



PROGRAMA DE NECESIDADES

EUROPAN 18 / RESOURCING

NAVALMORAL DE LA MATA

Barcelona-Horta / Barcelona-La Verneda / Getafe / Felanitx / Madrid / Oviedo / Santa Pola / Vitoria-Gasteiz



EUROPAN España.

Paseo de la Castellana, 12. 28046 Madrid – ES

T + 34 91 435 22 00 (*214) / euroman.esp@cscas.com / www.euroman-esp.es / @euroman_esp

Español, francés, inglés. 10h00 a 14h00, de lunes a viernes

Índice

1	EUROPAN 18 España, “RE – SOURCING – LA CIUDAD RENACIDA”	3
	Comité EUROPAN 18/España.....	3
	Secretariado EUROPAN España.....	3
	Premios	4
	Disposiciones legales	4
2	Objetivos principales	6
3	Presentación del emplazamiento.....	7
	Situación. Características del emplazamiento	7
	Información sociocultural del emplazamiento y de su contexto	8
	Datos medioambientales del emplazamiento y de su contexto	8
	Dinámicas y dificultades económicas del emplazamiento y de su contexto	8
	Trama urbana	9
	Comunicaciones	10
	Problemática	11
	Necesidades. Área territorial	13
	Necesidades. Área de reflexión.....	14
	Necesidades. Área de actuación	17
	Imágenes de obras en ejecución.....	19
	Extracto documentación ADIF	21

1 EUROPAN 18 España, “RE – SOURCING – LA CIUDAD RENACIDA”

EUROPAN lidera un Foro de debate europeo para los jóvenes profesionales vinculados al ámbito de los proyectos urbanos, paisajísticos y arquitectónicos, a los que incorpora para desarrollar y dar 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 Vivienda 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 18 como en la citada ley.

Por tanto, para concursar en EUROPAN España, es necesario tener conocimiento de las Bases del Concurso de Proyectos con Intervención de Jurado EUROPAN 18 publicadas en la Plataforma de Contratación del Estado.

Comité EUROPAN 18/España.

Presidencia

Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana

Miembros Gestores

Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU) / Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE)

Miembros Promotores

Dirección General de Vivienda del Principado de Asturias / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno de las Islas Baleares / Ayuntamiento de Barcelona / Secretaría General de Vivienda, Arquitectura y Regeneración Urbana de la Junta de Extremadura / Ayuntamiento de Getafe / INCASÓL / Ayuntamiento de Madrid / Dirección General de Innovación Ecológica en la Construcción, Generalitat Valenciana / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno Vasco.

Miembros Asociados

Ayuntamiento de Oviedo / Ayuntamiento de Felanitx / Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata / Ayuntamiento del Barcelona / Ayuntamiento de Santa Pola / Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz / ADIF.

Secretariado European España.

Carmen Imbernón, secretaria general.

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

Premios

EUROPAN/España tiene prevista la posibilidad de conceder 9 primeros premios y 9 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.

Disposiciones legales

Para los nacionales de países de la UE y del EEE que estén en posesión de un título conforme a la Directiva 2005/36/CE de la UE y deseen ejercer en régimen de prestación de servicios (ocasional), deberán estar legalmente establecidos en un Estado miembro para ejercer la misma profesión en España. Deben solicitar una autorización a la autoridad competente, el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana, Subdirección de Normativa y Estudios Técnicos. Secretaría General Técnica. Paseo de la Castellana, 67 - 28071 Madrid).

Para los nacionales en posesión de un título de otros países, diríjase al Ministerio de Educación.

A continuación, se enumeran las principales características del emplazamiento en el que se van a ubicar las propuestas del concurso de arquitectura EUROPAN 18:

Escalas	L, S
Localización	Navalmoral de la Mata (Cáceres) España
Población del municipio	16.895 habitantes
Sitio propuesto por	Junta de Extremadura
Agentes implicados	Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata Junta de Extremadura
Representante del emplazamiento	Junta de Extremadura

Frente a la complejidad y la multiplicidad de temas que deben ser contemplados en los emplazamientos de escala urbano-arquitectónica, es deseable contar de un equipo multidisciplinar, formado por profesionales de diferentes ámbitos: arquitectura, urbanismo, paisajismo, artes, ingenierías, etc.

Comunicación

La Convocatoria y los Resultados de EUROPAN 18/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 reunión de trabajo entre la JUNTA DE EXTREMADURA y el equipo premiado en la que participa un miembro 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

Documento Estratégico, Plan Especial, encargo de proyecto parcial contenido en la solución premiada o figura análoga.

2 Objetivos principales

- ¿Es posible la integración de una infraestructura de transportes con el tejido urbano existente, así como su adecuación en vistas a un posible crecimiento poblacional de Navalmoral de la Mata?
- ¿Qué escalas deben combinarse para tener resultados relevantes? ¿Puede un proyecto en un sitio de proximidad combinarse con una reflexión sobre la escala mayor del territorio?
- ¿Es posible tejer zonas separadas por un trazado ferroviario de una forma sensible con el entorno y sostenible respecto a los retos demográficos y de cambio climático?
- ¿Cómo se puede promover la cohesión social y cultural entre las zonas divididas por el tren, a través de proyectos de integración cultural y la creación de centros de encuentro en ambas áreas?
- ¿Cómo pueden las intervenciones contribuir a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y lograr una integración armoniosa en el tejido urbano existente?

3 Presentación del emplazamiento

Situación. Características del emplazamiento

Navalmoral de la Mata es un municipio de aproximadamente diecisiete mil habitantes, situado en el noreste de la provincia de Cáceres, en la región de Extremadura.

Goza de una ubicación privilegiada, ubicada en un cruce de caminos que la conectan de forma directa con otras ciudades, incluidas Madrid y Lisboa. Por ella pasan la A5 (Madrid Lisboa) y la EX-A1 hacia Portugal (que a su vez conecta con la A66 y enlaza Oviedo con Sevilla). De este modo los tiempos por carretera son 2 horas a Madrid y a Badajoz, y 3 horas Sevilla. También la línea ferroviaria Madrid-Lisboa atraviesa la localidad, línea que se encuentra actualmente en obras de ejecución del tren de alta velocidad.

