



# **PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES DEL CONCURSO DE PROYECTOS CON INTERVENCIÓN DE JURADO EUROPAN 17 ESPAÑA**



## ÍNDICE

	página
1. OBJETO DEL CONCURSO.	3
2. OBJETO DEL PRESENTE PLIEGO.	3
3. PRESENTACIÓN DE LAS LOCALIDADES SELECCIONADAS.	3
ANEXO Nº1 LOTE 1: EL BESÒS I EL MARESME, BARCELONA.	12
ANEXO Nº2 LOTE 2: CHIVA, VALENCIA.	17
ANEXO Nº3 LOTE 3: EIBAR, GUIPÚZCOA	22
ANEXO Nº4 LOTE 4: EIVISSA / IBIZA.	27
ANEXO Nº5 LOTE 5: EL PRAT DE LLOBREGAT, BARCELONA.	32
ANEXO Nº6 LOTE 6: MADRID	37
ANEXO Nº7 LOTE 7: NALÓN, ASTURIAS	42
ANEXO Nº8 LOTE 8: TORRELAVEGA, CANTABRIA	47



### **1. OBJETO DEL CONCURSO.**

El objeto del presente concurso de proyectos es la selección de propuestas técnicas para cada uno de los lotes que, por la relación entre las ideas del proyecto y el emplazamiento, la pertinencia de estas ideas con respecto al tema y a los objetivos de sostenibilidad y adaptabilidad, la pertinencia del programa en relación con los objetivos fijados para el emplazamiento, su capacidad para inscribirse en un proceso urbano adaptado al entorno, el grado de innovación de los espacios públicos propuestos, la relación entre los diferentes usos y la calidad arquitectónica y técnica, sean valoradas por los miembros del Jurado como las mejores y más idóneas para los emplazamientos propuestos en España en el marco del **concurso europeo para jóvenes arquitectos EUROPAN 17 “Ciudades Vivas 2”**.

### **2. OBJETO DEL PRESENTE PLIEGO.**

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas tiene por objeto proporcionar a los concursantes la información necesaria para definir, en la medida de lo posible, las condiciones técnicas que regirán el Concurso de proyectos con intervención de Jurado, con el fin de seleccionar la mejor propuesta de cada Lote, que sirva de base para la posterior Redacción del Proyecto Urbanístico o, en el caso de los proyectos de edificación, la redacción del proyecto Básico y, en su caso, el proyecto de Ejecución y el Estudio de Seguridad y Salud, así como la dirección de las obras de cada una de las actuaciones enumeradas en el presente pliego.

### **3. PRESENTACIÓN DE LAS LOCALIDADES SELECCIONADAS.**

El presente concurso de proyectos se divide en lotes de menor tamaño debido a que el concurso no procura una solución homogénea, sino que, por el contrario, busca que las propuestas estén vinculadas con el lugar.

Por tanto, se ha optado por incluir la información necesaria para que los concursantes puedan desarrollar sus propuestas para cada uno de los lotes como documentación aneja. No obstante, se incluye a continuación una breve presentación de cada una de las localidades seleccionadas.



## EL BESÒS I EL MARESME. BARCELONA (LOTE 1)



Localización del área de intervención en el Besòs i el Maresme, Barcelona.

**TÍTULO: "REGENERACIÓN URBANA"**

**ESCALA: XL/S**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto y/o urbanista

**SITUACIÓN:** Barcelona, Distrito de Sant Martí, barrio: el Besòs i el Maresme.

**POBLACIÓN:** 1.636.732, 241.263, 22.609 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 195 ha

**ÁREA DE PROYECTO:** 34 ha

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Ayuntamiento de Barcelona – Área de Ecología Urbana

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Ayuntamiento de Barcelona – Área de Ecología Urbana.

**TITULARIDAD DEL SUELO:** PÚBLICA/ PRIVADA

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Desarrollo de planeamiento urbanístico y/o proyecto piloto del espacio público y la relación con las plantas bajas y fachadas de los edificios. Se realizará con el seguimiento del departamento de Urbanismo del Ayuntamiento.



## CHIVA, VALENCIA (LOTE 2)



Localización del área de intervención en Chiva

**TÍTULO: “RUTA FLUVIAL URBANA. LA REGENERACIÓN URBANA Y NATURAL DEL BARRANCO DE CHIVA”.**

**ESCALA: L / S**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a, paisajista.

**SITUACIÓN:** Rambla del Poyo a su paso por Chiva, Valencia.

**POBLACIÓN:** 16.285 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 37,6 ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** 2,2 ha.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Dirección General de Innovación Ecológica en la Construcción, Comunitat Valenciana.

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Ayuntamiento de Chiva, Confederación Hidrográfica del Júcar.

**TITULARIDAD DEL SUELO:** PÚBLICA

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Redacción del proyecto de ejecución, la dirección de obras y coordinación de seguridad y salud de las mismas.



## EIBAR, GUIPUZCOA (LOTE 3)



Localización del área de intervención en Eibar.

**TÍTULO: "REHABITAR LA RUINA"**

**ESCALA: S/S**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a

**SITUACIÓN:** Eibar (Gipuzkoa).

**POBLACIÓN:** 26.983 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 13,56 ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** 1,15 ha.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Gobierno Vasco

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Ayuntamiento de Éibar y Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Gobierno Vasco

**TITULARIDAD DEL SUELO:** Pública (Gobierno Vasco, tras cesión por parte del Ayuntamiento de Éibar)

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Proyecto de Urbanización y Edificación, Dirección de Obra.





