



GREEN INTERFAZ

00 ABSTRACT

ACTIVANDO EL CAMBIO

GreenterFaz es un proyecto urbano integral de vocación ecológica, respeto al pasado y con visión de futuro. Un centro dinámico e inclusivo donde se generan experiencias nuevas a partir de la incorporación de las preexistencias, del patrimonio material e inmaterial (edificios, recorridos, naturaleza, considerando los plátanos como Patrimonio Vegetal, el paisaje portuario y su actividad), recursos naturales, espacios culturales... Un nuevo espacio urbano-portuario que a partir del pasado da respuesta a las necesidades del presente con vistas al futuro.

GreenterFaz, consciente de que ocupa un espacio urbano de vital importancia en el que confluyen preexistencias consolidadas lindantes y también a escala territorial, asume el papel de INTERFAZ entre la ciudad y el mar, allí donde desembocan realidades múltiples destinadas a coexistir en un mismo ámbito.

La respuesta a esta condición contextual tiene como objetivo una DOBLE FUNCIÓN. Por un lado, ARTICULA los espacios físicos consolidados y, por otro, otorga una PERSONALIDAD PROPIA a la intervención. Todo ello, desde el respeto a la historia del lugar.

El proyecto resuelve todas y cada una de las capas de información que acontecen en el mismo espacio urbano a través de dos acciones claves: una plaza de las aguas (La Marina) como una gran superficie plana y despejada para transitar y acoger eventos y un Paseo de los Curas como una GRAN PRADERA, una topografía ondulante y repleta de vegetación para estar y reposar, todo a cota de Parque y Palmeral preexistentes, protegiendo la cota de los plátanos a través de los CICLO ALCORQUES una apuesta por la cohesión del ecosistema y la gestión sostenible del agua de lluvia, pensados a su vez desde una operación de Land-Art.

Plaza y Paseo, unido éste a su vez al Parque y al Palmeral, se convierten en un mismo espacio híbrido (La InterFaz) de bordes que se desdibujan, pero sin llegar a comprometer la identidad de cada uno de los espacios por separado, convirtiendo ese límite entre lo existente y lo nuevo, en espacios de reactivación.

La articulación como estrategia singular, la capacidad de unificar tres lugares diversos y un programa flexible, una relación autónoma pero relacionada con el tejido histórico y contemporáneo de Málaga, adaptado a las demandas públicas y el paisaje urbano, y la capacidad de atraer a residentes, visitantes y turistas.

GreenterFaz es un proyecto estratégico de ciudad que mediante la transformación del Paseo de los Curas y la Plaza de la Marina, activa Málaga, desencadenando un período de transformación que marcará un hito en la historia reciente de la ciudad, trascendiendo a su ámbito para impactar a tres escalas: persona, ciudad y territorio.



Las personas y el espacio público

La actuación en el Paseo de los Curas da un nuevo sentido al espacio del Palmeral y del Parque convirtiendo estos lugares en un único gran espacio verde para el disfrute de las personas. Un espacio natural, inclusivo, multicultural y transgeneracional que centra la atención en el bienestar de las personas, a través de espacios saludables, cómodos, flexibles e interactivos. Un nuevo lugar no solo pensado para ser recorrido y observado, sino para estirarse, tumbarse, relajarse, festejar. Un lugar para entrar en contacto directo (literalmente) con la naturaleza.

La propuesta recupera para el uso preferente de las personas la Plaza de la Marina. Lo hace de forma contundente a través de un gran lienzo pavimentado, arbolado, continuo, completamente accesible; con una suave pendiente hacia el mar. Este nuevo nodo de centralidad se convertirá en un recorrido peatonal sin obstáculos hacia el mar o hacia la ciudad; en una plaza conectada de forma natural con la actividad social del centro.

La ciudad y las relaciones urbanas

A través del reconocimiento de la memoria histórica y las dinámicas del lugar se restablecen conexiones perdidas y se crean algunas nuevas.

PUERTO-CIUDAD. El proyecto recupera y refuerza la conexión histórica ciudad-puerto a través de esta gran interfaz, llevando al ciudadano hasta el mar, recuperando la conexión histórica directa de las personas con la lámina de agua.

CASCO ANTIGUO-MALAGUETA. La actuación mejora la conexión entre el casco antiguo y la Malagueta proporcionando una pasarela aérea que resuelve los inconvenientes del túnel actual.

ALAMEDA-PARQUE. La intervención promueve la conexión entre la alameda central y el gran parque mediante la canopia urbana y el tratamiento desdibujado de los límites.

PASEO MARÍTIMO. La propuesta incentiva el recorrido junto al mar, continuando y conectando el paseo marítimo de poniente con el de levante incorporando la visión de futuro de un gran paseo que transcurre al lado del agua y recorre todo el litoral.

EPICENTRO SOCIAL. GreenterFaz favorece también la interacción entre las realidades sociales múltiples de los barrios colindantes, fusionando la creatividad del Soho, la cultura del Centro Histórico, el conocimiento de Alcazabilla y la tecnología de Malagueta.

Mejorando la conexión de la ciudad con el puerto, poniendo en valor las preexistencias, tanto los edificios, recorridos, como la naturaleza, y el puerto, y proporcionando infinitas posibilidades de cultura urbana, desarrollo económico y ocio, GreenterFaz juega un papel clave como el espacio más representativo y atractivo de la ciudad, y a su vez se convierte en un epicentro con visión de futuro para la reactivación urbana.



El territorio y las infraestructuras verdes y azules

Para conseguir desarrollar la Infraestructura verde es necesario aplicar un nuevo instrumento llamado las Soluciones Basadas en la Naturaleza. En este sentido el proyecto hace una apuesta decidida por conservar todos los plátanos existentes, como un patrimonio vegetal de alto valor ambiental, paisajístico, histórico y social. El Paseo de los Curas se convierte en un gran espacio verde que conecta los otros espacios verdes colindantes, tanto en dirección ciudad mar, como en dirección litoral. La plaza de la Marina y sus espacios anexos, con su nueva estructura arbolada, contribuyen también a consolidar a estas continuidades verdes.

Para conservar los plátanos del Paseo de los Curas a su cota original, y compatibilizar esta voluntad con la de conectar al mismo nivel el Parque histórico y el Palmeral a través de un gran prado verde, se trabaja con la micro-topografía asociada a los árboles existentes, dando origen a los CICLO ALCORQUES y a las CICLO CUENCAS. Estos alcorques, naturalizados y biodiversos, de grandes dimensiones y topografía invertida permiten salvaguardar la cota actual de los plátanos, permitiendo rellenar el resto del espacio para conseguir una conexión franca y accesible entre el Parque histórico y el Palmeral de las Sorpresas.

Cabe considerar de manera especial estos espacios como claves para dar respuesta a los retos planteados de mejora del comportamiento actual de las aguas pluviales y proponer en ellos nuevas estrategias para la gestión sostenible del agua.



La primera estrategia de diseño será contemplar, en la medida de lo posible, la gestión sostenible de la mayor parte de las escorrentías generadas por las superficies del ámbito.

La segunda estrategia de diseño será reconocer las zonas de oportunidad del Paseo de los Curas y de la Plaza de la Marina concentrando en estos espacios la transformación más importante para la necesaria gestión sostenible del agua.

La tercera estrategia de diseño será aplicar en dichos espacios de oportunidad soluciones integradas que den respuesta a los problemas de CANTIDAD de agua, reduciendo los caudales de escorrentías generados, de CALIDAD del agua, proponiendo sistemas de depuración y filtraje con soluciones basadas en la naturaleza (SBN) y de INTEGRACIÓN con el entorno, generando espacios de mayor calidad urbana para el uso y disfrute de los ciudadanos.





UNA INTERFAZ CONECTADA

CON SU HISTORIA, CON EL TEJIDO URBANO, LA MOVILIDAD, LA ACCESIBILIDAD Y UN LENGUAJE RECONOCIBLE

Unas preexistencias que se ponen en valor transmitiendo la historia de la ciudad y sus raíces, cuidando el legado y fortaleciendo la identidad y la memoria colectiva.

Una Plaza de La Marina que devuelve el mar a la ciudad restableciendo su relación histórica con la lámina de agua.

Una nueva permeabilidad puerto-ciudad mediante la reactivación de las conectividades urbanas transversales.

Un nuevo sendero del aire que conectará el centro ciudad con la Malagueta como alternativa peatonal y de movilidad dulce, al paso por el túnel de la Alcazaba.

Una movilidad sostenible con predominio del peatón y la bicicleta, en busca de una ciudad articulada, eficiente y eficaz.

Nuevos espacios para encuentros y conductas espontáneas, el juego, la conversación y el disfrute del aire libre de accesibilidad universal.

Un lenguaje reconocible e integrador configurado por un nuevo catálogo de elementos urbanos que conviven con las preexistencias.



UNA INTERFAZ ACTIVA

Y SOCIAL

Una interfaz acogedora, inclusiva y multicultural para todas las personas sin discriminación.

Un espacio pensado para todas las edades: ciudad 0-100.

La incorporación de la participación ciudadana activa y gestión transparente.

Una aproximación de la cultura a la ciudadanía con información interactiva sobre actividades culturales.

Espacios musicales, potenciación de auditorios, creación de graderíos y escenarios con diferentes tamaños y ambientaciones.

Una experiencia paisajística donde el Land-Art a gran escala ofrece una experiencia de inmersión y contacto directo con la belleza, y su capacidad de elevar nuestro estado de ánimo.



UNA INTERFAZ AMBIENTAL

EN UN GRAN ESPACIO DE BIODIVERSIDAD

Un gran espacio de parque de alta calidad ambiental, biodiverso, que mitiga la contaminación ambiental, fresco, terapéutico, con movilidad sostenible, y alejado del ruido.

Una interfaz que vertebra y da continuidad al conjunto de la infraestructura verde del territorio.

Un gran parque que gestiona el agua de forma sostenible, que trabaja con el ciclo de vida de la materia y la energía para reducir al mínimo los costes de mantenimiento.

Un suelo vivo con una alta capacidad de retención de humedad (para alimentar la vida vegetal) y de infiltración (para alimentar el acuífero y gestionar la escorrentía superficial).

Un espacio que ayuda a minimizar los efectos del cambio climático y que actúa como refugio en los episodios de más calor aportando confort verde, azul y gris (vegetación, agua y sombra).

Un parque saludable que promueve la actividad física, por ser un espacio natural, fresco, perfecto para descansar, contemplar, realizar deporte, correr, jugar.

Una experiencia paisajística donde el arte a gran escala ofrece una experiencia de inmersión y contacto directo con la belleza, y su capacidad de elevar nuestro estado de ánimo.



INTERFAZ INTERACTIVA

E INNOVADORA

Un centro atractivo que permite la docencia al aire libre y facilita la conexión directa con el Campus del Ejido a través de la pasarela aérea, como alternativa al actual túnel.

Un espacio cultural, creativo e innovador que potenciará la atracción y crecimiento de una economía creativa, como ocurre en otras ciudades portuarias de vanguardia como Ámsterdam, Lisboa, Barcelona, Rotterdam...

Una pieza preparada para integrarse con el futuro distrito tecnológico que se creará tras la reutilización de edificio por Google y el Edificio del Palmeral de Ciberseguridad.

Un conjunto de quioscos que se nutren de energías renovables destinados al uso ciudadano, desde baños inteligentes a pequeñas cafeterías o espacios para escuchar música.

Un nuevo sistema de elementos urbanos alimentados con energías renovables que permitirá, a través de las TIC, hacer más eficientes los sistemas de alumbrado público, generar puntos de información interactivos, señales wifi, puntos de seguridad y vaporizadores de agua que mejoraran el confort climático en los episodios de calor.



PLAZA DE LA MARINA

LUGAR DE TRÁNSITO, CONCURRIDO, COSMOPOLITA Y GLOBAL. PUERTA, NODO Y REFLEJO DE LA CIUDAD

Un nuevo espacio de centralidad, con un paisaje propio que interfiera lo mínimo posible en su condición original de “zona de paso”, de trasiego. Un suave plano inclinado, continuo y accesible hacia el mar o hacia el centro. Un espacio propicio para acoger eventos y que invite a la socialización y al intercambio cultural.

Una gran “Plaza de las Aguas” que recupera la identidad de este lugar a través de las trazas históricas en el pavimento y el significado del agua: una sutil transición desde el centro hasta llegar al contacto directo con el mar a través de unas gradas desmontables; unos difusores que mojan el pavimento reflejando las columnas del puerto, transformándose en un lugar de juego; nebulizadores que aportan una bruma que acompaña en el recorrido, mejorando el confort, convirtiendo este lugar en un refugio climático; y unas líneas de pavimento drenante que recogen el agua de escorrentía para conducirla hacia un punto de gestión sostenible antes de llegar al mar.

El corazón de la plaza da continuidad ecológica, a través de la canopia de las jacarandas y de los grandes alcorques vegetados, entre el Parque y la Alameda.



LA GRAN PRADERA

SISTEMA ESPACIAL ECOLÓGICO, DINÁMICO, ADAPTATIVO Y REACTIVO

Unidad topográfica con identidad propia que se extiende en el Paseo de los Curas, entre el Palmeral y el Parque, activando las tres bandas como un todo articulador de este gran espacio con la ciudad a una misma cota, salvando los plátanos patrimoniales a través de ciclo-alcorques, una apuesta por la cohesión del ecosistema, la mejora de la biodiversidad y la gestión sostenible del agua de lluvia, pensados a su vez desde una operación de Land-Art.

Un sistema espacial dinámico, adaptativo y reactivo que contiene nuevos vacíos hiperculturales para actividades contemporáneas de personas de distintos grupos de edad, distintas capacidades, género, una composición variada y cambiante de usuarios de muy diversas culturas. Un lugar para disfrutar de actividades rutinarias como descansar, reunirse, comer o incluso trabajar en la comodidad de un espacio público bien equipado y acondicionado. Una pradera amplia, verde, al tiempo que agrega un entorno sombreado y fresco y tres nuevas ‘placitas’ singulares que proporcionan una relación con las nuevas fachadas (traseras) de los edificios del Palmeral (escenarios, cine verano...). Espacios de máxima flexibilidad para experiencias espontáneas.

SENDERO DEL AIRE

UN VIAJE POR NATURALEZAS, TIEMPOS Y ESPACIOS

Un recorrido alternativo al túnel, de movilidad sostenible, que conecta el Palmeral y la Malagueta con la calle Alcazabilla, la Victoria, la Merced, la Universidad... Movilidad directa para ciudadanos y turistas que a su vez se convierte en un recorrido sensorial entre las copas de los diferentes árboles del Parque, un sendero cambiante en las estaciones que recorre la historia de la ciudad a través de las diferentes culturas de la Calle Alcazabilla y conecta los Museos y los teatros romano y Eduardo Ocón.

La pasarela generará una nueva perspectiva de la ciudad, un paseo entre las copas de los árboles con plazas y palcos que ponen en valor los espacios cotidianos. La Pasarela realza el auditorio Eduardo Ocón ofreciendo una nueva mirada sobre él y ampliando su aforo con un palco que a su vez ofrece una perspectiva monumental de la Aduana con el Paseo Cortina del Muelle haciendo visible la historia de la ciudad y su puerto.

El Sendero del Aire se completa al llegar al mar con una gran platea circular que abraza los árboles de la pradera y permite una visión de este entorno único y monumental de 360°, rematando el mismo con una grada hacia el mar.



PLAZA DE LAS ARTES

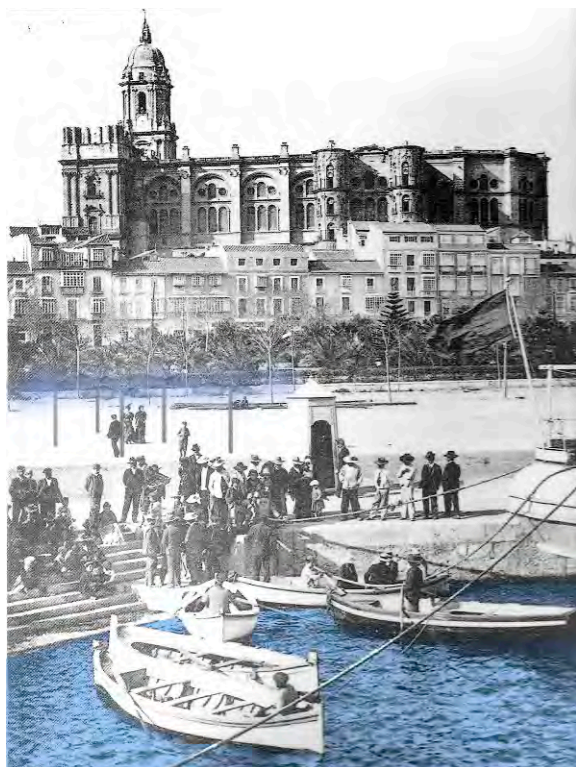
GRAN ESPACIO CULTURAL, LADERA CONTEMPLATIVA

Sobre la cubierta en pendiente existente entre el Muelle 1 y Muelle 2, se plantea una cubierta ajardinada que convierta esa topografía en una gran ladera desde la que observar, descansar, hacer yoga, comer... un espacio de esparcimiento con unas vistas impresionantes tanto al mar como a la Alcazaba. Un espacio que se extiende hacia el cubo del Pompidou que se sitúa en una nueva lámina de agua multiplicando su presencia con el reflejo de los colores. Se mejora el confort térmico con la presencia del agua e incrementando la vegetación. Una plaza viva, donde el arte urbano convive con la cultura de masas y la imagen icónica del cubo.

Conexión directa de la ladera, la Plaza de las Artes, el Parque y la Ciudad al Muelle 1 a través de un graderío, un elemento multifuncional que favorece la disolución de los límites, la contemplación del puerto y el mar, el descanso y el disfrute de la plaza en la que se convierte el acceso al pompidou. Este graderío conecta con el Muelle 1 y su escalera preexistente de bajada al mar.

CONTENIDOS

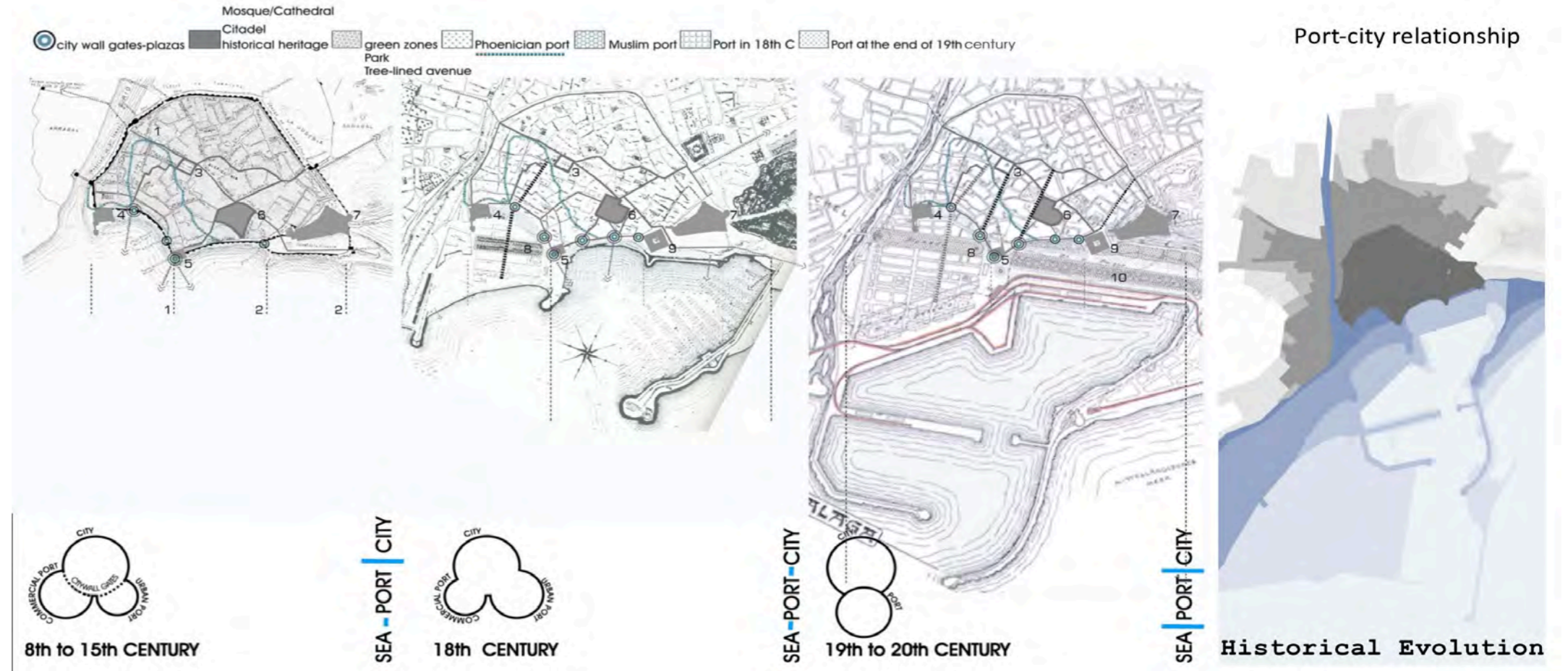
o. ABSTRACT	2
1. ANTECEDENTES	
CONTEXTO LOCAL. MÁLAGA	9
S VIII-XV Málaga Musulmana	
S XVIII Las grandes reformas	
S XIX La industrialización	
S XXI La Post-industrialización	
El impacto del turismo	
La hiperculturalidad	
PRESENTE. EL RETO DE LA ZONA CENTRO	13
Málaga ciudad-región	
La peatonalización de la zona centro	
GreenterFaz	
VISIÓN GLOBAL. LAS CLAVES DE FUTURO	14
Horizonte Expo 2027	
Ciudades Inteligentes (CIM)	
Las grandes infraestructuras	
El rebranding	
2. DIAGNÓSTICO DEL LUGAR	15
ESCALA TERRITORIAL	
ESCALA CIUDAD-PUERTO	
ESCALA URBANA: PARQUE-PASEO-PALMERAL	
3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	23
Líneas estratégicas generales	
Interfaz Conectada	
Interfaz Ambiental	
Interfaz Activa	
Interfaz Interactiva	
En el territorio desde Plaza de la Marina hasta Plaza de las Artes	
Plaza de la Marina	
Continuidad Territorial , Urbana y Paisajística de la Plaza de la Marina	
La Pradera	
Acontecimiento : La Pasarela	
El Palmeral y la Pradera	
Plaza de las Artes	
4. PROPUESTA ECONÓMICA Y DE GESTIÓN	45
Costes de urbanización	
Costes anuales de mantenimiento	
Resumen de capítulos	



01

ANTECEDENTES. CONTEXTO LOCAL. MÁLAGA LA RELACIÓN HISTÓRICA PUERTO-CIUDAD

“...el habitante de la frontera está abierto a la innovación, está dispuesto a correr riesgos, a perder el tiempo, renunciar a privilegios y ventajas; mantiene el temple en la soledad, es generoso con el adversario, noble con la competencia, pierde con facilidad el sentido del ridículo, pero nunca el sentido del humor; y está bregado en mil aventuras contra la incertidumbre a golpe de conocimiento.(...) En este terreno, que no es tierra de nadie o de nada, sino justamente tierra de todo y de todos, hay dos ocupaciones esenciales. Una es promover ideas allí donde pocos llegan, porque pocos invierten en terrenos dudosos o inseguros. La otra es facilitar el paso de ideas a través de la frontera” Wagensberg, J., Si la naturaleza es la respuesta, ¿Cuál era la pregunta? Ed. Tusquets. Barcelona 2002.



El pasado y el presente son fenómenos íntimamente trabados, y por ello consideramos que el conocimiento histórico es la mejor vía de aproximación a la comprensión de una realidad determinada. Esta realidad es la ciudad portuaria de Málaga, y como tal, territorio fronterizo entre la tierra y el mar, a cuyos moradores describe el profesor Jorge Wagensberg en la cita superior.

El ámbito que nos ocupa forma parte de la historia de la ciudad portuaria, cuya organización y patrimonio edificado conserva las huellas de diferentes formaciones sociales, por lo que debe abordarse con perspectiva histórica. Es necesario tener presente las características que han definido los procesos de formación y transformación de estos espacios, la organización y funcionamiento de la ciudad-puerto en las diferentes épocas.

La razón deriva tanto de un entendimiento cultural de la ciudad, en cuanto a memoria colectiva de nuestra sociedad, como de la necesidad de entender de forma adecuada esta dimensión para formular políticas de recuperación adaptadas al presente y respetuosa con el pasado, manteniendo la dimensión histórico-cultural del paisaje urbano.

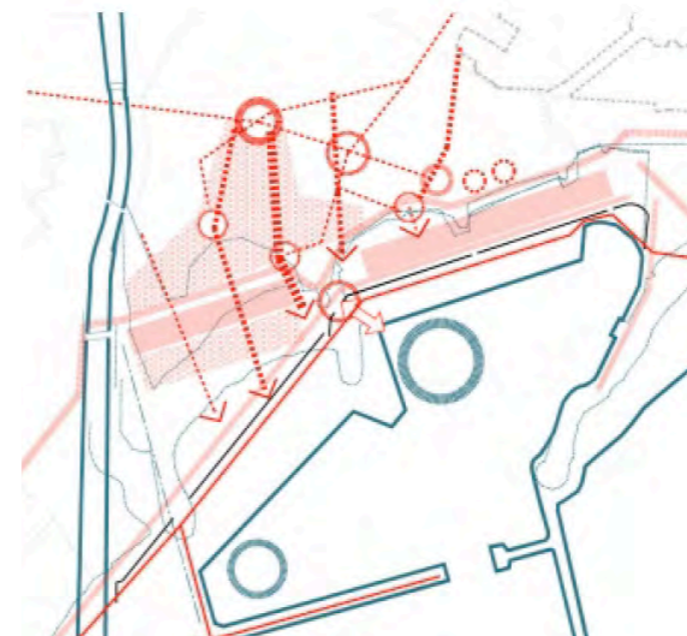
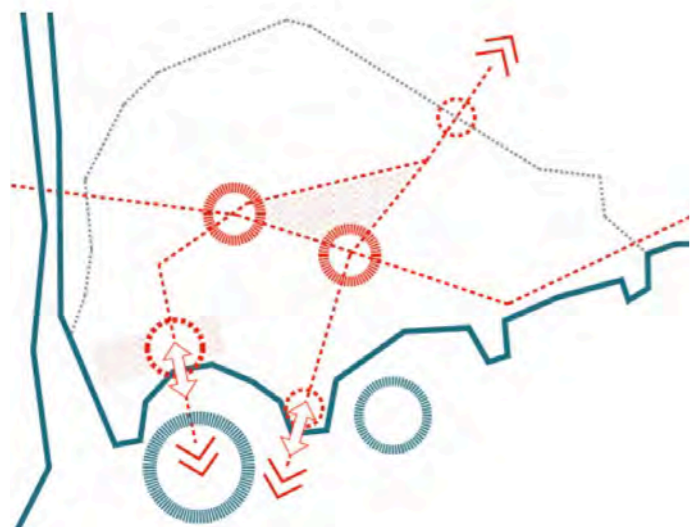
Málaga es una ciudad portuaria, por lo que se ha forjado con su puerto como un único engranaje a lo largo de la historia. La actividad marítima ha ido afectando a lo largo de los siglos al puerto y a la ciudad, la cual iba absorbiendo paulatinamente los cambios en su complicada trama urbana y social, dando lugar a una realidad compleja y culturalmente rica. La consecuencia de todo aquello es un extenso y variado patrimonio configurado por evidencias materiales e inmateriales, un potente imaginario colectivo que construye, agranda y multiplica el alma

de la ciudad portuaria, un pluralismo cultural, esencia de su mediterraneidad.

En la gran mayoría de los casos de transformación de puertos históricos en urbanos, el ámbito de actuación se limita al muelle en sí. Rara vez se ha traspasado esa frontera. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, el puerto se generó cerca de la Plaza de la Constitución, allá por el siglo VII a.C., y a medida que la ciudad ha ido avanzando hacia el mar, el puerto que resultaba obsoleto en cada momento, fue quedando embebido en esa trama histórica. Y aunque parezca que ya no queda nada de él, aunque su estructura sea prácticamente irreconocible para la mayoría, sigue ahí, en el trazado curvo de las calles que hacían la forma de las sucesivas ensenadas, en las plazas que fueron puertas de la muralla, en los recorridos que conectaban la actividad portuaria a la vida pública de la ciudad, allí, en nuestra ciudad actual, en las calles por las que paseamos, allí sigue el puerto.

Por lo tanto, no son los lugares, sino la memoria de esos lugares la que ha desaparecido. Esta realidad es la que nos lleva, sin otra opción, a considerar el ámbito de actuación, la interfaz puerto-ciudad, más allá de la franja de contacto actual entre el puerto y la ciudad.

Localizamos tanto el patrimonio material, aquellas edificaciones que han estado relacionadas con la historia de la ciudad y del puerto, como el inmaterial, desvelando los recorridos, las callejuelas y las plazas que hacían posible esta relación. Para ello leemos, estudiamos y analizamos los planos históricos del puerto y la ciudad, y una vez desvelado estos lugares y su dinámica urbana, los plasmamos en la trama actual, de manera que podemos, en una base existente y palpable, indicar los diferentes estratos y su articulación y funcionamiento como una única realidad.



S.VIII-XV Málaga Musulmana

El pequeño puerto fenicio pudo ser el origen de la ciudad, pero pronto el asentamiento se expande y la actividad portuaria se localiza en dos áreas: Un puerto, el inicial, al pie del asentamiento primigenio, donde se mantenían las fábricas de salazones y piscinas salarias; Un segundo puerto, más operativo, que debiera estar junto al río, cerca de la Plaza Pública, actual Plaza de la Constitución, dándole ese carácter de foro comercial y administrativo que ha mantenido a lo largo de la historia.

Cuando los árabes se establecen en el sur de la península, Málaga ocupa un lugar destacado por el crecimiento de su actividad comercial desarrollada a través de su puerto, siendo pieza clave de las comunicaciones marítimas con el Norte de África. Durante la época musulmana, aproximadamente del s. VIII al s. XV, se mantiene la existencia de los dos puertos, aunque no exactamente su ubicación. Un puerto más comercial directamente conectado con la Plaza, y un puerto ciudadano conectado con la Mezquita. Con los árabes la ciudad queda perfectamente definida, permaneciendo aquel trazado hasta nuestros días. Su forma responde a las relaciones entre los ejes territoriales básicos y la conexión Granada-África. En los cruces de estos ejes se establecen los núcleos económico y religioso de la ciudad. Las calles iban a las puertas de la muralla que abrían la ciudad al mar donde se concentraba toda la actividad.

S.XVIII Las Grandes Reformas

El final del siglo XVIII y el principio del XIX fue una época marcada por la prosperidad que se vio reflejada en importantes actuaciones que cambiarían la relación de tres realidades, ciudad, puerto y mar, llegando a la total plenitud en su relación.

