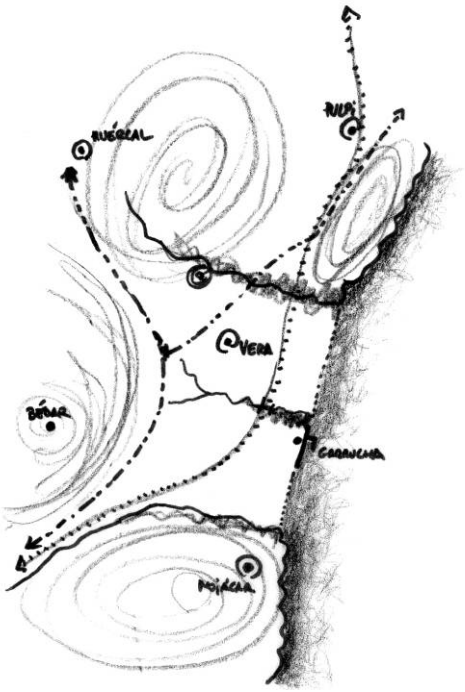
ESTUDIO DE IDEAS Y PROPUESTAS PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁMBITO LLANO CENTRAL DEL POI DEL LEVANTE ALMERIENSE (TM: ANTAS, VERA, GARRUCHA, MOAJÁCAR, TURRE, LOS GALLARDOS Y BÉDAR.

MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DESCRIPTIVA DE LA ORDENACIÓN Y DE LA PROGRAMACIÓN PARA SU DESARROLLO EN SUCESIVAS ETAPAS.

INTRODUCCIÓN

El Plan de Ordenación Intermunicipal del Levante Almeriense, en adelante POTLA, comprende un ámbito territorial extenso (6.200ha), repartido entre siete municipios de pequeña a mediana entidad, situado estratégicamente en relación a las vías de comunicación que acceden al litoral andaluz y también en relación a una previsible estación del AVE a ubicar en esta misma zona. Estos factores confieren al Llano Central objeto del presente estudio un papel clave en la articulación de conexiones y un gran potencial para albergar equipamientos y servicios de carácter territorial, no sólo al servicio o en relación al Levante Almeriense o a la provincia entera sino, en algunos casos, a una escala aún mayor, que podría comprender todo el Levante sur peninsular.



La conjunción estratégica referida, unida a la gran disponibilidad de suelo, permite superar déficits urbanísticos y resolver demandas y problemáticas que atenazan a muchos municipios costeros e incluso de interior, de un modo integrado y eficiente. Decimos integrado porque el mecanismo de ordenación que arbitra el POTLA se desarrolla mediante la planificación global del territorio, comprendiendo tanto espacios libres como infraestructuras de transporte y urbanización, en sentido amplio (residencial, turístico, equipamientos varios, etc.), con pocas preexistencias que limiten el diseño del proyecto, más allá de las de carácter ambiental. Decimos eficiente porque la escala del proyecto o Plan permite crear importantes sinergias que redundan en una optimización de las infraestructuras de transporte y una reducción de costes asociados a las infraestructuras ambientales (abastecimiento de agua, depuración, energía), a la vez que permite fijar unos varemos de calidad en el diseño y los materiales utilizados en los proyectos de urbanización, tanto de los espacios construidos como de los espacios verdes de carácter local y general, difíciles de lograr en pequeños proyectos aislados o independientes.

La prevención y mitigación de impactos, tanto ambientales como paisajísticos, así como la aplicación de medidas correctoras también se puede garantizar de un modo mucho más fehaciente en un proyecto de escala territorial como el que nos ocupa.

El desarrollo gradual, pautado, de toda la operación y su concreción son, asimismo, claves para asegurar la viabilidad del proyecto, tanto económica como funcionalmente, en distintos escenarios de crecimiento.

El presente Estudio de ideas y propuestas debe proponer un **Modelo de Ocupación** de este territorio y su **Secuencia Temporal** para la ordenación de las demandas de crecimiento urbano vinculadas fundamentalmente a las actividades turísticas (mínimo 1/3 techo turístico, máximo 1/3 techo residencial) y de servicio de los municipios afectados, asociados a la franja turística costera, con una visión estratégica y territorial de escala superior al ámbito estricto de ordenación y a la de los municipios limítrofes.

Las condiciones o premisas para el desarrollo de la propuesta implican:

1. El estableciendo de la protección de zonas de valor natural, cultural y paisajístico (mínimo 50% sobre el total del ámbito)
2. El diseño de los corredores o enlaces con las áreas de protección del entorno próximo.
3. La consideración limitativa de los espacios con riesgo de inundación.
4. La definición de una malla viaria de carácter urbano que garantice las necesidad de movilidad manteniendo unas condiciones de elevada calidad ambiental.
5. La articulación de la accesibilidad externa con la movilidad interna.
6. La integración del trazado del AVE y la estación asociada al mismo.
7. Evitar la conformación de un tejido edificado de gran profundidad en el corredor costero.
8. Garantizar un crecimiento compacto desde un núcleo principal. **Llano Central: Nuevo centro funcional con carácter único.**

CONTEXTO

El Llano Central tiene una clara configuración geomorfológica, con suelos semidesérticos suavemente ondulados por la influencia orogénica y, más localmente, por la naturaleza yesífera del substrato. La elevada aridez climática y las condiciones del substrato determinan un bajo recubrimiento vegetal, de predominio arbustivo, con abundancia de especies botánicas e invertebrados de afinidad íbero-magrebina o norte africana, en las zonas más periféricas no transformadas por la agricultura. El ámbito se encuentra delimitado por el curso de dos ríos a norte (río Antas) y sur (río de Aguas), separados uno5km, la línea de costa al este, ocupada en gran parte por un crecimiento urbano paralelo a la franja costera, las estribaciones montañosas de la Sierra de Bédar o de la Atalaya al oeste, a unos 10km. del mar; y un conjunto de pequeñas colinas y accidentes topográficos en la dorsal central, perpendicular a la costa..

El Llano se encuentra atravesado por tres vías pecuarias paralelas a la costa y distanciadas entre sí unos 2km. pautando un ritmo de franjas perpendiculares a los cursos fluviales. Por el extremo oeste del Llano, donde se inicia una topografía más accidentada, transcurre la AP-7 de norte a sur, con un trazado que recorre la antigua N-340 y que entre Vera y los Gallardos describe un bucle que facilita la comunicación con la franja litoral, tanto por la reducida distancia al mar como, especialmente, por el relieve suavemente alomado de las pequeñas colinas y valles que jalonan este espacio.

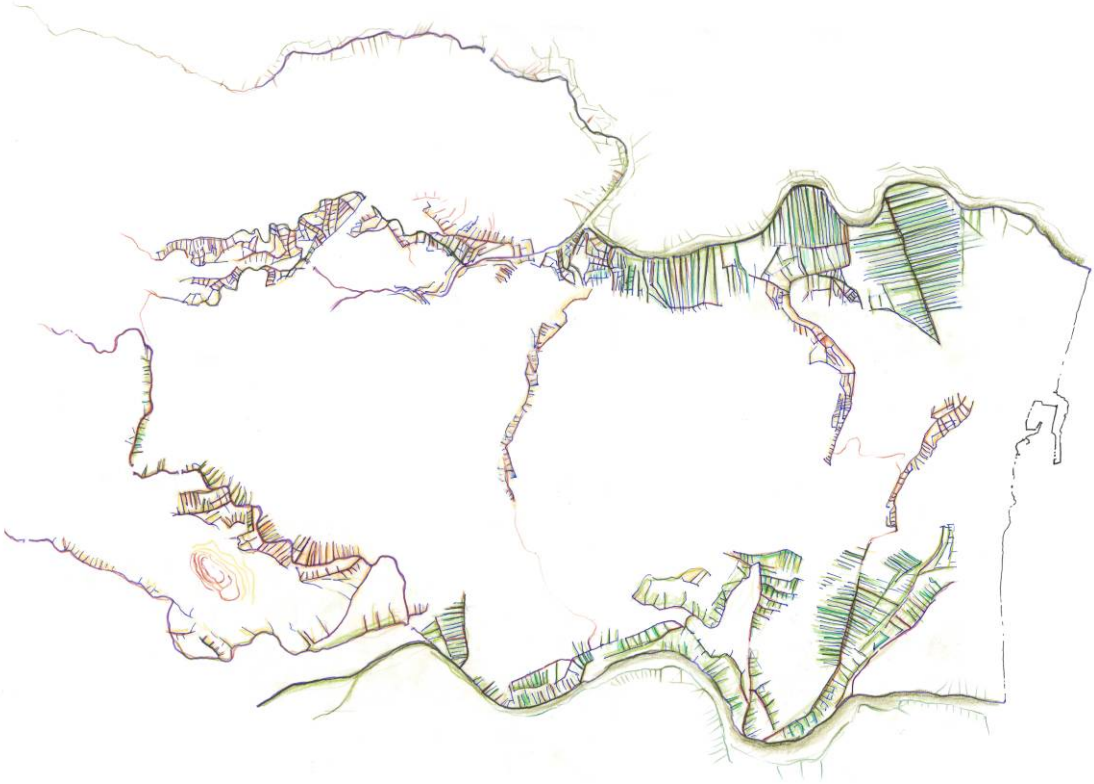
En la actualidad el Llano Central está rodeado por un sistema policéntrico de asentamientos de pequeño a mediano tamaño, estructurados a lo largo de ejes históricos N-340 y AP-7 en el interior y AL-7107 y la nueva AP-7 en la costa. El poblamiento, local y extranjero, se caracteriza por su carácter de residente o permanente en el interior y población estacional en la costa.

