

DISEÑO URBANO Y REHABILITACIÓN DEL PARQUE DE MÁLAGA

Pau Soler Serratosa

Arquitecto

Miguel Rodríguez González

Arquitecto

Mª Carmen Muñoz

Ingeniero Técnico Agrícola

Pilar Vila

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

La proyecto de rehabilitación del Parque de Málaga planteaba las ideas generales, el diseño de todos los elementos y los detalles para construirlos, para la rehabilitación de los espacios laterales del Paseo del Parque, la ordenación del entorno, la recuperación de la flora y estructura del Parque de Málaga y la solución de los problemas de circulaciones.

Para mantener siempre una visión del conjunto se comenzó estudiando la relación del paseo con sus edificios singulares, el puerto remodelado, la plaza de la Marina, la Alameda, los jardines de Pedro Luis Alonso, Puerta Oscura y Subida a la Coracha, el paseo de Reding y las calles peatonales del Marqués de Larios y Alcazabilla para establecer las circulaciones peatonales que afectan al Paseo y las que sería deseable crear o favorecer.

Se ha incluido en el proyecto la propuesta del arquitecto Jerónimo Junquera de remodelación del muelle 2 del puerto para diseñar conjuntamente las áreas de contacto entre el parque y el puerto, de modo que en la zona no se lleven a cabo intervenciones aisladas sino que cada una responda a una ordenación general consensuada con los distintos equipos implicados y la Gerencia Municipal de Urbanismo. Incluye además una propuesta para la recuperación de la vegetación del parque, de su trazado original y su carácter científico de jardín botánico y de aclimatación de especies.



Aspecto que presentará el parque tras la intervención. Infografía.

Propuesta de Jerónimo Junquera de remodelación del muelle 2 del Puerto de Málaga.



PROPUESTA DE ORDENACIÓN GENERAL

La idea principal para la ordenación general es la recuperación de áreas y de recorridos peatonales hoy invadidos por el tráfico, que permitan la relación de la ciudad con el puerto y las conexiones entre paseos, plazas, museos, etc. El eje formado por la Alameda y el Paseo del Parque se convertiría en el espacio de comunicación entre las instituciones públicas principales (Museo de Arte Contemporáneo, Museo Picasso, Museo Municipal, Catedral, Palacio Episcopal, Aduana, Ayuntamiento, Diputación, Rectorado de la Universidad, Alcazaba y Teatro Romano, nuevo espacios del puerto, etc.) entre la ciudad y la naturaleza (Gibralfaro, playas de la Malagueta) y entre áreas de ocio y comercio (Calle Marqués de Larios, nuevos espacios del puerto, la Malagueta, Plaza de Toros, El Corte Inglés, etc.). Para lograrlo se reordenan y simplifican cruces e isletas del tráfico rodado, manteniendo siempre el número de carriles y por tanto la capacidad de las vías, ya que la solución para la necesaria reducción del tráfico por la zona excede del alcance del presente estudio.

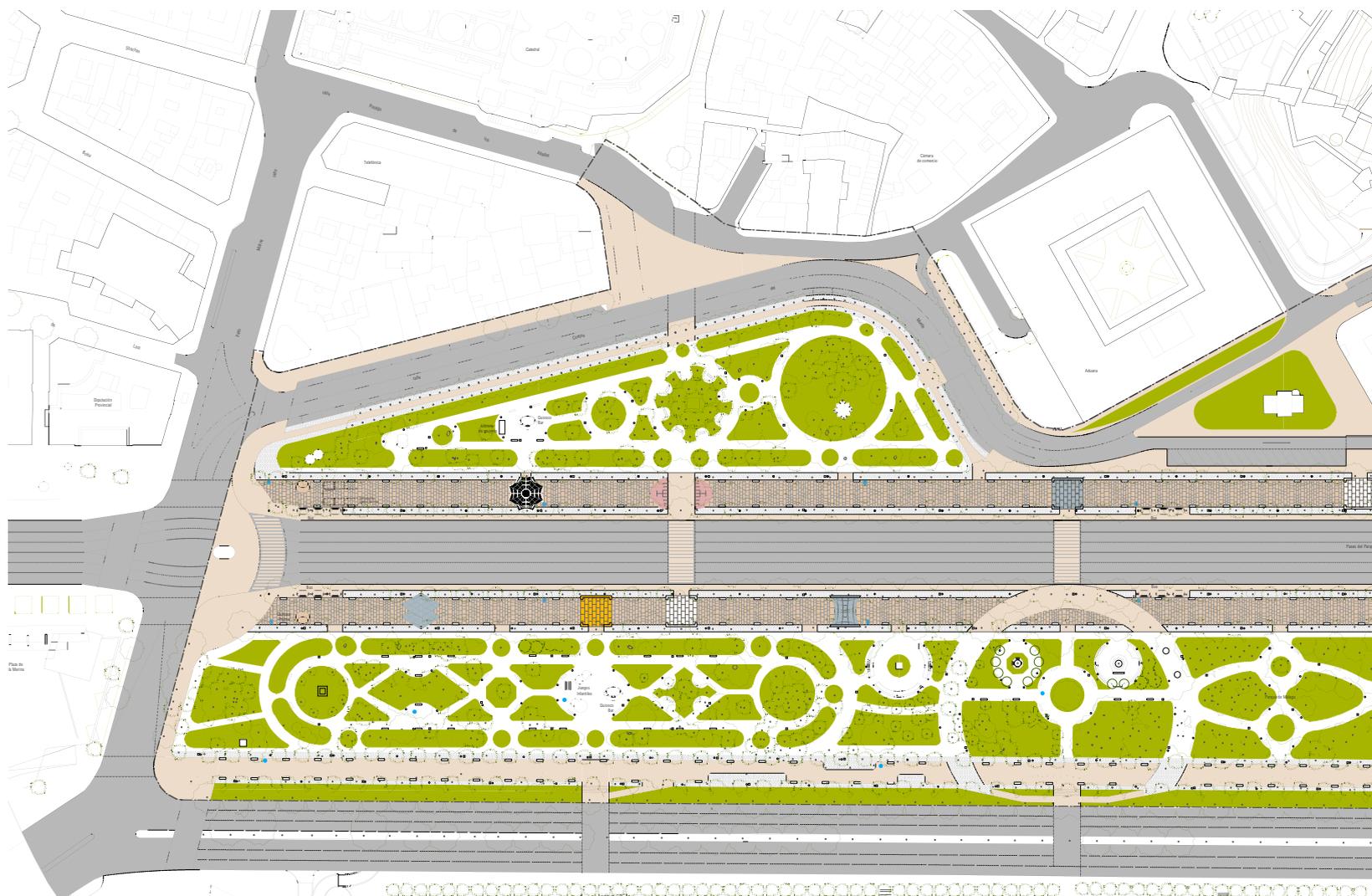
Para la rehabilitación del parque se plantea la restauración de la vegetación, la recuperación del trazado original de los parterres, hoy desfigurado por intervenciones posteriores, la modernización del riego y el alumbrado, la creación de recorridos de visita, la consolidación de los caminos, la sustitución y reubicación de quioscos y juegos de niños haciéndolos compatibles con la imagen y usos del parque, la sustitución del estanque de los patos por otros destinados a plantas acuáticas y, por último, la modificación del auditorio Eduardo Ocón para integrarlo en el parque y darle mayor permeabilidad.