El primer hecho importante fue el derribo de la muralla, que convirtió el cantil del muelle en una calle más de la ciudad. La construcción del nuevo edificio de la Aduana, cerca del postigo de los Abades provocó el traslado definitivo de la mayor parte de la actividad portuaria hacia el nuevo Muelle de Levante.

Esto liberó gran parte del Arenal y permitió la creación de la Alameda, la gran zona de esparcimiento de la ciudad. Entre la Alameda, y el muelle, el frente marítimo de Málaga se había convertido en un paseo continuo junto al mar. La zona del Castillo de los Genoveses, sería ahora el lugar de unión del puerto con la ciudad. La Puerta del Mar mantuvo su importancia desde el punto de vista mercantil, a pesar del traslado de la aduana y de la actividad portuaria.

S.XIX La Industrialización

La aparición del vapor señalaba el término de una época y el inicio de otra. Había llegado la Revolución Industrial. En el siglo XVIII-XIX en casi todas las ciudades europeas se demuelen las murallas de defensa, provocando una total continuidad física entre los puertos y sus ciudades. Pero pronto esta muralla quedó sustituida por otro tipo de muralla, la industrial. Comienzan a aparecer almacenes, vías de ferrocarril y elementos necesarios para el funcionamiento del puerto que lo cierran y que separan físicamente el puerto de la ciudad. Además, con los nuevos diques se produciría un estrechamiento de la bocana, que se traduce en una separación entre el puerto y el mar. Por lo que la ciudad y el mar quedaban distanciados como nunca antes lo hubiera estado, pasando de la máxima conexión en el s. XVIII a una total separación por un área portuaria autónoma e independiente.

Toda esta modernización provocó el desplazamiento de las actividades portuarias de los frentes urbanos, transformando enormemente los frentes marítimos de las ciudades generando nuevos espacios urbanos, unas veces utilizados como grandes espacios libres, y otras como notables barrios residenciales. En Málaga, el movimiento del puerto mar adentro permitió realizar en ese terreno ganado al mar, un gran Parque que continuara la Alameda, y la construcción del Ensanche Heredia con un Paseo que junto con el Parque constituirían el frente marítimo de la ciudad.

S.XXI La Post-Industrialización

La transformación post-industrial de los puertos, provocada sobre todo por la aparición del contenedor y los avances del transporte y la logística, causó un alejamiento aún mayor desplazándose los puertos incluso cientos de kilómetros de sus ciudades. Ese traslado ha liberado los muelles de aquel puerto histórico los cuales han sido mostrados de nuevo a la ciudad tras su recuperación para uso urbano.

En la primera etapa correspondiente a la experiencia americana (1), origen de las transformaciones de los waterfronts, en los 60'-70', las actuaciones se centraron en el binomio ocio+comercio, con una potente conexión física. Posteriormente llegaron las experiencias europeas (2), 80', en las que se añade al modelo americano una variedad de usos. Hacia los 90' diferenciamos una nueva etapa (3) marcada por la escala de las actuaciones, es el boom de las exposiciones universales y grandes eventos. En el siglo XXI, aparece una nueva etapa (4) continuación de la anterior en cuanto a la competitividad entre ciudades, pero encontrando la diferencia con las demás en la identidad propia, apostando por mantener tanta actividad portuaria como es posible en los muelles urbanos (pesca, cruceros, transporte azul, economía azul, formación...).

CONTEXTO LOCAL. MÁLAGA

EL IMPACTO DEL TURISMO

El caso de Málaga comenzó en el año 1985. En todo ese largo proceso no se adaptó a la evolución que estaba viviendo el waterfront a nivel internacional, quedándose excesivamente zonificado: el muelle 1 con un predominio del binomio ocio+comercio, y el Muelle 2 Palmeral de las Sorpresas, con un predominio de uso cultural, combinado con Estación marítima, hostelería y espacio público de calidad.

Sin embargo, sigue existiendo una falta absoluta de integración física, con más de 12 carriles que separan puerto y ciudad, resultando un proyecto no sólo ajeno al entorno inmediato y a la propia ciudad, sino fragmentado en sí mismo, sin una visión global.

En esta tendencia (4) de mantener tanta actividad portuaria como es posible en las transformaciones de waterfront, son numerosas las ciudades que han apostado por el turismo de cruceros, llegando a la etapa de los 'tourist ports' (5). Málaga es una de estas ciudades. Posee el clima, el atractivo arquitectónico, una potente oferta cultural (40 museos -Picasso, Pompidou, Thyssen, Ruso...-, teatros, festivales) y gastronómica, un centro histórico rehabilitado, unos muelles transformados.

Si bien las transformaciones de los waterfronts desde los años 60' han buscado recuperar el acercamiento natural e histórico de los ciudadanos a su puerto, aplicando diferentes políticas para que el puerto vuelva a formar parte del día a día de los ciudadanos, ahora son miles los cruceristas que atraviesan el puerto hacia la ciudad, y ésta se está transformando y orientando los comercios, gastronomía, viviendas...para satisfacer a los turistas a un ritmo vertiginoso. El turismo de cruceros ha incrementado los efectos negativos que provoca la turistificación en muchas ciudades portuarias europeas. Pero a pesar de ello, cada vez más, estas ciudades llevan a cabo estrategias de marketing basadas en atraer a un mayor número de cruceristas.

El turismo de cruceros ha venido para quedarse, y el planeamiento urbano debe contribuir a encontrar el equilibrio para una convivencia sostenible entre los puertos turísticos y sus ciudades, en vez de transformar nuestra ciudad en un producto sin vida propia, utilizar toda la fuerza del turismo para impulsar la economía local y la identidad de la ciudad.

El ámbito que nos ocupa es el espacio que acoge directamente a todos estos turistas, y a su vez el espacio más representativo y de más orgullo de los ciudadanos. Por ello, en la propuesta se ha estudiado con rigurosidad e implementado estrategias que permitan y potencien esta convivencia, evitando que pueda convertirse en un parque temático. En primer lugar (i) reforzando la identidad local, protegiendo y poniendo en valor el patrimonio material e inmaterial (ii) facilitando las conexiones con el resto de la ciudad y de la región (iii) implementando sistemas de digitalización para el control de aglomeraciones, información de rutas alternativas, información sobre cada lugar.

La ciudad portuaria, que se ha volcado en gran medida al turismo de cruceros, está en un momento de necesidad de máxima resiliencia. El puerto siempre ha sido una infraestructura flexible y adaptable a las necesidades y demandas de cada época. La interfaz puerto-ciudad debe conservar esa virtud, y aquí el espacio público juega un papel crucial. Nuestra propuesta garantiza la permanencia de la identidad de estos lugares, permite la convivencia de actividades portuarias y actividades urbanas, y a su vez tanto para los habitantes como para los visitantes.

Málaga, como ciudad portuaria, ha estado conectada desde sus orígenes, creadora de rutas y al mismo tiempo creada por ellas. Este carácter cosmopolita y hospitalario queda reflejado en su gente, en su lenguaje, en su gastronomía, incluso en su Parque, donde conviven más de 300 especies procedentes de los siete mares. Por lo que apostamos por un espacio para todos, donde la diversidad suma, manteniendo el carácter multicultural de las ciudades portuarias.



CONTEXTO LOCAL. MÁLAGA

LA HIPERCULTURALIDAD. SOBRE EL TURISMO EN EL TERRITORIO DE LA COSTA DEL SOL Y MÁLAGA



Desde los años 60 se produce un incesante incremento en el turismo en el territorio de la Costa del Sol, produciendo una ocupación del mismo por la actividad y la cultura de masas.

Esto implicó una modificación sustancial en la estructura territorial, social y económica. Se ha desarrollado, de esta manera, un espacio artificial, cambiante, dinámico, comunicativo y heterogéneo.

Evidentemente los diferentes agentes políticos, económicos y sociales han generado cambios en el paisaje urbano de la Costa del Sol, que también como modelo ha tenido repercusión en la capital, Málaga. Así a partir de los años 90 a través de las diferentes acciones políticas e institucionales, se dota a la capital de infraestructuras que favorecen el desarrollo económico a través del turismo: el tren de alta velocidad, la ampliación del aeropuerto, las diversas reformas del puerto, las conexiones por carretera, la incorporación de una oferta cultural y ocio a la ciudad, la rehabilitación del centro histórico, han convertido a Málaga en un centro turístico importante dentro del ámbito del sur de Europa.

El escenario en que nos movemos actualmente dista bastante del tradicional turista de los años 60, muchos factores han influido en esto.

El proceso de globalización a través de las nuevas tecnologías, elimina la distancia en el espacio cultural. La cercanía surgida de este proceso crea un cúmulo, un caudal de prácticas culturales y formas de expresión. El proceso de globalización tiene un efecto acumulativo y genera densidad. Los contenidos culturales

heterogéneos se amontonan unos con otros. Los espacios culturales se superponen y se atraviesan. La pérdida de los límites también rige el tiempo. En la yuxtaposición de lo diferente se acercan no solo diferentes lugares, sino también, diferentes períodos de tiempo. La sensación de lo hiper y no de lo trans, inter o multi, refleja de modo exacto la espacialidad de la cultura actual. Las culturas implosionan, es decir, se aproximan hacia una hiperculturalidad.

La Hiperculturalidad significa un aumento de los parámetros culturales, y dentro de este concepto se desnaturaliza del lugar o de un lugar determinado. El lugar deja de ser un concepto fundamentalista para definirse en vacío hipercultural. Esto influye también en el pensamiento del No-Lugar como concepto creado por Marc Augé, el cual lo identificamos como un vacío de oportunidades, vacío potencial hipercultural podríamos relacionar las propuestas del espacio que re-ordenamos en la superficie del Paseo de los Curas, Málaga, integrándolo al Palmeral y al Parque que son dos piezas del paisaje Malagueño relacionadas ambas con el puerto de Málaga.

La estructura social - económica de la ciudad de Málaga conformada por el Turismo como motor de la economía local promueve el modelo del Turista Hipercultural, donde el turismo genera una situación particular y es que el ciudadano que habita Málaga se convierte en Turista Hipercultural, al absorber la mezcla cultural, teniendo que compartir el territorio, despojando el sentimiento de apropiación, disolviendo el Dasein propio en el modo de ser "de los otros", hasta

tal punto que muchas veces "los otros" desaparecen como distinguibles y explícitos.

En la propuesta que presentamos, intentamos no "desfactificar" el diseño del ser, por contrario es el Ser el centro de nuestro proyecto, donde Ser y Turista, son lo mismo, donde Ser y Ciudadano Residentes también son lo mismo.

En otros términos las teorías de Rem Koolhaas respecto a la presión sobre los centros históricos que desgasta el patrimonio o la idea de Turistificación o las de Marc Augé sobre el lugar o no lugar, podrían haber perdido vigencia frente a la "Globalización" y también por la necesidad de actuar y re-ubicar las acciones en territorios.

En el caso del concurso que nos trata, Lugar y No Lugar queda reemplazado por Vacío potencial, y por la descompresión de los sectores de ocupación del turismo como el centro histórico. Esta forma de enfocar una estrategia regida por priorizar una ecología sostenible nos hace sentir optimistas en la proyección futura de cómo desarrollamos una propuesta en un territorio, incluyendo la participación ciudadana, los géneros y sus formas de usos, el cuidado de las personas y el feminismo. Queda también en el juego de las propuestas para desarrollar las ideas el pensamiento inspirado en el Land Art como expresión hipercultural y poética de enriquecimiento, a través de ejemplos de artistas como Cristho y Jean Claude, de Robert Smithson, Nancy Holt, Casagrande y Rintala, Walter de María, Nox, Marta Schwartz, entre otros.

PRESENTE. EL RETO DE LA ZONA CENTRO

UNA OPORTUNIDAD PARA MÁLAGA



MÁLAGA CIUDAD-REGIÓN

La ciudad de Málaga se encuentra inmersa en un proceso de transformación de gran calado. Se están invirtiendo millones de euros en posicionar a la urbe como una ciudad-región capaz de adquirir un papel protagonista dentro del conjunto del territorio español.

Por un lado, las operaciones de ingeniería que se están llevando a cabo suponen el salto definitivo a nivel de infraestructuras de transporte, con actuaciones como el soterramiento del Eje Litoral o el nuevo intercambiador de autobuses interurbanos bajo la Plaza de La Marina. Este tipo de decisiones sobre los sistemas vertebradores, contribuyen a disminuir sustancialmente el impacto en superficie del tránsito rodado que cruza a diario con los consecuentes beneficios que ello conlleva.

Por otro lado, se han puesto en marcha múltiples estrategias de intervención que ejemplifican el compromiso fehaciente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU para 2030, como es el Plan del Clima (Alicia) o Málaga Viva. Estas iniciativas protegen especialmente los ecosistemas y la gestión del agua, vitales para que el modelo de ciudad competitiva se retroalimenta de la transición ecológica, condición sine qua non para el éxito venidero.

LA PEATONALIZACIÓN DE LA ZONA CENTRO

Todas estas renovaciones, recogidas en el Plan Málaga Litoral, son esenciales para el funcionamiento de una metrópolis contemporánea de nivel. La optimización de la movilidad y la incorporación de la sostenibilidad son, sin lugar a duda, dos de los retos esenciales para alcanzar el éxito y el reconocimiento en el panorama nacional e internacional.

No obstante, y una vez asegurados estos objetivos base que responden a tácticas urbanas a gran escala, es a través del diseño de los espacios públicos como se consigue que el peatón verdaderamente sienta el beneficio de los proyectos que se están desarrollando. Por ello, la peatonalización de la zona centro de la ciudad de Málaga, objeto de concurso, constituye una oportunidad de oro para ejemplificar las virtudes de las intervenciones globales y regalar vacíos para vivir la ciudad y mejorar la calidad de vida de las personas.

GreenterFaz

GreenterFaz es un proyecto que apuesta por el diseño de espacios públicos para ser vividos con alegría, desde una óptica sensible a la ciudadanía, la innovación y el medioambiente, entendidos como activos multidireccionales del cambio hacia un nuevo modelo de ciudad sostenible. GreenterFaz interviene en la zona centro con criterios y pautas de buena praxis, poniendo el foco en el futuro estratégico global desde una actitud volitiva que reconoce las preexistencias locales como forjadoras de la identidad malagueña. Así se cierra el ciclo del desarrollo urbano verdaderamente sustentable, aquel que reconoce hacia dónde va sin descuidar de dónde viene.

VISIÓN GLOBAL. LAS CLAVES DE FUTURO

NUEVO CONCEPTO DE CIUDAD

HORIZONTE EXPO 2027

El mismo marco político y económico que impulsa el proceso de transformación descrito en el apartado anterior, sirve a Málaga de apoyo para postularse como una de las cinco ciudades candidatas a la Expo 2027. Las competidoras son: Minnesota (EEUU), Phuket (Tailandia), Belgrado (Serbia) y San Carlos de Bariloche (Argentina). La elección se dará a conocer en junio de 2023.

Bajo el tema “La era urbana: hacia la ciudad sostenible”, la candidatura es una propuesta de reflexión que sitúa a las urbes en el epicentro del debate actual sobre cómo hacer compatibles el crecimiento demográfico y el desarrollo urbanístico con la protección del medioambiente y la adopción de soluciones innovadoras que garanticen una mejora de la calidad de vida de los residentes en las ciudades. Con la mirada puesta en ese horizonte, toda actuación que emprenda Málaga en el ámbito de lo urbano deberá estar alineada con ese objetivo común de gran alcance aportando soluciones a los retos propios como ejemplo práctico para casos globales.

GreenterFaz no sólo da respuestas a los objetivos y condicionantes concretos de las bases del concurso, sino que también amplía el ámbito de actuación para identificar todos aquellos problemas de complejidad sistémica que puedan obtener beneficios de la misma intervención. El análisis a múltiples escalas y la comprensión de los estratos que configuran el tablero urbano, es condición sine qua non para que las soluciones de hoy no deriven en los problemas de mañana.

CIUDADES INTELIGENTES (CIM)

El futuro de la ciudad de Málaga, extrapolable a otros casos, pasa por conseguir un elevado grado de resiliencia urbana, entendida como la capacidad de prevenir, reducir o minimizar las consecuencias de un impacto negativo de características excepcionales y de recuperarse tan pronto como sea posible.

BIM Smart City o también conocido como CIM (City Information Modeling) es la dimensión urbana del Building Information Modeling (BIM) que favorece el desarrollo de ciudades cada vez más inteligentes, integradas, interactivas y sostenibles, para enfrentar nuevos desafíos de los cambios urgentes evidenciados en los modelos urbanos. Estos entre otros pueden ser: insuficiencia de los servicios y de las infraestructuras, escasa protección de la salud y la seguridad de los ciudadanos, impacto en el turismo, problemas energéticos y medioambientales, inestabilidad económica, procesos complejos y lentos en la gestión y control de las ciudades (datos descentralizados) y/o evolución exponencial en Innovación tecnológica, entre otros.

GreenterFaz coincide en aplicar en el terreno de lo práctico, bajo la figura del BIM Manager, esta innovación que permitirá a Málaga avanzar en las distintas fases de elaboración del proyecto (diseño, desarrollo, control y mantenimiento de las obras). Desde establecer estrategias de planificación urbana a distancia, hasta optimizar costes de construcción mediante el manejo de datos abiertos en tiempo real, a la realización de pruebas para planes de movilidad o la visualización previa de la infraestructura para valorar su impacto en el entorno. Todo ello organizado en 5 puntos estratégicos: coordinación multidisciplinar, integración entre sistemas, operatividad de la ciudad, sostenibilidad ambiental e interacción ciudadana.

GRANDES INFRAESTRUCTURAS

El contexto urbano que enmarca la zona centro objeto de concurso es un ámbito complejo en el que confluyen muchas de las grandes infraestructuras que conectan la ciudad con el territorio. Resulta, pues, un espacio de articulación y activación cuyo encaje, tanto soterrado como en superficie, resulta fundamental para el conjunto del desarrollo urbano.

Esto se debe a la posición estratégica que ocupa la pieza en relación a la movilidad central de la ciudad de Málaga, así como también en términos de escala metropolitana e interurbana. Asimismo, en materia de infraestructura verde, el espacio a desarrollar es esencial para conectar con éxito ecosistemas como el Monte de Gibralfaro, cuyo proceso de recuperación paisajístico para el disfrute del ciudadano arranca por fin el año que viene. Además, tanto la Plaza de la Marina como el Paseo de los Curas, suponen una oportunidad magnífica para mejorar el manejo del agua territorial (infraestructura azul), reconduciéndola e infiltrándola en el terreno para minimizar el impacto de los episodios de lluvias torrenciales que acontecen.

GreenterFaz es consciente del reto que plantea la coordinación de todos estos sistemas de grandes infraestructuras que se entremezclan en la zona de actuación, especialmente entre los múltiples equipos, expertos en cada una de las disciplinas, y que deben trabajar alineados con un propósito común. De nuevo, la metodología BIM aportará soluciones a muchos de estos aspectos, facilitando un entorno colaborativo y garantizando que el diseño, la construcción y la gestión de proyectos de infraestructuras a gran escala sean mucho más eficientes, precisos y puntuales en comparación con los métodos de entrega tradicionales.

EL REBRANDING

Con el objetivo de dar a conocer el proceso de cambio que está experimentando la ciudad, Málaga ha puesto en marcha un anteproyecto para renovar su marca territorio. La estrategia de lanzamiento e implantación de la nueva imagen estará lista antes de finalizar el año.

Bajo el nuevo lema “Málaga, la ciudad redonda”, el mensaje clave que subyace es el de ser el lugar perfecto para experimentar la conciliación entre vida y trabajo, siendo una urbe completa que lo tiene todo para ser feliz sin renunciar a nada. El wordmark ejemplifica esta plenitud con la geometría explícita y rotunda del círculo.

GreenterFaz incorpora de manera expresa los valores de la nueva marca territorio y se amolda a las líneas estratégicas de comunicación implícitas en el nuevo rebranding. Así, la geometría circular, además de ser un trazado orgánico e identitario que se integra de forma natural en el contexto, representa también la voluntad de trasladar una coherencia y una cohesión visual al proceso de urbanización de la zona centro.

Asimismo, como geometría sencilla y de lectura universal, la forma circular se convierte en el rasgo identitario de la propuesta, por ser ésta una figura que convive con las preexistencias sin condicionarlas, adaptándose a través del diálogo silencioso, aquel que no genera impactos ni interferencias a su alrededor.

02 DIAGNÓSTICO DEL LUGAR

LECTURAS DEL TERRITORIO

ESCALA TERRITORIAL

ANÁLISIS INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD, ARTICULACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL TERRITORIO

Este análisis permite entrar con rigor en el diagnóstico de los problemas urbanos-portuarios locales y enlazar con las reflexiones de propuesta de intervención. Se afirma que el trabajo de campo es sustancial para adquirir una visión más completa de la compleja realidad. Comenzamos el proceso de análisis a un nivel más amplio, pasamos a la comprensión de la ciudad y su relación con el territorio. Para ello revisamos el enorme crecimiento que ha padecido la ciudad desde la segunda mitad del siglo XX donde pasó de la compacidad y complejidad de la ciudad mediterránea a una total dispersión territorial, una desmedida expansión del mercado inmobiliario que durante la década de los sesenta-setenta vivió su máximo apogeo llegando a triplicar la extensión de suelo urbanizado.

Sin duda el crecimiento de la ciudad y la planificación a través de los Planes Generales de Ordenación Urbana de la misma cambia la dinámica de la ciudad en sus diferentes ámbitos de funcionamiento. Se construyó el Campus Universitario, junto al Parque Tecnológico, el Hospital Universitario, el Palacio de Justicia, el Centro de Congresos, Centro de Transportes... en una misma área apenas sin servicio de transporte público y con un acceso insuficiente. A su alrededor creció un fragmento de ciudad mal comunicada y carente de soluciones para problemas estructurales. En los últimos 20 años la ciudad ha realizado una fuerte inversión en sus infraestructuras contando en la actualidad con una nueva terminal de Aeropuerto,

tren de alta velocidad Ave, así como nuevas hiperondas que dan servicio a aquella fuerte zonificación liberando parte del tráfico de la ciudad y disminuyendo el colapso de las vías.

Un instrumento clave en esta trayectoria de búsqueda de ciudad sostenible es el fomento del transporte público y su priorización frente al privado. La propuesta del Plan Litoral con los intercambiadores en pleno corazón de la ciudad potenciará aún más el transporte municipal y de cercanías a municipios del ámbito metropolitano, que junto con las líneas 1 y 2 de metro puede competir con el vehículo privado. A su vez conectará a los visitantes a nivel regional potenciando el turismo en toda la provincia.

Dada la morfología de la ciudad, que se desarrolla a lo largo de 12 km. de costa, además del soterramiento del eje en el ámbito central, sería un gran avance para la movilidad la complementariedad del transporte público con un sistema intermodal, no sólo con metro, autobús y tren de cercanías, sino con el llamado transporte azul. La conexión metropolitana a través del mar supondría una mayor liberación de la estructura vial tradicional de la ciudad. En breve será un medio de transporte muy ecológico y es de los más utilizados en el norte de Europa, en ciudades con una climatología más dura que la de Málaga. A su vez potenciaría la identidad marítima de la ciudad y recuperaría parte del patrimonio del litoral como sistema de apoyo de la red azul, como podrían ser Los Baños del Carmen, la Térmica... desembarcando en plena Plaza de la Marina, completando así el intercambiador propuesto en el Plan Litoral.

La ubicación central del Puerto y la disposición lineal de la ciudad a lo largo de la costa favorecen el uso de este medio de transporte que sin duda algún día constituirá la red básica de movimiento de Málaga.



ANÁLISIS AMBIENTAL

NUEVA VISIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO: INFRAESTRUCTURA VERDE

La Cumbre de la Tierra de Río marcó el inicio de un cambio en la visión y valoración de los territorios y un cambio en los objetivos ecológicos y ambientales a conseguir:

Preservar la diversidad biológica
Asegurar la conectividad ecológica y otros procesos ecológicos
Una nueva comprensión de la interacción de los humanos con el planeta.

Como resultado, aparece el concepto de Infraestructura (Unión Europea, 2014), que define cómo los ecosistemas pueden servir para mejorar el Capital Natural de Europa.

La infraestructura verde puede definirse, en términos generales, como una red estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales de alta calidad con otros elementos medioambientales, diseñada y gestionada para proporcionar un amplio abanico de servicios ecosistémicos y proteger la biodiversidad tanto de los asentamientos rurales como en urbanos. La infraestructura verde es multifuncional con capacidad para realizar distintas funciones en la misma zona espacial. Permite proponer acciones de mejora -sólidas y coherentes- abordando los retos sociales de forma eficaz y adaptativa. Así surge el término Nature-Based Solutions (IUCN, 2016). Todo en concordancia con la Estrategia Málaga VIVA; el Plan Málaga Litoral – sostenibilidad; y el Plan del Clima de Málaga -ALICIA que sirve de guía para la elaboración de la propuesta.

LAS SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA

Las Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBS) recogen las “acciones que trabajan con la naturaleza y mejoran la materialización de la Infraestructura verde, que ayudan a las personas a adaptarse a los cambios y desastres”. En 2020, la definición de la CE se actualizó para enfatizarla aún más. La actual definición dice que “las soluciones basadas en la naturaleza deben beneficiar a la biodiversidad y apoyar la entrega de una gama de servicios de los ecosistemas.

Estos cambios en la manera de plantear la Infraestructura Verde aplicando las Soluciones Basadas en la Naturaleza se pueden traducir en que cualquier acción que se realice en el territorio debe amoldarse en él y no ser impuesto sobre él. Por lo tanto, los efectos perturbadores son menores y los valores ambientales se maximizan.

Se pueden considerar 3 tipos de NBS en función de su comprensión estratégica y magnitud.

Tratamiento y renaturalización de espacios abiertos. La Renaturalización de espacios abiertos de valor ecológico que corresponde esencialmente a las técnicas existentes, pero ahora en relación con la visión de Infraestructura Verde.

Configuración verde urbano. Corresponde al campo del desarrollo de espacios verdes urbanos (especialmente parques y jardines) desde la perspectiva de la ecología aplicada (jardinería funcional)

Creación de Microhábitats. Soluciones basadas en la naturaleza enfocadas a la constitución de microhábitats para especies o grupos biológicos determinados como de interés en cada lugar puede ser particularmente clave para la biodiversidad.

CAMBIO CLIMÁTICO EN EL MEDITERRÁNEO: UN MOTOR A TENER EN CUENTA

La región mediterránea alberga una diversidad biológica y una riqueza sociocultural excepcionales de tres continentes (Capítulo Transversal 4 Región Mediterránea del IPCC, 2021).

La naturaleza del Mar Mediterráneo semicerrado y la compleja topografía implican características fisiográficas y ecológicas únicas. La región ha sufrido cambios continuos en las actividades humanas durante varios milenios y ahora alberga a más de 500 millones de personas con una alta concentración de asentamientos urbanos e infraestructura industrial cerca del nivel del mar. En 1950, solo el 23,7% de la población mediterránea vivía en los países del sur, esta cifra ha aumentado al 41,2% en 2000, 46,3% en 2020, y se proyecta que alcance el 55,5% en 2050 y el 64,6% en 2100, con proyecciones de 657 millones habitantes en 2050 y 694 millones de habitantes en 2100 en toda la región.

La región es el principal destino turístico del mundo y una de sus rutas de navegación más transitadas. El cambio climático interactúa fuertemente con otros problemas ambientales en la cuenca mediterránea, como resultado de la urbanización, el cambio de uso del suelo, la sobrepesca, la contaminación, la pérdida de biodiversidad y la degradación de los ecosistemas terrestres y marinos.

Algunas de las evidencias del cambio climático detectadas en el Mediterráneo son:

La temperatura de la superficie en la región del Mediterráneo está ahora 1,5 °C por encima del nivel preindustrial, con el correspondiente aumento de eventos de temperaturas extremas altas. Las tendencias de precipitación son variables a lo largo de la cuenca. Las sequías se han vuelto más frecuentes e intensas, especialmente en el norte del Mediterráneo. La superficie del mar se ha calentado entre 0,29 y 0,44 °C por década desde principios de la década de 1980, con tendencias más fuertes en la cuenca oriental. El nivel del mar ha subido 1,4±0,2 mm/año durante mediterránea es un punto crítico para los riesgos climáticos altamente interconectados.

En conclusión, resulta esencial tener en mente el análisis ambiental enmarcado a escala global pero que puede mitigarse a escala local con proyectos como el ámbito objeto de encargo, cuya capacidad de revertir o atenuar muchos de los efectos del cambio climático será extraordinaria si se diseña bajo los parámetros adecuados.

ANÁLISIS GESTIÓN DEL AGUA

EL DRENAJE SOSTENIBLE

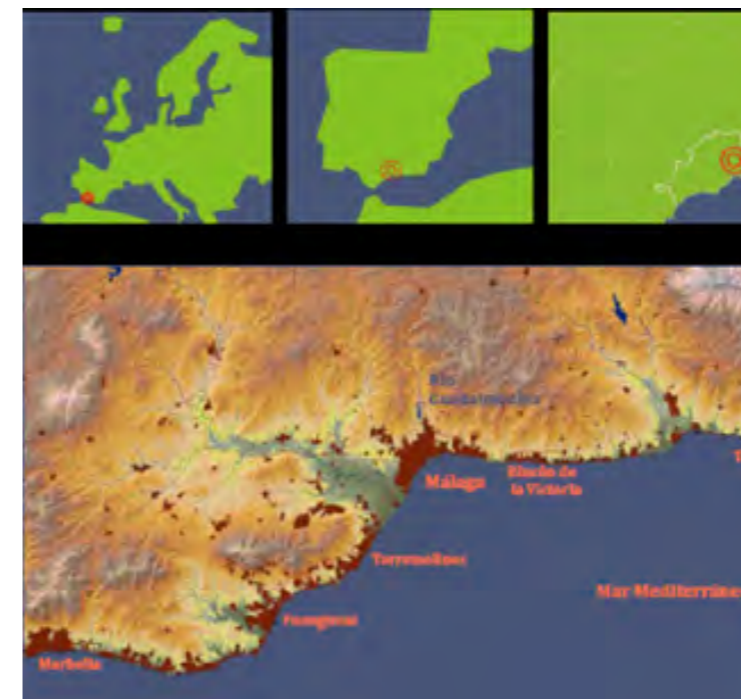
A partir del planteamiento sostenible del ciclo del agua y de la necesidad de atenuar los efectos de la impermeabilización del suelo, en los últimos años se han desarrollado, a nivel mundial, un modo alternativo de diseñar y gestionar las infraestructuras de drenaje, construyendo sistemas que permitan el paso del agua a través de la capa superficial del pavimento hasta su interior, donde se almacena temporalmente para ser infiltrada si el terreno lo permite, después de una correcta filtración y, si conviene, adecuada fitodepuración, para ser conducida a otro nuevo punto de infiltración, depuración, laminación o retención de forma controlada y conseguir finalmente el retorno adecuado del recurso al medio.

