

BASES TÉCNICAS PARA LA REDACCIÓN DE PROYECTO DE REVITALIZACIÓN Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE CARMONA”, EN EL TERMINO MUNICIPAL DE CARMONA, SEVILLA. ANEXO AL PLIEGO ADMINISTRATIVO.

1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIÓN Y OBJETIVOS

La ciudad de Carmona, como si de una península se tratase, se sitúa sobre una meseta elevada bordeada por un cantil o escarpe que le aísla del territorio circundante, excepto en un punto, donde se ubica la “Puerta de Sevilla”, lugar único y obligado de acceso al mismo nivel a su Centro Histórico.

Se hace, por tanto, necesario, crear un nuevo acceso al Centro Histórico de Carmona. Este acceso, que indudablemente ha de partir de la única autovía que discurre en las proximidades de Carmona, es decir, de la autovía A-4 que enlaza las ciudades de Sevilla y Madrid, debe alcanzar el Centro Histórico en un punto, que por su situación estratégica, reduzca drásticamente los recorridos de manera que se pueda acceder peatonalmente a todo el Conjunto Monumental.

Este punto estratégico lo proporciona la penetración natural que presenta el borde del escarpe cuyo extremo más interior se presenta en las calles “Miraflores de Santa María” y “Cervantes”.

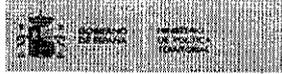
La meseta elevada sobre la que se asienta Carmona está constituida por una roca blanda y fracturada (calcarenita, comúnmente conocida como albero) que se apoya sobre un sustrato de arcillas blandas (arcillas margosas conocidas como margas azules). El borde de la meseta elevada, es decir, de la roca fracturada, es una pared vertical (escarpe o cantil) que presenta grandes y sistemáticos desprendimientos regresivos, de manera que las viviendas, construcciones y viales situados en el borde van siendo dañados por los desprendimientos, y perdiendo área construida.

El sustrato de arcillas blandas en su contacto con el borde de la meseta, conforma una ladera perimetral de fuerte pendiente. Esta ladera, bajo la carga de la meseta de Carmona y de la propia ciudad, se deforma y desliza buscando situaciones más estables.

Por otra parte, la gran penetración natural que presenta el borde del escarpe cuyo extremo más interior, como hemos dicho, alcanza las calles “Miraflores de Santa María” y “Cervantes”, tiene uno de sus orígenes en que este es el punto de salida natural de las aguas de escorrentía recogidas por la ciudad y también el punto de evacuación natural de sus aguas residuales.

Estos flujos de agua han dado lugar, sobre las arcillas blandas, a un amplio cauce, en cuyo eje, la erosión ha generado una considerable fractura, de manera que el cauce y la fractura favorecen el deslizamiento de las arcillas blandas en su dirección.

Adicionalmente, el borde del escarpe, en su punto más interior al Centro Histórico y destino del nuevo acceso, ha sufrido un largo proceso de relleno mediante vertidos incontrolados que han cegado la salida natural de las aguas de escorrentía y residuales, generando un área insalubre y geotécnicamente conflictiva dado que, la considerable magnitud y peso de estos rellenos saturados suponen una carga para las arcillas blandas infrayacentes, que las moviliza en dirección al cauce arrastrando consigo a la meseta de roca fracturada sobre la que descansa Carmona, dañando sus viales y construcciones.



UNIÓN EUROPEA
FONDO EUROPEO
DE DESARROLLO REGIONAL
"Una manera de hacer Europa"

2. TRABAJOS A REALIZAR

Construcción de un nuevo vial de acceso a Carmona por el Argollón. Las obras comprenden: la construcción de una rotonda de enlace en carretera a Lora del Río, el vial al pie del escarpe, una plataforma de aparcamientos, ascensores de llegada y escaleras hasta terraza mirador, soterrado de vertidos y recuperación paisajística del entorno.

Dado que, como se ha dicho, Carmona presenta un escarpe o cantil perimetral que le separa del territorio circundante y puesto que los viales de su Centro Histórico no son adecuados para la circulación de vehículos, se plantea que el acceso se culmine en un aparcamiento disuasorio situado a los pies de las calles "Miraflores de Santa María" y "Cervantes", desde el que podrá accederse peatonalmente al Conjunto Monumental.

Este aparcamiento disuasorio constaría de una playa de estacionamiento, tanto para turismos como para autobuses, así como un apeadero para los usuarios de éstos.

El número mínimo de plazas de aparcamiento será de 257 para turismos y 20 para autobuses.

El acceso desde los aparcamientos a la zona superior de la meseta, sobre la que se ubica Carmona, se realizará mediante sistemas mecánicos, siendo estos como mínimo dos ascensores-montacargas así como una escalera peatonal alternativa.

Esta intervención, pretende además recuperar la imagen histórica del escarpe de borde de Carmona mediante la eliminación de los vertidos incontrolados localizados en el borde de la calles "Miraflores de Santa María" y "Cervantes", y que han ido rellenado la parte baja del escarpe modificando su aspecto original.

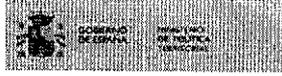
Para poder realizar el nuevo acceso y los aparcamientos, es necesario, dada la naturaleza de los terrenos de la zona, estabilizar los escarpes bajo los cuales discurren dicho acceso y aparcamientos, y sobre los cuales a su vez gravitan las viviendas de la Calle Juan de Ortega, Calle de Albollón, Callejón de la Abejas, La Plazuela del Higueral, Calle Cristo de la Sedia y Calle Santa Ana, afectando entre otros a la Escuela-Hogar San Juan de Ávila y al Colegio Público San Blas.

Dado que en la zona se encuentra el punto por donde históricamente Carmona ha realizado el vertido de aguas residuales y fecales, y que actualmente discurre bajo los rellenos anteriormente mencionados, se pretende realizar una canalización que lleve dichas aguas residuales y fecales hasta una estación de depuración y bombeo no previstos en esta actuación.

Por la zona más baja del barranco, discurre una vaguada que encauza las aguas residuales y fecales, y que además actúa como fractura sobre la que se pliega el terreno y provoca el deslizamiento del mismo.

Por ello, hay que realizar la canalización de las aguas que discurren por la vaguada, el terraplenado necesario que cubra la canalización y cierre la fractura.

Para la realización del acceso es necesaria la estabilización del firme del nuevo vial que ha de discurrir sobre la ladera inestable de arcillas expansivas que constituye todo el estrato sobre el que se asienta la meseta de Carmona.



3. BASES TÉCNICAS PARA LA REDACCION DEL PROYECTO

El proyecto se realizará conforme a la siguiente documentación aportada que forma parte de estas bases técnicas y conforme a la normativa especificada.

- Estudio geotécnico realizado por la empresa VORSEVI
- Estudio geofísico realizado por la empresa GEOFÍSICA APLICADA.
- Levantamiento topográfico realizado por la empresa ESTUDIO CARTOGRÁFICOS INVAR.

- Plan especial de Protección del Patrimonio Histórico de Carmona.
- Recomendaciones técnicas para el diseño y ejecución de sistemas viarios en medios sensibles.
- Instrucciones para el diseño de firmes de la red de carreteras de Andalucía.
- Normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.
- Ley de Carreteras de Andalucía.

En Carmona a 22 de julio de 2010

Francisco Cortés Vázquez
arquitecto municipal