En un contexto más amplio, el Llano Central se configura como un espacio de oportunidad estratégicamente dispuesto, a las puertas de la comunidad andaluza, puesto que entre el límite provincial norte y la zona de Carboneras, el relieve de las sierras de Almagrera y Cabrera determinan una casi inexistente o abrupta franja litoral y unas zonas de llanura ya sea estrechas o aisladas de la costa. Por otro lado, el valor de conservación de los espacios naturales de Almería es asaz elevado, y la zona del Llano Central es, sin duda, la zona costera de mayor entidad no sometida a algún régimen de protección, de modo que las condiciones del lugar son claramente irrepetibles en todo el litoral almeriense, exceptuando la zona de La Mojonera y El Ejido, con importantes valores de producción agrícola.

El Llano Central goza, por tanto, de una ubicación privilegiada también en relación a su proximidad a esta gran cantidad y categorías de espacios naturales, con características muy diversas (desde el karst yesífero en Sorbas hasta las zonas húmedas en las desembocaduras y tramos fluviales del río de Aguas y Antas, pasando por las dunas, humedales y cerros volcánicos del Cabo de Gata) confieren a este ámbito asimismo de una ubicación privilegiada.

Las condiciones favorables del relieve han propiciado la aparición de varios campos de golf, en las proximidades e incluso colindantes con el Llano Central, actividad de un gran atractivo para un segmento turístico relevante por su poder adquisitivo y que confiere al ámbito del POTLA de un atractivo adicional desde este punto de vista.

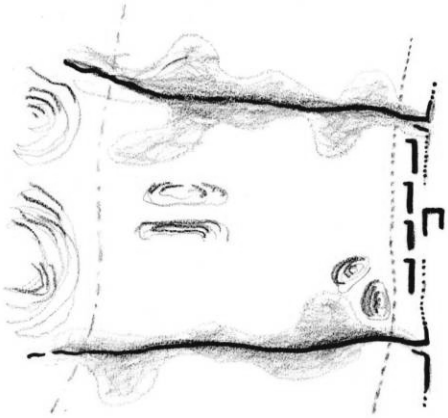
Por otro lado, la proximidad del puerto de Garrucha y de las numerosas playas que se extienden entre Vera y Mojácar suponen otro importante foco de atracción y de actividades de ocio y recreo relacionadas con el medio marino.

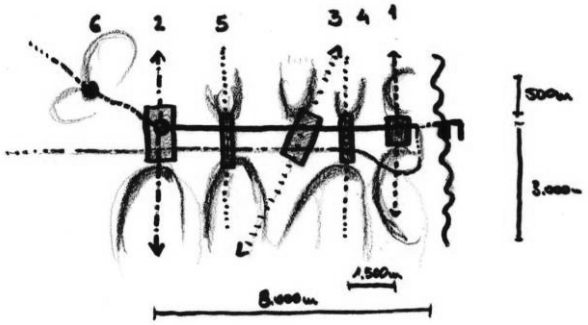


ESTRATEGIA

“Establecer la continuidad de las diferencias valorando sus tamaños, moverse en la simultaneidad de las escalas (el kilómetro y el centímetro vistos a la vez), apreciar las intersecciones como puntos vitales y las longitudes como atributos adjetivos son prácticas imprescindibles del proyecto urbano.”

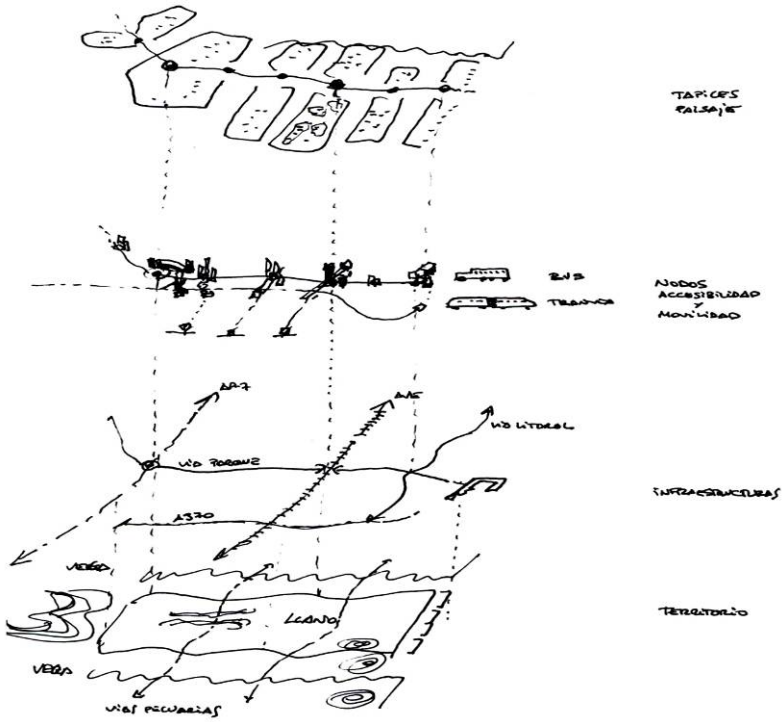
Manuel de Solà-Morales. De cosas urbanas G.G. 2008





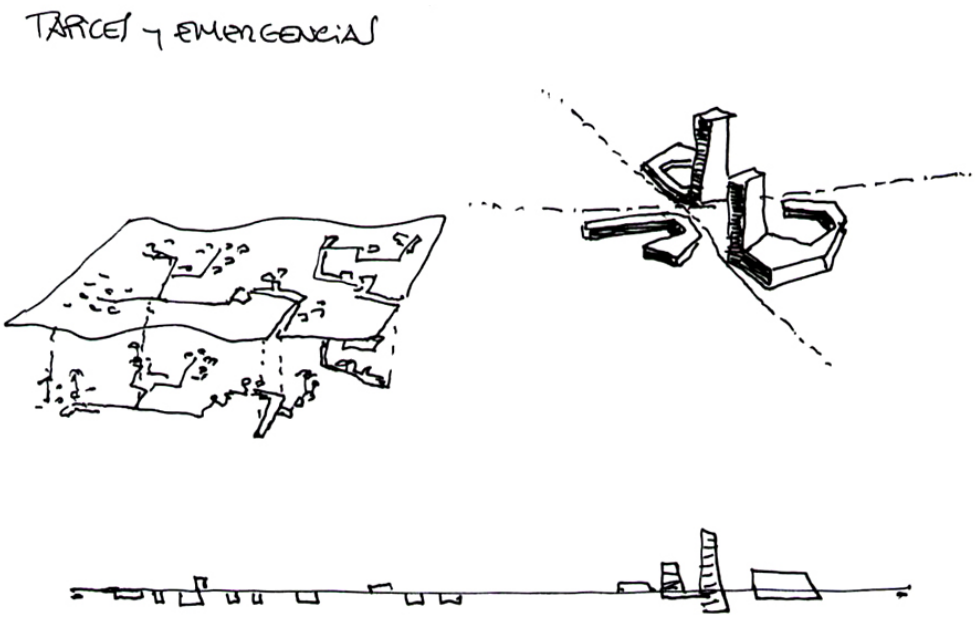
¿Cómo garantizar un crecimiento compacto desde un único núcleo principal sin conformar un tejido edificado de gran profundidad en el corredor costero?

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.



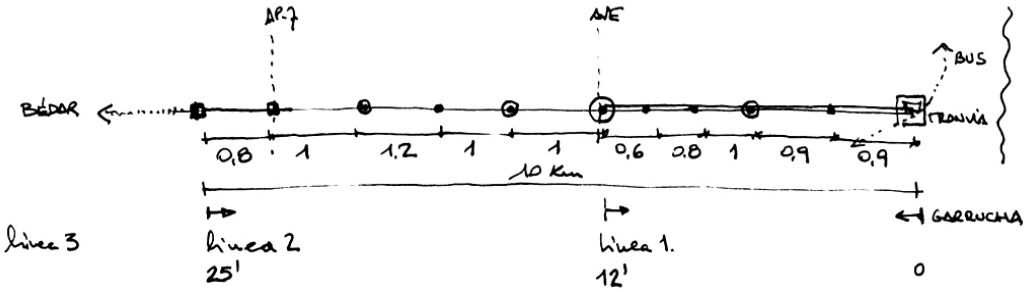
¿Cómo ordenar un desarrollo turístico de grandes dimensiones en un espacio semidesértico rodeado de espacios naturales y flanqueado por dos ríos de gran interés natural y paisajístico, en un contexto de pequeños asentamientos?

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.



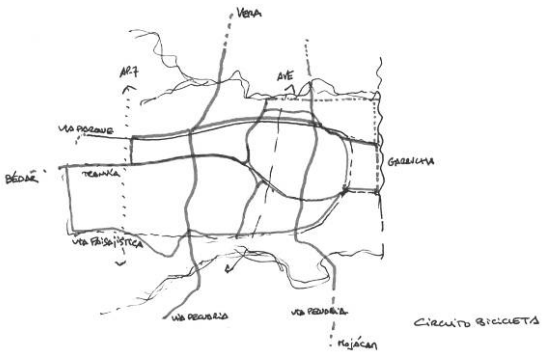
¿Cómo construir un centro turístico que dé sentido a una estación funcional de AVE, sin generar un espacio masificado, un aglomerado turístico, ni un conjunto de espacios cerrados, periféricos, dispersos en el territorio?
¿Cómo aprovechar la oportunidad de un acceso externo en AVE, cómodo y próximo, 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.



