



## European ES

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.euopan-esp.es  
Español, Francés, Inglés  
10h00 a 14h00, de lunes a viernes

# CIUDADES PRODUCTIVAS 2

## Programa de necesidades

Barcelona

Casar de Cáceres

Lasarte-Oria

**Madrid**

Oliva

Palma

Sant Climent de Llobregat

## EUROPAN 15 ESPAÑA

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

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

Con objeto de facilitar la contratación de las propuestas por parte de las Administraciones Públicas que participan en EUROPAN España, el Ministerio de Fomento 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 15 como en la citada ley.

Por tanto, en el caso de concursar en un emplazamiento en España, es necesario tener conocimiento de las Bases del Concurso de Proyectos con Intervención de Jurado EUROPAN 15 a las que se accede desde el siguiente enlace: <https://www.europan-europe.eu/en/about/>

### PREMIOS

EUROPAN/España tiene prevista la posibilidad de conceder 7 primeros premios y 7 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 €.

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 15/España se publican en el B.O.E. y en un periódico de gran tirada nacional. 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 en EUROPAN España son invitados a participar en actos de presentación de sus propuestas y en debates tanto a escala nacional como internacional.

### COMITÉ EUROPAN 15/ESPAÑA

Presidencia: Ministerio de Fomento

Miembros Gestores: Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo del Ministerio de Fomento / Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE)

Miembros Promotores: 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 / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno Vasco / INCASOL

Miembros Asociados: Ayuntamiento de Casar de Cáceres / Ayuntamiento de Lasarte-Oria / Ayuntamiento de Oliva / Ayuntamiento de Sant Climent de Llobregat / ADIF / FEMP

### TEMA DE EUROPAN 15 CIUDADES PRODUCTIVAS 2: “RECURSOS – MOVILIDAD – EQUIDAD SOCIAL”

EUROPAN 15 desea subrayar en particular la cuestión de la transición ecológica en el proyecto de ciudad productiva del futuro. Tratar la transición productiva ecológica significa tener en cuenta las sinergias existentes entre ecosistemas, entre biotopos y artefactos, entre funciones y usos, entre ciudadanos... La creación de estas sinergias supone otra manera de hacer y de pensar la ciudad para anticipar los cambios que se van a producir en ella, comprometiendo a los responsables de las políticas urbanas con el medioambiente y con la vida.

EUROPAN 15 propone, por tanto, poner el foco en tres cuestiones que atañen a las nuevas condiciones productivas de transformación: **Recursos, Movilidad y Equidad espacial.**

1. **Recursos:** ¿Cómo limitar el consumo y la contaminación de recursos como el agua, el aire? ¿Cómo compartir los recursos? ¿Cuáles podrían ser las innovaciones técnicas y sociales necesarias para ello?

2. **Movilidad:** ¿Cómo incorporar la movilidad y la accesibilidad en los territorios productivos?

3. **Equidad:** ¿De qué forma la equidad espacial puede contribuir a la equidad social? ¿Cómo enlazar lo social con lo espacial? ¿Cómo conseguir el equilibrio entre territorios, entre lo urbano y lo rural, entre ricos y pobres?

Estas tres categorías se declinan en tres escalas: La escala territorial “XL”, una gran escala que, en algunos casos, va más allá de la propia ciudad (interurbana o rural) y que se basa en el cambio que se produce en los usos y las prácticas. Para EUROPAN, significa poder desarrollar, tras el concurso, estudios estratégicos a gran escala que proporcionarán a la ciudad una guía de desarrollo urbano.

La escala intermedia “L” que corresponde al barrio o a un fragmento urbano estratégico. La intervención en los emplazamientos de esta escala aboca a desarrollar las ideas premiadas a través de proyectos urbanos de los que los equipos implementarán una parte.

La escala micro “S” es la pequeña escala que invita a presentar proyectos de arquitectura urbana pro con capacidad de repercusión a una escala mayor. Es también la escala de la edificación bastante rápida, de intervenciones más pequeñas, incluso temporales.

## **I- IMPLANTAR**

Para implantar nuevas dinámicas o reactivar recursos como la agricultura urbana, la educación, la investigación o las fuerzas creativas, se han de considerar dos factores: los entornos productivos y los usos productivos.

### **I-1 Entornos productivos**

Se trata de implantar un entorno natural, cultural, social o económico o de volver a estimularlo simbióticamente frente a la arquitectura entendida como objeto o el urbanismo visto como tecnocracia.

**Barcelona (ES)** / Bergische Kooperation (DE) / Helsingborg (SE) / **Palma (ES)** / Raufoss (NO) / Rotterdam Bospolder-Tussendijken Visserijplein (NL) / Saint-Omer (FR) / Tuusula (FI)

### **I-2 Usos productivos**

Los usos productivos funcionan como desencadenantes de dinámicas de cambio capaces de transformar el entorno circundante.

Innsbruck (AT) / **Oliva (ES)** / Pays de Dreux (FR) / Rotterdam Groot I Jsselmonde (NL) / Uddevalla (SE) / Visby (SE) / Wien (AT)

## **II- CREAR PROXIMIDADES**

Se trata de establecer proximidades entre vida y trabajo, estimulando las relaciones productivas dentro de las áreas residenciales, así como entre esas áreas residenciales y las zonas de producción monofuncional, introduciendo en los espacios residuales actividades colectivas y de trabajo susceptibles de aportar calidad a las condiciones de la vivienda. En segundo lugar, se trata de reconsiderar la transición entre la alta velocidad de la movilidad metropolitana y la más lenta de barrios y centros urbanos. Las proximidades se gestan en el espacio físico de la ciudad, pero también en el espacio temporal y a escala de los actores implicados, lo cual permite nuevos intercambios entre los responsables urbanos y los usuarios (humanos y no humanos).