## **EIVISSA/IBIZA (LOTE 4)**



Localización del área de intervención en Can Escandell, Eivissa.

**TÍTULO: “HABITAR EN LAS COMISURAS”**

**ESCALA: L / S**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a, Paisajista.

**SITUACIÓN:** Can Escandell, Eivissa.

**POBLACIÓN:** 50.643 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 315.686 m<sup>2</sup>.

**ÁREA DE PROYECTO:** 4.785 m<sup>2</sup>.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Dirección General de Vivienda y Arquitectura. Govern de les Illes Balears.

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Conselleria de Mobilitat i Habitatge, GOIB, Ajuntament d'Eivissa, SEPES.

**TITULARIDAD DEL SUELO:** PÚBLICA (Ajuntament d'Eivissa, SEPES).

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Proyecto de edificación de una promoción de vivienda pública de alquiler (unas 68 unidades) con la posibilidad de ampliarlo hasta las 170 Uds. Se podría contar con el mismo equipo para la dirección de las correspondientes obras.



## EL PRAT DE LLOBREGAT, BARCELONA (LOTE 5)



Localización del área de intervención en El Prat de Llobregat.

**TÍTULO: "OBJETIVO 2050: ENTRE UN ENTORNO NATURAL SINGULAR E INFRAESTRUCTURAS COMPLEJAS"**

**ESCALA: XL / L**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a, Urbanista.

**SITUACIÓN:** El Prat de Llobregat, Eixample Nord.

**POBLACIÓN:** 65.030 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 500 ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** 100 ha.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** INCASÒL.

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Ayuntamiento del Prat de Llobregat, INCASÒL.

**TITULARIDAD DEL SUELO:** 20% Incasòl / 38% un privado / 42% otros privados

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Edificio de viviendas en el mismo municipio para implantar las propuestas presentadas.





## MADRID (LOTE 6)



Localización del área de intervención en Madrid.

**TÍTULO: "MADRID, PLAZA ALMODÓVAR"**

**ESCALA: L / S**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a, Urbanista.

**SITUACIÓN:** Área de oportunidad definida como reflexión Almodóvar, en el distrito de Carabanchel.

**POBLACIÓN:** 34.729 habitantes en el área de reflexión propuesta, 256.283 en el distrito de Carabanchel.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 80 ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** 2 ha.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Dirección General de Planificación Estratégica, Área de Gobierno de Desarrollo Urbano, Ayuntamiento de Madrid.

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Ayuntamiento de Madrid.

**TITULARIDAD DEL SUELO:** Ayuntamiento de Madrid. Espacios públicos y parcelas edificables.

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** La propuesta ganadora podrá desarrollarse de tres formas combinables: como documento guía para el proceso de intervención, así como en proyectos de edificación o de urbanización, cuya ejecución será garantizada por el Ayuntamiento de Madrid.



## ESTUARIO DEL NALÓN, ASTURIAS (LOTE 7)



Localización del área de intervención en el estuario del Nalón.

**TÍTULO: “REVITALIZAR UNA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA”.**

**ESCALA: XL /S**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a, Paisajista.

**SITUACIÓN:** San Esteban de Pravia (Muros de Nalón) y L’Arena (Soto del Barco), Principado de Asturias.

**POBLACIÓN:** Del área territorial: 6.243 habitantes. Del área de reflexión: 1.845 habitantes

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 150,73 ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** Emplazamiento A, Dique y explanada de Puerto Chico: 6,65 ha/  
Emplazamiento B. La Xunquera y playa de La Llama: 26,56 ha / Emplazamiento C: Astillero de La Xunquera y muelle de L’Arena: 20,41 ha.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial del Principado de Asturias.

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Ayuntamientos de Soto del Barco y Muros de Nalón, Instituto de Desarrollo Regional del Principado de Asturias (IDEPA).

**TITULARIDAD DEL SUELO:** PÚBLICA.

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Emplazamiento A: Proyecto de renaturalización del dique y explanada de Puerto Chico y dirección de obras / Emplazamiento B: Proyecto de recuperación ambiental de la Xunquera y la playa de La Paloma y dirección de las obras / Emplazamiento C: Redacción de un plan urbanístico de ordenación del entorno del astillero y el muelle de L’Arena.





## **TORRELAVEGA, CANTABRIA (LOTE 8)**



Localización del área de intervención en Torrelavega.

**TÍTULO: “ROMPER BARRERAS”.**

**ESCALA: L / L**

**PERFIL PROFESIONAL DESEADO DEL EQUIPO PARTICIPANTE:** Arquitecto/a, Urbanista.

**SITUACIÓN:** Torrelavega.

**POBLACIÓN:** 51.042 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 29,72 ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** 5,74 ha.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Gobierno de Cantabria y Ayuntamiento de Torrelavega

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Torrelavega, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

**TITULARIDAD DEL SUELO:** Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), MITMA y suelos de titularidad privada.

**COMPROMISO DE ENCARGO TRAS EL FALLO DEL JURADO:** Plan Especial de Reforma Interior.





**ANEJO Nº1: LOTE 1: EL BESÒS I EL MARESME. BARCELONA.**

## EL BESÒS I EL MARESME. BARCELONA\_(Lote 1)

El ámbito de proyecto corresponde a un sector del barrio del Besòs i el Maresme, en el distrito de Sant Martí de Barcelona. Incluye parte del polígono de viviendas del suroeste del Besòs y del Maresme y está rodeado por la zona de transformación tecnológica del 22@ - Poblenou, la Gran Vía de las Corts Catalanas, el Fórum y el barrio de La Mina, que pertenece al municipio de Sant Adrià de Besòs.



