



## **PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES QUE HA DE REGIR EL CONCURSO DE PROYECTOS PARA LA CREACIÓN DEL EJE CÍVICO PACÍFICO-ADELFA-ATOCHA**

**Expediente: 711/2018/25642**

### **A. MOTIVACIÓN**

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia del espacio público como elemento de cohesión social y determinante de la identidad urbana de los diferentes barrios de la ciudad.

Los espacios públicos han sido desde los primeros asentamientos urbanos históricos el medio de expresión de la voz colectiva, el lugar en el que se dirimían conflictos y se establecían complicidades, el espacio en el que se ponían en común los sueños y proyectos ciudadanos, lugares en los que surgía la narración colectiva, la mitología urbana, tan necesaria para proporcionar identidad y cohesión a los ciudadanos.

La política de espacio público en gran parte de las grandes ciudades está enfocada en la actualidad a la recuperación del espacio peatonal que se perdió con la masificación del automóvil en la segunda mitad del S XX y las políticas de tráfico tendentes a maximizar la movilidad de este modo de transporte. En Madrid esa política de movilidad se sustenta en la Red Arterial de 1972 que preveía la creación de 125 km de calles de gran capacidad para el tráfico automóvil, nuevas autovías urbanas, así como la pérdida de los tradicionales bulevares y la creación de pasos a distinto nivel o los denominados "escalextric". Madrid contaba con anterioridad con una extensa red de bulevares y calles verdes que se habían planificado en el ensanche del XIX para mejorar la higiene y la salubridad urbana.

En la actualidad nos encontramos en un punto de inflexión, ya que la movilidad urbana está fuertemente condicionada por el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y lucha contra el cambio climático. Madrid ha aprobado en septiembre de 2017 el PLAN A de Calidad del Aire y Cambio Climático que establece el marco director de la política de movilidad de los próximos años. El plan establece 21 medidas relacionadas con la movilidad sostenible del total de 30 que lo componen y que afectan directamente al nuevo modelo de usos del espacio público, como es la priorización de la movilidad peatonal, la mejora y ampliación de la red ciclista o el rediseño del viario principal centro-periferia.

A su vez el Plan Estratégico de Regeneración Urbana PLAN MADRE, que establece el conjunto de actuaciones para contribuir a la regeneración de la ciudad consolidada plantea objetivos acordes a esta nueva política de la movilidad y plantea una tipología



de actuaciones que denomina "ejes cívicos" como vías principales de distrito que cuentan con una importante actividad en su entorno, en la que se propone estudiar el diseño de la calle para incluir un reparto más equilibrado entre modos de transporte, ampliando el espacio peatonal e integrando modos más sostenibles.

Esta es la idea que inspira la propuesta para la creación de un eje cívico que discurra por los barrios de Pacífico, Adelfas y Atocha.

Se recurre a la convocatoria de este concurso como mejor procedimiento para conseguir una reflexión, valoración y respuesta a la compleja resolución de los diferentes aspectos del espacio público que reúnen propuestas físicas, sociales, ambientales e intangibles.

### **El proceso de evolución urbana del área**

Para poder entender en el momento actual los problemas urbanos de la zona objeto de este concurso y su conexión con la ciudad de Madrid, conviene hacer una breve referencia a la formación de los barrios y a la inserción de las infraestructuras a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, el siglo XX hasta llegar al momento actual en el siglo XXI.

Esta zona de Madrid constituye una zona a caballo entre la parte sur del Retiro con vocación de espacios libres y de baja densidad en el ensanche de Carlos María de Castro de 1857 y el ensanche sur industrial de Arganzuela ligado a la estación original de Atocha.

El Parque del Retiro, como barrera para el crecimiento de la ciudad, y las estaciones de Atocha y Delicias condicionaron el desarrollo de la ciudad en este entorno, por lo que estas áreas serán las últimas en completarse en el desarrollo del tejido de la ciudad. Constituyen vacíos urbanos o zonas industriales desestructuradas que hasta el plan general de 1997 no serían resueltas.

Durante todo el siglo XX el ámbito va a ser una sucesión de espacios vacíos vacantes, desarrollos industriales, usos e instalaciones ferroviarias desconectadas entre sí, con fuertes barreras urbanas y con discontinuidades mal resueltas. La planificación de la trama de ensanche se ve imposibilitada en su desarrollo en estas zonas.

### **Año 1959, antes de la construcción del viaducto de Pedro Bosch**

Llegada la mitad del siglo XX la ciudad se ha consolidado completamente en la zona sur del Retiro en Pacífico y Adelfas en parte como manzanas cerradas de ensanche hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona y en parte como talleres, cocheras, edificios





militares e industriales y asentamientos como Las Californias fuertemente condicionados por el haz de vías de Renfe Atocha hacia Entrevías.

La zona sur, en Arganzuela aprisionada entre las vías anteriormente citadas, la vía de circunvalación ferroviaria, la vía de Santa Catalina y las instalaciones ferroviarias de Delicias se convierten en un gran vacío ferroviario-industrial desestructurado separado del resto de la ciudad por fuertes barreras.

En 1972 se ejecuta mediante el paso elevado del actual viaducto una conexión viaria entre Dr. Esquerdo y Pedro Bosch, con la intención posterior de prolongar ésta hacia Delicias y dar continuidad a la ronda del ensanche hasta Legazpi con otro viaducto que nunca se llegó a realizar.

Se planteaba una IMD de 40.000 vehículos día para dar continuidad a la ronda, tanto para vehículos ligeros, como para un importante número de vehículos pesados que debían servir a todo el entorno industrial de Delicias y Legazpi.

Con el tiempo la obsolescencia del tejido industrial de esta zona y los procesos de transformación que emprende el plan General de 1985 se traducen en la implantación del parque Tierno Galván sobre terrenos baldíos y en la operación de transformación del Sur con la construcción de la estación de autobuses y la centralidad de Méndez Álvaro, que introdujo a lo largo de los años 90 las torres de oficinas de la calle Retama, el centro comercial y el enclave de cines de la calle Acanto.

Posteriormente el Plan General de 1997 desarrolla una operación denominada "la transformación del Sur" que supone la eliminación de la mayor parte del tejido industrial en la zona y la completa sustitución por nuevos tejidos residenciales, terciarios que reemplazan completamente la trama industrial.

Sin embargo, el objetivo viario inicial de conectar Dr. Esquerdo con Legazpi es completamente abandonado con la construcción de un paso inferior por debajo del parque Tierno Galván y que termina al final de la calle Embajadores.

Por todo ello, el actual paso elevado de Pedro Bosch pierde en el momento actual dos componentes básicos para los que fue creado: El cierre de la ronda hasta llegar a Legazpi y las conexiones con el río Manzanares y la M-30, y la componente industrial de sus tráficos, al desaparecer la mayor parte del tejido industrial al que debía dar servicio, sustituyendo su funcionalidad por una distribución viaria más urbana y ligada a los sectores residencial y terciarios que se han implantado desde los años 90 en el área.



### **Visión actual del área.**

Actualmente, y tras este breve análisis de la evolución histórica, la zona se halla completamente consolidada en los barrios de Pacífico y Adelfas, tras la renovación completa de sus tejidos industriales y la práctica finalización de los tejidos residenciales.

Por el contrario, el desarrollo del barrio de Atocha se encuentra en pleno proceso de transformación en los dos APR de Méndez Álvaro, con los procesos de urbanización en su última fase de ejecución.

Por ello es un buen momento para terminar de unir las tramas urbanas y resolver los problemas de conexión y de barreras entre barrios de dos distritos, con un eje urbano y cívico rodeado de equipamientos, basado en la transformación y reutilización del paso elevado de Pedro Bosch.

### **B. ANTECEDENTES**

Tal como se ha expuesto en el punto anterior, la situación urbana del entorno objeto concurso ha sufrido una importante transformación en los últimos 45 años, fecha de la construcción del viaducto en la c/ Pedro Bosch.

Existen múltiples antecedentes de propuestas a realizar en la zona, centradas en actuaciones sobre el viaducto de la c/ Pedro Bosch, a propuesta de vecinas y vecinos, entidades sociales, grupos políticos y el propio Ayuntamiento de Madrid.

Entre 2006 y 2008 se realiza por parte del Ayuntamiento de Madrid el estudio de viabilidad y proyecto para la supresión del tramo inicial del viaducto (desde c/ Granada hasta Avda. Ciudad de Barcelona) y la posterior reconstrucción del viario una vez rebasada la citada avenida (ver ANEXO I).

En 2017, el actual equipo de gobierno retoma la cuestión, encargando por parte de la Dirección General de Estrategia Urbana un estudio con el objeto de redactar una "Propuesta de creación de un eje cívico en los barrios de Pacífico, Adelfas y Atocha" (ver ANEXO II).

El estudio realiza un análisis de la situación urbana actual del entorno, define unos objetivos generales de la futura intervención y enmarca las actuaciones a acometer sobre el viaducto de la c/ Pedro Bosch en la creación de un eje cívico que conecte los





distritos de Retiro y Arganzuela. Este eje cívico partiría del parque del Retiro para conectar con el parque de Enrique Tierno Galván, mediante modos más sostenibles de transporte y liberando espacio público para actividades y equipamientos al aire libre.

El estudio realiza un análisis funcional básico del papel residual de algunas infraestructuras y de las barreras que generan para su posible transformación y reciclaje, para el incremento de los modos de movilidad peatonal, ciclista y de transporte público, estableciendo propuestas de uso alternativo de partes de ellas y la mejora del espacio público en calles infrautilizadas del entorno.

El ámbito de actuación se compone de 6 zonas:

**Zona 1:** c/ Cavanilles, entre la Pza. de Mariano de Cavia y la c/Doctor Esquerdo.

**Zona 2:** c/ Doctor Esquerdo, desde la unión con la Pza. de Conde de Casal hasta la Avda. Ciudad de Barcelona.

**Zona 3 y 5:** c/ Pedro Bosch, desde la Avda. Ciudad de Barcelona a lo largo del viaducto (zona 3) en el distrito de Retiro, y desde el cruce de las vías del ferrocarril hasta el encuentro con la c/ Méndez Álvaro en el distrito de Arganzuela (zona 5).

**Zona 4:** Calles aledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calles Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.

**Zona 6:** Calles que limitan con la infraestructura ferroviaria en paralelo a las vías de las calles Comercio, Téllez, Cerro de la Plata y Acanto y los espacios residuales.

### **C. OBJETO DEL CONCURSO**

Constituye el objeto de la convocatoria del presente concurso de proyectos, la obtención de propuestas para la mejora de la calidad del espacio público y la movilidad sostenible del ámbito denominado Eje Cívico Pacífico-Adelfas-Atocha, consiguiendo la integración urbana de la infraestructura viaria que constituye el paso elevado en términos de paisaje, movilidad y calidad del espacio público.

Tomando en consideración los antecedentes mencionados, la convocatoria del presente concurso pretende dar una respuesta formal y constructiva a los objetivos planteados, teniendo en cuenta las diferentes soluciones ya estudiadas.

La propuesta deberá ser justificada en base a su mejor adecuación a los objetivos generales y específicos del concurso, y a los siguientes criterios generales:



- Mejorar las conexiones actuales o abrir otras nuevas entre los diferentes espacios del entorno.
- Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar.
- Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario.
- Potenciar el eje cívico Pacífico-Adelfas-Atocha, y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes de movilidad conectando las redes del entorno en un esquema más amplio y sostenible de rango ciudad.
- Priorizar la seguridad entre modos en las intersecciones.
- Desarrollar un sistema de intervenciones tácticas a corto plazo que permitan la nueva utilización del espacio en una evolución progresiva hacia una nueva forma de uso del espacio.
- Desarrollar sistemas de intervenciones estratégicas a medio y largo plazo que asienten estos pasos con actuaciones consolidadas de ejecución más compleja y duradera.

Las propuestas deberán tener mayor grado de definición en las siguientes zonas:

- **Zona 3** (c/ Pedro Bosch a lo largo de todo el viaducto, desde c/Granada la c/ Méndez Álvaro)
- **Zona 5** (confluencia de la c/ Pedro Bosch y c/ Méndez Álvaro).

La propuesta de actuación en la **zona 3** deberá optar, bien por el mantenimiento íntegro de la estructura del viaducto existente, bien por la demolición parcial del viaducto en su tramo comprendido entre la c/Granada hasta su encuentro con la Avda. Ciudad de Barcelona, eliminando los carriles elevados y realizando el acceso al viaducto desde Avda. Ciudad de Barcelona.

La propuesta de actuación en la **zona 3** deberá optar una de las siguientes 2 alternativas:

- **Mantenimiento íntegro de la estructura del viaducto existente**, definiendo una propuesta de ordenación del espacio público que mejor se adapte a los objetivos pormenorizados del concurso.





**Demolición parcial del viaducto en su tramo comprendido entre la c/Granada hasta su encuentro con la Avda. Ciudad de Barcelona,** eliminando los carriles elevados y realizando el acceso al viaducto desde Avda. Ciudad de Barcelona, definiendo una propuesta de ordenación del espacio público que mejor se adapte a los objetivos pormenorizados del concurso.

La actuación propuesta también tendrá en cuenta la integración de la zona 3 con la zona 5, y en especial, sus entornos y su conexión con la calle Méndez Álvaro.

En todos los casos, se prestará especial atención a las propuestas que faciliten el acceso peatonal al viaducto, pudiendo contemplarse ampliaciones de la estructura, estructuras auxiliares y/o piezas que cumplan la doble función de soporte de la estructura del tablero y elemento de conexión entre las diferentes cotas.

Lógicamente la zona de estudio y reflexión será más amplia que las zonas enumeradas de 1 a 6, al tener el proyecto una escala de influencia en el entorno cuya modificación tiene repercusiones a un nivel urbano mayor. De hecho, las zonas de intervención que se marcan en el plano anexo son aquellas en las que se ha detectado el problema que da origen al Concurso (la falta de comunicación peatonal entre barrios, fractura de tejidos urbanos, la ausencia de aprovechamiento de infraestructuras para usos sociales y de convivencia ciudadana que superen la visión actual que prioriza exclusivamente el tráfico rodado), pero el ámbito de respuesta y solución a este problema pasará por el estudio de un área más amplia.

Las propuestas de ordenación y diseño del espacio público que se presenten deberán dar solución fundamentalmente a los siguientes desafíos:

- **MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL ÁMBITO CONTEMPLADO POR EL EJE CÍVICO.** Transformar y reciclar la actual infraestructura con elementos más blandos que posibiliten el incremento de los modos peatonal, ciclista y de transporte público.
- **RECUALIFICACIÓN URBANA DEL ÁMBITO E INTEGRACIÓN DE LA PROPUESTA EN LA CIUDAD.** Mejorar la calidad funcional, ambiental y paisajística del Eje Cívico y su entorno, mediante la ordenación de sus usos, estableciendo propuestas de uso alternativo de parte de ellas y la mejora del espacio público en calles infrautilizadas del entorno, sin comprometer la necesaria continuidad y permeabilidad del espacio libre público.
- **VIABILIDAD EN TÉRMINOS TÉCNICOS Y ECONÓMICOS DE LA PROPUESTA.** En este sentido se prestará especial atención a la coherencia del presupuesto y a la viabilidad técnica que tenga en cuenta la relación entre la



inversión y los beneficios que proporcionaría la intervención a la comunidad y a su patrimonio arquitectónico y cultural.

- **PROGRAMACIÓN DE LAS FASES.** Estudio relativo a la posible descomposición de la propuesta en actuaciones parciales, con señalamiento de las fracciones del presupuesto que correspondería a cada una de las etapas y plazos previstos para la elaboración, contratación y ejecución de las obras correspondientes.

Se adjuntan a este Pliego de Prescripciones Técnicas:

- ANEXO I. "Estudio de viabilidad para la supresión del paso elevado de las calles Doctor Esquerdo y Pedro Bosch."
- ANEXO II. "Propuesta de creación de un eje cívico en los barrios de Pacífico, Adelfas y Atocha." (marzo de 2017).
- ANEXO III. Planos de localización y delimitación del ámbito de actuación, así como la información cartográfica y fotográfica actualizada para que los concursantes puedan elaborar de forma adecuada las propuestas para este espacio.

Las propuestas de los concursantes que se expongan para la participación ciudadana serán previamente seleccionadas por el Jurado, a efectos de eliminar previamente aquellas propuestas que incumplan las Bases del Concurso o se considere por dicho Jurado la inconveniencia, o inviabilidad de estas.

El jurado elegirá, para cada una de las dos opciones, la solución que a su juicio mejor se adapte a los objetivos pormenorizados expuestos en el Pliego de Prescripciones Técnicas.

Se obtendrá como resultado de la deliberación del jurado 2 propuestas, una en la que se mantenga íntegra la estructura del viaducto, y otra en la que se demuela parcialmente en su tramo comprendido entre la c/Granada hasta su encuentro con la Avda. Ciudad de Barcelona.

En el supuesto de inexistencia de propuestas para una de las dos opciones, bien porque no se hayan presentado, bien porque no se adapten a los objetivos expuestos en el Pliego de Prescripciones Técnicas, el jurado podrá seleccionar las dos propuestas de la misma opción.

Las dos propuestas seleccionadas se expondrán durante 15 días a participación pública en la página web de Gobierno Abierto del Ayuntamiento de Madrid en los





términos previstos en la cláusula 11 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

## PROMOTORES DEL CONCURSO

El promotor del presente concurso es el Ayuntamiento de Madrid a través del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, siendo la Dirección General de Planificación Estratégica y la Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras, así como las Juntas Municipales de Distrito de Retiro y Arganzuela, y el Área de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto, los órganos competentes en la organización y desarrollo del mismo en colaboración con la Demarcación de Madrid del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

## D. OBJETIVOS PORMENORIZADOS

Constituyen objetivos básicos a perseguir en el desarrollo de las propuestas los siguientes aspectos que se enuncian con carácter de mínimos, sin afán de exhaustividad, sin excluir cualesquiera otras que quieran plantear los equipos concursantes, en el marco de las dimensiones y directrices generales.

- 1. MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL ÁMBITO CONTEMPLADO POR EL EJE CÍVICO.** Transformar y reciclar la actual infraestructura en elementos más blandos que posibiliten el incremento de los modos peatonal, ciclista y de transporte público.

Se evaluarán preferentemente las propuestas que mejor se adapten a las siguientes prescripciones:

- 1.1. Mejorar las conexiones actuales, o abrir nuevas, entre los barrios incluidos en el ámbito objeto del concurso.
  - 1.1.1. Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoíz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno.
  - 1.1.2. Mejorar la conexión del distrito de Retiro y Arganzuela, garantizando una accesibilidad total y mejorando la conexión peatonal y ciclista entre los dos distritos.
  - 1.1.3. Proponer una conexión peatonal totalmente accesible entre el viaducto y la c/ Acanto, salvando las vías del ferrocarril.
  - 1.1.4. Establecer un reparto modal más equilibrado entre espacio público y en el viario.



- 1.1.5. Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos.
- 1.1.6. Estudiar la integración con el entorno, los flujos peatonales, los accesos desde otras zonas del barrio o el tratamiento de las calles de borde.
- 1.1.7. Mejorar la conexión de Pedro Bosch con Méndez Álvaro en el Distrito de Arganzuela, teniendo en cuenta los espacios del entorno.
- 1.2. Considerar la accesibilidad universal en la totalidad de la propuesta.
- 1.3. Considerar el diseño óptimo que favorezca la movilidad ciclista.
  - 1.3.1. Preferencia por una vía ciclista independizada a lo largo de todo el Eje Cívico.
  - 1.3.2. Dotar de estacionamientos de bici en puntos estratégicos.
  - 1.3.3. Tener en cuenta la ubicación de nuevas estaciones del servicio de Bicimad o de otros operadores, que contribuyan a mejorar la conexión entre las diferentes áreas de intervención. A estos efectos, se tendrá en cuenta la siguiente ampliación prevista de este servicio en el entorno cercano:
    - Calle Retama 5. Estación lineal.
    - Calle Monte Ulía 6. Estación doble.
    - Plaza de Daoíz y Velarde. Estación doble
- 1.4. Integración del transporte público y su acceso en la propuesta.
  - 1.4.1. Reordenación de la confluencia de la c/ Doctor Esquerdo y Avda. Ciudad de Barcelona para mejorar la movilidad y accesibilidad entre los diferentes puntos concentrados en esta zona: paradas de autobús, salida metro, espacio de espera, semáforos...
  - 1.4.2. Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad.
  - 1.4.3. Integrar la oferta de transporte público en superficie existente en la actualidad. Para ello, se indican las líneas de la EMT que pasan por los ejes incluidos en la intervención:
    - Calle Cavanilles..... Línea 10
    - Calle Doctor Esquerdo.... Líneas 10, 310, 56, 143, 156,N8
    - Calle Pedro Bosch.....Línea 8, 156
    - Avda. Ciudad de Barcelona (entre Cerro Negro y Doctor Esquerdo)...Líneas 8, 10, 24, 37, 54,56, 136, 141, 310, N10, N25
    - Avda. Ciudad de Barcelona (entre Doctor Esquerdo y Comercio)...Líneas 24, 37, 54, 141, N10, N25

## 2. RECUALIFICACIÓN URBANA DEL ÁMBITO E INTEGRACIÓN DE LA PROPUESTA EN LA CIUDAD. Mejorar la calidad funcional, ambiental y





paisajística del Eje Cívico y su entorno, mediante la ordenación de sus usos, estableciendo propuestas de uso alternativo de partes de ellas y la mejora del espacio público en calles infrautilizadas del entorno, sin comprometer la necesaria continuidad y permeabilidad del espacio libre público.

Se evaluarán preferentemente las propuestas que mejor se adapten a las siguientes prescripciones:

2.1. Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar.

- 2.1.1. Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos.
- 2.1.2. Tener en cuenta la posibilidad de la demolición parcial del viaducto en la **zona 3** (desde c/Granada hasta su encuentro con la Avda. Ciudad de Barcelona, hasta la primera junta de dilatación que lo permita). Se deberá asimismo presentar propuesta de diseño del espacio libre obtenido, en la confluencia de c/ Doctor Esquerdo con Avda. Ciudad de Barcelona.
- 2.1.2. Conectar el tramo de la c/Pedro Bosch del distrito de Arganzuela con la zona verde contigua (entorno al colegio y a lo largo de la c/ Tejo).
- 2.1.3. Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro.
- 2.1.4. Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro.
- 2.1.5. Proponer las actuaciones necesarias para conseguir una conexión peatonal desde la c/ Cerro Negro hasta la c/ Antonio Nebrija, a lo largo del borde del ferrocarril a través de las c/ Cerro de la Plata y dar continuidad a las c/Téllez y la c/Cerro de la Plata.
- 2.1.6. Ampliar y complementar en el eje cívico los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- 2.1.7. Reconsiderar las actividades y usos existentes o posibles. Actividades efímeras, cotidianas o esporádicas.

2.2. Originalidad y previsión de ampliación.



- 2.2.1. Valorar positivamente el planteamiento de soluciones de calidad a otros puntos críticos u oportunidades que hayan sido identificados por los equipos concursantes, sin perjuicio de dar una respuesta de calidad a la totalidad de los problemas planteados por la comunidad.
- 2.2.2. Valorar positivamente la capacidad que tengan las propuestas para posibilitar actuaciones futuras en continuidad con las previstas, dando lugar a nuevos proyectos de mejora, más allá del ámbito del bulevar.
- 2.3. Calidad compositiva, formal de diseño.
- 2.3.1. Se apreciarán las soluciones que presente la mejor calidad compositiva y contemplen un cuidado rediseño de la trama urbana en este segmento de la ciudad. Sin perjuicio del nivel de calidad urbanística exigible, el diseño de la ordenación se basará en los principios de economía y racionalidad, evitando todo elemento innecesario y superfluo. Son cuestiones fundamentales tener en cuenta la calidad de los materiales, su buen mantenimiento y el diseño de los elementos de acondicionamiento urbano como mobiliario, iluminación, etc.
- 2.4. Compatibilidad técnica y grado de flexibilidad.
- 2.4.1. Se evaluarán preferentemente las propuestas que presenten mayor grado de adecuación funcional entre las diferentes áreas y servicios propuestos y los preexistentes, así como compatibilidad técnica de las soluciones constructivas y de las instalaciones propuestas y las preexistentes.
- 2.4.2. Se apreciará la flexibilidad de la solución propuesta y capacidad de soportar cambios de programa de la idea original, para adoptar nuevos requerimientos de la ciudad. En ese sentido, se deberá poner especial atención en dotar a la intervención de un carácter versátil y multifuncional, incluyendo soluciones y recursos que permitan, de forma ágil y flexible, transformar o adaptar dichos espacios en función de las necesidades de las distintas actividades que en ellos se puedan desarrollar.
- 2.5. Desarrollar un sistema de intervenciones tácticas a corto plazo que permitan la nueva utilización del espacio en una evolución progresiva hacia una nueva forma de uso del espacio.
- 2.6. Aspectos medioambientales.
- Se evaluarán preferentemente las propuestas que mejor se adapten a las siguientes prescripciones:
- 2.6.1. Criterios de sostenibilidad: tales como la elección de sistemas constructivos eficientes desde el punto de vista del ahorro energético, la





minoración de consumos de recursos y energía durante los procesos de transformación, transporte y colocación de los materiales, su posibilidad de recuperación, tratamiento de los residuos, etc. El diseño de la urbanización contemplará un máximo aprovechamiento y optimización de la energía y la luz solar, así como con la utilización de sistemas de iluminación de alta eficiencia y bajo consumo.

- 2.6.2. Elementos de urbanización que contribuyan a reducir el consumo de recursos tales como fuentes de pulsador, sensores de luz en las farolas, papeleras de reciclaje, especies vegetales que autóctonas con bajos consumos de agua o empleo de sistemas de riego eficientes.
  - 2.6.3. Empleo preferente de materiales para la urbanización de fácil mantenimiento y limpieza, producto del reciclado o reutilización de otros, procurando que su elaboración o manufactura, no se realice lejos de su instalación definitiva, de cara a reducir el gasto energético propio de su transporte.
  - 2.6.4. Respeto por la vegetación existente, fundamentalmente por las especies autóctonas, con incorporación de nuevas especies locales, así como frutales y/o huertos urbanos.
  - 2.6.5. Cuidado el ciclo del agua, a través de la recogida de aguas pluviales y su posterior uso para regadío o creación de estanques; así como la utilización de pavimentos permeables.
  - 2.6.6. Mantener un alto grado de naturalidad. Cualificar el Eje Cívico como un "Parque urbano longitudinal", compatible con áreas puntuales estanciales.
  - 2.6.7. Preferencia por elementos de equipamiento, señalización y mobiliario poco profusos y elementales.
  - 2.6.8. Reutilizar materiales o restos de la estructura actual para acondicionar los nuevos espacios y/o realizar expresiones artísticas, etc.
  - 2.6.9. Pensar en el confort urbano, los materiales y su influencia en la isla de calor, el empleo de vegetación, la permeabilidad de los suelos o el diseño de áreas sombreadas por árboles.
  - 2.6.10. Proponer medidas de atenuación acústica en zonas en las que el ruido provocado por el tráfico rodado lo requieran.
- 2.7. Aspectos sociales. Se evaluarán preferentemente las propuestas que mejor se adapten a las siguientes prescripciones:
- 2.7.1. Configuración del Eje Cívico no sólo como un elemento que conecte físicamente los barrios, sino integrador de la ciudadanía, accesible en su totalidad y facilitador de espacios de encuentro y de relación.
  - 2.7.2. Capacidad de la propuesta para alojar actividades educativas y culturales, lugares para hacer ejercicio para todas las edades, dotado de baños públicos y zonas con WIFI abierto.



- 2.7.3. Posibilidad de celebrar mercados provisionales y facilitar el acceso desde el Eje Cívico al comercio de proximidad u otras actividades que se desarrollen en el entorno.
- 2.7.4. Contribuir al uso social del espacio, como lugar de encuentro y convivencia de diferentes grupos de población.

2.8. Plantear las posibilidades de integrar intervenciones artísticas en paramentos o elementos estructurales de las infraestructuras.

### **3. VIABILIDAD EN TÉRMINOS TÉCNICOS Y ECONÓMICOS DE LA PROPUESTA.**

En este sentido se prestará especial atención a la fundamentación del presupuesto y viabilidad técnica de un programa en la que resulta fundamental la relación entre la inversión y los beneficios que implicaría para la comunidad y su patrimonio arquitectónico y cultural.

Se evaluarán preferentemente las propuestas que mejor se adapten a las siguientes prescripciones:

- 3.1. Motivación y coherencia del presupuesto en relación con la calidad constructiva. Se valorará la coherencia y motivación del presupuesto estimado, así como la óptima relación entre dicho presupuesto y la calidad técnica urbanística, constructiva y de instalaciones de la propuesta presentada.
- 3.2. Grado de desarrollo de la idea. Se atenderá fundamentalmente a la claridad expositiva del desarrollo de la solución propuesta, su legibilidad y caracterización de la documentación gráfica de la propuesta, así como el nivel de coherencia y detalle del presupuesto.

**4. PROGRAMACIÓN DE LAS FASES.** Estudio relativo a la posible descomposición de la propuesta en actuaciones parciales, con señalamiento de las fracciones del presupuesto que correspondería a cada una y de las etapas y plazos previstos para la elaboración, contratación y ejecución de las obras correspondientes.

Se evaluarán preferentemente las propuestas que mejor se adapten a las siguientes prescripciones:

- 4.1. Estrategia de desarrollo. Se valorará la aportación de estrategias que permitan la construcción del proyecto por fases definiendo subámbitos que puedan funcionar de manera independiente.





4.2. Nivel de detalle de la programación. Se evaluará el Programa de Trabajo, de forma que su grado de definición limite la improvisación y garantice su ejecución en el plazo y coste estimados. En este sentido se valorará la descripción mediante diagrama, de la secuencia de las fases o etapas en que deba organizarse la obra, indicando, además, para cada una de las fases, los trabajos a realizar en función de las soluciones propuestas.

La propuesta deberá ser acorde a las calificaciones urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

### E. AMBITO DE ACTUACIÓN





Se adjunta un plano de localización con las zonas de actuación y un entorno de influencia que podrá ser tenida en cuenta si se considera conveniente para la propuesta.

**Zona 1:** c/ Cavanilles, entre la Pza. de Mariano de Cavia y la c/Doctor Esquerdo.

**Zona 2:** c/ Doctor Esquerdo, desde la unión con la Pza. de Conde de Casal hasta la Avda. Ciudad de Barcelona.

**Zona 3 y 5:** c/ Pedro Bosch, desde la Avda. Ciudad de Barcelona a lo largo del viaducto (zona 3) en el distrito de Retiro, y desde el cruce de las vías del ferrocarril hasta el encuentro con la c/ Méndez Álvaro en el distrito de Arganzuela (zona 5).

**Zona 4:** Calles aledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calles Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.

**Zona 6:** Calles que limitan con la infraestructura ferroviaria en paralelo a las vías de las calles Comercio, Téllez, Cerro de la Plata y Acanto y los espacios residuales.