Estas alternativas de diseño y gestión del drenaje, se enmarcan dentro de una disciplina más amplia, el drenaje sostenible que aborda el problema de la gestión del agua de escorrentía desde diferentes perspectivas: La CANTIDAD de agua a evacuar, la CALIDAD de esta agua y la INTEGRACIÓN EN EL ENTORNO de las infraestructuras de drenaje, creando y manteniendo nuevos y mejores espacios para la ciudadanía y también para la naturaleza, favoreciendo la biodiversidad y mejorando finalmente la calidad de vida de la gente en el entorno urbano. La incorporación del drenaje sostenible en los proyectos constituye en sí mismo diseño del espacio urbano, porque la escorrentía afecta a toda superficie urbana y su gestión sostenible se vuelve un planteamiento estratégico para mejorar la calidad de vida de la

ciudadanía. Parece pues necesaria la aplicación de estos sistemas en nuestro territorio, ya que se ha demostrado, ser la manera de resolver la problemática del drenaje urbano desde el modelo sostenible de la gestión del agua.

El concurso se emplaza en la franja litoral del centro histórico de Málaga, área de influencia de la cuenca hidrográfica del río Guadalmedina y de otras pequeñas cuencas de torrentes litorales que van a dar al mar.

La cuenca fluvial del río Guadalmedina se sitúa entre las cuencas de los ríos Vélez y Guadalhorce, al norte de la ciudad de Málaga, hacia el semicírculo de montes y montañas que constituyen la denominada Axarquía y atenazan la llanura que forma la Hoya de Málaga. Sobre esta llanura discurre todo un sistema de torrentes y torrenteras para ir a desembocar en el mar Mediterráneo.



Localización y esquema de las cuencas fluviales de la provincia de Málaga. GUADALMEDINA.UN RIO INVISIBLE. Rizoma Fundación

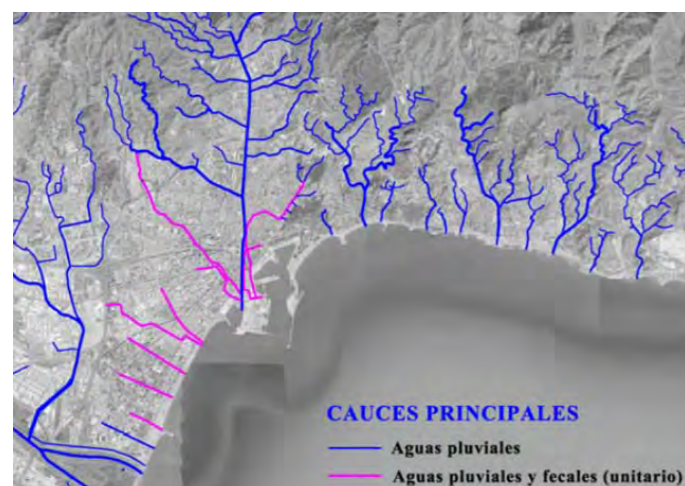
El peculiar comportamiento de estos sistemas fluviales de Málaga es debido al escenario típicamente de clima mediterráneo y a una orografía de fuertes pendientes.

El río Guadalmedina, por lo tanto, corresponde a un curso fluvial de régimen pluvial subtropical, con dinámica torrencial cuyo cauce se configura como una rambla, organizando la red de drenaje de los Montes de Málaga.

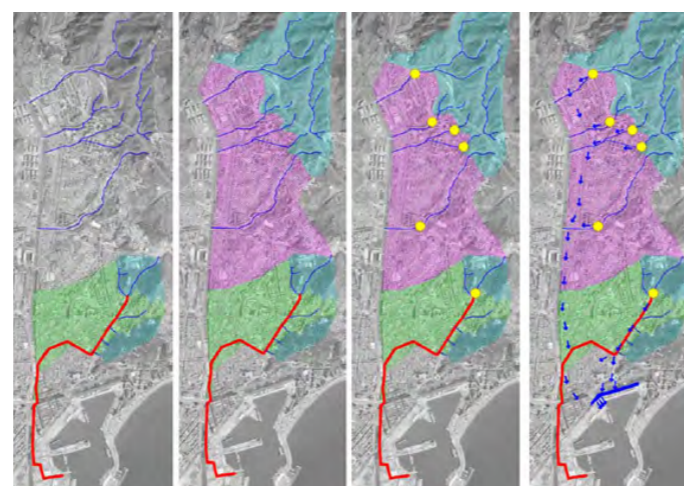
Se entiende el río Guadalmedina como un sistema natural enormemente dinámico y complejo, como una “infraestructura natural” necesaria para el funcionamiento del territorio en el que se asienta. El río es así, la arteria por la que circula la vida en el territorio por el que discurre. Su principal función es el transporte de agua, sedimentos y nutrientes, necesarios para

construir ecosistemas allí donde llega, jugando un papel esencial en la conservación y dispersión de la biodiversidad. Pero además, conforma un espacio lineal de gran valor ecológico, paisajístico y territorial, un auténtico corredor que enlaza las montañas con el mar. Por lo tanto, constituye un elemento clave en la dinámica ambiental y en la planificación territorial.

Se entiende el monte Victoria como un sistema natural próximo al ámbito, el punto más elevado cercano, con vistas sobre el puerto y a tener en cuenta en las estrategias del concurso referentes a la gestión sostenible del agua. Debido a sus pendientes es generador de caudales punta aguas abajo, pudiendo afectar la zona más llana del puerto con inundaciones y encharcamientos temporales hasta que llegan, avanzando a través de la trama urbana, hasta el mar.



Infraestructura de aguas pluviales y fecales de la ciudad de Málaga. EMASA. FORO INUNDABILIDAD 2017



Comportamiento de las aguas pluviales y puntos críticos de la ciudad de Málaga. EMASA. FORO INUNDABILIDAD 2017

PUNTOS CRÍTICOS Y OPORTUNIDADES

Actualmente las aguas pluviales recorren la cuenca natural hasta llegar al mar, pero en zona urbana son recogidas por el sistema de alcantarillado de la ciudad mayoritariamente unitario, sobre todo en el centro histórico y ámbito del concurso.

La Empresa Municipal de Aguas de Málaga, EMASA reconoce que en régimen de lluvias torrenciales los arroyos y cauces naturales son insuficientes desbordando aguas sobre los viales, que las redes de saneamiento y drenaje de la ciudad se ven desbordadas con imbornales y rejillas insuficientes, frecuentemente obstruidas por el arrastre de materiales sólidos y finalmente que las escorrentías de pluviales circulan mayoritariamente en superficie inundando los puntos bajos.

Cabe considerar pues que sería conveniente una nueva estrategia para la gestión de las aguas pluviales fuera del actual sistema de alcantarillado unitario, abriendo una oportunidad para la aplicación de criterios de drenaje sostenible.

Se reconocen los puntos críticos del frente litoral de la zona de concurso, como el Paseo de los Curas, que acumula de forma rápida las escorrentías del monte Victoria y las conduce hacia la Plaza de la Marina, por donde circulan descontroladamente en superficie hasta que desbordan hacia el mar por la zona del muelle del puerto.

Cabe considerar de manera especial estos espacios como claves para dar respuesta a los retos planteados de mejora del comportamiento actual de las aguas pluviales y proponer en ellos nuevas estrategias para la gestión sostenible del agua.

La primera estrategia de diseño será contemplar, en la medida de lo posible, la gestión sostenible de la mayor parte de las escorrentías generadas por las superficies del ámbito.

La segunda estrategia de diseño será reconocer las zonas de oportunidad del Paseo de los Curas y de la Plaza de la Marina concentrando en estos espacios la transformación más importante para la necesaria gestión sostenible del agua.

La tercera estrategia de diseño será aplicar en dichos espacios de oportunidad soluciones integradas que den respuesta a los problemas de CANTIDAD de agua, reduciendo los caudales de escorrentías generados, de CALIDAD del agua, proponiendo sistemas de depuración y filtraje con soluciones basadas en la naturaleza (SBN) y de INTEGRACIÓN

con el entorno, generando espacios de mayor calidad urbana para el uso y disfrute de los ciudadanos.

El Paseo de los Curas se reconoce como un espacio donde se acumulan los caudales y una oportunidad para poder gestionarlos de manera sostenible, aprovechando la diferencia de cota respecto los espacios adyacentes que hace del Paseo un punto bajo natural donde el agua de lluvia se concentra, siguiendo la topografía natural de la cuenca. La propuesta se beneficiará de esta situación para sacar el máximo provecho de estos condicionantes de partida

ESCALA CIUDAD-PUERTO

EL PARQUE COMO INTERFAZ ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO

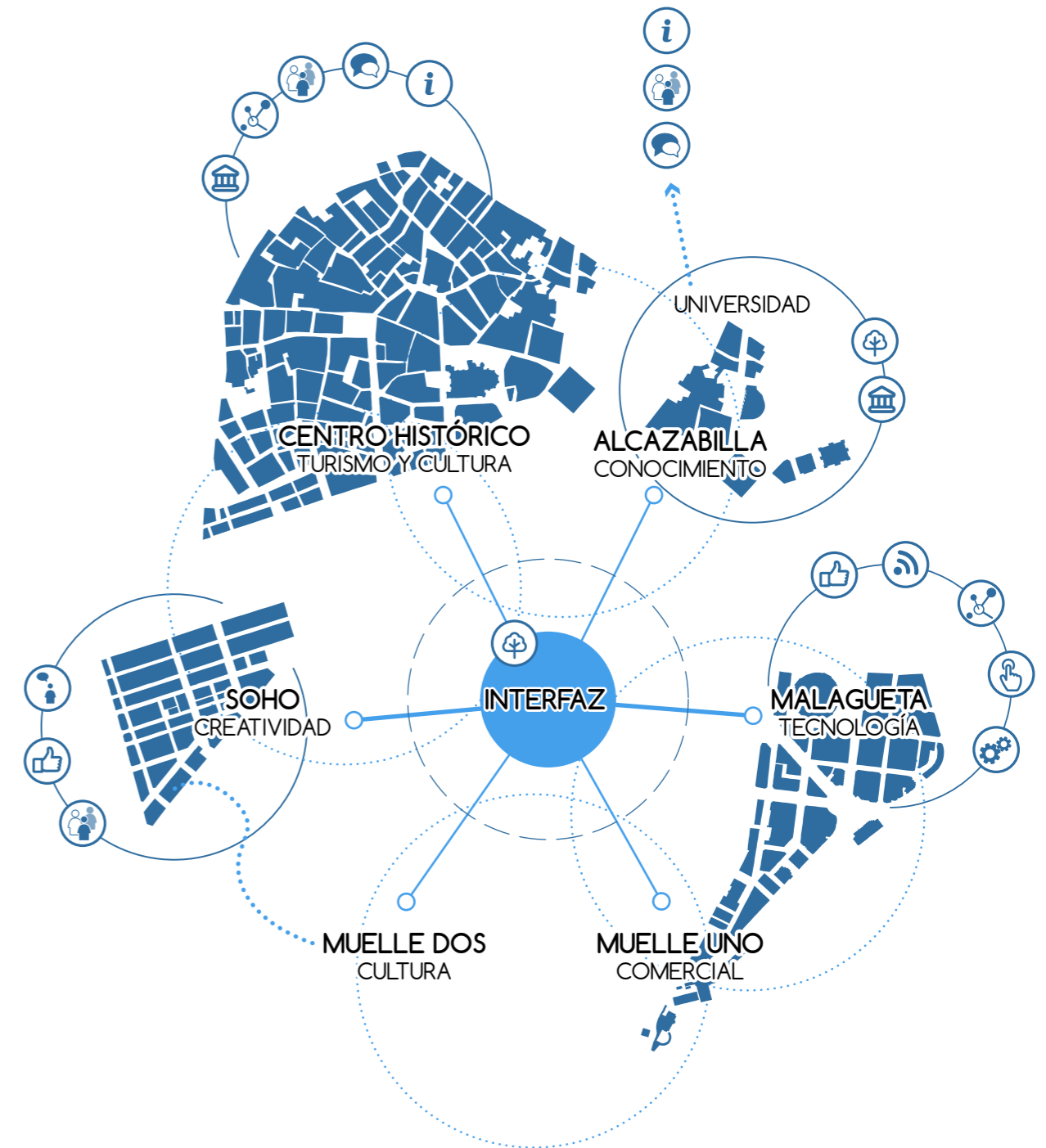
El análisis físico representa una lectura gráfica de los principales movimientos de la zona, los diversos ritmos, y sus dificultades, confusiones, discontinuidades. La observación principal es la carencia de unidad, resultando el ámbito de estudio una acumulación de lugares. La peatonalización de la Ciudad Histórica ha incrementado enormemente la calidad del espacio público, la percepción de las fachadas históricas, la recuperación de la escala del lugar y la relación de las personas con el entorno. La posterior intervención en la Alameda Principal ha sido un éxito desde el primer momento aunque sigue existiendo la barrera de transporte público y algo privado. Sin embargo, el eje litoral y el Parque siguen siendo infraestructuras que fragmentan el espacio, resultando islas consolidadas, independientes y sin ninguna relación.

El análisis funcional va íntimamente relacionado con el análisis físico, observando una enorme zonificación por islas: en el Ensanche Heredia (Soho) se concentran oficinas y usos terciarios, culturales y artísticos con una vocación creciente hacia la economía creativa, destacando el CAC (Centro de Arte Contemporáneo) y el Teatro Soho como focos de actividad; La Malagueta posee un claro uso residencial que se está transformando hacia un barrio Tecnológico tras la apuesta de Google por ubicarse en este lugar que ya se refleja en uno de los edificios del Palmeral; El Centro Histórico mantiene su vocación cultural y turística prolongándose la calle Alcazabilla hacia el Campus del Ejido que mantiene su actividad como centro de investigación y conocimiento; los muelles urbanos arrastran la extrema zonificación del Plan Especial, el Muelle 2 de uso cultural y el Muelle 1 comercial. Entre todos estos ámbitos independientes se localiza el Parque y el Palmeral de las Sorpresas, separados por el surco viario del Paseo de los Curas.

En cuanto a la ciudad histórica, sigue funcionando en torno a los dos focos que la articuló a lo largo de la historia, la Plaza de la Constitución, que mantiene su carácter comercial, y la Catedral, que, aunque conserva su función religiosa, este papel lo adquiere por su monumentalidad. Ambos focos se han expandido en nodos lineales, el eje cultural de calle Alcazabilla como prolongación de la Catedral, y el eje comercial de la Calle Larios como extensión de la Plaza de la Constitución. Este último a su vez articula el centro histórico en dos “ciudades”, una ciudad más activa, donde se concentran equipamientos locales, y una ciudad más contemplativa, más turística con una mayor presencia de museos y monumentos.

Pero entre el puerto y la ciudad existen potentes barreras físicas que impiden su conexión armónica. Aquellos terrenos portuarios que se convirtieron en Parque en el siglo XIX aún hoy, más de cien años después, siguen estando separados por una fuerte barrera de tráfico rodado. Esta discontinuidad física se traslada al marco operativo, de forma que los diferentes proyectos que se han realizado simultáneamente en la ciudad y el puerto resultan actuaciones inconexas e independientes, con una falta total de comunicación y coordinación entre las administraciones, como fue el caso de la Reforma del Parque y el Palmeral de las Sorpresas.

La permanencia del puerto en la ciudad demanda la búsqueda premeditada de nuevos equilibrios entre las realidades físicas, funcionales, sociales y ambientales, una contextualización imprescindible para avanzar en el análisis urbano propositivo. Equilibrios que siendo respetuosos con los valores arquitectónicos, urbanísticos, ambientales y culturales del pasado den respuesta a las necesidades del presente y sean adaptables a las del futuro, que contribuyan a



recuperar la identidad de la ciudad portuaria a través de este nuevo espacio articulador lleno de vida. El parque como interfaz puerto-ciudad. Un espacio que recupere y potencie las conexiones con la ciudad, que haga legible la ciudad portuaria poniendo el valor y aproximando aquellos edificios que fueron portuarios, aquellas puertas de la muralla que habrían la ciudad al mar, un espacio dinámico, flexible, y reactivador que hace frente a los desafíos contemporáneos apostando por la biodiversidad, la sostenibilidad y la eficiencia energética. Un espacio que genere sinergias e incremente beneficios entre el Soho, la Malagueta, el Centro Histórico, la Universidad, el Palmeral y el Muelle 1, un articulador de las actividades presentes y futuras de este entorno histórico que es futuro.

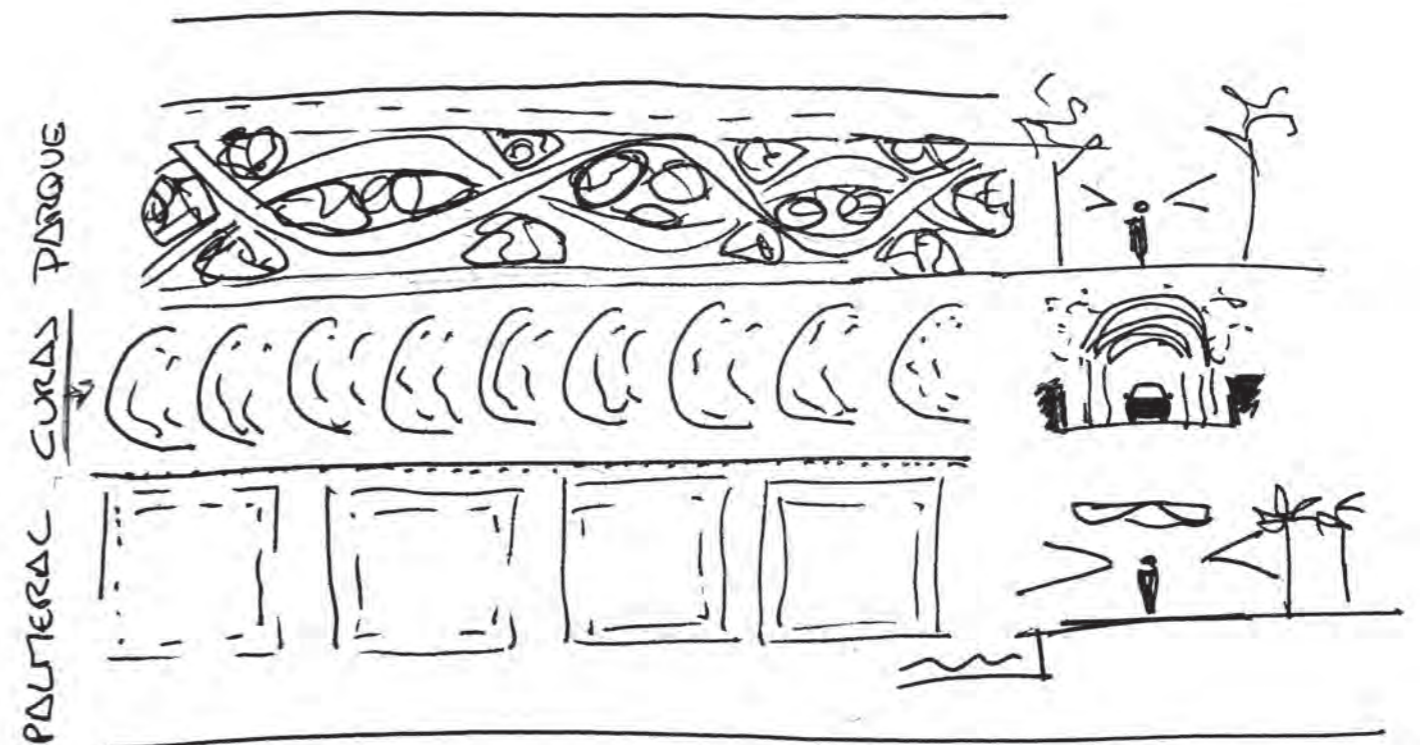
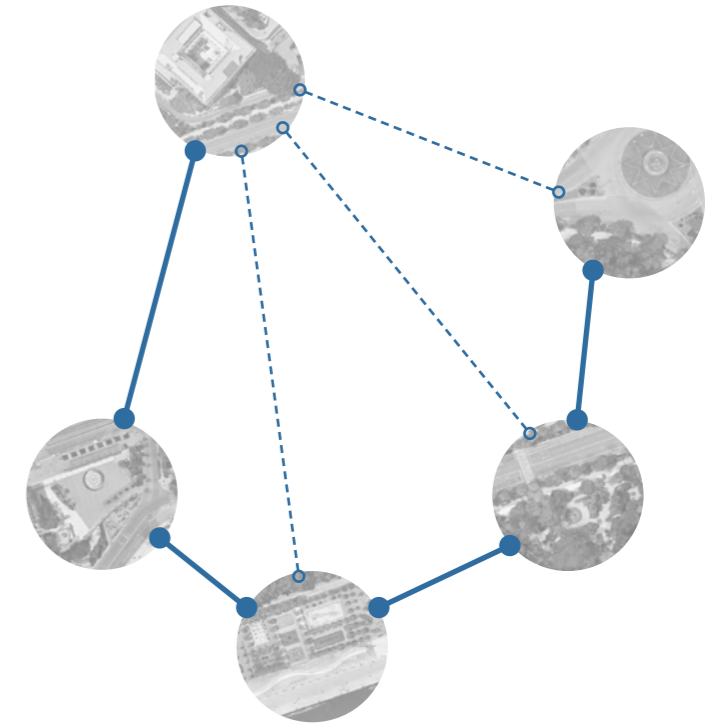
ESCALA URBANA: PARQUE-PASEO-PALMERAL

El Paseo de los Curas se sitúa entre dos grandes espacios públicos muy consolidados como es el Parque, un gran jardín botánico con más de 300 especies, de finales del s.XIX, y el Palmeral de las Sorpresas, un muelle (Muelle 2) reconvertido a urbano que abre la ciudad al mar. Tanto el concurso de Reforma del Parque como el del Muelle 2 se convocaron el mismo año, 2004, sin embargo, a pesar de ser dos proyectos contiguos y simultáneos, resultaron dos grandes espacios urbanos inconexos, separados por el histórico Paseo de los Curas, una bóveda verde natural, cambiante a lo largo del año, un lugar de paso, un lugar bonito pero triste, rehundido, sombrío, que alberga el tránsito Este-Oeste de miles de vehículos que cada día atraviesan la ciudad. Aún quedó más hundido si cabe, tras la elevación del muelle del Palmeral a la altura del Parque. Si bien el proyecto del Palmeral proponía dos conexiones puntuales con el parque, estas nunca se realizaron, quedando las conexiones reducidas a dos pasos de peatones que hoy están saturados por los miles de cruceristas que cruzan a la ciudad y los cientos de malagueños que pasean por su puerto.

Esta separación física se traslada también al ámbito operativo, funcionando ambos espacios de forma independiente, como bandas longitudinales, de aproximadamente 60x650m. de paseo. No hay

interacción alguna entre estas tres bandas, pero tampoco hay interacción del individuo con cada espacio, con la naturaleza. La dificultad de que el territorio esté notoriamente trazado en tres bandas y que en la banda central el flujo vehicular sea la actividad más importante, provoca un espacio inconexo, sin una “narrativa clara”.

La estrategia operativa del proyecto, consiste en la intervención en la banda intermedia (Paseo de los Curas) convirtiéndola en un espacio que active las otras dos bandas como un gran parque “articulador” de una operación urbanística, paisajística y arquitectónica que desarrolle este territorio entre el mar y la ciudad como una “vasija” que tenga la propiedad de atender las necesidades de los ciudadano/as, turistas y locales, un espacio híper cultural para una cultura de masas que existe de forma innegable en la ciudad de Málaga. Al activar el espacio se convierten estas 3 entidades en una sola, un gran engranaje que articula la ciudad, un gran Parque como interfaz que fluye entre la ciudad y el mar, proporcionando un lugar de reunión, repleto de vida. Un jardín histórico que hace frente a los desafíos contemporáneos proporcionando a la ciudad una fuente de biodiversidad, un refugio tranquilo, un lugar de reunión, un espacio de actividades cambiantes, programadas y espontáneas, un Parque para todas y todos, habitantes, visitantes, niños, jóvenes, adultos, ancianos, gente de aquí y de allá que disfrutaran de este lugar entre las más de 300 especies también de aquí y de allá, que llegaron por el mar.



ANÁLISIS CONEXIÓN

La carencia de integración transversal entre la ciudad y el puerto viene dado principalmente por los ejes longitudinales de uso vehicular como el Paseo del Parque y Paseo los Curas así como la diferencia de cota que se da entre el Parque de Málaga, Paso de Los Curas y Palmeral de las Sorpresas.

Se diferencian tres caminos longitudinales principales de mayor uso:

1. **De borde de parque**, es el que acompaña el Paseo del Parque con carácter de intercambiador de autobuses urbanos;
2. **Interior de parque**, es el Paseo España que se encuentra en el Parque de Málaga y límite con Paseo Los Curas, de gran tránsito en verano dado su confort térmico;
3. **De frente marítimo**, se refiere al paseo bajo la pérgola del Palmeral de las Sorpresas como borde entre la ciudad y el mar.

A su vez existen caminos internos del parque con menor uso, dada la dinámica de recorrido longitudinal que presentan las tres bandas.

ANÁLISIS ACTIVIDAD

La falta de articulación y conexión entre los distintos espacios, conlleva a una funcionalidad independiente. La Plaza de la Marina ha sido a lo largo de la historia un lugar de tránsito y trasiego entre el puerto y la ciudad (lectura vertical) y entre la Alameda y el Postigo de los Abades, o los dos grandes paseos de la ciudad (lectura horizontal). Con la intervención de Manuel Solà-Morales, perdió esa continuidad y ese carácter de charnela, quedando el tránsito desplazado al borde de la plaza y el interior de la misma solamente utilizado para eventos concretos.

En cuanto al Parque, el uso principal lo adquiere el paseo de borde, donde se ubican las paradas de autobús, algún kiosco, y en momentos concretos puestecillos que generan una barrera hacia el interior del parque. Este interior es un jardín botánico infrutilizado, quedando el Auditorio Eduardo Ocón como el único programa abierto de mayor impacto.

El Palmeral se concibió como una cuadrícula de palmeras en las que sucedían diferentes acontecimientos. Sin embargo, el paseo bajo la pérgola protagoniza este espacio quedando el resto sin apenas actividad.

ANÁLISIS PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El ámbito se sitúa entre dos espacios públicos muy consolidados, en cuyo diseño (Palmeral) y reforma (Parque) los ciudadanos no han sido consultados ni incorporados en los procesos de diseño y toma de decisiones, de manera que la cotidianeidad de los usuarios y su experiencia personal no ha quedado materializada, resultando formas estereotipadas de diseño y uso de los espacios públicos que resienten las posibilidades de acceso y disfrute igualitario de otras y otros diversos, mujeres, infancias, jóvenes, personas mayores, con diversidad funcional, con distintas identidades sexuales, migrantes, etc.

Los usuarios y sus requerimientos del espacio público son diversos y variables en el tiempo, por ello es imprescindible su participación tanto en el proceso de diseño como en la gestión de uso del mismo. Las mujeres, por su triple rol de productoras, reproductoras y cuidadoras, sumado a los riesgos de acoso y violencia callejera no encuentran tiempo, ni condiciones para el ocio y esparcimiento en los espacios públicos o en actividades sociales o socio-organizativas.

Las infancias suelen ser invisibilizadas como sujetos de derechos e interpretados por adultos (generalmente varones que no ejercen roles de cuidado y formativo) en cómo realizan actividades lúdicas y formas de habitar los espacios públicos.

Las personas mayores, también forman parte de estos grupos, que por un lado tienen tiempo y necesidad de uso de los espacios públicos de esparcimiento, pero, por otro, encuentran barreras arquitectónicas, servicios y equipamientos inadecuados a sus necesidades, y también son grupos vulnerables a situaciones de robo y violencias.

En el mismo sentido, las personas con diversidad funcional, suelen encontrar múltiples barreras, servicios y equipamientos inadecuados a sus necesidades.

En el caso de personas con elecciones sexuales diversas, inmigrantes, personas en situación de pobreza, etc., suelen ser vulnerables a situaciones de acoso y violencia.

Las mujeres y otros colectivos diversos sufren barreras invisibles que disminuyen sus posibilidades de asociación y creación de redes solidarias. Por las diversas actividades asignadas en los roles tradicionales y las normas culturales dominantes las mujeres y otros colectivos diversos sufren frenos en su posibilidad de asociación, aún cuando, son esenciales

ANÁLISIS ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

1. Dificultades para la accesibilidad física en los espacios públicos

Las personas con cuidado de infancias, mayores, con diversidad funcional, etc. a menudo se encuentran con distintas barreras físicas que le impiden o dificultan severamente su circulación (escaleras, pendientes inadecuadas, pisos con sobresaltos, obstáculos de equipamientos mal localizados, sin señalización apropiada para las diversidades funcionales de movilidad, auditivas, visuales, etc.). Aunque estas dificultades están tendiendo a desaparecer en la ciudad actual, es importante seguir mejorando.

2. Insuficientes e inadecuados equipamientos de cuidados. Las infancias, personas con diversidad funcional y/o adultos mayores y sus cuidadoras tienen necesidades especiales para poder realizar esta la tarea y acceder a espacios públicos de esparcimiento y desarrollo cultural, deportivo, social, etc. Se precisan espacios y equipamientos con condiciones para resguardar situaciones climáticas inesperadas, situaciones de crisis accidental, situaciones de riesgo, apoyo a la tarea de la cuidadora o cuidador, etc.

3. Inadecuados baños públicos para mujeres, infancias, personas mayores y con diversidad funcional. Se localizan escasos sanitarios, situados en los dos parques infantiles. Los servicios destinados a las mujeres, habitualmente cuidadoras, requieren la inclusión de equipamientos que den servicio a estas situaciones (cambio de pañales, espacio para la supervisión y ayuda...). Los sanitarios de las mismas,

deberían duplicar su superficie y considerar las distintas necesidades, para evitar la aparición de colas y dificultades en el uso, más frecuente y prolongado. Los sanitarios de las mismas, deberían duplicar su superficie y considerar las distintas necesidades.

4. Diseños de espacios públicos inadecuados para prevenir y/o contener situaciones de acoso y/o violencia y/o inseguridad de géneros. El espacio del Parque se encuentra poco o incorrectamente iluminados, con horarios de escaso o nulo uso y aislados de otros espacios, con elementos verdes o equipamientos que impidan la visualización por otras personas (ver y ser visto), sin videovigilancia y/o formas de pedir ayuda, siendo espacio de riesgo.

5. Dentro del relato histórico, social, cultural, etc., producido desde la lógica patriarcal, la mujer ha sido invisibilizada. Las referencias y nombres de los distintos ámbitos del parque, bustos, y plazoletas, son de varones, Ruben Dario, Salvador Rueda, Eduardo Ocón..., salvo la “Ninfa del Cántaro”, invisibilizando a las mujeres y otras diversidades.

ANÁLISIS AMBIENTAL

En el análisis de la infraestructura verde existente, en el ámbito urbano próximo al proyecto, destaca la pieza del Parque histórico con una dimensión de más de 40.000m² y más de 300 especies de plantas, muchas de ellas de origen tropical, donde destacan los estratos arbóreo y arbustivo.