Se configura como localidad de referencia para las comarcas del entorno: Campo Arañuelo, La Vera y Villuercas-Ibores-Jara, convirtiéndose en un importante centro de servicios y dotaciones para ellas, cubriendo sus necesidades comerciales, educativas y sanitarias.

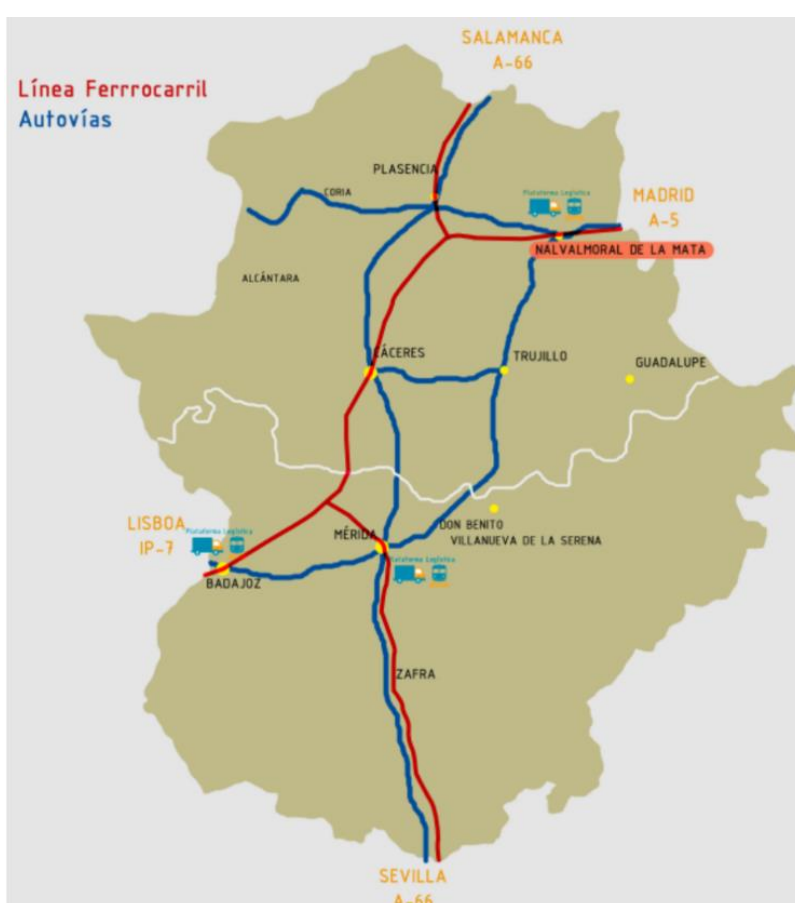


Ilustración 3-1. Mapa de Extremadura

El municipio cuenta con una superficie de 160,75 Km² y el casco histórico está a una altitud de 291 m.s.n.m. Desde el punto de vista topográfico, predominan las formas suaves o ligeramente onduladas, con escasas pendientes, existiendo una diferencia de menos de 200m de altitud entre las zonas menos elevadas de la parte Norte y las más elevadas de la parte Sur del municipio.

Información sociocultural del emplazamiento y de su contexto

La evolución demográfica de Navalmoral de La Mata muestra una pauta creciente en el período entre 2002 y 2005, seguido de un período de relativa estabilidad hasta el 2022 en que se manifiesta una ligera caída, con una población actual de alrededor de 17.700 habitantes.

En términos de edad podemos concluir que se trata de un municipio con población de una edad mayoritariamente comprendida entre los 20 y los 60 años.

Navalmoral de la Mata cuenta con una economía diversificada, predominando los sectores de comercio, transporte, hostelería, servicios y, en menor medida, la industria y la construcción. Estos factores hacen del municipio un núcleo económico clave en la comarca del Campo Arañuelo.

Datos medioambientales del emplazamiento y de su contexto

Las tierras se dividen principalmente entre agrícolas, forestales y pastizales. La actividad agrícola es predominante, especialmente cultivos de secano, mientras que los espacios abiertos y los adehesados aportan valor ecológico y económico, siendo la vegetación dominante los encinares, mezclados con especies silvestres y alcornoques.

En cuanto a su fauna, entre las especies relevantes se encuentran el gato montés, el gamo, y diversas especies de murciélagos, así como rapaces, águilas y alimoches.

Tiene un clima templado mediterráneo, con precipitaciones anuales promedio de 762 mm y una temperatura media de 15,5°C, y parte del territorio está clasificado como zona en riesgo de inundación.

Dinámicas y dificultades económicas del emplazamiento y de su contexto

A pesar de las nuevas inversiones industriales, la economía local sigue dependiendo en gran medida del comercio, transporte y hostelería.

Por un lado, la dependencia del embalse de Valdecañas para el suministro de agua plantea un desafío ante posibles episodios de sequía, mientras que su cercanía a la Central Nuclear de Almaraz, cuyo cierre está previsto para 2027 y 2028, genera preocupación entre los habitantes y comerciantes locales, debido al impacto negativo que podría tener en la zona, ya que económicamente es importante para Navalmoral de la Mata, puesto que es una de las principales fuentes de empleo de la región, proporcionando trabajo directo a más de 3.000 personas y generando muchos empleos indirectos.

Trama urbana

La estructuración del tejido urbano del caso de Navalmoral de la Mata se desarrolla por crecimiento en mancha de aceite a partir de la Iglesia de San Andrés con una estructura viaria radioconcéntrica irregular.

La vía de mayor importancia y que estructura longitudinalmente el núcleo urbano de Este a Oeste es la antigua travesía de la Carretera Nacional V, actualmente calle Antonio Concha. La malla urbana de carácter local la componen un conjunto de calles, en general de poca longitud, formando manzanas de una superficie media comprendida entre los 700 y 1.000 m².