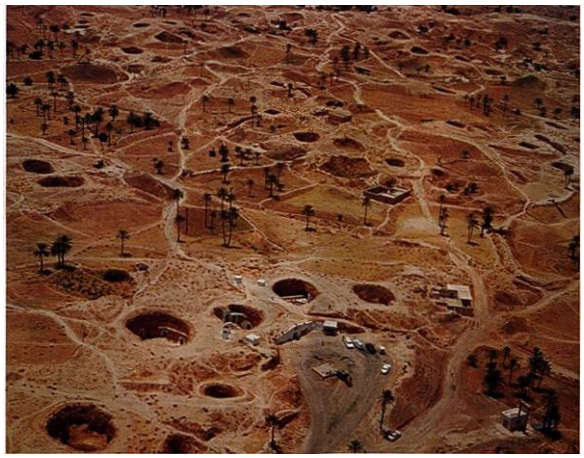
¿Cómo organizar la movilidad interna para responder simultáneamente a espacios de gran accesibilidad e intensa actividad, propios del ocio y el recreo, y espacios de descanso, de disfrute de la tranquilidad de una zona semidesértica, de intercambio con el medio?

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.

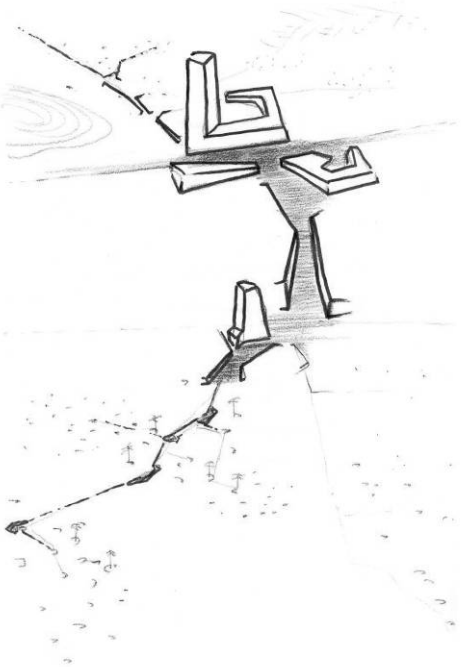


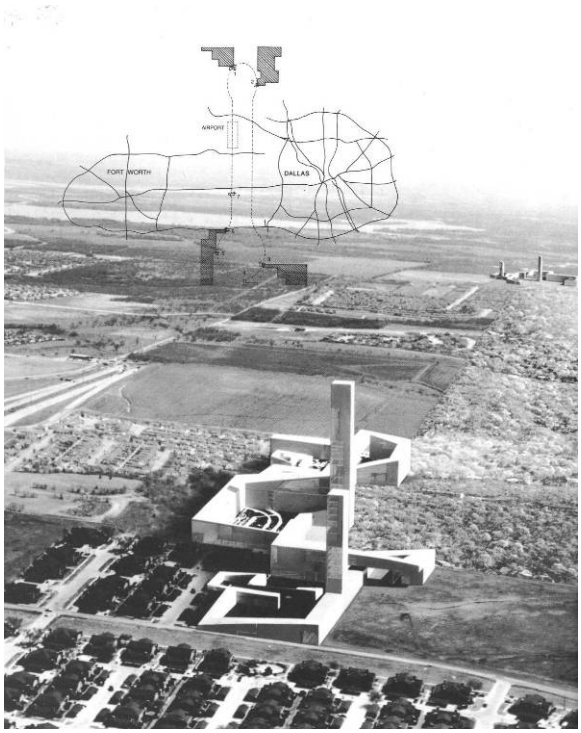
Una doble mirada, al lugar y al programa:

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 entiende el proyecto urbano como un proyecto abierto en el que sea posible incorporar soluciones a futuras solicitaciones.

La mirada estratégica busca una “visión” unitaria, un proyecto de 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.





MODELO DE OCUPACIÓN

Hacia una ciudad-territorio, turístico-residencial.

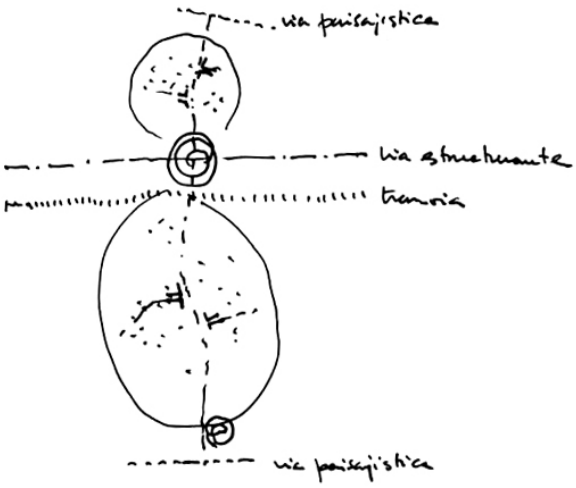
La propuesta se articula desde un doble eje de conexión de la AP-7 al puerto de Garrucha.
El trazado de una nueva vía de acceso al puerto deportivo desde la autopista y la recuperación del trazado del antiguo ferrocarril, entre Garrucha y Bédar, como nuevo eje de transporte público generan una franja de alta accesibilidad de unos 8km, que se consolida y refuerza con la ubicación de la estación del tren de alta velocidad. Las intersecciones de este doble eje con algunas de las antiguas vías pecuarias, la estación del AVE y el nuevo trazado de la vía litoral genera cinco puntos de intersección o centralidades en las que se concentra la actividad de la nueva ciudad turístico-residencial. Dichas intersecciones quedan distanciadas entre 1,5 y 3km y definen una secuencia de espacios de centralidad que se prolonga al oeste de la autopista con un sexto nodo de actividades.

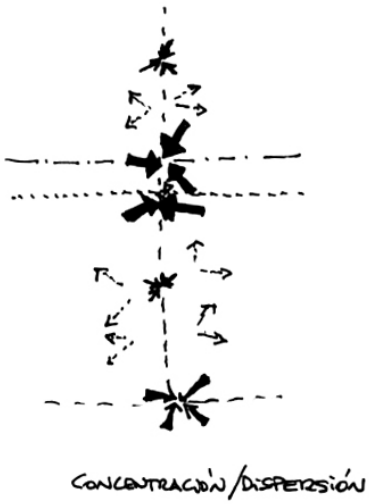
A partir de estos puntos de centralidad se extienden hacia el norte, en un tramo de unos 500m. y hacia el sur, a lo largo de unos 3km, toda una serie de sectores de desarrollo turístico de baja densidad aglutinados entorno a las seis “cabezas”, construyendo los seis distritos de la nueva ciudad-territorio. Estos distritos, en fuerte contraste con los nodos, se extienden sobre el territorio, organizados entorno a una multitud de acogedores patios conectados por estrechos y tranquilos paisajes en forma alveolar.

La peculiaridad de los sectores de desarrollo turístico de baja densidad es su carácter continuo, entre sí y sobre el territorio, como una capa que cubre el sustrato sin violentarlo, como un tejido que conforma una unidad coherente, en la que no se distinguen individualidades, ni edificios, ni patios, ni grandes ejes y que al mismo tiempo es autosostenible. Este efecto se consigue mediante, entre otros, los siguientes mecanismos:

- la limitación a un uso peatonal o ciclista las calles interiores de acceso a las viviendas y alojamientos turísticos, forzosamente estrechas y semi-enterradas;
- un diseño arquitectónico que prime la horizontalidad y las cubiertas planas con cubierta vegetal, regulando estrictamente los volúmenes y usos de las azoteas;
- la utilización de materiales, cromatismo y una tipología de construcción baja, de una o dos planas, la inferior semi-enterrada, accesible tanto desde las callejuelas peatonales como desde las cubiertas, las cuales están diseñadas también para la captación de agua de lluvia;
- una permeabilidad e integración visual, paisajística y ecológica, mediante los mecanismos ya citados y la implantación de vegetación propia de zonas semidesérticas en las azoteas, que dé continuidad al paisaje construido de baja densidad y permita la dispersión de la vegetación, la pequeña fauna invertebrada, reptiles y aves;
- una integración de elementos que confieren una alta sostenibilidad ambiental, además de los ya citados y de carácter pasivo (materiales, construcción semi-enterrada, pequeños patios sombreados de ventilación, etc.), como la instalación de placas solares térmicas, la instalación de plantas de trigeneración para producir frío y calor a partir de la combustión de gas centralizada (*District heating and cooling*) con una elevada eficiencia energética, la captación de agua en las azoteas y su conducción hacia depósitos para su ulterior uso en las viviendas, la reutilización de las aguas grises para los inodoros mediante una red segregada que dirige los efluentes hacia pequeños centros de tratamiento compactos, a escala de distrito o menor, con biodiscos, etc.

El contraste entre la arquitectura intensa “emergente” de los espacios nodales y la arquitectura extensa “semienterrada” de los espacios intersticiales genera una ciudad físicamente discontinua articulada desde 6 áreas de centralidad y un doble eje de movilidad complementado por la transformación de algunas vías pecuarias que proporciona una continuidad funcional. Con esta escasa estructura de movilidad básica se pretende generar amplias “áreas ambientales” que permitan itinerarios intermedios con medios sostenibles (coche eléctrico, bicicleta,…).

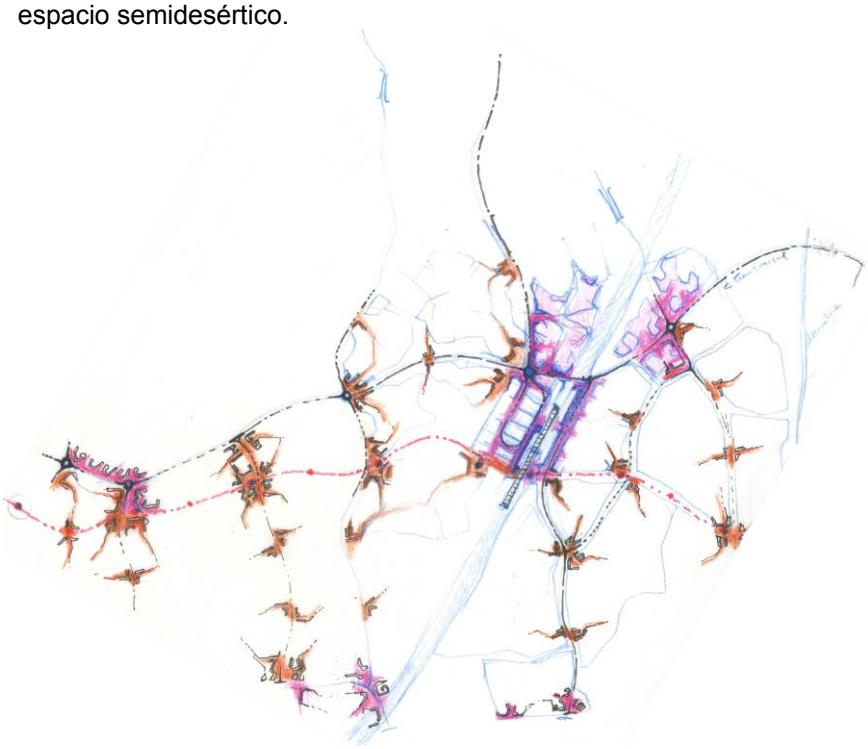


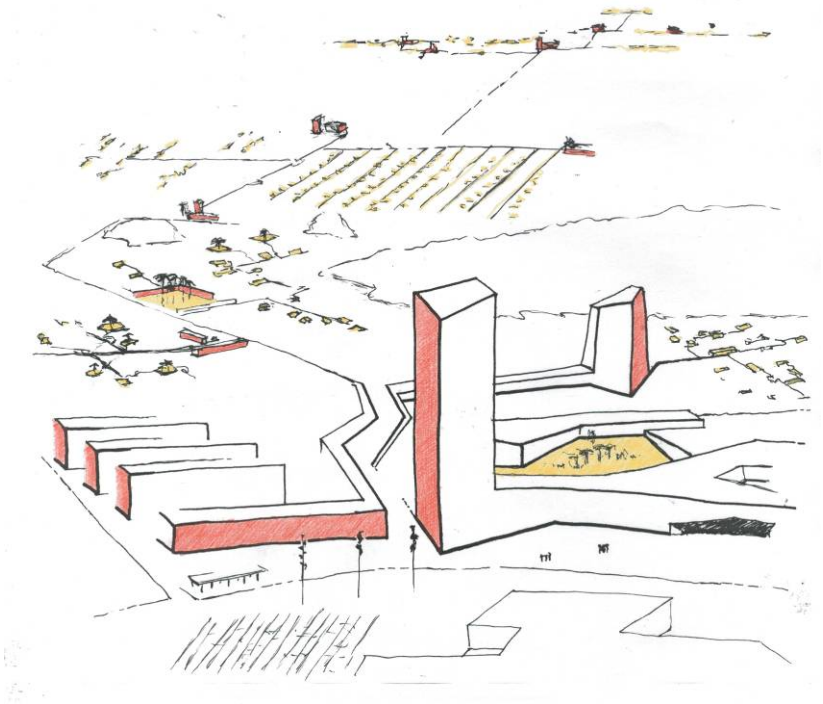


De esta forma se consigue un doble objetivo:

1. Concentrar la movilidad y la actividad turístico-recreativa entorno al doble eje de transporte público y sus intersecciones viarias. Minimizando las zonas de generación de tránsito, ruido y que, en definitiva, rompen con la tónica general de apacibilidad y alta calidad ambiental del espacio turístico y residencial.

2. Extender la residencia turística horizontalmente y sin dispersarla, creando unos sectores coherentes e integrados, en diversas reinterpretaciones paisajísticas del espacio semidesértico.





Un sistema de áreas libres rico y diverso

La propuesta que planteamos comprende la reserva de alrededor del 60% del ámbito como zonas verdes, cuyo diseño general tiene muy en cuenta la conectividad ecológica y paisajística entre el litoral y el interior protegido; el respeto a las formas de relieve más prominentes y menos idóneas cara a su transformación; la preservación de los cauces y zonas de influencia, tanto por su valor ecológico y paisajístico como por el riesgo asociado de inundabilidad, y el aprovechamiento de las irregularidades y continuidades del territorio para trazar vías de conexión o conectividad transversal, que pongan en relación las cuencas del río de Aguas con el río Antas.

Así, se protegen los cauces fluviales y zonas de influencia del río Antas, río de Aguas y pequeñas ramblas o cauces afluentes de las anteriores, por su valor intrínseco y asociado a la conectividad ecológica y paisajística. Al oeste, la orografía de la sierra de Cabrera determina el límite del crecimiento urbano al otro lado de la autopista. Finalmente, las dos cuencas fluviales se conectan en dos puntos, aprovechando las irregularidades del terreno.

Además de los aspectos ligados a la protección y a la prevención del riesgo ambiental, la red de espacios verdes propuesta persigue también un uso respetuoso y compatible del espacio, en base a sus valores ambientales, culturales y paisajísticos, incluidos la agricultura de regadío, mediante la creación de parques, itinerarios, áreas recreativas y similares. Entre las actuaciones propuestas más relevantes destacamos:

- La creación de dos parques fluviolitorales asociados al río Aguas y al río Antas, que persigue la protección ambiental y de las actividades agrícolas de regadío tradicionales, así como un uso público compatible con ambas.
- El diseño de varios itinerarios recreativos y a la vez funcionales, coincidiendo, entre otros, con los trazados del antiguo ferrocarril Bédar-Garrucha y con las vía pecuaria de Vega de Almanzora a Vega de Turre.
- La creación de itinerarios paisajísticos, como el que recorre la A-370 y conecta con los miradores de Bédar y Mojácar.
- Conexión con la zona de ocio-recreativa intensiva de Mojácar, a partir del linde con el parque del río de Aguas.

Una movilidad diferenciada, acorde con una jerarquía viaria bien establecida

Una de las claves de la presente propuesta, relacionada directamente con el logro de una alta calidad ambiental en el tejido urbano, radica precisamente en la limitación del transporte privado y de la accesibilidad indiscriminada al espacio turístico-residencial. Con este fin se propone una jerarquía viaria que distingue entre dos vías estructurantes longitudinales (E-O), que enlazan la autopista A-7, la estación del AVE y el puerto de Garrucha, una apta para vehículos privados o a motor y la otra destinada a un tranvía. Ambas vías pasan por la estación del AVE, donde se da el intercambio modal tren-tranvía, tren-bus o tren-bici/vehículo eléctrico, para acceder a los alojamientos turísticos situados fuera de las cabezas de Distrito.

