

European ES

CONTACTO

Paseo de la Castellana, 12. 28046 Madrid – ES

T + 34 91 575 74 01, + 34 91 435 22 00 (214)

europan.esp@cscae.com

www.europan-esp.es

Español, Francés, Inglés

10h00 a 14h00, de lunes a viernes

CIUDADES PRODUCTIVAS

Programa de necesidades

Alcoy

Barcelona

La Bazana

Madrid

Playa de Palma

Torrelavega

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.

CANDIDATOS

EUROPAN 14 está abierto a la participación de equipos formados por, al menos, un arquitecto asociado o no con otros profesionales de la misma o de otras disciplinas (arquitectos, urbanistas, paisajistas, ingenieros, artistas, etc.). Todos los miembros del equipo, cualquiera que sea su profesión, deberán tener menos de cuarenta años en la fecha límite de entrega de las propuestas.

INFORMACIÓN

A partir del lunes 13 de febrero de 2017, los concursantes tienen acceso a la página Web europea de EUROPAN, en la que se encuentran el reglamento de concurso, el tema de la convocatoria, el calendario, los jurados y la presentación de los 50 emplazamientos de la convocatoria, clasificados por familias temáticas.

INSCRIPCIÓN

Una vez elegido el o los emplazamientos donde concursar, es necesario formalizar la inscripción online. La cuota es de 150€ para la primera inscripción, de 50€ para inscripciones adicionales. El abono de esta cuota dará acceso a la información completa de concurso.

PREMIOS

EUROPAN/España tiene prevista la posibilidad de conceder 6 primeros premios y 6 segundos premios, además de las menciones espaciales que el jurado considere. Los equipos merecedores del primer premio reciben la cantidad de 12.000,00 €, los segundos premios, 6.000,00 €. 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.

COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN PREVISTAS

La Convocatoria y los Resultados de EUROPAN 14/España se publican en el B.O.E. y en los Boletines locales y/o autonómicos, así como en un periódico de gran tirada nacional.

Igualmente, EUROPAN 14 es objeto de divulgación través de la Web nacional y europea, de revistas especializadas y boletines de los Colegios Oficiales de Arquitectos.

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 de EUROPAN 14 tiene carácter itinerante.

Los equipos premiados en EUROPAN España son invitados a participar en actos de presentación de sus propuestas y en debates, tanto a estaca nacional como en el ámbito internacional, con motivo del Foro Internacional de los Resultados de EUROPAN 14.

COMITÉ EUROPAN/ESPAÑA

Presidencia

Ministerio de Fomento

Miembros

Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo del Ministerio de Fomento

Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE)

Ayuntamiento de Alcoy

Ayuntamiento de Barcelona

Ayuntamiento de Madrid

Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno de Cantabria

Dirección General de Arquitectura, Junta de Extremadura

Dirección General de Arquitectura y Vivienda, Gobierno de las Islas Baleares

Departamento de Arquitectura, Generalitat Valenciana

ADIF

FEMP

TEMA: CIUDADES PRODUCTIVAS

Aunque la idea de ciudad mixta es hoy, por lo general, una idea compartida, cabe preguntarse cuál es el verdadero grado de mezcla de esa ciudad. En muchos proyectos de desarrollo urbano de la era post industrial, la vivienda constituye el programa principal. Sabiamente, se le añaden unas cuantas oficinas y algunos equipamientos públicos, tratando, igualmente, de incentivar la aparición de bares, tiendas y restaurantes, de acuerdo con el deseo de que cada nuevo proyecto urbano constituya un “auténtico barrio urbano dinámico”.

En la actualidad, en numerosas ciudades europeas, se comprueba el desajuste espacial y social que existe entre hábitat y espacios de trabajo.

La ciudad ofrece posibilidades de trabajo para profesionales altamente cualificados, mientras gran parte de trabajadores poco cualificados viven en el centro sin tener la posibilidad de trabajar en él. Esta brecha genera multitud de problemas que afectan a la economía, a los transportes y a la sociabilidad. La ciudad debería promover la producción para que ésta pase a formar parte del tejido urbano; debería visibilizarse, alimentarse y quedar ligada a la vida cotidiana.

1- ¿De qué manera incorporar ciertas actividades productivas en la ciudad, como la producción de alimentos, de energía, de servicios de baja cualificación o de productos industriales novedosos, con el fin de mejorar las nuevas relaciones entre ciudadanos?

2- ¿Cómo habitar en territorios productivos y cómo producir en un entorno residencial? ¿De qué forma podemos gestionar las tensiones que surgen de las nuevas relaciones entre producción y vida urbana?

3- ¿De qué forma pueden integrarse todos los ciclos de producción teniendo en cuenta la distribución, los residuos, el consumo? ¿Cómo favorecer ciclos diversos (¿más cortos?) e incorporarlos a escala local, articulándolos con una eco escala de mayor dimensión?

TEMA 1: DE ÁREA PRODUCTIVA A CIUDAD PRODUCTIVA

¿Qué tipo de urbanidad se puede encontrar en la logística y en las zonas industriales?

ALTA (NO); AMIENS (FR); AMSTERDAM #3 (NL); ANGERS (FR); BÈGLES (FR); GRIGNY-RIS-ORANGIS (FR); HAMBURG (DE); HUY (BE); LILLE (FR); LILLESTRØM (NO); TOULOUSE (FR); WIEN (AT)

TEMA 2: DE CIUDAD A CIUDAD PRODUCTIVA

¿Cómo crear un distrito productivo vibrante, con artesanos, talleres y producción local?

ALCOY (ES); AMSTERDAM #2 (NL); BARCELONA (ES); BESANÇON (FR); CUNEO (IT); KARLSKRONA (SE); LA BAZANA (ES); NARVIK (NO); NEU-ULM (DE); OULU (FI); PLAYA DE PALMA (ES); ZWICKAU (DE)

TEMA 3: DE INFRAESTRUCTURA FUNCIONAL A CIUDAD PRODUCTIVA

¿Cómo pueden las nuevas formas de movilidad mejorar el grado de hibridación entre ciudad y producción?

AMSTERDAM #4 (NL); AURILLAC (FR); EVREUX (FR); GRAZ (AT); HELSINKI (FI); **MADRID (ES)**; MÜNCHEN (DE); TORNIO (FI); TORRELAVEGA (ES); VINKOVCI (HR)

TEMA 4: Y... ¿DE NUEVO PRODUCTIVA!

¿Cómo reintroducir la economía productiva en los nuevos barrios urbanos?

AMSTERDAM #1 (NL); AMSTERDAM #5 (NL); GUEBWILLER (FR); KRIENS (CH); LINZ (AT); PANTIN (FR); ŠIBENIK (HR); TRELLEBORG (SE); TUBIZE (BE); WARSZAWA (PL); ZAGREB (HR)

REALIZACIONES

EUROPAN 1

1. **Hortaleza (Madrid)**. Primer premio: José González Gallegos, María José Aranguren López, Juan Manuel Ros García, Carlos Iglesias Sanz. 56 viviendas en 2 torres para la EMV. Finalizado en 1993
2. **Entrevías (Madrid)**. Primer premio: Ricardo Sánchez Lampreave. 86 viviendas en dos torres para la E.M.V. FINALIZADO en 1996
3. **Pravia (Asturias)**. Segundo premio: Isabel Bennasar Félix, Ana María Noguera Nieto. 64 viviendas para el Principado de Asturias. FINALIZADO en 1994
4. **Vallecas (Madrid)**. Segundo premio: Susana Aparici Martín - Fernando Moliner Robledo - Inmaculada Núñez Reig. 30 viviendas para la E.M.V. FINALIZADO 1995
5. **Ujo (Asturias)**. Segundo premio: Mercedes Peláez López, Enrique Álvarez Páramo. 74 viviendas para el Principado de Asturias. FINALIZADO en 1995
6. **Huelva**. Segundo premio. Félix Pozo Soro, Alberto Torres Galán. 110 viviendas en dos bloques para la E.P.S.A. FINALIZADO en 1998
7. **Vallecas (Madrid)**. Segundo premio: Mercedes Peláez López. 28 viviendas para la E.M.V. FINALIZADO en 1996

EUROPAN 2

1. **Basauri (Bilbao)**. Primer premio: Alberto Martínez Castillo, Beatriz Matos Castaño. 160 viviendas en dos manzanas para el Gobierno Vasco y EKONE. S.A. FINALIZADO en 1995
2. **Vallecas (Madrid)**. Primer premio: Juan Ignacio García Pedrosa, Angela García de Paredes, Manuel García de Paredes, José Cuenca Pedradas. 90 viviendas para la E.M.V. FINALIZADO
3. **Caravaca de la Cruz (Murcia)**. Primer premio: Luis de Pereda Fernández, Elena Sequeros Rodríguez, Francisco Burgos. 12 viviendas, aparcamiento, equipamientos y espacio público. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO. NO CONSTRUIDO.
4. **Ferrol (Galicia)**. Segundo premio. Cándido López González, María Carreiro Otero. 36 VPO y locales comerciales en el Ferrol para el IGVS. FINALIZADO
5. **Ferrol (Galicia)**. Segundo premio. Antonio Amado Lorenzo, Xan Casabella López, Santiago García-Echave Puente. 36 VPO y locales comerciales en el Ferrol para el IGVS. FINALIZADO

EUROPAN 3

1. **Arrigorriaga (Vizcaya)**. Primer premio: Luis de Fontcuberta Rueda, Aurora Fernández Rodríguez. Proyecto de 40 viviendas, garaje y espacio público para VISESA. PROYECTO CONTRATADO. CONSTRUIDO SIN LA DIRECCIÓN DE OBRA DEL EQUIPO. Finalizado en 2000
2. **Orense**. Primer premio: Fernando Olba Rallo. Urban. Plan parcial de Rabo de Galo-Salto do Can, Orense. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO
3. **Almanjayar (Granada)**. Primer premio: Enrique Johansson de Terry, Francisco José Larrucea Campero. 280 viviendas de VPO para la EPSA. FINALIZADO EN 2002
4. **Almanjayar (Granada)**. Primer premio: Enrique Johansson de Terry. 128 viviendas de VPO para la EPSA. FINALIZADO EN 2009
5. **Alicante**. Segundo premio: Frédéric Bonnet, Marc-Pierre Bigarnet. Proyecto de urbanización de Parque en la Ladera del Benacantil (7 ha.). FINALIZADO 2003
6. **Guissona (Lérida)**. Segundo premio: Sé Duch Navarro, Eva Prats Güerre. 32 viviendas, 4 locales comerciales y 44 aparcamientos para el INCASOL. FINALIZADO 1998
7. **M-30, Madrid**. Mención especial: Jaime López Valdés, Jaime Latas Zabala. 54 Viviendas en dos bloques en Vallecas frente a la M-30 para la EMV. FINALIZADO 2000
8. **Requena (Valencia)**. Segundo premio: Víctor García Gil, Rosa María Briso Montiano. 62 viviendas para SEPES. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO. NO CONSTRUIDO
9. **Alicante**. Segundo premio: Esteban García Martínez. Anteproyecto de Ordenación de la Plaza del Carmen. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO. NO CONSTRUIDO

10. **Alguazas (Murcia)**. Primer premio: Felipe Pich Aguilera - Guillermo Maluenda Colomer. 60 viviendas unifamiliares. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO. NO CONSTRUIDO

EUROPAN 4

1. **Mina del Morro (Bilbao)**. Primer premio: Eduardo Belzunce Tormo, Luis Díaz Mauriño, Juan García Millán. Redacción de la Modificación del Plan Parcial Residencial Mina del Morro y Miraflores, 84 Viviendas y aparcamientos para el Gobierno Vasco. FINALIZADO 2007. Ganan Concurso del Proyecto Básico de siguiente fase con una cooperativa.

2. **Mina del Morro (Bilbao)**. Segundo premio: José María Lapuerta, Francisco Burgos Ruiz. Redacción del Proyecto de Urbanización y 70 Viviendas y aparcamientos para el Gobierno Vasco. FINALIZADO 2006

3. **Sevilla**. Primer premio: Fuensanta Nieto de la Cierva, Enrique Sobejano García. 174 viviendas y espacios verdes para la EPSA. FINALIZADO 2002

4. **Aranda de Duero**. Segundo premio: Angela García de Paredes, José Ignacio García Pedrosa. PERI y Proyecto de Urbanización del Polígono Centro Cívico. *Proyecto contratado y entregado*. FINALIZADO 2004

5. **Valladolid**. Segundo premio: Eduardo de la Peña, Antonio Lleyda Delgado, Rafael Torrelo Fernández, Jon Elejabeitia Silleruelo, Patricia Fernández Häring. Renovación del Antiguo Mercado Central para Centro Integrado de Equipamientos del barrio de Los Pajarillos (Sup. Del solar 3.34 ha.). FINALIZADO JUNIO 2006

6. **El Nodo, Avilés**. Segundo premio en Alicante: Pedro Palmero Cabezas, Samuel Torres de Carvalho. 23 Viviendas de Protección Oficial para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2004

7. **El Nodo, Avilés**. Segundo premio en Mieres: Javier Fresneda Puerto, Javier Sanjuán Calle. 22 Viviendas de Protección Oficial para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2004

EUROPAN 5

1. **La Chanca (Almería)**. Primer premio: Alfonso Cano Pintos, María Julia Abarca Corrales. 50 Viviendas en "La Chanca, para la Junta de Andalucía. Contratado y entregado los Estudios previos para el desarrollo de un área en La Chanca de 53 viviendas

2. **Baracaldo (Vizcaya)**. Primer premio: Eduardo Arroyo Muñoz. Estadio de Fútbol de Lasesarre en Baracaldo para Bilbao Ría 2000. FINALIZADO 2003

3. **Ceuta**. Primer premio: José Morales Sánchez, Juan González Mariscal. Ordenación Urbanística 9.817 M2 +119 Viviendas de Protección Oficial para EMVICESA. FINALIZADA 1ª FASE 2008

4. **Cartagena**. Primer premio: Juan Hevia Ochoa De Echagüen, Fernando García Pino, Manuel García De Paredes, Nuria Ruiz García. Proyecto de Planeamiento, Urbanización, Básico y de Ejecución de 352 viviendas y espacios públicos para HOGAR SUR+AYTO. CARTAGENA. ENTREGADO EL PROYECTO DE EJECUCIÓN 2006.

5. **Baracaldo (Vizcaya)**. Segundo premio: Federico Soriano, Dolores Palacios. 82 viviendas para Bilbao Ría 2000 y un Promotor privado. FINALIZADO 2009

6. **Baracaldo (Vizcaya)**. Segundo premio: Sandra Töpfer, Dirk Bertuleit, Jorg Sieweke, Jens Weisener. Proyecto de Urbanización del Parque de Lasesarre para Bilbao Ría 2000. FINALIZADO 2003

7. **El Nodo. Avilés**. Segundo premio en Tolosa: Elio García García, Carlos Rodríguez Alcoba, Javier Rodríguez Alcoba. 17 Viviendas de Protección Oficial para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2004

8. **Tudela (Navarra)**. Mención especial: Paloma Iniesta Ayerra, Ángeles Nuez Díaz. Rehabilitación para Viviendas del Antiguo Convento de San Francisco para el Gobierno de Navarra. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO. NO CONSTRUIDO

EUROPAN 6

1. **Baracaldo (Vizcaya)**. Primer premio: Javier Fresneda Puerto, Javier Peña Galiano, Javier Sanjuán Calle. Proyecto de Implantación, PERI y Proyecto de Urbanización de la Plaza de Pormetxeta en Baracaldo para Bilbao Ría 2000. FINALIZADO 2011.

2. **Burgos**. Primer premio: Andreas Quednau, Sabine Muller. Colaboración en el Plan Especial de Reforma Interior. Estudio de Paisajismo para el grupo Aragón Izquierdo y el Ayto. de Burgos. ENTREGADO

3. **Córdoba**. Primer premio: María Auxiliadora Gálvez Pérez. PERI SS-9 Y PERI SS-10 y Proyecto de Urbanización de los dos ámbitos y Anteproyecto de edificación para la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba. ENTREGADOS Y APROBADOS

4. **Santa Cruz de Tenerife.** Primer premio: Raúl del Valle González. 120 Viviendas + Espacios libres para VISOCAN, (Superficie del solar 3.6 has.) Contratado proyecto básico y ejecución de tres torres de viviendas. PROYECTO CONTRATADO Y ENTREGADO.

5. **Toledo.** Primer premio: Carlos Arroyo Zapatero, Manuel Pérez Romero, Eleonora Guidotti-Valori. PERI, Proyecto de Urbanización y Anteproyecto de Edificación de VPO en el Polígono Residencial Santa María de Benquerencia para la Junta de Comunidades de Castilla –La Mancha. CONTRATADO Y ENTREGADO NO EJECUTADO.

6. **Valencia.** Primer premio: Eduardo de la Peña Pareja, Antonio Lleyda Delgado. 48 viviendas sociales en alquiler para jóvenes en el barrio de La Torre (Sociópolis) para IVSA. CONTRATADO ANTEPROYECTO Y PROYECTO BÁSICO. NO CONSTRUIDO

7. **El Nodo (Avilés).** Segundo premio: Mario Sanjuán Calle, Iban Carpintero, José M^a Tabuyo, Ángel Sevillano. Avance de Estudio de Planeamiento para Divina Pastora en Avilés para el Principado de Asturias. Contratado y entregado. 29 VPO para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2007

8. **El Nodo (Avilés).** Mención especial: Jorge Suárez Díaz - Lucía Salvador Anguiano. 18 VPO para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2004.

EUROPAN 7

1. **Barcelona / Can Solé.** Primer premio: Angela Moragues Gregori, Hervé Meyer. Proyecto alternativo de 50 viviendas en Lleyda. FINALIZADO 2010.

2. **Guadalajara.** Primer premio: Rubén Picado Fernández, María José de Blas Gutiérrez de la Vega. Anteproyecto alternativo de puentes sobre el Henares en la misma zona para la Delegación de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha en Guadalajara.

Proyecto de ordenación de Playa y entorno para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2007

3. **Vitoria.** Primer premio: Hugo Araujo Lázare, Marien Brieve de la Orden. PERI en el área de Borrobizcarra para Ensanche XXI, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Entregado

4. **La Pola de Siero (Asturias).** Segundo premio: José Vicente Lillo Llopis, Francisco Leiva Iborra, José Luis Campos Rosique, Marta García Chico. 15 Viviendas de Protección Oficial para el Principado de Asturias. FINALIZADO 2009

EUROPAN 8

1. **Alcázar de San Juan (Ciudad Real).** Primer premio: Antonio Viejo Moriano, Helena Aguilar Balea, David Ares Esteve. Avance de estudio de PAU de la Zona Sur para la Junta de Castilla- La Mancha ENTREGADO

2. **Cáceres.** Primer premio: Cristina Goberna, Urtzi Grau. Avance de Proyecto de Plan Especial Redacción del PERI para la Junta de Extremadura. Proyecto entregado y aprobado en 2016.

3. **Cartes (Cantabria).** Primer premio: Miguel Ángel Velarde, Miguel Ángel Navas. Anteproyecto de adaptación del proyecto del European 8 (Cartes) a una nueva parcela, para el Gobierno de Cantabria. ENTREGADO

4. **Ceuta.** Primer premio: Juana Sánchez, Diego Jiménez, Ángela Ruiz, Pedro Romero. Planeamiento Urbano para la Ciudad Autónoma de Ceuta EMVICESA. ENTREGADO y a la espera de la Aprobación del Plan General.

