

1- EL CORAZÓN DEL CENTRO. Estrategia Guadalmedina. Entorno Perchel-Alameda-Puerto.

La Alameda (1810) y su prolongación (1970) se armonizan y articulan sobre el Guadalmedina, en una avenida de uso intenso para todas las modalidades, especialmente la peatonal y la del transporte público.

Esta intensa movilidad peatonal se difunde hacia el cauce y sus márgenes hacia el sur y el norte y la movilidad motorizada, pública y privada, del tronco central, se hace más capilar con el apoyo de las calles Martínez y Vendeja.

El proyecto Guadalmedina de 1992, de Mármoles al Mar, se moderniza y restaura, se mejoran los accesos peatonales al cauce, intensamente coloreado, y se destina al transporte público el túnel de su margen derecha, manteniendo la circulación del automóvil, atenuada, en la margen izquierda.

A largo plazo se apuesta por una mayor integración del puerto con la ciudad y el río.

LA ALAMEDA Y EL PUENTE DE TETUÁN

UN ENTORNO PEATONAL Y CÍVICO REFORZADO

En las riberas del Guadalmedina se cubren las heridas de los pasos inferiores rodados, ubicando en la margen izquierda una galería pública para el paso y la cultura, extensión de los espacios museísticos más al sur. Una nueva arquitectura/infraestructura para el río que se comporta como membrana osmótica del propio cauce: cerrada y continua permite sin embargo un contacto directo con las explanadas vegetales del interior de su cauce y resuelve el paso por debajo del eje Alameda-Tetuán.

Vista desde el ampliado Puente de la Misericordia hacia la margen izquierda, en dirección norte.

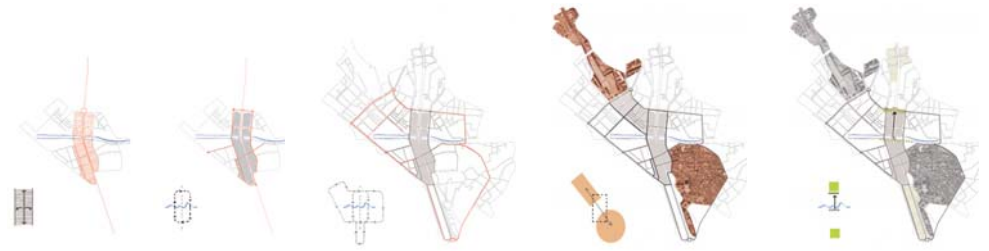


01 LA IMPLICACIÓN DE LAS MANZANAS DE BORDE DEL EJE ALAMEDA-AVDA ANDALUCÍA.

02 LA CREACIÓN DEL ANILLO CENTRAL EN TORNO AL PUENTE DE TETUÁN. Se concibe reordenación de estas manzanas centrales, aumentando las calles peatonales o de uso exclusivo para residentes, convirtiendo en un Salón alargado el arranque de la Alameda de Colón, ordenando los sentidos circulatorios para disminuir el tráfico por el eje central y poder así aumentar los espacios públicos y de acera.

03 LOS APOYOS EXTERNOS DEL ANILLO CENTRAL. La ciudad necesita utilizar más intensamente estos ejes complementarios al anillo: Armengual de la Mota, Callejones del Perches, Paseo de los Tilos, La Avda. de las Américas, José María Garnica, el Paseo de Antonio Machado y la Avda. Manuel Agustín de Heredia, el Paseo de los Curas y la Plaza General Torrijos. Por el norte, la Calle Mármoles, el Puente de la Aurora, el Pasillo de Santa Isabel y la Plaza de Arriola, entre otros.

LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE DIFUSIÓN DEL VIARIO.



04 EL RÍO COMO NÚCLEO PEATONAL Y DE COMUNICACIÓN INTER-CENTROS. El fortalecimiento de las aceras y los espacios cívicos de las riberas del Guadalmedina permite la conexión entre la centralidad histórica fundacional y la nueva centralidad administrativa y de transportes (bus, metro, tren), construyendo una diagonal de extensión de la centralidad que implica esencialmente al proyecto urbano fluvial.

05 EL DESPLAZAMIENTO DE LA PUERTA CENTRAL Y LOS NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS DE OPORTUNIDAD. La reurbanización del Puente de Tetuán y de las manzanas implicadas en el anillo central desplaza la frontera del centro histórico que hoy día sitúa al Río como un elemento de borde para que pueda ser leído como un espacio central y relacional y pueda superar en este ámbito su condición de límite entre las dos riberas. Por otro lado, este cambio de carácter del arranque de la Avda. de Andalucía, permite entender los enormes espacios no construidos del borde del eje como oportunidades para la construcción de entornos peatonales y de relación entre usos urbanos que apuesten por la escala humana y la intensidad de las aceras.



Cubrición del paso rodado de la margen derecha, destinado al paso de transporte público. Sustitución del paso rodado por debajo del Puente de Tetuán por nuevo pasaje interior peatonal con posibilidad de instalación de usos culturales: "GALERÍA POPULAR DE EXPOSICIONES". Nuevo Puente de Tetuán, cambio en la forma de sus aceras y descenso de su cota para dar mejor continuidad espacial y paisajística entre la Alameda y su prolongación en Levante y la Avda. Andalucía en Poniente.

Vista desde el Puente de la Esperanza hacia la margen izquierda, en dirección Sur.

S2 SECCIÓN ENTRE EL PUENTE DE LA ESPERANZA Y EL PUENTE DE TETUÁN



EL PUENTE DE TETUÁN

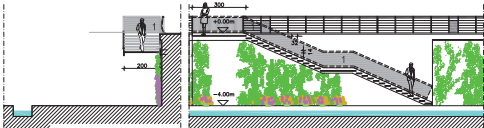
El Puente de Tetuán actual es reflejo de una prolongación hacia el oeste de la Alameda principal que acabó por beneficiar en exceso al transporte privado y a formas de urbanización y edificación autónomas que más parecen estar planificadas por la conexión territorial que por la extensión natural de su centro. El proyecto del río puede ser el motor de la transformación de este puente y con ella de todo el entorno fluvial en este ámbito.

La estrategia aquí tiene en cuenta la doble exigencia de este paso: un espacio clave para la movilidad central de la ciudad y su extensión en la dirección este-oeste y, al mismo tiempo, un espacio de confluencia peatonal esencial. Para equilibrar esta dualidad el río difunde la peatonalidad y ordena los flujos a su alrededor. La concepción de un anillo central "grapa" superficial que ligue la ciudad central con los nuevos centros administrativos, comerciales y de transporte de la margen derecha, exige la cooperación de una triada de puentes: Esperanza, Tetuán y Misericordia.

La reordenación viaria compromete una serie de calles al norte y al sur. Difusión y capilaridad del viario, descenso de la cota principal del Puente de Tetuán, utilización de la margen derecha para el movimiento soterrado de autobuses, estrategias para que la Alameda principal y su prolongación hacia el oeste aumenten su peatonalidad y habiliten espacio para el transporte público.



NUEVOS ACCESOS AL CAUCE. RECORRIDOS PEATONALES



S1 SECCIÓN A LA ALTURA DEL PERCHEL ALTO Y DETALLE. Reurbanización y restauración del proyecto de Joan Busquets de 1992. Nueva pavimentación coloreada y reordenación de los cursos de agua del cauce.