### **II-1- Terceros espacios**

Espacios insertos entre la vivienda, la producción y los espacios públicos heterogéneos. Son susceptibles de catalizar la transformación de los ciclos de producción existentes para crear nuevas relaciones y sinergias con los territorios urbanos y la cotidianidad.

Hyvinkää (FI) / La Louvière (BE) / **Lasarte-Oria (ES)** / **Madrid - La Arboleda (ES)** / Rødberg (NO) / Rotterdam Marconiplein Kop Dakpak (NL) / **Sant Climent de Llobregat (ES)** / Villach (AT)

### **II-2- Interfaces**

La creación de interfaces contribuye a transformar las infraestructuras de movilidad, de logística, de comercio o de los servicios generales, acortando los ciclos de producción. Estas interfaces también pueden dar lugar a nuevos tipos de relación entre la actividad residencial y la agricultura, entre vivienda y servicios, entre espacios y comunidades.

Auby (FR) / **Casar de Cáceres (ES)** / Floirac (FR) / Halmstad (SE) / Pavia (IT) / Romainville (FR) / Rotterdam Brainpark I (NL) / Selb (DE)

## **III- CAMBIAR EL METABOLISMO**

Se trata de trabajar con las relaciones, los procesos, los flujos y las múltiples fuerzas existentes en un lugar para encontrar un nuevo equilibrio entre ellos. Los emplazamientos son grandes en relación con sus respectivos contextos e incluyen una amplia variedad de agentes (humanos y no humanos), con ciclos de largo y corto plazo y con implicaciones ecológicas, económicas y territoriales de largo alcance.

### **III-1- De lo lineal a lo circular**

Incorporando un enfoque "lineal", el emplazamiento aspira a incluir otros recursos y usos capaces de crear sinergias y nuevos potenciales para interactuar. Estos nuevos elementos jugarán un importante papel en el funcionamiento del conjunto como sistema circular, ya que serán capaces de catalizar los flujos y los procesos de una manera más integradora y eficiente.

Charleroi (BE) / Enköping (SE) / Graz (AT) / Karlovac (HR) / Laterza (IT) / Port Jérôme-sur-Seine (FR) / Rochefort Océan (FR) / Warszawa (PL)

### **III-2- Multiplicar agentes**

El emplazamiento aspira a incluir nuevos factores, nuevas capas de funciones que pueden conducir a un crecimiento equilibrado.

Boras (SE) / Champigny-sur-Marne (FR) / Guovdageaniu (NO) / Marseille (FR) / Nin (HR) / Rotterdam Merwe-Vierhavens Keilekwartier Vierhavensblok (NL) / Täby (SE) / Weiz (AT)

## LA ARBOLEDA. Entorno del hospital Infanta Leonor.

### Reactivar, hibridar, conectar

Las ciudades tienden a reconvertir sus espacios monofuncionales de actividad económica en áreas de centralidad urbana en las que se mezclan usos, tanto en el propio territorio como en los edificios. Aparecen nuevos usos innovadores: ya no se habla solo de residencia o de actividad, sino de “tercer espacio”, un nuevo lugar que ofrece oportunidades de sociabilización vinculadas al territorio en el que se insertan. Se diluye la barrera entre equipamiento y actividad, entre ocio-sociabilización y trabajo. Surgen con mucha fuerza experiencias de economía social, de producción cultural, viviendas temporales con nuevos usos que no tienen cabida en las clasificaciones tradicionales. Los proyectos, sostenibles y resilientes, se contextualizan en el entorno urbano y se vinculan a la población que lo habita. Partiendo de estas premisas de transformación de los espacios productivos, la ciudad de Madrid está elaborando un sistema de AREAS DE OPORTUNIDAD y avanzando en la determinación de criterios de ordenación y gestión. El emplazamiento de EUROPAN 15 está integrado en una de estas áreas delimitadas.

**SITUACIÓN:** Calle Gran Vía del Este 80. Madrid.

**POBLACIÓN:** 8.053 habitantes.

**ÁREA DE REFLEXIÓN:** 150,92 Ha.

**ÁREA DE PROYECTO:** 21 Ha

**REPRESENTANTE DEL EQUIPO:** Arquitecto

**TIPO DE COMPETENCIAS DEL EQUIPO DE CONCURSANTES:** recomendamos formar un equipo pluridisciplinar: arquitecto, urbanista, paisajista, biólogo, especialista en medio ambiente, etc.

**EMPLAZAMIENTO PROPUESTO POR:** Ayuntamiento de Madrid.

**AGENTES INVOLUCRADOS:** Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid.

**TITULARIDAD:** Comunidad de Madrid.

**ENCARGO PREVISTO:** Encuentro de los equipos galardonados con los titulares del emplazamiento y debate. Realización de un proceso participativo para concretar los usos del espacio con los vecinos y futuros usuarios del equipamiento. Contratación a través de un concurso negociado sin publicidad con el ganador del concurso de un Plan Director o anteproyecto dependiendo del resultado del concurso.

**UNA VEZ FALLADO EL CONCURSO:** Inmediatamente después del concurso EUROPAN España organiza una reunión de los equipos premiados con los representantes de los emplazamientos. Se trata de un acto a puerta cerrada en el que, en un primer momento, los equipos presentan sus propuestas. A continuación, se organizan mesas de trabajo de cada uno de los emplazamientos en las que el objetivo es fijar los respectivos calendarios de trabajo. Cada mesa de trabajo está moderada por un miembro del jurado.

**TIPO DE DIVULGACIÓN PREVISTA:** Tras el concurso, EUROPAN España organiza una exposición, de carácter itinerante, y publica un catálogo de los resultados de la edición. La exposición y el catálogo recogen los premios fallados por el jurado de EUROPAN España y los proyectos de los equipos españoles premiados en otros países participantes en EUROPAN 15.

**JURADO:** Los representantes del emplazamiento de Madrid participarán con voz y voto en la primera fase del jurado de EUROPAN España.

