CONCURSO PARA LA ADECUACIÓN URBANA DE LA TRAVESÍA DE SERÓN, ALMERÍA

Bases técnicas

Índice

1. Introducción

1.1. Antecedentes

1.2. Programa La Ciudad Amable

2. Análisis

2.1. Análisis del medio territorial

2.2. Análisis antropológico y cultural

2.3. Marco legislativo

2.4. La Avenida de Lepanto y la vía verde del hierro en Serón

3. Alcance y objetivos

3.1. Alcance

3.2. Objetivos

ANEXOS

ANEXO I. Plano de delimitación espacial del Proyecto de Ejecución

ANEXO II. Plano de caracterización de la unidad territorial de estudio.

ANEXO III. Consideraciones Técnicas

ANEXO IV. Fuentes de obtención de datos

ANEXO V. Plano Ordenación Estructural (OE-2) del PGOU de Serón

ANEXO VI. Reportaje fotográfico

1. Introducción

1.1. Antecedentes

La Ciudad Amable es una iniciativa de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura en colaboración con la de Movilidad y la de Infraestructuras, cuyo objetivo es abrir un nuevo camino en las políticas de intervención en el espacio público por parte de las administraciones.

En 1998 la firma del Protocolo de Kyoto marcó el inicio de una toma de conciencia en cuanto a la responsabilidad compartida a nivel mundial sobre la calidad del medio en que vivimos, y sobre cómo las decisiones políticas inciden en la calidad y sostenibilidad del entorno urbano en que desarrollamos nuestras vidas. En Europa, cuatro años antes, la firma de la Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad, conocida como Carta de Aalborg, vino a reforzar la idea del compromiso común en la búsqueda y construcción de una ciudad más habitable, más humana y, en definitiva, más amable.

Desde entonces han sido numerosas las iniciativas, programas y estrategias generadas en el marco comunitario, estatal y regional para avanzar hacia este nuevo tipo de ciudad.

En Andalucía, el antecedente directo de **La Ciudad Amable** es el **Programa Regional de Espacios Públicos** del año 1998 desarrollado a través de la Consejería de Fomento y Vivienda (BOJA núm. 76, de 9 de julio de 1998). Su objetivo es el de contribuir a la mejora de la calidad ambiental de las ciudades andaluzas y de su estructura urbana, a través de intervenciones en espacios libres de uso público que incrementen la oferta o mejoren la dotación de dichos espacios. Este programa viene desarrollando una importante tarea que ha contribuido durante más de una década a la mejora de las ciudades andaluzas, pero recientemente se hizo necesaria una reorientación del programa.

Esta reorientación, que dio origen a **La Ciudad Amable**, fue necesaria al considerarse imprescindible que las intervenciones en los espacios públicos urbanos se planteen desde el principio con una visión integral, que incorpore los aspectos necesarios relativos a movilidad con criterios de sostenibilidad, entendida ésta en sus tres vertientes interrelacionadas: social (participación ciudadana y cohesión social), económica (viabilidad y gobernanza) y ambiental (metabolismo urbano, habitabilidad y biodiversidad), con el fin último de que la activación de nuestras ciudades redunde en mejora de la calidad de vida y la salud de los ciudadanos.

Así nació **La Ciudad Amable**, como un camino novedoso y poco explorado dirigido a fomentar la experiencia y la reflexión sobre estas cuestiones entre Ayuntamientos, profesionales y ciudadanía.

1.2 La Ciudad Amable

La Ciudad Amable constituye una iniciativa del Gobierno andaluz que aspira a desarrollar acciones de sensibilización, formación y difusión sobre los valores y técnicas de intervención en el espacio público como lugar de la colectividad, la movilidad sostenible en la ciudad contemporánea y, en general, sobre la mejora de la calidad del espacio urbano y su activación social, cultural y económica. El programa pretende propiciar una ordenación social y medioambientalmente más racional del espacio público, otorgando mayor protagonismo, seguridad y comodidad al peatón y al ciclista.

La iniciativa se articula en tres líneas de acciones diferentes y complementarias: formación, acción y difusión.

- Formación: una línea destinada a la formación sobre movilidad sostenible y diseño urbano, de técnicos de corporaciones públicas locales, profesionales, personal docente y universitario, así como de la ciudadanía en general.
- Acción: esta línea es la denominada de *creación*, para fomentar la ejecución de proyectos municipales en el espacio público que tengan en cuenta las bases e instrumentación de esta iniciativa.
- Difusión: es una línea orientada al desarrollo de acciones para la activación social, cultural y económica del espacio público, a la exposición de buenas prácticas y a la edición de manuales técnicos de diseño de espacios públicos, paisaje urbano y calmado de tráfico.

En el marco de acción formativa, la Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura, en colaboración con la de Movilidad y la de Infraestructuras, convocó en 2013 una serie de jornadas abiertas y gratuitas para todas aquellas personas o entidades que se hubiesen adherido a la iniciativa **La Ciudad Amable** a través de su portal web. Estas jornadas se desarrollaron a lo largo de todo el año y fueron organizadas en tres bloques.

1º La ciudad sostenible: acciones de formación dirigidas a técnicos y gestores municipales, así como profesionales dedicados a la intervención en la ciudad.

2º La ciudad humana: dirigidas a docentes y educadores ambientales

3º La ciudad colectiva: conferencias en las escuelas de arquitectura de Andalucía sobre investigación y acción en el espacio público.

El resultado del conjunto de seminarios, talleres y conferencias está disponible en el portal web de la Consejería de Fomento y Vivienda:

http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/arquitectura/la_ciudad_amable/texto/0a9dd89c-ed41-11e2-becd-29fcea182819

En lo referente a la línea de *creación*, se convocó a los Ayuntamientos adscritos a la iniciativa y a los profesionales dedicados a la intervención sobre la ciudad para desarrollar propuestas concretas de intervención urbana, en la que también tuvieran cabida los colectivos ciudadanos. El objetivo de la convocatoria era que, a partir de unos determinados ámbitos definidos por los Ayuntamientos en coherencia con los criterios de **La Ciudad Amable**, los municipios presentaran propuestas concretas de intervención, que habrían de entrar en un proceso de selección para su inclusión en los programas de la Consejería.