Los terrenos donde se ubica surgen de unas antiguas marismas en torno al río Besòs, que se desecaron a partir del siglo XVII, y de las aportaciones de tierras hechas antes y durante la construcción del barrio. Buena parte de los edificios se construyeron entre los años 50 y 60 del siglo XX con materiales de escasa calidad, deficiente cimentación y problemas de accesibilidad. Las viviendas inicialmente eran viviendas sociales. La complejidad social y económica ha dificultado los procesos de rehabilitación y mantenimiento. Hoy en día, se requiere un importante esfuerzo de regeneración urbana.

En el Besòs i el Maresme la vulnerabilidad urbana es especialmente patente en la vivienda, acentuada por la escasez de equipamientos públicos y de locales comerciales en planta baja destinados al comercio y a usos de proximidad.

El espacio público se encuentra en mal estado; predominan los espacios pavimentados con aparcamientos, con pocos espacios de sombra y carentes de agua y vegetación. En un contexto de emergencia climática es necesario adaptar las viviendas, pero también transformar el espacio



público. Los espacios de proximidad son una pieza esencial para la socialización en un denso barrio de gran vulnerabilidad social.



*EN UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA CLIMÁTICA, ¿QUÉ MEDIDAS DE RENATURALIZACIÓN, SOCIALES Y ECONÓMICAS, PUEDEN CONTRIBUIR A LA REGENERACIÓN URBANA?*

*¿CÓMO SE HA DE PLANTEAR UNA CIUDAD MIXTA Y SOSTENIBLE EN UN POLÍGONO MONOFUNCIONAL DE VIVIENDAS?*







El ámbito del área del proyecto incorpora parte del área de vivienda social que funciona como un espacio fronterizo entre el 22@ Innovation District y el barrio de La Mina y el río Besòs.

El objetivo es regenerar el espacio urbano, centrándose en la transformación del espacio público y la mejora de la vivienda con nuevos materiales, nuevas tecnologías y nuevos diseños.

Las propuestas presentadas deberán establecer una estrategia de actuación global, unitaria y multidisciplinar de actuaciones encaminadas a alcanzar soluciones coherentes e integrales. Éstas deben centrarse principalmente en la transformación de los espacios libres, pero también en la mejora de las viviendas y espacios edificados, poniendo énfasis en el aprovechamiento de los espacios en planta baja y en la mejora de las envolventes y fachadas de los edificios para una mejor respuesta climática.



Las propuestas deben ir encaminadas a mejorar los espacios públicos deteriorados, ya sea en desuso o pendientes de transformación, así como a recuperar las cualidades naturales, ecológicas y paisajísticas de esta antigua zona de marismas.

El espacio público debe reorganizarse de forma que mejore la conectividad con los barrios del entorno, se reordenen las zonas de aparcamiento y se fomenten las relaciones sociales y la vida cotidiana de proximidad.

En EUROPLAN 17, Barcelona plantea la cuestión de la capacidad regeneradora de los entornos vivos y habitados deteriorados. Las propuestas para la regeneración de este ámbito del Besòs i el Maresme deben oscilar entre los aspectos sociales y ambientales.



En el área de estudio, resulta necesaria y urgente la reflexión sobre cómo el espacio público se naturaliza y los edificios de viviendas se adaptan, superando la dicotomía entre naturaleza y cultura y antropocentrismo en respuesta a la emergencia climática. Por eso, pensamos que la temática dará pie a propuestas innovadoras con el objetivo de mejorar las condiciones urbanas para esta tipología de entornos.