## ESTRATEGIA URBANA DE LA CIUDAD DE MADRID

Para presentar este emplazamiento a nivel territorial es importante describir las principales líneas estratégicas que hoy confluyen en la ciudad de Madrid. El gobierno local está abordando diferentes problemas de la ciudad con una planificación estratégica. Para ello, ha creado una estructura territorial donde aplicar distintas políticas sectoriales con medidas a corto, medio y largo plazo. Concebida como alternativa al planeamiento tradicional, la planificación estratégica se convierte en un instrumento para mejorar la calidad de vida y crear un modelo de ciudad cercana, cohesionada y habitable.

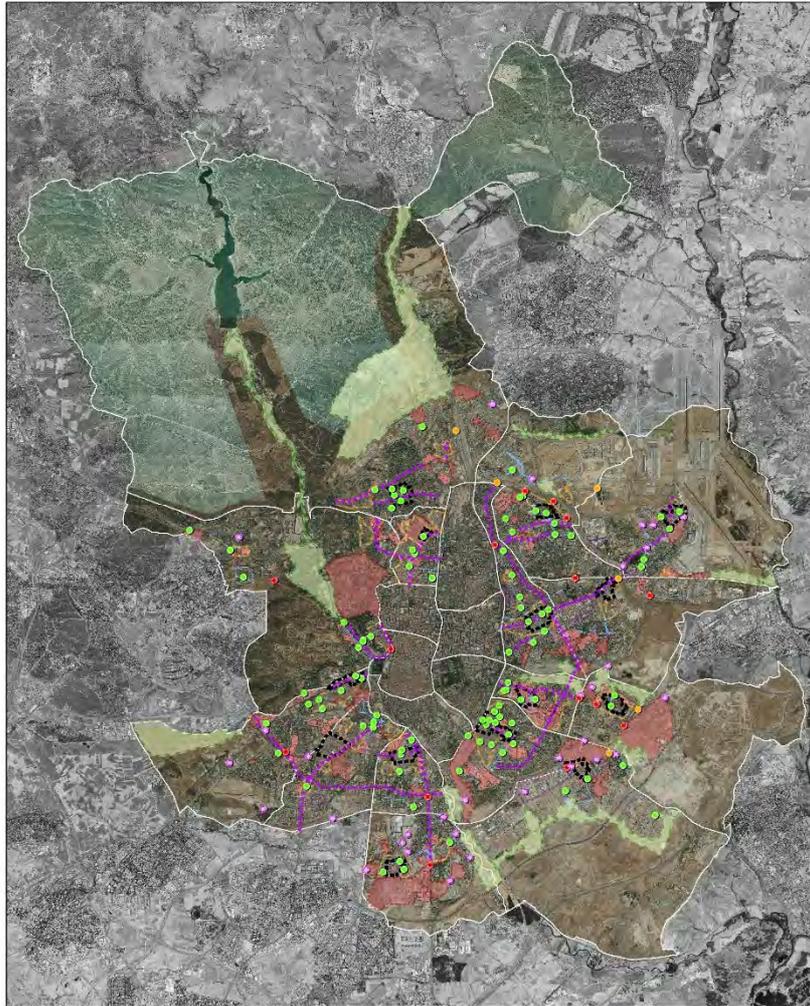
En diciembre de 2018 se aprobó el plan estratégico de regeneración urbana, [Madrid Recupera](#), que viene a dar cumplimiento a los objetivos de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada en 2015 por las Naciones Unidas. Este plan se centra en los lugares más vulnerables de la ciudad, definiendo su objetivo prioritario en los 14 distritos de la periferia municipal, situados en el exterior del anillo de circunvalación M-30 (Fuencarral-El Pardo, Moncloa-Aravaca, Latina, Carabanchel, Usera, Villaverde, Vallecas Villa, Puente de Vallecas, Moratalaz, Vicálvaro, San Blas, Hortaleza, Ciudad Lineal y Barajas) y Tetuán, el único distrito que, aunque situado en la almendra central, presenta elevados índices de vulnerabilidad urbana.



01. Distritos de Madrid en los que se desarrolla la estrategia de regeneración urbana: Madrid Recupera.

Para estos distritos, se plantea un programa de 375 actuaciones con una planificación integral que pone en valor la ciudad existente, con especial atención a la regeneración, el espacio libre y la movilidad.

El programa identifica lugares donde intervenir desde estas diferentes perspectivas, los concierta con todas las entidades locales, define las prioridades de intervención y dirige a ella los recursos.



02. Plano del programa de actuaciones del Madrid Recupera. Se puede consultar en el visualizador del <https://planmadre.madrid.es/>

Estas propuestas se centran en cuatro ejes fundamentales:

### **Eje 1: Reequilibrio Territorial:**

Se incide especialmente en los barrios o áreas más vulnerables, donde se han identificado factores de desequilibrio social, económico y físico en las edificaciones existentes.

Se propone la aparición de nuevas centralidades periféricas para fomentar la actividad económica en busca de un modelo de territorio más equilibrado. Se trata de superar la dicotomía centro-periferia fortaleciendo una estructura urbana que incremente el protagonismo de las redes de proximidad para consolidar un sistema urbano integrado y sostenible.