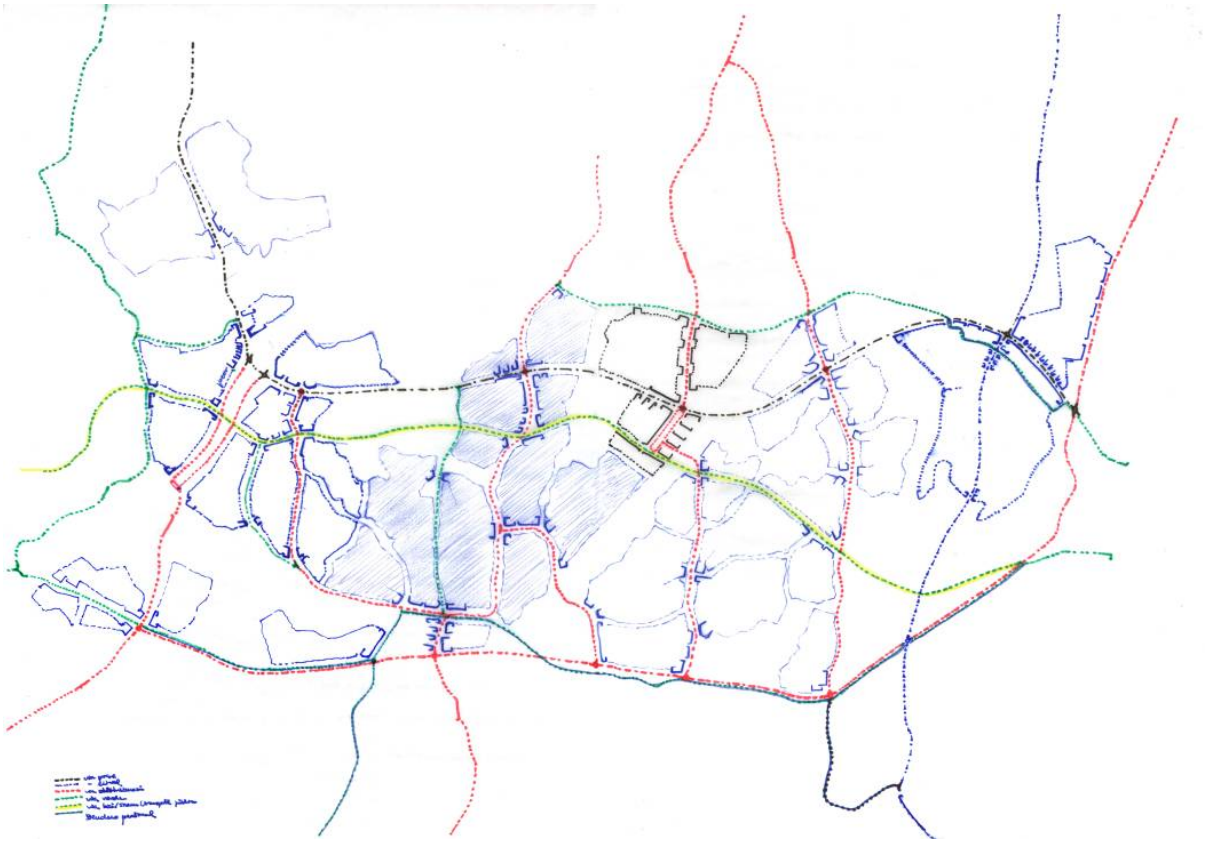
Además de las dos vías referidas, existen dos ejes ortogonales pasantes, uno que es el eje transversal intermedio o “vía litoral”, que desplazamos más hacia el E (mar) para aprovechar la sinergia que crea para articular un sector de suelo urbano de densidad intermedia, pero entregando fuera del límite de los dos parques litorales (o fluvio-litorales) del río Antas y del río de Aguas, pero sin embargo con un tratamiento especialmente cuidadoso en el entorno de las zonas húmedas o inundables, por donde esta vía transcurrirá elevada, hipóstila, a fin de minimizar el eventual impacto sobre las zonas húmedas y la conectividad entre el litoral y el interior.

Por el lado oeste tenemos el trazado pasante de la autopista (E-15), que no obstante tiene una salida a la altura de La Perulaca (tm: Los Gallardos) que constituye una puerta de entrada fundamental, por el interior de El Llano Central, con transporte privado o motorizado.

Finalmente, el trazado del AVE atraviesa oblicuamente el ámbito, constituyendo la principal opción de transporte público de acceso desde el exterior del ámbito.

Fuera del viario referido, ya en el interior de los Distritos, la movilidad se estructura siguiendo un callejero “orgánico” plenamente integrado al relieve del terreno, y que distingue entre unos ejes secundarios, aptos para modos de transporte sostenible, incluidos vehículos eléctricos, y una malla capilar de callejuelas, que por su grado de concreción no se plasman en los planos de esta Propuesta. En éstas, sólo está permitido el tránsito a pie o bien en bicicleta u otras modalidades de transporte sostenible y de pequeñas dimensiones y con velocidades inferiores a 20km/h.

La característica orientativa del viario estructurante es su anchura, mínima de 40m, que incluye 2+2 carriles para la circulación rodada, un carril segregado por sentido para el transporte público y sendos carriles-bici (2 por sentido), separados del viario principal, además de aceras arboladas con un mínimo de 6m para el paso exclusivo de peatones. Este viario está previsto que se ensanche, en zonas más alejadas de los nodos o con menor actividad comercial y de intercambio, llegando hasta el centenar o más de metros entre los frentes construidos.



LOS 6 DISTRITOS

La propuesta contempla la realización de seis distritos de identidad diferenciada pero complementaria. Cada uno de ellos está constituido por distintos sectores con intensidades y alturas edificatorias variables en función de la proximidad a los nodos de infraestructura.
En los nodos principales se sitúan las cabezas de los distritos donde se disponen las actividades "motor". En las intersecciones secundarias se sitúan las diferentes "puertas" donde se emplazan equipamientos y servicios. Entre los distintos Distritos discurren amplias bandas de espacios especialmente protegidos que los separan y delimitan.

Cada distrito define una "Unidad Básica de Movilidad", es decir, dispone de los diferentes niveles de accesibilidad público-privado. En todos ellos existe uno –o varios– puntos de conexión con el viario estructurante, una vía de distribución, recuperando antiguos trazados de vías pecuarias, y una red interna de movilidad "diferenciada", es decir, donde es necesario realizar un cambio en modalidad de transporte, dado que en esa red interna sólo es posible circular con vehículos eléctricos o bicicleta, definiendo de esta manera "unidades ambientales" que agrupan distintos sectores dentro de los distritos.
La conexión entre los diferentes distritos se produce también en todas las categorías de transporte por lo que se genera una amplia red diferenciada de itinerarios y recorridos.

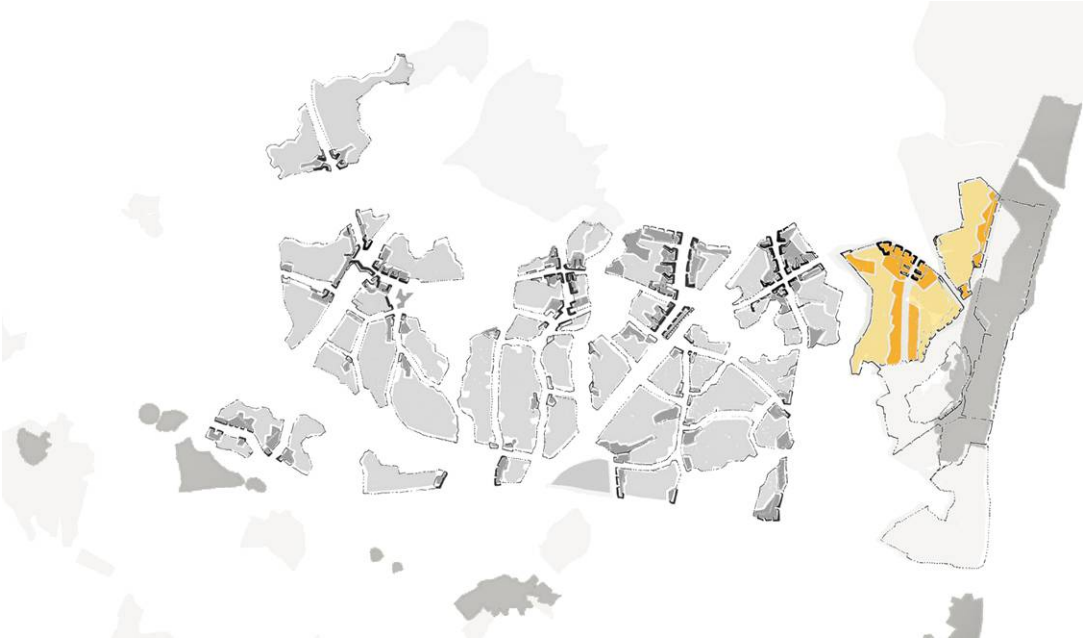
Distrito 1

Características:
▪ Cabeza: Centro Comercial-ocio–recreativo
▪ Estación intermodal bus-tram
▪ Parque lineal equipado
▪ Trazado de la vía litoral
▪ Conexión con trama urbana existente
▪ Integración de los crecimientos urbanos aislados

Este distrito se caracteriza por estar estructurado transversalmente, en relación a los ejes estructurantes principales descritos de transporte público y privado, mediante el "eje transversal intermedio o "vía litoral". Por tratarse del primer distrito a desarrollar, encontrarse en contacto con el núcleo de Garrucha y existir algunas manchas urbanas dispersas, el modelo de

ordenación deberá ser de tipo mixto, integrando dentro del modelo marco de ciudad-territorio semi-enterrado varios sectores de ciudad tradicional.