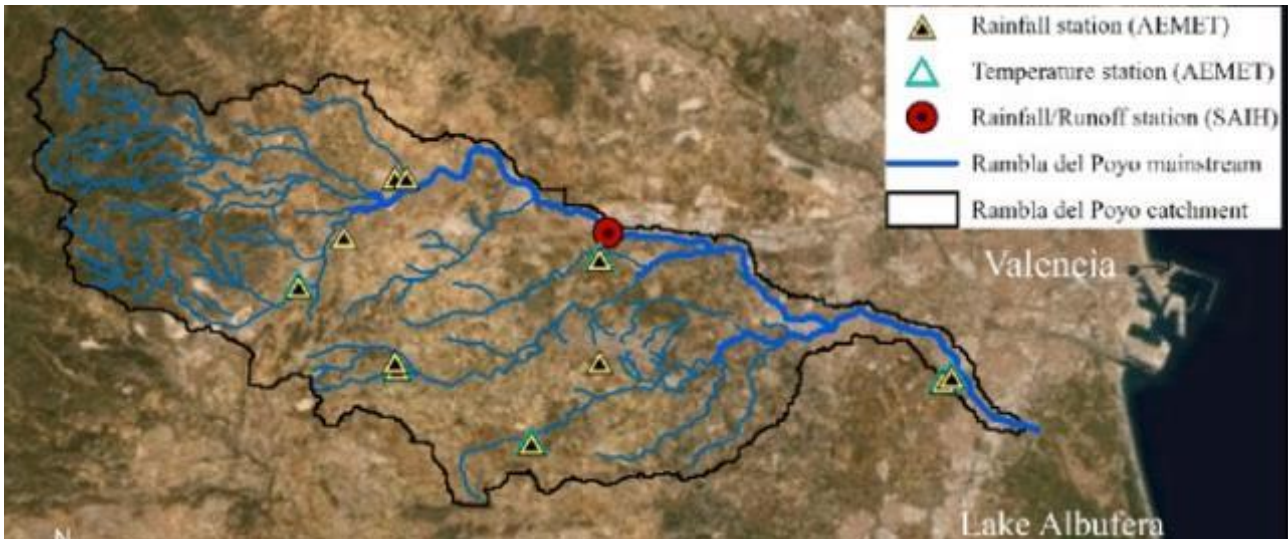
**ANEXO Nº2: LOTE 2: CHIVA, VALENCIA.**





## RUTA FLUVIAL URBANA. LA REGENERACIÓN URBANA Y NATURAL DEL BARRANCO DE CHIVA (LOTE 2)

El Barranco de Chiva es un cauce fluvial conocido como la rambla del Poyo, un trazado de 40km de recorrido por la Comunidad Valenciana que desemboca en la Albufera de Valencia.



A su paso por Chiva, cruza el centro urbano fragmentando en dos el casco antiguo, de origen islámico, asentado a la orilla del agua, elemento que aglutina poblaciones y confiere un carácter único al entorno que lo acompaña.





Las edificaciones en la zona urbana del barranco vuelcan sus fachadas traseras sobre él, generando una amalgama de volúmenes desordenados, pero armoniosos.

Uno de los problemas fundamentales del Barranco de Chiva es la contaminación de sus aguas por vertidos procedentes de la industria. No obstante, su flora y fauna son significativas y suele contar con un caudal de agua constante.

Su potencial radica en el paisaje que genera y en el gran valor ambiental de su entorno agrario y forestal, que consigue introducir hasta el centro de Chiva un ecosistema natural, convirtiéndose a la vez en un símbolo y elemento característico de la imagen del municipio.



*¿COMO PUEDE LA CIUDADANÍA DISFRUTAR DEL BARRANCO DE CHIVA COMO ELEMENTO VERTEBRADOR DEL CASCO URBANO, HACIÉNDOLO TRANSITABLE Y ACCESIBLE A TODAS LAS PERSONAS?*

*¿CÓMO ACTUAR PARA POTENCIAR EL PAISAJE HIDRÁULICO QUE GENERA EL BARRANCO EN LA ZONA HISTÓRICA DEL MUNICIPIO Y PONERLO EN VALOR A NIVEL AMBIENTAL, REFORZANDO SU CARÁCTER ECOLÓGICO Y COMO ESPACIO URBANO?*

El barranco de Chiva, pese a ser un elemento vertebrador del municipio, ha sido históricamente tratado como una barrera natural que salvar por necesidad, sin conferirle nunca el valor ambiental y paisajístico que ostenta al estar rodeado de una trama urbana histórica.

El reto consiste en la puesta en valor del barranco a su paso por el casco urbano, mediante un proyecto que consiga reurbanizar su entorno inmediato con el fin de que deje de darle la espalda al



lecho fluvial y, a la vez, adecuar su cauce conectándolo con el casco urbano para que ambos funcionen en sinergia.

Así, el barranco debe hacerse transitable y poseer espacios de estancia y mirador a través de las múltiples calles que se interrumpen perpendicularmente a su paso.

Sería necesario reformular los puentes que lo cruzan, pensados desde un uso exclusivo de la movilidad. Este trabajo requiere una observación a una escala mayor, al tratarse de un corredor verde cuyo nacimiento se produce a unos 800m de altitud y desemboca en la Albufera de Valencia.

Así mismo, debe contemplar y atender las escenas próximas a la ciudadanía, al ser el centro de Chiva un espacio repleto de cotidianidad.

En definitiva, el reto consiste en ser capaces de regenerar un entorno habitado con un elevado valor cultural -configura la traza del núcleo histórico tradicional de Chiva- y, a su vez, reparar un elemento natural para aumentar su reconocimiento social y su valor ambiental.









**ANEXO Nº3: LOTE 3: EIBAR, GUIPÚZCOA.**

## EIBAR, REHABITAR LA RUINA (Lote 3)

Éibar es un municipio de tradición industrial que, aunque está situado en la provincia de Gipuzkoa, es centro geográfico de Euskadi y punto clave para la articulación de las comunicaciones rodadas de la comunidad. Enclavado en el fondo de un valle, posee una elevada densidad edificatoria, en un escaso espacio donde las infraestructuras de comunicación de ámbito regional, los usos industriales y los de vivienda conviven en alegre mestizaje.

Nos encontramos en una población de casi 27.000 habitantes, donde la escasez de terreno no ha sido obstáculo para que se haya desarrollado una abundante industria, con edificios en altura que han alojado de forma intrépida las más diversas actividades.

Situado en el verdadero corazón de Euskadi, ya que se encuentra prácticamente a la misma distancia de las 3 capitales vascas, (48 Km de Bilbao, 55 Km de San Sebastián y 58 Km de Vitoria), su ubicación le coloca en un lugar estratégico a nivel de logística.



En la actualidad, la práctica totalidad de las actividades industriales se han trasladado, dejando en su lugar un importante patrimonio industrial con imponentes ruinas que demandan una oportunidad para ser ocupadas de nuevo.

Al mismo tiempo, la demanda de vivienda en el municipio es muy elevada, sobre todo la de vivienda en alquiler; la vivienda existente no cubre esa demanda.

Por ello, se propone la realización de alojamientos dotacionales, viviendas de pequeño tamaño en alquiler, para impulsar el primer acceso a la vivienda, para lo que se pretende la rehabilitación y ampliación de una antigua fábrica en desuso de las muchas existentes en el municipio.

El edificio rehabilitado y ampliado debe, además, cumplir una función urbana de polo atractor y rehabilitador del barrio, facilitando la mejora urbana del entorno mediante estrategias que permitan un mejor uso de los espacios libres colindantes, incluido el acceso a las zonas verdes de la ladera.





*¿CÓMO CONSEGUIR UNA OPERACIÓN URBANÍSTICA DE REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN EQUILIBRADA QUE VALORE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL?*

*¿CÓMO ADAPTAR UN INMUEBLE INDUSTRIAL DE ESTRUCTURA VERTICAL A NUEVOS MODOS DE VIVIENDA PARA JÓVENES?*







Se trata de una complicada operación de cirugía urbana donde es necesario actuar con precisión, aportando valores urbanos a un entorno muy degradado. Se debe dar respuesta a los principales retos que se plantean:

- Conseguir una operación urbanística de rehabilitación y regeneración que sea equilibrada, proporcionando unos espacios urbanos acogedores y de calidad, y manteniendo a su vez los valores y el carácter industrial del barrio.



- Reconvertir el patrimonio industrial en vivienda dando una nueva vida a una de las imponentes estructuras existentes en el área y adaptándola a las necesidades propias de la vivienda, evitando que pierda su carácter fabril.

- Integrar en el inmueble industrial espacios de uso público a modo de equipamiento para todo el barrio de Txonta. En ese sentido, los usos que podrían instalarse en la planta baja del edificio tendrían que ver con actividades que den servicio no solamente a usuarios del edificio, sino que deberían resolver las necesidades sociales o asistenciales del barrio.

- Conseguir una actuación que integre la presencia de las grandes infraestructuras con un paisaje natural ahora degradado y oculto, considerando los valores ecológicos de la ladera colindante, actualmente casi invisible. El agua también adquiere protagonismo los días lluviosos, adueñándose de las laderas vecinas. Antiguamente origen de inundaciones, las convierte hoy en idílicas cascadas cuando la lluvia es abundante.





- Se trata en definitiva de explorar nuevas tipologías de vivienda adaptadas a las necesidades de los nuevos modos de vida, a criterios de sostenibilidad y de habitabilidad, que favorezcan el reciclaje y la reutilización, que otorguen también un mayor protagonismo a espacios exteriores incorporados a la vivienda, como terrazas y balcones, además de indagar en intervenciones de reconversión de edificios industriales.







**ANEXO Nº4: LOTE 4: EIVISSA / IBIZA.**

## EIVISSA. HABITAR EN LAS “COMISURAS” URBANAS (Lote 4)

El emplazamiento propuesto invita a estudiar cual puede ser la interacción de un nuevo núcleo de más de 1.500 habitantes con el resto de la ciudad y su conexión con las otras áreas del municipio.



En esta zona, limitada por dos vías rápidas, es fundamental buscar propuestas de movilidad en sus variantes peatonal y de circulación rodada, integrando el nuevo barrio en el tejido urbano de la ciudad evitando el aislamiento del barrio dentro de la propia ciudad. Por otro lado, con el fin de que no termine siendo una ciudad dormitorio, se sugiere tener en cuenta la deseable mezcla de otros usos con el principal residencial en la zona. La edificación proyectada debe introducir y poner en valor la escala humana en relación con su entorno más próximo de espacios libres.

Se trata de un sector del PGOU de Eivissa de uso principal residencial, complejo por su ubicación ya que se sitúa en la zona periferia de la ciudad, en medio de las dos grandes vías de cintura que lo aíslan tanto de la ciudad como del campo. Un subsector en el cual se contemplan también equipamientos docentes y deportivos, espacios libres públicos (incluyendo un gran parque) y la red viaria y queda ordenado por un Plan Especial y una reclasificación de suelo.





La zona residencial de dicho Plan Especial se destina a vivienda con algún régimen de protección pública; la previsión del número total de viviendas es de 476. En cuanto a las promociones públicas de vivienda, una de las manzanas (nº 10) se destina a una promoción de vivienda pública en alquiler. La manzana mencionada, con una edificabilidad total de 16.706 m<sup>2</sup>, en planta baja + 4 plantas + ático, puede albergar un total de 170 viviendas. El otro subsector será objeto de un Plan Parcial de promoción privada en el que se prevé la continuación del parque y la implantación de un equipamiento sanitario, además del uso residencial.







*¿COMO CONSEGUIR QUE LAS “COMISURAS URBANAS” SEAN UN LUGAR DONDE LAS TIPOLOGÍAS INNOVADORAS DE VIVIENDA Y EL DISEÑO URBANO CONFORMEN UN NUEVO HÁBITAT?*

*¿COMO CONECTAR A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE IBIZA Y ESPECIALMENTE LOS DEL NUEVO SUELO URBANO CON SU PAISAJE PROTEGIDO CIRCUNDANTE?*



Se pretende encontrar soluciones arquitectónicas innovadoras en el campo de la promoción pública de vivienda en alquiler. Se trata de explorar tipologías habitacionales imaginativas complementadas con espacios de uso común para los usuarios, de modo que se optimice el aprovechamiento de la edificabilidad disponible y se contribuya a la mejora de la sostenibilidad económica y ambiental de los edificios proyectados. Se han de tener en cuenta los distintos perfiles de residentes, colectivos y tipos de familias y valorar aspectos como la inclusividad, así como la integración y la conexión con el entorno inmediato y el resto de la ciudad.







La escala territorial señala un conjunto de áreas de transición, que junto al área de estudio, son los únicos suelos no consolidados por las edificaciones y no están protegidos ambientalmente. Se trata de encontrar propuestas a mayor escala para integrar el sector dentro del tejido urbano y explorar interconexiones con la ciudad y el campo. Uno de los objetivos del Ayuntamiento es conseguir una buena conectividad con el paisaje circundante, especialmente hacia las colinas limítrofes con el suelo urbanizable vacante que se encuentran protegidas como espacios naturales.

Los principales problemas que deberían encontrar solución son los derivados de su situación periférica en la trama urbana, en lo que podríamos llamar “comisuras” y su situación entre las dos vías de cintura que aíslan el sector tanto de la ciudad como del campo. Es previsible que éstas últimas generen numerosos desplazamientos, muchos de ellos en automóvil, dada la dispersión de las actividades en la isla de Ibiza y la deficiente red de transportes públicos.

Si bien el subsector ya está ordenado y planificado, se esperan ideas que ayuden a conectar esta zona con la ciudad y la integren dentro del entramado urbano. Al mismo tiempo, las propuestas del edificio residencial deberán aportar un plus de optimización social, energética y sostenibilidad.





**ANEXO Nº5: LOTE 5: EL PRAT DE LLOBREGAT, BARCELONA.**





## **EL PRAT DE LLOBREGAT- EIXAMPLE NORD**

### **Un nuevo modelo de crecimiento para el 2050: entre un entorno natural singular y unas infraestructuras complejas (Lote 5)**

El Prat del Llobregat es un municipio nodal, situado a 10 km al oeste de Barcelona, en el centro del desarrollo de infraestructuras de comunicación y transporte (puerto, aeropuerto, infraestructuras viarias y ferroviarias). Constituye un foco de nuevas oportunidades urbanísticas del área metropolitana.

El núcleo urbano del Prat está situado en el corazón del delta del Llobregat. Tiene la posibilidad y la necesidad de articular el territorio con elementos tan singulares y determinantes como el parque agrario metropolitano del Baix Llobregat, el parque fluvial del río Llobregat, el litoral mediterráneo y las zonas de reserva natural y de paisaje deltaico.



El Prat concentra una triple condición en relación a su entorno: de enlace en un contexto metropolitano de comunicación y acceso a grandes infraestructuras; enclave dentro de un entorno natural a proteger; y núcleo urbano con características locales de escala pequeña, amable y tranquila que se quiere conservar. El ámbito objeto de estudio es un rectángulo de aproximadamente 100 Ha comprendido entre tres ejes de infraestructura viaria: la Ronda de Dalt (B-20) al norte, la C-31 al sur y la autovía B-22 que enlaza la Ronda de Dalt con la C-31 al oeste, y finalmente el río Llobregat al este. Se trata de un emplazamiento completamente llano y desocupado, en contacto con el parque agrario metropolitano al norte y con el núcleo urbano del Prat al sur. Cuenta con una estación de la línea 9 del metro construida (El Prat Estació) que no está en funcionamiento y una única preexistencia construida, una gran superficie comercial en actividad de unas 10 Ha, el 60% de las cuales es zona de aparcamiento.



Durante el año 2008, este ámbito estuvo sujeto a un concurso internacional de ideas para su desarrollo urbanístico. A partir del resultado del concurso en el año 2010, se redactó un documento que recogió las directrices y estrategias de ordenación del ámbito del centro direccional del Prat de Llobregat y su entorno.

*UNA MAYOR SENSIBILIDAD AMBIENTAL, EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA CRISIS ENERGÉTICA OBLIGAN A RECONSIDERAR EL MODELO DE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANOS.*

*¿QUÉ NOVEDADES Y EXIGENCIAS AMBIENTALES SE PUEDEN INCORPORAR PARA AFRONTAR ESTOS NUEVOS RETOS? ¿CÓMO INCLUIR LOS OBJETIVOS AGENDA URBANA 2050 SIRVIENDO DE MODELO PARA POSTERIORES CRECIMIENTOS?*



Manteniendo los parámetros aprobados en el documento de directrices y estrategias de ordenación del Centro Direccional del 2010, es necesario profundizar en el diseño del barrio para que sea capaz de incorporar los objetivos planteados por la Unión Europea para el 2050, la Agenda Urbana y su adaptación en Catalunya para la transición verde, con el objetivo de convertirlo en un crecimiento modélico en el horizonte del 2050, donde el balance energético sea positivo.



La idónea combinación entre el espacio público y zonas libres de edificación y el espacio ocupado por edificación privada es ineludiblemente necesaria; son elementos que deben colaborar y contribuir a conseguir una ordenación bien encajada en el entorno existente. El estudio debe recoger las medidas para que el sector sea capaz de fabricar la energía que consume con recursos energéticos renovables; propuestas de optimización de eficiencia y sostenibilidad; ahorro de



consumo con alternativas para la reducción de emisiones o aumento de captación; definiendo elementos urbanísticos, edificatorios, de movilidad, zonas verdes, mobiliario urbano...; estar óptimamente conectada a la infraestructura verde del parque agrario, a la infraestructura azul o hidrológica del río Llobregat y su imprescindible relación con el agua; ofrecer una movilidad eficiente; y prever medidas de adaptación al cambio climático: sequía, inundaciones, olas de calor, fenómenos meteorológicos extremos.



Se plantea la posibilidad de estudiar en detalle una franja de 500 metros de ancho, unas 25 Ha, entre dos ejes verticales norte-sur que enlazan con el núcleo existente: la prolongación de la avenida del Remolar y la prolongación de la avenida del Canal, con planteamientos concretos que se puedan extrapolar posteriormente al resto del ámbito.

Se valorará la aportación de información del impacto económico que la incorporación de estas medidas puede incidir en el coste de la edificación, y del espacio público.







**ANEXO Nº6: MADRID.**



## MADRID. PLAZA ALMODÓVAR (Lote 6)

La ciudad de Madrid propone el emplazamiento de Plaza de Almodóvar al concurso de EUROPAN como extraordinaria oportunidad para revitalizar, reparar y cuidar un barrio periférico del sur de nuestra ciudad. Se alinea y participa en la estrategia urbana del municipio para el equilibrio territorial a través de nuevas centralidades locales y para afrontar los retos del cambio climático. La propuesta se incardina en la Estrategia Urbanística para la Actividad Económica de la Ciudad de Madrid, que incluye el fortalecimiento de la industria de contenidos creativos y culturales como uno de los vectores o líneas palanca del Plan de Recuperación para Europa y en el Plan de Desarrollo del Sur y Este de Madrid. La propuesta de Madrid reconoce y valora, tanto la importancia del vibrante ecosistema cultural llamado ISO -una asociación de productores culturales que ofrecen diversidad y dinamismo a la población residente-, como la superposición de los ejes de comunicación y actividad económica local del distrito.





El tejido urbano de la Plaza de Almodóvar se presenta roto y anodino, débil en sus componentes ambientales y paisajísticos, afectado por el tráfico de paso y ausente de interacción social. La existencia de solares vacíos y espacios públicos poco estimulantes, propiedad del municipio, ofrece una gran oportunidad, pero sus condiciones físicas impiden la consolidación de un espacio comunitario activo.

La transformación del espacio público se configura por 3 objetivos interrelacionados: regenerar la calidad de la vida cotidiana a través de una plaza cívica que contribuya a la cohesión social y genere identidad; recuperar espacio público que ahora es exclusivo del vehículo privado y reintroducir la naturaleza.

La plaza tendrá como referente para su reconfiguración el proyecto de dos edificios de propiedad municipal y uso público, que ejercerán las funciones de liderazgo en las actividades de la plaza, buscando un carácter social integrador e identitario, en un espacio seguro.



*¿CÓMO REGENERAR LA CALIDAD DE VIDA COTIDIANA EN UN LUGAR ROTO Y ANODINO, MEDIANTE UNA ACTUACIÓN MUNICIPAL QUE CONTRIBUYA A LA COHESIÓN SOCIAL Y GENERE IDENTIDAD?*

*¿CÓMO ACTIVAR EL PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO SIN EDIFICAR Y RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO INCLUSIVO, CREANDO UNA INFRAESTRUCTURA SOCIAL DE ENCUENTRO PARA LOS VECINOS?*

Madrid apuesta por la reflexión de la arquitectura joven sobre el núcleo del distrito de Carabanchel, interesada en recibir nuevas aportaciones sobre tipologías innovadoras para nuevos equipamientos de usos mixtos y vinculados a la producción cultural, y sobre el diseño del espacio público inclusivo y naturalizado. La existencia de solares vacantes y espacios públicos sin identidad en la Plaza de Almodóvar y su entorno constituye una oportunidad para crear un nuevo nodo de centralidad periférica. Este nodo facilitará el metabolismo urbano mediante el fomento de la hibridación de usos y dará respuestas a los desafíos del cambio climático y la desigualdad social.



La consolidación de un espacio comunitario activo de proximidad en el centro del distrito contribuirá al proceso de producción cultural orientado a la inclusión social y al cambio de hábitos sociales relativos al desafío climático.

La propuesta reconoce la importancia del ecosistema cultural del polígono ISO impulsado por productores culturales y artistas que aporta diversidad y dinamismo a la estructura social de la población residente, así como la necesidad de crear nuevos espacios para atender las necesidades dotacionales básicas y favorecer el desarrollo de la economía local. En este sentido, se aboga por





abrir procesos de participación ciudadana para conocer las distintas identidades que conviven en este ámbito y explorar soluciones que susciten el mayor consenso.

La puesta en valor del patrimonio municipal debería dar respuestas al vacío urbano, incorporando las actividades emergentes y los agentes sociales dinamizadores existentes vinculados a la producción cultural, incentivando la participación de las diversas identidades sociales presentes.

Madrid, considera la cultura y el conocimiento como bienes de primera necesidad, que refuerzan el valor de la sostenibilidad y la inclusividad, en una sociedad activa, abierta, diversa y participativa. Y el espacio libre y los servicios públicos como gran escuela de convivencia.





**ANEXO Nº7: LOTE 7: ESTUARIO DEL NALÓN, ASTURIAS.**





## ESTUARIO DEL NALÓN. REVITALIZAR UNA INFRAESTRUCTURA (Lote 7)

El estuario del Nalón es un sistema territorial complejo y singular, que aúna altos valores ambientales, paisajísticos y culturales, y que se enfrenta a notables retos ecológicos, climáticos y de diversificación económica como alternativa al declive de la actividad portuaria y pesquera. De acuerdo con el tema de EUROPAN17, los tres emplazamientos del Estuario del Nalón engloban dimensiones naturales y culturales tan interrelacionadas que todo el área de estudio puede ser entendida como un ecotono, es decir, un espacio de transición entre paisajes rurales, urbanos y naturales: Destaca por sus valores ambientales y ecológicos, por lo que está incluido en una Zona Especial de Protección de Aves, un Lugar de Importancia Comunitaria y una Zona Especial de Conservación dentro de la Red Natura 2000. Cien años de intensa actividad portuaria han dado como resultado un valioso patrimonio industrial, incluyendo un astillero, muelles, cargaderos y otras infraestructuras, así como grúas de estructura metálica roblonada y equipamiento ferroviario.