El Palmeral de las sorpresas es un espacio con poco valor ambiental, ya que la presencia de espacios verdes y su biodiversidad es muy baja en relación con la superficie total del ámbito.

Tanto el Parque histórico, como El Palmeral de las Sorpresas son dos espacios urbanos construidos con criterios de jardinería ornamental. Su concepción se aleja de los criterios actuales de diseño y gestión de los espacios verdes, pensados para proporcionar un amplio abanico de servicios ecosistémicos y proteger la biodiversidad en los asentamientos urbanos.

El actual paseo de los Curas, pese a ser actualmente un eje viario de mucho tránsito en superficie, dispone de una gran canopia de plátanos que producen una sombra estacional de más de 16.000m². La propuesta considera a estos árboles como un patrimonio ambiental de gran valor que debe conservarse. Conseguir una canopia y una continuidad como la existente puede tardar más de 100 años en consolidarse de nuevo. Es por esta razón que la propuesta GreenterFaz apuesta decididamente por su total cuidado y conservación.

La sección y uso actual del Paseo de los Curas representa una discontinuidad tajante a nivel de los estratos arbustivos y herbáceos, que es, sobre todo en estos últimos, donde puede desarrollarse un mayor grado de biodiversidad potencial.

El conjunto actual de los tres ámbitos descritos presenta, hoy, unos ecosistemas simplificados que necesitan de un nuevo motor de cambio. GreenterFaz propone una mejora ambiental que convierta este gran espacio verde en un parque de alto valor ecológico para el uso y disfrute de los ciudadanos.

La Plaza de la Marina supone, actualmente, una discontinuidad importante en la conectividad verde entre los parques actuales y la alameda, perdiéndose una oportunidad de conectar con la infraestructura verde-azul del Gualdamedina. La propuesta GreenterFaz aproximará estos sistemas del verde para conseguir mejorar de forma clara la continuidad ecológica litoral.

Del de la gestión del agua de lluvia se desprende que en régimen de lluvias torrenciales los arroyos y cauces naturales son insuficientes desbordando aguas sobre los viales, que las redes de saneamiento y drenaje de la ciudad se ven desbordadas con imbornales y rejillas insuficientes, frecuentemente obstruidas por el arrastre de materiales sólidos y finalmente que las escorrentías de pluviales circulan mayoritariamente en superficie inundando los puntos bajos. Cabe considerar pues que sería conveniente una nueva estrategia para la gestión de las aguas pluviales fuera del actual sistema de alcantarillado unitario, abriendo una oportunidad para la aplicación de criterios de drenaje sostenible.

03

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO RELECTURA DEL VÍNCULO PUERTO-CIUDAD EN CLAVE CONTEMPORÁNEA

El conocimiento de las experiencias más actuales y avanzadas de recuperación de muelles y viales de cintura para espacios públicos (Nueva York, Oslo, Copenhague, Rotterdam...) y el entendimiento exhaustivo y profundo del lugar desde una perspectiva holística, nos lleva a una respuesta a escala territorial, global, desde una propuesta local, que optimiza los recursos existentes, protegiendo y poniendo en valor el patrimonio material e inmaterial de nuestra ciudad. Una propuesta de clara vocación ecológica que persigue la continuidad de un territorio que dejó de ser mar para ser parque, pero hoy se encuentra fragmentado por las potentes infraestructuras que lo atraviesan.

Un proyecto estratégico de ciudad que mediante la transformación del Paseo de los Curas y la Plaza de la Marina, activa Málaga, desencadenando un período de transformación que marcará un hito en la historia reciente de la ciudad, trascendiendo a su ámbito para impactar a tres escalas: persona, ciudad y territorio.

El objetivo principal de la propuesta es, a partir de la intervención en la banda intermedia (Paseo de los Curas) y la reutilización y puesta en valor de las preexistencias (la ciudad, con su patrimonio, recorridos, dinámicas; el puerto con su paisaje y actividad; la naturaleza, con sus árboles centenarios), activar el espacio y convertir estas 3 entidades en una sola, un gran engranaje que articula la ciudad, un gran PARQUE como INTERFAZ entre la ciudad y el mar, que articula espacios muy distintos como el Centro Histórico (cultural-ocio), la Malagueta (distrito tecnológico), el Soho (barrio creativo), el Muelle 2 (cultural) y el Muelle 1 (ocio) como un todo, generando sinergias y reactivando este gran espacio central que sitúa a Málaga en el ranking de ciudades saludables, sostenibles y resilientes.

La estrategia de proyecto está basada en un pormenorizado trabajo de documentación acerca de las existencias y las preexistencias, centrados a su vez en un ejercicio de observación muy minucioso a través de la transdisciplinariedad de arquitectos, ingenieros,

urbanistas, paisajistas, ecólogos, expertos en asuntos sociales, accesibilidad y en economía circular, que nos permite identificar la naturaleza del territorio en toda su magnitud.

Localizado entre los dos grandes espacios de gran representatividad, el Parque de Málaga y el Palmeral de las Sorpresas, dos espacios muy consolidados e independientes, se sitúa el Paseo de los Curas, un lugar actualmente sombrío, hundido y triste, por el que discurren 6 carriles de tráfico.

A pesar de la majestuosa bóveda de 87 Plátanos, el desnivel de aproximadamente 1,20mts respecto al Palmeral y al Parque, lo convierten en un gran vacío urbano, un territorio de habitabilidad ausente, quedando sólo utilizado como circulación vehicular. Este vacío urbano es entrópico por su desconexión peatonal, pero a la misma vez posee una gran belleza por el carácter de su arboleda, una bóveda vegetal que genera un ambiente de frescor, convirtiéndose su protección y puesta en valor en uno de los principales leitmotiv de la estrategia de proyecto.

La actuación en el Paseo de los Curas da un nuevo sentido al Palmeral y al Parque, unificando las tres bandas en un gran espacio, que junto con la intervención en la Plaza de la Marina constituyen el lugar más representativo, articulador y significativo de la ciudad, la InterFaz. La extraordinaria, única y monumental fachada marítima malagueña, de perfectas proporciones entre naturaleza y patrimonio, deja de ser sólo fachada para convertirse ahora en el espacio más importante para sus ciudadanos y en la bienvenida de sus visitantes, un espacio multicultural, cosmopolita y hospitalario, una InterFaz abierta al mundo, conectada, ecológica, activa e interactiva.

Para conseguir este cambio, la estrategia operativa del proyecto se centra en la intervención en la banda intermedia (Paseo de los Curas). Con una actuación topográfica ecológica, se convierte el asfalto actual en una gran pradera, un espacio con fuerte personalidad que activa las otras dos bandas como un gran parque articulador de amplia repercusión. Este

gran espacio verde conecta, en sentido transversal, el Parque histórico con el Palmeral de las Sorpresas, incorporando también en el conjunto a los jardines de Pedro Alonso, los jardines de Puerta Oscura y el espacio natural de Gibralfaro, con objeto de dar continuidad ecológica a estos espacios para conseguir un conjunto de más relevancia a nivel ambiental.

En sentido longitudinal se apuesta también de una forma clara por mejorar este punto central de la ciudad, como un espacio de conectividad verde litoral. Una operación urbanística, paisajística y arquitectónica que desarrolle este territorio entre el mar y la ciudad como un gran espacio público que tenga la propiedad de atender las necesidades de todas y todos, un espacio hipercultural para una cultura de masas que existe de forma innegable en la ciudad de Málaga. La interfaz como lugar de reunión, repleto de vida, un jardín histórico que hace frente a los desafíos contemporáneos proporcionando a la ciudad una fuente de biodiversidad, un refugio tranquilo, un lugar de reunión, un espacio de actividades cambiantes, programadas y espontáneas, un Parque para todas y todos, habitantes, visitantes, niños, jóvenes, adultos, ancianos, gente de aquí y de allá que disfrutan de este lugar entre las más de 300 especies también de aquí y de allá, que llegaron por el mar.

Una plaza de las aguas, La Marina, como una gran superficie plana y despejada para transitar y acoger eventos y un Paseo de los Curas como una topografía ondulante y repleta de vegetación para estar y reposar, a cota de Parque y Palmeral preexistentes. Para conservar los plátanos a su cota original, y compatibilizar esta voluntad con la de conectar al mismo nivel el Parque histórico y el Palmeral a través de un gran prado verde, se ha trabajado con la micro-topografía asociada a los árboles existentes, dando origen a los CICLO ALCORQUES y a las CICLO CUENCAS. Estos anillos (cicloalcorques) modifican sus diámetros y su estética pensados tanto desde una operación de Land-Art como una apuesta por la cohesión del ecosistema y la gestión sostenible del agua de lluvia. Un gesto poético y práctico que

viene a poner nuestra propuesta en un ámbito de sinergias que construye un paisaje con un carácter muy sensorial que potencia las “interrelaciones” de objetos y personas, de objetos con otros objetos y entre personas.

Con acciones muy medidas, precisas y respetuosas, se consigue un gran parque que se extiende desde la Alameda al Hospital Noble, de Gibralfaro al mar, proporcionando un lugar repleto de vida. Con una canopia muy consolidada, la cual reforzaremos en zonas puntuales para conectar, la intervención implica una potente puesta en escena del plano del suelo, un elemento de fuerte personalidad capaz de articular de forma transescalar, desde la escala humana a escala territorial. La propuesta recoge a través de una intervención topográfica los recorridos y acontecimientos del parque, así como el ritmo de llenos y vacíos del Palmeral, convirtiéndolos en una Gran Pradera, un gran espacio verde y suave a cota del Parque y el Palmeral, donde se yuxtaponen las Placitas, una extensión sólida del espacio que existe en cada uno de los tres edificios del Palmeral. En esta Gran Pradera creamos una narrativa como consecuencia de atraer, coser, relacionar y producir acontecimientos, disolver límites, proponer actividades sociales... Un espacio que se enmarca en una operación que “hibrida” disciplinas como Arquitectura, Paisajismo y Urbanismo, la Ingeniería, la Ambientología y la función social. Un paisaje “regenerativo” que conservará y reforzará la biodiversidad ecológica. Un espacio potente, con un fuerte carácter ecológico, que diluye los límites topográficos entre estas tres potentes bandas (Parque, Paseo y Palmeral), conectando la ciudad con el mar. Un espacio que invita a quedarse, a permanecer, brindando nuevas oportunidades para experimentar la naturaleza, disfrutar de la bóveda natural.

La aceptación de las condiciones existentes es un tema decisivo considerando la primera fase de nuestro proceso de proyecto de documentación y observación, teniendo en cuenta la revisión de los sistemas de gestión, en algunos casos las intervenciones mínimas son determinantes para la

propuesta del proyecto, apoyándonos en el concepto de sustracción para cada acción. El proyecto responde a la historia del lugar al preservar y mejorar el carácter existente mientras invita a las personas a interactuar, a tocar la naturaleza, las hojas, la luz, el agua, la vida. Un sistema espacial dinámico, adaptativo y reactivo que opera a través de la organización, la legibilidad y la direccionalidad al mismo tiempo que permite la máxima flexibilidad para experiencias espontáneas.

El nuevo parque, la InterFaz, alberga una amplia gama de actividades al aire libre y espacios públicos que mejoran la experiencia urbana y multiplican las posibilidades de interacción con el agua. El proyecto tiene en cuenta las necesidades de jóvenes y ancianos por igual para tener un impacto positivo en la ciudad en su conjunto y crear un entorno de vida más saludable para todos los residentes y visitantes. El diseño ecológico y resiliente que aquí se propone permite disfrutar de un entorno más confortable durante todo el año: mediante la coordinación de elementos naturales y dispositivos bioclimáticos, cada espacio se caracterizará por un microclima específico acorde con las actividades que se desarrollarán en él. Esto también ayudará a reconectar a las personas con la naturaleza y con la singularidad del Puerto. Este confort climático y la variedad de actividades fomentarán la interacción social, haciendo que el centro de la ciudad sea más activo y atractivo.

Proponemos un “acontecimiento” que es transversal con el Parque y nos adentra en la ciudad histórica a través de una “Pasarela” que recorre el territorio perpendicular al mar y se adentra por Calle Alcazabilla. La Pasarela es un objeto en el paisaje, un viaje por la Naturaleza, que conecta tiempos y espacios.

FUNCIONES DE LA NUEVA INTERFAZ CIUDAD-MAR

La nueva InterFaz que ACTIVA cuatro funciones principales relacionadas con la conectividad, la acción social, la matriz ambiental y la innovación, orientadas a mejorar la calidad de vida de las personas.

UNA INTERFAZ CONECTADA

Unas preexistencias que se ponen en valor transmitiendo la historia de la ciudad y sus raíces, cuidando el legado y fortaleciendo la identidad y la memoria colectiva.

Una Plaza de La Marina que devuelve el mar a la ciudad restableciendo su relación histórica con la lámina de agua.

Una nueva permeabilidad puerto-ciudad mediante la reactivación de las conectividades urbanas transversales.

Un nuevo sendero del aire que conectará el centro ciudad con la Malagueta como alternativa peatonal y de movilidad dulce, al paso por el túnel de la Alcazaba.

Una movilidad sostenible con predominio del peatón y la bicicleta, en busca de una ciudad articulada, eficiente y eficaz.

Nuevos espacios para encuentros y conductas espontáneas, el juego, la conversación y el disfrute del aire libre de accesibilidad universal.

Un lenguaje reconocible e integrador configurado por un nuevo catálogo de elementos urbanos que conviven con las preexistencias.

UNA INTERFAZ ACTIVA | SOCIAL

Una interfaz acogedora, inclusiva y multicultural para todas las personas sin discriminación.

Un espacio pensado para todas las edades: ciudad 0-100.

La incorporación de la participación ciudadana activa y gestión transparente.

Una aproximación de la cultura a la ciudadanía con información interactiva sobre actividades culturales.

Espacios musicales, potenciación de auditorios, creación de graderíos y escenarios con diferentes

tamaños y ambientaciones.

Una experiencia paisajística donde el Land-Art a gran escala ofrece una experiencia de inmersión y contacto directo con la belleza, y su capacidad de elevar nuestro estado de ánimo.

UNA INTERFAZ AMBIENTAL

Un gran espacio de parque de alta calidad ambiental, biodiverso, que mitiga la contaminación ambiental, fresco, terapéutico, con movilidad sostenible, y alejado del ruido.

Una interfaz que vertebra y da continuidad al conjunto de la infraestructura verde del territorio.

Un gran parque que gestiona el agua de forma sostenible, que trabaja con el ciclo de vida de la materia y la energía para reducir al mínimo los costes de mantenimiento.

Un suelo vivo con una alta capacidad de retención de humedad (para alimentar la vida vegetal) y de infiltración (para alimentar el acuífero y gestionar la escorrentía superficial).

Un espacio que ayuda a minimizar los efectos del cambio climático y que actúa como refugio en los episodios de más calor aportando confort verde, azul y gris (vegetación, agua y sombra).

Un parque saludable que promueve la actividad física, por ser un espacio natural, fresco, perfecto para descansar, contemplar, realizar deporte, correr, jugar.

Una experiencia paisajística donde el arte a gran escala ofrece una experiencia de inmersión y contacto directo con la belleza, y su capacidad de elevar nuestro estado de ánimo.

INTERFAZ INTERACTIVA | INNOVADORA

Un centro atractivo que permite la docencia al aire libre y facilita la conexión directa con el Campus del Ejido a través de la pasarela aérea, como alternativa al actual túnel.

Un espacio cultural, creativo e innovador que potenciará la atracción y crecimiento de una economía creativa, como ocurre en otras ciudades portuarias de vanguardia como Ámsterdam, Lisboa, Barcelona, Rotterdam...

Una pieza preparada para integrarse con el futuro distrito tecnológico que se creará tras la reutilización de edificio por Google y el Edificio del Palmeral de Ciberseguridad.

Un conjunto de quioscos que se nutren de energías renovables destinados al uso ciudadano, desde baños inteligentes a pequeñas cafeterías o espacios para escuchar música.

Un nuevo sistema de elementos urbanos alimentados con energías renovables que permitirá, a través de las TIC, hacer más eficientes los sistemas de alumbrado público, generar puntos de información interactivos, señales wifi, puntos de seguridad y vaporizadores de agua que mejoraran el confort climático en los episodios de calor.

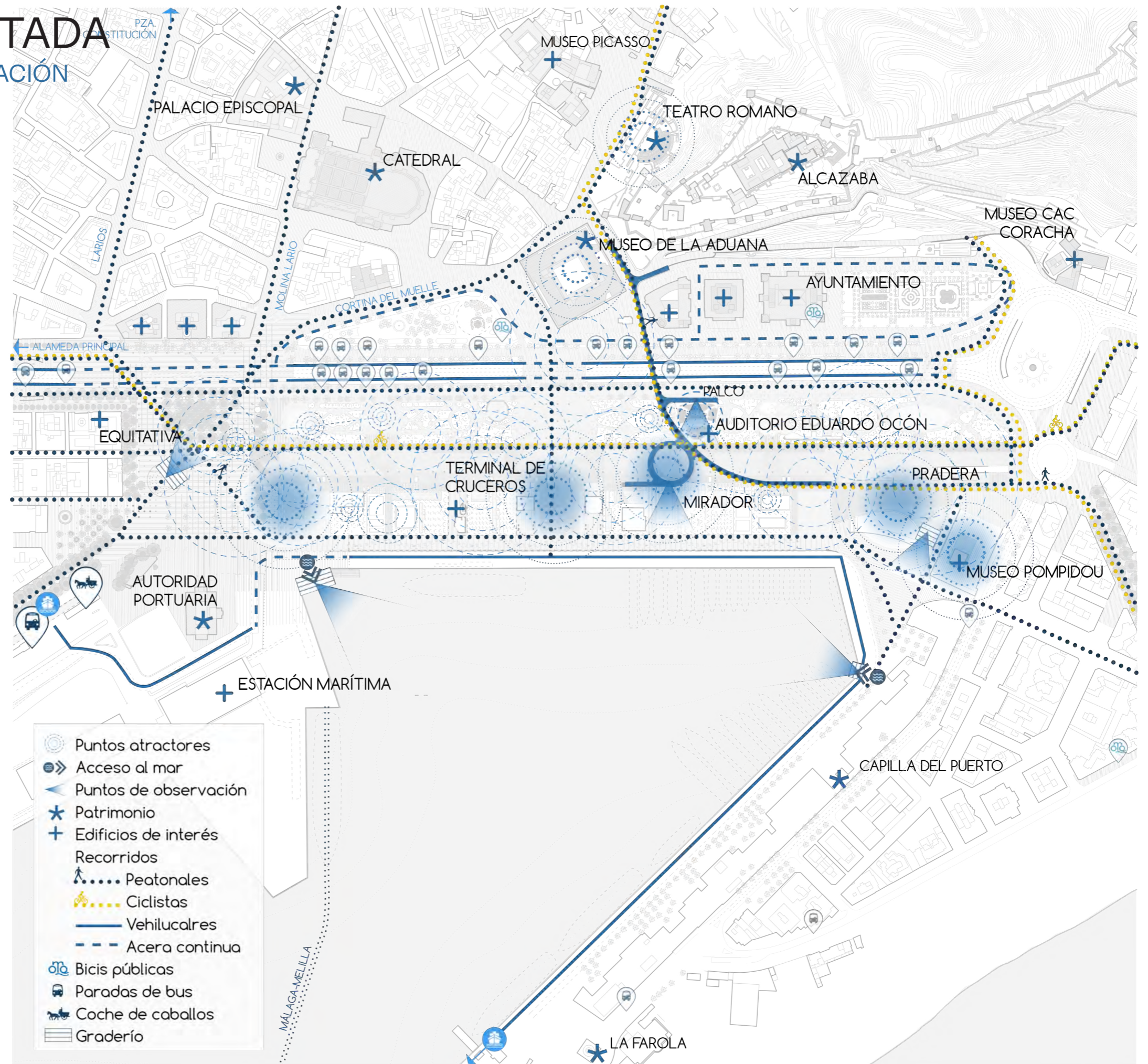
INTERFAZ CONECTADA

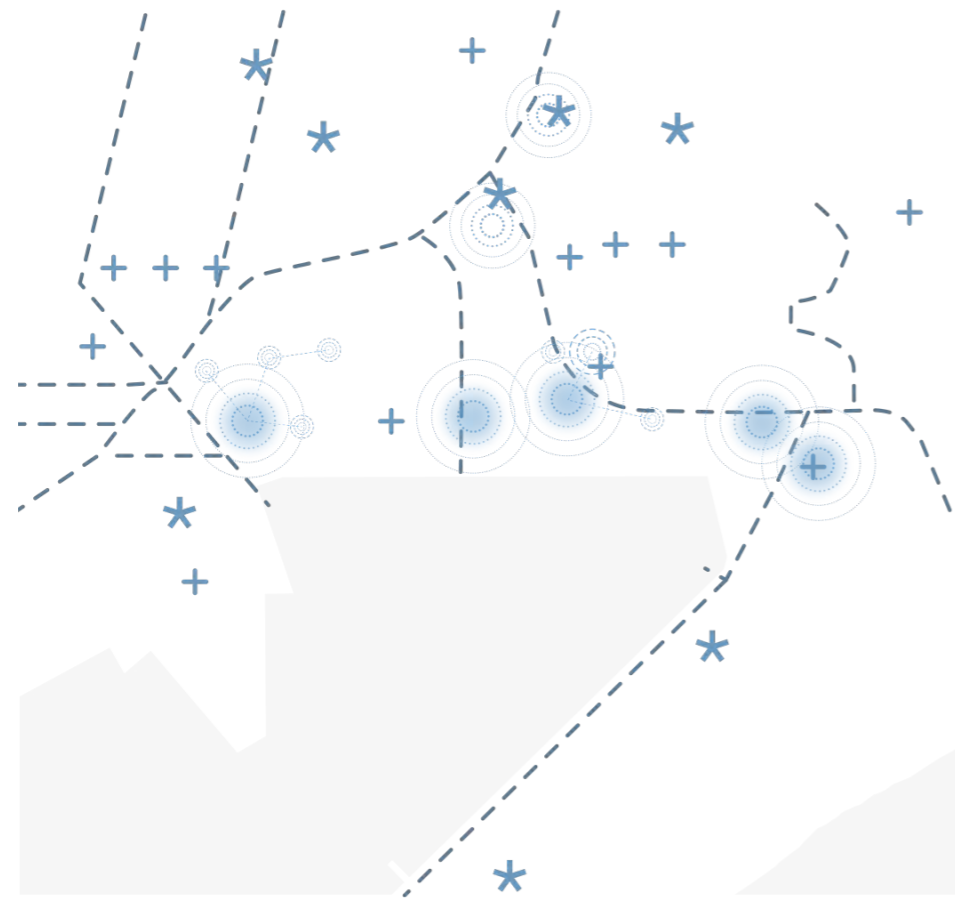
DE FRAGMENTACIÓN A INTEGRACIÓN

Una interfaz conectada con el pasado, con el presente y el futuro. Conectada con la memoria del lugar, poniendo en valor el patrimonio y las preexistencias; conectada con los ejes históricos que aún en el presente articulan la ciudad, adentrándose la interfaz por la calle Larios, Molina Larios, Alcazabilla; conectada con el futuro, formando parte del paseo marítimo portuario que conectará el paseo de levante con el de poniente, dando lugar a un enorme paseo marítimo que recorrerá todo el litoral de Málaga, y mirando al futuro también a través de una movilidad centrada en el transporte público, la bicicleta y el peatón, aportando soluciones comprometidas con la sostenibilidad, la seguridad y la amabilidad de los espacios públicos. Es un espacio para peatones y bicicletas como protagonistas de una nueva era de una metrópolis más verde y habitable, que está en contacto directo con su entorno natural.

Recomposición de un territorio fragmentado por las infraestructuras, subutilizado y desconectado de la vida de la ciudad, a través de un espacio articulador que ayuda a comprender y recuperar la relación histórica de la ciudad y su puerto como un engranaje perfecto. La intervención en el Paseo de los Curas con una visión global permite recuperar el espacio urbano más importante y significativo de la ciudad, desde Gibralfaro al mar, a favor INTERFAZ CONECTADA de una nueva forma de vida más sostenible y conectada con sus raíces.

Redescubrir y potenciar la ubicación privilegiada de este enclave urbano. Su nueva condición de charnela permite al visitante disfrutar de unas excepcionales vistas desde la espesura, orientadas tanto al mar como a la ciudad, recuperando las imágenes que durante tantos años han estado perdidas. Su nueva configuración de límites desdibujados y la posición intencionada de gradas y puntos de observación permiten una óptima captación de vistas y relaciones con el puerto y la ciudad.





CON SU HISTORIA

RECUPERAR Y POTENCIAR LA IDENTIDAD DEL LUGAR

Intervenir en un lugar tan emblemático e imponente requiere respeto y humildad, una intervención invisible, al servicio del lugar, para que la experiencia del habitante y visitante se dedique enteramente a la contemplación y vivencia de este espacio.

El análisis de las múltiples fases de la evolución histórica fue clave en el proceso de diseño. El proyecto busca realzar la propia identidad del lugar, desde la escala del ámbito general hasta la resolución específica de los detalles, articulando este espacio con la ciudad y el puerto, interconectando a las personas con los lugares, reforzando su valor de biodiversidad.

Las ciudades son siempre palimpsestos. Al igual que los pergaminos conservan huellas del texto manuscrito anterior, la ciudad muestra los restos de las sucesivas civilizaciones, superpuestas en estratos e inextricablemente mezcladas. La propuesta se centra en la puesta en valor de las huellas, las preexistencias, así como la reutilización y optimización de los recursos materiales y energéticos, protegiendo y prolongando la vida e identidad del lugar. Un palimpsesto que interpreta y relaciona el jardín clásico del s. XVIII en el Parque de Málaga hasta los trazados más contemporáneos y ortogonales del Palmeral de Las Sorpresas, para generar una nueva imagen para el Gran Parque.

CON EL TEJIDO URBANO

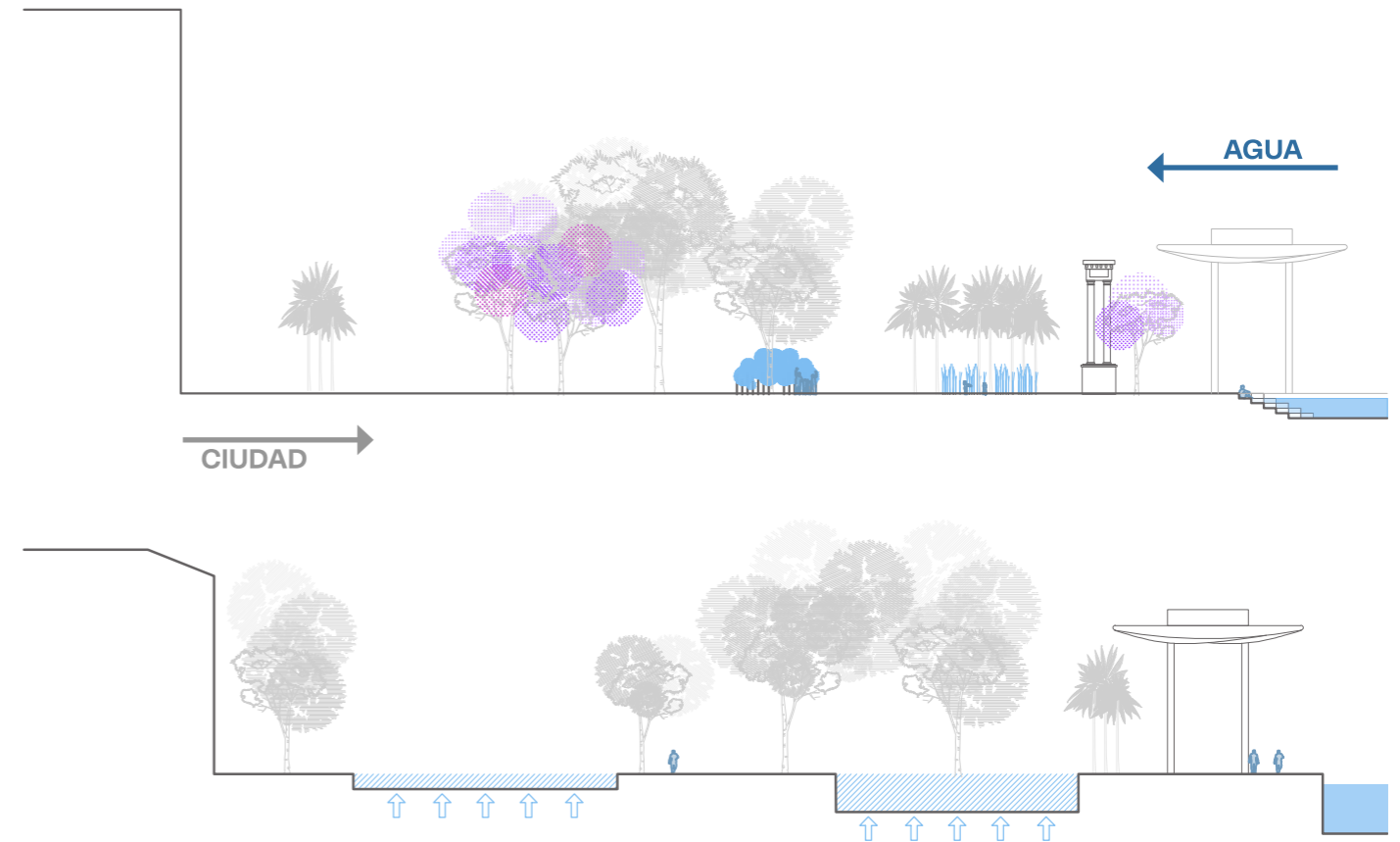
PERMEABILIDAD Y CONEXIÓN CON EL PUERTO Y LA CIUDAD

Trazas históricas que llegaban hasta el puerto cuya prolongación se propone a través del paisaje para reencontrarse de nuevo con el mar.