El desarrollo de una estrategia de potenciación de centralidades periféricas de carácter mixto responde al objetivo de dinamizar algunos polígonos de actividad económica. Se entiende como una oportunidad para regenerar barrios periféricos; asignando un papel económico a estas áreas de la periferia, se puede facilitar la articulación de tejidos inconexos



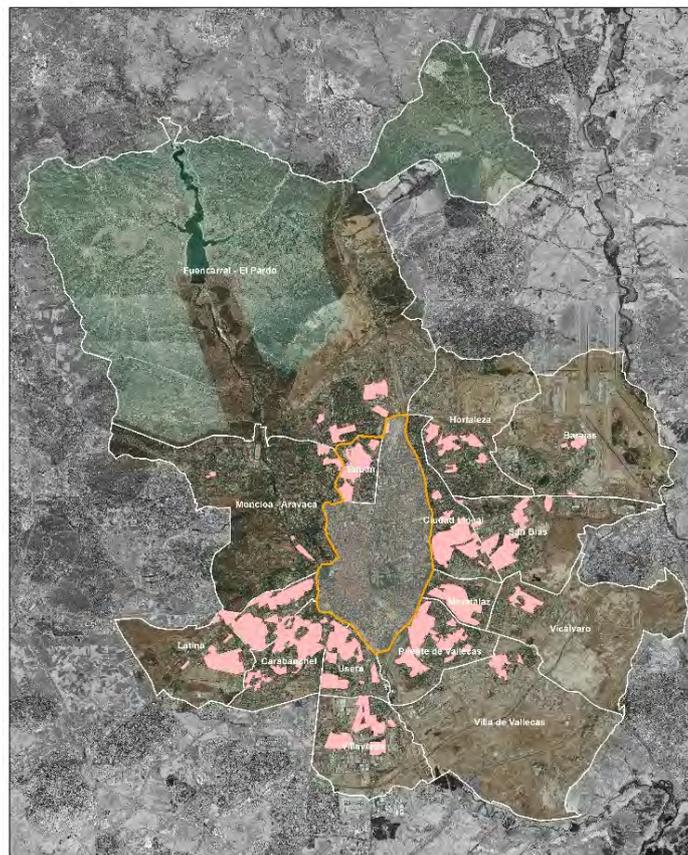


Priorizar la movilidad sostenible obedece a criterios de salud urbana y calidad del aire. Se rediseñan las secciones de vías reduciendo el espacio para el automóvil, mejorando las condiciones para fomentar la movilidad ciclista y peatonal, se identifican áreas de mejora peatonal en cascos periféricos que poseen calles estrechas invadidas por los coches y se configura una red de itinerarios peatonales que faciliten las relaciones de proximidad fomentando la ciudad que invita a pasear.

#### **Eje 4: Rehabilitación edificatoria**

La estrategia de regeneración concentra un plan de subvenciones, el Plan MAD-RE para la rehabilitación urbana en los barrios más vulnerables de la ciudad, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y eficiencia energética de los edificios.

La rehabilitación edificatoria es una de las estrategias fundamentales para poder alcanzar los objetivos de reducción de CO<sub>2</sub>, contribuyendo al paso a una economía baja en carbono y objetivos sociales de reequilibrio territorial.



05. Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. Madrid Recupera.

El Plan Estratégico “Madrid Recupera” también aborda la cuestión prioritaria del cambio de cultura de la movilidad en los distritos centrales para compatibilizar el automóvil con otros medios de transporte menos congestivos y contaminantes, contribuyendo a una mayor eficiencia energética y mejor calidad del aire que respiramos. En estos momentos, la movilidad urbana está condicionada por los cumplimientos y objetivos de calidad del aire y lucha frente al cambio climático.

Los barrios de la almendra central, por sus óptimas condiciones de accesibilidad en transporte público, han ido transformándose progresivamente en áreas de prioridad residencial con calles de mayor presencia peatonal y ciclista. El proceso ha culminado con la aplicación de Madrid Central, en noviembre de 2018, que formaliza una amplia zona continua de bajas emisiones, convirtiendo el distrito centro en un verdadero pulmón para la ciudad. Esta medida es la primera del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, cuyo objetivo es conseguir que Madrid sea una ciudad sostenible que garantice la salud de los madrileños, afronte el reto de la contaminación y fortalezca la ciudad frente al impacto del cambio climático.

El espacio público que se está liberando supone una oportunidad para dar mayor protagonismo al peatón. Así, se están haciendo importantes obras para mejorar la calidad urbana y el paisaje, como son las actuaciones de reformas en vías tan principales como la Gran Vía, la calle Atocha y la Plaza de España. En esta última, la actuación es el resultado de un concurso internacional de ideas que ha contado con un amplio proceso participativo de la ciudadanía: plantea la integración de la naturaleza en la ciudad mediante la conexión de esta céntrica plaza con otras zonas verdes de la ciudad como son Madrid Río, el parque del Oeste o la Plaza de Oriente.

También han surgido otros proyectos como la actuación en las plazas del entorno de la Gran Vía con el objetivo de reactivar su uso y contribuir a la revitalización de un tejido degradado, que fueron objeto de la anterior edición de EUROPAN, la reforma de barrios completos, como el de Chueca, o la remodelación y mejora de varios espacios públicos del barrio de Salamanca.

Por último, se está desarrollando una reflexión teórica que ha abocar a una propuesta de actuación de futuro respecto al papel que el eje Paseo del Pardo-Castellana, principal arteria de unión del norte y el sur de la ciudad, debe desempeñar en el contexto urbano en el marco de la reordenación de la movilidad en la almendra central de Madrid y del sistema de espacios públicos.