PROPUESTA DE LOS ESPACIOS LATERALES DEL PASEO DEL PARQUE

El Paseo del Parque presenta actualmente varios problemas acuciantes. Algunos de ellos exceden del ámbito del presente estudio como es el del tráfico rodado. Podemos resumir los inconvenientes actuales, que trata de resolver este estudio, en los siguientes en los siguientes:

1. Falta de comunicación transversal, visual y física entre las dos orillas del Paseo. Delante del Ayuntamiento, como ocurre con la Aduana y otros edificios públicos, los coches, setos y barandillas forman una barrera infranqueable.
2. Obstáculos a los peatones y falta de fluidez en el paso. Las aceras presentan un gran desnivel con varios escalones hasta la calzada dificultando el paso de cochecitos de niños y sillas de ruedas. La gran distancia entre pasos de peatones es la causa de que muchos viandantes decidan cruzar de forma peligrosa.
3. Desnivel entre el Paseo y el Parque. Más escalones impiden un paso cómodo hacia el Parque.
4. Disposición incorrecta de las paradas de autobuses urbanos. El desnivel de la acera con la calzada obliga a colocar las marquesinas de las paradas en medio del Paseo cortando la perspectiva y el paso.
5. En desnivel con el Parque se ha ido erosionando la tierra descarnando la base de los bordillos. La debilidad de éstos ha sido la causa de que muchos tramos presenten roturas.
6. La disparidad de pavimentos presentes actualmente, unido a obstáculos como los bolardos y la disposición de los grandes quioscos de prensa en lugares de paso crean sensación de desorden.

En los espacios laterales del paseo la propuesta va dirigida a conseguir una comunicación fluida entre ambos lados, evitando que el tráfico sea una barrera entre la ciudad, el parque y el puerto e integrando los recorridos transversales en el diseño del conjunto. Para ello se aumenta la frecuencia de pasos



Plano general de la propuesta.

peatonales, que se colocan frente a los edificios singulares y en continuidad con recorridos urbanos (plaza de la Marina, Catedral, Aduana, Ayuntamiento, Jardines de Pedro Luis Alonso y plaza del General Torrijos). La eliminación de isletas de tráfico permite crear un espacio de comunicación peatonal para uno de estos recorridos en la calle Cortina del Muelle esquina Portillo de los Abades, entre la Catedral y el Parque.

En la entrada al paseo desde la Plaza de la Marina, y en una posición similar a la del monumento al Marques de Laríos en la Alameda, se coloca el monumento a Cánovas del Castillo. De este modo, Cánovas ocupa una posición destacada en el paseo cuya creación promovió.

Otra propuesta es la de lograr una gran variedad de espacios en sus 650 metros de longitud aproximadamente. La actuación consiste en crear unas zonas de estancia creando un ritmo que enriquece un recorrido tan lineal. En el pavimento general, de piedra caliza, se distinguirían estas estancias con un pavimento de distintos colores, como salones iluminados. Tendrían unos grandes bancos de piedra que circundan los salones, cuyas formas variadas se ligan, por su situación, a las de los jardines y edificios históricos próximos, creando una relación con ellos. El resultado sería, como en una partitura musical, una sucesión rítmica de elementos heterogéneos en sus formas, que el peatón descubriría en el claroscuro del pavimento al recorrer el paseo.

Cada lateral del paseo se compone de varias franjas que son, desde la calzada rodada al jardín: