

PAI 2017-30

PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA **CALLE CARRETERÍA**

PAI 2017-31

PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA **CALLE ALAMOS**

PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PROGRAMA:
“ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO”.
Ayuntamiento de MÁLAGA



Fondo Europeo de
Desarrollo Regional

una manera de hacer
europa 





Fondo Europeo de
Desarrollo Regional

una manera de hacer
europa



PAI 2017-30

PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA CALLE CARRETERÍA

PAI 2017-31

PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA CALLE ALAMOS

PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PROGRAMA:

“ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO”.

MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN / ANTECEDENTES

El presente documento se redacta de oficio desde el Departamento de Arquitectura e Infraestructuras, enmarcado dentro de las operaciones del programa EDUSI, provisto con Fondos Europeos de Desarrollo Regional.

Se contempla como una documentación conjunta de los proyectos correspondientes a Calle Carretería y Calle Álamos, por entender que se trata originalmente del espacio público continuo, que recorre la traza del recinto medieval amurallado, y establecer las relaciones que hagan más legible las futuras actuaciones, si bien su desarrollo posterior se realizará mediante dos proyectos independientes.

Ambos proyectos se encuentran incluidos en el Programa de “ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO”, dando respuesta a los siguientes objetivos concretos:

PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA CALLE CARRETERÍA

Objetivo temático 4. Favorecer una economía baja en carbono.

Objetivo específico 4.5.1.: Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras de la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de energías limpias.

Línea de actuación 2: Mejora de conexión viaria y peatonal

PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA ALAMOS

Objetivo Temático 6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.

Objetivo Específico 6.5.2.: Acciones integradas de rehabilitación de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente.

Línea de actuación 2: Mejora de espacio público y habitabilidad urbana

2. OBJETO DEL PROYECTO

2.1 PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA CALLE CARRETERÍA

La calle Carretería se corresponde con recorrido histórico paralelo a la muralla de la ciudad, por lo que su carácter de vía perimetral, desde la que se reconocen las puertas a la ciudad, por lo que es la vía intermedia entre el núcleo central del casco histórico y los barrios (arrabales) extramuros.

En su estado actual tiene carácter de vía de suministro y servicio, trasera de la “almendra central”, con una alta presión de tráfico y deterioro como espacio urbano. Es por ello que se aborda una transformación acorde con su valor y significación en el conjunto histórico.

Se trata de una renovación integral, afectándose tanto a servicios como a la imagen urbana de la vía, favoreciendo el tránsito peatonal y una zona urbana donde se reduzca la emisión de carbono, incluyéndose estrategias de incorporación de elementos verdes y captadores de CO₂.

En este sentido se busca la posibilidad de utilizar modos de innovación y soluciones adecuadas al espacio disponible. En la línea de trabajo marcada se busca impulsar áreas peatonales y carriles bici, convirtiéndolo en un espacio más amable para el ciudadano.

El ámbito de actuación comprende desde el inicio de la calle en su confluencia con Puerta Nueva hasta el encuentro final con calle Dos Aceras.

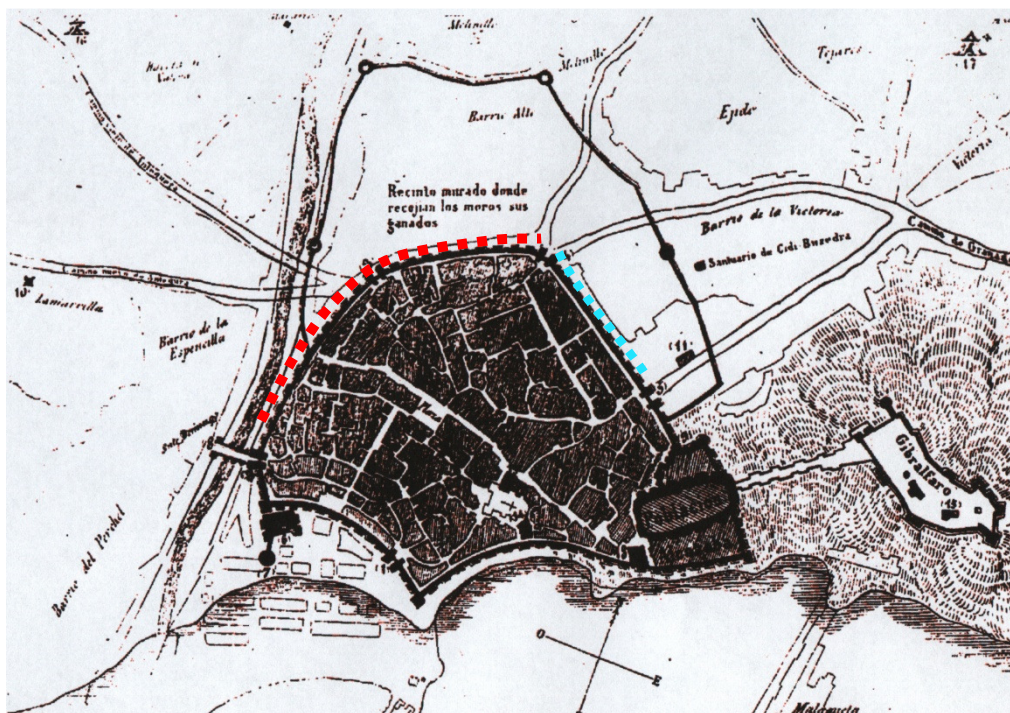
2.2 PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA ALAMOS

Por otra parte, calle Álamos, funciona como vía de enlace entre el centro histórico y la zona Norte de la ciudad, barrio del Ejido, y por sus condiciones de topografía, presenta una sección más reducida que nos lleva hasta la plaza de la Merced.

Por aperturas realizadas en el siglo XIX y la incorporación de grandes equipamientos, tiene una mayor vocación de continuidad con el modo de intervención ya realizado, donde el peatón es protagonista, impidiéndose el paso al vehículo privado.

3. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El ámbito de actuación tiene un marcado carácter lineal, como vía de ronda del recinto amurallado, como ya se recoge en el plano de la ciudad fechado en 1482.



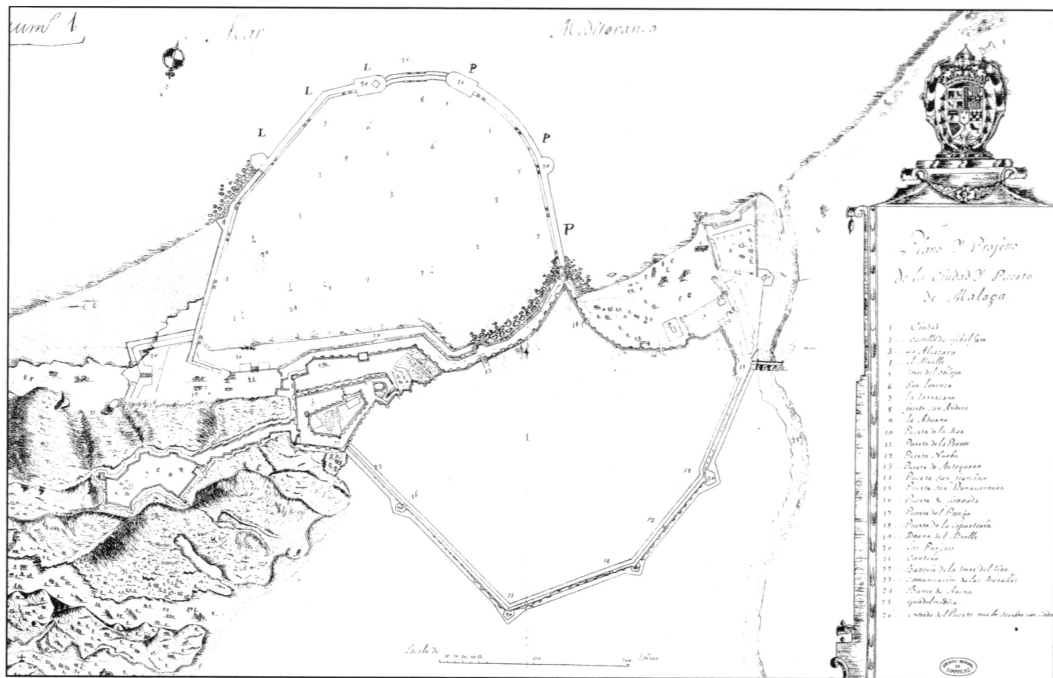
Plano ocupación musulmana 1482.