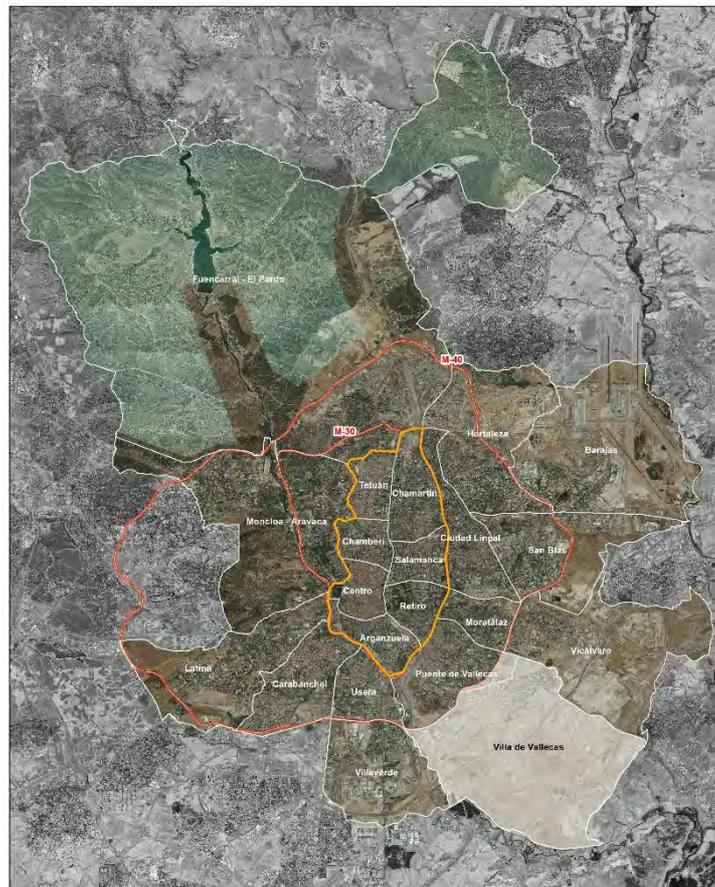


06. Actuaciones en curso en la almendra central de Madrid

## AREA DE REFLEXION Y ENTORNO URBANO

Actualmente, las actividades de manufactura y el espacio industrial son prácticamente residuales en los distritos de la Almendra Central. Los grandes paquetes de actividades con un tipo edificatorio propio y tradicional están en la periferia, principalmente al Este y al Sur de la ciudad, concentrados en los distritos de Fuencarral, Hortaleza, San Blas, Barajas, Villaverde, Vicálvaro y Vallecas, enclaves de apreciables dimensiones. En todas estas áreas, el objetivo de la ciudad es crear nuevas condiciones de ordenación e infraestructuras de urbanización atractivas para los distintos tipos de actividades punteras de este nuevo siglo.

El área de reflexión de EUROPAN 15 se encuentra situada en el Sureste de la ciudad y pertenece al distrito de Villa de Vallecas. Está calificada por el Plan General de actividad industrial y equipamiento público.



07. Plano de situación del distrito de Villa de Vallecas.

El distrito tiene 107.649 habitantes, 51,47 km<sup>2</sup> y cuenta administrativamente con dos barrios consolidados, el Casco Histórico de Vallecas y Santa Eugenia, además de otro de más reciente creación, el Ensanche de Vallecas. Todos ellos tienen características muy distintas.

El origen del distrito se encuentra en el casco rural cuyo elemento edilicio más identitario es el campanario de la iglesia de San Pedro Ad-Víncula que puede divisarse desde gran parte del distrito. Alrededor de este casco, se fueron produciendo crecimientos urbanísticos en forma de bloque abierto, como es el barrio de Santa Eugenia, así como pequeñas colonias que actualmente concentran las zonas más deterioradas y necesitadas de rehabilitación urbana.

El Ensanche de Vallecas, por el contrario, es un barrio de nueva creación, con población joven. Su urbanización se finalizó en 2007 y todavía está en fase de edificación. Es uno de los 15 desarrollos urbanos que, en las dos últimas décadas, se han configurado en la ciudad de Madrid. Forman una nueva corona urbana residencial localizada preferentemente al norte y sureste del suelo urbano consolidado. Surgieron para responder a la gran demanda de vivienda asequible, mediante la asignación de vivienda tanto pública como de precio tasado en alguno de sus diferentes regímenes.

El planeamiento en estos ámbitos se caracteriza por una estructura urbana en la que el viario adquiere gran protagonismo, con amplias avenidas que acotan manzanas cerradas predominantemente residenciales y escasa relevancia de las dotaciones de proximidad, generando por tanto una gran dependencia del automóvil.



08. Foto de la iglesia de San Pedro Ad-Víncula



09. Vista del Casco histórico de Villa de Vallecas



10. Vista del Ensanche de Vallecas



11. Vista del barrio de Santa Eugenia

Vallecas tiene una zona de actividad económica que supone una fortaleza ya que dota al distrito de un cierto equilibrio entre usos residenciales y de actividad, otorgándole un papel en la estructura productiva del municipio.

Cuenta con importantes espacios libres como son el parque de la Gavia o el Cerro Almodóvar, referentes territoriales de primer orden. Se conecta con los distritos colindantes a través de la avenida de la Democracia y con el distrito de Vicálvaro. Su principal nodo de transporte público se encuentra en la estación intermodal Sierra de Guadalupe donde coinciden la línea 1 de metro, que conecta el distrito con la estación de Sol, centro de Madrid, y el ferrocarril que une el distrito con el corredor del Henares, llegando hasta Guadalajara y a las estaciones de Atocha y Chamartín en conexión con las redes de alta velocidad.

## ÁMBITO DE REFLEXIÓN

El ámbito de reflexión propuesto está delimitado por grandes infraestructuras viarias como son la M-40 y la A-3 al noroeste y, al sur, las vías ferroviarias que lo separan del casco de Vallecas y del barrio de Santa Eugenia.

La conexión con el barrio de Valdebernardo y el colindante de Valderribas, con un parque edificado superior a las 15.000 viviendas, es actualmente muy débil. Se trata de conexiones precarias en las que resulta prácticamente imposible el tránsito peatonal seguro. Esta situación de aislamiento, por falta de conexión de las infraestructuras con los barrios consolidados a nivel peatonal y rodado, deja sin resolver la accesibilidad al ámbito hospitalario objeto del concurso. La actual estación de cercanías de Santa Eugenia solo permite el acceso desde el consolidado residencial. Son estas, entre otras, algunas de las circunstancias que han impedido el adecuado desarrollo de todo el ámbito y han propiciado la generación de un auténtico “vacío urbano”.



12. Ámbito de reflexión con las distintas áreas que lo componen.

## CAMPUS SUR DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA

El ámbito de reflexión contiene dos elementos urbanos importantes que el proyecto debería potenciar: el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid al norte y, al este, el Hospital Infanta Leonor.