5. **Córdoba.** Primer premio: Beatriz Brieve de la Orden, Jaime del Campo. Redacción de Plan Parcial de Ordenación S-2, 'Fray Albino Sur'" para la Gerencia de Urbanismo de Córdoba. FINALIZADO Y APROBADO 2007

6. **Logroño (La Rioja).** Primer premio: Santiago Cifuentes, Javier García, Luis Alió, Álvaro Martín. Anteproyecto de Edificio Multiusos para la Universidad de La Rioja en Logroño. ENTREGADO

EUROPAN 9

1. **Ama.** Primer premio: Adelais Parera Perello, Karla Diaz Rendon, Pablo Gil Martínez. Aller - Asturias. Estudio de Detalle del Ámbito del Plan territorial Especial de recuperación de los terrenos de HUNOSA en las Cuencas Mineras denominado "Pozo San Antonio". ENTREGADO

2. **Badajoz / Barrio de Santa Engracia.** Primer premio: Enrique Arenas Laorga, Luis Basabe Montalvo. Estudios Sociales y Urbanos para la Junta de Extremadura. Proyecto entregado en 2011 y a la espera de Aprobación del Ayuntamiento de Badajoz.

3. **La Laguna (Tenerife).** Primer premio: Daren Gavira Persad, Carolina Ruiz-Valdepeñas. Anteproyecto de VPO en La Laguna. Proyecto entregado en 2010.

4. **Poio (Pontevedra)**. Primer premio: Camilo Manuel Rebocho Vaz Leiria. Contrato de Modificación Puntual al Sector SUNC2 del Plan General de Ordenación Municipal de Poio y Proyecto de Urbanización para el IGVS. ENTREGADO. APROBACIÓN INICIAL 2014
5. **Soria**. Primer premio: Christian Sintés, David Domínguez. Contrato de Ordenación de las márgenes del río Duero dentro del Término Municipal para el Ayuntamiento de Soria. ENTREGADO

EUROPAN 10

1. **Cáceres (Extremadura)**. Primer premio: Javier García-Germán, Alia García-Germán. Contratado el Estudio de Profundización sobre la Ribera Del Marco para el Gobierno de Extremadura. ENTREGADO en 2010.
2. **Elda (Alicante)**. Primer premio: Diego Jiménez, Juana Sánchez. Contratados los Trabajos Previos y Avance de Anteproyecto Del Plan Especial Del Área De La Tafalera en Elda para la Generalitat de Valencia. ENTREGADO 2013.
3. **Madrid (Madrid)**. Primer premio: Carolina Ruiz-Valdepeñas - Daren Gavira. Contratado el Anteproyecto denominado "Salón De Silvestre Pérez" por el Ayuntamiento de Madrid. ENTREGADO 2011.
4. **Reus (Cataluña)**. Primer premio: Aurélien Delchet, Gimena Repetto, Alexis Traficante. Contratado por el INCASOL el Anteproyecto de Plan Parcial para ser incluido en el POUM que está redactando el Ayuntamiento de Reus. ENTREGADO EN 2012
5. **Teruel (Aragón)**. Primer premio: Berta Barrio, Josep Peraire. Contratada la Asistencia Técnica y Asesoramiento Urbanístico en Ámbito de La Vega y sus límites con la ciudad de Teruel para el Ayuntamiento de Teruel. ENTREGADO 2010.
6. **Valverde (Islas Canarias)**. Primer premio: Silvia Alonso. Contratados los Estudios previos y el Estudio de Detalle para el Gobierno Canario. ENTREGADO 2012

EUROPAN 12

1. **Torrent Estadella. Barcelona**. Primer premio: Eduard Balcells, Honorata Grzesikowska. Encargo de Estudios para la Modificación del PGM en el entorno del Torrent Estadella. Proyecto entregado en 2014.
2. **Rec Comtal. Barcelona**. Primer premio: Carles Enrich. Encargo de Estudios para la Modificación del PGM en el entorno del Rec Comtal. Proyecto entregado en 2014. Planeamiento estratégico y Anteproyecto para el área arqueológica del Rec Comtal. En desarrollo.

EUROPAN 13

1. **A Coruña**. Primer premio: Juan Miguel Salgado, Luis Manuel Santalla, Yago Liste, Alba González, Vanesa Veira. Runners-up: Nuria Prieto, Diego Lucio, Omar Curros, Ángel Montero, Hugo Malvar. Runners-up: María Mestre, Almudena Mampasso, Gianmattia Bassanello, Ignacio Moreu. Se están estudiando proyectos alternativos para los equipos galardonados.
2. **Barcelona**. Primer premio: Víctor Navarro, María Langarita. Encargo de VPO en el emplazamiento del concurso.
3. **Irún**. Segundo premio: Eli Gronn, Juan Berasategui, Marit Langslet, Anja Standal. Encargo de estudios de planeamiento y urbanización en el área de concurso.
4. **Palma de Mallorca**. Primer premio: Juan Socas, Murielle Clair. Encargo de estudios urbanos.

índice

OBJETIVOS DEL CONCURSO	11
ESTRATEGIA URBANA	15
<i>CIUDAD PRODUCTIVA – CIUDAD COMPLEJA</i>	<i>15</i>
<i>REEQUILIBRIO TERRITORIAL– COHESIÓN SOCIAL</i>	<i>16</i>
<i>SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL</i>	<i>16</i>
<i>CALIDAD DE VIDA</i>	<i>17</i>
AREA DE ESTUDIO Y ENTORNO URBANO	18
TRANSFORMACIONES QUE SE PREVEN EN EL ENTORNO	21
AREA DE PROYECTO	22
1. PLAZA DE LOS MOSTENSES	23
2. PLAZA DE M^a SOLEDAD TORRES ACOSTA	25
3. PLAZA DE PEDRO ZEROLO	27
4. PLAZA DE SANTO DOMINGO	29
5. PLAZA DE LAS DESCALZAS Y SAN MARTIN	31
6. PLAZA DEL CARMEN	33
SITUACIÓN ACTUAL DE ESTOS ESPACIOS	35
OBJETIVOS Y CONDICIONES	36

European 14 ESPAÑA

madrid

Ciudades Productivas



Skyline de madrid

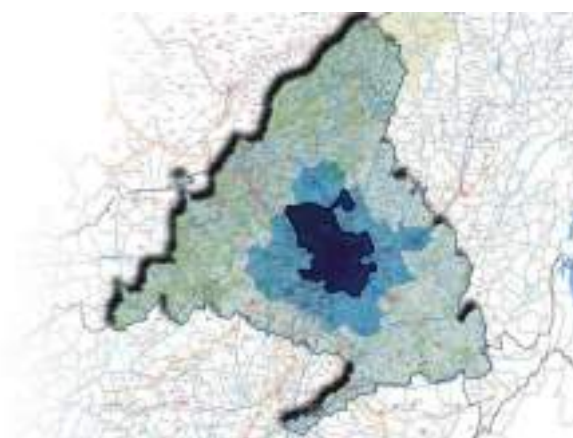
OBJETIVOS DEL CONCURSO

Los objetivos particulares que se plantean para el concurso en el centro de Madrid, se encuadran dentro de los objetivos globales para el desarrollo urbano de la ciudad que se estructuran en las siguientes líneas estratégicas:

- Impulso a la ciudad productiva
- Reequilibrio territorial y cohesión social
- Sostenibilidad en sus perspectivas ambiental, económica, social y cultural
- Mejora de la calidad de vida y la habitabilidad del entorno urbano

Estas líneas estratégicas, que desarrollaremos más adelante, determinan los objetivos de este concurso que podrían sintetizarse en los siguientes desafíos:

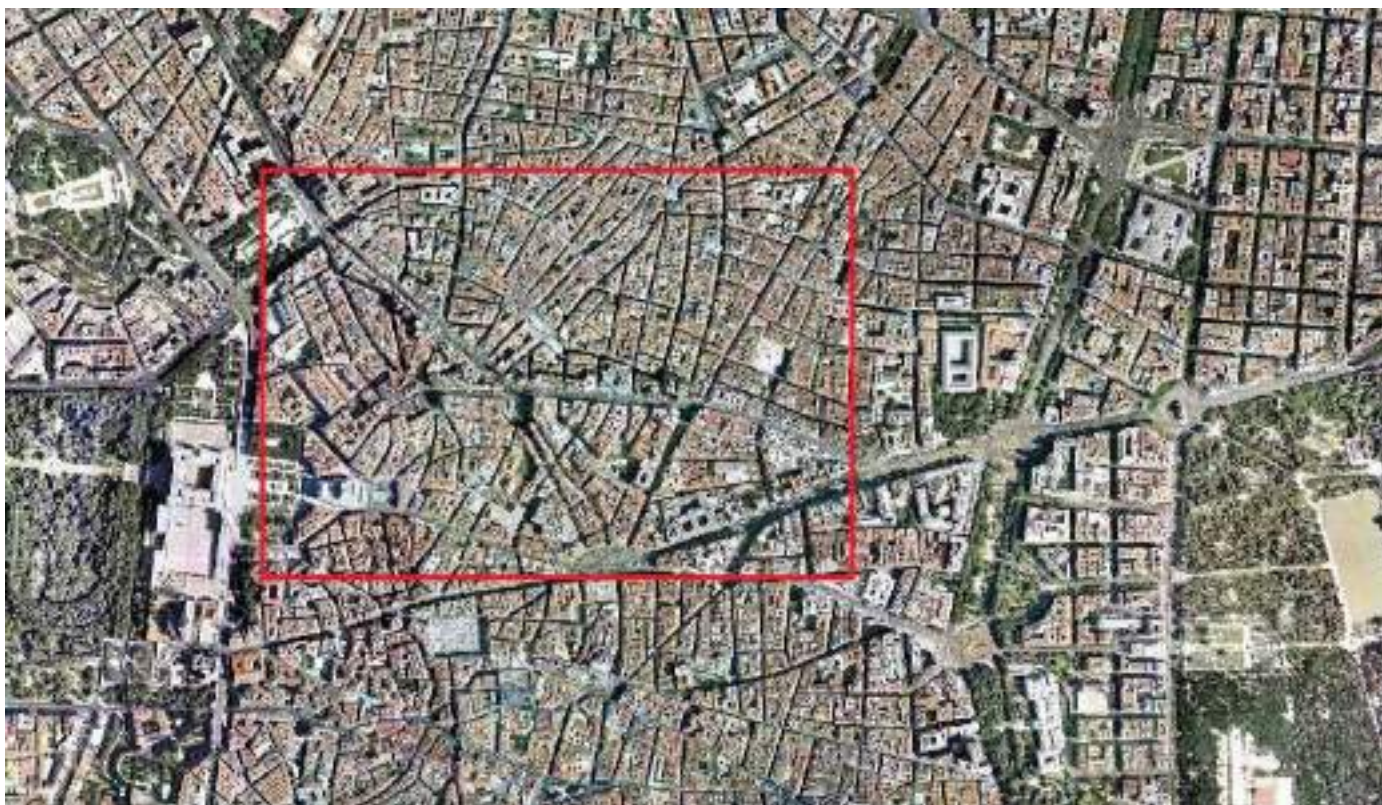
1. Reflexión global sobre el destino de un sistema de espacios públicos del centro urbano compuesto por seis plazas que presentan problemas y potencialidades similares y que debe armonizar su transformación con la Estrategia del Espacio Público de la ciudad.
2. Reflexión sobre el destino de los aparcamientos públicos que ocupan el subsuelo de estos espacios y que actualmente se utilizan como estacionamiento de rotación y que podrían incorporar nuevos usos en función del nuevo Modelo de Movilidad y de los desafíos de una ciudad productiva y compleja.



Ámbito territorial de la Comunidad de Madrid



Centro Histórico de Madrid



Área de estudio de las actuaciones propuestas

3. Propuesta de una estrategia global para la remodelación de las seis plazas que pueda implementarse en el tiempo según las posibilidades de intervención en los aparcamientos y la disponibilidad presupuestaria del Ayuntamiento.
4. Propuesta a nivel de anteproyecto para la transformación de estas plazas eliminando los impactos negativos, integrando en un diseño unitario los espacios bajo rasante con el espacio de superficie y desarrollando una nueva propuesta de espacio público más habitable que responda de manera equilibrada a las demandas de un área central mixta, compleja y dinámica.
5. Desarrollar con mayor profundidad una de las tres plazas cuya transformación se considera prioritaria en función de la posibilidad de transformar el espacio de aparcamiento bajo rasante en el corto plazo. Estas plazas son: Plaza de Santo Domingo, Plaza del Carmen y Plaza de Pedro Zerolo.



Vista aérea de la Gran Vía y sus entorno



Área de estudio y su relación con el Palacio Real de Madrid

REPRESENTANTE DEL EMPLAZAMIENTO

Dirección General del Espacio Público,
Obras e Infraestructuras
Área de Desarrollo Urbano Sostenible
Ayuntamiento de Madrid

CUALIFICACIÓN DEL REPRESENTANTE DEL EQUIPO:

Arquitecto, urbanista, paisajista

COMPETENCIAS DEL EQUIPO DE ACUERDO CON LOS OBJETIVOS Y LAS CARACTERÍSTICAS DEL EMPLAZAMIENTO

Interdisciplinariedad

PARTICIPACIÓN DEL REPRESENTANTE DEL EMPLAZAMIENTO EN LA PRIMERA REUNIÓN DEL JURADO: Si

GRUPO TEMÁTICO:

De infraestructura funcional a Ciudad productiva

SITUACIÓN:

Madrid, Distrito Centro. Plazas del entorno de la Gran Vía

POBLACIÓN:

3.165.883 habitantes

ÁREA ESTRATÉGICA:

823,540 m2

ÁREAS DE PROYECTO:

Plaza de los Mostenses: 6,432.35 m2 / Plaza de Santo Domingo: 7,102.48 m2 / Plaza de las Descalzas San Martín: 4,772.64 m2 / Plaza del Carmen: 5,494.73 m2 / Plaza de Pedro Zerolo: 4.960,22 m2 / Plaza Sta. María Torres Acosta: 4.252,72m2

EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:

Ayuntamiento de Madrid

OTROS AGENTES INVOLUCRADOS: No

TITULARIDAD:

Pública

TIPO DE ENCARGO PREVISTO:

Proyecto de espacio público

ESTRATEGIA URBANA

Toda ciudad debe tener un proyecto de futuro. Algunas veces ese proyecto es más explícito y otras es posible percibirlo a través de las diferentes estrategias que se plantean a lo largo del tiempo y que van dibujando la identidad y el destino de una ciudad. Para poder enmarcar con mayor claridad los objetivos que se persiguen en este concurso resumiremos a continuación las principales líneas estratégicas que, desde el gobierno de la ciudad, se están implementando en estos momentos y que definen el proyecto de ciudad implícito.



El eje del Manzanares y su relación con la estructura urbana, las zonas de rehabilitación del centro histórico y los planes directores municipales

CIUDAD PRODUCTIVA – CIUDAD COMPLEJA

Hacer de Madrid una ciudad productiva, abierta a las formas más avanzadas de la economía, una ciudad capaz de atraer el talento y la innovación, es una asignatura fundamental en el objetivo de situarla en una

posición de ventaja en un mundo globalizado. La calidad de vida de una ciudad tiene que ver con la eficiencia de los servicios y de los equipamientos, la calidad del espacio público, la recuperación del patrimonio y muchos otros factores presentes en la dinámica urbana, pero sobre todo, la calidad de vida pasa por la posibilidad de acceder a un empleo digno y eso es posible en una ciudad atractiva y de oportunidades. Desde el punto de vista urbanístico significa apostar por una ciudad compleja con mezcla de usos, en la que la producción, el intercambio de mercancías y la residencia coexistan de manera integrada, siempre respetando las incompatibilidades medioambientales, de movilidad, o las afecciones a los usos residenciales. Mientras no existan estas incompatibilidades, la mezcla de usos contribuye a introducir complejidad en la ciudad y esto favorece el dinamismo y la complementariedad entre las distintas actividades. Pero también es necesaria una política proactiva de incentivo al emprendimiento, la creatividad y la innovación. Frente a la segregación tradicional del zoning la ciudad compleja favorece la aparición de espacios híbridos en los que los usos residenciales pueden mezclarse de forma amable con usos comerciales logísticos o productivos. Los ámbitos que se proponen para este concurso son verdaderos “espacios de oportunidad” para la materialización de la idea de ciudad compleja en la centralidad tradicional.

REEQUILIBRIO TERRITORIAL – COHESIÓN SOCIAL

La cohesión social y el reequilibrio territorial es otro de los temas en los que Madrid debe seguir trabajando. Si se compara con otras metrópolis europeas de referencia, Madrid todavía posee unos índices de equilibrio y cohesión social que han evitado conflictos sociales que si han estallado en los últimos años en las periferias de ciudades como Londres o París. Madrid debe, por tanto, prestar especial atención a los barrios y espacios más vulnerables, con políticas de rehabilitación, de mejora de los equipamientos públicos y mejora de la accesibilidad y conexión con el resto de la ciudad. En las últimas dos décadas, en el persistente debate entre la expansión territorial y la recuperación de la ciudad existente Madrid se ha decantado por la primera. En estos momentos, sin embargo, el principal objetivo es la rehabilitación de la ciudad heredada con una apuesta clara por la recuperación de aquellos espacios más degradados pero que presentan un potencial estratégico para este objetivo de reequilibrio territorial. Equilibrar la ciudad significa invertir estratégicamente en aquellos espacios más degradados pero con un potencial carácter dinamizador de todo el entorno en el que se localizan. Los seis espacios que se proponen para este concurso constituyen exactamente eso, presentan un alto grado de deterioro del espacio público como traseras históricas de la Gran Vía, pero poseen el potencial de pertenecer a un sistema urbano que si se le dota de lógica y coherencia puede contribuir de forma significativa a la regeneración de todo el centro de la ciudad.



Áreas de regeneración urbana prioritarias

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL

Una ciudad moderna debe ser una ciudad cada vez más sostenible, entendiendo la sostenibilidad no solo como una estrategia medioambiental sino también económica y social. La recualificación de la ciudad existente es una de las herramientas de esta estrategia pero también lo es una nueva manera de entender y gestionar la movilidad. La reducción progresiva del tráfico en el centro urbano al mismo tiempo que el impulso a otros medios de transporte más sostenibles como la bicicleta son los ejes de la actual política de movilidad. La transformación progresiva de los distintos barrios del distrito centro en Áreas de Prioridad Residencial, con limitación del tráfico a los no residentes, culminará este año con la conversión de todo el distrito en un gran APR. Esto lo puede hacer Madrid porque posee uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo y porque en los últimos años se han ido ganando espacios para el peatón en toda la ciudad. El nuevo modelo de movilidad plantea un sistema más sostenible priorizando al peatón, a la bicicleta y al transporte público, como estrategia de humanización de la ciudad, mejora de la calidad ambiental y del paisaje urbano.



Madrid+Natural es un programa de adaptación al cambio climático basado en la naturaleza

Dentro de esta estrategia se plantea la reducción del número de plazas de aparcamiento dentro del centro urbano como medida disuasoria a la utilización del vehículo privado. Los espacios públicos que se proponen para este concurso están contruidos sobre aparcamientos de visitantes según el paradigma de movilidad de los años 70, momento en el que se construyeron la mayor parte de ellos. Se propone por tanto reducir el número de plazas de rotación en estos aparcamientos y destinar esos espacios, en parte, a aparcamientos de residentes, superficies logísticas de carga y descarga, u otros usos productivos de la nueva economía que pueda ser pertinente ubicar en este entorno urbano.

CALIDAD DE VIDA

Nadie duda que la calidad de vida es el objetivo de toda ciudad, sin embargo puede haber distintas visiones de lo que este concepto significa. Una de las líneas estratégicas para la mejora de la calidad de vida de la ciudad, sobre la que se está trabajando intensamente, es la mejora del espacio público. El espacio público es el elemento esencial que define la identidad de una ciudad y

posiblemente uno de los principales factores de democratización de la misma.

El espacio público es en primera instancia el soporte de la movilidad y como tal debe reflejar el modelo de movilidad que se propone, pero también es el espacio de ocio y disfrute de los ciudadanos, el lugar a través del cual se introduce la naturaleza en la ciudad, es el espacio de encuentro y también el de expresión de los conflictos, es el lugar de representación de lo simbólico y de celebración de lo cotidiano. El espacio público, junto al patrimonio edificado, construyen la idea de paisaje urbano y la calidad de ese paisaje dependerán tanto de la cualificación del espacio público como de la preservación y rehabilitación del patrimonio edificado. Los espacios que se proponen al concurso constituyen vacíos en el centro histórico conformados por algunos de los edificios de mayor valor patrimonial de la ciudad. Hacer estos espacios más accesibles, más sostenibles, ambientalmente más habitables y que permitan poner en valor el patrimonio arquitectónico es uno de los objetivos de este concurso.



Recuperación de los Jardines del Arquitecto Ribera. Actualmente en construcción

AREA DE ESTUDIO Y ENTORNO URBANO



Plano de Texeira. 1656

El caso histórico de Madrid se configura a través de diez siglos de historia y contiene la mayor parte de los lugares que son símbolo de la actual metrópoli. Podríamos llegar a inventariar en el ámbito del casco más de cien espacios públicos que acogen buena parte de las funciones específicas de la "plaza" o lo que es lo mismo, de la ciudad: la estancia y el reposo, el encuentro y el intercambio, la antesala y la representación. Algunos de estos vacíos, dentro del abigarrado tejido medieval, fueron producto de una decisión proyectual, otros constituyen el resultado de la demolición de edificios, la mayor parte de ellos religiosos en el periodo de la desamortización, pero todos con el tiempo, se han ido integrando al entramado de calles que se fueron trazando en torno a los caminos que salían del primer recinto amurallado.

Su principal característica y valor, desde una visión paisajística, además de la componente simbólica de muchos de ellos y de la diversidad que aportan a la escena urbana, sería el de la concatenación; si la calle representa en la ciudad el elemento genérico, y la plaza la singularidad, en el casco -más aún en el primer recinto medieval y en menor medida en sus extensiones o antiguos arrabales-, se produce una reseñable imbricación entre ambos elementos: los espacios se interconectan sin solución de continuidad, sugiriendo más un sistema que una suma de espacios singulares.

En la extensión de los Austrias, acelerada y congestiva, entre 1561 y 1625, se quintuplica la superficie de la ciudad y se multiplica por 10 su población compactándose el espacio a través de la parcelación. El casco, en los siglos posteriores, no se altera sustancialmente, sino

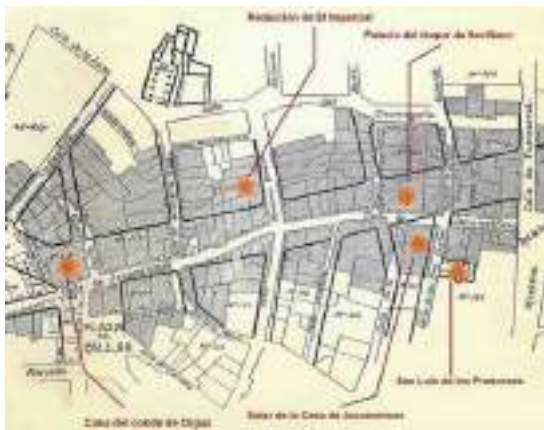
A mediados del siglo XIX el debate urbano en Madrid se desarrollaba entre los partidarios de la expansión de la ciudad, más allá del casco histórico y los defensores de la reforma interior. Finalmente en ese momento predominó la voluntad de crecimiento de la ciudad aprobándose el Plan de Ensanche de Carlos María de Castro.

Ya desde mediados del siglo XIX se venía pensando en la apertura de una vía que comunicara el noroeste y el centro de la ciudad y facilitara el tránsito por el entramado de callejuelas que conformaban el centro histórico de la ciudad, abriéndolas así hacia el ensanche proyectado por Carlos María de Castro. Pero no será hasta 1899 cuando se presenta el “Proyecto de reforma de prolongación de la calle Preciados y enlace de la plaza de Callao con la calle Alcalá”. Las obras comenzaron el 4 de abril de 1910 y el proyecto de construcción contemplaba la demolición de gran parte del caserío, incluyendo varias iglesias, y la desaparición o transformación de numerosas calles. El área afectada sería de 142.647,03 m², que incluían 358 fincas y 48 calles, construyéndose 32 manzanas nuevas sobre el nuevo eje de 1.300 metros.



Además de servir como vía de comunicación este-oeste de la ciudad, la Gran Vía fue planificada como punto de encuentro de los ciudadanos y como área recreativa y comercial. En estos dos aspectos, supuso un cambio en las costumbres de los madrileños, ya que albergó los primeros grandes almacenes de la ciudad, escaparates de lujo, grandes salas de cine o cafés que se harían muy frecuentados durante sus primeras décadas de vida.

Los años de posguerra fueron miméticamente reconstructivos en un casco histórico que había sido sensiblemente dañado por la guerra, mientras que en las décadas de los 60 y 70 se destruyen por doquier edificaciones y conjuntos urbanos por insensibles transformaciones tipológicas e irrumpe el aparcamiento subterráneo en la mayor parte de las plazas. El vehículo a motor se lleva al mismo corazón de la ciudad histórica y las calles y plazas se especializan para su acogida y estacionamiento.



Proyecto de apertura de la Gran Vía. 1904

La recuperación de espacios para el peatón llega más tarde que a otras ciudades europeas, con tímidos intentos en los años 80 y 90. En las dos últimas décadas se da un impulso importante a esta recuperación con la peatonalización completa de ejes como la calle Huertas, la calle Fuencarral o la calle Arenal, pero sin una estrategia global asociada a un plan coherente de movilidad. Sin embargo estas actuaciones aisladas, junto con la declaración de Áreas de Prioridad Residencial y la mejora del transporte público, comienzan a configurar un centro histórico en el que la movilidad peatonal se multiplica y con ella un proceso de tercerización importante que comienza a alterar el tradicional equilibrio entre usos que siempre había tenido.



La Gran Vía en los años 50



Imagen nocturna de la Gran Vía



La Gran Vía y su cruce con la calle Fuencarral es un importante nudo de conexiones peatonales

TRANSFORMACIONES QUE SE PREVEN EN EL ENTORNO

Las seis plazas que se proponen al concurso son espacios que todavía no han sido partícipes de este proceso de transformación. Constituyen las “traseras de la Gran Vía” y como tales no disfrutan de la fachada urbana que esta calle ha proporcionado a la ciudad. Sin embargo la ciudad se propone llevar a cabo importantes transformaciones en las pautas de movilidad del centro histórico y en paralelo abordar la remodelación de la Gran Vía como símbolo de esa transformación. Parece por tanto una oportunidad histórica para integrar definitivamente estos espacios en el sistema general de la Gran Vía procurando que esta nueva remodelación de la calle afronte las deudas pendientes con los espacios colindantes fruto de la traumática apertura de este eje en el caserío del siglo XIX.

Las tres actuaciones más importantes previstas para los próximos meses que afectan al entorno de estudio propuesto para el concurso son:

Transformación de todo el centro histórico en un APR (Área de Prioridad Residencial). La consideración de Área de Prioridad Residencial se comenzó a aplicar hace unos años a algunos barrios al sur de la Gran Vía (Embajadores, Letras, Cortes, Opera). Una vez constatada la eficacia de esta medida se extenderá a todos los barrios del distrito centro en el año 2018. Esta declaración implica la restricción de entrada de vehículos privados a los no residentes a todo el recinto con lo que ello conlleva de cambio en las pautas de movilidad y como consecuencia la posible transformación de los usos que actualmente se desarrollan.

Remodelación de la Gran Vía (Ampliación de aceras, restricción del tráfico de paso e incorporación de la movilidad ciclista). Esta transformación pretende equilibrar el espacio destinado a los distintos modos de movilidad

de la calle en función de la demanda constatada. El proyecto procurará además mejorar la permeabilidad transversal de la calle y su conexión peatonal con los tejidos y espacios colindantes.



La remodelación de la Gran Vía será una importante apuesta por la mejora de la movilidad del centro de la ciudad

Remodelación integral del barrio de Chueca (Remodelación de once calles del barrio de Chueca situado al norte de la Gran Vía, para su transformación en calles de plataforma única y prioridad peatonal). Esta transformación afectará especialmente a la plaza de Pedro Zerolo que se encuentra en el corazón de este barrio.



La reforma del barrio de Chueca comenzará en primavera

AREA DE PROYECTO

Si bien se plantea una reflexión estratégica global para todo el entorno, entendiendo las seis plazas como un sistema de espacios públicos integrados con la Gran Vía, se propone centrar el foco en el proyecto de estos seis espacios que presentan algunas características comunes:

- Todos tienen una superficie similar en torno a los 5.000 m².
- Todos constituyen la cubierta de un aparcamiento de varias plantas construido bajo rasante.

- Como estos aparcamientos fueron diseñados sin tener en cuenta las necesidades de las plazas como espacios públicos sino intentando optimizar las condiciones técnicas, funcionales y económicas del estacionamiento, los espacios de superficie presentan numerosos impactos y barreras generados por las servidumbres del espacio subterráneo (rampas, escaleras, ascensores, rejillas y conductos de ventilación, etc.).
- Como consecuencia de la presencia de los espacios de aparcamiento todas las plazas presentan dificultades para la plantación de arbolado.
- Todos los espacios presentan importantes signos de degradación y obsolescencia física, funcional y social.



Área de estudio de las seis plazas

1. PLAZA DE LOS MOSTENSES

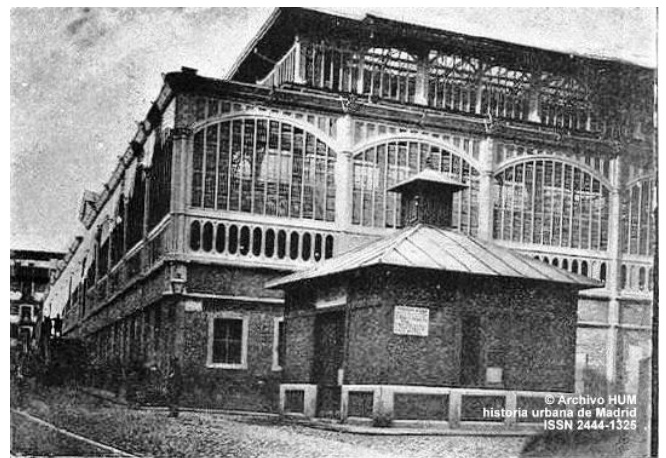


Área de proyecto

Superficie: 6.432,35 m²

Aparcamiento: 361 plazas de rotación

Gestión privada: Fecha fin de la concesión: 2028



Mercado de Mostenses. 1899. Desaparecido



Imagen actual del mercado

1. PLAZA DE LOS MOSTENSES

Esta plaza se encuentra al noroeste de la Gran Vía y próxima a la Plaza de España. En el centro de la misma se encuentra el mercado de abastos denominado de los Mostenses. La construcción actual data de 1946. Se trata de un edificio que sustituyó al mercado original construido en el año 1875, y destruido innecesariamente al realizar el tercer tramo de la Gran Vía. Este mercado, por su cercanía con la Estación del Norte, se especializó en la distribución del pescado procedente de Galicia, Asturias y Cantabria. Se han realizado en los últimos años diversos estudios para remodelar tanto la plaza como el Mercado pero nunca se han llevado a cabo. Cuenta con aparcamiento municipal de 361 plazas de rotación. De los seis espacios propuestos es el que presenta una mayor dificultad para materializar una idea de plaza debido a la presencia del edificio del mercado.



El mercado y la pequeña plaza de los Mostenses



Vista aérea de la plaza y su entorno

2. PLAZA DE MARIA SOLEDAD TORRES ACOSTA



Área de proyecto

Superficie: 4.252,72 m²

Aparcamiento: 481 plazas de rotación

Gestión privada: Fecha fin de la concesión: 2022



El aparcamiento en construcción



Vista aérea de la Plaza de La Luna



Vista actual de la plaza parcialmente peatonalizada

2. PLAZA DE MARIA SOLEDAD TORRES ACOSTA

La plaza, situada al norte de la Gran Vía muy próxima a la plaza de Callao, se situaba en los arrabales de la ciudad hasta el siglo XVI. El área se encontraba ocupada por el arrabal de San Martín que comenzaba en la Plaza de Callao. La actual configuración espacial se produce a comienzos del siglo XX debido al derribo del Palacio de Monistrol. En el espacio que da a la fachada principal de la iglesia de San Martín se encontraba el Convento de Portacoeli derribado durante las amortizaciones. En 2007 se realizó una remodelación de la plaza que no consiguió eliminar algunas de las barreras generadas por el aparcamiento ni dotar a la misma de una plantación de arbolado consistente.



Vistas actuales de la plaza



Vista aérea de la plaza y su entorno

3. PLAZA DE PEDRO ZEROLO



Area de proyecto

Superficie: 4.960,22 m²
Aparcamiento: 107 plazas de rotación/261 de residentes
Gestión municipal



Vista aérea nocturna



Imagen de la plaza en la actualidad

3. PLAZA DE PEDRO ZEROLO

Plaza de planta rectangular ubicada al norte de la Gran Vía en el barrio de Chueca. Surge en 1837, como consecuencia del derribo del convento de Capuchinos fundado por Isabel de Borbón esposa de Felipe IV, creando el gran espacio abierto que dejó sitio a la que durante años sería llamada plaza de Bilbao. En la Segunda República pasa a denominarse de Ruiz Zorrilla, y después nuevamente Bilbao y Vázquez de Mella. Desde el año 2016 se denomina de Pedro Zero. En 1949 se construyó el primer aparcamiento subterráneo de la plaza que se remodela en el año 1999 y actualmente es de gestión municipal. La plaza presenta una serie de desniveles y servidumbres del aparcamiento que no permiten configurar un espacio urbano de calidad.

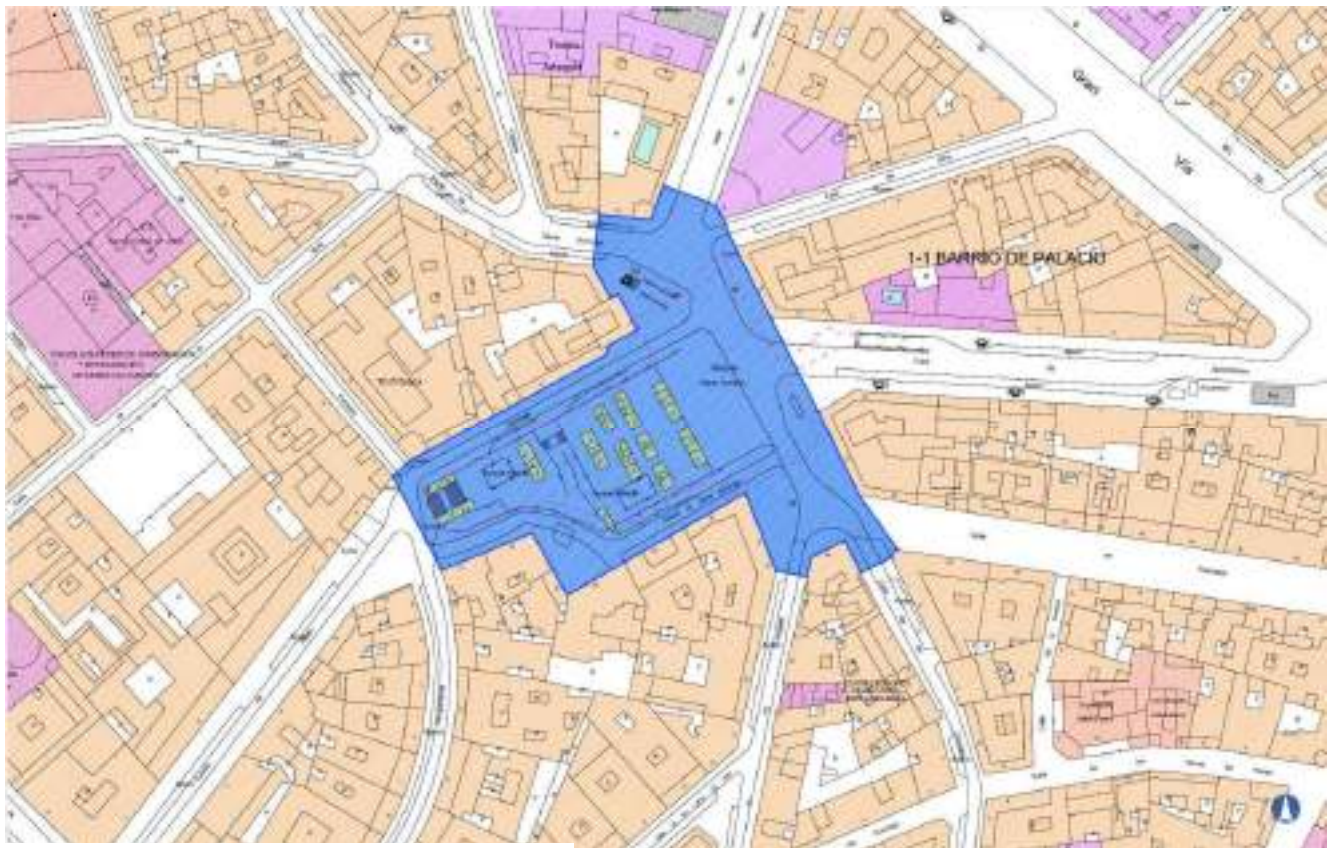


Vistas actuales de la plaza



Vista aérea de la plaza y su entorno

4. PLAZA DE SANTO DOMINGO



Área de proyecto

Superficie: 7.102,48

Aparcamiento: Propiedad municipal- cerrado



Vista aérea nocturna



Grabado con la plaza y la fuente de Santo Domingo



Vista aérea actual de la plaza

4. PLAZA DE SANTO DOMINGO

En el lugar que actualmente ocupa la plaza estuvo desde el siglo XIII hasta la desamortización de Mendizábal, un convento de dominicos fundado por Santo Domingo de Guzmán. En ella convergen una serie de calles que conectan todas con la Gran Vía por lo que ha constituido siempre un lugar de intercambio y cruce de caminos. Durante gran parte del siglo XIX se implantó un famoso mercado de flores, hasta que en 1959 se construyó un aparcamiento que ocupaba la mitad de la antigua plaza. En febrero de 2006 comenzaron las obras para convertir la cubierta del aparcamiento en una plaza peatonal reduciendo sensiblemente la capacidad del aparcamiento. La fuerte pendiente de la plaza ha determinado que el espacio generado no se haya integrado al resto del espacio público, marginándolo a un uso residual. El aparcamiento se encuentra actualmente cerrado. Se prevé que al menos parte del mismo se destine a estacionamiento de residentes.



Vistas actuales de la plaza



Vista aérea de la plaza y su entorno

5. PLAZAS DE LAS DESCALZAS Y SAN MARTÍN



Área de proyecto

Superficie: 4.772,64 m²

Aparcamiento: 400 plazas de rotación

Gestión privada- Fecha fin de concesión 2026



El monasterio hacia 1930



La plaza con la estatua del Marqués Viudo de Pontejos hacia 1950



Vista actual de la plaza con el Monasterio de las Descalzas

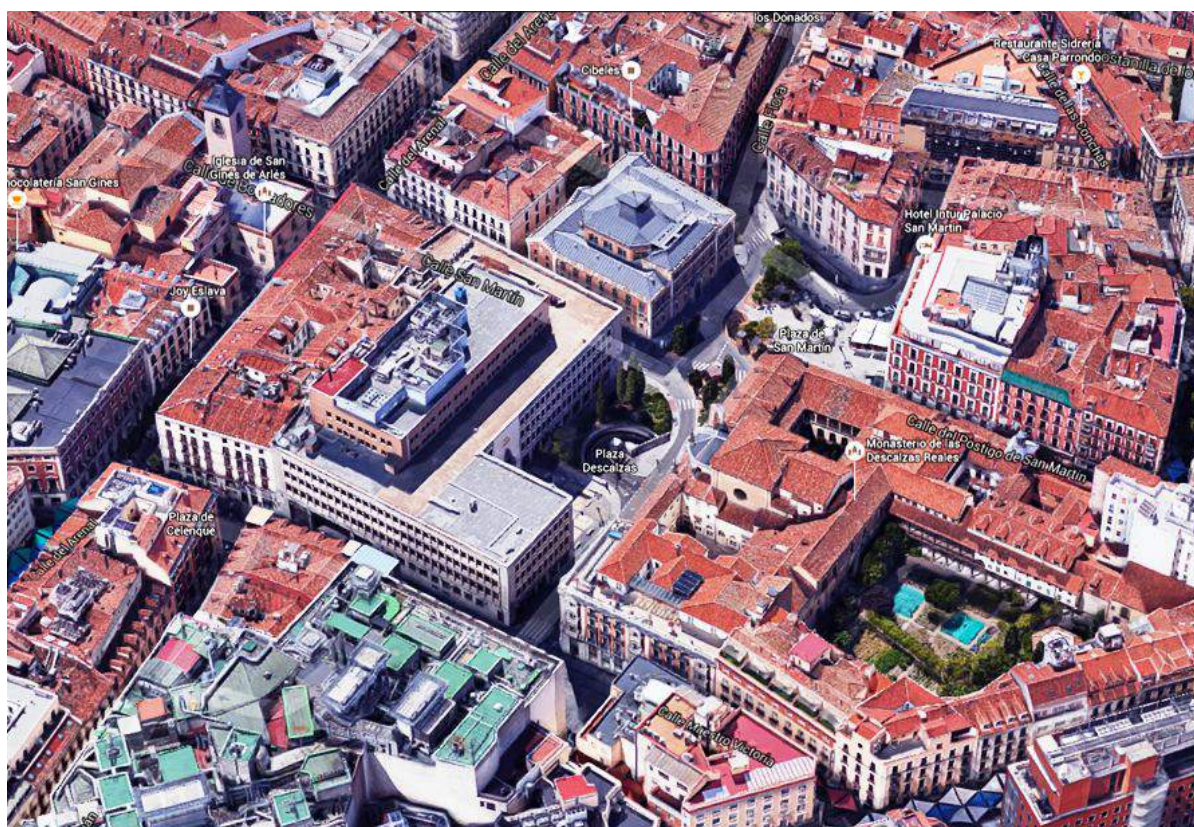
5. PLAZAS DE LAS DESCALZAS Y SAN MARTIN

La plaza toma su nombre del monasterio de las Descalzas Reales que protagoniza la plaza y forma parte del Patrimonio Nacional. Es uno de los edificios de mayor valor patrimonial de la ciudad porque casi no ha sido transformado desde su construcción. El lugar constituyó en el siglo XIII el centro del antiguo arrabal de San Martín, en la segunda ampliación del antiguo Madrid. Delante del edificio del monasterio se proclamó en diversas ocasiones a los reyes y se aclamó a los príncipes de Asturias. El otro lado de la plaza está constituido por un edificio contemporáneo que fue ocupado hasta hace poco tiempo por la sede central de un banco. En la actualidad está siendo transformado como hotel de lujo.

La plaza ha sufrido diversas remodelaciones en época de José Bonaparte, también durante el proceso desamortizador del siglo XIX. En el siglo XX se construye el actual aparcamiento de rotación dotado con 400 plazas cuya concesión expira en 2029. La rampa helicoidal de acceso al aparcamiento y el ascensor que se encuentran frente a la puerta del monasterio constituyen impactos que deberían ser eliminados.

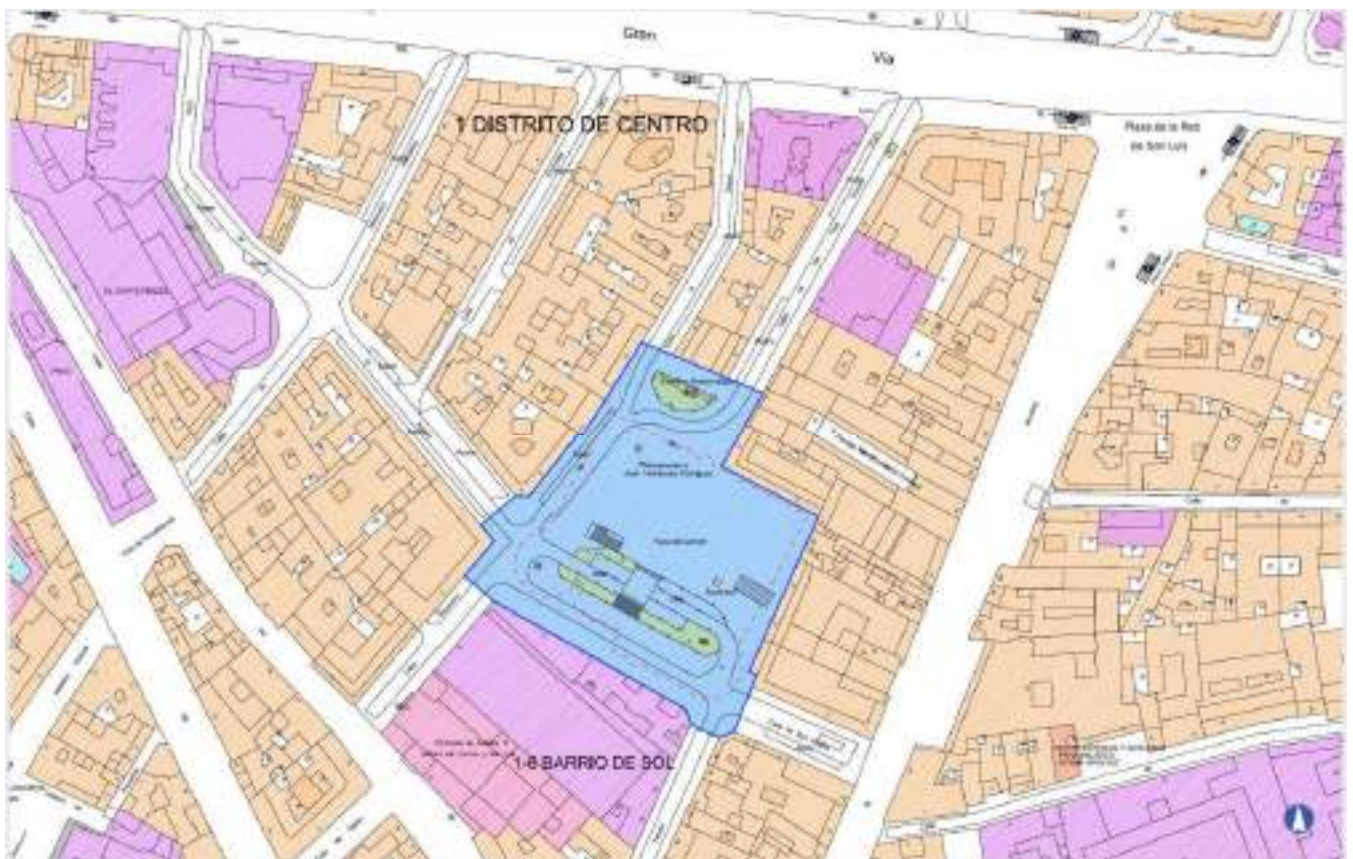


Vistas actuales de la plaza



Vista aérea de la plaza y su entorno

6. PLAZA DEL CARMEN



Area de proyecto

Superficie: 5.494,73 m²

Aparcamiento: 450 plazas

Gestión privada – Fecha fin de concesión 2019



Imagen de la plaza en 1964



Fachada del desaparecido Madrid Cinema reconvertido en un futuro centro comercial



Vista actual de la plaza con los cines Acteon a la derecha

6. PLAZA DEL CARMEN

Su nombre proviene del Convento del Carmen Calzado que estuvo emplazado en la zona. La Iglesia del Carmen se encuentra en la cercana calle del mismo nombre.