Aunque su función como intercambiador modal ha disminuido significativamente, el puerto en sí mismo es un ecotono entre los medios marino y terrestre. Por otra parte, el curso bajo del río Nalón presenta un alto nivel de riesgo de inundación, que se incrementará a causa de los impactos

previsibles del cambio climático. Ha de tenerse en cuenta además que el ámbito está localizado en el límite occidental del Área Metropolitana Central de Asturias, una conurbación urbana multipolar que acoge a 850.000 habitantes y el 85% del PIB regional. Por tanto, está llamado a convertirse en una pieza clave en el sistema metropolitano de espacios libres.

Todos los terrenos son de titularidad pública y todos los actores públicos concernidos están involucrados en la propuesta: a nivel regional, los departamentos de Infraestructuras, Pesca, Biodiversidad y Ordenación del Territorio y el Instituto de Desarrollo Económico del Principado de Asturias (IDEPA); y a nivel local, los ayuntamientos de Muros de Nalón y Soto del Barco.



*¿CÓMO CONVERTIR UNA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA INFRAUTILIZADA EN UN PROVEEDOR DE SERVICIOS ECOSISTÉMICOS PARA UNA POBLACIÓN DE MÁS DE 850.000 HABITANTES?*

*¿QUÉ ESTRATEGIAS DISEÑAR PARA CONCILIAR LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL, CULTURAL Y PAISAJÍSTICO CON LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN EL ESTUARIO?*

La infraestructura portuaria del Estuario del Nalón fue diseñada y dimensionada a principios del siglo XX como el principal punto de embarque y transporte de toda la producción de carbón de las minas asturianas hasta las plantas siderúrgicas del País Vasco; forma parte, por tanto, del imaginario colectivo y de la identidad de la región. El declive de la minería trajo consigo el abandono progresivo de la actividad, por lo que resulta necesario reinventar el espacio portuario para acoger nuevas actividades, para: 1. renaturalizar y contribuir a la adaptación al cambio climático en todo el estuario; 2. preservar y valorar el valioso patrimonio industrial local, 3. impulsar la producción de servicios ecosistémicos de abastecimiento, regulación y culturales.





Cuestiones a tener en cuenta por las concursantes:

- Adaptación al cambio climático. El estuario sufre importantes inundaciones fluviales, que afectan especialmente al sector agrícola. De acuerdo con las proyecciones climáticas disponibles para la región, el nivel medio del mar se elevará apreciablemente y los fenómenos meteorológicos extremos serán cada vez más intensos y frecuentes, incrementándose por tanto el riesgo de inundación.
- Mejora de los ecosistemas. Tras décadas de actividad industrial, centrada principalmente en el tráfico portuario de carbón, diversos proyectos de restauración han mejorado significativamente las condiciones ambientales del estuario; sin embargo, aún queda mucho por hacer para regenerar los diversos y valiosos ecosistemas, incluyendo sistemas dunares, marismas y las alisedas pantanosas.



- Convivencia entre las transiciones económicas y ambientales. La calidad ambiental y paisajística es un atractivo para nuevas actividades recreativas propias de los espacios litorales; por tanto, el reto que encara el estuario es compatibilizar la protección de la biodiversidad, la producción de servicios ecosistémicos y la diversificación económica.







**ANEXO Nº8: TORRELAVEGA.**



## TORRELAVEGA. ROMPER BARRERAS (Lote 8)

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 acogen una pluralidad tipológica residencial de gran interés: 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, sin orden aparente, con la excepción de la Colonia Sniace, estructurado por dos vías de comunicación: Pablo Garnica y el Paseo del Niño. Estos son precisamente los ejes que saltan el ferrocarril para fundirse con la ciudad central administrativa.



El peso de las infraestructuras en el funcionamiento de esta zona de la ciudad es enorme; se perciben como fronteras, físicas y psicológicas, que aíslan esta parte de la ciudad, un área que, por otra parte, posee una posición estratégica en cuanto a los accesos a la ciudad, 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 sus límites 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.



*¿COMO INTEGRAR LOS BARRIOS CONSOLIDADOS DE LA CIUDAD, PRIORIZANDO EL TRÁNSITO PEATONAL Y OTROS MODOS ALTERNATIVOS AL TRÁFICO MOTORIZADO?*

*¿COMO PUEDE CONTRIBUIR LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO EN LA INTEGRACIÓN DE LA CIUDAD CON EL RÍO?*

El carácter de las barreras, ¿romper o coser? Se pretende hacer desaparecer la frontera ferroviaria que durante décadas ha sido una constante en la vida urbana de la ciudad, aislando barrios e 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 replantear el sistema viario; estas actuaciones no deberían constituir en

ningún caso “nuevas fronteras”. Se trata, en definitiva, de 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 permite abrigar la esperanza de imaginar una nueva conformación urbana que acerque el corredor fluvial al corazón de la ciudad. La supresión de las vías puede favorecer esta conexión, averiguar 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, así como el establecimiento de nuevas perspectivas, aprovechando la conformación de nuevas volumetrías, proponiendo 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?