La Ciudad Amable orientó las propuestas para garantizar, además de que el ámbito y el alcance fuesen equilibrados, su viabilidad técnica y económica. También se impulsó la utilización de una metodología acertada, un enfoque multidisciplinar y el establecimiento de unos objetivos razonables. En esta fase de orientación y análisis de las propuestas, se incorporaron parámetros relativos al enfoque sostenible de las nuevas metodologías de intervención en el espacio público: participación e integración social, calidad ambiental y salud, movilidad sostenible y eficiencia energética.

Las propuestas respondieron a una de las siguientes modalidades:

01. **Islas ambientales**

Proyectos sobre un sector urbano delimitado que incida en la potenciación de la movilidad urbana sostenible y la jerarquización viaria, recuperando los espacios públicos por y para la colectividad.

02. **Espacios habitables**

Proyectos arquitectónicos de activación y mejora de la calidad ambiental y paisajística de un espacio público o secuencia urbana concreta, según las premisas de **La Ciudad Amable**.

03. **Vías sostenibles**

Proyectos de diseño de vías ciclistas en ámbitos urbanos, que conecten los lugares de residencia con los centros de trabajo, ocio, comercio y actividades, respondiendo así al cambio de los hábitos de movilidad de los ciudadanos y la creciente demanda social.

A la convocatoria se adhirieron en 2013 un total de 382 ayuntamientos (casi el 50% de los existentes en la Comunidad Andaluza), de los que, tras la participación en la anterior fase formativa, 204 presentaron propuestas para su evaluación. El proceso de evaluación fue realizado por un Comité presidido por el Viceconsejero de Fomento y Vivienda y la selección se fundamentó en los siguientes criterios, comunes para todos los proyectos:

- Calidad urbana y ambiental
- Activación del espacio público
- Movilidad sostenible. Accesibilidad y conectividad
- Participación e integración social
- Fomento del empleo e igualdad de género

- Eficiencia energética
- Innovación y creatividad
- Posibilidades de reproducción del modelo

Se seleccionaron 52 propuestas y se redactaron 22 proyectos a lo largo de 2014. En el mismo año el programa de **La Ciudad Amable** fue preseleccionado a nivel nacional por el *Comité Hábitat* Español del Ministerio de Fomento, como una de las seis mejores prácticas urbanas del país, dentro del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU Hábitat, compitiendo para optar al Premio Internacional de Mejores Prácticas para la Mejora de las Condiciones de Vida de Dubai 2014. La Ciudad Amable quedó finalmente incluida en de la Lista de Finalistas dentro de la categoría *Best* (Mejor) 06.

2. Análisis

2.1. Análisis del medio territorial

2.1.1. Contexto geográfico

A nivel territorial, Serón es uno de los municipios almerienses del Valle del Almanzora, conformado por la Sierra de los Filabres y la Sierra de Lúcar. En este territorio, la Sierra de los Filabres es el macizo montañoso más extenso. Dentro de él, la cima de Calar Alto, situada a 2.168 metros, es el pico de altitud máxima. Serón se localiza en el tramo más alto del valle, cerca del nacimiento del río Almanzora.

El Valle del Almanzora se abre de oeste a este, de forma que en su parte más llana y abierta, el extremo oriental, es donde aparecen las principales poblaciones. En el corredor central del valle se concentran los usos productivos agrícolas, así como la mayor parte de los usos urbanos de la comarca: residenciales, industriales y de infraestructuras. Mientras que hacia el interior gana peso la actividad y sus paisajes derivados del mármol, sin que falten los cultivos leñosos en las laderas montañosas, en la costa adquieren más importancia la agricultura, especialmente la de regadío y las actividades pesqueras en torno a Garrucha.

El término municipal de Serón es extenso y con topografía muy variada, identificada por la Sierra de Los Filabres, el Valle del Río Almanzora y la llanura de La Jauca.

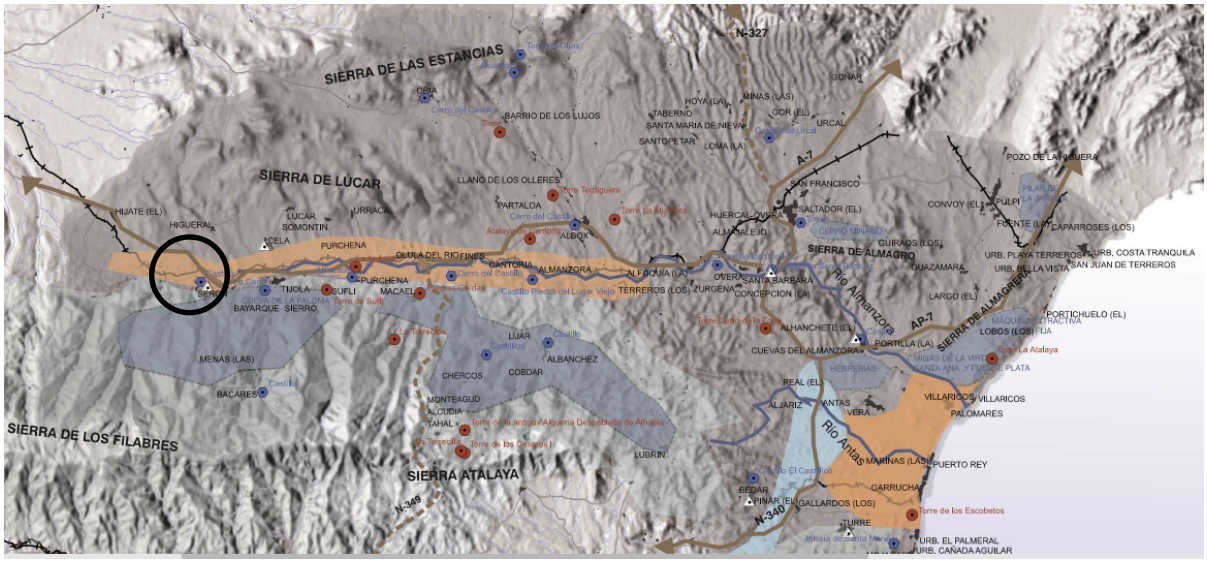

Imagen 1. Valle del Almanzora con Serón en su extremo occidental

El núcleo urbano principal se sitúa en la ladera norte de la Sierra de los Filabres, a una altitud de 801 metros sobre el nivel del mar, dominando la cabecera del río Almanzora. Además de éste, el municipio cuenta con otros dos núcleos urbanos: Los Zoilos y La Estación y con treinta y nueve núcleos menores: La Jauca, Los Geas, Ramil Alto, Cortijada de los Pérez, Los Nanos, Los Claveros, Los Llanos de Pajares, Fuencaliente, Los Hernandez de Huélago, Los Choles,

