



Europan ES

JURADO DE EUROSPAN ESPAÑA. PRIMERA FASE. 1, 2 Y 3 DE OCTUBRE 2015

La primera reunión del Jurado de EUROSPAN 13/España tuvo lugar en Madrid, en la Sede del COAM, durante los días 1, 2 y 3 de octubre 2015. El día 1 de octubre, a las 11h00 de la mañana, los responsables de los emplazamientos de A Coruña, Barcelona y Palma presentaron a los miembros del jurado sus respectivas propuestas de suelo.

Asistentes:

D. Alfonso Toribio, Responsable del Área de Cultura del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

D. Eduardo Aragoneses, Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo. Ministerio de Fomento.

D. Luis Corral, Director General de Ordenación del Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.

D. Óscar Canalís, Jefe del Servicio de Actuaciones Urbanas, Accesibilidad y Divulgación Arquitectónica. Gobierno de las Islas Baleares.

D. Xuan Manuel Mosquera Muñíos, Ayuntamiento de A Coruña.

D^a. Sara Udina Armengol, Cap de Projectes. Gerència Adjunta d'Urbanisme Ecologia, Urbanisme i Mobilitat. Ayuntamiento de Barcelona.

D^a. Sagrario Peraleda, Jefa de Área de Seguimiento y Concertación. Patrimonio y Urbanismo. ADIF.

D. Fernando de Porrás-Isla. Miembro del Jurado.

D^a. Sabine Müller. Miembro del Jurado.

D^a. Juana Sánchez Gómez. Miembro del Jurado.

D. José Miguel Roldán. Miembro del Jurado.

D. Marcel Smets. Miembro del Jurado.

D. José Juan Barba. Miembro del Jurado.

D^a. Begoña Fernández-Shaw, Responsable de la Gestión y del Seguimiento de las Realizaciones. Secretariado EUROSPAN/España.

D^a. Carmen Imbernón. Secretaria General EUROSPAN/España.

Excusó su asistencia D. Javier Martín Ramiro, Subdirector General de Arquitectura y Edificación del Ministerio de Fomento y Miembro del Jurado, quién se uniría más adelante a las sesiones de trabajo.

Tras esa primera reunión informativa, el jurado y los responsables de los emplazamientos iniciaron las jornadas de análisis de las 105 propuestas presentadas de acuerdo con el siguiente reparto: A Coruña, 25 / Barcelona, 39 / Irún, 24 / Palma, 17.

M. Marcel Smets fue elegido Presidente del Jurado.

El objetivo, en esta primera fase del trabajo del jurado, era la selección del 20% de las propuestas presentadas. Estas constituirían la base para la elección de los premios y las menciones especiales durante la sesión del jurado a celebrar en el mes de noviembre de 2015. Se acordó tratar de velar por que hubiera un nivel de calidad equilibrado en las propuestas de los cuatro emplazamientos y por que los responsables de suelo obtuviesen distintas aproximaciones a los problemas planteados.

En esta primera reunión del Jurado, el responsable de cada uno de los emplazamientos tenía voto en la elección de los proyectos correspondientes al emplazamiento que representaba. La valoración y el voto de los responsables del emplazamiento de Irún, que habían excusado su asistencia a esta sesión del Jurado, acompañaron cada una de las propuestas entregadas para ese emplazamiento.

Se acordó que cualquier miembro del Jurado podría, a lo largo de las jornadas, volver a someter a evaluación un proyecto previamente eliminado.



Europán ES

DESARROLLO DE LAS SESIONES DE TRABAJO

Tras el análisis individual de las propuestas, cada miembro del jurado debía señalar los proyectos que, a su juicio, podían seguir en discusión. A continuación, en una primera evaluación colectiva, si el proyecto no era defendido por ningún miembro del jurado, era eliminado. En el caso de que un proyecto tuviera el apoyo de un sólo miembro del jurado, éste debía exponer sus argumentos y, de común acuerdo, se acordaba la permanencia o no de la propuesta. Tratando de trabajar con un criterio inclusivo, un proyecto que generara dudas se mantendría para ser sometido a una segunda evaluación.

Relación de los proyectos que pasaron a la segunda ronda –la correspondencia entre los códigos alfanuméricos y los lemas de los proyectos puede consultarse en la tabla incluida al final del acta-:

A Coruña, 8 proyectos: FI267, IK951, JH492, QO712, SO956, UR820, WJ182, ZW680

Barcelona, 15 proyectos: AV920, CI153, CX005, DT954, FD383, FW024, IN833, JW108, NF429, OQ141, PE160, RU398, UR013, VC693, XK080

Irún, 7 proyectos: DW289, JI715, LO574, US395, VC253, YD333, YX902

Palma, 12 proyectos: AT485, DG064, DP553, EF634, GX884, HK117, NU284, NU778, PQ090, RH952, SY101, XY473.

En la segunda ronda, se actuó analizando y valorando cada una de las propuestas que habían permanecido.

Proyectos seleccionados por consenso en la segunda ronda:

A Coruña, 6 proyectos: FI267, IK951, JH492, SO956, WJ182, ZW680

Barcelona, 8 proyectos: AV920, CX005, DT954, FD383, IN833, NF429, OQ141, PE160.

Irún, 6 proyectos: DW289, JI715, LO574, VC253, YD333, YX902

Palma, 7 proyectos: DG064, EF634, GX884, HK117, PQ090, SY101, XY473

En una tercera y última vuelta, permanecieron los proyectos con 3 o más votos.

A Coruña, 5 proyectos: FI267, IK951, JH492, SO956, WJ182

Barcelona, 8 proyectos: AV920, CX005, DT954, FD383, IN833, NF429, OQ141, PE160.

Irún, 6 proyectos: DW289, JI715, LO574, UZ310, VC253, YX902

Palma, 5 proyectos: GX884, HK117, PQ090, SY101, XY473

El día 3 de octubre, se acordó la preselección de 24 propuestas repartidas por emplazamientos como sigue: A Coruña, 5 / Barcelona, 8 / Irún, 6 / Palma, 5.

En esta primera fase, el Jurado no ha trabajado con el horizonte de fallar premios, sino de seleccionar proyectos innovadores capaces de alimentar el debate sobre la adaptabilidad de las ciudades europeas. El Jurado ha estado atento a la posibilidad de discernir, a través de los proyectos, la existencia de equipos talentosos capaces de afrontar los problemas complejos que se plantean.

Se levantó la sesión el día 3 de octubre a las 14h00, acordándose celebrar la segunda reunión del Jurado de EUROPAN/España el día 8 de noviembre de 2015, en Bratislava, al término del Foro de las Ciudades y de los Jurados.



Europan ES

JURADO DE EUROPAN ESPAÑA. SEGUNDA FASE. BRATISLAVA. 8 DE NOVIEMBRE DE 2015

El día 8 de noviembre se reunieron en la Escuela de Arquitectura de Bratislava M. Marcel Smets, Presidente del Jurado, D. José Juan Barba, D. Fernando de Porrás-Isla, Mrs. Sabine Müller, D^a. Juana Sánchez Gómez y D. José Miguel Roldán, miembros del Jurado, además de D^a Carmen Imbernón, Secretaria del Jurado y D^a. Begoña Fernández-Shaw, responsable de la Gestión y el Seguimiento de las Realizaciones de EUROSPAN/España. D. Javier Martín había excusado su asistencia.

El día anterior, los responsables de los emplazamientos de A Coruña, Irún y Palma y los miembros del Jurado habían celebrado una reunión de trabajo en la que tuvieron ocasión de intercambiar criterios y puntos de vista sobre las propuestas preseleccionadas.

El Jurado examinó los paneles DIN-A-1 de las 25 propuestas seleccionadas y llevó a cabo la elección de los proyectos merecedores de las categorías de Primer premio, Segundo premio y Mención Especial.



European ES



European ES

A CORUÑA

El área de intervención propuesta en A Coruña es un territorio alargado, delimitado por una vía de tráfico importante y por el mar, por la ría. Está definida por una franja continua que va en paralelo a la línea de la costa, donde actualmente ya se producen diferentes acontecimientos con mayor o menor fortuna. Se trata de un territorio muy frágil, intensamente antropizado, aunque todavía no destruido y con posibilidades de diálogo entre las actuales preexistencias, la naturaleza subyacente y las propuestas de regeneración, acción o activación de futuro.

¿Cómo intervenir en un paisaje tan delicado? ¿Cómo reconectar su condición natural con el territorio agrícola o no urbano al otro lado de la carretera? ¿Cómo hacer para que la falta de conexiones naturales o artificiales no lo deje como una bolsa residual de territorio abandonado?

Del lado del mar, la naturaleza parece ir generando un nuevo topos con un nuevo ecosistema. Desde el lado de la tierra, las perspectivas no son tan optimistas debido al intento de enladrillamiento, actualmente paralizado y sus consecuencias. Tanto si se produce la paralización definitiva, como si se termina activando, ninguna de las alternativas es buena en ningún sentido para la comunidad, para los ciudadanos de A Coruña.

El jurado entendió que las propuestas que más atención mostrasen a las condiciones de lugar y no sólo a las definitivas de espacio serían las más valoradas. Es decir, las que demostrasen mayor capacidad de diálogo con los diferentes actores en el territorio y con las necesidades del territorio en sí, aquellas cuya atención por los acontecimientos, reconocidos o creados en él, tuviesen una visión de comprensión y redefinición de la actual situación, donde la condición natural no fuese excluyente o ajena a las intervenciones que se realizasen en esta franja costera, pero también donde los delicados ecosistemas de la costa no fuesen agredidos por intervenciones de escalas sobredimensionadas cuya presión y huella ecológica estuviesen descontroladas.

Con estos criterios, el jurado, en rondas previas a la final, valoró las posibilidades de concentración de las arquitecturas presentadas, los proyectos que proponían la liberalización del territorio sin afectarlo.

No obstante, la objeción planteada fue el reconocimiento de que un escalado en las acciones y la densificación de puntos concretos podía ser una bomba de relojería no controlada sobre este frágil territorio, que podía no llegar a soportar altas presiones de intervención aunque fuesen puntuales.

Finalmente, el jurado consideró también que las artificiales re-naturalizaciones eran en realidad más agresivas con el medio ambiente que las acciones directas de construcción. Es necesario reconocer en estas, y en futuras intervenciones, que no todo lo vestido de verde tiene una condición benigna para el territorio, que sus ecosistemas son frágiles, complejos y diversos y que, por tanto, las acciones recetarias de diseño de paisajes artificiales son claramente procesos más perjudiciales que sanadores; la falta de información y conocimiento del medio provoca procesos de destrucción y antropización radical sobre el paisaje, en muchos casos de consecuencias muy negativas e irreversibles.

Ante la necesidad de reconocer las propuestas que mejor dialogaban con esta multiplicidad de objetivos, el jurado optó por señalar como ganadoras las que mejor reconocían este territorio, que mejor explicaban su complejidad y que mejor se posicionaban en la gestión de un proceso de diálogo social para determinar qué acciones o conjunto de acciones más interesantes permiten reactivar esta zona de A Coruña. Es decir, aquellas propuestas que se posicionaron en la identificación de lugares y no sólo de espacios, donde los individuos se relacionan con el territorio o con otros individuos, haciendo que dejen de ser “no lugares” carentes de relación con los ciudadanos.

Ante la comentada dificultad estratégica de la intervención por un lado y, por el otro, el paralelismo de las estrategias desarrolladas por algunos de los participantes, el jurado optó por proponer como **PRIMER PREMIO JH492 NICE TO SEA YOU** así como dos **SEGUNDOS PREMIOS: F1267 EMBROIDERING THE EDGE** y **WJ 182 PASEO POR LA RÍA DEL BURGO**.



European ES

PRIMER PREMIO. JH492 NICE TO SEA YOU

El proyecto se propone como recorrido por el territorio, en el que van ocurriendo pequeñas acciones que se convierten en el detonante de reactivación de los distintos puntos detectados como problemas. Es un proyecto cuya deriva, en paralelo a la costa, parece encontrarse en diferentes momentos con la “Nadja” de André Breton, lo que le permite identificar lo mejor de cada elemento del territorio. Se trata de un proyecto que es el cúmulo de muchos pequeños proyectos y espacios cuya suma, sólo a través del recorrido, permite a los ciudadanos poder generar un espacio más general formado por la acumulación de estas acciones.

El proyecto no propone un grupo de acciones, sino que las acciones están vinculadas al recorrido, al tránsito. Se generan lugares, mucho más que espacios, entendiendo los lugares como resultado de la acción de los individuos con otros individuos o con el espacio. El proyecto es muy sugerente, sobre todo por las expectativas generadas, al introducir a los ciudadanos que lo habitan y recorren como verdaderos constructores del mismo. Introduce espacio, tiempo, memoria y movimiento en una misma acción.