Realzar el carácter del lugar, interconectando a los habitantes y visitantes con los lugares históricos, patrimonio material e inmaterial, reforzando su valor. Se recuperan y refuerzan los ejes Calles / Puertas Muralla / Mar, conexiones históricas que se hacen cotidianas recorriendo desde la ciudad, el parque y el puerto, y viceversa (desde el puerto a la ciudad dando respuesta a los miles de cruceristas que cruzan el puerto para adentrarse en las calles de la ciudad). Potenciar estas conexiones y sinergias entre las dimensiones ambiental, social, económica y cultural:

a) Conexión Larios-Marina-Agua-Farola >>> Sendero del Agua

Recuperar la razón de ser de la Plaza de la Marina como charnela entre puerto y ciudad, donde el agua ha tenido un papel protagonista a lo largo de la historia. Se continúa la extensión histórica del dique de poniente que prolongaba el Castillo de los Genoveses con el posterior Torreón del Obispo, lugar clave de la relación puerto ciudad hasta finales del XIX, a caballo entre los dos puertos, llegando hasta la dársena, recuperando



la relación histórica entre la ciudad y el mar. Traza que desciende de la ciudad al Mar, consolida el borde entre Plaza de la Marina y el Nuevo Parque y remata en el nuevo muelle de la Marina.

b) Conexión Catedral-Molina Lario-Marina.

c) Conexión Cortina del Muelle-Aduana-Parque-Palmeral >>> Plaza de la Aduana

Como espacio central que revaloriza el antiguo cantil del muelle, reconecta la Antigua Aduana con el puerto, recuperando el espacio central del Parque (Plaza de la Aduana) a través del nuevo espacio central propuesto para el Nuevo Parque y que concluye en el nodo del muelle dos, Plaza de la Aduana.

d) Conexión Alcazabilla-Parque-Eduardo Ocón-Palmeral >>> Sendero del Aire

Caminar por este sendero es una experiencia sensorial. En lugar de mirar los árboles desde el suelo, la gente paseará cerca de las hojas, abriéndose camino entre las ramas. Más allá de un espacio contemplativo, de una nueva perspectiva del entorno conocido, el sendero del aire es un recorrido alternativo de movilidad sostenible, una conexión directa entre la ciudad y el puerto y viceversa. Una prolongación del recorrido histórico de calle Alcazabilla donde se aúnan las piscinas salsarias de los fenicios, el anfiteatro

romano, la alcazaba árabe, el palacio de Buenavista del s.XVI (Museo Picasso), la Aduana (s. XIX), con el parque, convirtiéndose en palco del auditorio Eduardo Ocón, el paseo concluye en el teatro del Mar en el Muelle 2. Un recorrido directo que conecta el Barrio de la Malagueta con la calle Alcazabilla y la parte Norte de la ciudad como alternativa para bicicletas y peatones al actual túnel.

e) Conexión La Coracha-Pompidou-Farola >>> Plaza de las Artes

Conecta los espacios próximos que forman parte del borde Este del ámbito como el antiguo Barrio de la Coracha con el Museo CAC-Coracha, los Jardines de Pedro Luis Alonso, el túnel y Plaza de toros con el nuevo nodo del Parque la plaza Pompidou y el muelle uno, terminando en la farola. Un gran espacio abierto, una auténtica pradera para disfrutar de la plenitud del puerto y su actividad. Un lugar relajante con una lámina de agua donde el Cubo del Pompidou amplifica su presencia, y un graderío que conecta con el muelle, desde donde disfrutar del paisaje estacional. Amplificador cultural, espacio vacío para la actividad, la interacción, flexibilidad, libertad, espacio para todos.



CON LA MOVILIDAD

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Incrementar el transporte público, bicicleta, peatón, y en un futuro, transporte azul, tranvía... Una red de transporte intermodal que se complemente, se enlace y sea competitiva al transporte privado. En esta línea se priorizan los recorridos de ciclistas y peatones continuos y seguros, eliminando discontinuidades, resaltos y quiebros bruscos. Recorridos agradables, con confort climático, alejado del tráfico rodado. El vial rodado del Parque quedará integrado por vegetación y las paradas de autobús se integrarán con micro-equipamientos del propio parque, incluido aparcamiento de bicis y nodos de bicis públicas en relación al transporte público. Junto al nuevo aparcamiento de autobuses de cruceros se situarán igualmente nodos de bicis públicas y coches de caballos, con el equipamiento necesario.

Accesibilidad universal para que la gente, diversa e hipercultural, pueda encontrar, apropiarse y transformar, en forma participativa, resiliente y solidaria, espacios para el encuentro y el asociativismo social en forma sostenible y con enfoque de géneros. Un espacio para todas y para todos, accesible, vital, seguro, igualitario e inclusivo. La propuesta contempla grandes espacios para el libre recorrido, pero también, circuitos especiales que se adecuan a necesidades diversas de personas con carritos de bebé, infancias de la primera edad, personas con diversidad funcional,

personas de la tercera edad etc... así como, carriles especiales para bicicletas y rodados eléctricos de baja velocidad.

Los circuitos especiales serán continuos, sin derivaciones innecesarias, con pavimento liso, pero que evite resbalones, con espacios para descanso de la marcha en forma sistemática, con diferencias de cota de nivel resueltas con rampas con pendientes apropiadas y/o ascensores.

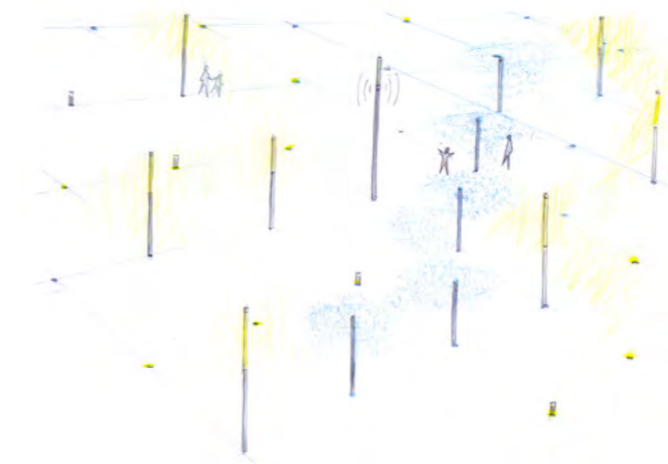
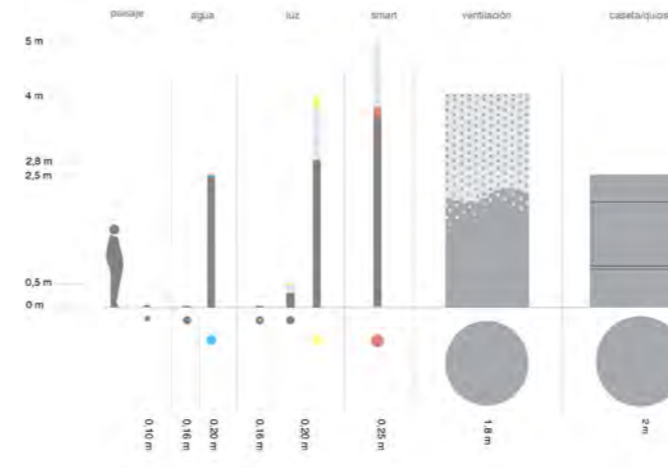
Con señalización guía podotáctil y senderos que evitan barreras de ramas de árboles hasta 2 mts. con control preventivo de las especies verdes y árboles para evitar defoliación y caída de ramas (oído-antracnosis, etc.), evitando riesgos en las personas no videntes o con diversidad funcional.

Con comunicación y señalización universal en distintos idiomas, placa braille, signos, sistemas de audio y conexión a apps digitales interactivas con el usuario y adaptables a distintas diversidades funcionales.

Con canchales de árboles y/o espacios de agua y/o hitos del espacio con señalización podotáctil alrededor y/o protección especial para las infancias y diversidades funcionales.

Circuitos y espacios que prevén la mitigación del clima extremo de verano a través de sistemas de rocío, techo de arboleda continuo, etc.

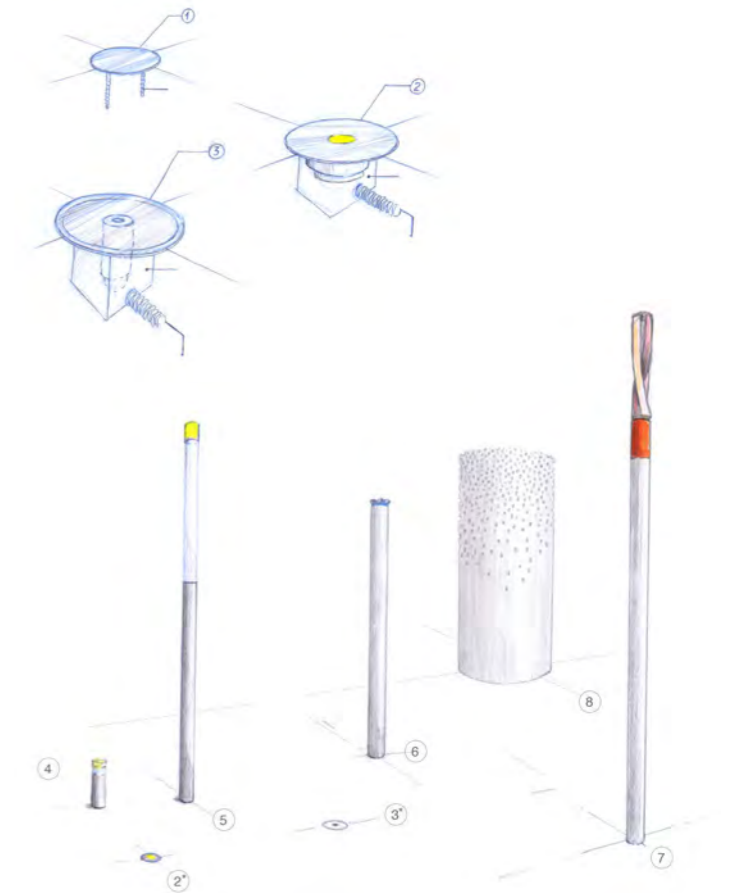
Con bebederos que contemplen diversas alturas para personas con diversidad funcional, niños y mascotas. Con colocación de desfibriladores externos automáticos (DEA) en puntos clave del recorrido.



CON UN LENGUAJE RECONOCIBLE

Serie de elementos que parten del círculo, presente en todo el proyecto a diferentes escalas, desde el detalle del topo posicional a la rampa grada-mirador de la pasarela. El círculo de los topos a ras de suelo, nos remite directamente al círculo en planta y nos conecta con la idea de cilindro, no entendiéndolo como un rectángulo, si no como un círculo extruido.

Estos elementos comparten estructura, material y proceso constructivo, pero se agrupan por tipología de función. Elementos que pulverizan agua para crear recorridos frescos. Elementos que proyectan luz ya sea de acompañamiento y seguridad como las balizas, de posicionamiento como los topos led o de iluminación urbana como las farolas; para crear recorridos de paso nocturno.



Elementos arquitectónicos como la columna de ventilación para los parkings o el topo fijo que marca la trama de composición.

Además proponemos unos elementos singulares con una cadencia más puntual que cumplen una función tecnológica, de divulgación y de mensaje para el futuro al tratarse de columnas autónomas por carga eléctrica con un generador eólico que alimenta a servicios de bajo consumo tales como wifi.

Esta serie está planteada en aluminio o acero inoxidable, prescindiendo de acabados de color, solo presentes en una mínima parte del elemento para explicar su función. Pueden ser desarrollados específicamente para este proyecto o a partir de elementos ya comercializados como la farola y la baliza y desarrollar el resto de elementos.

INTERFAZ AMBIENTAL

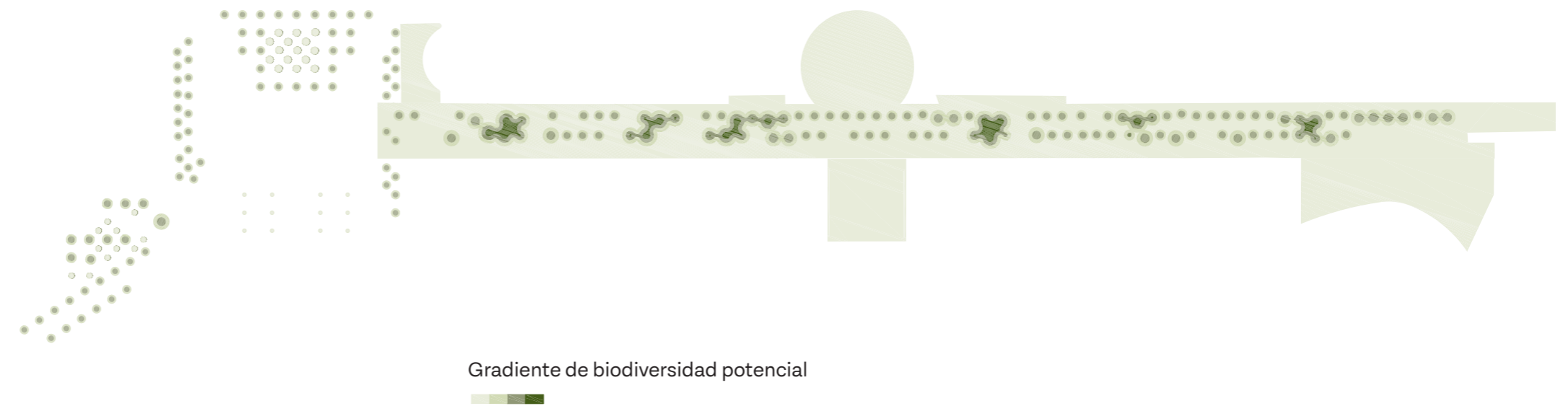
GRAN ESPACIO DE BIODIVERSIDAD

Los estudios ya realizados para la ciudad: Estrategia Málaga VIVA; Plan Málaga Litoral- sostenibilidad; y el Plan del Clima de Málaga-ALICIA, marcan unas directrices muy claras respecto de la relevancia de la interfaz ambiental en el presente y en el futuro de la ciudad de Málaga.

La propuesta CÍCLICA, incorpora todas estas voluntades y apuestas de ciudad, ofreciendo soluciones concretas que posibilitan una mejor calidad de vida para sus habitantes, así como una contribución y un posicionamiento global inquebrantable en la lucha contra el cambio climático.

En este sentido, la propuesta CÍCLICA, apuesta por desarrollar tres aspectos clave de la Interfaz Ambiental: la Infraestructura Verde, el Drenaje Sostenible, y el Suelo Vivo.

La iniciativa es clave para mejorar la biodiversidad y fortalecer el papel ecológico urbano de la ciudad. Conectará finalmente el MarylaMontaña, la Naturaleza y la Ciudad. Es a su vez un recorrido histórico donde el paisaje, la arquitectura, la historia y la naturaleza permiten al mismo tiempo, una óptima conexión verde entre paisaje, puerto y ciudad. Una ciudad viva, un espacio vivo, requiere repensarlo a través de sus funcionalidades ecológicas, formando el ser humano parte de las mismas, y en apoyo de sus especificidades locales. Las concisas intervenciones planteadas son portadoras de dinámicas regenerativas tanto ecológicas, económicas, sociales como sensitivas, en contacto con las cuales los espacios urbanos se engrandecen. Corredores de biodiversidad, praderas de frescura urbana, ejes de movilidad suave, un lugar donde se entrelazan espacios públicos verdes, economías locales, vidas cotidianas, situaciones espontáneas. Un gran corredor ecológico que responde a los desafíos contemporáneos, extendiendo el Parque desde la Alameda al Hospital Noble, de Gibralfaro al Palmeral, proporcionando a la ciudad una fuente de biodiversidad, un refugio tranquilo para disfrutar, un elemento articulador que conecta lugares cotidianos formando parte del día a día de los ciudadanos. Un sistema espacial dinámico, adaptativo y reactivo que permite la máxima flexibilidad para experiencias espontáneas.



Gradiente de biodiversidad potencial

LA INFRAESTRUCTURA VERDE

INTERCONECTAR LOS ELEMENTOS NATURALES

La propuesta aplica dos tipos de NBS en el ámbito del proyecto:

Configuración de verde urbano. Corresponde al campo del desarrollo de espacios verdes urbanos (especialmente parques y jardines) desde la perspectiva de la ecología aplicada (jardinería funcional)

Creación de Microhábitats. Soluciones basadas en la naturaleza enfocadas a la constitución de microhábitats para especies o grupos biológicos determinados como de interés en cada lugar puede ser particularmente clave para la biodiversidad.

En este sentido el proyecto hace una apuesta decidida por conservar todos los plátanos existentes, como un patrimonio vegetal de alto valor ambiental, paisajístico, histórico y social. Para conseguir compatibilizar esta voluntad con las infraestructuras previstas, se propone desplazar unos metros el futuro eje litoral soterrado hacia el Palmeral de las Sorpresas, de forma que no se afecte al sistema radicular de los árboles existentes.

La propuesta para el paseo de los Curas es la de crear un gran espacio verde que conecte, en sentido transversal, el Parque histórico con el Palmeral de las Sorpresas, incorporando también en el conjunto a los jardines de Pedro Alonso, los jardines de Puerta Oscura y el espacio natural de Gibralfaro. El objetivo es dar continuidad ecológica a estos espacios para conseguir un conjunto de más relevancia a nivel ambiental. En sentido longitudinal se apuesta también de una forma clara por mejorar este punto central de la ciudad, como un espacio de conectividad verde litoral.

Para conservar los plátanos a su cota original, y compatibilizar esta voluntad con la de conectar al mismo nivel el Parque histórico y el Palmeral a través de un gran

prado verde, se ha trabajado con la micro-topografía asociada a los árboles existentes, dando origen a los CICLO ALCORQUES y a las CICLO CUENCAS.

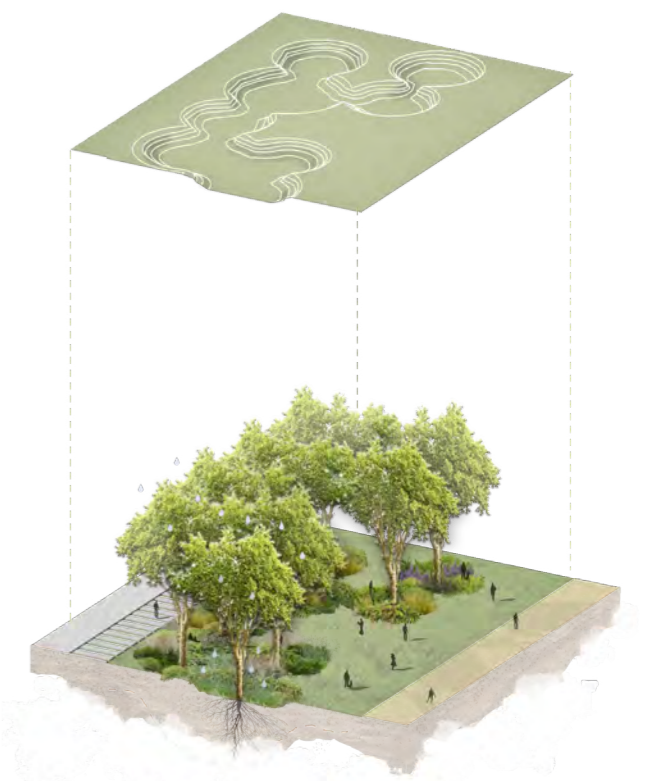
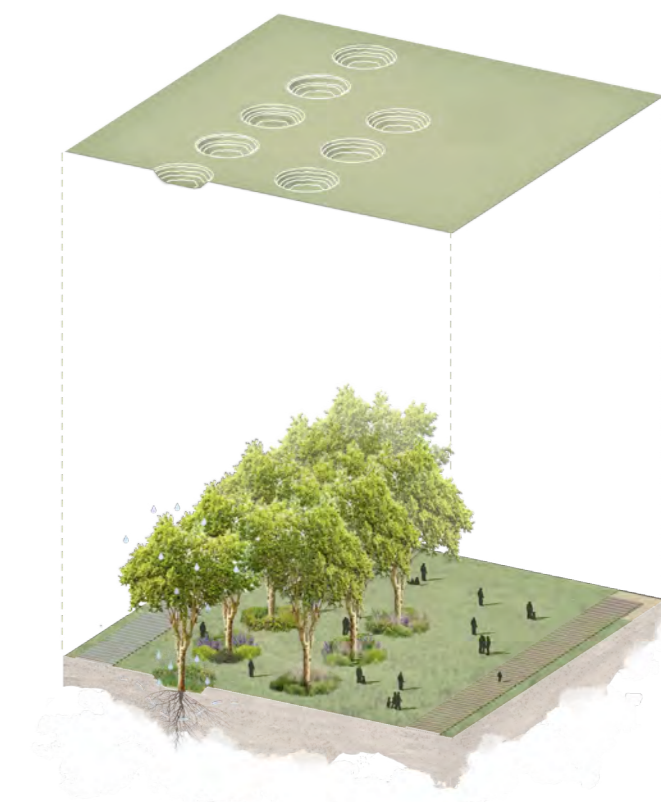
Esta nueva tipología de Soluciones Basadas en la Naturaleza se concreta en una concatenación de alcorques en amplios y generosos círculos, más o menos anastomosados entre sí, dependiendo de la distancia y tamaño de los árboles (en este caso los plátanos) a los cuales sirven. Estos alcorques naturalizados de grandes dimensiones y topografía invertida permiten salvaguardar la cota actual de los plátanos, permitiendo rellenar el resto del espacio para conseguir una conexión franca y accesible entre el Parque histórico y el Palmeral de las Sorpresas.

Esta configuración da la oportunidad de generar entre ellos la instalación de un ecosistema urbano de sotobosque básicamente herbáceo de plantas anuales y bianuales, con algunos elementos arbustivos en una disposición de densidad baja, así como de porte vertical no muy alto, para facilitar la visibilidad y, en consecuencia, la sensación de seguridad entre los visitantes. Además, provee de propiedades muy interesantes en relación con el ciclo del agua también más naturalizado.

La estructura generada es especialmente útil para generar sitios de permanencia de las personas y esencial para poder desarrollar usos y actividades compatibles con las características del espacio urbano.

La dimensión y el diseño de los CICLO ALCORQUES y las CICLO CUENCAS está pensado para que la superficie de caída de hojarasca se deposite su mayor parte en zona de suelo permeable, así como la precipitación, el correspondiente lixiviado y la escorrentía cortical. Además, estos nuevos espacios sirven para generar un recubrimiento verde de productores primarios, lo que supone un aumento de la biodiversidad, la mejora de los procesos ecológicos (entre ellos los de la descomposición de la materia) y una contribución a la absorción del CO₂. Esto significa una apuesta por la cohesión del ecosistema, también en la autoconfiguración y el auto mantenimiento del ecosistema. Por tanto, conlleva una gestión funcional distinta y de menor coste que el de la jardinería clásica.

Para la configuración del verde asociado a la Infraestructura Verde vinculada a la zona, y en aplicación del concepto de Soluciones Basadas en la Naturaleza, se han tomado como referencia los hábitats propios de la zona y circundantes, ecosistemas autóctonos y propios de la zona. Apostar por estos sistemas permite que los eco-



sistemas implicados ganen en estabilidad (resistencia y resiliencia). También mejora la funcionalidad ecológica e incrementa los servicios ecosistémicos por la población (fijación de CO₂, calidad del aire, ciclo del agua, conservación de suelo, bienestar psicológico, etc.).

La motivación es clara. Aquellos hábitats autóctonos y propios de la zona, por tanto, bien adaptados y aclimatados a las condiciones de medio, sustrato-suelo, y de clima local, son los que tienen por un lado las condiciones ambientales y los recursos necesarios para que la biodiversidad implicada pueda completar el ciclo biológico.

Sin embargo, el régimen y el nivel de las perturbaciones son factores que influyen en la presencia de biodiversidad. Así, un menor estado de perturbación en el ámbito genera una mejor calidad ecológica y permite la cabida de más especies proveyendo la estabilidad dinámica que asegura la permanencia del hábitat a lo largo del tiempo.

La idea subyacente es establecer y concretar cómo esta complejidad ecológica se haga considerando su progresiva maduración que se irá fortaleciendo con el tiempo a partir de las interacciones ecológicas que se vayan trenzando por el funcionamiento propio de ecosistemas de este tipo.

En este caso, y para el ámbito del paseo de los Curas, el hábitat de referencia sería del tipo Plantaciones de plátanos (*Platanus orientalis* var. *acerifolia*) y otros platanifolios de suelos relativamente húmedos. Árboles caducifolios dominados por diversas especies arbóreas del género *Populus* o por plátanos (*Populus x canadensis*, *populus nigra*, Plátano oriental var. *Acerifolia*) con los pies típicamente dispuestos equidistantes o, más raramente, sólo alineados. El sotobosque es predominantemente lianoide y herbáceo (*Brachypodium phoenicoides*, *Chenopodium álbum*, *Conyza* spp, *Clematis vitalba*, *Oenothera bienis*, etc.), a veces denso, pero de composición muy variable.

La pradera central de la propuesta para el paseo de los Curas combinará tres especies (*Cynodon dactylon*, *Kicuyu pennisetum* y *Stenotaphrum secundatum*) bien adaptadas a climas mediterráneos, con bajos requerimientos hídricos y de mantenimiento, y buena resistencia al pisoteo. En las zonas más sombreadas y en los Ciclo-alcorques y las Ciclo-cuencas se dispondrán también otras especies de semisombra (*Liriope muscari*, *ophiopogon nigra*, *Lithodora difusa*, *Pachysandra terminalis*, *Ajuga reptans*, *Libertia ixioides*, *Kniphofia galpinii*, *Iris kaempferi*, *Imperata cylindrica*, etc.) complementarias a los hábitats descritos, y dependiendo de la humedad del terreno, en función de la posición topográfica que ocupen.



EL DRENAJE SOSTENIBLE

LA TOPOGRAFÍA COMO GENERADORA DE MICROCUENCAS

Las topografías cóncavas de los CICLO ALCORQUES Y LAS CICLO CUENCAS, respetan y ponen en valor los plátanos centenarios y el paisaje de gran calidad que representan, generando microcuencas donde acumular temporalmente y laminar los caudales punta en régimen de lluvias torrenciales para infiltrar finalmente las aguas en el terreno, reduciendo los caudales a gestionar por la red de alcantarillado y devolviendo nuevamente el recurso al medio, cerrando el ciclo y sobre todo favoreciendo a la vez la biodiversidad para conseguir espacios de gran calidad ambiental para la gente, que constituyan nuevos refugios climáticos.

Estos espacios, conectados entre sí, generan un sistema, una infraestructura verde de gestión sostenible del agua, que favorece el funcionamiento metabólico del lugar, donde el agua es un vector indispensable y principal de diversos procesos que garantizan los servicios ecosistémicos del nuevo paisaje.

Esta nueva topografía genera no solo un aprovechamiento natural del agua de lluvia para la vegetación, sino también un aprovechamiento de la materia orgánica de los árboles, recogiendo y conservándolas para un mejor desarrollo de los diferentes estratos vegetales propuestos y cerrando así no solo el ciclo del agua, sino también el de la materia orgánica.

Los CICLO ALCORQUES Y LAS CICLO CUENCAS, dependiendo del tamaño y agrupación del arbolado y constituyen los elementos que generan el carácter del nuevo Paseo de los Curas, que pierde la linealidad histórica para convertirse en un espacio potenciador de la transversalidad entre ciudad y litoral, ofreciendo nuevos espacios de refugio climático para el recreo y el descanso de los ciudadanos.

El nuevo Paseo de los Curas planteado supone, por un lado, un aumento radical de las superficies permeables respecto del actual, consiguiendo la reducción significativa de los caudales a gestionar con la capacidad de retención temporal del caudal punta de lluvias torrenciales, y por otro lado un retorno del recurso al medio con la calidad adecuada que es soporte para la vegetación y garantía de biodiversidad y en definitiva un espacio de gran calidad ambiental y paisajista que, sin duda, mejorará la vida de la gente de Málaga.

La plaza de la Marina se reconoce como espacio donde actualmente circulan en superficie las escorrentías acumuladas de los caudales de aguas arriba que no se han podido gestionar y que, como punto final de recorrido, acaban conduciendo las aguas al mar, seguramente con dudosa calidad, provocando un vertido no deseado de contaminantes en el mar.

Supone una oportunidad para poder gestionar las escorrentías de manera sostenible, reconociendo su lugar privilegiado y abierto frente al mar y aprovechando la gran dimensión del espacio a disposición para la transformación necesaria.

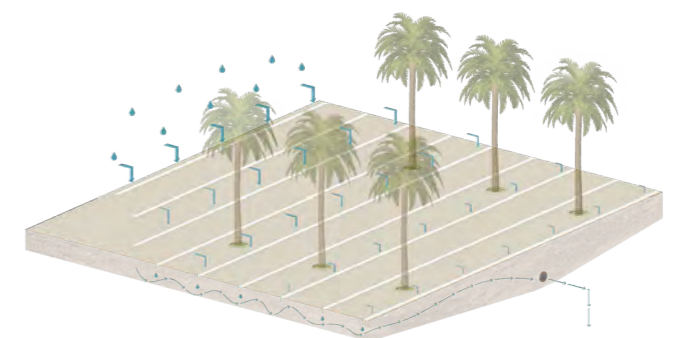
Se propone una topografía suave nueva que genere caminos de agua hacia el mar, guiando las escorrentías en superficie, actualmente descontroladas, con nuevos pequeños arroyos temporales durante las lluvias torrenciales que salvaguarden los espacios de usos y actividad y a la vez pongan en valor el recurso del agua en el espacio urbano para una lectura más integrada y sostenible del ciclo del agua en la ciudad.

Estas nuevas líneas de agua o CICLO LINEAS, porque una vez más permiten el cerramiento del ciclo del agua urbano, se diseñan como líneas perpendiculares al curso del agua, de pavimento permeable que actúan de franjas drenantes interceptoras donde las escorrentías pierden velocidad y se infiltran superficialmente para ser transportadas bajo suelo

hacia puntos últimos de gestión y monitorización del agua antes de devolverla al mar en la zona del muelle. Se prevé en este punto el control y seguimiento de la Cantidad y Calidad del agua, que si no tiene el nivel de limpieza adecuada o es de mayor caudal del previsto para su gestión, se derivará como aliviadero al sistema de alcantarillado. Finalmente se devolverá el agua al medio con la Calidad exigida, sea infiltrándola en áreas del muelle, como directamente al mar.

Los caminos de agua reconocen el carácter de la plaza y respetan los edificios y las visuales históricas para ponerlos nuevamente en valor a la vez que se configuran de manera distinta según su relación con el entorno. En la zona más cercana a la ciudad, se propone un nuevo espacio de sombra, con arbolado nuevo y CICLO ALCORQUES, generando un refugio climático que se extiende por los espacios pavimentados con soporte de elementos de vaporización de agua donde la presencia del agua se hace más evidentes con las CICLO LINEAS de pavimento drenante y con los arroyos temporales que se generan cuando llueve y dibujan de manera superficial los caminos del agua, hasta llegar finalmente al mar.

En la propuesta, La Plaza de la Marina juega también un papel relevante en la continuidad de la canopia arbolada: hacia la Alameda y el Muelle Heredia al oeste, y hacia Cánovas del Castillo al este. La estrategia de los CICLO ALCORQUES se adapta a este entorno más urbano, compatibilizándose con la presencia de bancos circulares bajo la sombra del “Campo de Jacarandas”. Estos árboles, de origen subtropical, muy bien adaptados a nuestro clima y a los entornos urbanos, darán continuidad al Parque histórico de especies exóticas; se adaptarán a la trama que define la organización de la nueva plaza; y ofrecerán, a través de su espectacular floración azul primaveral, un punto de referencia visual desde todas las confluencias que llegan a la plaza.