Los Cortijillos, Cortijo el Puntal, Pechina, Los Herreros, La Isla, Los Checas, Los Gallegos, Los Cucos, Los Donatos, Los Marteses, Angosto de Los Pérez, Angosto de los Pinos, Angosto de Arriba, Angosto de los Vegas, Los Raspajos, Cortijo de los Lucas, Los Collados, Venta Levita, La Arquilla, Canata, El Chanco, El Reconco, El Valle, El Marchal del Abogado, La Loma, El Rascador y Las Menas.

Imagen 2. Núcleos de población principal del Valle del Almanzora. Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Almanzora. Diagnóstico propositivo, enero 2011.

Los datos del territorio municipal de Serón referidos al año 2015 son:

- Extensión superficial: 166,4 Km²
- Perímetro: 77.246,02 m

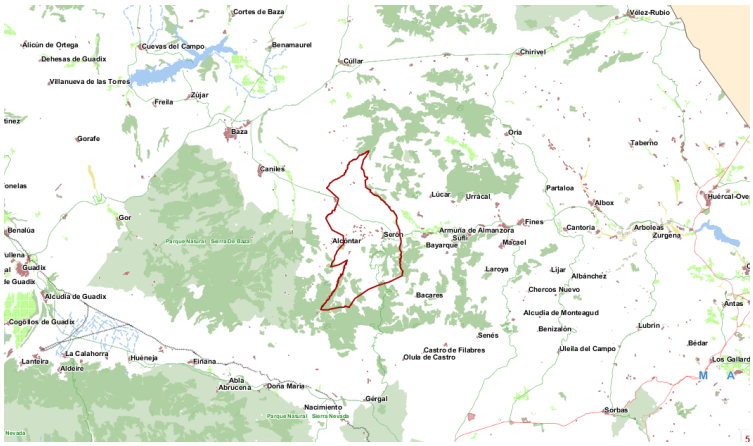

Imagen 3. Límites del municipio de Serón

La Avenida de Lepanto es una travesía urbana amplia, de algo más de 1 Km de longitud y sin pendiente apreciable en sentido longitudinal, de trazado tangencial al montículo sobre el que se levanta la antigua fortaleza nazarí de Serón y dibuja el límite de la zona más densa en edificación del pueblo. Su encuentro con la Calle Gadil marca, al norte del conjunto histórico, la salida tradicional del pueblo.

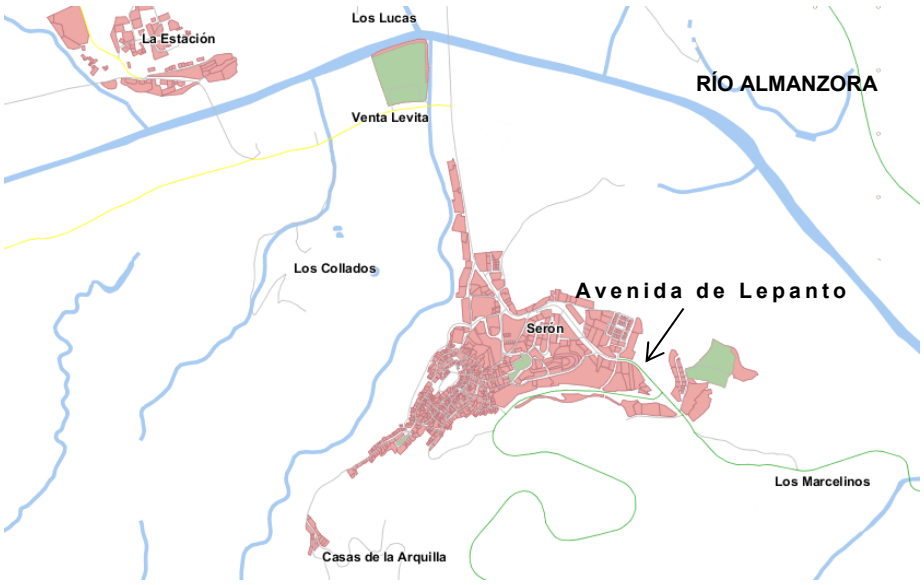

Imagen 4. Núcleo urbano de Serón

La antigua carretera A-1182 se convierte, al entrar en el suelo urbano de Serón, en la Avenida de Lepanto que recorre el pueblo desde el sureste hacia el norte, donde una vez atravesado el cauce del río Almanzora se encuentra con el desvío hacia el núcleo de Los Zoilos, desde el que se puede acceder a la *Vía Verde del Almanzora Tramo del Hierro*. Esta vía verde, de casi 12 Km en pendiente mínima, vestigio de la línea ferroviaria del tren Baza-Lorca, muy usada en la antigua actividad minera, transcurre paralela al cauce del Río Almanzora atravesando de este a oeste el término municipal de Serón, desde Los Canos en el extremo oriental, hasta el Puente Rambla de Ramil, en el occidental.

2.1.2. Condicionantes del relieve

Altitud: 801 m sobre el nivel del mar.

Exposición: La Avenida de Lepanto está flanqueada por edificación dispersa en sus dos lados. Da acceso a edificios heterogéneos y dispuestos desordenadamente de viviendas plurifamiliares, unifamiliares y de equipamientos públicos y servicios, de no más de cuatro plantas. Por discurrir al pie del montículo donde se levanta la ciudad histórica está relativamente bien protegida de los vientos de poniente.

Pendiente: La Avenida de Lepanto no presenta desniveles apreciables, discurriendo prácticamente plana en su totalidad.