SEGUNDO PREMIO. FI267. EMBROIDERING THE EDGE.

EMBROIDERING THE EDGE es un proyecto planteado con gran sensibilidad (“En una línea el mundo se une / Con una línea el mundo se divide / Dibujar es hermoso y tremendo” / [Chillida, Esculturas al aire libre, 2003]) que incluye como elemento activador del paisaje la experiencia personal del observador. Esa percepción, la relación de usuario con el espacio, permite al proyecto reconocer la estructura territorial y volver a conectarla a través de una reorganización de la movilidad y de las conexiones. Así mismo, realiza una acertada revisión del tejido residencial con un crecimiento controlado y ajustado a la escala de la intervención, proponiendo una interesante respuesta morfológica.

El proyecto habla constantemente de lugares, de proponer la realización de lugares, lo que implica claramente la reutilización de los espacios existentes y su reactivación controlada. Es extraordinariamente interesante en su planteamiento de recorridos, así como en su propuesta de concentración de las intervenciones: aglutinar para no intervenir en la mayor parte del paisaje, realizar recorridos, movimiento y memoria para no olvidar y activar los espacios no intervenidos. Tan solo alguna duda por la magnitud y rotundidad del edificio propuesto y por la presión excesiva sobre un paisaje que el proyecto reconoce como frágil en su memoria.

SEGUNDO PREMIO. WJ 182 PASEO POR LA RIA DEL BURGO

Se valoró que el proyecto asumiera la extrema fragilidad del ámbito de reflexión propuesto y, aunque no constituyese su primera declaración, manifestase abiertamente la necesidad de reducir al máximo las intervenciones con nueva edificabilidad destinada a vivienda. También se valoró la presentación de una forma paramétrica de enfrentarse a la pregunta contenida en el concurso, con un catálogo de acciones que actúan sobre lo existente intentando mejorarlo. El resultado es una suma detallada de intervenciones locales y regeneracionistas en las que se confía, como método de vitalización posibilista, tratando de integrar a los agentes privados como gestores del espacio, bajo un arbitraje de la administración. La propuesta valora especialmente el potencial de los lugares libres de carácter intermedio, a los que se confía la relación entre ámbitos y el desarrollo de usos ente lo público y lo privado.

A este vademécum de soluciones locales, se superponen algunas ideas de dimensión más significativa, como la construcción de un paseo litoral que a veces aborda la línea de agua o la implantación de una unidad de viviendas de baja altura y disposición esponjada. El exceso de operaciones que gravitan sobre diversos agentes múltiples hace presagiar una compleja gestión del espacio como entidad unitaria.



Europan ES

PROYECTOS PRESELECCIONADOS

IK951. TERRITORIOS PERIFÉRICOS Y SIEMPRE INACABADOS. BUENAS MANERAS PARA RADICALIZAR Y SER

La minuciosa cartografía de las singularidades del lugar representada en los paneles de concurso, desvela que la intervención comienza por ensalzar y valorar el gradiente con el que se suceden los diferentes acontecimientos de ocupación del paisaje, pautado por espacios llenos de atributos naturales, de oportunidades para la biodiversidad, que son tan importantes para definirlo como los silencios en una partitura. Un delicado ecosistema de elementos artificiales y naturales en un entorno inacabado y periférico en el que la propuesta descubre una particular belleza, una identidad merecedora de la consideración patrimonial. Atendiendo a esta condición, el proyecto es un conjunto de pequeñas mutaciones que responden a las necesidades de cada singularidad detectada que, al igual que el paisaje, opera como un fractal. Sutiles novedades -que nos hacen cuestionar el significado de un parque urbano en este paraje, mejoran las conexiones transversales y redefinen las zonas habitadas con modelos económicamente accesibles, entre otras- frente a la idea de un proyecto unitario que violentaría la lógica que ha construido este lugar y permiten una evolución en contigüidad con las dinámicas del paisaje detectadas.

SO956. LA VOZ DE AS XUBIAS.

El proyecto propone un parque natural, enriquecido con piscinas también naturales, zonas de pesca, un paseo y una línea conectora de tranvía que utiliza las antiguas vías del ferrocarril, con cinco paradas como soporte de la infraestructura del parque.

El jurado valoró negativamente el hecho de que el proyecto superponga su idea “verde” del área de intervención -aparentemente adaptada y de bajo impacto -a lo que hoy es una ecología verdaderamente rica y multicapa. Al hacerlo, más que realzar las cualidades del área, las suprime: la conexión por tierra con la playa de Santa Cristina y las nuevas áreas de pesca demuestran que los autores del proyecto no han estudiado el delicado ecosistema de marea de la Ría.

Por otro lado, el proyecto hace una contribución positiva al oponerse a las directrices iniciales y no proponer ninguna edificación. En su lugar, utiliza el entorno del excepcional paisaje como punto de partida.



European ES



European ES

BARCELONA

El emplazamiento de Barcelona es el que más propuestas recibió. También es el emplazamiento que más acota y clarifica las acciones de futuro que se pretenden realizar. Sus objetivos son los más claros, los más convencionales, en el sentido más positivo, a la hora de facilitar que los concursantes vean realizado un proyecto construido.

Barcelona propuso intervenir en su trasera, en la zona de la ciudad con menor visibilidad para el extraño, el visitante temporal de este gran atractor turístico en el que para bien y para mal se ha convertido la ciudad en los últimos 15 años. El crecimiento de visitantes temporales no está circunscrito a los turistas, que llegan por los diferentes medios de transporte a la ciudad (avión, tren de alta velocidad, automóvil o barco, siendo especialmente relevante este último por la tremenda carga compulsiva que produce en la ciudad el desembarco y recogida de grandes avalanchas de población en muy poco tiempo), sino que desde hace tiempo la ciudad se convulsiona incluso en mayor medida por diferentes acontecimientos de masas como por ejemplo Construmat vs Beyond Building Barcelona, la Feria de la telefonía móvil, premios y grandes eventos internacionales... Este proceso de tercerización de la ciudad se ha visto claramente reflejado en la zona industrial y portuaria que se encuentra al sur de Montjuic, con proyectos de reconversión de grandes áreas de alojamiento hotelero para resolver los picos de demanda provocados por estos eventos. La pérdida paulatina de la gran industria portuaria y, consecuentemente, de la pequeña industria de apoyo, ha ido provocando el proceso de desestructuración o aparición de una “estructura urbana gruyère”, donde la desaparición paulatina de la actividad genera vacíos que vuelven a desestructurar la morfología urbana existente y aumenta nuevamente los vacíos por la pérdida de identidad.

La clara identificación de la zona y la parcela de intervención, así como el programa asignado al emplazamiento, no facilitaron que la mayoría de los concursantes planteasen reflexiones o estrategias de intervención de escala urbana. El jurado intentó identificar algunas de esas posibles estrategias que reconocían una ciudad real al otro lado de la montaña de Montjuic, aquellas que intentaban señalar corredores verdes que reconectasen con la naturaleza una zona olvidada y polucionada durante todo el periodo industrial en los siglos XIX y XX.

Como segunda consideración importante, se identificaron los proyectos que mejor podían responder al singular programa de “equipamiento residencial”. Este punto de partida permitía destacar un programa que diera respuestas a las demandas y problemas acuciantes que poblaciones obligadas a desplazarse están provocando en diferentes ciudades europeas. Se identifica la intervención como equipamiento pero también como residencial, dándole el carácter de modelo capaz de responder a las nuevas posiciones de consenso y diálogo en la gestión de sus ciudades por sus habitantes y que sirviese también de referente en el uso de programas sostenibles de producción de alimentos, consumo de energías de baja huella ecológica y de reconocimiento de la condición social de sus habitantes, identificando el proyecto como lugar de encuentro y motor de laboratorio de ideas.

Una de las propuestas más ambiguas y a su vez más claras y sugerentes fue la que obtuvo el Primer Premio: **IN833 IN MOTION**, un proyecto con la suficiente capacidad de generación propositiva como para ser un caldo especulativo de alternativas posibles en su interior. El proyecto se desarrolla subrayando el valor del suelo y su capacidad para repetir en altura la creación de paisajes, como plataforma que soporta acciones cambiantes en función de sus ocupantes, usuarios o propietarios.

El Segundo Premio fue para **NF429 INFRAESTRUCTURA DOMÉSTICA** compartido con **DT954 SUSTAINABLE INTERFACE: NF429** teniendo como consideración principal su carácter de centralidad en la gestión de recursos naturales y tecnologías medioambientales y **DT954** por su desarrollo a varias escalas, aunando un discurso de conectividad ‘territorial’ y la idea de ciclos productivos, privados y colectivos, como un eficiente circuito cerrado de ‘interfaces sostenibles’.



European ES

El Jurado otorgó tres Menciones Especiales a los proyectos **AV920 LOS ORDENADORES NO SE COMEN**, **PE160 GENT DEL BARRI**, **OQ141 URBAN SPECIES / ESPECIES URBANAS**.

PRIMER PREMIO. IN833 IN MOTION [EN MOVIMIENTO]

Proyecto claro y reivindicativo, que apuesta sumariamente por dos o tres conceptos que arman su arquitectura. Primero: El suelo de la ciudad debe ser más impermeable y controlado, en el plano de tierra se pueden redescubrir capas del paisaje hasta ahora ocultas por la evolución de la ciudad. Segundo: La ocupación y aprovechamiento del tapiz urbano pueden ser público-privados, mediante la implantación de rotundas infraestructuras habitables. Cada forjado o plataforma es una parcela para una ocupación cambiante. Tercero: Para tiempos y ciclos diferentes, se aplicarán tecnologías y métodos distintos; la blandura de los procesos se corresponde con la longevidad de las actividades de sus beneficiarios.

El resultado es un edificio-estructura, flexible y abierto. Su capacidad de replicarse como forma de acción es posible en todo el barrio. El autor no se enfrenta al diálogo de esta nueva forma de colonización con las preexistencias construidas y consolidadas. Esto no impide imaginar el Prat Vermell enriquecido con algunos de estos sobrios artefactos capaces de hospedar habitaciones vibrantes.

SEGUNDO PREMIO. DT954. SUSTAINABLE INTERFACE

El proyecto se desarrolla a varias escalas aunando un discurso de conectividad 'territorial' y la idea de ciclos productivos, privados y colectivos, como un eficiente circuito cerrado de 'interfaces sostenibles'. Esto es posible haciendo compatible la convivencia de un discurso preciso y experto del lugar con un 'manifiesto' ambicioso de hipotéticas transformaciones sociales.

Sustainable interface propone, mediante la optimización de los sistemas de drenaje urbano, la construcción de un sistema de corredores verdes que unirían el área de la Marina del Prat Vermell con las vertientes sur de Montjuïc. Este sistema de direccionalidad paralela al puerto busca un 'aliado identitario' de las faldas de la montaña e, implícitamente, minora la dirección transversal de la orientación eje Gran Vía - Puerto recurriendo a un sistema de espacios discontinuos y quebrados.

La pauta horizontal de ocho vías verdes se completa con un mapa de nodos de alta densidad de manzanas o edificios aislados que superponen basamentos de uso industrial de alturas generosas y variables, niveles de viviendas y áreas productivas y de intercambio social gestionadas comunitariamente en las cubiertas.

SEGUNDO PREMIO. NF429. INFRAESTRUCTURA DOMÉSTICA.

El proyecto es planteado en La Marina del Prat Vernell de Barcelona teniendo como consideración principal su carácter de centralidad en la gestión de recursos naturales y tecnologías medioambientales. Como principal característica, presenta la alta densidad de su programa, mezclando espacios residenciales y espacios públicos para la interacción y la investigación. A la densidad del programa, une una gran complejidad y diversidad de acciones y variables de uso del espacio, todo ello presentado en un elemento compacto, nítido y claro, como referente icónico en la ciudad.

Se trata de un gran condensador residencial cuya principal virtud es la interacción y condensación de espacios públicos, espacios que pueden ser usados por los residentes y visitantes, espacios donde se implementan actividades, comercios y desarrollo de tecnologías de uso local que activan la participación social. El proyecto no intenta generar una planificación de participación social, sino que se propone como instrumento que la favorece a través de sus espacios. Las viviendas son planteadas como operadores de este experimento de gestión de recursos ambientales. El proyecto genera algún interrogante sobre la forma de uso de la planta baja.



Europan ES

MENCIÓN ESPECIAL. AV920 LOS ORDENADORES NO SE COMEN / COMPUTERS AREN'T FOOD.

El proyecto toma como referente el parque agrario del Baix Llobregat, un modelo y referente internacional de gestión del territorio, donde un número significativo de agricultores se han profesionalizado y permiten el abastecimiento de productos a Barcelona con una huella ecológica inexistente o muy reducida.