- ■ ■ ■ ■ Tramo Calle Carretería.
- ■ ■ ■ ■ Tramo calle Álamos

La muralla mantuvo su trazado a lo largo de los siglos, estando marcados los puntos de acceso a la ciudad con topónimos que han llegado hasta nuestros días: “Puerta Nueva”, en la prolongación de calle Compañía y “Puerta de San Buenaventura” como acceso desde el Norte de la ciudad. Como se observa en el plano de la ciudad de 1717. Si bien existen otras puertas que se abrieron posteriormente y corresponden a encuentro con calles actuales. En el Plano, igualmente fechado en 1717, de B. Thurus podemos encontrar la denominación de todas las puertas:



Plano de la ciudad B. Thurus 1717



1717, de B. Thurus

Puerta Nueva
Puerta de Antequera
Puerta de San Francisco
Puerta de San Buenaventura



ALFREDO RUBIO DÍAZ, Málaga de ciudad a metrópolis. Ed. Asociación Provincial de Constructores y Promotores.

Todas estas consideraciones, así como las transformaciones de la muralla hasta su demolición parcial y la construcción residencial apoyada sobre sus lienzos, reconocida a partir de 1786, han configurado el trazado actual de la calle.

“...Lo que sí ocurrirá a comienzos del XVIII -1786- será la transformación en calle (que tomará el nombre de calle Carretería) de la frontera de separación entre ambos sectores. Los muros musulmanes, tantas veces rehechos por los cristianos, ya carentes de utilidad, fueron demolidos, previa autorización del gobierno del rey. El foso que discurría ante él, foso de inmundicias, fue cedido al que se comprometiese a construir sobre él. Así es como surgió la fachada sur de calle Carretería, donde algunas viviendas conservaros a modo de medianería, lienzos de muralla medieval, como las recientes demoliciones se han encargado de demostrar.”¹

Recogemos a continuación la memoria histórica del Proyecto realizado por la GMU en el año 2001 de rehabilitación y consolidación de la Muralla y Torre correspondiente a los números 62-64 de calle Carretería.

El equipo redactor estuvo formado por:

Luis Felipe González-Cebrián Tello - Arquitecto, director del proyecto.

Carmen Peral Bejarano - Arqueóloga.

Miguel Angel Rodríguez Perea - Arquitecto Técnico.

Rocío Vílchez Pérez - Delineante.

2.2.2 Antecedentes Históricos.

La muralla es uno de los elementos urbanos mejor conocidos de la Málaga islámica, en especial el trazado que se mantendrá de la etapa nazarí. La documentación escrita de época musulmana es sin duda la de menos ayuda, mientras que la transmitida por los cronistas e ingenieros militares de entre los siglos XV y XVII será decisiva. De otro lado disponemos de una gran cantidad de planos y grabados que, conservados desde el siglo XVI, nos han revelado una valiosa información acerca de la planta y componentes principales los primeros así como imágenes parciales y sobre todo de su frente marino los segundos. Por último y con unos datos más precisos acerca de su

¹ M.E. CANDAU, J.I. DÍAZ, F. RODRIGUEZ. Málaga Guía de Arquitectura. Málaga 2005. Edición de Junta de Andalucía/C de Arquitectos de Málaga

evolución, morfología o datación entre otros aspectos, disponemos de los resultados de las intervenciones arqueológicas de urgencia.

Estas últimas, principal objeto de nuestra exposición, se han incrementado sensiblemente en los últimos años (desde el 83), habiéndose llevado a cabo hasta el día de hoy un total de catorce trabajos a lo largo del circuito correspondiente a su última época, así como en trazados anteriores, que nos servirán de referencia en el análisis de este caso particular.

Aunque frecuentemente hablemos de la muralla nazarí, es este el periodo en el que las actuaciones sobre la misma son de menor entidad, ciñéndose a reparaciones y remodelaciones puntuales, pues prácticamente podemos hablar de una configuración definitiva entre los siglos XI y XIII.

Durante los primeros siglos tras la conquista no se presta, en términos generales, una gran atención a la construcción de cercas urbanas, salvo en contadas ocasiones y ante circunstancias excepcionales, casi todas bajo el gobierno de Abderramán II y Muhammad I. La referencia más cercana a Málaga será la fortificación de fondeaderos en la cora de *Rayya* con motivo de los frecuentes y devastadores ataques de los normandos, que se sucedieron en dos ocasiones a mediados del siglo IX. Por tanto hemos de suponer que las únicas defensas existentes en la ciudad serán los restos de amurallamientos tardoantiguos que se mantuviesen en pie, y en cuyos tramos detectados no hemos visto ningún signo de reparación de estos momentos sino más bien todo lo contrario.

Durante el siglo X la intervención estatal en temas de fortificación seguirá la tónica de momentos anteriores, limitándose a solventar coyunturas puntuales, no figurando entre ellas el interés por amurallar de modo generalizado las ciudades. En nuestro actual estado de conocimiento y aunque podamos hablar de unos límites más o menos precisos para las distintas áreas de ocupación, no podemos hablar aun de la existencia de un recinto que las englobara.

El único rastro de un probable primer elemento defensivo sería un lienzo encontrado en calle Almacenes cuya técnica constructiva es muy característica de época califal. En cuanto a su funcionalidad debemos ser prudentes y considerar las opciones de estar frente a algún elemento aislado tipo torre o edificio oficial del cual no podemos ni descartar ni asegurar su carácter defensivo.

Como ya señalamos con anterioridad parece más que probable que la construcción de la Alcazaba y muralla urbana conocidas se iniciara en época *hammudí* (a partir del 1023) aunque no sabemos en qué punto exacto esta dinastía dejaría ambas empresas, pues tras la conquista de la ciudad por los *ziríes* se continuará la labor de ampliación de sus fortificaciones culminando la Alcazaba y posiblemente la cerca urbana

Lo cierto es que durante el siglo XI, y como resultado de los trabajos arqueológicos, se ha podido comprobar que la medina se encuentra inmersa en un importante proceso de crecimiento, con destacadas renovaciones del entramado urbano y ampliaciones que vendrán a marcar ya prácticamente los límites que la definirían durante el resto de su existencia.

La muralla de estos momentos coincidiría con las posteriores desde su arranque en la Alcazaba hasta el río en el punto donde actualmente se encuentra calle Marqués, lugar que marcaría el inicio de la inflexión que bordearía el arenal en dirección a la Marina para seguir por Cortina del Muelle en dirección a la Alcazaba, con la que conectaría a través de su torre inferior. Las características de los tramos que pensamos podrían atribuirse a este momento no son ni mucho menos homogéneas pues presentan tantas variantes como número de excavaciones, tanto en aparejos como dimensiones, lo único común entre ellas es el empleo de determinados materiales. En general se caracterizan por el aparejo mixto de mampostería y ladrillo, así como el

uso de sillares y sillarejos en algunos paños y en torres, donde se alternan plantas cuadradas y semicirculares. Las cimentaciones y los núcleos tanto de torres como de los lienzos entre estas se constituyen de macizado de “calicanto”.

De estas características son los restos localizados en Muro de Sta. Ana, Plaza de la Merced, Cárcer, Puerta de Buenaventura y Pasillo de Santa Isabel aunque estos puedan presentar reparaciones posteriores por mantenerse en el tiempo hasta su desaparición en época moderna. Pero será sin duda el tramo localizado en calle Marques el de carácter más singular tanto por su fábrica como por su trazado, el único hasta hoy que de modo claro nos define el límite de la medina en este siglo y por este sector y a su vez nos ha permitido plantear la hipótesis de su continuidad hasta la Marina. Lógicamente este límite quedará obsoleto tras posteriores ampliaciones.

Mención especial merece la excavación de la Puerta de San Buenaventura por ser la primera vez que se documenta una de las puertas de la ciudad. La topografía de este punto se caracteriza por una pequeña loma que fue rebajada con la configuración de la calle actual, lo cual supuso la pérdida de parte de la estratigrafía anterior y la posterior al momento de su construcción. La primera de las fases consistió en la en la construcción de la propia muralla con 5 m de grosor y cimentada en un nivel de época emiral. Esta incluye una torre de planta semicircular con la misma fábrica y la superficie exterior de sillarejos. Una siguiente fase rectificará la planta de la torre hacia forma cuadrada así como a una distancia de 4 m. se adosará otra torre de planta cuadrada. Es en este momento cuando creemos que se abrirá la puerta y se instalará la barbacana de tapial a una distancia de dos m. junto al foso cuya pendiente, muy acusada se pudo ver en dirección al colector. La última fase de época musulmana será la construcción de una estructura entre las torres y la barbacana caracterizado por dos muretes de sillarejo cuyo alzado tiende a conformar una bóveda con el interior macizado de mampostería. Su análisis se presta a varias interpretaciones, siendo más sugerentes por un lado asociarlo al estribo de un puente que salvaría el foso o de otro lado considerarlo como el cegamiento de la puerta en época nazarí cuyo dato viene confirmado en fuentes.

La siguiente actuación de envergadura detectada sobre la muralla urbana será en época *almohade*, fácilmente reconocible por la instalación generalizada de la barbacana o antemuro al menos entre la Alcazaba y el río así como por la construcción de un tramo nuevo de cerca verificado entre las puertas de Buenaventura y Nueva cuyo ejemplo más claro lo tenemos en los nº 62 y 18 de calle Carretería. De estos lienzos almohades podemos decir que su línea se retranquea unos metros hacia el interior creando un espacio para camino de ronda entre esta y la barbacana, que en ambos casos reaprovecha fabricas anteriores, de mampostería en el primer caso y tapial el segundo. Esta última técnica será la que caracterice la nueva fábrica, con un espesor entre 4,5 y 5 m. y la única torre localizada, de planta cuadrada avanzaría otros 4 m. con respecto a la muralla y con la misma técnica constructiva. La altura del lienzo sería aproximadamente de 10 m. sobre el cual discurre un adarve que comunicaría el conjunto de muralla y torres entre si, pues al menos alguna de ellas, como la documentada, dispondría de habitaciones con aspilleras.

En el solar de Carretería 98 se localizó únicamente la barbacana, pues, la muralla se encontraría justo en inmueble trasero vecino. El muro es de tapial y presenta sendos niveles de suelo a uno y otro lado. El único signo de reparación se ha visto en parte de su alzado, en lo que parece ser el cegamiento de un vano con fábrica de ladrillo y sillarejos. Esta barbacana coincide en características con la de calle Cárcer y Buenaventura.

A partir de Puerta Nueva y en dirección al mar solo contamos con el trazado anterior, no tenemos, pues, constancia de la rectificación almohade, la cual sencillamente o no se llevó a cabo o aún no ha sido localizada.

Lo que sí está claro es que entonces ya se efectuó el avance definitivo a partir de los últimos terrenos ganados al mar con el trazado que nos ha llegado a través de la cartografía moderna y de los resultados de las tres intervenciones arqueológicas realizadas en la Plaza de Arriola y Alarcón Lujan.

Durante el periodo nazarí y como fruto de los tratados comerciales entre nazaríes y genoveses se construyó en la zona portuaria uno de los edificios más singulares de este, el denominado Castillo de los Genoveses. Este edificio se definiría como una fortificación adosada a la muralla en el espigón de levante. De otro lado y en el extremo de poniente de este mismo frente marino se instalarán las Atarazanas lugar donde se repararían las embarcaciones, aunque en si se constituirían como otra fortificación avanzada sobre la línea de muralla.

La Alcazaba se adaptará entonces a las nuevas necesidades defensivas de acorde con la importancia política y económica que adquiere la ciudad, ampliando el recinto y revistiendo buena parte de sus paramentos de una fábrica con un claro predominio del ladrillo, este tercer recinto ha tenido ocasión de documentarse en su conexión con la muralla urbana, en Cortina del Muelle frente a la Aduana así como en el edificio de Correos. Pero lo más destacable en cuanto a edificación castrense fue sin duda la construcción de Gibralfaro a mediados del siglo XIV, con el fin de dotar a la propia Alcazaba de mayor protección por el flanco que presentaba peor defensa. La comunicación entre ambas fortalezas se realizó en el mismo momento a través de la coracha, un doble muro dentado que creaba un pasillo protegido que arrancaba de la parte más alta de la Alcazaba y conectaba con la puerta de ingreso del castillo.

El trazado de la muralla condiciona la evolución urbanística de la ciudad, a partir del XVIII, las autoridades elaboran una serie de informes donde se recoge el estado ruinoso del cinturón murado en diversos puntos. Por el contrario en la zona cercana al puerto consigue mantenerse más cuidada debido a su posición estratégica.

A mediados del XVIII, el cerco murario plantea continuos enfrentamientos entre el cabildo, que permite en algunos su destrucción y construcción de edificaciones, y las autoridades militares que insisten en la necesidad de conservar el circuito. Durante el siglo XVII el Marqués de Villafiel emprende una primera reconstrucción al darse cuenta del peligro que supone su estado. *En este tiempo dio cuenta el señor Marques a su Majestad del riesgo de esta plaza por estar allanadas todas sus murallas, en que peligrarían constantemente en cualquier invasión que intentasen los enemigos de su Corona...., y su Majestad (Dios le guarde) concedió esta merced, con lo cual dio principio a tan importante obra como menesterosa, y arrojando tres cuadrillas de maestros, oficiales y peones, comenzó a obrar desde la puerta de los siete arcos y la fue prosiguiendo por la parte de dentro y de fuera de la Ciudad hasta la puerta oscura.* Recogemos también de esta edición facsímil un dato que nos parece relevante como es la descripción de una parte de la ejecución de la obra en las puertas de la alcazaba a base de mampostería y ladrillo, este dato nos ayudara más tarde a la interpretación de la trasera de la muralla de Carretería 62-64. En este proceso de reconstrucción tendremos en cuenta también las órdenes del Marques de Villafiel de respetar las antiguas fábricas de los lienzos murariosdejándolas con la memoria de sus fábricas, sin borrarles las que de presente conservaba el tiempo.....para que en las circunstancia y particularidades con que describen los historiadores de la fundación de Málaga no desdigan en sus anales las cosas memorables.....

A pesar de estas restauraciones si le añadimos además la construcción de una serie de puertas y pasos de acceso al interior de la ciudad, el recinto se encuentra muy mermado. Por ello Carlos III decidió en 1786 autorizar la demolición de los enclaves todavía existentes, con el fin de adecentar zonas ruinosas y convertidas en basureros incontrolados, Los pagos de los terrenos adquiridos servirían para obras en el Guadalmedina. A partir de este momento el cerco murario desaparece en casi todos sus tramos visualmente pero queda su impronta en el trazado urbano actual.