EL SUELO VIVO

En el contexto del proyecto el nuevo suelo generado en el paseo de los Curas se piensa cómo un medio de vida. El suelo es el estrato esencial para lograr la plenitud de los estratos florísticos que se fabrican sobre él. Los terrenos del ámbito son al mar y han sido construidos con un grosor de colmatados heterogéneos de procedencia hoy desconocida y de difícil trazabilidad. Se trata de un suelo inerte, una parte sustancial del cual ha sido cubierta durante largos periodos por superficies pavimentadas e impermeables de viales, que han interrumpido las aportaciones e intercambios de materia y humedad capaces de generar un suelo vivo. Por lo tanto, en este terreno, se hace necesario reconstruir el suelo para construir el suelo vivo capaz de soportar la vida vegetal. La metodología del proyecto procura ir más allá de la aportación de una capa de suelo homogéneo y se basa al construir una litología (sucesión de horizontes) y trabajar las facies de cada horizonte en cuanto a la granulometría, características agronómicas, geoquímicas y biológicas. El proceso se cierra con la generación de las condiciones favorables por la creación y recreación de la materia viva del suelo (materia orgánica, elementos de intercambio, hummus).

La relación del suelo con el agua se estudia de manera paralela. El ciclo del agua se tiene que pensar fuera del suelo y dentro del suelo. Por eso es necesario definir por cada capa la capacidad de retención de humedad (para alimentar la vida vegetal) y la capacidad de infiltración (para alimentar el acuífero y gestionar la escorrentía superficial). En el caso de encontrar suelos contaminados, hay que estudiar la posibilidad de confinar los contaminantes limitando el paso del agua.

En la concepción del suelo litoral y su funcionamiento, también hay que tener en cuenta la interacción entre el agua dulce y salada; el nivel freático y la intrusión salina. La intrusión salina define la interacción entre el acuífero costero y el agua del mar. La mayor densidad de la masa de agua salada genera una presión sobre la masa de agua dulce y propicia la intrusión salina a los acuíferos del litoral. El proceso se detiene cuando la masa de agua dulce se hace mas grande, aumenta

la presión y detiene la entrada de agua salada. Una mayor infiltración de agua de lluvia en el terreno contribuye a aumentar la presencia de agua dulce en el suelo y subsuelo y a rellenar el acuífero, compensando en lo posible la intrusión salina. En este sentido la permeabilización del suelo tiene que mejorar las condiciones existentes. Se propone aun así maximizar las medidas que favorezcan la dinámica natural del ciclo del agua y la infiltración de agua de lluvia en el terreno.

Para lograr este objetivo serán muy importantes las estrategias de formalización de las superficies del proyecto para definir las nuevas topografías de los CICLO-ALCORQUES Y LAS CICLO-CUENCAS y coberturas de acabado que permitan la gestión sostenible del agua de lluvia, generando pequeñas cuencas de control para favorecer la retención de la escorrentía, su filtración y posterior infiltración, garantizando la aportación de las cantidades de agua necesarias en el subsuelo para desencadenar los procesos biológicos adecuados para garantizar la calidad y la capacidad de procurar vida.

La estrategia de generar pequeñas cuencas tiene que servir también para mitigar las inundaciones en el ámbito del proyecto, provocadas por la acumulación de caudales, descomponiéndolo en áreas más asequibles de gestionar, pero conectadas entre sí.

Las características del nuevo suelo vivo se definirán en función de los condicionados en superficie y en subsuelo. Los condicionantes en superficie vienen dados por la topografía del proyecto, los usos del suelo, la gestión del agua de escorrentía y el tipo de habitado y/o plantación que se prevé implantar.

Del mismo modo se puede añadir que hay que generar un suelo adaptado a los habitats litorales, y dada la preferencia de esta vegetación por los suelos arenosos, se prevé que el suelo construido pueda tener una textura equilibrada con una ligera tendencia arenosa. En cualquier caso, habrá que adaptar los suelos a los habitats previstos.

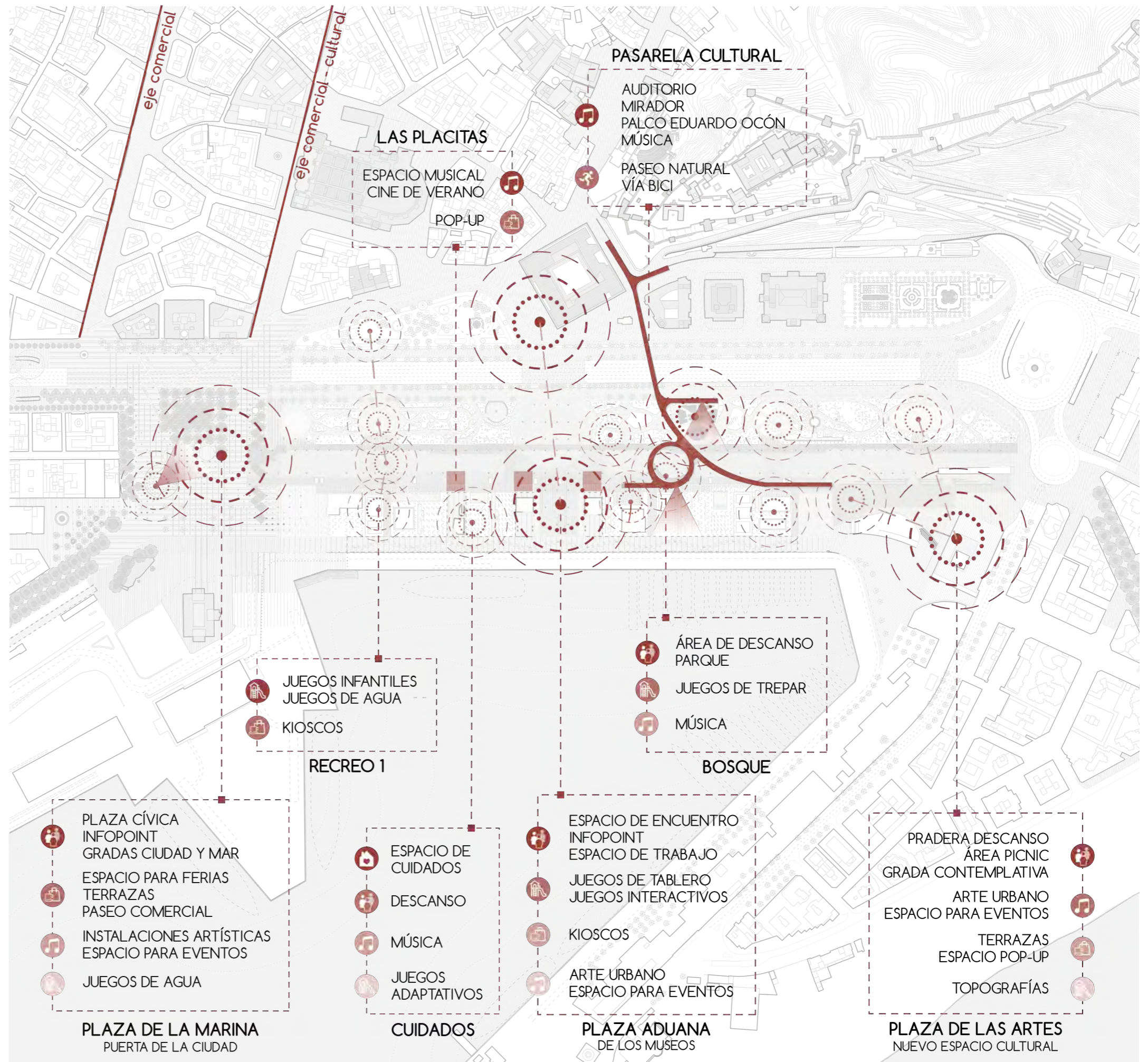


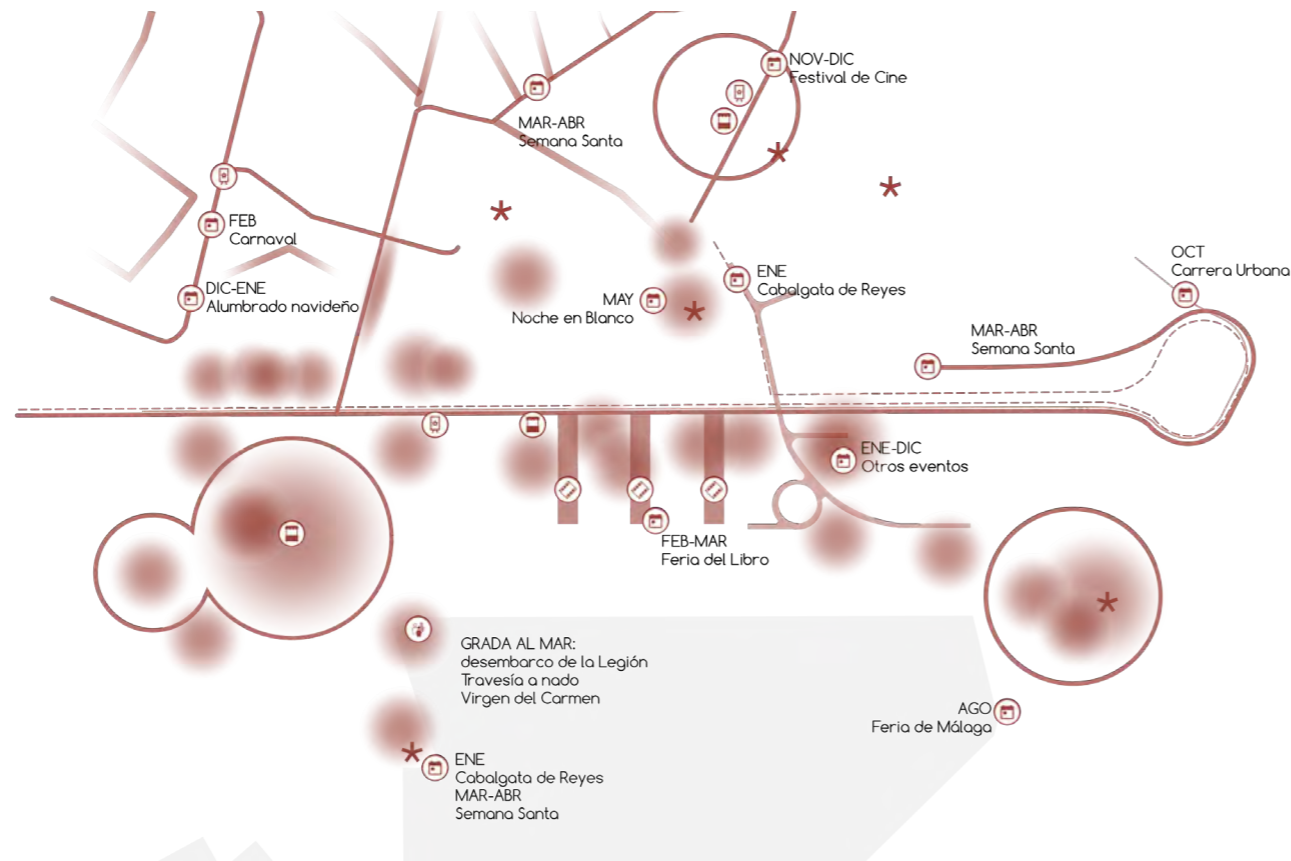
INTERFAZ ACTIVA

SISTEMA ESPACIAL DINÁMICO, ADAPTATIVO Y REACTIVO

A través de esta precisa intervención en la banda intermedia se reactivan, potencian y superan las otras dos banda (Parque y Palmeral), dando como resultado, no la suma de las tres, sino un espacio sublime, un gran frente marítimo, natural y monumental, único en su majestuosidad, su historia y su vida pública. Este nuevo espacio público es un medio para conectar la ciudad con su entorno natural y el mar. Es un espacio donde lo permanente preexiste, la arquitectura ya está, la vegetación también, y es la naturaleza portuaria del lugar, la dinámica constante del puerto, lo que sugiere un espacio completamente flexible, de límites desdibujados con programas casi espontáneos. Un sistema espacial dinámico, adaptativo y reactivo que opera a través de la legibilidad histórica y la direccionalidad de las preexistencias, al tiempo que permite la máxima flexibilidad para experiencias espontáneas.

Un nuevo espacio abierto, flexible, multigeneracional, un todo compuesto por diferentes situaciones, niveles, dimensiones, un espacio de naturaleza, cambiante con las estaciones, para ser descubierto por el usuario, con múltiples posibilidades de uso e interpretación. Pasear, sentarse a contemplar las vistas de la Alcazaba, tumbarse bajo la luz filtrada por las hojas, jugar al ajedrez o al dominó, quedar con los amigos, salir a correr, hacer un picnic mirando al mar, leer un libro bajo el calor del sol de invierno o contemplar un acontecimiento urbano con la Farola como telón de fondo, jugar entre los árboles, son parte de las múltiples posibilidades que ofrece este espacio. El planteamiento general desarrollado en este proyecto se adecua por un lado, al estrato urbano de la ciudad, infraestructuras, equipamientos, servicios, así como la capa medioambiental e hídrica existentes y propuestas en el espacio de proyecto que responden a una toma de decisiones prioritariamente interdisciplinarias; Y por otro, a un diagnóstico participativo sustentable con enfoque de géneros interseccional para permitir la incorporación de aspectos cualitativos que expresen la particular cultura de Málaga cosmopolita, justa, diversa, hipercultural, hospitalaria, avanzada e innovadora.





DIVERSIFICAR Y AUMENTAR LA VIDA URBANA

SINERGIAS: POTENCIAR USOS EXISTENTES E INCLUIR NUEVOS

La Interfaz se sitúa entre dos espacios muy consolidados e independientes, un centro histórico de gran actividad cultural y comercial, y los muelles 1 y 2 transformados en urbanos, uno más comercial (M1) y otro más cultural (M2-Palmeral). En la búsqueda de una integración no sólo física, sino funcional, de generar sinergias y focos atractores, se plantea a partir de un exhaustivo análisis, la conexión y activación transescalar:

i) **Micro:** conexión total de las tres bandas entre sí como un lugar continuo de usos cotidianos donde se utilizan las preexistencias para dar carácter y definir cada lugar particular.

ii) **Meso:** En este espacio continuo se sitúan nodos de actividad concentrada que potencian y generan sinergias con aquellos analizados del centro histórico y del Palmeral. De esta forma la propuesta no sólo activa las bandas como espacio continuo sino que reactiva el entorno funcionando como un todo articulado, y reactivando de esta forma la economía local a través de esta red de usos conectada y activa que se retroalimenta.

iii) **Macro:** la interfaz a escala territorial como

continuidad de los paseos marítimos de la ciudad en su tramo urbano, espacios cotidianos de deporte, ocio y contemplación.

Con esta estrategia puntual, el Parque deja de ser un paseo lineal, superando sus límites, convirtiéndose en un espacio activo donde las personas interactúan con su entorno. En este entorno de usos esporádicos, como son los museos y auditorios existentes, se plantean usos cotidianos, que formen parte del día a día de los ciudadanos. Espacios para estar y disfrutar de este emblemático lugar, aprovechando sus singularidades para jugar entre los altos pinos, bajar a tocar el agua, descansar mirando las nubes entre las hojas, escuchar música, observar los barcos que llegan desde lugares lejanos, jugar al ajedrez, subir a contemplar las copas de los árboles, trabajar a la sombra de un árbol, hacer yoga en la pradera, disfrutar del cine de verano en familia... Ámbitos de identidad propia, marcada por las preexistencias del lugar, aunque con diversidad e hibridación de usos, con vocación de unos más que otros, actuando como atractores. Situaciones cotidianas en un entorno natural, vivo.

TEMPORALIDAD, ESTACIONALIDAD, TRADICIONES

UNA INTERFAZ VIVA, CAMBIANTE, CÍCLICA

En nuestra ciudad vivimos con ilusión la Navidad, con pasión la Semana Santa, con alegría la Feria, con curiosidad la Feria del Libro, y cada vez son más los eventos que acogen nuestras calles, conciertos, pases de modelo, ferias, mercadillos... Sin embargo, son numerosas las veces que la infraestructura necesaria, los puestecillos, escenarios, se disponen linealmente a lo largo del paseo, actuando de barrera para acceder a otros espacios como el interior del Parque.

Con el objetivo de generar un espacio público dinámico y cambiante, que pueda acoger los diferentes acontecimientos en las distintas épocas del año, la propuesta cuenta con espacios generosos transversales que permiten la celebración de los diferentes eventos, conviviendo con el disfrute total del espacio público como espacio cotidiano.

A su vez, la potente fuente de biodiversidad del nuevo Parque crea en cada una de las estaciones un nuevo escenario. En la primavera, un verde intenso se entremezcla con vivos colores de la pradera y la Plaza de la Marina. En el verano, los diversos tonos de verde y en el otoño, los tonos rojos y amarillos nítidos crean un fondo distintivo y llamativo, tan característico del Paseo de los Curas. La temporada de invierno se caracteriza por pinos verdes y el entramado de ramas que dejan pasar la luz. Un espacio cambiante y dinámico.

ESPACIOS INCLUSIVOS Y

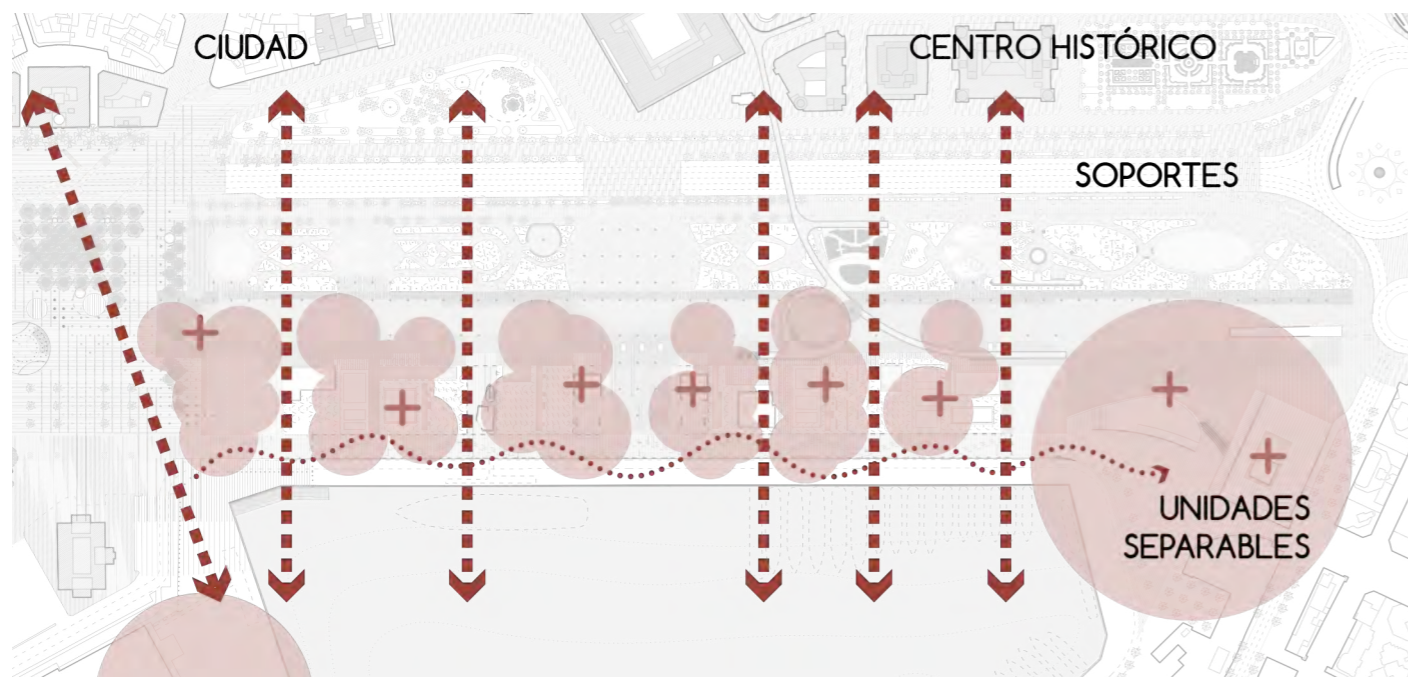
DIVERSOS

UN LUGAR PARA TODAS Y TODOS, DE 0-100

Se propone el desafío de regenerar condiciones de movilidad y accesibilidad universal para que las personas, diversas e hiperculturales, puedan encontrar, apropiarse y transformar, en forma participativa, resiliente y solidaria, espacios para el encuentro y el asociativismo social en formas sostenibles y con enfoque de géneros. Para que su patrimonio natural y construido, material e inmaterial, se vuelva a entretejer, preservar, valorar y resurgir en todo su esplendor entre la historia y la contemporaneidad. Un espacio complejo multiescalar (sector, ciudad, área metropolitana e internacional) y multidimensional (institucional, económico, histórico patrimonial, cultural, educacional, recreativo).

Dada la situación estratégica de este lugar, puerta de la ciudad para los miles de turistas que llegan cada día, espacio de esparcimiento, descanso y diversión para los ciudadanos, además de ser aptos para los distintos grupos de edad (0-100), personas con distintas capacidades, lo serán para una composición variada y cambiante de usuarios de muy diversas culturas.

Destacar no sólo la configuración de los espacios sino también el mobiliario y equipamiento a instalar. La propuesta plantea un equipamiento especial para el cuidado, localizado en un área de alta accesibilidad. Tiene por objeto reconocer y valorar el trabajo de cuidado que impacta en el bienestar individual y en toda la sociedad. Un espacio donde madres y padres con menores a cargo, personas mayores y/o personas con diversidad funcional severa, así como sus cuidadoras/es, encuentren condiciones especiales apropiadas para sus necesidades particulares y puedan ejercer el derecho al esparcimiento. Desde salas de amamantamiento, espacios de juegos para infancias de distintas edades y diversidad funcional, de esparcimiento audiovisual, artístico, sensorial, etc. así como áreas de descanso especiales. Espacio para la preparación de alimentación especial y un centro de atención primaria de la salud para contener emergencias puntuales y, en caso de ser necesario, activar a otros centros de mayor complejidad. De esta manera este espacio de atención diurna permite encontrar apoyo a las tareas especiales de cuidado, y a su vez, que sus cuidadoras/es encuentren el la contención necesaria para que también, puedan tener derecho al esparcimiento y relax, disminuyendo situaciones de burnout.



DISEÑO PARTICIPATIVO

ABIERTO, FLEXIBLE Y EVOLUTIVO

El proyecto se desarrolla aplicando un método de diseño participativo de Soportes y Unidades Separables. (Método N. J. Habraken), desarrollado en tres fases:

1) **Diagnóstico integral georeferenciado:** por un lado analiza aspectos técnico-objetivos que consideran el Plan General de Ordenación Urbana y, en particular en el sitio la infraestructura, servicios, equipamientos, situación del patrimonio histórico, de especies vegetales y ambiental, etc., y por otro de aspectos cualitativos con perspectiva de género interseccional (etnia, raza, edad, situación socioeconómica, nacionalidad, etc.) sobre las formas diversas de apropiación y uso del espacio y las barreras visibles e invisibles planteadas por las y los usuarios del espacio. (técnicas de observación participante, filmación de recorridos y vivencia de espacios, croquis analíticos, entrevistas a grupos focales, mapeos colectivos, etc.).

2) **Diseño de Soportes** que considera una triangulación de aspectos objetivos y cualitativos del diagnóstico, para proponer una estructura general del diseño a través de ejes de movilidad sustentable, espacios construidos a preservar, hitos o signos y los espacios integrados que se generan y a los que se les asigna una vocación particular (lúdico, musical, cuidados, bosque, agua, etc.). Estos espacios tendrán infraestructura, equipamientos y servicios pensados desde el proyecto, pero que, expresamente serán flexibles y móviles (asientos, plataformas, equipos, etc.), para no

pre-condicionar el uso que futuros usuarios quieran darle.

3) **Diseño de Unidades Separables**, (post construido) donde los usuarios organizados (en asociaciones, entidades, federaciones, confederaciones, uniones de asociaciones, etc. registrados en el ayuntamiento) participan en talleres de diseño participativo y/o fortalecimiento de capacidades y/o de sensibilización para acordar quiénes, cuándo, cómo y con qué responsabilidad se utilizarán los espacios realizando una discriminación positiva de géneros.

Se promoverán condiciones para una participación efectiva para lograr una accesibilidad universal, segura con adecuación de equipamientos, circuitos y espacios a las necesidades especiales de mujeres, infancias, juventudes, personas mayores, personas con diversidad funcional, migrantes, etc. Y en particular, condiciones para las tareas de cuidados y el derecho al esparcimiento y reparo de personas dependientes y sus cuidadoras y cuidadores.

Los talleres de diversos colectivos y sus acuerdos permitirán una diversidad de usos, en distintos horarios y actores que facilitarán su apropiación, vitalidad y seguridad para todas y todos.

El proyecto se completa y adecua con las y los verdaderos usuarios del espacio, y al hacerlo, en procesos participativos formativos y de interacción con diversos colectivos con discriminación positiva de género, se fortalece su capacidad de asociativismo, se empodera, y se vencen barreras físicas y culturales que frenaban su acceso igualitario.

GESTIÓN PARTICIPATIVA

INTERSECTORIAL

DEMOCRÁTICA, TRANSPARENTE Y PARITARIA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Este espacio complejo, multiescalar y multicultural donde intervienen con distintas responsabilidades y funciones personas físicas, jurídicas, públicas o privadas de distintos ámbitos, precisa por su complejidad, pensar en un espacio específico de acuerdos estratégicos de actuación. Se propone la integración a espacios participativos del Ayuntamiento de Málaga, un sistema articulado de espacios y actores para la toma de decisiones en procesos de planificación y gestión participativa con enfoque de géneros y sustentabilidad

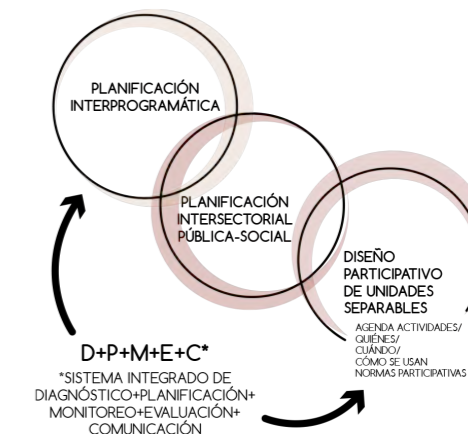
Un primer espacio interinstitucional de acuerdos y alianzas estratégicas en la gestión del espacio conformada por la Junta de Andalucía, Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento.

Un segundo espacio de articulación y planificación intersectorial pública-social donde se planifica y acuerda la agenda anual de actividades y actores responsables. En la misma, participarán representantes de organismos públicos y privados, y en particular, el Consejo Social de Málaga, convocará a asociaciones y entidades registradas (vecinales, turismo, hoteleros, gastronómicos, artísticos, feriantes, comerciantes, deportivos, ambientales, salud, género, etc.) El objetivo es establecer alianzas con la sociedad civil para generar modelos de gestión participativa del proyecto estratégico del parque urbano incorporando las demandas diversas de la sociedad civil. En este espacio se contempla los intereses y necesidades de los turistas que masiva y puntualmente habitarán este espacio.

Un tercer espacio de talleres participativos para articulación, planificación y diseño participativo de las unidades separables, que pueden ser promovidos desde los consejos sectoriales y/o territoriales donde se acuerdan: La agenda de actividades de cada espacio y formas de uso específicas planteadas por asociaciones o entidades que utilizan esos espacios en forma sistemática. Se pondrá especial cuidado en realizar acciones positivas en favor de colectivos y/o redes de colectivos de mujeres, infancias, jóvenes, personas mayores, personas con diversidad funcional, migrantes, etc. El objetivo es lograr una accesibilidad igualitaria y el tratamiento de actividades con perspectiva de género y condiciones para el asociativismo.

Finalmente, para lograr la interconexión y toma de decisiones participativas, democráticas equitativas y con enfoque de géneros con información pertinente, en tiempo y forma se propone un sistema integrado de diagnóstico + planificación + monitoreo + evaluación + comunicación participativa intersectorial. Ese sistema garantizará la posibilidad de una participación efectiva e inteligente para poder tomar decisiones estratégicas en cada nivel de actuación, y a su vez, poder hacerlo de forma integrada y sinérgica. Se considerarán en sus indicadores los ODS de la Agenda Urbana 2030 con enfoque de género.

Este sistema será el entretejido inteligente y transparente que garantizará la inclusión de todas y todos y la sinergia solidaria y sustentable de propuestas de co-habitar los espacios y equipamientos del espacio público.



EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO

A lo largo del espacio aparecen pequeñas instalaciones, tipo quiosco, que dan servicio a las diferentes áreas del proyecto. El lenguaje arquitectónico que se utiliza para estos quioscos tiene continuidad urbana con los utilizados en la Alameda Principal, de madera y acero cortén, dialogando con el entorno natural donde se ubican, utilizando también estos elementos como medios de integración. Entre los distintos usos encontramos Aseos Inteligentes, Quioscos Café-Bar junto a los juegos de niños y las Placitas, Caja de Música en el bosque, Mirador-, Cenador, Aparcamiento Bici, BiblioParque, usos de apoyo para disfrutar del espacio.

Se ubica mobiliario urbano fijo para favorecer y enriquecer el uso y disfrute del espacio, añadiendo a su vez elementos de mobiliario más flexibles, móviles como sillas y hamacas que permiten diferentes formas de agrupación y usos más espontáneos. Esta elección permite a las personas ejercer sus opciones para sentarse cerca de un evento o lejos en la tranquilidad, mirar hacia el mar o hacia la ciudad, buscar el sol o la sombra.