El área de intervención podrá ampliarse con un ámbito mayor a efectos de propuesta si se considera conveniente por el concursante y también a efectos del análisis previo a la formulación de la propuesta.

## **F. DOCUMENTACIÓN TÉCNICA A PRESENTAR**

Los concursantes deberán presentar sus proyectos para el desarrollo del ámbito, teniendo en cuenta cada uno de los conceptos y objetivos contenidos en el presente Pliego que serán valorados específicamente por parte del jurado.

**La documentación técnica estará incluida en dos sobres, sin más identificación exterior que el lema elegido y el título del concurso (Eje Cívico Pacífico-Atocha-Adelfas) con el siguiente contenido:**

### **1. SOBRE 1. Documentación gráfica**

Dos (2) paneles tamaño DIN-A1 maquetados en vertical y montados en tableros ligeros de cartón pluma, en los que figurará el lema elegido por el concursante. Como documentación mínima deberá presentarse al menos la propuesta en planta a escala 1:500, dos secciones a escala 1:200 y una imagen final de la propuesta que pueda facilitar su comprensión a efectos de la participación vecinal. El desarrollo de la propuesta, dentro de este formato, será de libre disposición, pudiendo materializarse mediante: planos, dibujos, esquemas, perspectivas, fotos, o cualquiera otra forma de representación que transmita, a juicio del concursante, la respuesta elaborada de la manera más clara, completa y directa.





Si se quiere incluir algo de esta documentación en la web Decide Madrid, tiene que ser en formato JPG de 1000X563 píxeles.

## 2. SOBRE 2. Memoria y archivos informáticos.

### a) Documentación para el jurado:

Memoria escrita que no deberá sobrepasar las 3000 palabras, configurada en formato DIN-A3 en papel y también en archivo PDF. Esta memoria deberá contener al menos un cuadro de superficies (peatonales, verdes, destinadas al tráfico rodado, etc.), una estimación aproximada del coste de ejecución material de la propuesta y la justificación del estricto cumplimiento de los objetivos y determinaciones vinculantes establecidas en el presente Pliego.

El tamaño y formato de la letra es libre pero deberá poder leerse de forma razonable. Esta memoria podrá ir acompañada de esquemas o gráficos según se señala en el pliego de prescripciones técnicas. Se incluirá un presupuesto estimado de ejecución material.

Deberá incorporarse, además, un resumen de la misma, cuya extensión máxima será de 3000 caracteres con espacios incluidos, en la primera página del documento, que incluya el importe del presupuesto estimado de la ejecución material sin decimales.

También se incorporará una imagen global del proyecto, cuya resolución permita imprimirla en tamaño DIN-A-2.

### b) Documentación para la web de Gobierno Abierto:

Se incluirá una carpeta con todos los archivos que serán los que se publicarán en la web de gobierno abierto para valoración ciudadana, cada archivo se grabará con el lema elegido. Estos deben corresponderse con los siguientes formatos:

- Un archivo PDF con la memoria del proyecto para la ciudadanía de tamaño máximo 5 Mb.
- De 1 a 10 imágenes JPG de 1000x563 píxeles, siendo al menos una de ellas una imagen global del proyecto.
- Un archivo de texto .TXT con la siguiente información: el título del proyecto, y el importe del presupuesto estimado de su ejecución material,



una descripción de una línea de texto de cada una de las imágenes, una descripción resumida del proyecto (máximo 3000 caracteres con espacios incluidos) y opcionalmente un enlace a un vídeo explicativo de duración máxima 1 minuto.

Los archivos descritos en los apartados a) y b), se emplearán tanto para su publicación en la web como para posibles publicaciones. También se facilitarán a todos los miembros del jurado con anterioridad a sus deliberaciones, para su estudio detallado.

Como se establece en el Pliego de Prescripciones Administrativas la documentación técnica se presentará de forma anónima y no podrá contener ningún elemento que pueda Identificar a sus autores. Cada trabajo irá acompañado de un sobre opaco, que se identificará con el lema con el que se acude al concurso, cerrado y lacrado. El lema aparecerá en toda la documentación técnica, tanto escrita como gráfica.

**Además de esta documentación técnica todos los licitadores deberán presentar UN TERCER SOBRE con la correspondiente documentación administrativa** que se indica en el Pliego de Prescripciones Administrativas de este concurso.

Madrid, 9 de enero 2019

EL DIRECTOR GENERAL DEL ESPACIO  
PÚBLICO, OBRAS E  
INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: José Luis Infanzón Priore

LA DIRECTORA GENERAL DE  
PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Fdo.: Silvia Villacañas Beades