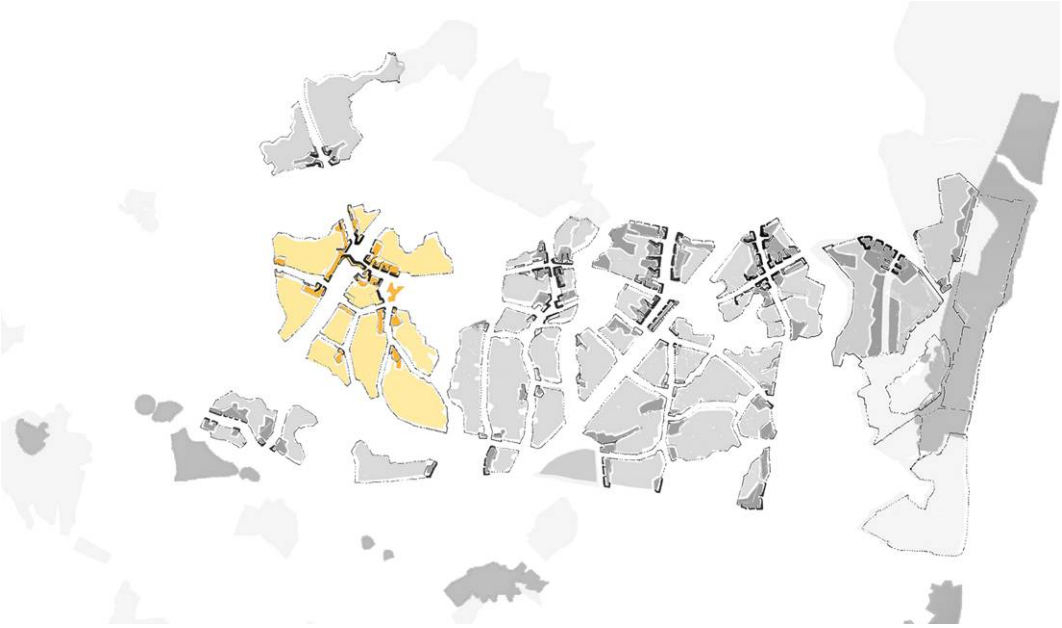
Por su ubicación adyacente a Garrucha, la “cabeza” o zona de mayor actividad urbana del ámbito debe disponer de un centro comercial y de equipamientos de ocio que den servicio a la vez a la ciudad portuaria y al Llano Central. Este distrito dispondrá también de la estación intermodal bus-tram en su extremo SE, adyacente al núcleo de Garrucha y también gozará del privilegio de dos grandes manchas de espacios libres, al N y S, que conectan y prolongan los espacios protegidos de sendos parques litorales del río Antas (N) y del río de Aguas (S)



Distrito 2
Características:
Cabeza: Casino. Centro lúdico-recreativo
Aparcamiento asociado a las estaciones de autobús y tren ligero (tram)

Este distrito es la principal puerta de acceso al Llano Central desde el viario y es la segunda polaridad de la nueva ciudad-territorio proyectada, siendo por sus características completamente distinto y por ende complementario en relación al distrito central (4). Por su ubicación sobre el eje viario principal se prevé un uso intenso relacionado con equipamientos de carácter lúdico-recreativo, restauración, hotelero, multicine, discoteca, casino, etc. vinculado tanto a los habitantes y turistas del Llano Central como a gente de paso o procedente de los municipios y comarcas vecinas. La situación periférica y fácilmente accesible en vehiculo particular hacen de este distrito un lugar especial para el ocio de tipo más intenso, especialmente nocturno, sin causar molestias al conjunto del espacio. En este sentido se prevé un gran espacio de aparcamiento al lado de la autopista.

La buena comunicación con transporte público (tram y autobús) con el resto de distritos hace plenamente operativa la funcionalidad de este nodo en relación con los usuarios internos y externos al ámbito del Llano Central.



Distrito 3

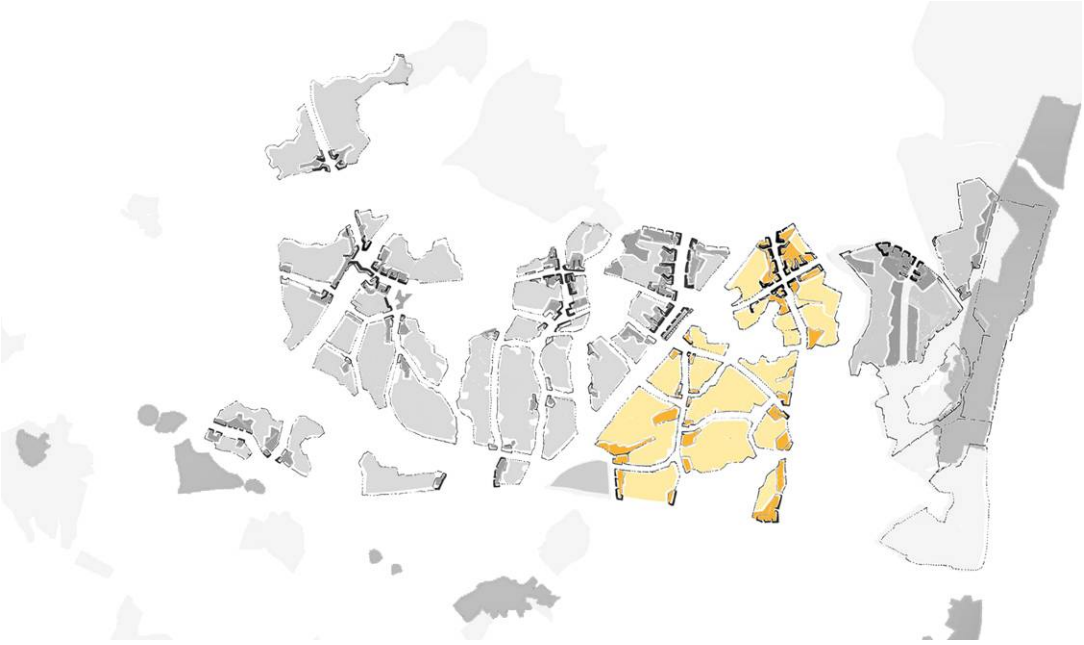
Caracteríticas:
Cabeza: Feria, Centro de Convenciones, Work Trade Center.
Estación AVE, bus-tram
Parque fluvial

Este distrito es, en cierto modo, el corazón o *downtown* de todo el ámbito del Llano Central ya que concentra la estación del AVE, el punto de encuentro entre los dos ejes viarios estructurantes –siendo clave para el cambio modal de transporte–, así como una gran zona de aparcamiento para hacer posible la intermodalidad. Cabe distinguir entre el parking donde dejar los vehículos motorizados para aquellos residentes o turistas que acceden en vehiculo privado o en bus y los vehículos eléctricos, bicicletas y otros modos de transporte no contaminante que se recogen en este punto para moverse dentro de los distritos o zonas residenciales.
El carácter de fuerte centralidad se refuerza con la previsión de ubicar un gran Centro de convenciones, un recinto ferial y un Work Trade Center, pensado para dar soporte e incluso permitir el uso estacional de despachos y espacios de uso compartido para trabajar, especialmente pensando en personas residentes a tiempo parcial en la nueva ciudad del Llano Central.

Distrito 4

Características:
Cabeza: Centro de salud y relajación (SPA). Centro Deportivo de alto rendimiento
Puerta sur: equipamiento sanitario y deportivo

Este distrito se caracteriza por su gran extensión y baja densidad. Al mismo tiempo se reservan grandes superficies de suelo para espacios protegidos, al norte y al sur del Distrito. Las actividades previstas a modo orientativo están relacionadas con la accesibilidad, el nivel de protección y el potencial de uso más intensivo del territorio. Así, en la cabeza norte, colindante con una gran mancha de espacio verde protegido, se prevé la instalación de un centro de salud y relajación (SPA), así como un centro deportivo de alto rendimiento y actividades afines y compatibles con el carácter protegido del espacio aledaño, pensados especialmente para un usuario de perfil turístico.
En el lado sur, sobre el eje de la A-370 está previsto ubicar diversos servicios urbanos de tipo sanitario, polideportivo, etc. vinculado al uso habitual de los residentes de El Llano Central y pueblos vecinos (Mojácar, Turre, Los Gallardos).

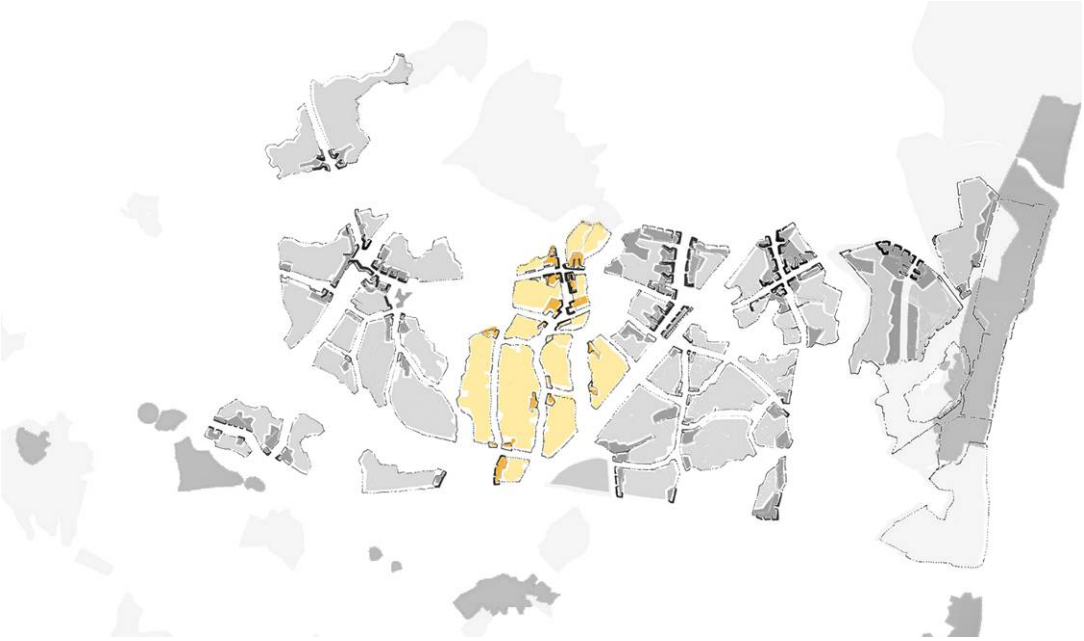


Distrito 5

Características:
Cabeza: Espacio cultural, Museo etnológico (las culturas del mediterráneo), Espacio de investigación y desarrollo.
Puerta sur: equipamiento docente, vivero de empresas

Este distrito apoya sus dos zonas de mayor actividad sobre el eje estructurante principal, al N, y sobre la A-370 al sur. En la cabeza principal se prevé la ubicación de un centro de investigación y desarrollo (Ciudad de Medio Ambiente). Cabe destacar que la propia construcción de la ciudad-territorio del Llano Central se entiende como un proceso dinámico que se ira modelando y perfeccionando en todos sus aspectos (materiales, cubiertas filtrantes y a la vez con vegetación árida en superficie, recogida y tratamiento de aguas de lluvia y reutilización de aguas grises, integración de placas solares en los edificios, sistemas constructivos, recogida y tratamiento de residuos, etc.). Con este fin deben crearse los centros de experimentación o investigación aplicada para la mejora de diseños, materiales y soluciones de tipo constructivo y ambiental para poder aplicar y a partir de los cuales impartir conocimiento.