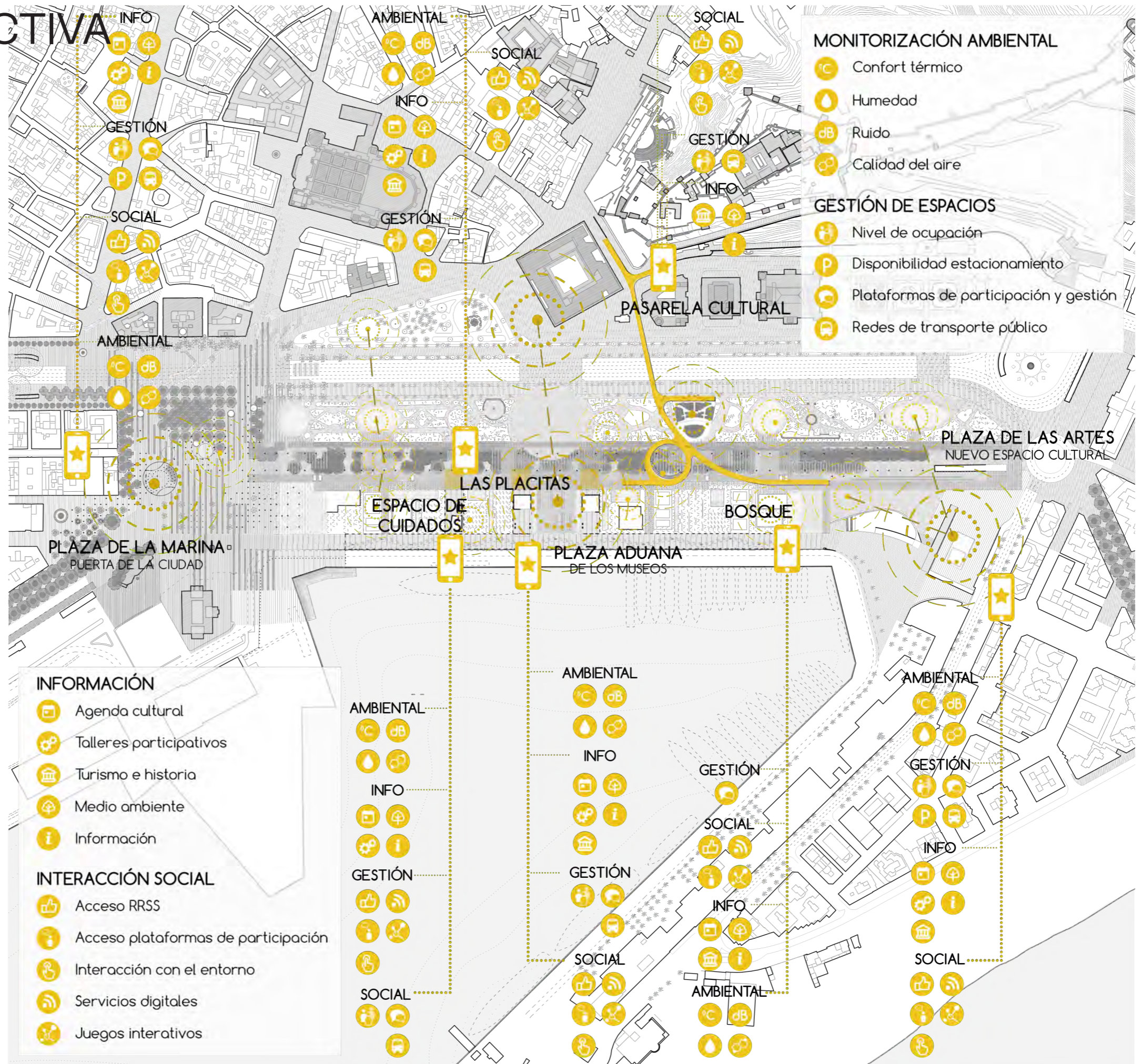
INTERFAZ INTERACTIVA

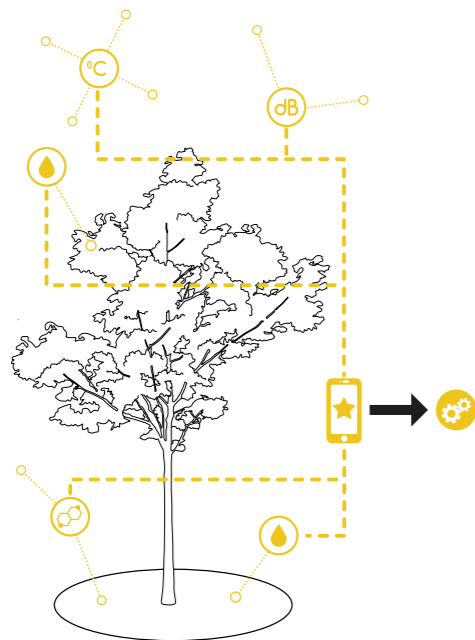
Interfaz Interactiva es más que la suma de los conceptos innovadores: Smart Port + Smart City + Smart Destination. La introducción de la capa digital en las actividades humanas, permite la optimización de los recursos, y acercar a los usuarios la gestión, la información y la interacción social y con el entorno. Una capa digital orientada a la ciudadanía, mejorando y amplificando la experiencia del uso del espacio público e incrementando sus posibilidades.

Posiciona a Málaga a la vanguardia de modelos de equilibrio entre las actividades humanas y el activo medioambiental del territorio. Con la introducción de la tecnología digital en el espacio público, se propone desarrollar herramientas específicas de planificación y de gestión, optimizando un turismo responsable, especialmente de cruceros, que cuenta con unas necesidades y tiempos específicos.

Una interfaz natural, atractiva y confortable, que permite a los usuarios visualizar información en tiempo real, interactuar con los diferentes elementos del espacio público, participar en la gestión de los mismos.... Un compromiso con el uso de la tecnología como una forma de mejorar la interacción entre las personas y el medio ambiente. Un referente global no sólo de regeneración sostenible sino de rehabilitación urbana integrada. Un nuevo espacio de bajas emisiones, que fomente un entorno sin contaminación y aproxime las últimas tecnologías a la vida cotidiana del puerto y de la ciudad.

En términos de interacción, el BIM es la herramienta que permite gestionar simultáneamente las capas de información de todo aquello que acontece dentro de la interfaz durante su ciclo de vida. Así, podrán compaginarse datos que permitan detectar problemas potenciales de forma anticipada, planificación de tiempos y costes, seguridad vial, integración de las propuestas en su entorno, temporalidad de los proyectos como para predecir el avance de un proyecto natural, integración de sensores de todo tipo, control y mantenimiento de las actuaciones, simulaciones energéticas y de comportamiento, consumos, emisiones e interacción ciudadana.





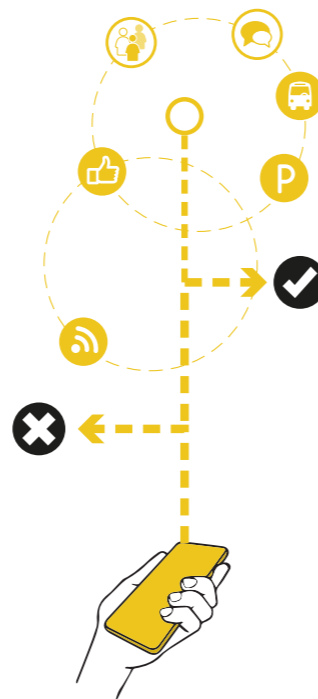
SENSORES DE MONITORIZACIÓN AMBIENTAL

Los sensores permiten un mayor control de la calidad del espacio facilitando y optimizando la utilización de recursos y ahorro energético. Una lectura a tiempo real del espacio público, de la calidad del mismo, el confort térmico, la temperatura, la humedad, el nivel de ruido, contaminación... Un cuidado mayor y un mantenimiento preciso y optimizado como que la humedad de la tierra controle el riego.

El BIM facilita la visualización en tiempo real de cómo funciona un ecosistema de la ciudad permitiendo regular el consumo de recursos, energía, y mejorar la calidad de vida de sus comunidades. Se pueden combinar simulaciones energéticas y de comportamiento así como consumos y emisiones para medir, entre otros parámetros, el valor del arbolado de conservación municipal.

Otro tipo de monitorizaciones posibles son la implementación de sensores para el control y aforos de vehículos (ZBE), contaminación atmosférica, plazas de aparcamiento, sensores acústicos y/o cámaras de seguridad.

También se puede disponer de un modelo de información completo para facilitar la gestión y mantenimiento del conjunto de las actuaciones. Con una plataforma de CMM con integración de la información actualizada a un modelo central para monitorear su comportamiento para la toma de decisiones: control alumbrado, señales de tráfico y/o carteles de información digitales.



GESTIÓN DE ESPACIOS

La sobreocupación de las calles principales y espacios públicos por parte de los turistas, ha generado en muchas ciudades no sólo un rechazo de los ciudadanos hacia el visitante sino también una experiencia de baja calidad para los turistas. Por ello, una gestión responsable de este turismo facilita la convivencia con los ciudadanos, permite la vida cotidiana y funcionamiento de la ciudad y garantiza una buena experiencia en una ciudad alegre y hospitalaria.

La introducción de la capa digital para la gestión de los espacios nos permite optimizar el funcionamiento de la ciudad, controlar el nivel de ocupación en los espacios más solicitados, información sobre plazas de aparcamiento y bicis públicas, información sobre el transporte público, así como el acceso a plataformas de participación y de gestión de programas y agenda.

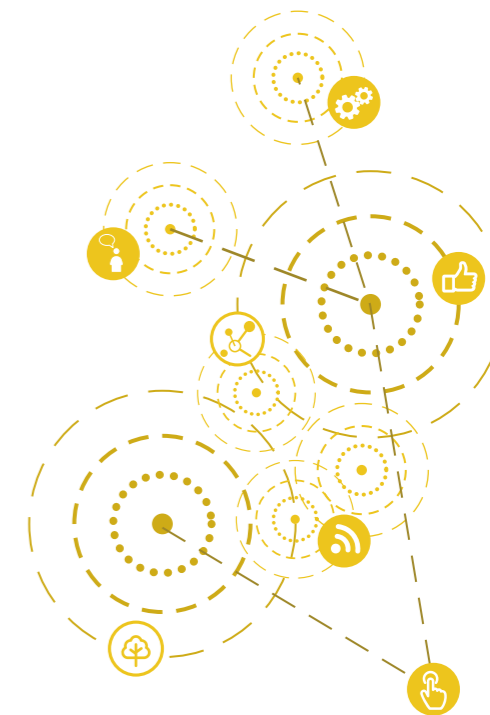
El BIM ofrece la posibilidad de integrar múltiples sistemas (transporte, comunicaciones, consumo y de energía, entre otros), tanto a nivel de edificio como a escala urbana. Esto permite implementar un flujo de información abierto y estandarizado entre estos sistemas, lo que conduce a la creación de una infraestructura totalmente integrada e interactiva. Resulta, pues, una herramienta muy útil para la seguridad vial, la integración de propuestas futuras o la temporalidad de las mismas. Como ejemplo, se puede predecir el avance de un proyecto natural en los años o las estaciones a partir de simulaciones muy fidedignas gracias a la combinación de datos.



INFORMACIÓN

La capa digital ofrece una cantidad de información que permite a todas y todos disfrutar de la ciudad, de sus espacios, conocer la agenda cultural, facilitar la participación ciudadana, ampliar el conocimiento del lugar, no sólo para los visitantes, sino para los ciudadanos, el significado y la historia de los nombres de las calles, de las diferentes especies del parque, también información sobre rutas climáticas que permitan conocer los itinerarios más frescos los días de calor o los más soleados los días de frío, la ocupación de las calles y rutas alternativas para evitar las aglomeraciones... Disfrutar de la ciudad con toda la información que podemos obtener en la actualidad.

1. **Agenda cultural:** actividades programadas en cada espacio.
2. **Información sobre agenda de talleres participativos** ciudadanos presenciales para la definición de actividades y formas de uso de los espacios
3. **Información turística e histórica** del lugar (guía, audioguía, códigos QR por la ciudad)
4. **Información ambiental** del lugar (mapa climático, rutas de sombra... gracias a los sensores ambientales)
5. **Otros datos de interés:** ocupación de los espacios (aforos), rutas alternativas, temáticas...



INTERACCIÓN SOCIAL

El fin último de esta capa digital es mejorar la experiencia del usuario, ciudadano y visitante, del espacio público, que pueda interactuar con el entorno, con otras personas, participar en el programa, compartir las experiencias... Para ello proponemos:

1. **Acceso a redes sociales** para compartir información entre usuarios (fotos, impresiones, recomendaciones, recorridos...).
 2. **Acceso a plataformas locales de participación** y proponer mejoras para la ciudad (quejas, sugerencias...).
 3. **Interacción** con el entorno.
 4. **Servicios digitales:** consulta de disponibilidad aparcamiento a tiempo real, puntos wifi, recarga móviles, descargas...
 5. **Juegos interactivos** y de realidad aumentada, como por ejemplo, cómo es este árbol en primavera, o cómo era la Cortina del Muelle en su origen, o el teatro romano; interactuar con instalaciones de arte, luminarias...).
- Además, el BIM permite a la comunidad participar activamente en la transformación física de su ciudad. Los datos recopilados en la plataforma BIM, de hecho, pueden ser compartidos entre todas las partes interesadas, incluidos los ciudadanos, que luego tienen la oportunidad de acceder a la información que generalmente está solo disponible para los agentes directamente involucrados en el proceso de diseño y construcción.

EN EL TERRITORIO

DESDE LA PLAZA DE LA MARINA A LA PLAZA DE LAS ARTES



PLAZA DE LA MARINA

Una conexión horizontal verde que conecta el Parque con la Alameda y la Plaza del Barrilito. Una conexión vertical de trazas y flujos desde la ciudad al puerto. Una conexión vertical del puerto a la ciudad a través de la transición del agua-chorros-brumas.

Aplicar en el territorio que abarca esta propuesta una estrategia de hibridaciones de disciplinas en los ámbitos del Paisajismo, el Urbanismo y la Arquitectura. Incluimos en esta transdisciplinariedad sociólogos, ecólogos, ingenieros, expertos en asuntos sociales, en economía circular, en accesibilidad universal.

En cuanto a la solución que proponemos en Plaza de la Marina, establecemos algunos parámetros que son de destacar:

Como concepto inicial consideramos que el vacío urbano “Plaza de la Marina” tiene una connotación conceptual de espacio charnela entre el Puerto y el centro histórico, conexión en recorrido entre la calle Larios y la Pérgola del Palmeral y su conexión con el Puerto y la Playa de la Malagueta. Punto seguido, este espacio crea un entorno social dinámico del turismo con una suerte de encuentro para el intercambio de culturas de masas y con el aporte de una gran cantidad de visitantes que llegan en los cruceros y por otros medios a la ciudad.

En el mismo “escenario”, la Plaza de la Marina se erige/ o se constituye/se integra al paisaje/ “de cara” al mar y al mundo, reconociendo el carácter hipercultural y multidireccional de un espacio de trasiego, de bullicio y de multiculturalidad..

Así proponemos el vacío como elemento ordenador de todas las estrategias puestas sobre este gran espacio, como brazo al mar, al mundo.

La Marina se reafirma como un espacio urbano con una carga patrimonial muy significativa y una función urbana de cohesión social esencial. La estrategia de intervención reinterpreta las capas que configuran el mosaico cultural actual y las preexistencias - antes mencionadas - construidas, tanto las visibles como las soterradas.

Como resultado, el pavimento se convierte en un gran lienzo que recoge las cotas altimétricas perimetrales evitando discontinuidades, el punto de información, junto con los elementos del intercambiador, se transforman en topografías circulares, la fuente de Manuel de Solà-Morales se traslada a la plaza poeta Alfonso Canales, las trazas históricas(La recuperación de los trazados de la Muralla y el Castillo de los Genoveses narran la historia del lugar) en valor como mobiliario urbano y la vegetación existente convive con la nueva.

Como resultado, el pavimento se convierte en un gran lienzo que recoge las cotas altimétricas perimetrales evitando discontinuidades, el punto de información, junto con los elementos del intercambiador, se transforman en topografías circulares. Asimismo, la fuente de Manuel de Solà-Morales se traslada a la plaza poeta Alfonso Canales, las trazas históricas(La recuperación de los trazados de la Muralla y el Castillo de los Genoveses narran la historia del lugar) en valor como mobiliario urbano y la vegetación existente convive con la nueva.

Creamos una gran Plaza de las aguas, sombras, sol e historia con un paisaje propio que ensambla la continuidad de la Alameda Principal, el Parque propuesto en toda su integridad, y el Puerto. Un espacio adecuado para acoger eventos, un Intercambiador Urbano de gran importancia para el dinamismo y movilidad de la ciudad.

El “contacto físico” de la Plaza de la Marina con el mar, es un gesto significativo en esta propuesta por la cercanía e integración entre el agua y la ciudad y su historia, la unión que se alcanza entre el agua y la gente, Es el hecho más poético que se puede percibir en esta situación.

En este vacío ecológico, sensorial y sostenible que proponemos, sin desniveles bruscos en el suelo, el movimiento de la gente, recoge esta posibilidad que pone de gran relevancia conceptual a la propuesta, que es permitir que los flujos no estén condicionados en sus movimientos. Este acontecimiento urbano genera en el “Turista” libertad para moverse en el área como si de un “Residente” se tratase, disolviendo así el límite con el “Turista “Residente.”

Asimismo, se generan las mismas opciones de moverse en multi - direcciones y la ciudad se flexibiliza en el sentido más urbano y funcional de la misma, evitando aglomeraciones y permitiendo a la gente dispersarse en el espacio. A este fenómeno lo llamamos “descompresión” y tiene mucho que ver con la presión que sufren los centros históricos con la llamada turistificación. A este tema se han referido urbanistas como Solá Morales, Koolhaas o Jean Gehal.

En este contexto la vegetación es para nosotros la mayor y mejor propuesta en torno a la estrategia operativa del proyecto. Nuestra conciencia del cambio climático y la necesidad de reforzar la masa vegetal en el sector, desde una “ecología humanista”, nos convence para proponer una plaza con sombras y agua que mejoran la calidad ambiental para quienes “habitan” la Plaza cada día.

La tecnología también es parte y es utilizada en este proyecto para fomentar la investigación para el uso y la recuperación del agua, de los suelos, de la vegetación, tanto para mejorar los procesos de mantenimiento, que están contempladas en nuestra propuesta..

En el sentido más práctico, dotamos de vegetación alargando la existente desde la Alameda principal, la fachada norte de la plaza, la conexión con el parque, en un gesto ecológico de gran magnitud en todos los puntos de la plaza.. Sombras, y puntos refrescantes como los vaporizadores, equipamientos urbanos como bancos, gradas, y también la salida y entrada del intercambiador, que nos permite generar un acontecimiento dentro de un lenguaje cercano a la naturaleza y con gestos semióticos en cuanto al ordenamiento de los objetos que se organizan de una manera humanista al servicio de la gente.

En el mismo punto estratégico de la ciudad de Málaga no podemos dejar de destacar el aporte de un discurso social de géneros, que permita atender las diversas necesidades sociales, a través de la utilización de herramientas y metodologías participativas del diseño y adecuación de esos espacios. Se contempla contar con la asistencia para la planificación, de instituciones locales, incluyendo talleres participativos en el Tercer Plan Transversal en el caso del Ayuntamiento de Málaga. Proponemos ubicar en los edificios del Palmeral algunos de los equipamientos necesarios para la intervención social propuesta.





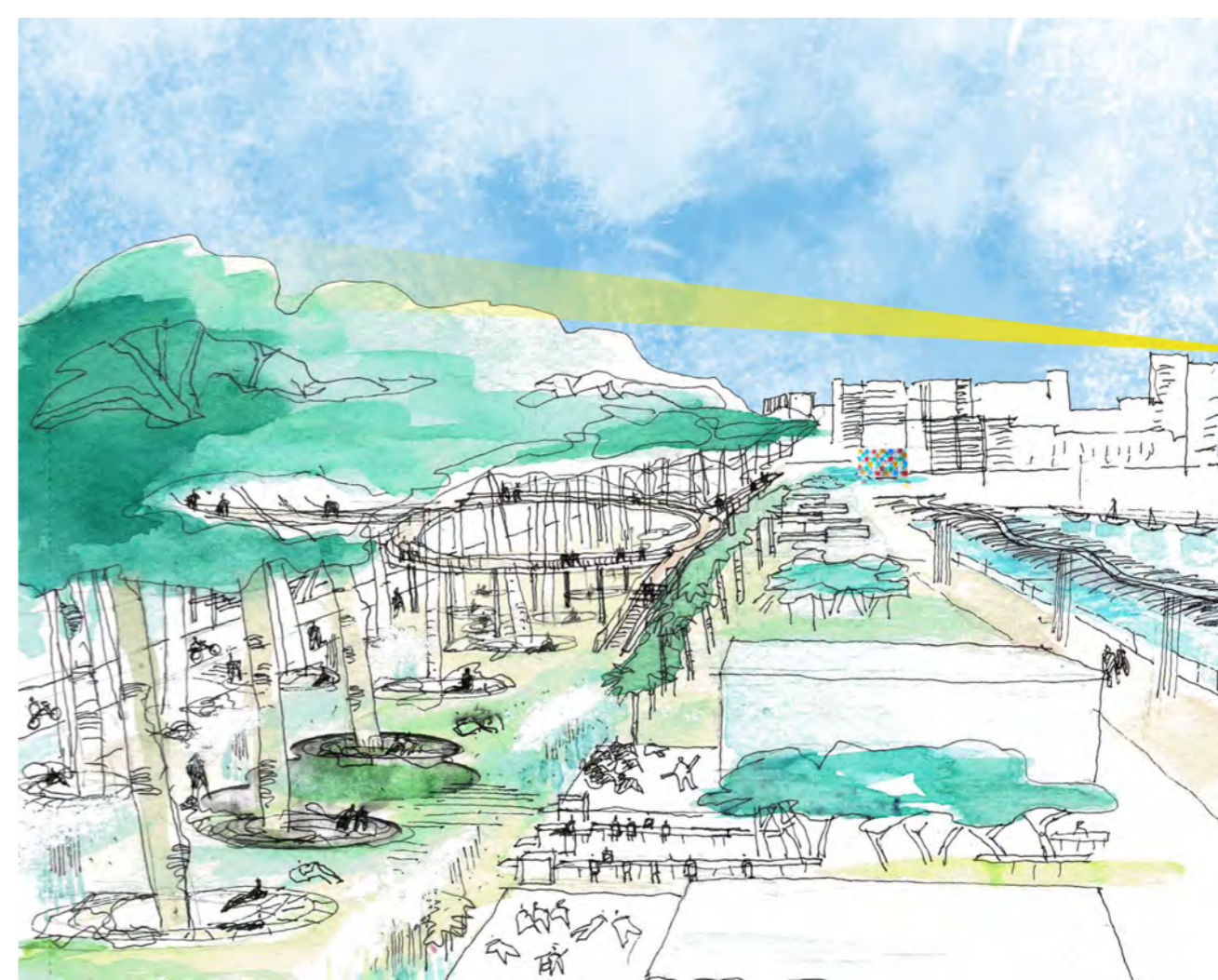
CONTINUIDAD TERRITORIAL, URBANA Y PAISAJÍSTICA DE LA PLAZA DE LA MARINA

Un espacio amplio y continuo se está generando a través de la estrategia de disolver límites y de incorporar elementos y/o objetos naturales, ambientales y físicos que dialoguen entre sí en forma de coral.

La propuesta pone en escena un concepto prioritario como integrar el Parque actual en todas las direcciones posibles para crear esto que llamaremos conceptualmente “vacíos colmatados e hibridados y expansivos” donde ese jardín de 300 especies dialogan en sus límites, con esos sectores que han convivido aislados durante muchos años.

Esta sana hibridación se vincula con La Plaza de la Marina, El Paseo de los curas, El Parque zona Norte.

El Parque se extiende, se mezcla, y se convierte en referencia a escala de la ciudad perdiendo la condición de “vasija botánica” para conectarlo con un corredor que baja desde el monte de Gibralfaro, Los Jardines de Puerta Oscura, Los Jardines de Pedro Alonso hasta hibridarse con el Palmeral, el Puerto, La Plaza de la Marina. Este territorio tiene una escala de ciudad por los usos que alberga, es un nuevo concepto sobre lo viejo, un nuevo concepto humanista de agrupar en un solo gesto el agua y la tierra, la vegetación y la vida urbana, la cuestión social y finalmente una fenomenología ecológica en cada gesto. No obstante hay un “mundo interior” del parque actual que se mantendrá exactamente como está, potenciando usos y actividades pero sin modificar su estructura. Es una zona que aspira a ser protegida como Bien de Interés Cultural por parte del Ayuntamiento de Málaga y que hemos sido muy cuidadosos de no agredir.



LA PRADERA

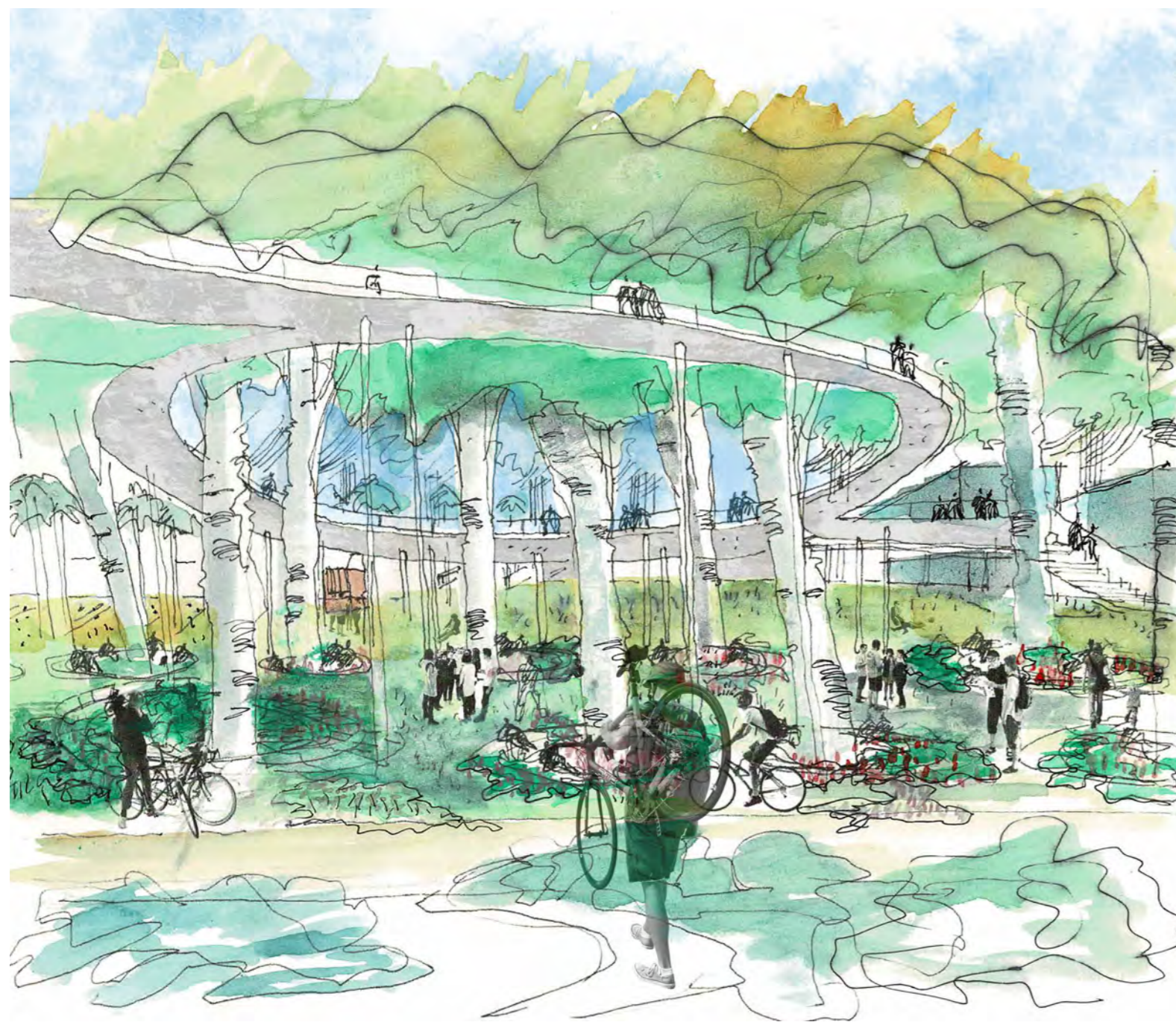
Hemos propuesto en la superficie del Paseo de los Curas un gran espacio vacío ecológico, un espacio tiempo organizado por el ritmo de los árboles, nuestra voluntad de subir al el nivel del suelo hasta equiparar con el Palmeral y el Parque de Málaga, para lograr una superficie continua.

Esta decisión colmada de transversalidades con El Palmeral y el Parque de Málaga, constituyen una pradera generosa, amable y verde. Todas las actividades descritas en Interfaz activa que se realizan en la Pradera y que se relacionan en todas direcciones constituyen este gesto contemporáneo, con un gran nivel de conciencia del medio ambiente, la ecología del lugar, los ciclos de la naturaleza, la proximidad del mar, para fomentar el bienestar a través de la atención con la naturaleza y el mar por su proximidad y la facilidad para moverse en diferentes sentidos.

Los alcorques actúan de forma que generan espacios para la intervención poética cercana al Land Art, y también como canalizadores de sistemas hídricos, de riego, de sostenibilidad para los árboles.

La Pradera es un viaje sensorial, un lugar para el reposo y el diálogo, una puesta en escena de la Naturaleza que nos rodea en ese lugar.



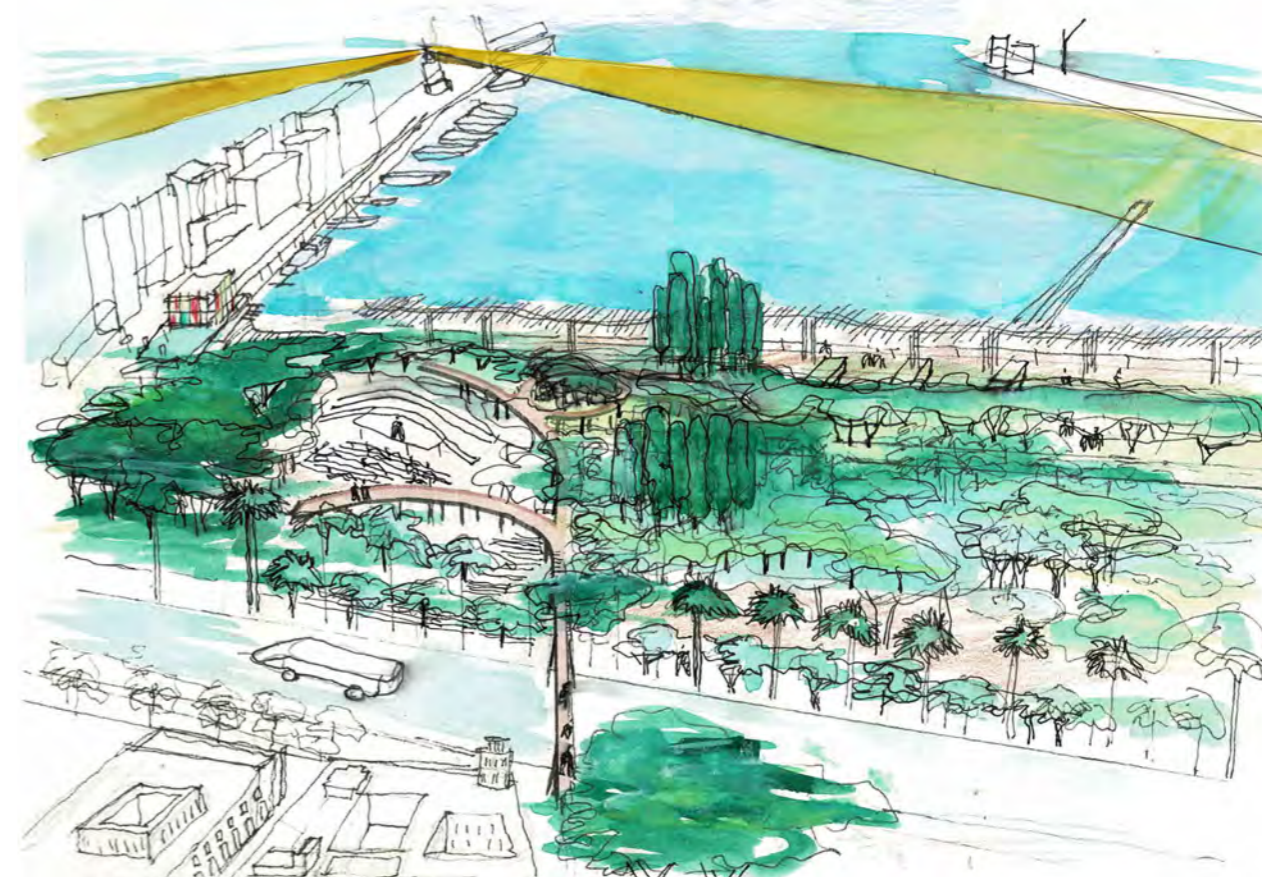


ACONTECIMIENTO : LA PASARELA

Hemos propuesto este acontecimiento, un viaje a otra altura, que comienza en la subida a Puerta Oscura desde la Alcazaba hasta el Palmeral, llegando casi a la Plaza de las Artes, a otro nivel, perpendicular al mar, de ida y vuelta.