2.1.3. Condicionantes hidrológicos y del suelo

Red hídrica. La red hídrica está determinada por la presencia del Río Almanzora en cuya cuenca hidrográfica se sitúa Serón. El Río Almanzora tiene su origen en un conjunto de arroyos que descienden por las laderas de las Sierras de Baza y la de Filabres, en el límite entre las provincias de Granada y Almería, completándose con una serie de ramblas que drenan la ladera sur de la Sierra de las Estancias.

Suelo. La Sierra de Los Filabres y la Sierra de la Estancia cuentan con características geomorfológicas y litológicas similares: micaesquistos, cuarcitas y gneises, que se alternan con formaciones carbonatadas de dolomías, calizas y mármoles, estos últimos explotados intensamente en la Sierra de Macael desde tiempos ancestrales.

2.1.4. Condicionantes de paisaje, vegetación y fauna

Paisaje. Serón pertenece a la unidad de paisaje denominada *Piedemonte* en el documento de Diagnostico Propositivo realizado en 2011 para el Plan de Ordenación del Territorio de Almanzora. Esto significa que es una unidad de transición entre los espacios naturales serranos, agrestes y poco intervenidos y la llanura aluvial del valle, intensamente ocupada. Encierra parajes muy variados con predominio de matorrales de retamares y tomillares, junto a cultivos de secano.

Otras clasificaciones paisajísticas del entorno de Serón son:

- Laboratorio del Paisaje Cultural del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. El término municipal de Serón se sitúa en la Demarcación paisajística 29: Valle de Almanzora y de Levante
- Mapa de paisajes de Andalucía de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio: el término municipal de Serón corresponde a la categoría paisajística de *Valles, vegas y marismas*

Vegetación y fauna. La mayor riqueza natural de la comarca se concentra en los ámbitos forestales de las sierras de Filabres y Estancias, pero también el valle ofrece paisajes de estepa del máximo interés, con presencia de hábitats prioritarios y exclusivos.

Es notable la presencia de vegetación con presencia escasa en el resto de Andalucía y de España, como los enebrales y pinar-sabinares de alta montaña, que incluyen comunidades escasas y con especies de flora de gran interés. Los pinares con sabina mora asociados a los afloramientos dolomíticos están presentes escasamente pero cuentan con comunidades singulares que presentan numerosos endemismos vegetales. La vegetación de ribera es de gran interés por su extensión decreciente y por su papel como corredor ecológico.

Esta diversidad botánica permite una gran diversidad zoológica, que es en muchos casos singular por el número de especies, su grado de endemicidad, su grado de protección, etc… Del elenco de biotopos los de mayor interés para la fauna corresponden a los matorrales semiáridos, los encinares y los pinares, los matorrales de alta montaña y las zonas de ríos y ramblas.

2.1.5. Microclima

Serón se encuentra situado en la región Climática de Andalucía denominada Litoral Mediterráneo y Sureste; cuyo tipo de clima es Mediterráneo subdesértico. Los datos climáticos principales son:

- Temperatura media anual: 17-21°C
- Temperatura mínima: 7°C (enero)
- Temperatura máxima: 24,1°C (julio)
- Variación de temperatura media durante el año: 17,1°C.
- Precipitación media anual: 395 mm al año.
- Número de días de lluvia al año: < 50
- Número de meses del periodo seco: 6-8
- Mes más seco: julio (6 mm)
- Mes más lluvioso: abril (49mm)

Las condiciones existentes en el sureste árido al que pertenece Serón (muy alta insolación y temperatura, fuerte escasez de precipitaciones) lo convierten en un frente de progresión del medio desértico, presentando adaptaciones de especies características de la flora y la fauna saharianas. Los vientos dominantes son de componente sur-oeste y por lo general rondan los 20 Km/h.

2.2. Análisis antropológico y cultural

2.2.1. Historia

En el lugar que hoy ocupa el término municipal de Serón existen vestigios de asentamientos humanos prehistóricos que aprovecharon la presencia del río y la existencia de cuevas naturales. En época romana el asentamiento que dio origen al actual Serón era denominado *Serius* y durante la dominación goda formó parte del reino de Teodomiro; pasando a poder musulmán a finales del siglo VIII.

El pueblo que hoy conocemos fue fundado por los nazaríes en el siglo XIII como fortaleza defensiva y jugó un papel importantísimo durante las guerras moriscas del siglo XVI por su situación estratégica, siendo puerta oeste del Reino de Granada al Valle del Almanzora.

Como en Serón, las construcciones defensivas son el origen de casi todos los núcleos de población del Valle de Almanzora. También innumerables torres aisladas dispersas en el medio rural defendían las ramblas y los puertos serranos principales, pues a partir del siglo XIII, con la caída de Murcia bajo el poder castellano, el área se hará más inestable, siendo frecuentes las guerras entre Castilla y Granada hasta la conquista definitiva de la villa de Serón y su fortaleza por parte de los reyes cristianos en 1489.

Si bien el primer aprovechamiento de la riqueza minera del valle de Almanzora data de las edades del Cobre y Bronce, fue a partir del siglo XIX cuando las riquezas en plomo y hierro de la Sierra de los Filabres atraen capitales extranjeros y dando origen a la primera revolución industrial de todo el valle de Almanzora: infraestructuras ferroviarias, fundiciones, áreas extractivas y poblados de nueva fundación para los mineros colonizan todo el paisaje del valle. En el año 1845 se descubrió un criadero de nitro en el Angosto, donde se construyeron tres fábricas y comienzan a explotarse los cotos mineros de hierro en Serón y Bacares.

La línea de ferrocarril que atravesaba el término municipal de Serón fue inaugurada en el año 1894. En poco tiempo se convirtió en un activo ferrocarril industrial especializado en el transporte de hierro, siendo necesaria la ampliación de la Estación de Serón y la construcción de los cargaderos de Los Canos, La Estación y del Tesorero. En 1905 las minas de Serón y Bacares alcanzan un gran auge y el ferrocarril consiguió su máximo protagonismo. La prometedora actividad extractiva fue disminuyendo desde 1920, cuando el capital de algunos propietarios mineros se reinvierte en tierras para paliar los efectos de las oscilaciones del mercado del plomo o el hierro, y las estaciones en muchos de los cotos, cerrando.