El proyecto se propone como una extensión natural, como una ampliación del parque del Baix Llobregat que penetra en la ciudad generando un corredor ecológico-productivo. Lo natural se introduce en lo antropizado (hasta el Parc de la Ciutadella) con un nuevo lenguaje que cambia la relación jardín-ciudad y convierte el proyecto en un activador de una naturaleza puesta en carga a favor de una renaturalización del espacio urbano antropizado, proponiendo que la Marina del Prat Vermell se convierta en un ecobarrio agrícola. Propone la utopía de revertir el acoso del espacio urbano sobre el espacio agrícola, de manera que se produzca un cambio de tendencia en la constante antropización del territorio.

MENCIÓN ESPECIAL. OQ141 URBAN SPECIES [ESPECIES URBANAS]

La propuesta se compromete con el desarrollo urbanístico del barrio haciendo ver que no existe una forma final de la ciudad, sino una continua evolución en el tiempo que puede estar sometida a ritmos discontinuos, donde el proyecto urbano es una herramienta que anticipa una posible ocupación del espacio en un proceso abierto que deberá ser consensuado entre los poderes públicos y privados con la participación activa de los ciudadanos.

Una actitud interesada por la idea del proyecto como sistema adaptable, que se traslada a la escala de la vivienda recuperando las investigaciones de Alexander Klein, lo que nos hace sospechar que tras el complejo dibujo de los esquemas de ocupación de las viviendas, se esconde el interés por seguir buscando la manera de habitar, de la mejor forma posible, los espacios mínimos.

MENCIÓN ESPECIAL. PE160 GENT DEL BARRI

El proyecto se sitúa en el desarrollo del área de proyecto, un atractivo triángulo formado por Montjuic, la playa y unos jardines. El autor sostiene que el cercano recinto ferial, con sus miles de visitantes, es de gran importancia, en especial una vez las líneas de metro planificadas aseguren la conexión tanto con el centro de la ciudad como con el aeropuerto.

La postura de construir, siguiendo el carácter actual de la zona y apostando por un tejido industrial de muy bajo coste para atraer a la gente, es muy valorada por el jurado. En lugar de adoptar el planeamiento actual, el proyecto define pequeñas intervenciones que permiten la convivencia de los residentes actuales y los nuevos con los visitantes: fortalecimiento de los programas de las plantas bajas e introducción de usos mixtos y comunitarios en construcciones existentes. La caja de herramientas para absorber hasta 100.000 visitantes y 12.000 residentes se ve como una buena contribución al debate sobre la mejora y la reutilización de bajo coste.

Sin embargo, el núcleo del proyecto, que propone una estructura residencial ecológica y socialmente sostenible, no está muy desarrollado.



European ES

PROYECTOS PRESELECCIONADOS

CX005. IPO. INFRAESTRUCTURAS DE PROTECCIÓN OFICIAL

IPO propone la dispersión de piezas infraestructurales de diferente tipología, torres, pantallas, hangares en los espacios vacantes o potencialmente reconvertibles del barrio de la Marina del Prat Vermell. Estas inserciones son tanto una apuesta por la memoria de los lugares ahora existentes, cuanto la expresión de la confianza en la ciudad como proyecto radical en transformación.

La etimología de infraestructura como estructura previa a la estructura, deviene aquí en otra acepción: Una política que considera que los programas de reindustrialización y habitacionales han de resolverse como la dotación de un servicio urbano. El entendimiento de la vivienda y la industria ha de ser imaginado no sólo desde la óptica de una reserva de suelo y una condición cualitativa de espacialidad, sino también como programas de producción-consumo.

IPO, cultural e instrumentalmente, se alinea con los postulados de *Smartcity* pero también bebe de las corrientes metabolistas y de los discursos de la modernidad donde vivienda equivale a 'máquina de habitar'. La propuesta, radical y provocadora en términos de identidad urbana del sector, confía en una mimesis revisada de la estética industrial tan propia de las zonas del puerto colindantes al área de estudio.

FD383. GALERÍAS

Este proyecto acepta claramente las difíciles condiciones que el barrio en evolución impone en el solar. Trata de resolver los problemas planteados en el programa de concurso en el propio emplazamiento, sin necesidad de recurrir a la transformación o ampliación gradual del entorno. La calidad del proyecto reside en la tipología residencial propuesta y en el hecho de que puede ser implementado de forma inmediata. La propuesta se erige como hito, como imagen de la intervención municipal.

La tipología se construye, siguiendo los cánones clásicos, en tres partes: un sótano de aparcamiento, una planta baja de doble altura y un consistente cuerpo de viviendas apiladas. La forma triangular del solar está muy bien aprovechada mediante el retranqueo curvo de la línea general del edificio, distanciándolo de la calle y abriendo vistas oblicuas.

Lo más notable, sin embargo, es la propuesta de grandes galerías colectivas, cada una de ellas de triple altura, destinadas a albergar reuniones familiares, comidas al aire libre y a proporcionar un lugar de encuentro entre vecinos. Con esta dotación, que se consigue con sólo extender el espacio necesario para acceder a las viviendas, la pequeña superficie prevista por la normativa de vivienda social queda ampliamente compensada. Consecuentemente, la sección vertical proporciona un contraste interesante entre las terrazas privadas que prolongan cada unidad residencial y las vistas a un patio colectivo bien proporcionado.

Sin embargo, no convenció la orientación elegida por el autor que reserva el lado soleado para los balcones privados y dirige el equipamiento colectivo hacia el norte, donde los elementos de cerramiento no son necesarios y sólo bloquean la vista. Igualmente, las contrastadas fachadas que van aparejadas a esta elección tampoco resultan del todo convincentes.



European ES

IRÚN

La ciudad de Irún presenta una cuestión de gran complejidad en el contexto del concurso. El ámbito de la intervención queda definido por la playa de vías terminal, formada por la suma de líneas de ferrocarril que convergen en la frontera con Francia. En este caso, la infraestructura ferroviaria no es sólo una barrera que separa el tejido urbano en dos, sino que representa un gran agujero negro que, desde hace muchas décadas, cercena la vida urbana en el corazón mismo de la población.

Muchas veces la consolidación de los suelos ferroviarios y su consecuente permanencia en el centro urbano adopta una inercia casi imposible de superar. En Irún ha sido así hasta ahora, pero el proyecto del tren de Alta velocidad, ya en marcha, supone una nueva oportunidad de desarrollo urbanístico para el gran espacio que ocupa la línea férrea y que habrá caducado en pocos años.

Teniendo en cuenta, por un lado, el nuevo tren que debe entrar en pleno funcionamiento en menos de una década y, por otro, la diversidad de agentes que han de intervenir en el proceso de implantación (Ayuntamiento, Ministerio de Fomento, Adif -empresa pública propietaria de las infraestructuras-, Gobierno Vasco, Diputación Provincial, etc.), Irún se enfrenta a importantes cambios impulsados por distintas instituciones en un plazo breve -medido en ritmos de gestión urbanística-, por lo que redefinir este ámbito es hoy una necesidad crucial para los habitantes de la ciudad. La fuerza de las distintas administraciones responsables del lugar es a cual más robusta y sus intereses pueden no coincidir. Por ello, la mirada desprejuiciada de los arquitectos puesta sobre el sitio, con el objetivo de suturar esta especie de cráter caliente para generar nueva vida ciudadana, podría ser valiosa para el futuro de la ciudad. El jurado consideró que una propuesta acertada debería tener la capacidad de facilitar una dirección común a los objetivos de todos los implicados. Se trataría de que, en primer lugar, los ciudadanos saliesen ganando, con independencia de las mejoras en la eficacia del transporte ferroviario, en la cohesión territorial, en la logística comercial o en el valor del patrimonio público.

Durante las sesiones previas a los debates, el jurado tuvo la oportunidad de escuchar a los responsables del Ayuntamiento y fue consciente de que, pese a que la revisión del Plan General había sido aprobada definitivamente a principios de 2015, por parte de la corporación municipal se mantenía la voluntad de seguir investigando en nuevas alternativas urbanísticas, sobre la base de la reflexión constructiva generada en el proceso del concurso. De manera que, decidir premiar a una u otra propuesta no era comprometer un solar, sino trazar el espíritu futuro de una estructura urbana de gran escala.

En este contexto, aunque el jurado no encontró un claro ganador, tanto la propuesta seleccionada para Segundo Premio como las Menciones Especiales, denotan potencial para ejercer esa función de medium y herramienta capaz de establecer un diálogo positivo, de generar ámbitos de convergencia para la mejora de la estructura urbana, en su sentido más amplio, entre los agentes que tienen que ver con la propiedad y la gestión del emplazamiento propuesto a concurso. Se trataba así de elegir proyectos que ayudaran a consensuar como meta la prevista disminución de la superficie de las vías con el objetivo prioritario de mejorar esencialmente la vida de los habitantes de Irún.

SEGUNDO PREMIO. VC253. URA ETA NATURA

URA ETA NATURA destacó por plantear una lectura que partía de la dimensión territorial, en la que la Geografía cobraba gran importancia, y por apostar por un modelo de ciudad relativamente denso, cohesionado, con una trama definida por piezas entre lo regular y lo irregular mediante una reinterpretación del valor de la manzana como unidad condensadora de la vida de la ciudad. El proyecto dejaba ver un modo diferente de construir la densidad, apostando por los intersticios naturalizados y, sin embargo, no se apartaba de las certezas de la trama clásica, dando valor a la calle y a sus esponjamientos como catalizadores de la actividad pública. El valor del proyecto se detectó también en las grandes áreas por ordenar fuera del límite de las vías, que hacían



Europan ES

presagiar el futuro de una ciudad concentrada, pero abierta a los grandes valores ambientales de la comarca del Bidasoa.

Por estas virtudes, y sobre todo por la intención manifiesta del equipo de investigar en nuevas alternativas urbanas de conciliación con el medio, con los activos naturales que aún perviven en el entorno de Irún, el jurado entendió que la propuesta podía ser una herramienta idónea a partir de la cual replantear el desarrollo futuro de este ámbito y lo que implica para la ciudad.

MENCIÓN ESPECIAL. DW289. OVER THE BORDER – MUGAZ GAINDIKO

OVER THE BORDER fue valorada por plantear un trazado urbano alternativo a la ordenación contenida en el Plan General, que mejoraba la continuidad urbana en las direcciones Este-Oeste y, sobre todo, reforzaba itinerarios de centralidad, como la continuidad sugerida sobre el Paseo de Colón, o potenciaba otros nuevos, al conectar con el entorno de la calle de los Ferrones, lo que reforzaría la actividad urbana de este ámbito. En el diseño de la nueva trama urbana, se intensifica la necesidad de superar la barrera que producen las vías mediante el trazado de tres importantes corredores transversales, cada uno de los cuales tendrá un carácter específico relacionado respectivamente con la naturalización, la vinculación a usos culturales o la movilidad. Sobre éste último itinerario, se genera un bucle de conexión a diferentes cotas en el que se sitúa la nueva estación intermodal elevada, a modo de puente sobre la playa de vías.

La apuesta por consolidar nuevos recorridos urbanos, junto a la acertada posición de estos y el énfasis por presentarlos como operación indispensable a abordar previa a un futuro desarrollo inmobiliario, se valoró como estrategia muy positiva. Sin embargo, la configuración de los nuevos corredores se desveló, en el plano de la propuesta trazado a mayor escala, como inadecuada, tanto en la configuración del paso subterráneo proyectado, como en la falta de rigor resolutivo de las conexiones de los distintos niveles, así como en el dimensionado de los espacios públicos de la secuencia urbana propuesta. Este punto débil del proyecto se suma a la escasa atención a la propuesta edificatoria limitada a una secuencia de edificaciones en manzana cerrada excesivamente densas y oclusivas.

MENCIÓN ESPECIAL. YX902. UNITED USES OF IRUN

UNITED USES OF IRÚN se basa en un completo análisis del entorno a partir del que se trazan cuatro líneas de acción: la naturaleza, la sociedad, la economía y la historia, que llevó a los autores a proponer medidas también asumidas ya como imprescindibles en cualquier estrategia urbana. Entre ellas, el ajardinamiento como valor medioambiental, la hibridación progresiva de usos, la movilidad equilibrada entre peatón y circulación rodada, basada en la supermanzana, junto a las directrices del urbanismo en tres niveles, desarrollado ampliamente por el profesor Salvador Rueda. Sin embargo, pese a dejar claro que en la propuesta se han tenido en cuenta estos ingredientes básicos de la ciencia urbana contemporánea, la ocupación del espacio y la ordenación de volúmenes no expresan una estrategia intencionada en relación a nuevos modos de vida o la actualización de tipologías heredadas, sino que parecen confiar en la disposición, aparentemente aleatoria, de edificaciones que nos recuerdan con cierto peligro a la ciudad difusa o a la manzana cerrada de los falsos ensanches del siglo XX.

El proyecto se valoró especialmente por haber detectado la oportunidad de generar un espacio público sobre las vías del tren en una posición que articula con eficacia la trama urbana interrumpida por el paso de la infraestructura. Surge así un lugar reforzado por la ubicación de la nueva estación intermodal que construye un gran balcón y remata la plaza como mirador hacia las vías. Esta posición enfatiza una visión romántica sobre la playa ferroviaria, con el paisaje de montañas al fondo, capaz de evocar la memoria histórica y de subrayar la importancia que el camino de hierro ha tenido en la configuración de Irún. Además, el trabajo presentaba una interesante apuesta por la rehabilitación para la ciudad de los grandes contenedores que anteriormente prestaron servicios a la infraestructura del ferrocarril, cuyos nuevos usos les devolverían la vida y los



European ES

potenciarían como núcleos de actividad cívica. Entre ellos destaca la rehabilitación de la aduana en conexión con la nueva estación.

PROYECTOS PRESELECCIONADOS

J1715 ON THE TRACKS [SOBRE LAS VÍAS]

La propuesta se mueve en una sugerente ambigüedad de sensaciones: Aparentemente irreverente o impositiva con el lugar, toma la lógica decisión de que en caso de que hubiera que seguir creciendo –y mucho- se debe hacer intensamente sobre el territorio del valle fuertemente antropizado por las infraestructuras ferroviarias, respetando el monte boscoso, no por la dificultad de antaño para construirlo, sino como legado natural. Con un lenguaje tradicional, pues el nuevo entramado urbano se apoya en la geometría del trazado precedente impuesto por la líneas de ferrocarril como anclaje de la memoria, propone la recuperación del modelo gótico de ciudad -vivienda medianera combinada con la zona de trabajo en plantas bajas-; pero las casas se estrechan y las calles se ensanchan para adaptarse al modelo medioambiental del siglo XXI, con viviendas de doble fachada y calles corredor-verde.

Tan optimista en su planteamiento de cuatro fases de desarrollo que nos evoca peligrosamente a las operaciones inmobiliarias de finales del pasado siglo, pero con una previsión a muy largo plazo y un modelo de gestión basado en acordar intereses de promotores, particulares y poderes públicos -un *e-darling* del urbanismo- donde, por ejemplo, los espacios verdes ya no son un sistema general sino un jardín participado.

LO 574 THE VEGETABLE GARDEN CITY

Proyecto que incide en la necesidad de establecer una intervención gradual en el sitio, con un horizonte de largo plazo. Afronta la operación identificando por orden las diversas acciones de distinta naturaleza con los sectores geográficos y las previsiones temporales: universidad y fábrica urbana, viviendas comerciales y alojamientos para estudiantes, viviendas colectivas y oficinas y, por último, granja urbana y viviendas de baja densidad.

En todo el proyecto subyace una especial relación entre los procesos de urbanización y la utilización y potenciación del cultivo y la transformación de elementos vegetales, incluyendo la propuesta de un bulevar jardín que vertebra la parte central del conjunto. La propuesta incluye una compactación multimodal de las estaciones en relación con el aeropuerto, pero no formaliza claramente sus consecuencias en el proyecto resultante, aunque esto permite una liberación masiva de la playa de vías ferroviarias que debería justificarse. Un interesante primer dibujo explica las relaciones territoriales de Irún y la bahía de Txingudi pero, sin embargo, los gráficos más detallados y próximos ignoran por completo las conexiones del área estudiada con el resto de la ciudad de Irún, no pudiendo constatar el nivel de compatibilidad urbana que se propone entre lo nuevo y lo existente.

UZ310. THORN.

THORN cose ambos lados de la fractura producida en Irún por la presencia del trazado del tren. El principio clásico del trazado de ejes transversales que se materializa aquí en nuevas avenidas, plazas mirador y corredores exteriores de la estación, se hace interesante cuando propone la confluencia de una serie de puentes industriales, metropolitanos y de negocios a continuación de una gran plataforma que cubre el sector más central de las vías.

El propio proyecto de la estación es 'un puente' formado por una secuencia de piezas transversales siguiendo la dirección de las vías a partir de un complejo de oficinas, las piezas de acceso a los andenes y la estación como pieza elevada que crea una plaza cubierta al otro lado de las vías. Este encadenado de usos a ambos lados, en la estación y bajo ella, podría ser el inicio de propuestas proyectuales tipológicamente innovadoras.



European ES



Europán ES

PALMA

El proyecto de EUROSPAN para el litoral de Palma fue concebido como una investigación espacial, con el fin de determinar una política territorial adecuada para el que, con toda seguridad, es uno de los espacios abiertos más importantes de la ciudad: el litoral. Así, en contra de lo que suele ser habitual en los emplazamientos de EUROSPAN, no hay un “solar de proyecto” como tal, ni hay que prever ninguna edificación particular. El propósito principal es analizar las posibilidades del emplazamiento a través de los proyectos y destacar las intervenciones estratégicas a tener en cuenta para conseguir una propuesta conceptual coherente y viable. Sin embargo, serios problemas ponen en peligro la calidad espacial del litoral hoy en día: su invasión por parte de cruceros y turistas, su autonomía en relación con la ciudad que se extiende a su espalda, su naturaleza básicamente horizontal frente a una ciudad de pendientes y su consecuente predestinación a albergar todas las infraestructuras de transporte importantes, su división en distintas partes como consecuencia de su evolución histórica, el creciente desarrollo marítimo frente a la ciudad, así como un equilibrio inadecuado entre, por un lado, las terminales de crucero y los alojamientos turísticos y, por otro, la actividad endógena que generan, etc. Otros núcleos turísticos comparten muchos de estos problemas generados por la afluencia temporal de una alta densidad de visitantes que se concentran en un espacio limitado y siguen rutas preestablecidas. En este sentido, el litoral de Palma padece un problema genérico de acceso, conexión, distribución de personas y transporte (público). Por este motivo, se adapta muy bien a EUROSPAN. Siendo el objetivo investigar el valor de determinados conceptos espaciales en una situación dada, el jurado optó por los proyectos con la visión más clara y completa del conjunto y que, a la vez, brindaran argumentos o actitudes capaces de dar sentido al propio emplazamiento. Así, los tres proyectos que retuvieron especialmente la atención del jurado resultan muy complementarios: cada uno de ellos aborda la problemática general mediante una propuesta específica y, por tanto, los tres podrían combinarse en una propuesta conjunta; si este propósito no fuera realista, podrían abordar diferentes sub-problemáticas merecedoras de análisis. Resultaría muy interesante invitar a los autores de los tres proyectos mencionados a participar en un seminario con los servicios municipales y los representantes políticos para dar forma a la futura política urbanística de este emplazamiento tan significativo.

Los tres proyectos seleccionados subrayan temas y puntos de vista que el jurado considera claves para el desarrollo del frente marítimo de Palma y que hubieran podido quedar ocultos si únicamente se hubieran tenido en cuenta cuestiones infraestructurales o programáticas. Todos ellos comparten el hecho de extender el área de intervención mucho más allá de la franja del paseo marítimo, anclando sus propuestas en el tejido, los flujos y las interrelaciones entre el interior (la ciudad) y el frente (el mar).

Preservar el horizonte y el carácter de la sección. La ciudad de Palma se presenta a sí misma y es percibida principalmente desde el mar. Su impresionante silueta, que incluye la Catedral, es una imagen conocida a nivel mundial que debería ser protegida de edificaciones adicionales. Para ello, se podrían explotar los datos que dan las secciones transversales desde el *skyline* de la ciudad hasta el mar. La “no construcción” requiere que los programas destinados tanto a los ciudadanos como a los turistas se ciñan a las condiciones de las secciones existentes en la ciudad; tomar las cubiertas como punto de partida podría ser, por ejemplo, una estrategia adecuada. Este tema ha sido puesto de manifiesto por el proyecto GX884 “Salvemos el horizonte”.

Estrechar vínculos entre el frente marítimo y la ciudad. El paseo de Palma debería ser estudiado en el contexto de los espacios de las calles y de las plazas que conectan el tejido urbano con el mar. Dar profundidad a la estrecha franja del paseo, articulando las conexiones con la red urbana, puede ser una manera de absorber la presión existente sobre el frente marítimo y, a la vez, “urbanizar” el propio frente. Esta propuesta está claramente recogida en el proyecto HK117 “Seambiosis”.

Crear lazos ecológicos entre los valles y el mar. El paseo marítimo dibuja la intersección entre la tierra y el mar, entre las cuencas hidrográficas de tierra adentro y las corrientes ecológicas marinas. Al intensificar los vínculos ecológicos entre la estructura del paisaje de los valles y las aguas de la bahía, el paseo marítimo puede ser contextualizado y rediseñado. En el plano de la ciudad compacta, la creación de una red vegetal puede dar sentido al área, incluyéndola así en una estructura de mayor escala. Este tema ha sido abordado en varias



European ES

propuestas, como la SY101 “Mirada a poniente” y desarrollado más exhaustivamente por XY473 “Grace let’s go swimming”.

PRIMER PREMIO. GX884. SALVEMOS EL HORIZONTE. SAVE THE HORIZON

Proyecto confiado, que expone como solución aplicable a las múltiples circunstancias de la banda litoral urbana una sección con soluciones en serie, en sentido perpendicular al mar. Presenta la “no construcción” como interesante método operativo. Con cinco cortes principales, aborda la problemática del contacto entre la ciudad y el agua a lo largo de todo el ámbito. Cada uno de estos cortes incorpora siete soluciones repetibles que van adaptándose a las necesidades del tráfico, la topografía, los diversos flujos y el paisaje. La propuesta se basa en un sistema, pero a la vez evidencia un compromiso sensible con el lugar, por lo que su enfoque genérico trasciende a la aplicación fría de las reglas establecidas.

El resultado es un proyecto de bandas lineales que gradúan la relación entre la ciudad y el mar. Paseos, línea de tranvía, líneas de movilidad blanda, franjas verdes, etc., se distribuyen con naturalidad sobre el ámbito. El proyecto requeriría aun de una aproximación más precisa a aspectos del metabolismo urbano, como la incidencia real en el tráfico, el mantenimiento de las zonas verdes, la compatibilidad en los modos de ocupación rentable del suelo público, etc.

MENCIÓN ESPECIAL. HK117 SEAMBIOSIS

Para recuperar la *simbiosis* que existía entre Palma y el mar, alterada por las dinámicas de movilidad impuestas por el tráfico rodado, la propuesta potencia la ciudad vivida a pie, incentivando las conexiones desde el interior hasta el paseo marítimo mediante el reciclaje de la estructura urbana preexistente, con una intervención de recursos mínimos coherente con el contexto económico actual.

Una estrategia en la que cabe destacar que se aprovecha el trazado de los torrentes urbanizados como rastro del camino natural de llegada al mar, incentivando su ajardinamiento y la vegetación espontánea preexistente como recurso paisajístico y medioambiental. Además, la reestructuración del viario genera un gradiente de intensidad de tráfico rodado sensible a las singularidades funcionales y formales de cada tramo y se incorpora una línea de tranvía cuyas paradas, localizadas estratégicamente en el encuentro de los conectores urbanos rehabilitados y el paseo marítimo, actúan como catalizadores de actividad.

MENCIÓN ESPECIAL. XY473 GRACE LET’S GO SWIMMING

El propósito del proyecto es rehabilitar el litoral de Palma y sus diferentes ecosistemas, como dunas, ríos y praderas subterráneas de la bahía, existentes antes de la llegada del turismo de masas. Para ello, se propone la demolición tanto de los desagües como de las superficies impermeables de calles, aceras y malecones, la introducción de servicios del ecosistema que limpien las escorrentías y la reutilización del material demolido para dotar a las zonas insuficientemente atendidas de instalaciones públicas. Es una contribución interesante con respecto al uso de la ecología para fortalecer la calidad del litoral -sin duda muy atractivo para los turistas. La riqueza de ideas e intervenciones que ofrece es inusual, aunque queda oculta por una representación prolija que desdibuja la especificidad del solar.



European ES

PROYECTOS PRESELECCIONADOS

PQ090. A BUEN PUERTO

A *BUEN PUERTO* plantea un debate radical acerca de la unión de la ciudad con el mar mediante la construcción de un sistema de pasos, plataformas y espigones elevados sobre la cota actual del paseo marítimo. Estas intervenciones, a la manera de ‘nuevos muelles’ superpuestos, aun siendo articuladas en el continuo del Paseo Marítimo, mantienen una autonomía entre piezas que hace verosímil la construcción de alguna como test de su funcionamiento. La mencionada estrategia de superposición se contrasta con otra de ‘infiltrado’ en la zona de puerto que ocupa el centro de la bahía, donde se idealiza la compatibilización de usos portuarios de escala menor, los cruceros y el ocio. Entendemos que detrás de estas hipótesis de estructuras palafíticas, el proyecto busca alternativas a la privatización que los usos actuales del área de amarres de barcos y yates hace sobre un elemento sensible como es el frente de contacto de la ciudad con la bahía, temática por otra parte frecuente en el litoral Mediterráneo.

SY101. MIRADA A PONIENTE

El principal valor de este proyecto reside en su convincente método para fortalecer la biodiversidad a escala del territorio que rodea Palma. Al hacer hincapié en las posibilidades ecológicas de los corredores naturales creados por los muchos torrentes de la topografía montañosa, así como en determinadas conexiones viarias, los autores han creado una red biológica, una estructura vegetal que ofrece un marco en el que queda incluido el paseo marítimo. Pese a que su muelle bajo y su zona de dunas fueran en un principio parte del mar y que históricamente no han sido nunca el cinturón de árboles y vegetación que los autores del proyecto han querido articular, la idea de integrar la zona longitudinal del paseo marítimo en un paisaje más amplio de continuidades y la formación de una estructura ecológica urbana, tiene mucho sentido.

A una escala inferior, esta idea general se plasma en varios puntos estratégicos de ruptura y transición. En el continuo paisaje creado por la infraestructura repetitiva (tranvía, puesta en funcionamiento de una línea de autobús, reducción del tráfico viario gracias a la carretera de circunvalación, carriles bici y peatonales en el paseo marítimo), estos elementos bisagra definen condiciones particulares que abogan, según los autores, por dar soluciones determinadas a la sección transversal. El jurado se ha mostrado realmente entusiasta ante la propuesta del marco de escala máxima que presenta el proyecto y ha destacado su gran sentido de continuidad. No obstante, es más escéptico en cuanto a algunas de las secciones transversales que se proponen. Algunas de ellas se consideran innecesariamente frívolas, costosas y, por tanto, poco realistas. La intención de diferenciar la organización transversal de la costa litoral, adhiriéndola a las circunstancias locales, todavía resulta válida y, sin duda, los autores del proyecto podrían haberla investigado detenidamente si hubieran tenido más tiempo para llevar a cabo un análisis detallado.



European ES



European ES

AWARDED TEAMS / EQUIPOS PREMIADOS

A CORUÑA

PRIMER PREMIO / WINNER. JH492. NICE TO 'SEA' YOU. Juan Miguel Salgado Gómez, Luis Manuel Santalla Blanco, Yago Liste Quintela, Alba González Vilar, Vanesa Veira Castro

SEGUNDO PREMIO / RUNNER-UP. FI267. EMBROIDERING THE EDGE. Nuria Prieto González, Diego Lucio Barral, Omar Curros Simón, Ángel Montero Pérez, Hugo Malvar Álvarez

SEGUNDO PREMIO / RUNNER-UP. WJ182. PASEO POR LA RIA DEL BURGO. María Mestre García, Almudena Mampaso Cerrillos, Giammattia Bassanello, Ignacio Moreu Fernández

BARCELONA

PRIMER PREMIO / WINNER. IN833. IN MOTION. María Langarita Sánchez, Víctor Navarro Ríos

SEGUNDO PREMIO / RUNNER-UP. DT954. SUSTAINABLE INTERFACE. Eduard Balcells Montané, Honorata Grzesikowska

SEGUNDO PREMIO / RUNNER-UP. NF429. INFRAESTRUCTURA DOMÉSTICA. Agustín Gor Gómez, Álvaro Gor Gómez, José María Díaz Martínez, Pablo Fernández Carpintero, José Luis Concha Jerónimo, Carlos Gor Gómez, Álvaro Gutiérrez Gutiérrez

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. AV920. COMPUTERS AREN'T FOOD. Gregorio Ramírez Villa, Enrica Santacruz Sastre

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. OQ141. URBAN SPECIES EVOLUTION. Daniel del Rey, Sergio del Castillo, Elisa Pozo.

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. PE160. GENT DEL BARRI. Carles Enrich Jiménez

IRUN

SEGUNDO PREMIO / RUNNER-UP. VC253. URA ETA NATURA. Gerard Duran Barbarà

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. DW289. OVER THE BORDER - MUGAZ GAINDIKO. Eli Grønn, Juan Berasategui, Marit Langslet, Anja Standal

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. YX902. UNITED USES OF IRUN. Jorge Antonio Ruiz Boluda, Nicola Corvasce, Jorge López González, Tania Navarro Aparicio

PALMA

PRIMER PREMIO / WINNER. GX884. SALVEMOS EL HORIZONTE. Juan Socas Hurtado, Murielle Clair (FR)

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. HK117. SEAMBIOSIS. Tomeu Duran Gelabert, José María Ros Matheu, Carles Francesc Baeza Server, Jorge Giménez Ibáñez, Lara García Jimeno

MENCIÓN ESPECIAL / SPECIAL MENTION. XY473. GRACE, LET'S GO SWIMMING. Carles Gabriel Oliver Barceló, Luz Myriam Duque Tardaguila, Francisco Cifuentes Utrero, Sebastián Martorell Mateo



Europan ES

MADRID, 1st, 2nd, 3rd OCTOBER		
1RST ROUND	2ND ROUND	PRESELECTED PROJECTS

BRATISLAVA, 9th NOVEMBER		
1RST ROUND	2ND ROUND	RESULTS

A CORUÑA

BE738. CAMINO DO MAR
 BW794. A BOTTOM-UP PROMENADE
 CP999. A RIA DO BURGO. A CULTURAL LANDSCAPE
 FI267. EMBROIDERING THE EDGE
 HQ796. SURGICAL SEAMS
 HR630. POLINIZANDO PAISAJES / POLLINATING FIELDS
 IB876. SALTANDO OBSTÁCULOS
 IK951. PERIPHERAL AND EVER-UNFINISHED TERRITORIES.
 JH492. NICE TO 'SEA' YOU
 JQ900. ENJOY SYMBIOSIS!
 QO712. FIN CHE LA BARCA VA
 QY012. WIMFY / WATER IN MY FRONT YARD
 SO956. LA VOZ DE AS XUBIAS
 UR820. INTERCITY
 WJ182. PASEO POR LA RIA DEL BURGO
 WT644. GREENHOUSE NO ESTEIRO
 WW949. ONLINE
 XK536. MAREAS VIVAS
 YI501. SONRIA CORUÑA
 YP665. AMOROS
 YW300. A VIA DO BURGO
 ZE096. LINKING
 ZI762. VOLTAR Á RIBEIRA
 ZV502. INHABIT THE ESTUARY / HABITAR LA RIA
 ZW680. THE LANES

FI267	FI267	FI267
IK951	IK951	IK951
JH492	JH492	JH492
QO712		
SO956	SO956	SO956
UR820		
WJ182	WJ182	WJ182
ZW680	ZW680	

FI267	FI267	RUNNER-UP
JH492	JH492	WINNER
WJ182	WJ182	RUNNER-UP



Europan ES

IRUN

BT023. SI NO LO VEO NO LO CREO					
DI290. 55º					
DW289. OVER THE BORDER - MUGAZ GAINDIKO	DW289	DW289	DW289	DW289	DW289 SPECIAL MENTION
EJ812. 233 MM THE RAILWAY STATION AS NEW CITY CENTER					
ES643. NEXT STATION:IRUNGO BASOA					
GU706. ADAPTER AVEC HARMONIE					
JI715. ON THE TRACKS	JI715	JI715	JI715		
LO574. THE VEGETABLE GARDEN CITY	LO574	LO574	LO574		
NW216. IRUN URBAN HUB					
QV705. THE LOCO-MOTION					
RD387. THE STITCHED CITY					
UG178. PULSE					
UG548. CROSS-BORDER ARCHITECTURE					
UO352. TSUNAMI					
US395. THE FRACTAL CITY	US395				
UZ310. THORN			UZ310	UZ310	UZ310
VC253. URA ETA NATURA	VC253	VC253	VC253	VC253	VC253 RUNNER-UP
VQ158. AG759 BYPASS					
VV484. SOY-LAND GREEN					
XF138. CENTRAL PARK					
XV077. I-RUN I-GREEN					
YD333. BAT BI IRUN LAU	YD333	YD333			
YI300. RITMOS MAS ESTRICTOS Y MAS LIBRES					
YX902. UNITED USES OF IRUN	YX902	YX902	YX902	YX902	YX902 SPECIAL MENTION



European ES

PALMA

AT485. VICE VERSA

DG064. TACKING CITY AND SEA

DG903. PALMA CIUDAD CREATIVA / CREATIVE CITY

DP553. INSIDE SEA

EF634. PARQUE LINEAL/ LINEAR PARK

EM614. PARQUE LINEAR DE MALLORCA

GX884. SALVEMOS EL HORIZONTE

HK117. SEAMBIOSIS

NG628. LA RED: MAPA ENTRE CIUDAD Y MAR

NU284. LEVANTE...

NU778. NEW BORDER

PQ090. A BUEN PUERTO

RH952. RHIZOMORPHS

SY101. MIRADA A PONIENTE

TL222. ES PASSEIG: LIVE MEDITERRANEAN

XY473. GRACE, LET'S GO SWIMMING

ZX686. MURALLAS CONVERGENTES / CONVERGING WALL

AT485		
DG064	DG064	
DP553		
EF634	EF634	
GX884	GX884	GX884
HK117	HK117	HK117
NU284		
NU778		
PQ090	PQ090	PQ090
RH952		
SY101	SY101	SY101
XY473	XY473	XY473

GX884	GX884	WINNER
HK117	HK117	SPECIAL MENTION
XY473	XY473	SPECIAL MENTION



European ES



European ES

EUROPAN ESPAÑA JURY MEETINGS. FIRST STAGE. 1, 2 AND 3 OCTOBER 2015

The first meeting of the Jury was held on 1, 2 and 3 October 2015 at the venue of the Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (Order of Architects of Madrid). On 1 October at 11:00 a.m., those responsible for the sites of A Coruña, Barcelona and Palma presented their respective proposals.

Attendants:

Mr Alfonso Toribio. Responsible for the Cultural Area of the Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España (Superior Council of Orders of Architects of Spain).

Mr Eduardo Aragoneses. Architecture, Housing and Land Directorate. Ministry of Development

Mr Luis Corral. General Director of Territorial Planning. Govern de les Illes Balears

Mr Óscar Canalís. Head of the Department of Urban Development, Accesibility and Promotion of Architecture. Govern de les Illes Balears

Mr Xuan Manuel Mosquera Muiños. Municipality of A Coruña

Ms Sara Udina Armengol. Head of Projects. Deputy Management of Town-planning Ecology, Town-planning and Mobility. Municipality of Barcelona.

Ms Sagrario Peraleda. Department of Heritage and Town-planning. ADIF.

Mr José Juan Barba. Jury member

Mr Fernando de Porrás-Isla. Jury member

Ms Sabine Müller. Jury member

Mr José Miguel Roldán. Jury member

Ms Juana Sánchez Gómez. Jury member

Mr Marcel Smets. Jury member

Ms Begoña Fernández-Shaw. Management and Monitoring of Implementations. EUROPAN/España Secretariat.

Ms Carmen Imbernón. EUROPAN/Spain Secretary General. Secretary of the Jury.

Apologies received from Mr Javier Martín Ramiro, Assistant Director-General for Architecture and Building of the Ministry of Development) and jury member, who will join later the working sessions.

After the first information meeting, the jury members and those responsible for the sites started the analysis of the 105 submitted proposals according to the following distribution: A Coruña, 25 / Barcelona, 39 / Irún, 24 / Palma, 17.

M. Marcel Smets was elected chairman of the jury.

The aim of this first meeting was to select 20% of the submitted proposals. The shortlisted projects would be the basis for the Cities and Jury Forum debates to be held in Bratislava in November 2015.

It was agreed to ensure a balanced quality level among sites and that those responsible for sites will be offered different approaches to the problems raised, being the selection of "Winners", "Runners-up" and "Special Mentions" the subject of the second working session.

During the first jury meeting the site representative had the right to speak and vote during the selection procedure of the projects of the site he/she represents.

Those responsible for the Irún site had previously apologized for absence. Nevertheless, their evaluation and voting, sent to the Secretariat some days before, were known by the jury members during the session.

It was agreed that in the course of the working sessions, any jury member could re-evaluate a project which had not been previously selected.

DEVELOPMENTS OF THE WORKING SESSIONS

After the individual analysis of the proposals, each jury member pointed out those projects that in his/her opinion could pass the round. In a first collective evaluation, if a project was not defended by any jury member, then that project was out of the debate. In case that a project was supported by a jury member, then that jury member put his/her arguments forward and the permanence or not of the proposal was agreed by mutual consent. Trying to follow an inclusive approach, those projects on which the jury members had some doubts as for their permanence would be subject to a second evaluation.



Europan ES

The list of projects selected for the second round was the following:

A Coruña, 8 projects: FI267, IK951, JH492, QO712, SO956, UR820, WJ182, ZW680

Barcelona, 15 projects: AV920, CI153, CX005, DT954, FD383, FW024, IN833, JW108, NF429, OQ141, PE160, RU398, UR013, VC693, XK080

Irún, 7 projects: DW289, JI715, LO574, US395, VC253, YD333, YX902

Palma, 12 projects: AT485, DG064, DP553, EF634, GX884, HK117, NU284, NU778, PQ090, RH952, SY101, XY473.

Those projects in the second round were analyzed and evaluated. Decisions were made by consensus.

Projects selected for the third round:

A Coruña, 6 projects: FI267, IK951, JH492, SO956, WJ182, ZW680

Barcelona, 8 projects: AV920, CX005, DT954, FD383, IN833, NF429, OQ141, PE160.

Irún, 6 projects: DW289, JI715, LO574, VC253, YD333, YX902

Palma, 7 projects: DG064, EF634, GX884, HK117, PQ090, SY101, XY473

Those projects with 3 or more votes in the third and final round were:

A Coruña, 5 projects: FI267, IK951, JH492, SO956, WJ182

Barcelona, 8 projects: AV920, CX005, DT954, FD383, IN833, NF429, OQ141, PE160.

Irún, 6 projects: DW289, JI715, LO574, UZ310, VC253, YX902

Palma, 5 projects: GX884, HK117, PQ090, SY101, XY473

During the working session held on 3 October, the pre-selection of 24 proposals distributed by sites was agreed as follows: A Coruña, 5 / Barcelona, 8 / Irún, 6 / Palma, 5.

In the opinion of the jury members, the preselected proposals can offer great solutions. They have been mindful of discerning, through the projects, those talented teams able to face the complex problems raised. The aim of this first working session was not to decide the different awards but to select innovative projects able to enrich the debate on adaptability of European cities.

The meeting was adjourned on 3 October at 14:00. It was agreed to hold the second jury meeting of EUROSPAN/Spain on 8 November 2015 in Bratislava after the celebration of the Forum of Cities and Juries.

EUROPAN SPAIN JURY MEETING. SECOND STAGE. BRATISLAVA. 8 NOVEMBER 2015

On 8 November M. Marcel Smets, Chairman of the Jury, Mr José Juan Barba, Mr Fernando de Porrás-Isla, Mrs Sabine Müller, Mrs Juana Sánchez Gómez and Mr José Miguel Roldán, jury members, met at the Bratislava School of Architecture, together with Mrs Carmen Imbernón, Secretary of the Jury, and Mrs Begoña Fernández-Shaw, responsible for the Management and Monitoring of the Implementations of EUROSPAN/Spain. Apologies were received from Mr Javier Martín.

The jury members and those responsible for the sites of A Coruña, Irún and Palma held a working session the day before, having their representatives the opportunity to give their position and point of view on the preselected proposals.

The jury members examined the DIN-A-1 panels of the 25 proposals and selected those worthy of being awarded the first prize, the second prize and the special mention.



European ES

A CORUÑA

The elongated site proposed by A Coruña is bounded by a highway on one side and an estuary on the other. It is defined by a continuous strip running parallel to the waterline, where different operations are underway with varying degrees of success. The background to the operation is a fragile, heavily anthropised territory which fortunately is not yet destroyed, maintaining possibilities for dialogue between the pre-existing structure, the natural base and the proposals for regeneration, action or activation. What sort of intervention is possible in such a sensitive landscape? How can we reconnect its natural features with the farmed and non-urban land on the opposite side of the highway? How can we prevent the lack of natural or artificial connections from condemning this zone to be a residual pocket of abandoned land?

Along the estuary, nature seems to be generating a new *topos* with a new ecosystem. On the inland side, the prospects are not so optimistic. A large construction project with its accompanying consequences is currently on hold but is still looming. Regardless of whether it is shelved definitively or if it finally goes ahead, none of the alternatives is in any way good for the community -for the citizens of A Coruña.

The Jury decided that the proposals which focused most on the conditions of the site, not only the definition of the space, would be most highly rated. In other words, they would look for projects which demonstrated the greatest capacity for dialogue with the different stakeholders in this area, showing sensitivity to the needs of the territory itself. They would look for proposals that were alert to detected or created events in this territory, evidencing an understanding, comprehension and redefinition of the current situation, in which the natural environment was not exclusive or unrelated to the work to be implemented along this coastal strip, and where the delicate coastal ecosystems would not be under threat by oversized interventions whose ecological footprint and pressure would be uncontrolled.

In the context of the latter aspects, the Jury decided in the rounds prior to the final decision to assess the possibilities of concentrating the architectures and also the projects which proposed the liberalization of the area without affecting it, and its intense concentration. Finally, the objection made to these proposals was that raising the intensity of the operations and the densification of specific points could become an uncontrolled time bomb for this fragile territory, given that it would be unable to withstand heavy operational pressure, even if the interventions were isolated.

The Jury also considered the interventions that proposed an artificial re-naturalization, which in fact would be more aggressive for the environment than the direct effects of construction. It is important to recognize in these and future initiatives that not everything dressed in green has a benign effect on the land, which in this case consists of fragile, essentially complex and diverse ecosystems. In such contexts, recipes involving the design of artificial landscapes are clearly more harmful than healing, and are probably the result of a lack of information and knowledge of the processes that lead to the destruction and the radical humanisation of the landscape, in many cases with extremely negative and irreversible consequences.

Given the need to identify proposals with the best interaction with this multiplicity of objectives, the Jury finally chose as the winning submissions those with the best recognition of this territory, those that best explained its complexity and which best stated a way to handle a social dialogue aimed at determining which actions or set of actions could reactivate this part of A Coruña. In other words, the Jury opted for proposals which positioned themselves on the identification of places, not just spaces; proposals which regarded the places in this territory as areas where people can relate to the space -or to other people-, making these places part of the memory of their users and thus cease to be "non-places" lacking in relationships with the local citizens. The Jury looked for proposals which would become a driving force to activate the territory and become a catalyst for the citizenry as a whole.

Given the above-mentioned strategic difficulty of the operation on the one hand, and on the other, the parallels between the strategies designed by some of the participants, the Jury chose the following submission as the winner:



European ES

WINNER. JH492. NICE TO SEA YOU

This project is proposed as a tour of a territory in which small-scale actions trigger the reactivation of various points identified as problem areas. The project runs parallel to the coast, and at times seems to encounter André Breton's "Nadja", which facilitates its identification of the best of each territorial aspect. Actually, this is an association of many small projects and spaces, the sum of which allows citizens to generate a broader space formed by the accumulation of these actions.

The project does not propose a set of actions. Instead, the actions are related to the itinerary: the sense of transit. The places that are generated are much more than spaces. These places are regarded as the result of the joint action of individuals with other individuals or with the space. This project is extremely suggestive, most particularly on account of the expectations generated by the inclusion of the citizens who live and travel through it: its real builders. It inserts space, time, memory and movement into a single action.

RUNNER-UP. F1267. EMBROIDERING THE EDGE.

EMBROIDERING THE EDGE is a project that evidences the authors' great sensitivity ("The world comes together along a line / The world divides along a line / Drawing is beautiful and terrible" / [Chillida, Outdoor sculptures, 2003]). It uses the personal experience of the observer as an activating element for the landscape. This perception, the user's relationship with the space, helps the project to recognize the territorial structure and reconnect it by reorganising the mobility infrastructure and the connections. It also includes a well-thought-out revision of the residential fabric, with controlled growth that is adjusted to the scale of the operation and the proposal of an interesting morphological solution.

The project constantly talks about places, about interrelating areas, which obviously involves the reuse of the existing spaces and their controlled reactivation. The proposed routes in this project are extremely interesting, likewise its recommended concentration of operations: clustering so as not to intervene in the majority of the landscape, the production of itineraries, movement and memory so as not to forget, and activating the untouched spaces. The jury only had doubts about the imposing size of the proposed building and the excessive pressure on a landscape which the project itself acknowledges as harbouring fragile memories.

RUNNER-UP. WJ 182 PASEO POR LA RIA DEL BURGO [WALK ALONG THE BURGO'S ESTUARY]

The jury appreciated the project to assume the extreme fragility of the proposed study area and to clearly reflect the need to minimize initiatives involving new housing blocks, even if this is not its main aim. Appreciation was also expressed for a parametric approach to the issue posed for competitors, with a catalogue of initiatives that focuses on what already exists and strives to improve it. The result is a detailed sum of local and regenerationist interventions entrusted with the task in a possibilistic method of revitalization, aiming to engage private agents as managers of the space under the arbitration of the Administration. The proposal is particularly appreciative of the potential of open areas with an intermediate character, which are entrusted with the relationship between different zones and the development of public-private uses. Several ideas with a larger dimension are superimposed on this formula of local solutions, including the construction of a seafront promenade which at some points comes near the water line, and the insertion of low-rise housing with a sponged layout. The large number of operations entrusted to different stakeholders carries the risk of a complex management of this space as a unitary body.



European ES

PRESELECTED PROJECTS

IK951. PERIPHERAL AND FOREVER-UNFINISHED TERRITORIES. GOOD MANNERS TO RADICALIZE AND BE.

The detailed cartography of the peculiarities of the site, as displayed on the competition panels, shows that the intervention enhances and values the gradient with which the landscape is occupied under different ways and ruled by spaces full of natural attributes, of opportunities for biodiversity, that are as important to define that landscape as silences in a score. It is a delicate ecosystem of artificial and natural elements in an unfinished and peripheral environment in which the proposal discovers a particular beauty, an identity that is worthy of being considered as heritage. Taking this condition into account, the project is a set of small mutations that meets the necessities of each identified peculiarity which acts as a fractal, as the landscape also does. Opposed to the idea of a unitary project that would distort the logical reasoning that has served to create this place, the proposal presents subtle developments that, even though make us question the meaning of an urban park in this place, improve the transversal connections and redefine the inhabited areas with affordable models, among other benefits, as well as allow for an evolution in contiguity with the identified dynamics of the landscape.

SO956. LA VOZ DE AS XUBIAS.

The project proposes a landscape park, enriched with natural pools, fisheries, a promenade and connective tram line on the old railway tracks, whose 5 stops are supposed to house the infrastructure of the park.

The jury critically remarked that the project superimposes a “green” idea of the area -seemingly adapted and light - onto what is really a rich and multilayered ecology, and by doing so erasing rather than enhancing its qualities: the earthen connection to Santa Cristina beach and the new fisheries, show that the authors of the project have not engaged the delicate tidal ecosystem of the Ria.

On the other hand, the project contributes positively by opposing the original brief and proposing no building structures. Instead the project takes the extraordinary landscape setting as a starting point.



European ES



European ES

BARCELONA

The Barcelona competition site received the largest number of proposals. It was also the site with the clearest definition of its area and the action expected to be taken. Its objectives were the clearest and the most conventional -in the most positive sense of allowing competitors to envisage a constructed project.

Barcelona proposed an intervention in its back yard, in the part of the city that is least visible to outsiders -to casual visitors to this great tourist hub into which the city has been transformed for better or worse in the last 15 years. The growth of short-term visitors is not confined to tourists, who arrive by different means -aircraft, high-speed train, car and ship-, the latter especially relevant due to the tremendous compulsive burden placed on the city by the arrival and departure of a massive avalanche of people in a very short space of time. For some time now, the city has been even more disturbed by various mass events such as Construmat vs Beyond BuildingBarcelona, a mobile phone fair, major international award ceremonies and other events. This tertiarisation process is clearly reflected in the industrial and harbour area south of Montjuic, which are now the focus of projects aimed at converting large areas into hotel accommodation to cope with the demand peaks of such events. The gradual loss of the great harbour industry, and consequently all the smaller-scale support industry as well, has produced a destructuring process and the advent of a "Gruyere urban structure" in which the gradual disappearance of industry generates gaps which in turn further destructure the existing urban morphology and intensify the voids caused by the area's loss of identity.

The clear identification of the area, the project site and the programme assigned to it did not, however, lead most of the participants to propose ideas or intervention strategies on an urban planning scale. The Jury strove to identify some of these possible strategies which recognized a real city on the other side of Montjuic mountain, those which attempted to identify green corridors that would reconnect the natural environment to a zone clearly overlooked and polluted throughout the industrial period of the 19th and 20th centuries.