Es fundamentalmente un recorrido sensorial, inspirado en intervenciones poéticas como las de los artistas del Land Art, y también un objeto semiótico capaz de “ser” infraestructura urbana que conecta espacios. También un puente, apoyados en el concepto de Martin Heidegger sobre el puente que es un objeto que no solo se utiliza para unir diferentes puntos de un territorio sino que se convierte en ese espacio tiempo en lugares para habitar, o desde nuestro más crítico y contemporáneo concepto en vacíos habitables con funciones sociales, ecológicas, de género, participativas. Los “puertos” que generamos en las alturas, generan acontecimientos como cuando llegamos al Auditorio Eduardo Ocón, o cuando entre la “canopia” del Paseo de los Curas se produce este giro a modo de otro acontecimiento.

Cada acontecimiento es diferente, el del Paseo de los Curas por ejemplo es una convivencia con la “Pradera” diseñada, un contacto íntimo con la naturaleza. El de Eduardo Ocón nos abre la puerta a la participación de los ciudadanos con los eventos de este auditorio. También a través de los ascensores - 1 cada 100 metros lineales - estamos dando accesibilidad a todas las personas. Lo más atractivo, cambiante, impactante, sensorial, humano, y podríamos decir más adjetivos es la direccionalidad y visuales hacia el mar.



EL PALMERAL Y LA PRADERA

La pérgola del Palmeral es el acontecimiento más importante después de la Calle Larios que Málaga posee. Por su situación de enlace entre el Plaza de la Marina y el Muelle 1 una calle frente al mar donde flujos de personas en diferentes horas colmatan esta vía frente al puerto y donde se concentran muchos acontecimientos artísticos.

PLAZA DE LAS ARTES

Con esta estrategia de proyectos lograremos que las circulaciones no solo sean a través de la pérgola sino que se muevan en todo el sector del Palmeral, quitando el límite de la valla e integrando definitivamente en un solo parque con la Pradera y el Parque. Al llegar al muelle 1 nuestra propuesta toma un carácter de conexión con el Arte a través del Museo Pompidou creando una gran plaza de Las Artes en la plataforma del cubo de colores y su aledaño. Comienzo y finalización de la Pradera, entorno de la Plaza de Torrijos, frente al puerto y el mar, muchas cosas suceden en este sector del proyecto.

El escenario es muy especial desde este lugar por su posición en la ciudad, salida de coches desde el túnel del Paseo de los Curas hacia el Túnel de la Alcazaba, conexión con Cánovas del Castillo para su proyección con el Paseo Marítimo Antonio Machado.

La propuesta se vincula permanentemente a la naturaleza, al paisaje y a la ciudad. En ese contexto se agregan árboles en diferentes puntos del lugar y se crea una alfombra verde en la propia plaza de las Artes.

La relación con el Parque en ese encuentro de los 3 sectores se produce en esta esquina de Torrijos o Cánovas del Castillo. Este lugar es sumamente concurrido por gente que va y viene. Se hace muy oportuno crear unas conexiones amplias en cuanto al espacio y también se sentirán atraídos por la nueva plaza de las Artes que posee una nueva lámina de agua debajo del Cubo del Pompidou.

Los símbolos del Paisaje son la Farola del Puerto, objeto semiótico que cumple muchas funciones en el territorio, el Cubo de Colores del Museo Pompidou es el otro.

Estos objetos tienen una gran importancia en el paisaje del proyecto y han sido una referencia siempre para entender dónde estamos geográficamente. Nuestra propuesta hilvana con la semiótica porque construye un lenguaje híbrido entre objetos, naturaleza y cultura de masas incluyendo nuestras investigaciones sobre la Hiper-culturalidad. El carácter humanista ecológico del discurso está dado a través del recorrido en toda su amplitud. Trabajamos para dar un entorno social, político y cultural en todos espectros también.

En este viaje que podemos resumir en Plaza de la Marina : Historia, Sombra, frescor, vistas, ciudad, flujos, signos semióticos ordenados, experiencias sensoriales, cuidado de las personas y flujos humanos y vehiculares, son prácticamente todas las experiencias. En la Pradera suceden las mismas acciones, conceptos pero es el espacio que articula toda la operación que enciende la lámpara en todo el contexto. Espacios vacíos, objetos, flujos, y sobre todo Naturaleza, Ecología, Sostenibilidad, un escenario para la vida.





Instantáneas: escalinatas desde plaza de las artes



Instantáneas: la Pradera llena de vida

04 PROPUESTA ECONÓMICA Y DE GESTIÓN

- 4.1 COHERENCIA Y VIABILIDAD CONSTRUCTIVA Y DE MANTENIMIENTO
- 4.2 EFICIENCIA ENERGÉTICA, CICLO DE LOS MATERIALES. GESTIÓN AMBIENTAL
- 4.3 CONSIDERACIONES PREVIAS Y CRITERIOS DE MANTENIMIENTO
- 4.4 CONSIDERACIONES PREVIAS A LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN
- 4.5 CONSIDERACIONES PREVIAS DEL PRESUPUESTO
- 4.6 PRESUPUESTO DE URBANIZACIÓN Y MANTENIMIENTO
- 4.7 RESUMEN DEL PRESUPUESTO

4.1 COHERENCIA Y VIABILIDAD CONSTRUCTIVA Y DE MANTENIMIENTO

- La idea es la de crear un sistema natural con una intervención mínima y la puesta en valor de los espacios verdes existentes

Las intervenciones en los sistemas naturales o semi naturales definidas en relación al valor ecológico son las siguientes:

- Mejora de la complejidad de los ecosistemas para favorecer la biodiversidad.
- En los hábitats de mayor valor del Parque histórico procurar por la liberación y reducción de la perturbación antrópica.
- Se prevén actuaciones y un mantenimiento diferenciados dependiente del tipo de hábitat y de la ubicación: Pradera, Ciclo Alcorques y Cuenca y Plazas de la Marina y entornos.

- Criterios arquitectónicos:

- Relación con el paisaje: Las construcciones (oficina de turismo-mirador-acceso intercambiador y quiscos) se plantean desde su relación con el parque y la plaza. La continuidad con el paisaje beneficia condiciona su concepción organizativa, constructiva y climática.
- Materiales naturales: Siguiendo los criterios generales de la intervención, apostamos para emplear materiales naturales, de proximidad, inocuos y reciclables. Proponemos una construcción de madera para los quiscos, con un sistema modular, reciclable y que se adapta a la idea general de cómo nos tenemos que relacionar a la naturaleza dentro del parque.
- Energías renovables: se instalan paneles fotovoltaicos en los techos de los quiscos para su autoconsumo. Se propone también la instalación de paneles fotovoltaicos en las cubiertas de los edificios del Palmeral para generar la energía necesaria para la intervención propuesta.

- Aplicaciones en relación a los criterios ecológicos:

- El material proveniente de las siegas del prado y las podas del arbolado será utilizado como compost y/o mulching para el propio lugar.
- La propuesta apuesta por la contención de la desbrozada y las podas en general, realizados respetando el patrimonio vegetal, aprovechando los restos y empleando el mínimo gasto energético.
- Aplicar cuando haga falta medidas de control biológico de plagas. No utilizar productos químicos o similares. Si hay que abonar hacerlo con abonos ecológicos y biofertilizantes.
- Se fomenta el conocimiento y el respeto por parte de los usuarios de los valores naturales de la zona mediante plafones o folletines informativos, realizados con materiales durables, naturales o meteorizados.

-Viabilidad y coherencia de las soluciones constructivas:

Las soluciones constructivas más comunes aplicadas a la conformación de pavimento, caminos y límites son de fácil y rápida ejecución; baja tecnología; hechos con materiales naturales y de, asequibles económica y fácilmente reparables; parcialmente industrializados; y conforman un conjunto altamente resistente.

4.2 EFICIENCIA ENERGÉTICA, CICLO DE VIDA DE LOS MATERIALES. GESTIÓN AMBIENTAL

Reducción de la demanda energética, del consumo de agua y de los costes de mantenimiento

La aplicación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, SUDS lo proyecte mujer solución a la necesidad de gestión de las aguas pluviales de manera más eficiente, controlando la crecida de caudales en episodios de lluvia intensa y favoreciendo la infiltración del agua de lluvia por el retorno del recurso al medio, cerrando el ciclo del agua dentro del ámbito del Parque.

Con la infiltración se consigue velar por el cuidado y la conservación de los acuíferos locales y se favorece también el aumento de la tasa higrométrica del suelo, garantizando la mejora de las condiciones ambientales de la vegetación y el arbolado, disminuyendo sus necesidades de riego.

Estrategias de reducción de coste ambiental durante la construcción.

La propuesta, en la raíz de su planteamiento, apuesta para minimizar los elementos a construir y el correspondiente coste ambiental.

- De cara en la constitución de la vegetación se aplican Soluciones Basadas en la Naturaleza, que minimizan la liberación CO₂ y aumentan la absorción, la impermeabilización del suelo y la erosión.
- La tipología de usos y actividades se define para minimizar el gasto energético y de materiales.
- Se incorpora un Plan de gestión de materiales y residuos de la construcción que fomente buenas prácticas ambientales (diseños con criterios de deconstrucción; uso de materiales reciclados o reutilizados en obra; uso de materiales orgánicos y de alta durabilidad; evitar materiales con fuertes impactos ambientales y/o peligrosos para la salud; minimización y valorización de los residuos).

Sistemas de control del uso y de los consumos energéticos.

Se propone un sistema contador automático de visitantes que permita comprender los patrones de uso del parque, y de este modo administrar mejor los equipos, adaptar los horarios de las actividades o la frecuencia de mantenimiento de acuerdo con el flujo de frecuentación real, así como el análisis de los patrones de movilidad.

Se propone un sistema de control y telegestión del alumbrado público para reducir el consumo energético y proporcionar un mecanismo de monitorización y control del estado de las luminarias. El sistema proporciona el estado de cada punto de luz y de los fallos de funcionamiento de las luminarias, aportando un control fácil y seguro para las empresas instaladoras y mantenedoras.

El sistema de riego también incorporará sensores de lluvia y del grado de humedad del suelo para adaptar su riego a las reales necesidades hídricas y aumentar la eficiencia del consumo de agua.

Sistemas de autoproducción energética.

Se propone la instalación de placas fotovoltaicas para en las cubiertas de los quiscos del parque para su autosuficiencia energética.

La instalación de paneles fotovoltaicos en las cubiertas de los edificios del Palmeral generaría la energía suficiente para el consumo del parque y la plaza, persiguiendo el objetivo de la autosuficiencia energética del proyecto.

Los postes con repetidores de wifi, cámaras y pulsadores, llevan incorporado un generador eólico y son capaces de almacenar en pequeñas baterías la energía de necesaria para estos elementos.

4.3 CONSIDERACIONES PREVIAS Y CRITERIOS DE MANTENIMIENTO

Consideraciones previas

El proyecto de paisaje trabaja con elementos vivos (suelo, fauna, flora) y por tanto cambiantes, que responden al medio en el que se encuentran. La redacción del proyecto y la ejecución de las obras es solo el punto de partida por la creación de un nuevo paisaje urbano. El mantenimiento y la gestión de estos espacios una vez instalados se determinando por su evolución posterior, que puede ir desde el desarrollo más exuberante hasta la desaparición. Por este motivo el establecimiento de un modelo de gestión adecuado y adaptado se una parte esencial del proyecto.

El plan de mantenimiento definirá las condiciones protección de los paisajes más frágiles, tanto en el proyecto como en el posterior mantenimiento. Se deberán que incluir elementos protectores y disuasivos de poco impacto visual que pueden ser permanentes o temporales (por operaciones puntuales de resiembra o recuperación). Dado que el mayor causante de la degradación de un espacio verde urbano se el uso intensivo e inapropiado del espacio, hay que ser cuidadoso en el diseño de la red y jerarquía de los recorridos y espacios programados para minimizar las perturbaciones.

Es importante jerarquizar las zonas en cuanto a los usos, incluyendo desde espacios para el uso más intensivo de las personas hasta zonas más reservadas principalmente del Parque histórico y los ciclo alcorques y cuencas.

Se propone definir el mantenimiento de estos espacios con dos acciones principales:

- La redacción por parte del equipo redactor de un plan de mantenimiento adaptado a los espacios del proyecto. Este plan puede dar ciertas indicaciones sobre las acciones a aplicar en el momento actual y por las hipótesis de escenarios futuros próximos.

- Dado que se trata de un paisaje evolutivo es necesario aumentar el conocimiento, la flexibilidad y la capacidad de toma de decisiones in-situ. Por eso se propone formar una cuadrilla de mantenimiento, específica por este espacio y relativamente fija. De este modo se puede crear, ampliar y transmitir el corpus de conocimiento adquirido en el tratamiento y mantenimiento de estos espacios libres

Criterios de mantenimiento

Se aplicarán soluciones eficientes y de responsabilidad con el medioambiente.

La vegetación propuesta en el proyecto es autóctona o adaptada al clima y las condiciones ambientales, por tanto presenta un bajo consumo hídrico y de mantenimiento. El riego de arbustivas y árboles se plantea para las fases posteriores a su plantación (1 o 2 años) pudiéndole suprimir finalizado este periodo.

El prado es resistente a las mismas condiciones y está especialmente pensado para el uso intensivo de un espacio público. No es necesario un alto número de siegas anuales y el material proveniente de ella, puede ser usado como compost del mismo ámbito.

Se incorporan sensores de lluvia y humedad del suelo para adaptar de forma eficiente el riego a las necesidades hídricas reales.

Se proponen Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. La aplicación de criterios de drenaje sostenible en el Parque (Ciclo Alcorques y Ciclo Cuencas) y a través de los Ciclo Alcorques de la plaza. La gestión del agua de lluvia in situ garantiza una disminución de los caudales derramados al alcantarillado existente aguas abajo.

En nuestro clima, con lluvias torrenciales de intensidades altas en poco tiempo, los pavimentos permeables se saturan rápidamente y por eso el proyecto propone espacios capaces de controlar el caudal punta generado al inicio del episodio de lluvia, acumulándolo brevemente para la posterior infiltración en el terreno con la calidad adecuada por su retorno al medio.

La dimensión y el diseño de los CICLOALCORQUES y las CICLOCUENCAS está pensado para que la superficie de caída de hojarasca se deposite su mayor parte en zona de suelo permeable, así como la precipitación, el correspondiente lixiviado y la escorrentía cortical. Además, estos nuevos espacios sirven para generar un recubrimiento verde de productores primarios, lo que supone un aumento de la biodiversidad, la mejora de los procesos ecológicos (entre ellos los de la descomposición de la materia) y una contribución a la absorción del CO₂. Esto significa una apuesta por la cohesión del ecosistema, también en la autoconfiguración y el auto mantenimiento del ecosistema. Por tanto,

conlleva una gestión funcional distinta y de menor coste que el de la jardinería clásica.

Las luminarias son de tipo LED de bajo consumo y larga duración

El mobiliario será estandarizado y las piezas específicas se diseñarán incorporando soluciones de mercado y fácilmente repositionable.

Los materiales de pavimento de piedra natural se encuentran en el ámbito del casco antiguo, con lo que no se aporta un nuevo material al ciclo de mantenimiento municipal

4.4 CONSIDERACIONES PREVIAS A LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN

Coordinación multidisciplinar

El proyecto de una Smart City requiere la participación de diferentes disciplinas y especialistas que deben necesariamente confrontarse y colaborar para obtener los mejores resultados y garantizar que el intercambio de información se realice sin problemas. Mediante el uso de plataformas colaborativas, el BIM permite mejorar la comunicación entre los equipos involucrados en el proyecto, y asegurar una gestión e intercambio de información más eficiente.

Detección de problemas potenciales de forma anticipada

La detección anticipada va permitir la interacción de diferentes intervenciones y conectarlas entre ellas, visualizar y detectar las conexiones complejas que requieren de soluciones constructivas coordinadas o integradas a infraestructuras existentes. Control de calidad previo al modelo ejecutado para la identificación temprana de problemas, conflictos o incidencias en fase de diseño donde los cambios son más económicos y requieren de menos esfuerzo que en obra (Control de colisiones, responsabilidades en equipos, opciones de diseño, análisis de sus comportamientos, etc.)



Planificación tiempo y coste: fases actuaciones: programación actividades



4.5 CONSIDERACIONES PREVIAS DEL PRESUPUESTO

A continuación, se describen las consideraciones previas relativas a la confección de la propuesta económica atendiendo a los capítulos que configuran las estimaciones económicas.

Capítulo 1: Demoliciones y trabajos previos. Cuenta con las siguientes partidas presupuestarias:

- a. Demolición de pavimentos y levantado de pavimentos existentes. Para la definición de esta partida se considera, que el túnel de Eje Litoral en el entorno de la urbanización está ejecutado, de manera que en esta franja no se consideran demoliciones. Por ello, la superficie de demolición se resume en los siguientes ámbitos:
 - Plaza de la Marina y Zona del Ensanche
 - Zona de Plaza Torrijos
- b. Demolición de fábricas de hormigón, desmontaje de barandillas y cerramientos
- c. Podas de árboles
- d. Desmontaje, traslado y montaje de la fuente de la Plaza de la Marina

Capítulo 2: Movimiento de tierras. Cuenta con las siguientes partidas presupuestarias:

- a. Excavación en saneos y en rasanteos: esta partida se refiere a la retirada de terrenos en todos los ámbitos para la formación de rasantes la ejecución de la explanada y los pavimentos. Las profundidades en cada ámbito son variables
- b. Rellenos con suelos estructurales: estos rellenos se centran en el Paseo de los Curas, para conformar las rasantes onduladas, alcorques y dunas.
- c. Explanada de suelo seleccionado: consiste en la capa de explanada necesaria para conformar las rasantes proyectadas. Se localiza en todos los ámbitos excepto en el Paseo de los Curas
- d. Base de Zahorra artificial: conforma la capa de firme bajo los pavimentos proyectados. Se localiza en todos los ámbitos excepto en el Paseo de los Curas

Capítulo 3: Estructuras y edificaciones. Cuenta con las siguientes partidas presupuestarias:

- a. Quioscos: situados a lo largo de toda la obra
- b. Oficina de información turística: en la plaza de la Marina
- c. Cubierta de acceso al intercambiador: este elemento consta de una cubierta en el acceso al intercambiador

Capítulo 4: Pavimentaciones. Cuenta con las siguientes partidas presupuestarias:

- a. Pavimento de madera
- b. Pavimento de madera junta abierta
- c. Pavimento de piedra natural
- d. Pavimento de piedra junta abierta
- e. Pavimento de piedra natural histórico

En el precio se ha incluido tanto la base de hormigón, mortero, arena,...para cada pavimento y que irán destinados tanto a las zonas de parque como a los acerados. No se consideran los pavimentos de mezclas bituminosas para conformar la Glorieta Eduardo Torrijos, ya que esta actuación se incluye en otros proyectos.

Capítulo 5: Señalización.

Para este capítulo se ha tenido en cuenta toda la señalización horizontal, vertical y cartelería necesaria en el entorno. También se incluye toda la señalética que será necesario colocar dentro del parque. No se considera la señalización de la Glorieta Eduardo Torrijos, ya que esta actuación se incluye en otros proyectos.

Capítulo 6: Red de Saneamiento.

Se ha tenido en cuenta una partida presupuestaria para la ejecución de una red de saneamiento obtenida por ratios de obras de similares características, teniendo en cuenta la colocación de tuberías y la ejecución de pozos de registro, recogiendo las exigencias del Ayuntamiento de Málaga en cuanto a tipologías de materiales. Así mismo en este ratio se incluyen las posibles reposiciones de servicios de saneamiento que puedan ser afectados. Tan solo se tienen en cuenta para la medición los ámbitos donde se prevé la instalación de red de saneamiento

Capítulo 7: Red de Abastecimiento.

Se ha tenido en cuenta una partida presupuestaria para la ejecución de una red de abastecimiento obtenida por ratios de obras de similares características. Así mismo en este ratio se incluyen las posibles reposiciones de servicios de abastecimiento que puedan ser afectados. Tan solo se tienen en cuenta para la medición los ámbitos donde se prevé la instalación de red de abastecimiento

Capítulo 8: Red de Media Tensión.

Se ha contemplado la ejecución de una red de media tensión obtenida por ratios de obras de similares características. Canalizaciones y arquetas según compañías suministradoras incluso con colocación de tubería en vacío.

Capítulo 9: Red de Baja Tensión.

Se ha contemplado la ejecución de una red de baja tensión obtenida por ratios de obras de similares características. Canalizaciones y arquetas según compañías suministradoras incluso con colocación de tubería en vacío. Así mismo en este ratio se incluyen las posibles reposiciones de servicios de abastecimiento que puedan ser afectados.

Capítulo 10: Red de Alumbrado. Cuenta con las siguientes partidas presupuestarias:

- a. Obra civil: en esta partida se incluyen las canalizaciones necesarias junto con las arquetas de registro.
- b. Instalación eléctrica: incluye el cableado, cuadros de mando, protecciones, conexiones, ...
- c. Báculos y luminarias: incluye las farolas a colocar, balizas, etc, y las luminarias que se colocarán.

Capítulo 11: Red de Telecomunicaciones.

Se ha contemplado la ejecución de una red de telecomunicaciones obtenida por ratios de obras de similares características. Canalizaciones y arquetas según compañías suministradoras incluso con colocación de tubería en vacío, así como red wifi

Capítulo 12: Jardinería y riego. Cuenta con las siguientes partidas presupuestarias:

- a. Red de riego: incluye canalizaciones, puntos de suministro y programadores
- b. Aljibe y pozo de suministro: ejecución de un aljibe subterráneo para almacenamiento de agua para el riego del sector. Se incluye un pozo subterráneo para el suministro de agua
- c. Sistema de nebulizadores Y DIFUSORES
- d. Red de agua potable para fuentes
- e. Superficie de prado
- f. Especies arbustivas
- g. Especies arbóreas
- h. Mantenimiento de la jardinería y riego durante un año

Capítulo 13: Mobiliario urbano.

Se han recogido en este capítulo bancos, papeleras, pérgolas, etc., obtenidos mediante ratios de obras similares. SERIE MÁLAGA CIRCULAR

Capítulo 14: Mantenimiento de tráfico.

Se ha valorado este capítulo el coste para la ejecución de desvíos provisionales, para vehículos y peatones durante la duración de la obra.

Capítulo 15: Gestión de residuos.

Se valora este capítulo por ratio en función de la estimación de medición de movimiento de tierras y las demoliciones que serán necesarias retirar a vertedero autorizado

Capítulo 16: Seguridad y salud.

Se valora este capítulo como una ratio porcentual del presupuesto total, adecuado a la tipología de obra.

Anexo al presupuesto: Pasarela y ascensores

Se presupuesta la pasarela peatonal: esta pasarela de 500 m de longitud, conecta los diferentes puntos del ámbito de la urbanización. Se considera la estructura, cimentación, pavimento de madera y soporte y barandillas.

Se incluyen 3 ascensores de cristal para el acceso a la pasarela.

4.7 RESUMEN DEL PRESUPUESTO

Presupuesto

Código	Nat	Ud	Resumen	CanPres	PrPres	ImpPres
1	Capítulo		DEMOLICIONES Y TRABAJOS PREVIOS	1	575.025,00	575.025,00
01555	Partida	M2	DEMOLICIÓN Y LEVANTADO DE PAVIMENTOS	46.000,00	7,69	353.740,00
01566	Partida	M3	DEMOLICIÓN DE FABRICAS HORMIGON	1.500,00	40,99	61.485,00
015487	Partida	UD	DESMONTAJE Y MONTAJE DE BARANDILLA, CERRAMIENTOS,...	1,00	15.000,00	15.000,00
ARB	Partida	UD	PODAS ARBOLES	20,00	240,00	4.800,00
FUEN	Partida	UD	TRANSLADO FUENTE	1,00	140.000,00	140.000,00
			1	1	575.025,00	575.025,00
2	Capítulo		MOVIMIENTO DE TIERRAS	1	936.907,00	936.907,00
02120	Partida	M³	SANEAMIENTO Y EXCAVACION EN RASANTEO	61.300,00	4,09	250.717,00
02210	Partida	M³	SUELO ESTRUCTURAL	15.300,00	16,55	253.215,00
02220	Partida	M³	EXPLANADA SUELO SELECCIONADO	23.000,00	9,43	216.890,00
03105	Partida	M³	BASE GRANULAR ZAHORRA ARTIFICIAL	11.500,00	18,79	216.085,00
			2	1	936.907,00	936.907,00
3	Capítulo		ESTRUCTURAS Y EDIFICACIONES	1	435.000,00	435.000,00
KIOSKO	Partida	UD	QUIOSCO	12,00	25.000,00	300.000,00
OFIT	Partida	ud	OFICINA TURISTICA PLAZA MARINA	1,00	75.000,00	75.000,00
EMERG	Partida	UD	VENTILACIONES / SALIDAS EMERGENCIAS	1,00	60.000,00	60.000,00
			3	1	435.000,00	435.000,00
4	Capítulo		PAVIMENTACIONES	1	4.343.927,00	4.343.927,00
03515	Partida	M²	PAVIMENTO DE MADERA	6.649,00	60,00	398.940,00
02787	Partida	M2	PAVIMENTO MADERA JUNTA ABIERTA	4.618,00	34,00	157.012,00
25015	Partida	M2	PAVIMENTO DE PIEDRA NATURAL CALIZA	39.142,00	90,00	3.522.780,00
02588	Partida	M2	PAVIMENTO PIEDRA NATURAL JUNTA ABIERTA	1.472,00	85,00	125.120,00
02888	Partida	M2	PAVIMENTO DE PIEDRA NATURAL HISTORICO	2.155,00	65,00	140.075,00
			4	1	4.343.927,00	4.343.927,00
5	Capítulo		SEÑALIZACIÓN	1	45.000,00	45.000,00
SEÑAL	Partida	UD	SEÑALIZACION	1,00	45.000,00	45.000,00
			5	1	45.000,00	45.000,00
6	Capítulo		RED DE SANEAMIENTO	1	108.100,00	108.100,00
SANEA	Partida	UD	RED SANEAMIENTO	46.000,00	2,35	108.100,00
			6	1	108.100,00	108.100,00
7	Capítulo		RED DE ABASTECIMIENTO	1	75.900,00	75.900,00
ABAS	Partida	UD	RED ABASTECIMIENTO	46.000,00	1,65	75.900,00
			7	1	75.900,00	75.900,00
8	Capítulo		RED DE MEDIA TENSION	1	69.000,00	69.000,00
RMT	Partida	UD	RED MEDIA TENSION	46.000,00	1,50	69.000,00
			8	1	69.000,00	69.000,00
9	Capítulo		RED DE BAJA TENSION	1	203.775,00	203.775,00
RBT	Partida	UD	RED BAJA TENSION	71.500,00	2,85	203.775,00
			9	1	203.775,00	203.775,00
10	Capítulo		RED DE ALUMBRADO	1	614.900,00	614.900,00
OC	Partida	UD	OBRA CIVIL	71.500,00	2,30	164.450,00
INST	Partida	UD	INSTALACION ELECTRICA	71.500,00	1,10	78.650,00
ELEM	Partida	UD	BACULOS Y LUMINARIAS	71.500,00	5,20	371.800,00
			10	1	614.900,00	614.900,00

11	Capítulo		RED DE TELECOMUNICACIONES	1	26.455,00	26.455,00
RTC	Partida	UD	RED TELECOMUNICACIONES	71.500,00	0,37	26.455,00
			11	1	26.455,00	26.455,00
12	Capítulo		JARDINERÍA Y RED DE RIEGO	1	809.200,00	809.200,00
RIEGO	Partida	ud	RED DE RIEGO	71.500,00	1,50	107.250,00
JARD	Partida	UD	ALJIBE Y POZO DE SUMINISTRO	1,00	120.000,00	120.000,00
NEBUL	Partida	UD	SISTEMA DE NEBULIZADORES	123,00	2.850,00	350.550,00
FUENTES	Partida	UD	RED DE AGUA POTABLE FUENTES	71.500,00	0,50	35.750,00
PRADO	Partida	M2	PRADOS	8.900,00	8,00	71.200,00
ARBU	Partida	UD	ESPECIES ARBUSTIVAS	850,00	17,50	14.875,00
ARBOL	Partida	UD	ESPECIES ARBOLES	138,00	250,00	34.500,00
MANTEN	Partida	UD	MANTENIMIENTO 1 AÑO	71.500,00	1,05	75.075,00
			12	1	809.200,00	809.200,00
13	Capítulo		MOBILIARIO URBANO	1	414.700,00	414.700,00
MOB	Partida	UD	MOBILIARIO URBANO	71.500,00	5,80	414.700,00
			13	1	414.700,00	414.700,00
14	Capítulo		MANTENIMIENTO DEL TRAFICO	1	240.000,00	240.000,00
TRAF	Partida	1	MANTENIMIENTO TRAFICO	1,00	240.000,00	240.000,00
			14	1	240.000,00	240.000,00
15	Capítulo		GESTION DE RESIDUOS	1	250.000,00	250.000,00
GR	Partida	1	GESTION REIDUOS	1,00	250.000,00	250.000,00
			15	1	250.000,00	250.000,00
16	Capítulo		SEGURIDAD Y SALUD	1	185.000,00	185.000,00
80500	Partida		ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD	1,00	185.000,00	185.000,00
			16	1	185.000,00	185.000,00
			PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	1	9.332.889,00	9.332.889,00
			BENEFICIO INDUSTRIAL 6%			559.973,34
			GASTOS INDIRECTOS 13%			1.213.275,57
			PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN CONTRATACIÓN PROYECTO			11.106.137,91
PASARELA	Partida	UD	PEM anexo :PASARELA PEATONAL + ASCENSORES	1	2.722.500,00	2.722.500,00
			BENEFICIO INDUSTRIAL 6%			163.350,00
			GASTOS INDIRECTOS 13%			353.925,00
			PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN CONTRATACIÓN PASARELA			3.239.775,00
			PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL TOTAL	1	#¡REF!	12.055.389,00
			BENEFICIO INDUSTRIAL 6%			723.323,34
			GASTOS INDIRECTOS 13%			1.567.200,57
			PRESUPUESTO EJECUCIÓN CONTRATACIÓN TOTAL			14.345.912,91
			(SIN IVA)			