Vino entonces un periodo de prolongada crisis económica y constante emigración, que menguó considerablemente la población de todo el valle del Almanzora. El último cargadero de minerales que prestó servicio fue el de Los Canos, que dejó de funcionar en 1.969. Años antes habían parado los cargaderos de La Estación y Tesorero. El último tren recorrió el Valle del Almanzora en 1984. Una vez comprobado que el coste que generaba el mantenimiento de la

línea ferroviaria Guadix-Almendricos era deficitario, y a pesar de las protestas populares, fue cerrada al tráfico.

Desde el punto de vista histórico destaca además, la actividad del mármol en municipios cercanos como Macael o Líjar. Es extensa la documentación acerca de la utilización de estos mármoles en construcciones megalíticas, así como en capiteles y fustes romanos y en elementos islámicos de arte mueble tan emblemáticos como la fuente de los Leones de la Alhambra granadina.

2.2.2. Economía

Actualmente Serón mantiene la actividad agrícola de secano y alguna de regadío (tomate y aceituna de aceite). La actividad ganadera tiene un carácter residual.

La explotación masiva de mármol de Macael y de otras rocas para la construcción incrementó de forma notable durante años el dinamismo de la zona ligado a la construcción (manipulación del mármol y otras piedras baldosas, balaustres, metálicas, materiales cerámicos, etc…).

Además de las industrias derivadas de la extracción de mármol, que se localizan en los municipios cercanos de Purchena, Olula del Río, Macael, Fines y Cantoria, en Serón es notable la industria agroalimentaria dedicada a la fabricación de jamones y destacan además, actividades artesanales como la alfarería, el trabajo en esparto y la artesanía textil y de la madera.

2.2.3 Población, vivienda y transporte

El pasado minero del municipio y sus orígenes agrícolas justifican el sistema de poblamiento disperso que actualmente posee: un núcleo principal, Serón; dos núcleos secundarios, Los Zoilos y La Estación; y alrededor de 40 barriadas, hábitats diseminados y cortijadas.

La población total actual (4 de marzo de 2016) es de 2.167 habitantes, casi la mitad de los cuales viven en núcleos diseminados, principalmente en los Zoilos y la Estación, seguidos de las barriadas situadas en el entorno del río Almanzora y el río Herrerías.

Casi el 30% de la población es mayor de 65 años y la evolución de la población tiende a la disminución. Un 3,4 % de la población total son extranjeros residentes y el 27% de ellos son ciudadanos de Reino Unido.

El censo de 2012 sobre **vivienda** arroja los siguientes datos para Serón:

- Viviendas familiares principales: 945
- Viviendas destinadas a alquiler: 0
- Viviendas destinadas para la venta: 0
- Viviendas rehabilitadas: 15

Sobre **vehículos** matriculados los datos se 2014 son:

- Vehículos turismos: 1.156
- Autorizaciones de transporte (taxis): 2
- Autorizaciones de transporte (mercancías): 29
- Autorizaciones de transporte (viajeros): 9

El siguiente cuadro resume los principales datos:

Población, vivienda y vehículos turismos en Serón, Almería	
Habitantes	2.167
Núm. Viviendas principales	945
Núm. Vehículos turismos censados	1.156
Núm. de vehículos turismos por cada habitante	0,53
Núm. de vehículos turismos por cada vivienda	1,22

2.2.4. Patrimonio arquitectónico y arqueológico

Bienes inmuebles inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz: Castillo (BIC), Loma de los Cortijillos (BIC), Iglesia de Santa María, Poblado minero Las Menas y Cargadero de mineral del ferrocarril Lorca-Baza (los tres de Catalogación General).

Los yacimientos arqueológicos catalogados y sus correspondientes fichas descriptivas pueden ser consultados en la Base de Datos del Sistema de Información de Patrimonio Histórico de Andalucía (SIPHA): http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/frmSimple.do

Los ámbitos de actuación a que se refieren las presentes bases no se ven afectados por ninguna figura de protección patrimonial.

2.3. Marco legislativo

2.3.1 Planificación territorial

El planeamiento territorial con incidencia en el municipio de Serón es:

- El Plan de Ordenación Territorial de Andalucía de 2006 (POTA)
- El Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA)

El municipio está incluido en el Plan Subregional del POTA denominado Plan de Ordenación del Territorio de Almanzora, en proceso de redacción. Existe un documento de Diagnóstico Propositivo disponible desde el año 2011 que puede ser consultado en la web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio / Ordenación del territorio / planificación subregional.

2.3.2 Planeamiento municipal

Serón cuenta con un PGOU aprobado en la CPOTU de fecha 21/05/2008. Se puede consultar en: http://ws041.juntadeandalucia.es/medioambiente/situadifusion/pages/result.jsf

2.3.3. Afecciones sectoriales, servidumbres y condicionantes

Véase el Plan General de Ordenación Urbana de Serón.

2.4. La Avenida de Lepanto y la *vía verde del hierro* en Serón, Almería

El proyecto al que se refieren las presentes Bases Técnicas pertenece al conjunto de propuestas seleccionadas para su licitación por el Comité de la Consejería de Fomento y Vivienda en la primera convocatoria lanzada a las corporaciones municipales. La propuesta queda enmarcada dentro de la línea de actuación denominada *Espacios Habitables* y se refiere a la resolución de los problemas de circulación, movilidad y accesibilidad causados alrededor del tramo urbano de una carretera regional que se ha convertido en el viario articulador de la vida local sin reunir las condiciones adecuadas para ello.

El origen de Serón como fortaleza defensiva justifica la situación del núcleo principal sobre un promontorio; de forma que su casco histórico es de trazado sinuoso, con calles estrechas y empinadas, lo que conlleva importantes problemas de accesibilidad. Esto ha propiciado que el crecimiento urbano se realice por las zonas más llanas, en el entorno de la Avenida de Lepanto, que es el trazado urbano de la antigua A-1182. Así, esta vía representaba históricamente la periferia del núcleo y su intersección con la Calle Gadil constituyen todavía la "entrada y salida" del pueblo[1].

