, de 15 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cantabria.

La gestión y ejecución del planeamiento serán de iniciativa pública en el caso del PERI-1 y privada en el PERI-2.

B. Titularidad del suelo

El Área de proyecto propuesta en el ámbito 1 está integrada casi en su totalidad por suelo de titularidad pública; en el ámbito se incluyen cuatro parcelas privadas que suponen el 8,01% de la superficie total del ámbito.

Titularidad del suelo	Superficie (m ²)	Porcentaje	
Pública (Ayuntamiento + ADIF)	36.271	91,99 %	
Privada	3.157	8,01 %	
Total	39.428	100,00 %	



En el caso del ámbito 2 la titularidad del suelo es totalmente privada.

10. LOS RETOS DEL CONCURSO EN LA CIUDAD DE TORRELAVEGA

Frente a un programa encorsetado y milimétricamente definido este proyecto presenta la posibilidad de abordar una misma problemática desde diferentes ópticas, aportando volumetrías o contenedores cerrados o abiertos en diferentes lugares del ámbito delimitado, abarcando soluciones para el espacio público, pudiendo ser este el eje vertebrador de la ordenación; priorizando el paisaje y el contenido medioambiental que garantice su perfecta imbricación con los corredores verdes interiores (paseos, calles, áreas estanciales) y exteriores (el corredor fluvial que enmarca el área de reflexión), su posible relación con el tejido de la colonia tradicional, el necesario embellecimiento de la nueva fachada que se mostrará hacia la ciudad central.

Son muchas las alternativas y muchos los condicionantes, Torrelavega está abierta a propuestas imaginativas y versátiles que integren la identidad y singularidades del lugar, de la ciudad y sus habitantes, que recompongan el puzzle que caracteriza su tejido urbano, y que contribuya a dinamizarlo.