El Campus Sur es un importante centro universitario actualmente muy aislado del continuo urbano. Por el norte, está rodeado por las grandes infraestructuras viarias a las que hemos hecho referencia, con un difícil acceso peatonal. Por el sur, tiene una amplia zona de antiguos usos industriales que le separan del casco antiguo de la Villa de Vallecas. La unión del Campus con la estación intermodal de Sierra de Guadalupe se realiza a través de la calle Arboleda, una calle con gran afluencia peatonal, pero con muy baja calidad paisajística y poco transitable para el peatón. En este viario se ha ejecutado recientemente una actuación provisional de movilidad en el marco del proyecto Europeo [Civitas Eccentric](#), que promueve proyectos de movilidad sostenible en ámbitos periféricos de diversas ciudades europeas. La actuación ha consistido en eliminar temporalmente una banda de aparcamiento para aumentar el espacio destinado al peatón y al ciclista. Una vez evaluado el beneficio de dicha acción, se están buscando los medios para convertirla en una actuación permanente.



13. Calle Arboleda. Actuación del proyecto europeo Civitas Eccentric

El Campus tiene una población estudiantil de más de 5.000 alumnos de Grado, Máster y Doctorado, además de importantes grupos de investigación. Las facultades son de ingeniería: Informática, Telecomunicaciones, Topografía, Geodesia y Cartografía y una escuela de Diseño de Moda. En el recinto universitario se encuentra el Centro de Investigación INSIA que está relacionado con la industria del automóvil. Además, en el ámbito se localizan dos centros de educación pública, un colegio de educación especial y el Instituto de Educación Secundaria Palomeras.

Es un lugar con alta calidad ambiental, pero sin la presencia que un Campus de estas características debe tener y con una escasa integración en la trama urbana.



14. Vista del Campus Sur de la politécnica

Actualmente, el Ayuntamiento y la Universidad Politécnica han puesto a disposición de un concurso internacional dos parcelas del campus: un solar vacante para realizar una residencia que resuelva las necesidades de alojamiento temporal para alumnos y profesores itinerantes y un edificio vacío que podría incluir nuevos usos para favorecer el emprendimiento asociado a la actividad investigadora y docente, ligar Universidad y emprendimiento. Podría actuar como detonante de la reactivación del suelo industrial colindante, de propiedad privada.

Este concurso, "[Reinventing Cities](#)", está organizado por la red de ciudades C-40. Su objetivo es impulsar la regeneración urbana realizando proyectos de alta calidad ambiental, resilientes y de bajas emisiones de carbono fomentando la colaboración público-privada.

Madrid participa, junto a otras 15 ciudades del mundo, con 4 ámbitos, todos ellos situados en el sur de la ciudad dentro de las áreas de oportunidad establecidas por la estrategia de regeneración urbana, Madrid Recupera.



15. Concurso Reinventing: solar vacante para residencia de estudiantes



16. Concurso Reinventing: edificio

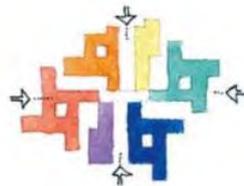
## HOSPITAL INFANTA LEONOR

Al Este del ámbito de reflexión, se encuentra el otro gran polo de atracción el Hospital Infanta Leonor, un hospital público universitario que forma parte de la red pública sanitaria de la Comunidad de Madrid. En funcionamiento desde el 2008, atiende a la población de los distritos de Villa de Vallecas y Puente de Vallecas.

El edificio se planificó como una investigación dentro de la nueva generación de hospitales flexibles madrileños, buscando un sistema de construcción y un diseño innovador alternativo al proyecto tipo de "peine" que, hasta el momento, se venía utilizando en España. Se basa en una planificación modular, una red general que se proyecta por igual en todas las diferentes áreas que conforman el hospital, permitiendo así la expansión del edificio y la flexibilidad para intercambiar el uso de los distintos espacios de acuerdo con las necesidades futuras. Dos ejes principales de circulación que se cruzan en el vestíbulo central conectan los núcleos verticales de conexión de los seis pabellones especializados que componen el edificio.



17. Vista del Hospital Infanta Leonor con el Cerro Almodóvar al fondo



18. Esquema del hospital

El cerramiento se ha concebido como un sistema de paneles metálicos, buscando un alto nivel de protección solar además de una estricta funcionalidad. El control energético se apoya en un extensivo ajardinamiento de las cubiertas, el control solar, la ventilación natural y el uso de energías renovables. Está dotado con un aparcamiento de 1.500 plazas distribuidas parte en superficie y parte subterráneas.

El hospital tiene una capacidad de 264 camas, con una atención media diaria 400 pacientes en consultas ambulatorias y urgencias. Es un importante atractor de flujos de movilidad, tanto de servicios proximidad como del ámbito del municipio de Madrid e incluso del ámbito metropolitano.

Se encuentra en una posición aislada y carece de permeabilidad hacia su entorno, salvo a través del viario de borde, la avenida de la Gran Vía del Este, que conecta el hospital a través de varias líneas de autobús con el intercambiador modal de Sierra de Guadalupe. El acceso desde la Estación de Santa Eugenia, situada al otro lado de las vías, es inexistente.

Se encuentra pendiente un proyecto de desdoblamiento de la estación por parte de Renfe, aunque su programación a corto y medio plazo no está prevista.



19. Gran Vía del Este acceso al Hospital Infanta Leonor

La conexión peatonal desde la estación Sierra de Guadalupe se puede realizar por la calle Avenida Gran Vía del Este, aunque su amplia sección y la falta de calidad ambiental no invita al paseo. En todo caso, la vía queda interrumpida por la A-3, resolviéndose como un fondo de saco.