Con la morfología urbana descrita, tratándose de un municipio de escasa población, encontrándose ésta diseminada y estando concentrados la totalidad de servicios y equipamientos en el núcleo principal de Serón; han resultado inevitables los continuos y diarios desplazamientos de la mitad de la población, que no habita el núcleo principal, entre éste y su domicilio. Sin la alternativa del transporte público, la dependencia del vehículo privado estaba garantizada.

La Avenida de Lepanto tiene 1 km de longitud aproximadamente. A lo largo de su desarrollo se van sucediendo los principales equipamientos de la vida cotidiana (instituto, centro de salud, guardería, colegio, instalaciones deportivas…) y centros de trabajo (secaderos de jamones, comercios…). Es por tanto una vía estructurante, de paso obligado para acceder al centro urbano y cuyos principales accesos son sus extremos. El hecho de que la Avenida de Lepanto fuese en origen una carretera, posteriormente transformada en calle sin haber sido planificada como tal, explica algunas de las graves deficiencias que ahora presenta:

1. Alineación desordenada a lo largo de toda la vía: el límite de edificación ha ido variando en el tiempo y el crecimiento en torno a la calzada se ha producido de un modo desorganizado, respondiendo más a la normativa sectorial que a la planificación urbanística. No está deslindado el dominio público de la antigua carretera, por lo que

[1] *Actualmente, en esta intersección (junto al Centro de Educación Infantil) se sitúa la parada de las líneas interurbanas de autobús de Serón.*

algunos propietarios han tomado parte del mismo, y no está jurídicamente definida la propiedad real de algunos terrenos.

2. Han quedado sin resolver los necesarios espacios urbanos para estacionamiento, aceras, accesos a vados de los edificios, etc.

3. Es actualmente una vía urbana de tráfico muy dificultoso: a pesar de ser la vía con más actividad del municipio, el tránsito por ella es un rosario de conflictos: vehículos que transitan a alta velocidad o estacionados irregularmente, aceras interrumpidas, estrechamientos que obligan a transitar por la calzada, desniveles transversales (especialmente en las intersecciones con las calles perpendiculares), etc… En consecuencia, a pesar de que la mayoría de las distancias que los ciudadanos necesitan recorren en sus actividades cotidianas son perfectamente asumibles a pie, la mayoría opta por utilizar el vehículo motorizado privado.

En resumen, se trata de un problema de movilidad en un municipio de población dispersa que carece de transporte público y que se ve obligada a utilizar el coche privado para los desplazamientos corrientes de la vida cotidiana. Teniendo en cuenta que la totalidad de los equipamientos y servicios se agrupan en torno a la Avenida de Lepanto, la degradación de esta arteria urbana para el tránsito peatonal ha sido inevitable.

La solución reside, primero, en la capacidad articuladora a nivel territorial de *la vía verde del hierro*, que discurre junto a la mayor parte de las barriadas dependientes de Serón, pero que no cuenta con solución física de acoplamiento con el viario del núcleo principal. En segundo lugar, la Avenida de Lepanto deberá dejar de ser una carretera-pasillo para transformarse en la calle-salón accesible que demanda la nueva realidad socio económica.

Ninguna de las dos medidas requiere de grandes ni costosas obras. Más bien, se basan en seleccionar y ejecutar transformaciones de menor escala que mitiguen el actual desorden.

3. Alcance y objetivos

3.1. Alcance

La unidad territorial de estudio se representa en el plano del **Anexo II.** Comprende el desarrollo de la travesía desde los puntos señalados como “intersección 1” (rotonda donde confluyen A-1178 y Avenida de Lepanto) e “intersección 3” (donde se encuentra la Vía Verde con el camino rural que da acceso al polideportivo municipal).

Esta unidad territorial de estudio se divide en dos ÁMBITOS:

ÁMBITO 1[2]: corresponde al suelo clasificado como *urbano*. Es el tramo comprendido entre la "intersección 1" y la "intersección 2". Esta última representa el final del suelo urbano y es la intersección de la Avenida de Lepanto con el camino rural que, tras pasar bajo la A-6404, conduce al polideportivo municipal. Se muestra en la imagen 5, tomada en el camino rural mirando hacia el noreste.

Aproximadamente, los últimos 100 metros de la Avenida de Lepanto en suelo urbano discurren al pie del talud sobre el que se asienta el cementerio y tienen la calzada Este fuera del límite de suelo urbano. Por ello, en el encargo del Proyecto Básico y de Ejecución y Dirección Facultativa de Obras sólo se contemplará la intervención sobre la acera Oeste. Como ANEXO V se incluye el plano OE-2 del PGOU de Serón donde aparecen dibujados los límites del suelo urbano y puede comprobarse esta condición.

ÁMBITO 2: corresponde al suelo clasificado como *no urbanizable.* Es el tramo de la unidad territorial de estudio comprendido entre la "intersección 2" anteriormente referida y la Vía verde, localización denominada "intersección 3" en el plano del ANEXO I. Contiene el camino rural que discurre por suelo no urbanizable de especial protección regadío, su paso bajo la carretera A-6404, el tramo pavimentado de la parcela del polideportivo, el cruce del río Almanzora, el encuentro con la Calle Cáliz y termina en el encuentro con la Vía Verde.

Imagen 5. Fotografía de "intersección 2", límite norte del ÁMBITO 1

[2] *En el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares que rigen la presente licitación y que acompañan a estas Bases Técnicas se especifica que del ÁMBITO 1 será objeto de encargo: Proyecto Básico y de Ejecución y Dirección Facultativa de Obras.*

3.2. Objetivos

La propuesta presentada se referirá a la totalidad del área territorial de estudio, entre las intersecciones 1 y 3 señaladas en los anexos I y II (ámbitos 1 y 2). Sin embargo, el contrato de Redacción de Proyecto Básico y de Ejecución y de Dirección Facultativa de Obras se limitará al Ámbito 1; contratándose únicamente la Fase de Anteproyecto para el Ámbito 2.

La Comisión Técnica de Evaluación juzgará el nivel de aproximación de la propuesta presentada al cumplimiento los objetivos descritos a continuación:

1. Mejora de la movilidad

1.1. Mejora de la movilidad de la Avenida de Lepanto, correspondiente al suelo urbano denominado ÁMBITO 1. En el plano del **Anexo I** se representa en color gris la delimitación espacial del Proyecto de Ejecución, dentro de cuyos límites se realizarán las obras necesarias[3]. En el plano del **Anexo II** se señala, en trama rallada color gris, la zona de mayor concentración de actividad que, no sólo es la más poblada, sino que también concentra los principales equipamientos: colegio, centro de salud y guardería. Incluye además un punto crítico: la intersección de la avenida con la calle Gadil donde se localiza el acceso al centro histórico.

La propuesta deberá planificar las acciones encaminadas a mejorar las condiciones de movilidad de la Avenida de Lepanto, teniendo en cuenta que será una vía de coexistencia entre vehículos motorizados, bicicletas y peatones, no siendo necesaria la ejecución de un carril específico para bicicleta. Debe de hacer compatible la dotación del máximo espacio posible al peatón y el mantenimiento del arbolado de gran porte existente, con los requerimientos especiales de acceso de vehículos pesados, o zonas de carga y descarga de las diversas industrias y comercios que existen a lo largo de la vía.

La propuesta de movilidad atenderá concretamente a los siguientes aspectos:

- Calmado de tráfico a lo largo de la vía (mediante la reducción del ancho de calzada, la implementación de señalización precisa,…), con especial atención al tramo comprendido entre la intersección de la Avenida con la calle Almería y la Calle Almazara.

---

[3] *Como se ha mencionado en el apartado 2.4, algunos propietarios han ocupado parte del dominio público de la antigua carretera, por no estar éste deslindado, y no está jurídicamente definida la propiedad real de algunos terrenos. Así, existen puntos de propiedad incierta y la propuesta deberá ser sensible a esta situación, sin hacer "tabula rasa" en toda la longitud de la vía y poniendo atención en todas las particularidades del recorrido, evitando crear tensiones adicionales entre los vecinos. En el plano del **Anexo I** mencionado se representa la superficie de propiedad municipal sin incertidumbres, sobre la que deberá desarrollarse el Proyecto de Ejecución y las obras correspondientes.*

- Facilitar el movimiento de los sistemas públicos de transporte (especialmente el autobús escolar y de línea)
- La ordenación y creación de zonas de aparcamiento suficientes para satisfacer las necesidades de carga y descarga y de aparcamientos rotatorios en los entornos del CEIP, Centro de Salud, comercios y hostelería en sus horarios de máxima demanda[4]; de forma que sin mermar el número de plazas de aparcamiento existentes sean reubicadas para devolver el máximo de superficie posible al peatón[5].
- Garantizar un número suficiente de plazas de aparcamiento para bicicletas, reservando dentro del espacio público un área de estacionamiento seguro ante el riesgo de robo, cómodo y adaptado a las modalidades de corta o larga duración.

1.2. Diseño de la conexión necesaria entre Vía Verde, articuladora territorial, y Avenida de Lepanto, aglutinadora de casi la totalidad de la actividad urbana de Serón. Corresponde al ÁMBITO 2, en suelo no urbano, subdividido en dos tramos señalados en al plano del Anexo II en distinto tono de color gris como TRAMOS 2.1 y 2.2. El diseño propuesto abarcará ambos tramos y el nuevo viario será del tipo *Vía Compartida Interurbana* donde puedan convivir vehículos motorizados, peatones o ciclistas. Se deberá proveer de zonas de calzada de ancho suficiente para el cruce de dos vehículos, sin perder el carácter actual de paseo rural "en la naturaleza", proyectando la actuación con criterios de intervención mínima y conservando las grandes masas de arbolado.

En el Tramo 2.1 de esta *Vía Compartida Interurbana* será necesario pavimentar una longitud aproximada de 100 metros (rambla de la Jauca y paso del Río Almanzora) que actualmente no lo está y que la lluvia o nieve en ciertas épocas del año, convierte en intransitable. Se señala en el plano del **Anexo II**.

---

[4] *<u>Empresas</u> con requerimientos específicos:*
- *Secaderos de jamones: garantizar carga y descarga mediante camiones frigoríficos*
- *Empresa Distribuidora Bebidas: carga y descarga camiones*
- *Empresa asistencia en carretera: garantizar accesos vehículos tipo camión grúa bi-articulado*
- *Garaje de autobuses: garantizar acceso para aparcamiento de minibuses*

<u>Equipamientos</u>:
Colegio Educación Infantil:
- *Puerta en Calle Gadil: acceso peatonal niños y niñas en horario 8.45-9.00 y 13.45-14.00. Acumulación de vehículos de padres y madres que van a recogerlos.*
- *Puerta en la Avenida de Lepanto: parada de minibuses transporte escolar en horarios 8.30-9.00 y 15.00-15.30.*

Centro de Salud: acceso peatonal pacientes en horario de 8.00 a 14.00 y recogida de pacientes en ambulancia (hora indefinida)
<u>Vados</u>: Garantizar el acceso a aparcamientos privados de los edificios existentes

[5] *Según los estudios realizados por el Ayuntamiento de Serón se calcula que sobre la Avenida de Lepanto existen unas 100 plazas de aparcamiento "en calzada". El aparcamiento fuera de calzada existente (asociado a edificaciones) cuenta con aproximadamente 70 plazas.*

El Tramo 2.2, que discurre paralelo al lindero de la parcela del polideportivo, está actualmente ya pavimentado y no será necesaria su repavimentación.

2. Mejora de la accesibilidad

Se mejorará la accesibilidad de la totalidad del área territorial de estudio, de manera que el tránsito de personas se produzca sin conflictos y en el cumplimiento de la normativa estatal y autonómica vigente sobre accesibilidad universal.

En ambos ámbitos (1 y 2) la propuesta deberá garantizar un itinerario accesible en todo el recorrido y en ambos márgenes, mejorando las condiciones topográficas actuales.

En el tramo urbano (ámbito 1) se resolverán los puntos críticos situados en las inmediaciones del CEIP, concretamente la intersección de la Avenida de Lepanto con la calle Nogueral, intersección con la Calle Gadil y el itinerario desde el Colegio hasta la zona de Centro de Salud y Guardería.