En el lado sur, más bien conectado con los núcleos vecinos (Gallardos, Turre, Garrucha), se prevé un equipamiento docente del estilo de escuela de oficios o de ciclos formativos, así como una escuela taller y un posible vivero de empresas para ayudar a los proyectos de jóvenes emprendedores. La voluntad de desarrollar conocimiento y soluciones técnicas a partir principalmente del potencial humano del Levante almeriense y zonas vecinas implica dotar de centros de aprendizaje-acción especialmente dinámicos y con una vertiente eminentemente práctica, que ha de proporcionar una parte relevante de la mano de obra para la ejecución y mantenimiento de las construcciones e infraestructuras ambientales a desarrollar.

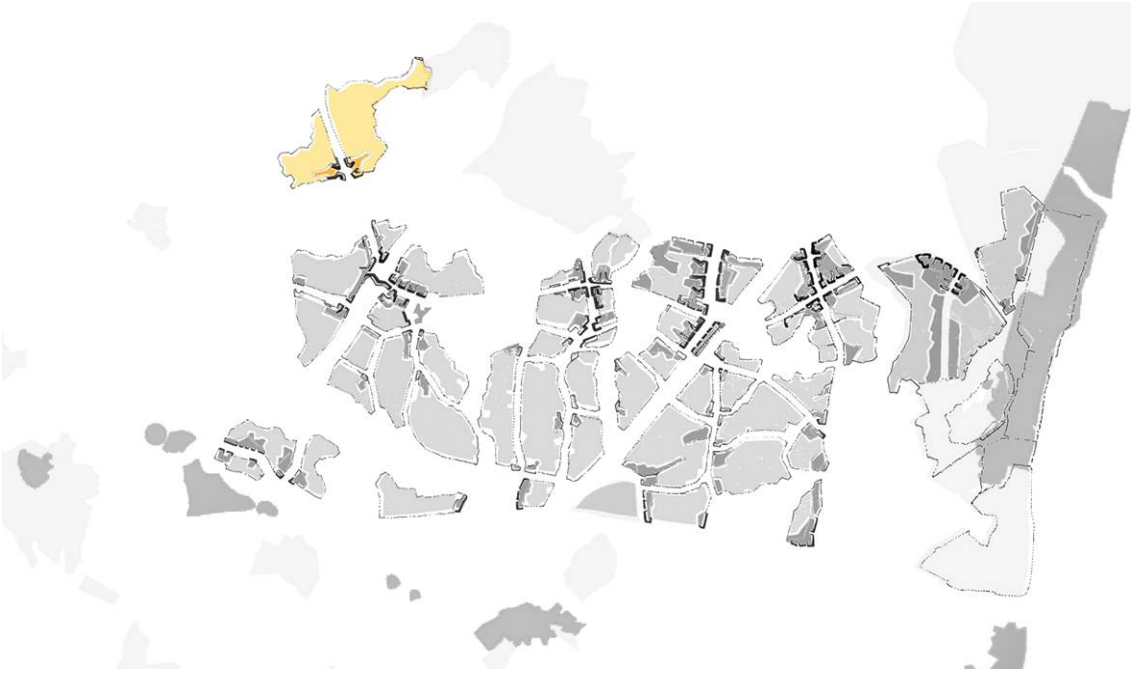


Distrito 6

Características:
Cabeza: Centro de recuperación de flora y fauna en zonas áridas. Centro de interpretación "Parques de Almería". Jardín botánico sobre la vegetación de zonas áridas y la desertización. Museo arqueológico al aire libre. Centro de compostaje.

Este distrito es el único que se extiende íntegramente en el lado tierra de la autopista y por sus condiciones naturales, rodeado de espacios protegidos y su posición más volcada hacia el territorio exterior del ámbito se configura como una puerta de acceso a los espacios de la RENPA. Así, se prevé la ubicación de un centro de información e interpretación de los Parques y demás espacios protegidos de Almería; la creación de un jardín botánico sobre la vegetación de las zonas áridas y el proceso de desertización; una posible ubicación de un centro de recuperación y visita controlada de fauna de zonas áridas amenazada (Gacela dorcas, Orix, etc.); así como posibles equipamientos culturales sobretodo para un uso turístico, que requieran de espacios amplios y diáfanos (necesariamente alejados de los centros urbanos), del tipo museo al aire libre (por ejemplo un Museo arqueológico, para realzar el rico patrimonio cultural existente en el levante almeriense).

Otro equipamiento previsto está relacionado con una planta de compostaje para dar salida a los residuos municipales y agrícolas de la nueva ciudad y los municipios vecinos, que se ubicaría en un sitio un poco apartado, en el lado O, en relación con el viario y los centros de población.



Edificabilidad bruta y compensación áreas protegidas.

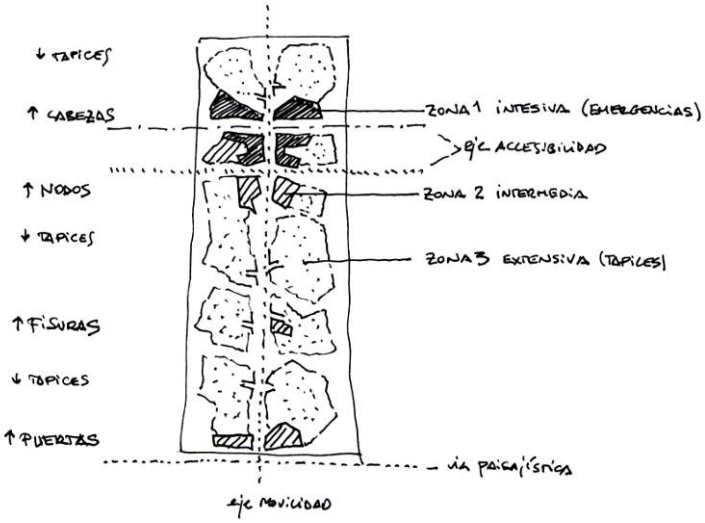
Dentro de cada Distrito los sectores tienen edificabilidades distintas, y dentro de cada sector existen zonas con densidades y alturas edificatorias diferenciadas. Cada uno de los distritos lleva asociado un sistema de espacios verdes o protegidos que permite equilibrar el reparto de beneficios y cargas en cada uno de los sectores del distrito, de tal forma que la edificabilidad bruta final queda compensada e igualada en todos los sectores independientemente de su edificabilidad inicial.

Existen tres zonas básicas diferenciadas:

Zona Intensiva

Zona Intermedia

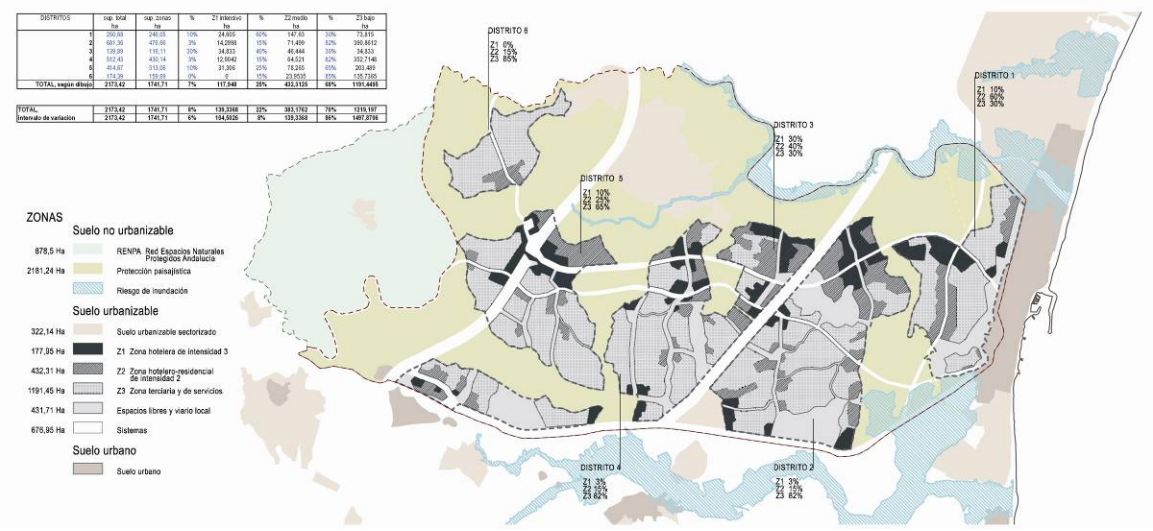
Zona Extensiva



El porcentaje de estas zonas dentro de cada sector varía en función de su ubicación en el territorio. Como criterio general podríamos decir que entre 6-10% del suelo edificable del conjunto del Distrito tiene la categoría de Zona Intensiva, con una edificabilidad de 0,6 m2/m2 y una altura edificatoria máxima de unos 25m en el 50% de la zona, en el resto la edificación es semienterrada, *es decir, con cubiertas transitables y patios de asoleo y ventilación situados por debajo de la cota del viario público**. Entre el 8 y 12% del Distrito pertenece a la categoría de Zona Intermedia con una edificabilidad de 0,3 m2/m2 y una altura edificatoria máxima de 10m en el 25% de la zona*. Mientras que el 78-86% restante está en la categoría de Zona Extensiva, con una edificabilidad aproximada de 0,15m2/m2 y una altura edificatoria máxima de 4m en el 5% de la zona*.

