

Informe per als concursos d'arquitectura amb intervenció de jurat

¿Cómo garantizar un crecimiento compacto desde un único núcleo principal sin conformar un tejido edificado de gran profundidad en el corredor costero?

La propuesta que planteamos consiste en dar una continuidad funcional a través de una discontinuidad formal. Es decir, construir una secuencia espacial de llenos y vacíos articulada desde un doble eje de transporte público. Una ciudad continua, a lo largo de los más de 8km de trazado de la nueva vía parque, con una serie de acentos o espacios de concentración de la actividad turístico-residencial espaciados 1,5km uno del otro, entorno a los cuales se consolida un conjunto de espacios turísticos interconectados entre sí.

¿Cómo ordenar un desarrollo turístico de grandes dimensiones en un espacio semidesértico rodeado de espacios naturales y flanqueado por dos ríos de gran interés natural y paisajístico, en un contexto de pequeños asentamientos? Reinterpretando el paisaje a partir de una propuesta que reconstruya el contraste entre los espacios semidesérticos del interior del Llano y los espacios de huerta y cítricos de las ramblas fluviales que delimitan el Llano, estableciendo un sistema de nuevos corredores entre las vegas de los ríos y las praderas semidesérticas.

¿Cómo construir un centro turístico que dé sentido a una estación funcional de AVE, sin generar un espacio masificado, un aglomerado turístico, ni un conjunto de espacios cerrados, periféricos, dispersos en el territorio? ¿Cómo aprovechar la oportunidad de un acceso externo en AVE, cómodo y próximo, minimizando la movilidad en vehículo privado? Generando la masa crítica que haga viable una frecuencia de trenes suficiente como para asociar el nuevo crecimiento turístico a este medio de transporte y disponiendo de una red de transporte público y concertado complementaria con la que minimizar el impacto del transporte privado en automóvil y la red viaria asociada a éste. La no masificación, una de las ideas-fuerza principales de nuestra propuesta, se logra concentrando los usos turísticos y de servicios en una serie de nodos, los cuales sirven o están en relación con sectores residenciales de baja densidad y a la vez compactos, plenamente integrados en el medio, tanto en el uso de materiales y cromatismo como en los aspectos de jardinería, aprovechamiento del agua y de energía.

¿Cómo organizar la movilidad interna para responder simultáneamente a espacios de gran accesibilidad e intensa actividad, propios del ocio y el recreo, y espacios de descanso, de disfrute de la tranquilidad de una zona semidesértica, de intercambio con el medio? Estableciendo un doble sistema de movilidad diferenciado e interconectado. Delimitando un conjunto de "áreas ambientales" segregadas respecto a la red viaria básica, donde el medio de transporte de tracción eléctrica o muscular permita una integración con el medio y construya una red secundaria independiente con la obligación a un cambio modal en los puntos de contacto entre una red y la otra.

¿A partir de qué referentes definir un nuevo modelo turístico alternativo, de alto valor ambiental, vinculado a las actividades turísticas desarrolladas en la franja costera (puerto deportivo), a la ubicación de una moderna estación de ferrocarril, a la proximidad de amplios espacios deportivos y a un paisaje semidesértico lleno de contrastes? ¿Qué imagen turística ofrecer? ¿Qué espacio, o ciudad turística construir? Una ciudad territorio configurada a través de 1001 oasis en el desierto. limitando la naturaleza del levante árido, escaso en vegetación y con una elevada uniformidad aparente, sólo rota por los cabezos y pequeñas colinas y por las vaguadas profundas donde reina el fresco, se plantea en nuestro caso la necesidad de rehuir un esquema de urbanización convencional, tanto disperso como compacto, por su carácter disruptivo con el entorno enjuto, abierto y expuesto del territorio. La alternativa que se plantea es la ciudad-territorio, inspirada en modelos como Matmata (Túnez) o tantas otras aldeas norteafricanas y del próximo oriente, que funcionan como un todo sistémico, con los materiales y colores cálidos y austeros como el propio territorio, con azoteas planas y continuas sin salientes que rompan con la armonía de un sky-line casi mineral y bien integrado con el paisaje. Sobre los hitos y nodos se dispone la "arquitectura emergente", los contenedores de actividades intensivas, los espacios del intercambio, de la movilidad y la mirada colectiva. En contraposición, en los espacios intersticiales se extienden los inmensos tapices de "arquitectura semi-enterrada" organizada entorno a una multitud de acogedores patios diferenciados conectados por estrechos y tranquilos pasajes en forma alveolar. La imagen turística que se pretende lograr conjuga el intimismo y la tranquilidad con un elevado confort y calidad ambiental, mediante la segregación muy acusada entre los usos residenciales, situados en la ciudad semi-enterrada y los comerciales o equipamientos que se concentran en los nodos.

Una doble mirada, al lugar y al programa: 1. Una mirada sistémica centrada en una nueva accesibilidad, en el trazado de dos vías estructurantes, aprovechando trazados preexistentes y la topografía favorable, restringiendo los ámbitos de circulación privada a unos pocos ejes y fomentando el transporte público, incluyendo un tranvía ligero de superficie y restringiendo a medios de transporte sostenibles el resto de la red interna de accesibilidad. 2. Una mirada estratégica de futuro que entiende la transformación del Llano Central como una oportunidad de renovación, de generar un nuevo producto turístico coherente con el entorno y consigo mismo, de establecer unas pautas a consolidar en el tiempo, que entienda el proyecto urbano como un proyecto abierto en el que sea posible incorporar soluciones a futuras solicitudes. La mirada estratégica busca una "visión" unitaria, un proyecto de

<p>ciudad-territorio claro, cuidadoso con las diferencias y particularidades de los diferentes espacios turísticos a integrar. La mirada sistémica establece unos escenarios marcados por el tiempo y la capacidad de las infraestructuras en darles servicio.</p>
<p>Adjunto memoria y láminas</p>

Dades sobre el concurs

Nom del concurs / Objecte	<p>1ª fase: ESTUDIO DE IDEAS Y PROPUESTAS PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁMBITO CENTRAL DEL POTLA. 2ª fase: POI Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL LLANO CENTRAL, POTLA.</p>
Organisme que convoca el concurs	<p>Consejería de vivienda y ordenación del territorio. Junta de Andalucía</p>
Caràcter del concurs	<p>D'idees</p>
Tipus de procediment	<p>1ª fase: Restringit (per invitació) 2ª fase: Obert</p>
Composició del jurat	<p>Nacional</p>
Naturalesa del jurat	<p>Intern a l'organisme convocant</p>
Crida	<p>Nacional</p>
Resultat del concurs	<p>Guanyador / 1er Premi</p>
Data de resolució del concurs	<p>BOJA 211 de 28/10/ 2010</p>

Dades sobre el projecte

Nom del projecte presentat / Lema	<p>ESTUDIO DE IDEAS Y PROPUESTAS PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁMBITO CENTRAL DEL POTLA.</p>
Autor/Autors UPC	<p>Joaquín Sabaté Julián Galindo</p>
Altres autors	