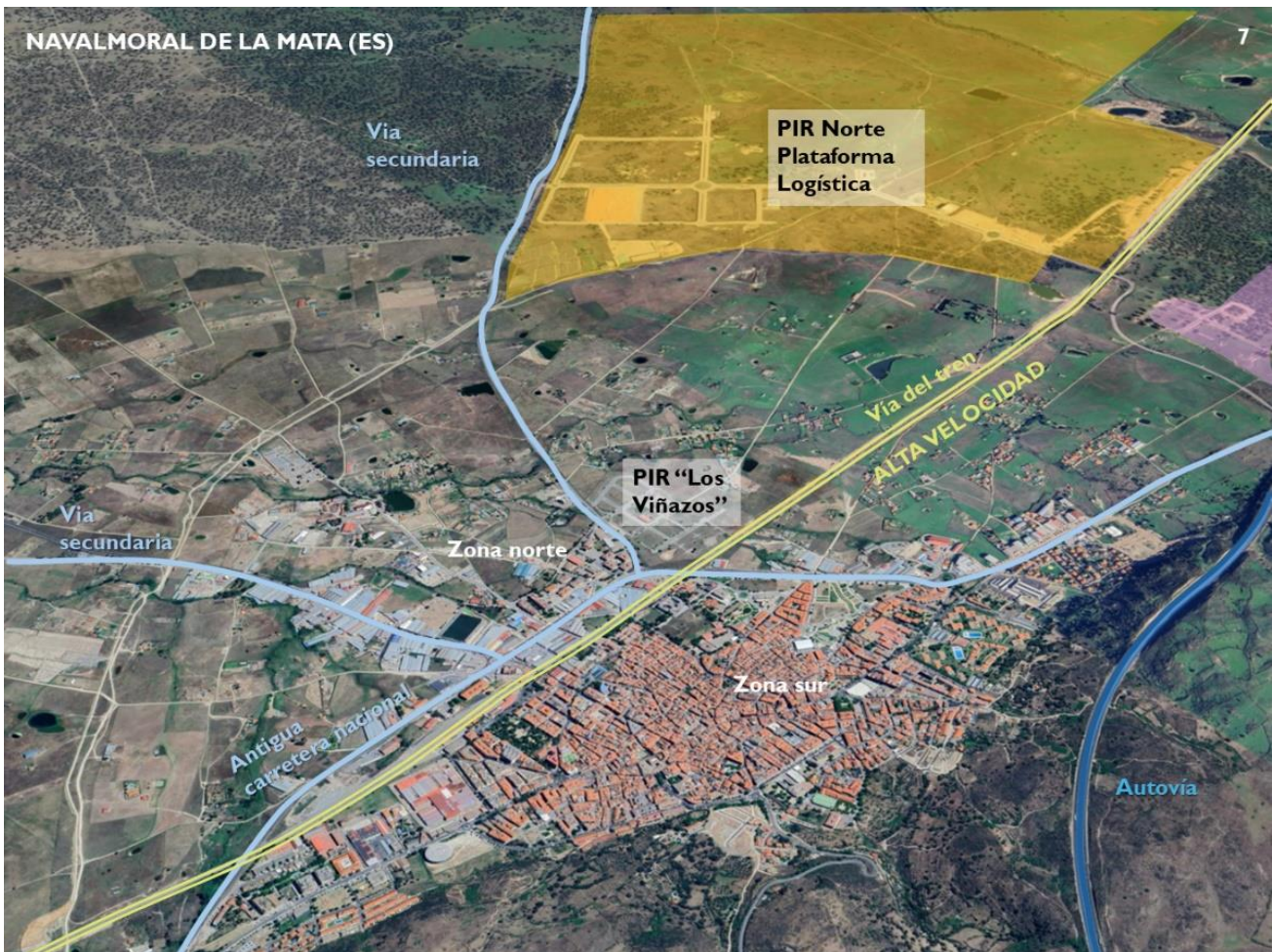


Ilustración 3-2. Problemática detectada (elaboración propia)

Comunicaciones

La infraestructura viaria de Navalmoral la componen, por un parte la red de carreteras y por otra la red viaria interior.

Es de destacar el déficit general de aparcamiento, el corte disfuncional que la vía de ferrocarril provoca en el casco urbano y los colapsos de tráfico motivados por una estructura viaria irregular y estrecha.