### **POLÍGONO INDUSTRIAL DE PALOMERAS**

El resto del área de reflexión está compuesta por el polígono industrial que rodea el Campus Sur. La actividad económica se desarrolla en las naves situadas al este de la calle Arboleda y en los edificios industriales que dan fachada a la avenida de la Albufera, siendo éstas las principales vías de acceso y conexión. Es un área activa, con una superficie destinada a actividades económicas y una concentración de empleo por encima de la media municipal. La tipología de empleo está compuesta por afiliados al sector industrial y de oficinas. El potencial de innovación de las actividades existentes es bajo y las tipologías de actividad se resuelven en naves de formato extensivo de una sola planta, junto a edificios multiplanta y multiusos con actividades servindustriales.

La parcela más extensa del polígono está actualmente abandonada. Desde 1950, tuvo un uso industrial de construcción de tuberías de saneamiento, pero la actividad cesó. Recientemente, se ha utilizado para almacenamiento de contenedores. Su ubicación entre la Universidad y el intercambiador de transporte contribuye a generar una imagen de baja calidad del conjunto del polígono.



20. Polígono industrial de Palomeras con el Campus Sur al fondo

En lo referente a la estructura viaria, la comunicación transversal resulta inexistente. Debido a la heterogeneidad de las parcelas que lo componen, el Polígono está en proceso de degradación y requiere una nueva ordenación urbanística que permita su revitalización. Aunque está bien comunicado por transporte público, el medio de transporte más utilizado es el vehículo privado.

### **ESPACIOS VACÍOS SIN URBANIZAR: APR 18.02 Y API 18.09**

La franja de terreno que separa el hospital y el polígono tiene dos planeamientos sin desarrollar, APR 18.02 “Subestación de Vallecas” de uso residencial y el API 18.09 “Santa Luisa”, cuyo uso es actividad económica.

En estos proyectos de urbanización de gestión privada, se encuentran integradas las conexiones del hospital con la avenida de la Democracia.

El entorno de proyecto es un espacio muy interesante donde se mezclan áreas activas con otras de elevada potencialidad y gran cantidad de espacio vacío que puede dar soporte a nuevos usos que lo convierte en un lugar que puede suponer un motor de actividad y de extraordinaria oportunidad en un entorno en transformación.



21. Vista del API de santa Luisa y el ARP “subestaciones de Vallecas” con el hospital Infanta Leonor al fondo

### **ÁREA DE PROYECTO**

El ámbito de proyecto lo conforma el vacío urbano localizado al noroeste del hospital. Tiene una superficie de 21 hectáreas, una calificación de equipamiento y un fuerte relieve en el que el natural del terreno se ha visto aumentado por rellenos antrópicos de gran potencia. El área abraza el hospital y queda totalmente aislada de la trama urbana residencial por la A3 y las vías ferroviarias de cercanías y de largo recorrido Madrid- Barcelona. Estamos ante un espacio con bajo potencial natural. El factor más determinante, desde el punto de vista paisajístico, es su accesibilidad visual, ya que desde el mismo se pueden observar hitos identitarios de la zona como el casco histórico de Vallecas con la torre de la iglesia, además del cerro Almodóvar o el parque de Valdebernardo en Vicálvaro.

El ámbito tiene una accesibilidad baja desde todos los sistemas de movilidad existentes, rodados y peatonales. Quedan pendientes de realizar las conexiones viarias con la Autovía A-

3 proyectadas en su momento por el ministerio de Fomento y en la actualidad paradas, así como el desdoblamiento de la parada de metro y cercanías de Santa Eugenia, para la que hay una reserva de suelo proyectada y está pendiente de redacción por parte de Renfe. El nodo de conexión principal a la red de transporte público es la estación modal de Sierra de Guadalupe a la que se llega a través de la avenida Gran Vía del Este. Tampoco se ha realizado un paso inferior previsto bajo el ferrocarril para unir el ámbito con el barrio de Santa Eugenia ni una pasarela peatonal que posibilitaría la unión con Valdebernardo.



22. Plano de accesibilidad

Los terrenos pertenecen a la Consejería de Salud de la Comunidad de Madrid, responsable final de la gestión del hospital. Una vez desarrolladas las instalaciones sanitarias actuales, no existen previsiones concretas para su desarrollo futuro. La posibilidad de definir una propuesta de ordenación del ámbito que solucione los problemas de accesibilidad, las conexiones con el tejido residencial, hoy en día inexistentes, y la propuesta de un equipamiento que permita implantar diversos usos y servicios que, en sinergia con la universidad y el hospital, potencien el lugar y mejoren la calidad y habitabilidad de este entorno urbano, es la idea con que el ayuntamiento plantea la inclusión del ámbito en el concurso EUROPLAN.



23. Vista del ámbito de proyecto desde el hospital

## OBJETIVOS Y CONDICIONES DEL CONCURSO

### PROGRAMA

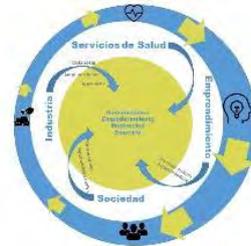
El objetivo principal es realizar un proyecto urbano que otorgue un uso a un espacio actualmente vacío, integrándolo dentro del área de reflexión con los elementos que lo componen: el hospital, el polígono industrial y el campus universitario y conectándolo con la ciudad existente. Se persigue transformar el lugar en un espacio productivo, innovador, modelo de sostenibilidad y resiliencia, integrando desde la escala urbana hasta la humana. Para ello, es necesario considerar la importancia de las actividades relacionadas con “el cuidado” de los ciudadanos, en un ámbito marcado por la especialización en atención sanitaria de proximidad. Igualmente, resulta importante subrayar su identidad a escala metropolitana, su diferencia con respecto a otras áreas de actividad económica de Madrid.