Como comprobamos en el Plano de la ciudad de 1791 de Carrión de Mula, vemos el trazado de la calles Carretería y Álamos han llegado hasta nuestros días con muy pocas modificaciones, respetando la traza paralela al recinto amurallado.



Carrión de Mula 1791

4. ESTADO ACTUAL

4.1. CALLE CARRETERÍA

El ámbito de actuación cuenta con una superficie aproximada de 5.450 m², desarrollándose en una longitud de 520 metros, con un ancho medio entre aceras de 10,50 m.

DESCRIPCIÓN

Sección actual.

En su trazado la calle Carretería mantiene una sección prácticamente continua de acera, aparcamiento, calzada y acera. Las aceras mantienen un ancho muy estricto, variable, en torno a 1,50 mts, siendo la calzada de tránsito de vehículos y aparcamiento la que consume la mayor parte del espacio disponible entre fachadas.

Tráfico

Es una vía de circunvalación del centro que, a pesar de no ser rápida, mantiene limitación de velocidad a 30 km/h sí es muy utilizada como conexión entre la zona oeste con el Este a través del Túnel de la Alcazaba.

Incorpora, así mismo, el paso de una línea de transporte público.

Se ve muy condicionada como punto de carga y descarga para el suministro de establecimientos del centro y una importante ocupación del espacio por aparcamiento de motos.

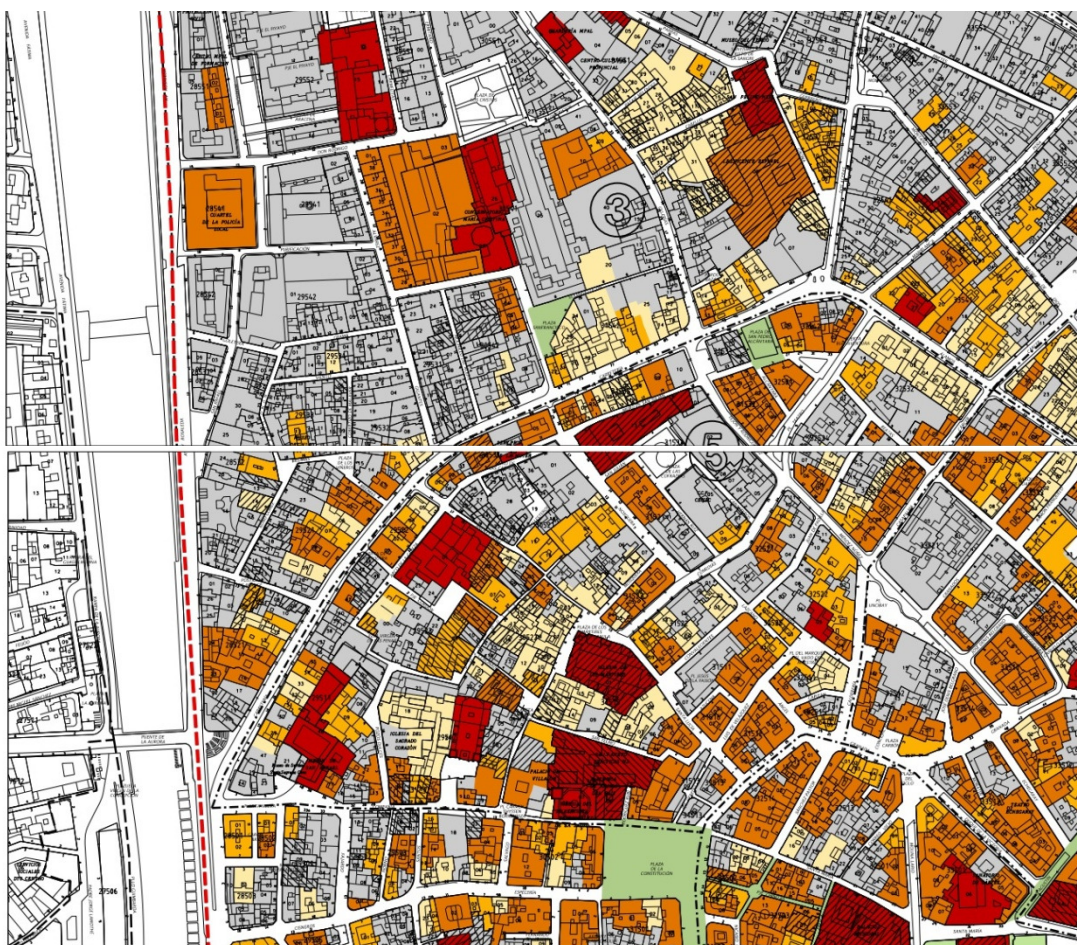
Edificación. Catálogo de Edificios Protegidos.

En esta zona se encuentra un patrimonio arquitectónico eminentemente residencial, muy transformado, destacando, según recoge la Guía de Arquitectura de Málaga:

- Carretería 16. 1905. Arqto De Manuel Rivera Vera
- Carretería 12. 1870. Arqto. Joaquín Rucoba y Octavio Toledo
- Carretería 60, Palacio de Valdeflores. S. XVIII.

Si bien, por su carácter de edificaciones que mantienen la parcelación y el carácter de la arquitectura doméstica malagueña del siglo XIX el listado de inmuebles protegidos dentro del PEPRI CH, es abundante, incluyéndose los números:

- Acera norte: 9, 11,13, 15,19,21,35,37,39,43,61,79,81, 93,95,99 y 109
- Acera sur: 22, 24, 36, 44, 46, 48, 50, 54, 56, 60, 66, 68, 72, 82, 84, 86, 92.



4.2. CALLE ALAMOS

El ámbito de actuación cuenta con una superficie aproximada de 2.080 m², desarrollándose en una longitud de 260 metros, con un ancho medio entre aceras de 8,00 m.

DESCRIPCIÓN

Sección actual.

En su trazado la calle Álamos mantiene una sección prácticamente variable y, manteniendo una línea de aparcamiento en línea hasta que la sección de la calle lo hace inviable. Al igual que en calle Carretería, las aceras mantienen un ancho muy estricto, en torno a 1,50 mts, presentando además un aspecto deteriorado.

Tráfico

Continuidad de calle carretería, pero, además, recoge desde calle Dos Aceras el paso de vehículos desde el Norte hacia el Este, para incorporarse al túnel de la Alcazaba. Mantiene el paso de una línea de transporte público.

Se ve muy condicionada como punto de carga y descarga para el suministro de establecimientos del centro y una importante ocupación del espacio por aparcamiento de motos.

El eje transversal Cárcer-Casapalma tiene una gran afluencia de peatones, siendo un punto de congestión.