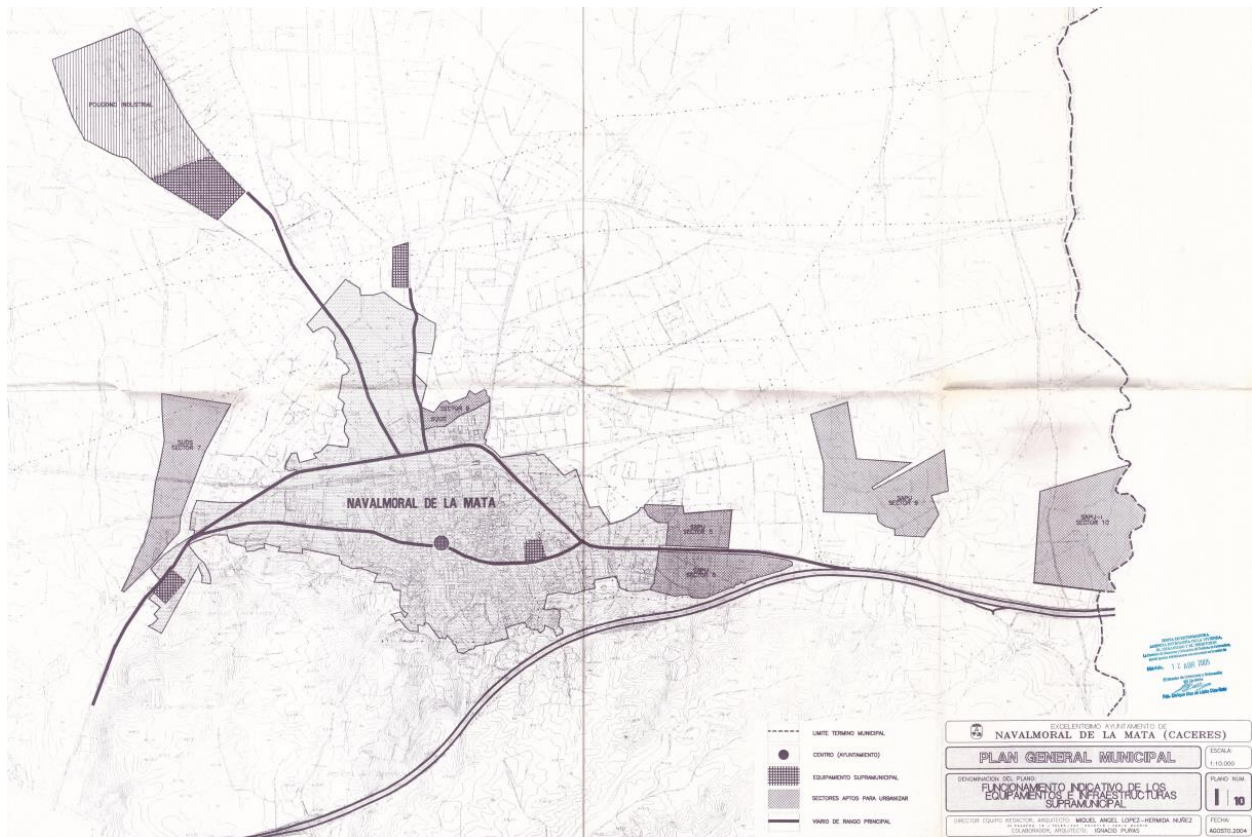


Ilustración 3-3. Vías principales. PGOU



Fotografía 1. Paso a nivel existente



Fotografía 2. Actual vía ferroviaria junto a PIR Los Viñazos

- La **recualificación** de los espacios vacíos existentes y creados como consecuencia de la implantación de crecimientos e infraestructuras de forma independiente, sin criterios de integración que, en unos casos han quedado obsoletas, en otros casos se han consolidado y los últimos están en marcha actualmente.
- La **reconexión** de la fractura creada por la inclusión de una línea de alta velocidad ferroviaria que divide la población en dos zonas claramente diferenciadas: la sur, con el núcleo poblacional principal; y la norte, donde se ubican polígonos industriales, la plataforma logística y los futuros crecimientos residenciales.
- La **reordenación** de la estrategia de movilidad que sea capaz de asumir las futuras demandas de transporte y comunicación que sean necesarias dentro de la población y en relación con la zona industrial exterior.

En todos los casos, las soluciones deben conjugar sensibilidad hacia el entorno, planificación ordenada, cohesión social, y promoción de un desarrollo equilibrado.



Ilustración 3-5. Sectorización (COADE)

Necesidades. Área territorial

La evolución de Navalmoral de la Mata en los próximos años a nivel industrial va a proporcionar una capacidad de crecimiento demográfico al municipio que no se encuentra contemplado en el planeamiento vigente. Esto es debido a sus buenas conexiones por carretera y por tren, lo que está generando interés ante diferentes sectores industriales que han puesto el foco en el PIR Norte (área de nueva construcción industrial de Navalmoral de la Mata) para incorporar en este polígono la fabricación de elementos.

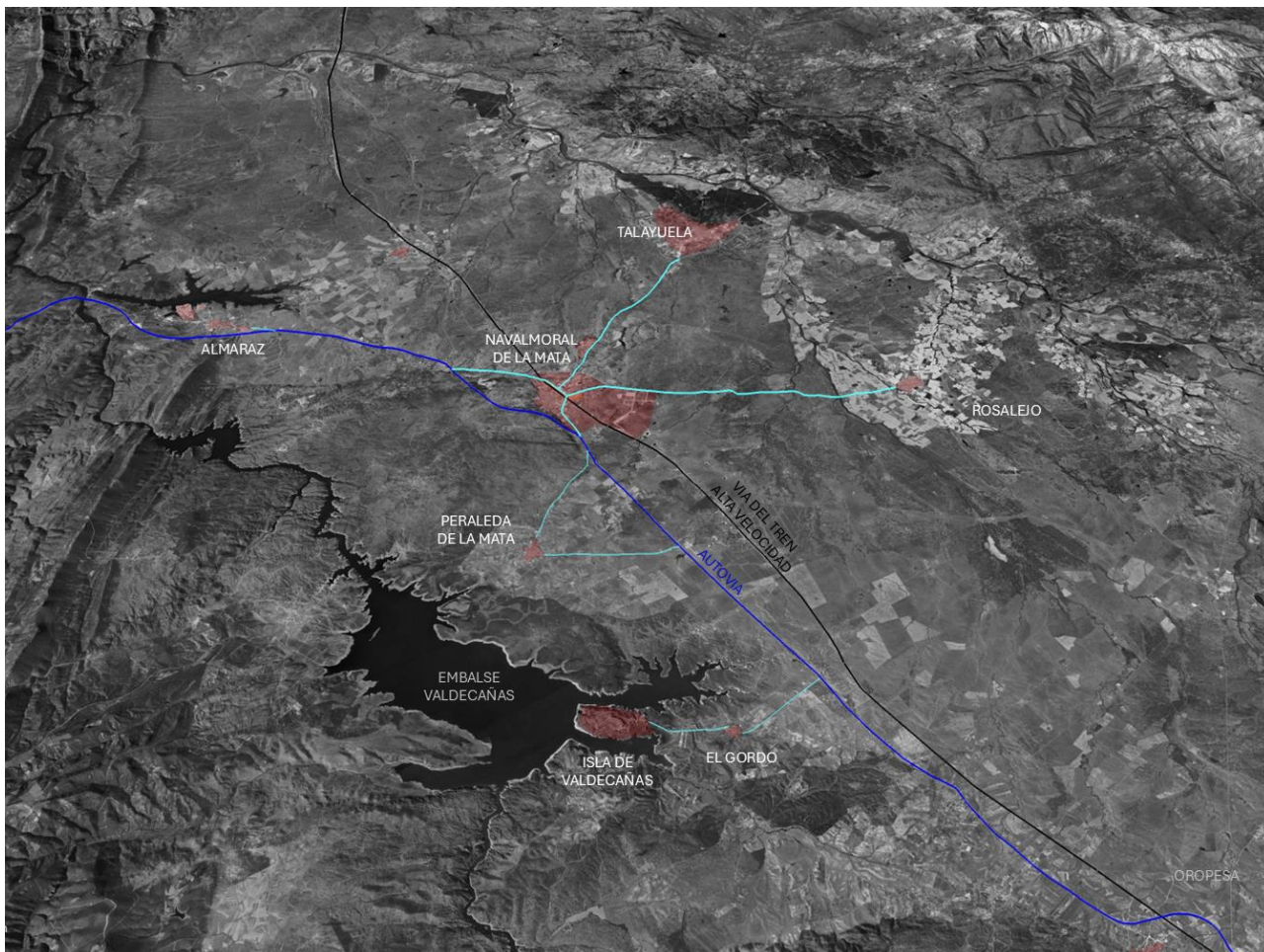


Ilustración 3-6. Escala territorial cercana (elaboración propia)

Esto va a suponer un reto a nivel de movilidad, ya que en la actualidad, Navalmoral de la Mata se encuentra en punto de desarrollo urbanístico en revisión. La afluencia de personal que vaya a trabajar por carretera como por tren a diario, junto con la movilidad propia del municipio son una de las necesidades a resolver a nivel territorial y local.

Necesidades. Área de reflexión

El crecimiento urbano de Navalmoral está condicionado por varios parámetros. Elementos topográficos como Los Cerros o barreras artificiales, así como el trazado de la autovía Madrid- Lisboa o el ferrocarril, limitan el crecimiento urbano hacia el Sur. Hacia el Norte, el uso del suelo (predominantemente industrial) junto con zonas encharcables, condicionan la expansión del municipio. Hacia la zona occidental el crecimiento es poco factible por encontrarse el Hospital Campo Arañuelo y una bolsa de Suelo libre de Uso público. Por lo que la opción más probable de crecimiento del tejido urbano es hacia la zona oriental del municipio.



Ilustración 3-7. Área de Reflexión (elaboración propia)

El desarrollo del **PIR “Parque Industrial Norte de Extremadura”**, aprobado definitivamente por Decreto 185/2008, de 12 de septiembre de 2008, tiene por objeto la reclasificación y ordenación de los terrenos situados en el paraje de “Las Mojedas” con destino a polígono industrial. Se trata de un polígono industrial con una superficie de 337 ha aproximadamente. La ubicación de una gigafactoría de baterías de litio supondrá un nuevo reto para la ciudad, al tener que acomodar el previsible aumento demográfico que conllevará la puesta en marcha de dicha gigafactoría. Hecho que por otro lado implicará la construcción de viviendas, infraestructuras, comercios, zonas verdes, instalaciones y equipamientos.



Ilustración 3-8. Infografía de la nueva gigafactoría. (motor16.com)

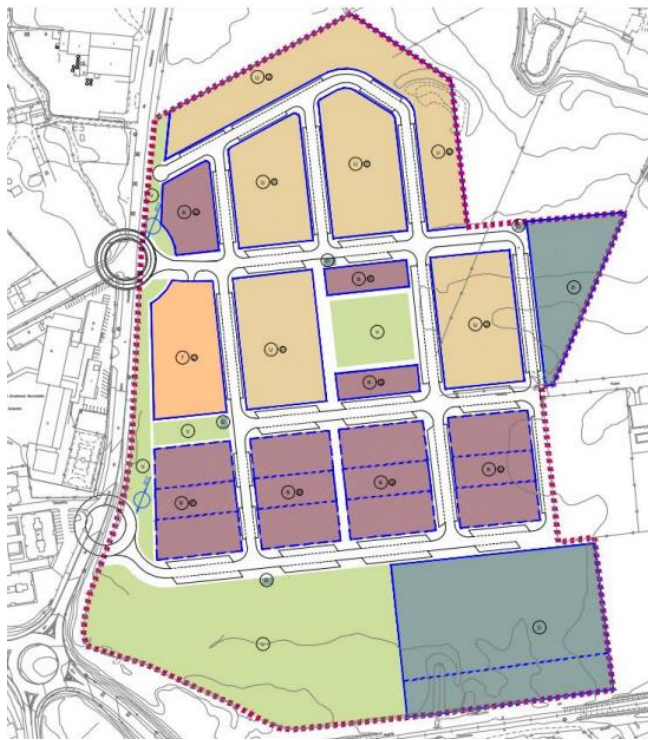


Fotografía 3. Urbanización Espacio Navalmoral (sando.com)



Fotografía 4. Cartel anunciador Espacio Navalmoral (canalextrmadura.es)

Por otro lado, la última propuesta de modificación del **PIR Los Viñazos**, de fecha octubre de 2024, plantea un total de 768 viviendas, con objeto de dar soporte a las nuevas necesidades.



- U RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- B RESIDENCIAL COLECTIVO
- DOTACIONES, ZONAS VERDES Y TERCIARIO
- T TERCIARIO
- D EQUIPAMIENTOS
- V ZONAS VERDES

Ilustración 3-9. PIR Los Viñazos. Zonificación

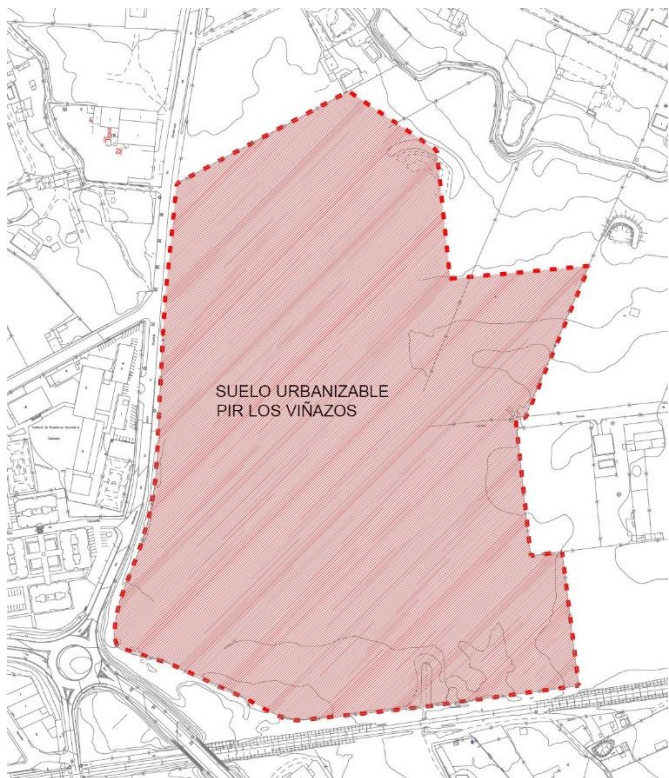


Ilustración 3-10. PIR Los Viñazos. Clasificación



Fotografía 5. Ortofoto estado actual PIR Los Viñazos

Además, la conversión de la línea de ferrocarril en una **línea de alta velocidad**, incluso a su paso por la localidad, y la creación de pasos subterráneos, peatonales unos y para vehículos otros, condicionará aún en mayor medida la continuidad de los recorridos de uno y otro tipo.

Necesidades. Área de actuación

La actuación se concentrará en el espacio existente entre la vía del tren y la antigua carretera nacional, y por extensión la zona PIR Los Viñazos. Tratará de **qualificar los espacios vacíos generados tras distintas intervenciones**, así como el último trazado de ADIF (en ejecución), mediante su integración como zonas verdes, espacios de esparcimiento, etc. que actúen como hitos estratégicos o puntos de interés en su desarrollo, así como el **estudio de la movilidad entre las zonas de crecimiento residencial (Los Viñazos) y la nueva zona industrial**.










Ilustración 3-11. Área de Actuación (elaboración propia)

Estos espacios no solo mejorarán la calidad de vida de los habitantes, sino que también funcionarán como áreas de descanso para quienes utilicen estos trayectos, ya sea a pie, en bicicleta o en otros medios de transporte. Los parques y jardines deberán ser diseñados de manera estratégica, no solo con el objetivo de ofrecer zonas de ocio, sino también como elementos de absorción de CO₂, contribuyendo al bienestar de la población y la mitigación del cambio climático.

Se plantea como una oportunidad para resolver el problema de la barrera física generada por el tren de alta velocidad, buscando soluciones de permeabilidad adicionales a las que contempla el proyecto de ADIF, mediante estrategias basadas en recorridos peatonales ajardinados, con voluntad de innovación y vocación de ejemplaridad en las respuestas, dando por hecho el trazado del tren en superficie.



Ilustración 3-12. Identificación de zonas en el Área de Actuación (elaboración propia)

	P.S. PASO SOBREELEVADO RODADO
	P.I. PASO INFERIOR RODADO
	P.I. PASO INFERIOR PEATONAL
	TRAZADO VIARIO RODADO
	FERROCARRIL
	ZONAS VERDES CONSIDERADAS ADIF
	ZONAS A CONSIDERAR

1 Vacío PS-13.7 SUR	8 Parque C/Pablo Ruiz Picasso
2 Vacío PS-13.7 NORTE	9 Vacío C/Colector
3 Vacío Mercado	10 Vacío Ermita de San Isidro
4 Vacío C/Garganta Minchones	11 Parque C/Luis Cuenca
5 Vacío Consejería de Agricultura	12 Vacío Arroyo de Las Casas
6 Parque Municipal Don Casto Lozano	13 PIR "Los Viñazos"
7 P.I. 12.7	14 IES Zurbarán

La identificación de las zonas en el Área de Actuación no pretende ser sino una recopilación no exhaustiva de espacios degradados o considerados como susceptibles de ser tenidos en cuenta para su inclusión como parte del ámbito de actuación en las propuestas a desarrollar, siendo posible su ampliación, corrección o matización.

Imágenes de obras en ejecución



Fotografía 6. Obras de adecuación de pasos



Fotografía 7. Pasarela elevada de nueva construcción



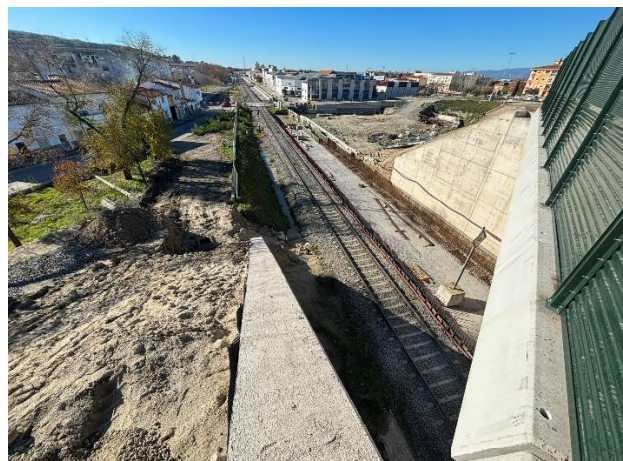
Fotografía 8. Vista de vías debajo de paso elevado



Fotografía 8. Pasarela elevada de nueva construcción



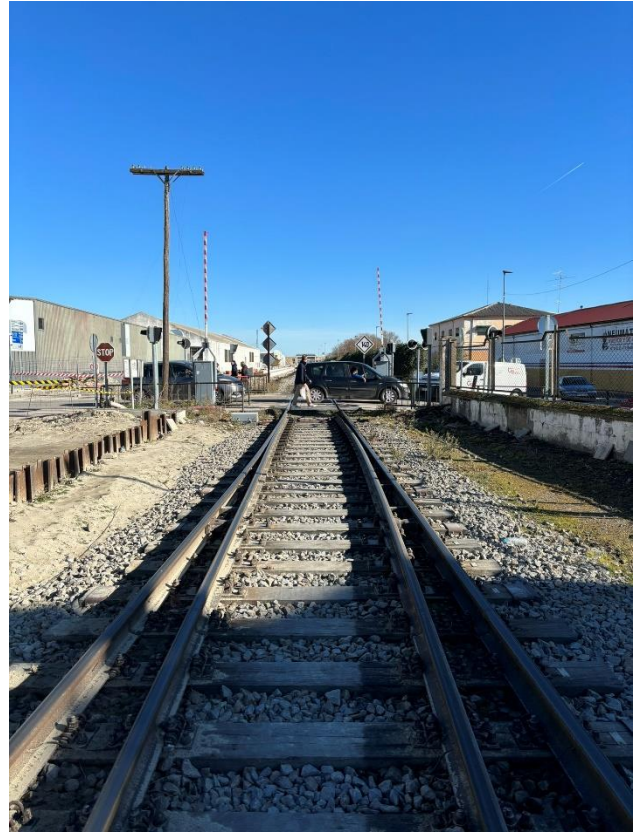
Fotografía 9. Obras de adecuación de pasos



Fotografía 10. Vista desde paso elevado de las vías del tren



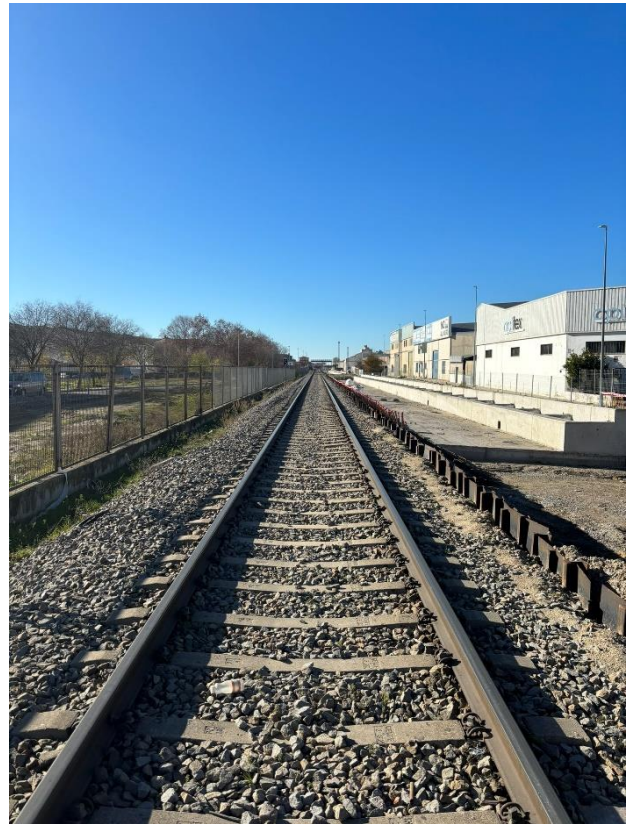
Fotografía 11. Obras en las vías del tren y paso elevado



Fotografía 12. Vías del tren y paso a nivel



Fotografía 13. Paso elevado sobre la vía del tren



Fotografía 14. Vía del tren en su paso por el municipio

Extracto documentación ADIF



Ilustración 3-13. Infografía ADIF



Ilustración 3-14. Infografía ADIF



Ilustración 3-15. Infografía ADIF

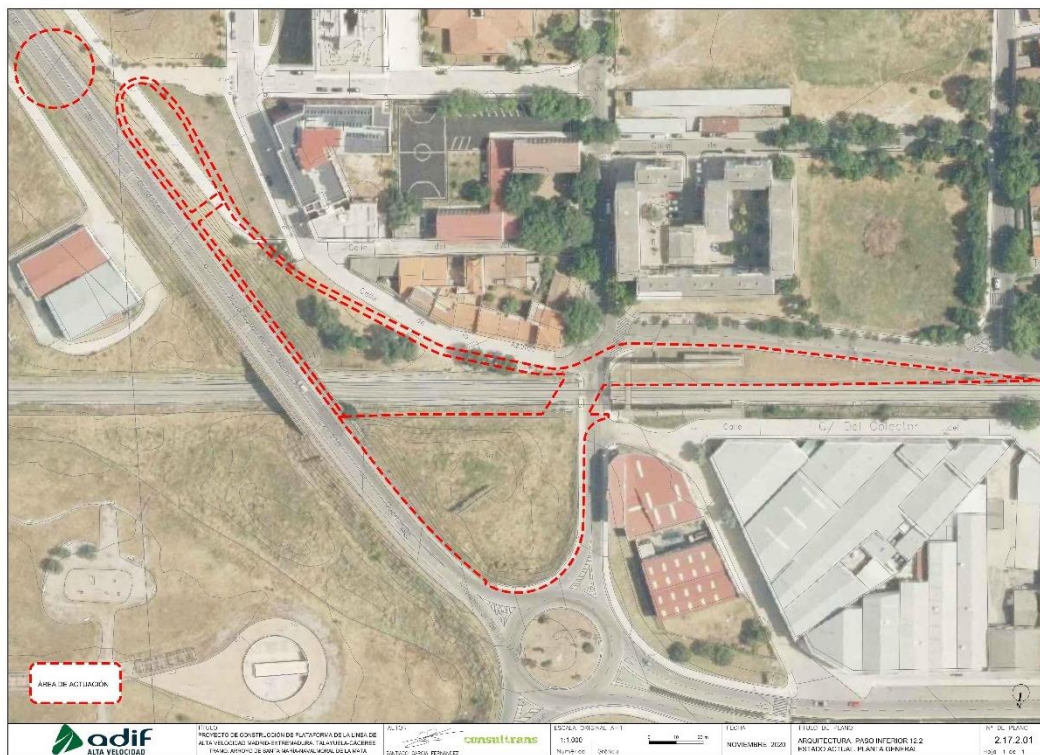


Ilustración 3-16. Superposición ADIF

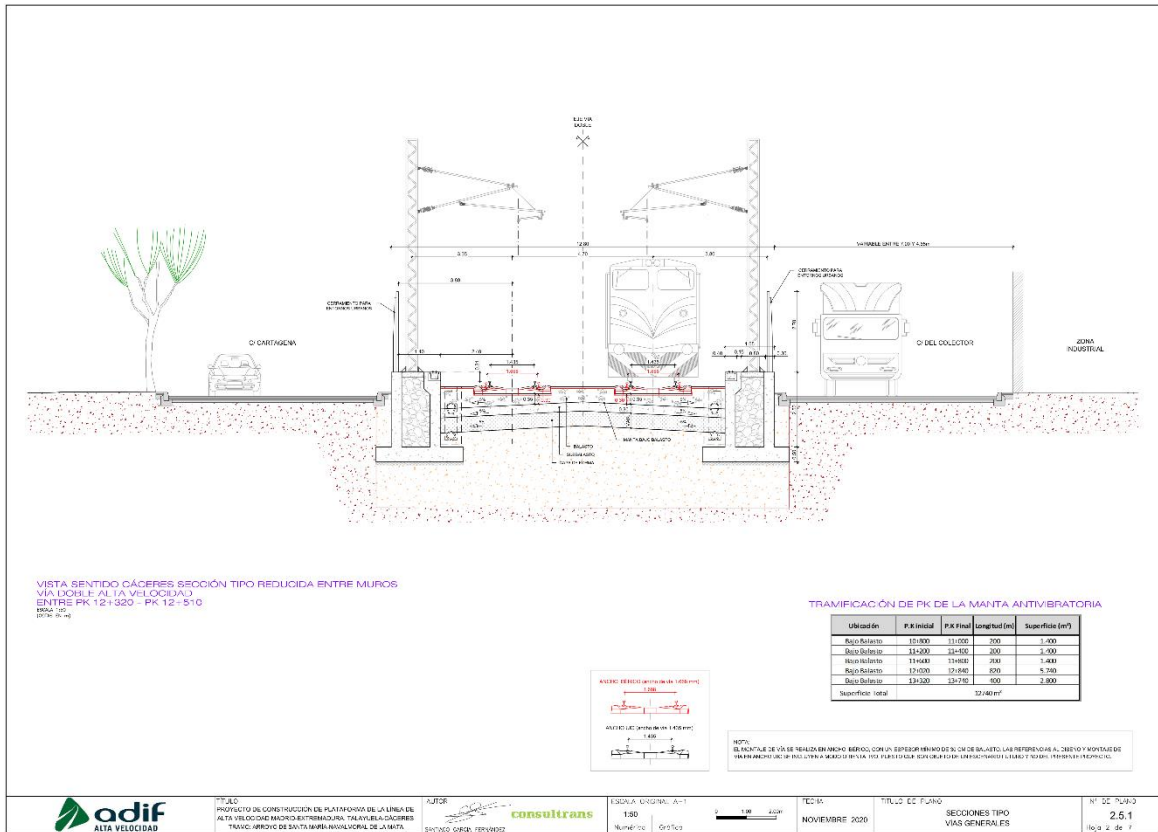


Ilustración 3-19 Sección tipo

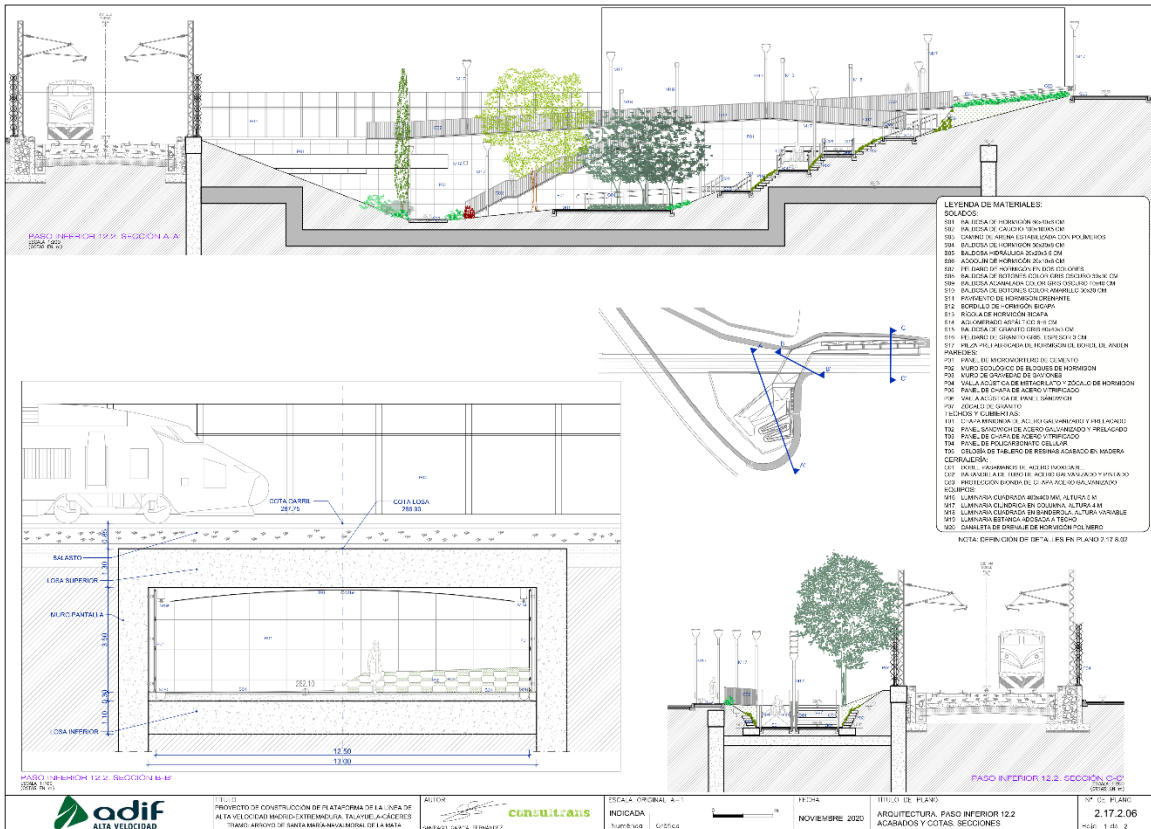


Ilustración 3-20 Sección de un paso inferior