The second important consideration was the identification of projects which would best respond to the particular "residential facilities" programme. The Jury considered that this starting point permitted the identification of a programme that could meet the demands and the pressing issues caused by populations that are forcibly displaced in several European cities. This programme identified the operation as a facility which would also have a residential character, coupled with the need to identify the proposal as a model or reference which would respond best to the new ideas of consensus making and dialogue with citizens in the management of their cities, the arrival of refugee populations in a vulnerable state or with identified problems (minors, gender aggression...), and would also serve as a point of reference for the use of sustainable food production programs, energy consumption with a small environmental footprint and the recognition of the social status of the inhabitants, identifying the project as a meeting place and a driving force for a think tank.

One of the most ambiguous yet at the same time clearest and suggestive proposals was ultimately the winner: **IN833** IN MOTION. This clear project has the ability to generate proposals and act as a speculative breeding ground for potential alternatives within it. The project develops by raising the value of the land and facilitating its ability to repeat vertically stacked landscapes. It is developed as a platform that can cope with actions that change with its occupants, users and owners.

The Runners-up were **NF429** DOMESTIC INFRASTRUCTURE and **DT954** SUSTAINABLE INTERFACE. **NF429** considers that the main strength of the La Marina del Prat Vernell site is its centrality in the management of natural resources and environmental technologies, while **DT954** is developed at various scales. It combines a discourse of 'territorial' connectivity with the idea of private and collective production cycles as efficient, closed circuit 'sustainable interfaces'.

The jury decided three Special Mentions for **AV920** LOS ORDENADORES NO SE COMEN/COMPUTERS AREN'T FOOD, **PE160** GENT DEL BARRI, **OQ141** URBAN SPECIES / ESPECIES URBANAS.



European ES

WINNER. IN833 IN MOTION

This is a clear, assertive project which succinctly chooses two or three concepts to structure its architecture. First: the town land should be more impermeable and better controlled. Hidden layers of landscape hitherto hidden by the town's growth can be rediscovered on the ground plane. Second: the occupation and usage of the urban tapestry can be public-private by means of the implementation of strong inhabitable infrastructure. Each slab or platform is a plot available for changing occupations. Third: different technologies and different methods are applied to different cycles and times. The softness of the processes matches the longevity of the activities of their beneficiaries.

The result is a flexible, open building/structure. Its ability to replicate as a form of action is feasible throughout the district. The author does not tackle the dialogue of this new form of colonization with the pre-existing, consolidated constructions. This does not prevent them from imagining the enrichment of Prat Vermell with some of these sober artefacts that can contain vibrant rooms.

RUNNER-UP. DT954. SUSTAINABLE INTERFACE

The project is developed at various scales. It combines a discourse of 'territorial' connectivity with the idea of private and collective production cycles as efficient, closed circuit 'sustainable interfaces'. This is made possible by compatibilising the coexistence of a precise, expert discourse for the site with an ambitious 'manifesto' of hypothetical social transformations.

Sustainable interface proposes the construction of a system of greenways that will link the Marina del Prat Vermell zone to the southern slopes of Montjuïc by means of optimised urban drainage systems. This directional system, running parallel to the harbour, seeks an 'identity partner' on the foothills of the mountain. It implicitly diminishes the transversal direction of the Gran Vía–Harbour axis using a system of broken, discontinuous spaces.

The horizontal pattern of eight greenways is completed with a map of high density hubs of apartment blocks or isolated buildings with overlapping bases for industrial uses on generous, variable heights, levels for housing and production in addition to communally managed zones for social interaction on the roofs.

RUNNER-UP. NF429 INFRAESTRUCTURA DOMÉSTICA.

This project is presented as a large residential condenser whose main virtue is the interaction and condensation of public spaces, which can be used by residents and visitors alike. Here, activities, shops and technological development for local use can be implemented to foster social participation.

The project does not aim to plan social participation. Instead it is proposed as a tool that encourages it through these spaces. The housing units are regarded as operators of this experimental management of environmental resources. Queries were raised about the use of the ground floor space in this project.



European ES

SPECIAL MENTION. AV920 COMPUTERS AREN'T FOOD.

This project uses the Baix Llobregat Agricultural Park as a model and point of reference, an international benchmark for territorial management where a large number of farmers have become more professionalised and are now able to supply produce to Barcelona with a very small or even zero environmental footprint. It is proposed as a natural extension, an enlargement of the Baix Llobregat Park that penetrates the city, creating an ecological-productive corridor. Nature enters the anthropic realm (to Ciutadella Park) with a new language that changes the garden-city relationship and makes this project an activator of nature, initiated to renaturalise the anthropic urban space. It proposes the transformation of the Prat Vermell Marina into an agricultural ecodistrict. The project proposes a utopian reversal of the harassment of agricultural land by urban space, forcing a turnaround in the constant human impact on the territory.

SPECIAL MENTION. OQ141 URBAN SPECIES

The proposal commits itself to the urban development of the neighbourhood and shows that there is not a final form of city but a continuous evolution over time that can be subjected to discontinuous rhythms in which urban projects are a tool that anticipates a potential occupancy of the space in an open process to be agreed by the public and private powers together with the active participation of citizens.

This is an attitude that shows great interest for the project concept as an adaptable system which is transferred to housing scale following Alexander Klein's research. All this suggests that behind the complex drawing of housing occupancy schemes lies the interest to continue seeking ways to inhabit minimum spaces in the best possible way.

SPECIAL MENTION. PE160 GENT DEL BARRI

The project situates the development of the project area within an attractive triangle of Montjuic, beach and gardens. It states that the adjacent fair complex with its thousands of visitors is of great importance, especially once planned metro lines have connected the area both city centre and airport.

The position of the project to built on the existing character of the area and state that is the very low-cost industrial fabric that attracts people is highly valued by the jury. Instead of adapting the current master plan the project defines small interventions to allow current and new residents and visitors to coexist: strengthening of ground floor programmes, and introduction of mixed and communal use in existing built structures. The toolbox to absorb up to 100.000 visitors and 12.000 residents is seen as good contribution to a debate of upgrading and low cost reuse.

The core of the assignment though, to suggest an ecological and socially sustainable housing structure is not strongly developed.



European ES

PRESELECTED PROJECTS

CX005. IPO. INFRAESTRUCTURAS DE PROTECCIÓN OFICIAL

IPO proposes the dispersal of different types of infrastructure -towers, screens and hangars- on vacant or potentially convertible land in the Marina del Prat Vermell district. These insertions signal an acknowledgement of the memory of the current sites, and at the same time confidence in the city as a project for radical transformation.

The etymology of infrastructure as 'structure prior to structure' takes on another meaning here: This proposal considers that reindustrialization and housing programmes must be resolved by their consideration as the supply of an urban service, and that housing and industry must be viewed not only from the perspective of a land reserve and the qualitative condition of spatiality, but also as production-consumption programmes.

IPO is aligned culturally and instrumentally with the Smart City principles, but it also draws on metabolist trends and modern discourses, according to which housing is equivalent to 'an inhabitable machine'. This proposal, radical and provocative in its approach to the urban identity of the sector, employs a revised mimesis of the industrial aesthetic, so characteristic of the harbour zones adjacent to the study area.

FD383. GALERÍAS

This project clearly accepts the challenging conditions imposed by the evolving neighborhood on the building site. It tries to solve the problems of the brief within the site itself, without requiring a transformation or gradual upscaling of the surrounding area. The quality of the entry lies in the value of the proposed housing typology, and in the fact that it can be implemented right away. The new addition stands as a strong sign, a presence of municipal intervention in itself.

The typology is classically built up in three parts: an underground parking facility, a double height ground floor, and a consistent body of stacked apartments. The triangular shape of the site is nicely exploited in the curved retrieve of the overall building line, creating distance from the street and opening up oblique views. Most noteworthy though, are the large collective gallerias, each of them three stories high, intended to serve for family reunions, outside dining, and neighbor's meeting place. By this provision, which is only expanding what is needed for accessing the individual units, the small surface of the social housing dwelling norms is largely compensated. The vertical section thus provides for an interesting contrast, between the private terraces prolonging each dwelling unit, and the view unto a well-proportioned collective yard in the air.

The jury is not convinced however by the author's choice on orientation: reserving the sunny side for the private balconies and directing the collective amenity to the north, where the claustra's are not necessary and only blocking the view. The contrasting façades that go along with this choice are not altogether convincing.



European ES

IRÚN

The City of Irún presented the competition with a highly complex issue. The study area is defined by the railway shunting yards formed by the lines that converge on the French border. In this case, the railway infrastructure is not only a barrier that splits the urban fabric into two. It is also a big black hole, which for many decades has reduced the permeability of life in the very heart of the town.

Often the consolidation of railway land and its subsequent permanence in town centres has been an almost insurmountable inertia. Irún has been one such case to date, however the TVG project now underway is a new opportunity for urban development in the large space occupied by the railway line whose use will have ceased within a few years.

Considering that the new railway service will probably be fully operational in less than a decade, and that there is a broad diversity of stakeholders engaged in the implementation process (City Council, Ministry of Public Works, ADIF -the public corporation which owns the infrastructure-, the Basque Government, the Provincial Government, etc.), one quickly realises that Irún will be shortly be faced with significant changes driven by various institutions, moving forward at the pace of developmental management. The redefinition of this area is thus a crucial, immediate need for the town's inhabitants.

The power of each authority responsible for the site is quite robust, and their interests may not coincide. An unprejudiced look at this site by architects striving to stitch together this sort of boiling crater with a view to generating new life for the city may well prove valuable for the town's future. A well-designed proposal should facilitate a common direction for the aims of all those involved. The first stakeholders to benefit will undoubtedly be the citizens of Irún, followed by the benefits of improved rail service efficiency, territorial cohesion, trade logistics and the value of the public property.

During the sessions prior to the debates, the Jury listened to the Municipal authorities and became aware that although the revised Master Plan was finally approved in early 2015, the City Council is still receptive to further research into new urban alternatives which may emerge from the constructive analysis generated by the competition process. The decision to designate one submission or another as a winner was therefore not a commitment to a site but rather to the outline of the spirit of a future large-scale urban structure.

In this context, although the jury was unable to find a clear Winner, both the proposal chosen as Runner up, and the two Special Mentions stood out for their potential to exercise this role as an intermediary between the stakeholders who are somehow related to the ownership and management of the competition site, and act as a vehicle that could foster positive dialogue, create areas of convergence to improve the urban structure in its broadest sense. The role of the Jury was thus to choose projects which would help to reach a consensus on the envisaged reduction in the surface area of the railway tracks, with the primary aim of substantially improving the lives of the inhabitants of Irún.

RUNNER-UP. VC253. Ura eta natura

Ura eta Natura was designated as the Runner Up for this EUROPAN 13 competition on account of its interpretation based on the territorial dimension, in which great importance is placed on the geography, and also for its relatively dense, cohesive urban model, with a grid defined by regular and irregular components by means of a reinterpretation of the value of the street block as a unit that condenses city life. Although the project shows a glimpse of a different way of producing density, using naturified gaps, it doesn't move away from the certainties of the classic grid, and focuses on the streets and their sponging effect as catalysts for public activity. The Jury also appreciated the project's ideas for the large areas yet to be planned outside the road boundary, envisaging the future of a town that is concentrated but at the same time open to the considerable environmental values of the Bidasoa district.



European ES

On the basis of these virtues, most particularly the team's clear intention to investigate new alternatives for reconciling urban and rural environments, including the natural values remaining around Irun, the jury considered that this proposal could be an ideal tool to reappraise the future development of this area and its implications for the rest of the town.

SPECIAL MENTION. DW289. OVER THE BORDER – MUGAZ GAINDIKO

Over the Border was highly appreciated for its proposal of an alternative urban layout to the current Master Plan. This layout would improve the town's east-west continuity and perhaps more importantly, reinforce core itineraries such as the suggested continuity along the Paseo de Colón and enhance new ones by connecting up with the environs of Calle Ferrones, which in turn would intensify civic activity in this area.

The design of the new urban fabric intensifies the need to eliminate the barrier formed by the railway tracks by means of three major transversal corridors, each one with a specific character related to renaturalization, links to cultural uses, and mobility. A link loop on different levels is created on the latter itinerary, with the new intermodal station raised above grade in the manner of a bridge above the railway yards.

The commitment to consolidate new corridors, their well-thought out location and their emphasis as indispensable operations prior to future real estate development, was considered by the Jury to be highly positive strategies. However, the configuration of the new corridors on the detailed scale plan was found to be inappropriate for the configuration of the underpass, and also due to the lack of rigour in the resolution of the interconnections on different levels and the size of the public spaces proposed in the urban sequence. In addition to this weakness of the project, scant attention was paid to the building proposal, which was limited to a sequence of buildings on closed blocks which seemed too dense and occlusive.