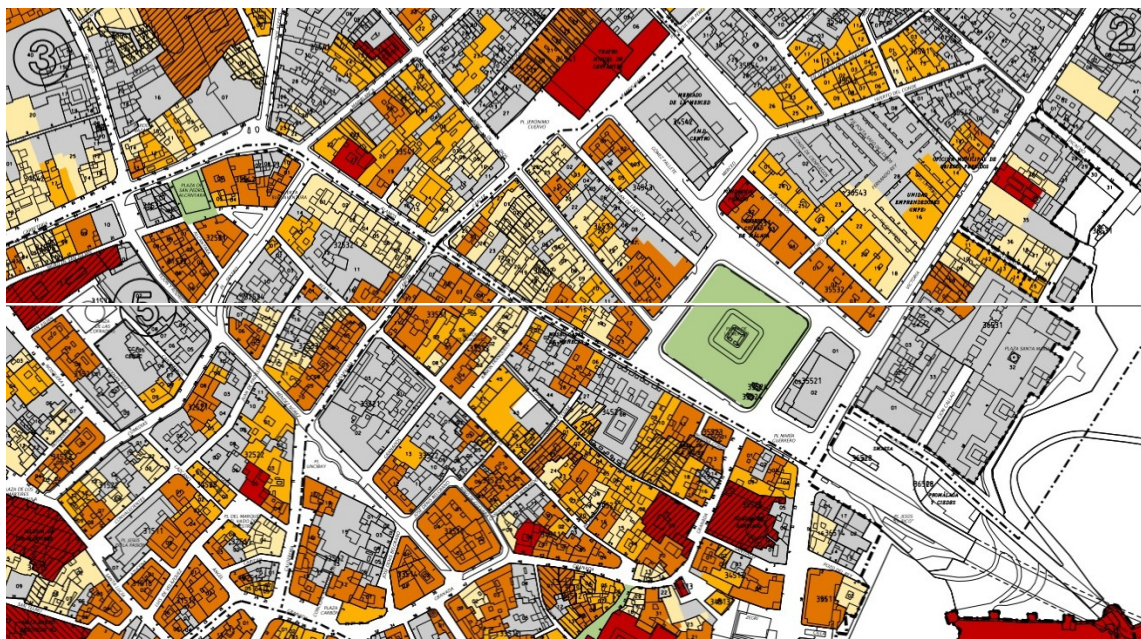
Edificación. Catálogo de Edificios Protegidos.

En esta zona se encuentra un patrimonio arquitectónico residencial, muy transformado, destacando, según recoge la Guía de Arquitectura de Málaga:

- Álamos 7. Palacio marqueses Crópani. Comienzos s. XIX.
- Álamos 11, Segunda mitad siglo XX
- Álamos 24. 1905. Arqto Fenando Guerrero Strachan.

En esta calle, además de los citados encontramos ejemplos de arquitectura doméstica malagueña del siglo XIX encontrando en el listado de inmuebles protegidos del PEPRI CH:

- Acera norte: 5,7, 17, 23, 41, 43
- Acera sur: primera manzana (muy transformada) con protección ambiental y 20, 22, 24, 38, 40.



4.3. INFRAESTRUCTURAS

4.3.1 RED DE RIEGO

El circuito destinado a atender al arbolado proyectado y zonas verdes presenta las siguientes características:

- Una red general con tubería de distribución de alta densidad P.E 75 mm apta para uso alimentario con sello de calidad AENOR y preparada para presión nominal de 10 Atm.
- El montaje de las tuberías y accesorios se llevará a cabo por electrofusión y con materiales adecuados para garantizar la estanqueidad de la tubería de alta densidad.
- Las redes secundarias que sean necesarias para el riego de los árboles y parterres.
- Automatismos realizados con sistemas de decodificadores que incluyen electroválvulas y programadores.

Todo el sistema de riego deberá ir provisto de válvulas de limpieza y desagüe que permitan un mínimo mantenimiento al cabo de los años.

4.3.2 RED DE SANEAMIENTO

Consultada al respecto a la Empresa Municipal de Agua (EMASA), el presente proyecto ha previsto la renovación completa de la red de saneamiento existente, se convierte en separativa, se cambia el trazado de colectores y puntos de vertido, procede a la renovación completa de los colectores (materiales y diámetros), pozos y arquetas.

El arroyo del Calvario se encuentra embovedado desde la Calle Amargura hasta su injerencia en la Estación de Bombeo de Aguas Residuales del Puerto. Se trata de un embovedado por el que discurren aguas de lluvia y residuales, es decir, unitario. La sección del embovedado es variable a lo largo de todo su trazado, siendo el trazado más conflictivo desde el punto de vista de su trazado y de su antigüedad, el que

discurre desde la Plaza de la Merced hasta la Alameda Principal. Es además, la zona en la que se han producido más incidencias en los últimos años. Después de las investigaciones realizadas, se ha llegado a la conclusión que el problema principal del embovedado es la pérdida de la solera debido a la erosión del paso del agua.

Como se renuevan completamente el pavimento y las infraestructuras de las calles Álamos y Carretería, se incluye en el proyecto la separación de la red unitaria, instalando dos colectores:

- Una colector de pluviales de que comienza con una sección de 600 y que alcanza 1000 Ø de hormigón armado que vierte en el río Guadalmedina.
- Un colector de fecales constituido por una tubería de 2000 de hormigón armado y en su tramo final tiene una sección cuadrada de 2 x2 m. vertiendo en el cajón existente en el Pasillo Santa Isabel.

4.3.3 RED DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE.

La red de 250 mm. de fibrocemento de transporte existente en las Calles Carretería y Álamos, además de antigua, resulta insuficiente para el abastecimiento de la zona centro. Sería conveniente reforzarla mediante una tubería de fundición de 300 mm. de diámetro.

Las obras incluidas en este proyecto consisten en la sustitución de la tubería existente en las Calles Carretería y Álamos, desde la Calle Postigo de Arance hasta la Plaza de la Merced. Se proyecta le renovación mediante tubería de fundición dúctil de 300 mm. de diámetro.

4.3.4 RED DE BALDEO.

Desde la urbanización peatonal de la Calle Larios el Ayuntamiento de Málaga ha incorporado a las actuaciones de peatonalización y reurbanización de las calles del PEPRI Centro un servicio adicional con redes de baldeo para limpieza con aguas subterráneas sin tratar, procedentes de los drenajes y filtraciones de los aparcamientos públicos existentes en el entorno.

El objeto de la actuación es diseñar una red que conecte las redes existentes en Camas y Alcazaba para dar servicio a los instalado en el Entorno de Calle Gigantes, y disponer de hidrantes de baldeo en las Calles Pasillo Santa Isabel, Carretería, Álamos y Cárcer.

Las obras consisten en una canalización de 90 mm. de PEAD PE100 serie marrón que se conectará en una punta con la red existente en el entorno de la Plaza de Camas en la esquina de Pasillo Santa Isabel con el Museo de Artes Populares, y en la otra punta con la red existente en la Plaza de la Merced.

La red se equipará con 23 hidrantes de baldeo y la línea principal incluyendo el doble cierre de Calle Cárcer es de 915 metros, resultando un hidrante cada 40 m., aproximadamente.

4.3.5 RED DE TELEFONÍA.

En línea con el despliegue de la “ciudad inteligente”, es preciso dotar de elementos de comunicación a la ciudad. Esta necesidad está englobada en el Capítulo 12 del Segundo Plan Estratégico de Málaga, “Málaga, en la vanguardia de la nueva sociedad del conocimiento”.

Por tanto, es clara la necesidad estratégica de desplegar en el mayor ámbito posible, una red de telecomunicaciones avanzada, capaz de soportar redes ultrarrápidas, redes malladas y redes de comunicaciones de corto alcance. Se creará, por estas razones, una infraestructura, que garantice la viabilidad futura del proyecto de Málaga como Ciudad Inteligente, que significará poder integrar diferentes proyectos y servicios de Sensorización, telegestión y de telecomunicaciones municipales, cuya repercusión positiva en el servicio al ciudadano queda patente en el ámbito de la ‘smartcity’.

Esta actuación ha de ejecutarse de forma simultánea con la red de alumbrado, siendo la red descrita inherente al propio concepto de telegestión y eficiencia energética.

Las obras a realizar consisten en la instalación de redes troncales trazadas a lo largo de la calle, constituida por tubos de PVC D=110 mm y una red secundaria con tubos de PVC D=63 mm.

A lo largo de la red se disponen arquetas de servicio, control y derivaciones. Se procederá al soterrado de las líneas aéreas que cruzan sobre postes, que serán retirados.