3. Mejora de la habitabilidad

3.1. Flexibilidad y seguridad

La propuesta deberá:

- Promover espacios multifuncionales en los que además sean factibles los cambios de uso según días del año, estaciones o demandas de los usuarios,
- Garantizar la percepción de seguridad del espacio público, con lugares bien iluminados y recorridos visibles, evitando elementos que impidan la visibilidad y sirvan de escondrijo,
- Garantizar los elementos necesarios de protección de los peatones, como barandillas o señales.
- Garantizar la seguridad vial, teniendo en cuenta que se trata de un viario estructural de paso obligado en la que los vehículos circulan a velocidades inapropiadas, y que a su vez es la calle en la que se localizan los servicios más sensibles como es el Colegio de Educación Infantil, la Guardería, o el Centro de Salud.

3.2. Confort térmico y lumínico

La propuesta deberá identificar las necesidades de sombra y soleamiento en las diferentes estaciones y según el uso de los diferentes espacios, considerando el comportamiento del viento urbano condiciones de verano y de invierno en el diseño y la estrategia de la intervención. Se atenderá especialmente a la mitigación o anulación del efecto *isla de calor* en el espacio público (manteniendo y poniendo en valor la vegetación de hoja caduca y de gran porte existente, entre otras estrategias)

Se deberá proyectar correctamente la iluminación artificial en horas nocturnas, de manera que el espacio se perciba como seguro a la vez que se cumple la normativa estatal y autonómica[6] en materia de alumbrado público.

3.3. Mobiliario urbano

La propuesta deberá prever y cuantificar las necesidades relativas a mobiliario urbano: bancos, papeleras, juegos de niños, bebederos, fuentes, equipamientos para ejercicio físico, etc.

3.4. Contribución a la cohesión social. La propuesta deberá demostrar su capacidad para contribuir a:

- Generar cohesión e identidad social mediante la diversidad y la mezcla, posibilitando la interacción de distintos grupos sociales, grupos generacionales y modelos de convivencia.
- Estimular la conservación de la memoria social del lugar desde el respeto al patrimonio existente, contribuyendo a mantener prácticas sociales tradicionales vinculadas al entorno.

4. Mejora de la eficiencia del metabolismo urbano

Se tratará de restablecer flujos metabólicos equilibrados de agua y energía, reduciendo el consumo de recursos, las emisiones de gases nocivos, aumentando el autoabastecimiento con recursos locales y renovables y evitando el sellado y la impermeabilización de los suelos.

4.1. Energía y atmósfera

Proyectar un sistema de alumbrado público eficiente que fomente el ahorro y que reduzca el consumo de energía no renovable y las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas.

4.2. Agua

Promover la sostenibilidad del ciclo urbano del agua potenciando el uso de recursos hídricos locales mediante sistemas de captación y recuperación o regeneración. El diseño propuesto deberá contemplar:

- La reducción del consumo de agua para riego en zonas verdes mediante la previsión de mecanismos de uso eficiente y la elección de plantas autóctonas o *xerojardinería*.
- La reducción o eliminación del consumo de agua potable en el baldeo de espacios públicos
- La reducción del caudal destinado al saneamiento urbano mediante sistemas descentralizados de tratamiento y reutilización de las aguas, así como mediante la reducción de la escorrentía urbana (SUDS: Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible)

[6] *Decreto 357/2010 Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno*

- El mantenimiento y recuperación de los flujos naturales del agua, tanto de infiltración como de escorrentía superficial, promoviendo la recuperación de los balances hídricos naturales.

4.3. Materia

Fomentar el empleo de materiales locales duraderos (que ayudan a mantener la identidad y el empleo locales, así como favorecen la integración paisajística), de escaso mantenimiento, materiales reciclados o re-utilizados y materiales libres de sustancias tóxicas o contaminantes.

4.4. Residuos

Mejorar la proximidad a puntos de recogida de residuos, proyectando puntos de almacenaje para que residuos orgánicos e inorgánicos sean recogidos, separados y reciclados, pudiendo reorganizar los contenedores existentes[7]

5. Aumento de la biodiversidad

La propuesta deberá favorecer el aumento de la biodiversidad urbana, garantizando la adecuada permeabilidad del suelo para su correcto desarrollo biológico (Índice Biótico del Suelo[8])

6. Mejora de la calidad del paisaje urbano.

La propuesta deberá describir las acciones encaminadas a la mejora del paisaje urbano existente, que desde el aspecto actual de *carretera* deberá tratar de acercarse a la de *calle-salón,* para estimular el paseo a pie. Se valorará que la propuesta deberá ser capaz de:

- Revalorizar la capacidad comunicativa y sensorial del paisaje urbano, no prestando únicamente atención a su capacidad funcional.
- Incluir la dimensión psicológica en la percepción del paisaje urbano, incluyendo aspectos simbólicos de la cultura del lugar.
- Considerar el color y la luz (y sus variaciones temporales diarias y estacionales anuales) como factores determinantes de la calidad urbana.
- Propiciar la creación de ambientes de sombra, paisajes de color y sonoros mediante la incorporación de vegetación y el agua en el espacio público urbano cuando las condiciones lo permitan y se justifique su adecuación.

---

[7] *El servicio de recogida de basuras depende del Consorcio de Basuras del Almanzora-Levante, y pertenece a este ente la gestión del mismo, por lo que habrá que atender a sus regulaciones.*
[8] *Ver Anexo III. CONSIDERACIONES TÉCNICAS*

7. Viabilidad

La propuesta deberá haber evaluado el impacto global (social, económico y ambiental) de la intervención propuesta a escala urbana y territorial, considerando todas las modificaciones que provoca, para que se planifiquen y acometan sin provocar disfunciones en el contexto urbano ni en las variables secundarias que lo acompañan.

Así mismo, deberá garantizar que la puesta en carga del nuevo espacio en la vida urbana estará acompasada con la capacidad de gestión municipal y que es viable desde el punto de vista técnico, constructivo, económico y urbanístico.

8. Innovación

La propuesta podrá contener mejoras en su diseño que impliquen beneficios para el medio ambiente o en aspectos sociales y económicos.