Respecto a los usos también quedan diferenciados en cada sector en función de su emplazamiento. Los usos comerciales, turísticos u de otra índole que requieran de una superficie en planta superior a los 100m2 o bien que estén asociados a una elevada movilidad o trasiego de mercancías deberán emplazarse necesariamente en las zonas intensivas. Los otros usos comerciales y de servicios o comunes se ubicaran en las zonas intermedias. En las zonas extensivas no se permiten otros usos excepto los residenciales turísticos vinculados exclusivamente al alojamiento, sin restauración u otros usos asociados.

De la edificabilidad total se reserva un mínimo de 1/2 para el uso hotelero, 1/4 usos complementarios y un máximo de 1/4 para el uso residencial, de acuerdo con las prescripciones del pliego. Cabe entender que los hoteles propiamente dichos se concentrarán necesariamente en las zonas intensivas, quedando las zonas extensivas con la posibilidad, a fomentar según nuestro criterio, de establecer apartamentos turísticos de alquiler, totalmente equipados y equiparables en estructura y servicios con una vivienda al uso (hotel resort). En las zonas intermedias se desarrollan, entre otros usos, las viviendas de residentes, en relación al tranvía y la A-340.



PLAN DE ETAPAS

Las fases se dimensionarán atendiendo a los criterios de calidad urbana, centralidad y contigüidad respecto a asentamientos existentes.

Fase 1

Parque equipado en el Distrito 1º: La primera fase se construye entorno al nuevo eje litoral y en contigüidad al suelo urbano de Garrucha. Es un primer ensayo, más densificado, de lo que después se desarrollará en los siguientes distritos. Los objetivos de este fase son: la buena vinculación a la trama urbana existente a través de un gran parque lineal con dotaciones y servicios; la ubicación de un gran espacio comercial en el cruce de la vía litoral con el futuro eje autopista-puerto, y la integración de los suelos urbanos dispersos alejados del núcleo urbano.

Puertas sur e itinerario paisajístico: Al mismo tiempo se inicia la construcción de un conjunto de "puertas" o accesos a la futura ciudad-territorio desde la A-370, en relación a suelos urbanos ya consolidados (Sector I-1 en el municipio de Turre, paraje Llanos de Fuentes en Los Gallardos). Estas puertas tienen un amplio programa de equipamiento público de carácter supramunicipal (sanitario, docente, deportivo) y de vivienda social para determinados sectores de la población (jóvenes y jubilados) asociadas a viveros de empresa que permitan generar una base laboral y económica local capaz de afrontar las sucesivas fases del desarrollo de la nueva ciudad turística del Llano Central.
El desarrollo de estas áreas va acompañado de la urbanización del entorno de la A-370, transformando esta vía en un itinerario paisajístico.

Fase 2

Vía-parque autopista-puerto: La segunda fase está vinculada a la construcción de la segunda vía estructurante de este territorio. Se trata de una vía que a lo largo de sus 9km. de desarrollo va definiendo una secuencia de nodos o espacios de centralidad a una distancia aproximada de 1,5km. Este ritmo de espacios de alta urbanidad, donde la caja del viario se acota a unos 40m. de anchura, se alterna con amplios silencios donde la vía de trazado sinuoso se integra en un parque desértico con un ancho de vía de unos 100m. de amplitud, sin fachadas edificadas que la delimiten.

Son las cabezas de los nuevos distritos las primeras áreas a desarrollar, cada una de ellas consta de un conjunto hotelero "emergente" y una serie de "clusters enterrados" asociados a un espacio "motor" que alberga aquellas actividades que caracterizarán cada uno de los distritos:

a) En el extremo oeste, en el entorno de la Cañada de las Moreras, se prevé un gran centro de ocio-recreativo asociado a la autopista, con un edificio puente, y un conjunto hotelero en altura que organiza los espacios de juego y casino.

b) Al este, en el cruce con una vía pecuaria a la altura del Cortijo de Caparrós, y en relación al distrito 1, la proximidad al cauce del río Aguas representa una oportunidad para la ubicación de un gran centro de salud, tipo SPA, asociado a un conjunto de espacios deportivos de alto nivel que puedan atraer un turismo no estacional.

c) En el espacio central, en contigüidad al Golf Valle Este (sectores R-5 y R-3 del municipio de Vera), y en el cruce con la vía pecuaria en el paraje entre el Caserío de la Jara y el Cortijo del Ciego, se prevé la ampliación del Golf y el emplazamiento de actividades socio-culturales, con la construcción del museo del mediterráneo y la ubicación de un centro de interpretación de los parques de Almería. Se trata de concentrar una serie de ofertas culturales, incluyendo un centro de exposiciones y lo que podríamos denominar la ciudad del arte y la artesanía.

Paralelamente se prevé la urbanización del antiguo trazado del ferrocarril para albergar una "vía verde" que permita la circulación de bicicletas, reservando parte de la sección para la reconstrucción, en una fase posterior, de la vía férrea.

Fase 3

Distrito económico de la estación: En el entorno de la estación del tren de alta velocidad se ubica un gran espacio ferial, con centros de convenciones, work trade center y centro de telecomunicaciones asociado a oficinas y hoteles “emergentes”. Es un espacio con una alta y diversificada accesibilidad, un intercambiador modal con estación de autobuses, tren ligero, aparcamiento para vehículos de alquiler, pequeños vehículos eléctricos y bicicletas.

Fase 4

Las estaciones del tren ligero (Tram): Como apoyo al transporte público de la vía parque y con la masa crítica de una estación de AVE, el antiguo trazado de ferrocarril, hoy en día desmantelado, puede recuperar su función de eje ferroviario. Con un ritmo aproximado de unos 800m. se van sucediendo las estaciones que dan servicio a las áreas hotelero-residenciales. Estas estaciones quedan distanciadas de los nodos viarios entre 300m y 600m, constituyendo un tándem de transporte público junto a los autobuses que circulan por la vía parque. En el entorno inmediato de las estaciones se desarrolla la mayor parte de los espacios residenciales.

Fase 5

Los tapices intersticiales: Ésta es una fase en la que se irían completando progresivamente los distintos Distritos. Los amplios espacios intersticiales entre los complejos turístico-residenciales, asociados a los hitos y puertas de las fases anteriores, se completan con pequeños "clusters" de arquitectura semienterrada que reinterpretan el paisaje desértico originario y construyen un conjunto de patios conectados por surcos que marcan el territorio. El contraste entre las cubiertas transitables desérticas y los umbríos y vegetados patios y callejuelas semienterradas acaba de configurar la imagen turística de esta nueva ciudad-territorio.
Es en esta fase donde se experimentan ordenaciones de apartamentos, *resorts* y villas turísticas, caracterizadas por una arquitectura "enterrada" que emerge puntualmente en las pequeñas puertas y conectores con la red viaria o el sistema de transporte público.
La reinterpretación paisajística y la recuperación del medio desértico transformado por la agricultura de secano construyen el guión de todos estos proyectos.

Fase @

Al pie del Cabezo María: Al NO del ámbito, en continuidad con el Sector de desarrollo industrial en el paraje de La Salaosa (municipio de Antas) y con puerta en la Venta la Sintíca en la A-1202 se desarrolla la Ciudad del Medio Ambiente de Almería sobre una superficie de unas 300has.
En este espacio situado en un entorno natural privilegiado se propone la ubicación de diferentes "Campus I+D" en los que mostrar la capacidad de integración de las actividades humanas en el medio ambiente. En concreto se plantea la ubicación de un centro empresarial y de investigación para el desarrollo de tecnologías de producción de energías renovables asociado a un "campus residencial y hotelero" para investigadores y trabajadores, siguiendo el ejemplo de la Ciudad del Medio Ambiente de Soria.
El carácter innovador de este Sector supone un esfuerzo por optimizar los recursos naturales (agua) y energéticos (electricidad, a.c.s., movilidad), buscar el equilibrio e investigar en la diversificación de estos recursos. Es el centro de experimentación para la ciudad turística del Llano de Almería, de los proyectos y del mantenimiento y evolución de la realidad construida.
Dado el emplazamiento y las características del programa, complementario al desarrollo turístico del Llano, la realización de esta fase es independiente, y por lo tanto se puede situar entre cualquiera de las fases anteriores.