4.3.6 ALUMBRADO PÚBLICO

La instalación de alumbrado exterior que se plantea en el presente documento persigue el criterio general de eficiencia en los aspectos técnico, económico y medioambiental. Se trata de una instalación de tipo mixto funcional-ambiental, con la que se pretende iluminar viales y zonas peatonales.

La tensión de suministro para esta instalación es de 230 V entre fase y neutro y de 400 V entre fases, de acuerdo al esquema de instalación trifásica con neutro en baja tensión. La frecuencia es 50 Hz.

La red de alimentación a los puntos de luz será subterránea, con canalizaciones formadas por uno, tres o cinco tubos de PE corrugado de 90 mm según se expresa en planos y siempre acompañados de un tubo de PE corrugado de 110 mm. Las canalizaciones incluirán protección de hormigón y cinta de señalización. Se incluyen arquetas de 50x50 cm. Los conductores son de cobre 0,6/1 kV con secciones 6, 10 y 16 mm² para fases y neutro y 16 mm² para conductor de tierra. La parte de la red que se posa sobre la fachada de los edificios partirá de arquetas de la red subterránea atravesando tubos de subida de acero galvanizado y siempre minimizando la afección estética sobre dichos edificios.

4.3.7 RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Las canalizaciones eléctricas estarán constituidas por tubos de 160 mm y 200 mm, de PE corrugado de doble pared (interior lisa, exterior corrugada) rígido para protección de cables enterrados, según planos.

Las arquetas a utilizar serán de tipo A1 y A2, según compañía.

En cualquier caso, siempre se atenderá a las Recomendaciones de la compañía suministradora de la electricidad.

Los empalmes y conexiones de los conductores se efectuarán siguiendo métodos o sistemas que garanticen una perfecta continuidad del conductor y de su aislamiento. Asimismo, deberá quedar perfectamente asegurada su estanquidad y resistencia contra la corrosión que pueda originar el terreno.

4.4. ANÁLISIS POR TRAMOS:

4.4.1. RENOVACIÓN URBANA CALLE CARRETERÍA

T.1. PUERTA NUEVA - TRIBUNA DE LOS POBRES



Puerta de acceso al Centro Histórico desde Pasillo Sta. Isabel. Espacio poco cualificado.

Tratamiento de aceras antiguo.

La "Tribuna de los pobres" es un punto de encuentro singular durante la Semana Santa.

Existencia de Muro de borde como fondo de Puerta Nueva.

Aparcamiento en línea acera sur

Difícil conexión con puente de la Aurora.

Cableado aéreo

Existencia de Contenedores



T.2 POSTIGO ABADES



Aceras estrechas, dificultades para el peatón.

Pavimentación antigua.

Sección ocupada por calzada y aparcamiento.

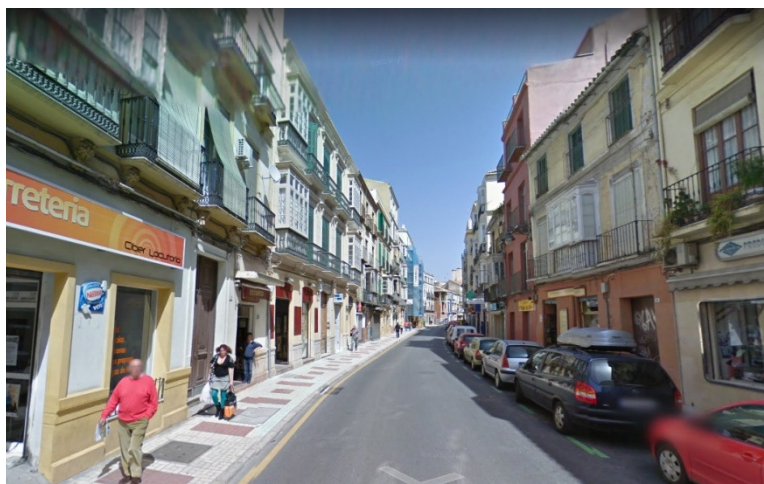
Ocupación con doble fila de aparcamiento.

Edificio protegidos no valorados.

Comercio limitado en plantas bajas, aunque actualmente presenta alguna renovación.



T.3 GIGANTES MOLINO DEL ACEITE



Aceras estrechas.

Pavimentación antigua

Sección ocupada por calzada y aparcamiento

T.4 LIENZO DE MURALLA – SAN FRANCISCO



Aceras estrechas

Presencia de restos de muralla. Espacio poco cualificado en relación a la calle.

Iluminación muy visible.

Ausencia de mobiliario urbano.



Sección ocupada por calzada y aparcamiento

Tratamiento señalización inadecuada entono histórico.

Zonas de carga-descarga

Edificios protegido no valorados.



Actividad de plantas bajas muy limitada.

Inexistencia de comercio de proximidad.

T.5 CRUCE OLLERÍAS – TEJÓN Y RODRÍGUEZ



Aceras estrechas y
pavimentación antigua.

Doble carril y
aparcamiento motos.
Habitualmente dobles filas
de coches.

Acceso a aparcamiento de
residentes.

Parada Bus invadida
Encuentro de calles donde
predomina la zona
destinada a tráfico rodado.



Sección ocupada por
calzada y aparcamiento

Zonas de carga-descarga

Edificios protegido no
valorados.

Punto conflictivo de tráfico
por ser vía de acceso al
Centro desde el Oeste.



Utilizado como vía de paso
Este-oeste.

T.6 PLAZA SAN PEDRO ALCÁNTARA



Aceras estrechas

Pavimentación antigua

Sección ocupada por calzada y aparcamiento de motos.

Edificios protegido no valorados.

Presencia de cableado aéreo

Separación con Plaza San Pedro Alcántara.

Requiere un proyecto de integración de ambos espacios.

T.7 CRUCE DOS ACERAS



Aceras estrechas
Pavimentación antigua

Sección ocupada por
calzada y aparcamiento
para carga y descarga en
ambas aceras.

Edificios protegido no
valorados.

Espacio no cualificado.

Ausencia de mobiliario
urbano.

Arquitectura
contemporánea no
integrada, con grandes
diferencias de altura de
edificación.

Presencia de contenedores
en superficie y soterrados.

4.4.2. RENOVACIÓN URBANA ALAMOS

T. 1 PUERTA DE SAN BUENAVENTURA



Espacio singular “Puerta de San Buenaventura”