SPECIAL MENTION. YX902. UNITED USES OF IRUN

United Uses of Irun, is based on a thorough analysis of the area, which it uses to draw up four lines of action: nature, society, the economy and history. This led the authors to propose several measures, are also considered indispensable in any urban strategy. They include landscaping as an environmental value, the gradual hybridization of uses, mobility with a planned balance between pedestrian and vehicular traffic on the basis of the superblock, along with three-tier urban planning guidelines, set out in depth by Prof. Salvador Rueda.

However, although the proposal clearly takes into account these basic ingredients of contemporary urban science, spatial usage and volume management, it does not show evidence of a deliberate strategy with regard to new lifestyles or modernising inherited typologies. It seems to confide in the seemingly random layout of the buildings, which brings to mind -somewhat apprehensively- the diffuse city and the closed block of the false expansion areas of the 20th century.

The project was rated positively in particular for its detection of an opportunity to create a public space above the railway tracks in a position that effectively articulates the urban grid, at present interrupted by this infrastructure. This gives rise to an area that is reinforced by the location of the new intermodal station, which creates a large balcony and completes the square in the form of a lookout above the tracks. This position emphasizes a romantic vision of the railway yards with the mountain landscape in the background, evoking memories of the past and highlighting the important role played by the railway in the growth of Irun.

This project also presents an interesting proposal for the urban revival of the large containers which previously served the railway infrastructure. Their new uses would give them a new lease of life and dynamise them as focal points for civic activity. These proposals include the renovation of the Customs Building, in connection with the proposed new station.



Europan ES

PRESELECTED PROJECTS

J1715 ON THE TRACKS

The proposal is developed in a suggestive ambiguity of sensations: If having to continue growing and to do it to a high degree, the proposal, although apparently irreverent and imposing with the site, takes the logical step to grow intensely on the territory of the valley which is strongly anthropized by the rail infrastructures, respecting the forested mountain as a natural heritage and not due to the difficulty of building on it long ago. And this is made using a traditional language, since the new urban fabric lies on the geometry of the precedent urban planning imposed by the railway lines as a urban planning well-rooted in memory. The proposal envisages the recovery of the gothic model of city - row houses combined with working areas on their ground floor; but houses narrow and streets widen to adapt to the environmental model of the 21st century, marked by double-skin façade dwellings and green corridor streets.

The approach of four development stages is so optimistic that it dangerously evokes the real estate operations carried out at the end of the last century but with a very long-term forecasting and a management model based on an agreement of common interests between promoters, particulars and public powers -an e-darling of urban planning- where, for instance, green spaces are no longer a general system but a shared landscaping.

LO 574 THE VEGETABLE GARDEN CITY

This project focuses on the need for a gradual intervention on the site, with a long-term perspective. It tackles the operation with an ordered identification of the various types of actions with the geographic sectors and timetables: an urban university and factory, commercial housing and student accommodation, apartment blocks and offices and finally, an urban farm and low- density housing. Underlying the entire project is the special relationship between urban development and the use and promotion of growing and processing plants, including a proposal for a garden-boulevard that acts as a backbone for the central part of the project. The proposal includes the multimodal compacting of the stations in connection with the airport, but does not clearly formalize the consequences of this in the project. This allows for a massive release of the railway yards, which should be justified. An interesting initial sketch explains the territorial relations between Irún and Txingudi Bay, but the subsequent detailed graphics completely ignore the connections between the study area with the rest of the city of Irún. One cannot see the level of urban compatibility that is being proposed between the new and the pre-existing.

UZ310. THORN.

THORN stitches together the two sides of the fracture produced by the presence of railway line in Irún. The classic principle of a grid of transversal axes is embodied in new avenues, balcony/squares and corridors outside the station. It becomes very interesting when it proposes the confluence of a series of industrial, metropolitan and business bridges at the end of a large platform that covers the central section of the tracks. The actual station project is also 'a bridge', consisting of a sequence of crosspieces aligned in the same direction as the tracks, starting with an office complex, the access points to the track, and the station as a raised unit which creates a roofed square on the other side of the tracks. This chain of uses on either side, on the station and also below it, could be the starting point for typologically innovative project proposals.



European ES



European ES

PALMA

The EUROSPAN project on the waterfront of Palma de Mallorca is primarily envisioned by the city officials as a spatial investigation, with the aim of defining an adequate spatial policy for what is surely one of the most important open spaces of the city: the waterfront. As such, and in contrary to what is usually the case for EUROSPAN sites, there is no actual "building site", or no specific implementation to be considered. The main intention is to analyze the potentials of the site by designing it, and learn about the strategic interventions that should be considered by finding out the crucial interventions that determine the feasibility of the proposed conceptual cohesion. Already, serious challenges jeopardize the spatial quality of today's waterfront: its invasion by cruise ships and tourists, its autonomy with regard to the city behind it, its basically horizontal character in front of a hilly town and its predestination for that reason to house all important transport infrastructures, its division in distinctive parts as a consequence of the historic formation, its increasing exploitation of a maritime development in front of the city and the improper balance between cruise terminals and related tourist accommodations on the one hand, and endogenous activity on the other that stems from it, etc... Many of these problems are common to other tourist centers: they are produced by the temporary influx of high densities of superficial visitors, concentrated in a limited space and following a pre-established routes. In this sense, the Palma waterfront entails a more generic problem of access, linkage, people distribution and (public) transport. For that reason, it fits remarkably well into an EUROSPAN context.

Because the aim of the project definition was to investigate the value of certain spatial concepts into a given situation, the jury opted for the projects that emblemized the clearest and most comprehensive vision of the whole, while stressing an argument or an attitude that made sense in for the site as such. In this way the three projects that retained the particular attention of the jury are very complementary: they each enter the global problematic through a specific entry, and could thus be combined into a more encompassing view, or if such ambition would be unrealistic, appeal to different sub problematics that would merit to be addressed. The idea of inviting the three mentioned projects for a joint workshop with the municipal services and the political representatives in order to mold a future urbanistic policy for this utterly meaningful site turns out to be highly appropriate.

The three selected projects point to themes and approaches that the jury considers as key for the development of Palma's waterfront. These points might remain unseen when working solely with an infrastructural or programmatic approach. Common to all is that they extend the area of consideration far beyond the actual strip of the waterfront and anchor their concepts in the fabric, flows and interrelations of the hinterland (city) and frontlands (the sea).

The preservation of the "horizon" and the sectional condition. It is necessary to acknowledge that the city of Palma presents itself and is mainly perceived from the sea. Its stunning silhouette including the cathedral is a globally known image, eventually to be preserved from further construction. This could be done by exploiting the particulars of the transversal sections from city skyline to sea. "Non-construction" accommodating needed programmes for both citizens and tourists within the existing sectional conditions of the city, eg. Rooftops could be an adequate strategy. This topic has been revealed by the project GX 884 *Salvemos el horizonte*.

Strengthening the linkage between the waterfront and the city behind. Palma's waterfront should be reconsidered within the context of the street spaces and squares that connect the urban tissue and the sea. Giving depth to the thin strip of the waterfront by means of articulating the links to the urban network may be a way to absorb the pressure on the waterfront and to "urbanize" the seafront at the same time. This issue becomes highly explicit in the project HK 117 *Seambiosis*.

Creating ecological links and between valleys and sea. The waterfront is an intersection of land and sea, of the hinterland's watersheds and the currents of maritime ecologies. By engaging and reinforcing the ecological links of the landscape structure of the valleys with the bay's waters the lower lying waterfront may be contextualized and redesigned. On the level of the agglomerated city the creation of a vegetal grid may give meaning to the project area by making it part of a structure on a higher scale level. The topic has been raised



European ES

by many contributions including the preselected SY101 project, and has been carried furthest by XY473 *Grace let's go swimming*.

WINNER. GX884. SALVEMOS EL HORIZONTE. SAVE THE HORIZON

This confident project suggests a section containing serial solutions running perpendicular to the sea, to be applied to the multiple circumstances of the city's coastal strip. It presents "non-construction" as an interesting operating method. It tackles the issue of the interface between the city and water throughout this area with five major cuts. Each of these cuts includes seven repeatable solutions that are adapted to the traffic requirements, the topography, the various types of flow and the landscape.

The proposal is based on a system, but it also evidences a sensitive commitment to the specific location, and its general approach thus transcends the strict application of the established regulations. The result is a project with linear strips that graduate the relationship between the city and the sea. Promenades, the tram line, lines with soft mobility, green belts, etc. are distributed naturally across the site.

The project still requires a more precise focus on aspects of urban metabolism such as its real impact on the traffic, the maintenance of green areas, compatibility between modes of profitable occupation of public land, etc.

SPECIAL MENTION. HK117 SEAMBIOSIS

To recover the symbiosis that existed between Palma and the sea, disrupted by the dynamics of mobility imposed by road traffic, the proposal strengthens a city to be lived on foot, thus encouraging the connections from the inner city to the seafront promenade through the recycling of the pre-existing urban structure and the use of minimum resources that takes account of the current economic context.

This is a strategy in which the exploitation of the urban planning of torrents of built-up areas as a track of the natural path towards the sea is worth to highlight, thus encouraging their green spaces and the pre-existing spontaneous vegetation as an environmental and landscaping resource. Moreover, the restructuring of the road system creates an intensity gradient of road traffic which is sensitive to the functional and formal peculiarities of each section. A tram line is incorporated, whose stops, strategically placed in the intersection of the renovated urban connectors and the seafront promenade, act as catalysts for activity.

SPECIAL MENTION. XY473 GRACE LET'S GO SWIMMING

The project aims at restoring Palma's waterfront and its various ecosystems such as dunes, rivers and subsea grasslands in the bay at a pre-mass tourism stage. The proposed means are to un-build both drains and the impervious surfaces of streets, pavements and breakwaters, to introduce ecosystem services for cleaning runoff water and to reuse the demolished material for upgrading underserved areas with public facilities.

It is an interesting contribution in regards of how ecology is used to strengthen the quality of the waterfront - definitely very attractive to tourists. It offers a richness of thoughts and interventions, but they remain rather singular and hidden by a fussy representation, that suppresses site specificity.



European ES

PRESELECTED PROJECTS

PQ090. A BUEN PUERTO

A buen puerto proposes a radical debate about the city-sea connection by means of the construction of a system of crossings, platforms and jetties raised above the current level of the promenade. These initiatives, in the manner of superimposed 'new piers', are articulated along the Promenade, but they maintain the independence of each part, making it feasible to build one of them to test the proposal. This overlapping strategy contrasts with another 'infiltration' strategy in the harbour zone, the central point of the bay, where the project idealises compatibilised smaller-scale harbour uses, cruise liners and leisure zones.

We can see that underlying these hypothesis of structures on stilts there is a search by this project for alternatives to the current privatized boat and yacht mooring use of a highly sensitive urban element -the interface between the city and the harbour- a common issue along the Mediterranean coast.

SY101. MIRADA A PONIENTE

The main value of this project lies in its convincing method of strengthening bio-diversity of the scale level of Palma's encompassing territory. By stressing the ecologic potential of the natural corridors created by the many torrents in the hilly topography, as well as certain road connections, the authors arrive at a sophisticated bio-network, a vegetal structure that offers the framework in which the waterfront can duly take a place. Even if its lower-lying quay and dune lands originally belonged to the sea, and historically never appeared as the belt of trees and vegetation the authors of the project want to articulate; the concept of integrating the longitudinal waterfront area into a larger landscape of continuities and the formation of an ecological urban structure, makes a lot of sense.

On a lower scale level, this general idea is made more specific by illustrating its incidence on a number of strategic points of rupture and transition. In the rather continuous landscape created by the repetitious infrastructural organization (tramway tracks, dedicated bus route, reduced traffic route made possible by the proposed ring road, bicycle and pathways for the promenade), these hinges define particular conditions that argue, according to the authors, for resolving the transversal section in particular ways.

The jury is definitely enthusiastic for the discovery of a framework on the higher scale level that this project puts forward. It admires the great sense of continuity that the project exhales. The jury is more skeptical however with regard to certain of the proposed transversal sections. Some of them are considered unnecessarily frivolous, costly and therefore unrealistic. The intention of seeking for differentiation of the seaboard's transversal organization by attaching it to local circumstances remains valid however, and could certainly be more closely investigated by the authors of this project if they were given more time for detailed analysis.



European ES



European ES

EL JURADO

Mr. Marcel Smets	
D. Javier Martín Ramiro	
Mrs. Sabine Müller	
D. Fernando Porras	
D. José Miguel Roldán	
D ^a Juana Sánchez Gómez	
D. José Juan Barba	

LA SECRETARIA DEL JURADO

Carmen Imbernón