La ordenación consta de una superficie de 21 hectáreas y una edificabilidad de 20.000 m<sup>2</sup> en la que proyectar un equipamiento que, en relación con el hospital, pueda desarrollar una propuesta de servicios avanzados en los que integrar actividad económica, conocimiento, emprendimiento, servicios de salud y bienestar y todos aquellos que puedan coadyuvar al buen fin de los primeros: uno o varios edificios que puedan albergar usos mixtos donde se diluya la barrera entre el equipamiento, la actividad y la residencia o el ocio y la sociabilización.

El emplazamiento no contiene muchas determinaciones estructurantes, pero resulta muy importante la posición del futuro equipamiento con respecto al hospital existente, así como la integración de ambos para conseguir una unidad formal de todo el entorno.

En un espacio tan amplio, se valora que los equipos incluyan nuevos servicios urbanos que puedan poner en valor el entorno productivo del área de reflexión y el vecindario residencial: suministro y exportación de energía limpia, creación de nuevos servicios para la recogida de residuos y la redistribución de bienes y datos, creación de servicios comunes y compartidos, creación de nuevas zonas verdes...

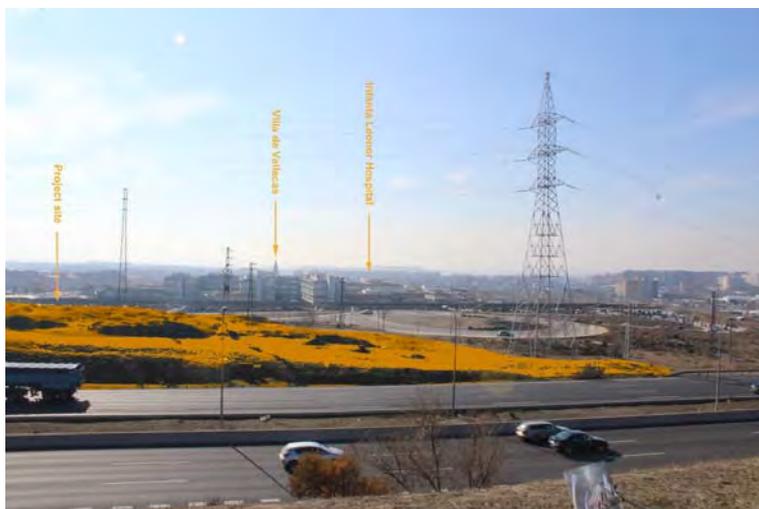
Se valorará la integración del proyecto en el área de reflexión, el concepto y la organización física del ámbito de proyecto incorporando los nuevos usos y la colocación del edificio o de los edificios en relación con el hospital, la configuración de los espacios libres y las soluciones de conexión con el entorno. También el diseño de la edificación y la flexibilidad y adaptabilidad de los espacios que lo componen, con el objetivo de que se puedan utilizar para:



24. Esquema

- **La Innovación:** El impulso de proyectos de innovación a través de la colaboración multidisciplinar entre organizaciones académicas de investigación, industria (Grande, PYMES y Startups) y agentes públicos.
- **La aceleración:** creación de un ecosistema de apoyo a los mejores y más brillantes emprendedores de salud para que sus innovaciones puedan prosperar.
- **La educación:** formación a estudiantes, profesionales, ejecutivos y ciudadanos en la transformación de la salud y la asistencia sanitaria.

Un diseño generoso del espacio público para el encuentro, con criterios de accesibilidad universal, el fomento de espacios convivenciales y de aquellos que tienen que ver con el cuidado de las personas y la salud urbana. El uso cotidiano del espacio público tiene que generar un paisaje de calidad en el que se fomente la movilidad sostenible, la ciudad *paseable* y el uso de la bicicleta. También el uso del espacio libre para actividades personales o sociales, en relación con la actividad del equipamiento y la previsión de usos temporales. Además de actualizar el sitio en sí, las propuestas deben contribuir a mejorar la integración con las tramas urbanas colindantes, mitigando las posibles demandas de dotaciones de proximidad, siempre en el ámbito de los cuidados y la salud urbana.



25. Vista del emplazamiento desde la A-3

## **SOSTENIBILIDAD Y CRITERIOS AMBIENTALES**

Las soluciones aportadas deben buscar la sostenibilidad ambiental y vital, así como apostar por la actuación conforme a criterios ecológicos.

Se valorará la alta eficiencia energética de los edificios, sistemas pasivos que favorezcan la reducción de la demanda, la gestión sostenible del agua, la biodiversidad y re-vegetación urbana. Estos criterios deben incluirse en el proyecto, considerando el desarrollo de la infraestructura verde y azul con el fin de mantener y promover la biodiversidad urbana, no solo para proporcionar importantes servicios como la polinización y la adaptación al cambio climático a los ecosistemas, sino también para mitigar el efecto de isla de calor y reducir la energía necesaria para enfriar y calentar edificios (por ejemplo, a través de muros y cubiertas verdes). Las soluciones tienen que incorporar el control del ciclo natural del agua, mejorando la permeabilidad del suelo.

En la elección y plantación de nuevo arbolado o de especies vegetales, deberán tenerse en cuenta las condiciones climáticas de Madrid, al igual que la en la elección de los elementos y las soluciones constructivas de la urbanización. Se dará preferencia a los materiales locales, reciclables y de bajo impacto ambiental. Se valorará las propuestas que optimicen y minimicen el coste de mantenimiento de los espacios públicos.

## **MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Los proyectos deben facilitar y fomentar el caminar, el ciclismo, el transporte público, el acceso al transporte público, etc.

Se trata de reflexionar sobre las conexiones del ámbito con los tejidos residenciales del entorno y con el resto del ámbito de reflexión, proponiendo un esquema de red viaria y una red peatonal potente que refuerce el papel del intercambiador de Sierra de Guadalupe como nodo fundamental de accesibilidad sostenible.

También deben intentar solucionar la conexión peatonal con los barrios de Santa Eugenia y Vicálvaro de forma segura y confortable.



26. Vista de la estación de Santa Eugenia desde emplazamiento