Aceras estrechas y
pavimentación antigua

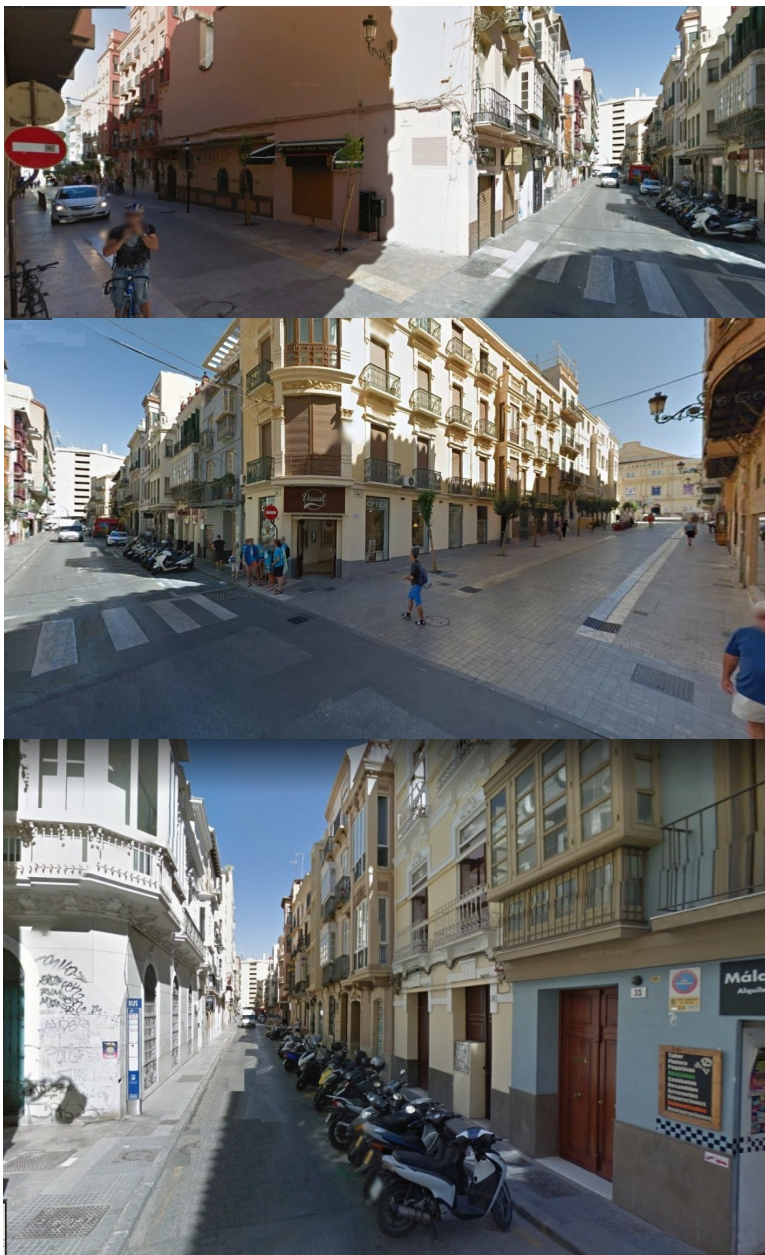
Sección ocupada por
sobreechancho de calzada y
aparcamiento.

Zonas de carga-descarga



Edificios protegidos no
valorados.

T. 2 CRUCE CALLES CARCER-CASAPALMA



Aceras estrechas
Pavimentación antigua

Sección ocupada por
calzada y aparcamiento

Zonas de carga-descarga

Edificios protegidos no
valorados.

Línea de aparcamientos de
motocicletas.

Actividad de plantas bajas
muy limitada.

T. 3 TRAMO FINAL. ENCUENTRO PLAZA DE LA MERCED



Aceras estrechas y
pavimentación antigua.



Sección estricta ocupada
por calzada

Acceso al centro desde
Plaza de la Merced.

Edificios protegido no
valorados.

Utilización de plantas bajas
comercio poco
especializado.

Visual con Monte
Gibralfar.



4.5. **RESUMEN CONCLUSIONES:**

El espacio se caracteriza por sus grandes dimensiones y por la falta de elementos que inviten al uso del espacio público, es un lugar de paso, muy condicionado por el tráfico y su tratamiento como circunvalación de la Almendra Central.

Su renovación implica, siguiendo lo ya previsto en el Avance del PEPRI Centro, un cambio en las condiciones de uso, limitando la intensidad de tráfico y proponiendo medidas que impidan el uso de tráfico de paso. Especialmente en calle Álamos en su tramo a partir del cruce con Cárcer-Casapalma.

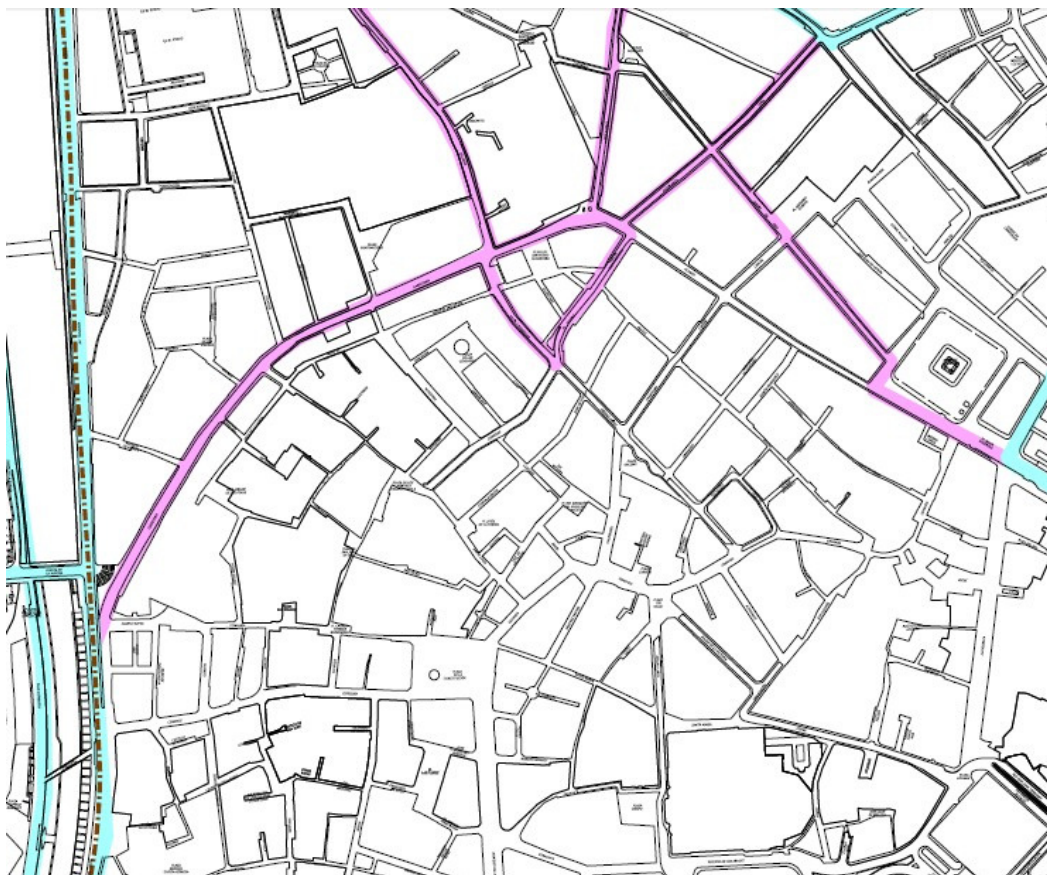
Se requiere la puesta en valor de los puntos singulares que encontramos como cruce de vías ya que por su dimensión permiten convertirse en nuevos espacios de uso ciudadano.

5. **DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO**

El documento de Avance PEPRI CENTRO incluye el análisis y propuestas que inciden sobre los espacios objeto de proyecto y que avanza en una determinada dirección desde una visión global del Centro Histórico y su integración como una pieza de la ciudad.

Concretamente en el apartado B.P.2 “Propuestas estructurales de regeneración del espacio público”, plantea una estructura en “supermanzanas”, como se recoge en dicho documento:

“Hemos pretendido en el presente Avance implementar el concepto teórico de la Supermanzana para definir una malla mínima de tráfico rodado no restringido que permita una cierta permeabilidad al residente y/o usuario del Centro Histórico. No obstante se introducen simultáneamente mecanismos disuasorios de penetración al Centro Histórico sin olvidar las necesidades de acceso a sus domicilios de los residentes. En plano 1.B.P.2 se define la red de supermanzanas así como la red de preferencia peatonal estructurante.”



En este sentido se prevé una diferencia en cuanto a la función en el esquema de movilidad, entre calles Carreteras y Álamos, planteándose restringir el tráfico rodado en calle Álamos, manteniendo exclusivamente un paso de transporte público y residentes.