La plaza se ensancha en la reforma de 1861, cuando se derriba el Convento del Carmen Calzado. A finales del siglo XIX se construyó en ella un frontón (denominado *Frontón Central*), proyectado en el año 1898 por el arquitecto Daniel Zavalá, que albergó a partir de 1904 uno de los mayores Music-Hall de Madrid y posteriormente los cines Madrid. El edificio se encuentra actualmente en obras para construir un centro comercial, habiéndose conservado la fachada neoclásica. La plaza comunicaba con la vecina plaza de Callao a comienzos del siglo XX a través los bajos del antiguo Hotel Florida (obra de Antonio Palacios) que fue derribado tras la Guerra Civil. El espacio actual de la plaza se encuentra enormemente degradado debido en parte a la transformación de los usos de su entorno y también a la segregación del espacio que imponen las rampas y accesos peatonales al aparcamiento subterráneo.



Vistas actuales de la plaza



Vista aérea de la plaza y su entorno

SITUACIÓN ACTUAL DE ESTOS ESPACIOS

Estas plazas, por sus barreras arquitectónicas y su falta de continuidad con otros espacios públicos, por sus niveles habituales de contaminación tanto del aire como acústica, por los usos o la situación de ocupación de algunos edificios, por el deficiente estado de conservación de la urbanización, en particular el mobiliario urbano y por la calidad y el estado de la vegetación, presentan un proceso de degradación continua que es imprescindible revertir. Durante los últimos cuarenta años han sido fundamentalmente el soporte de edificios soterrados para estacionar vehículos. Los accesos tanto rodados como peatonales a estos aparcamientos constituyen barreras y heridas en el espacio de superficie que comprometen su utilización como espacios de ocio, encuentro o representación. Pero como todo problema puede leerse como una oportunidad describiremos sintéticamente algunos de esos conflictos y seguidamente las principales oportunidades y condiciones que el Ayuntamiento de Madrid considera imprescindible plantearse a la hora de diseñar el futuro de estos espacios públicos.

- Los valores de ruido presentes en muchas de estas plazas son claramente superiores a los objetivos de calidad acústica que marca el Mapa de Delimitación de Áreas Acústicas 2010 aprobado por el Ayuntamiento de Madrid.

- Estas plazas y su entorno presentan, valores elevados de contaminación ambiental por presencia de monóxido de carbono, valores de contaminación ambiental altos por presencia de dióxido de nitrógeno y valores medios de contaminación ambiental por presencia de dióxido de azufre.

- Los pavimentos y los elementos auxiliares (bordillos, barbacanas, imbornales, etc.) de las plazas y las calles perimetrales no responden a un criterio unitario y coherente de diseño de la urbanización.

- Existen importantes barreras arquitectónicas provocadas por la presencia de impactos negativos y por el estado de deterioro de muchas partes de la urbanización. Especial mención merecen las barreras generadas por las necesidades de los aparcamientos subterráneos.

- El diseño y el estado de conservación de los aparcamientos subterráneos no es el más adecuado y muchos de ellos no están adaptados a la normativa vigente.



Peatones caminando por las calzadas



Ocupación de las zonas peatonales por terrazas y jardineras



Vista de una calle de prioridad peatonal en el centro

- La accesibilidad peatonal se ve seriamente dificultada por todas las circunstancias anteriormente señaladas y por el incumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad universal.
- La iluminación solamente responde a las necesidades básicas de alumbrado público sin introducir ningún factor de cualificación del espacio, la vegetación o los elementos patrimoniales del entorno.
- El estado de conservación general de la urbanización es bajo y requeriría la renovación de gran parte de los materiales que la integran.
- En la urbanización actual del ámbito no están presentes criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social.
- El estado de la vegetación presenta serias deficiencias. Partiendo de la base de la dificultad de plantar sobre las losas de hormigón de los estacionamientos, la vegetación es escasa y su estado fitosanitario francamente mejorable.

OBJETIVOS Y CONDICIONES

a. Una nueva concepción del espacio público y del paisaje urbano

Es objetivo fundamental de este concurso es devolver a las plazas propuestas sus cualidades como espacios estanciales, de esparcimiento y convivencia ciudadana, al tiempo que recuperar su identidad y su papel articulador entre los espacios públicos de la ciudad. Esta recuperación deberá basarse en mejorar las condiciones de confort del espacio, la renovación de sus pavimentos y mobiliario urbano con criterios contemporáneos y una propuesta general de paisaje coherente y unitaria.

- Proponer una estrategia de conexión y continuidad de cada plaza con los importantes espacios libres del entorno, especialmente con la Gran Vía como eje estructurante del sistema que se plantea. Construir, por tanto, un diálogo más amable con el sistema de itinerarios peatonales del centro histórico.

- El proyecto de cada espacio deberá responder adecuadamente a las diferentes demandas y



La Plaza de la Provincia, junto a la Plaza Mayor, antes y después de la reforma



Coches aparcados en la acera, antes y después de la intervención

tensiones de su particular entorno, creando lugares de convivencia atractivos, continuos y accesibles.

- Se deberá clarificar la lectura y comprensión del paisaje urbano eliminando todos aquellos impactos negativos y proliferación de elementos que se han ido agregando de manera incontrolada

- Será imprescindible armonizar las necesidades técnicas y funcionales de los espacios subterráneos de aparcamiento con las del espacio público de superficie, proponiendo la reubicación de rampas, escaleras y ascensores sin alterar la necesaria funcionalidad de los estacionamientos.

- Introducir criterios de estabilidad formal en el diseño de las partes y en la utilización de materiales, intentando minimizar las soluciones particulares en beneficio de la unidad y claridad del conjunto.

- Se procurará recuperar la memoria histórica de cada plaza, no como una actitud nostálgica ni reconstructiva, sino como una recreación sutil de su identidad histórica.

- Se propone poner en valor y mejorar la percepción e integración del patrimonio edificado que conforma la arquitectura del espacio de cada plaza a través de las distintas estrategias de ordenación y diseño.

b. Sostenibilidad y criterios ambientales

Las propuestas deberán construirse bajo estrictos criterios de autosuficiencia y sostenibilidad tanto ambiental como económica, social y cultural.

- Se deberá potenciar la interrelación entre naturaleza y espacio urbanizado como forma de "naturalizar" el centro urbano.

- Se valorarán las propuestas que aporten soluciones para mejorar el confort acústico y térmico reduciendo el efecto de la isla de calor.



Puerta del Monasterio de las Descalzas Reales



Calle de Toledo antes y después de la reforma



Peatones en la calle de Fuencarral

- En la elección y plantación de nuevo arbolado o especies vegetales que se propongan, deberá tenerse en cuenta la existencia del aparcamiento subterráneo así como las diversas infraestructuras presentes en el ámbito.
- La propuesta deberá prever parte del suelo como permeable y las especies vegetales que se propongan deberán ser adecuadas a las condiciones climáticas de la ciudad, y adaptarse a un bajo consumo de agua.
- El proyecto deberá tener en cuenta, en la elección de los elementos y las soluciones constructivas de la urbanización, preferentemente materiales locales, reciclables y de bajo impacto ambiental.
- El proyecto deberá contemplar la gestión eficiente de los recursos y el consumo mínimo de energía. Se valorarán especialmente las propuestas que optimicen y minimicen el mantenimiento y las labores de conservación del espacio público.



La Plaza de Ramales peatonalizada

c. Usos y actividades

- La propuesta definirá los destinos y usos generales de los diferentes ámbitos dependiendo de los potenciales usuarios y las formas de relacionarse entre los mismos y entre actividades presentes en el entorno. Se deberá “personalizar” las actividades específicas dependiendo de las condiciones urbanas y la identidad de cada plaza.
- Se valorará que los usos propuestos tengan una función creativa y pedagógica para distintas edades y que favorezcan la concurrencia a las plazas.
- Se valorará la incorporación de actividades productivas de nueva generación compatibles con las dimensiones, localización y características especiales de cada plaza y cada aparcamiento.

- Se propone el desafío de redefinir los usos de las estructuras soterradas configurando “edificios híbridos con cubiertas habitables”. Deberá reducirse el uso de aparcamiento de rotación aunque no eliminarse en su totalidad, deberá transformarse parte del mismo en aparcamiento para residentes, en los aparcamientos en los que el gálibo de primera planta lo permita (Mostenses, Soledad Torres Acosta, Santo Domingo y Carmen) deberá estudiarse la posibilidad de establecer plataformas logísticas de ruptura de carga para descongestionar la superficie de esta actividad que es muy intensa en este entorno, se deberá analizar la posibilidad de incorporar usos innovadores que puedan tener cabida en parte de estos espacios especialmente relacionados con la idea de ciudad productiva, como los vinculados a la industria cultural (especialmente interesante para las plazas de Pedro Zerolo o Descalzas).



La calle de las Huertas es un importante eje de conexión peatonal este-oeste

d. Otros objetivos generales

- La propuesta deberá definir con claridad el concepto de espacio público y paisaje urbano que se propone, articulando la relación entre las partes, el carácter de la cobertura vegetal, la estructura de los itinerarios peatonales y ciclistas en su caso, su relación con el transporte público y la distribución de las actividades, de manera que no se desvirtúe el carácter unitario que permita dotar de identidad a la plaza al tiempo que integrarla en el sistema de espacios libres del centro histórico.

- Se valorará las aportaciones que colaboren en la gestión más inteligente del espacio y de la ciudad: tecnologías al servicio del ciudadano, sensores e instrumentos de control, nuevas tecnologías de comunicación, etc.

- Finalmente se valorará de manera especial la optimización económica de la propuesta, minimizando los costes innecesarios tanto del proyecto inicial como de la posterior conservación, en un marco general de sostenibilidad económica.

- Las propuestas deberán justificarse en el marco del concepto *ciudad productiva*, enfatizando la manera en la que la transformación que se propone contribuye al impulso y la recuperación de las actividades productivas en el propio centro histórico de una capital europea.



Vista aérea de la Gran vía