Las pautas y objetivos para la redacción del proyecto que marca son:

Calle Carretería / Álamos.²

Al igual que en el caso de calle Victoria, la remodelación de calle Carretería se considera igualmente prioritaria entre otras por las siguientes razones:

- Se trata de un elemento estratégico ya que es la pieza de articulación de la "mimada" almendra central respecto a los arrabales históricos.*
- Presenta un grave estado de obsolescencia funcional ya que el comercio y la actividad de sus plantas bajas parece haberse disipado casi por completo.*
- Es objeto de la propuesta de Movilidad que la calle Carretería deje definitivamente de ser un vial de paso que atravesase el centro. Actualmente es habitual utilizar esta calle desde el pasillo Santa Isabel para conectar con Málaga Este, lo que provoca un tráfico indeseable por el centro de la ciudad.*

² DOCUMENTO DE REVISIÓN DEL PEPRI CENTRO- Avance 2014. Pg. 79. Ayuntamiento de Málaga

- La disminución de tráfico permite redimensionar la sección ampliando aceras e incorporar por Ej. arbolado de alineación.

- El valor patrimonial de muchos de sus edificios exige un espacio urbano de calidad y dónde sea posible el paseo y el disfrute de los ciudadanos.

Se propone poner en valor los tramos de la muralla que sean recuperables para propiciar un mejor conocimiento de este elemento histórico. Estas actuaciones deben permitir la permanencia de la edificación, con procedimientos de integración.

Se propone igualmente revalorizar el recorrido peatonal paralelo al arco Carretería-Álamos, que discurre por Puerta Nueva, Pozos Dulces, Arco de la Cabeza, Muro de las Catalinas, Muro de San Julián, Beatas y Granada.

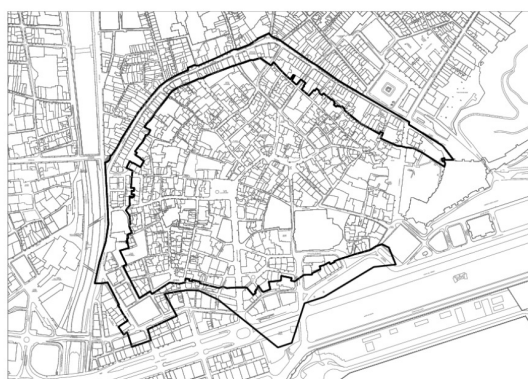
Reiterándose al definir las áreas de Intervención Integrada, dentro de:

ACTUACIONES ZONA 11. BIEDMAS³

REMODELACIÓN INTEGRAL CALLE CARRETERÍA.

Se proyecta una reurbanización completa de la calle Carretería, planteándose una considerable reducción de la sección destinada a viario rodado en beneficio del espacio peatonal. Esta actuación tiene carácter estructural y por lo tanto no se limita el ámbito de la zona homogénea de Biedmas.

En cuanto a la **incidencia arqueológica** se incluye en la zona delimitada como “Zona 2”, previendo la oportunidad de un Plan Director del Recinto Murado de la Ciudad Islámica.⁴ en el que el recorrido Álamos sería el eje vertebrador y permitiría hacer una lectura de la formación de la ciudad.



Zona 2 de la Carta de Riesgo

En el documento, se recoge, así mismo, en cuanto al **análisis de actividades**⁵, el potencial del eje Carretería- Álamos como una zona de oportunidad, comprobándose la necesidad de incentivar la diversidad de usos en plantas bajas, por lo que se establecen condiciones y modos de regulación. En este sentido el factor hostelero y su relación con el uso del espacio público es determinante, debiendo restringirse el uso de terrazas.

³ Ídem anterior. Pg 83

⁴ Ídem anterior pg. 111

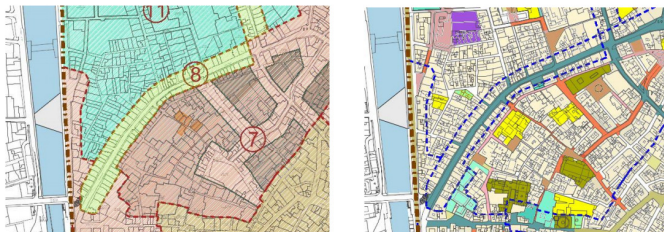
⁵ Ídem anterior pg. 183

C.P.4_Propuestas Zonales.

A modo de ensayo-piloto expuesto como ejemplo para posible desarrollo en el Plan Especial de los criterios y métodos previamente relacionados, se realiza la siguiente aplicación para un sector concreto y sus elementos:

ÁREA 8: "CALLE CARRETERÍA"

- Se conceptúa como Área tipo C: Eje estructurante con nivel medio de actividades.
- La delimitación del área toma como protagonista a la propia calle Carretería, calificada como eje estructural que ha de asumir en sí misma el papel de atracción de actividades locales.



Enunciado de la ficha propuesta en relación a las actividades.

ENLACE WEB para acceder a los distintos apartados del documento citado:

<http://avancepepricentro.malaga.eu/opencms/export/sites/pepri/.content/documentos/documentos-general/PEPRI-CE0NTRO2.pdf>

6. ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS

Si bien se trata de actuaciones diferenciadas, las propuestas de ambos proyectos deben de responder a una estrategia que se encuentra orientada por los objetivos definidos, impulsando un modo de intervención que favorezca la recuperación de la calidad urbana y del espacio público, como elemento de conexión y encuentro ciudadano, actualmente devaluado por el tipo de urbanización obsoleta, no acorde con un entorno histórico y muy condicionada por el tráfico rodado de paso de vehículo privado.

Se plantean diversas estrategias que podríamos agrupar en cuatro bloques:

INCORPORACIÓN DE ESTRATEGIAS VERDES.

- Incorporación de arbolado de alineación en zonas que lo permita el ancho disponible.
- Singularidad de los puntos “puerta de la ciudad”. Creación de espacios-plaza que permitan otros usos ciudadanos.
- Utilización de muro vegetal como elemento urbano.
- Utilización de pavimentos drenantes en banda de arbolado. Se proponen unas franjas infiltrantes que recojan el agua de las aceras, recargando el acuífero y proveyendo de agua extra a los árboles plantados.
- Incorporar red de baldeo.

CALMADO DE TRÁFICO/CARRIL BICI

- Delimitación de calzada con ancho estricto, mediante cambio de textura en los bordes.
- Delimitación como ZONA 30 en zona con tráfico de vehículo privado.
- Incorporar señalización de compatibilidad carril bici.
- Delimitación como ZONA 10 en zona con tráfico exclusivo de transporte público y servicio.

AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL

- Plataforma de cota única en toda la calle que, en caso de uso sin tráfico, favorezca el uso ciudadano y elimine dicha barrera.
- Creación de espacios-plaza en los puntos de encuentro que permitan otros usos ciudadanos.
- Incorporar mobiliario urbano.

USO DEL ESPACIO PÚBLICO.

- Definir una banda de “servicio”, como franja técnica, mediante un pavimento diferenciado que permita localizar puntos de aparcamiento residentes, parada Bus, zona de carga-descarga y localización de contenedores para recogida de basuras.
- Por tratarse de espacios singulares, se definirá expresamente en plano la regulación del uso del espacio de acera en relación a la ocupación de terrazas

vinculadas a hostelería, reflejando zonas con restricciones concretas o de ocupación no permitida en puntos de sección más estricta o que por sus características de entorno así lo requieran.

En documento anexo se plantean las ideas de ordenación sobre plano que permiten una aproximación a las soluciones propuestas.

Málaga, febrero de 2018

EL EQUIPO REDACTOR

Fdo.: Juan Antonio Marín Malavé
Arquitecto

Fdo.: Pilar Vila Herrero
I.C.C.P.

Vº Bº
EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE
ARQUITECTURA E INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: Javier Pérez de la Fuente