

ASISTENCIA TÉCNICA

FORMULACIÓN DE PROPUESTAS PARA LA REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS TRAS LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR MODAL DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.



INDICE GENERAL

0.- OBJETO DEL DOCUMENTO.....	3
00.- MORFOLOGÍA URBANA DEL ENTORNO: CARACTERÍSTICAS.....	5
1.- EVALUACIÓN PREVIA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.....	12
2.- EVALUACIÓN PREVIA DE LA PARCELA DE LOS TILOS.	14
3.- ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS A LA ORDENACIÓN ACTUAL DE LA PARCELA DE LOS TILOS.....	18
4.- PROPUESTA DE DESARROLLO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.....	20
4.1.- Descripción del edificio.....	20
4.2.- Descripción del Parque.	20
4.3.- Evaluación de Costes y Repercusión del Valor sobre el Suelo.....	21
5.- IDENTIFICACIÓN DE OTRAS ZONAS DE OPORTUNIDAD DE REGENERACIÓN URBANA EN EL ENTORNO: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	22
5.1.- Consideraciones previas.....	22
5.2.- Dotación de Parques Urbanos.	23
5.3.- Recualificación de las calles, plazas e itinerarios.	31
5.4.- Propuesta de peatonalización de la calle La Unión.	39
6.- ALINEAMIENTO DE LA PRESENTE PROPUESTA CON LOS PRECEPTOS QUE ESTABLECE LA UNIÓN EUROPEA EN EL MARCO DEL PROGRAMA “NEW EUROPEAN BAUHAUS”	42

PLANOS

INFOGRAFÍAS

0.- OBJETO DEL DOCUMENTO.

Trata el presente documento de un Estudio de Asistencia Técnica **sobre las posibilidades de regeneración urbana** del ámbito comprendido entre los siguientes límites:

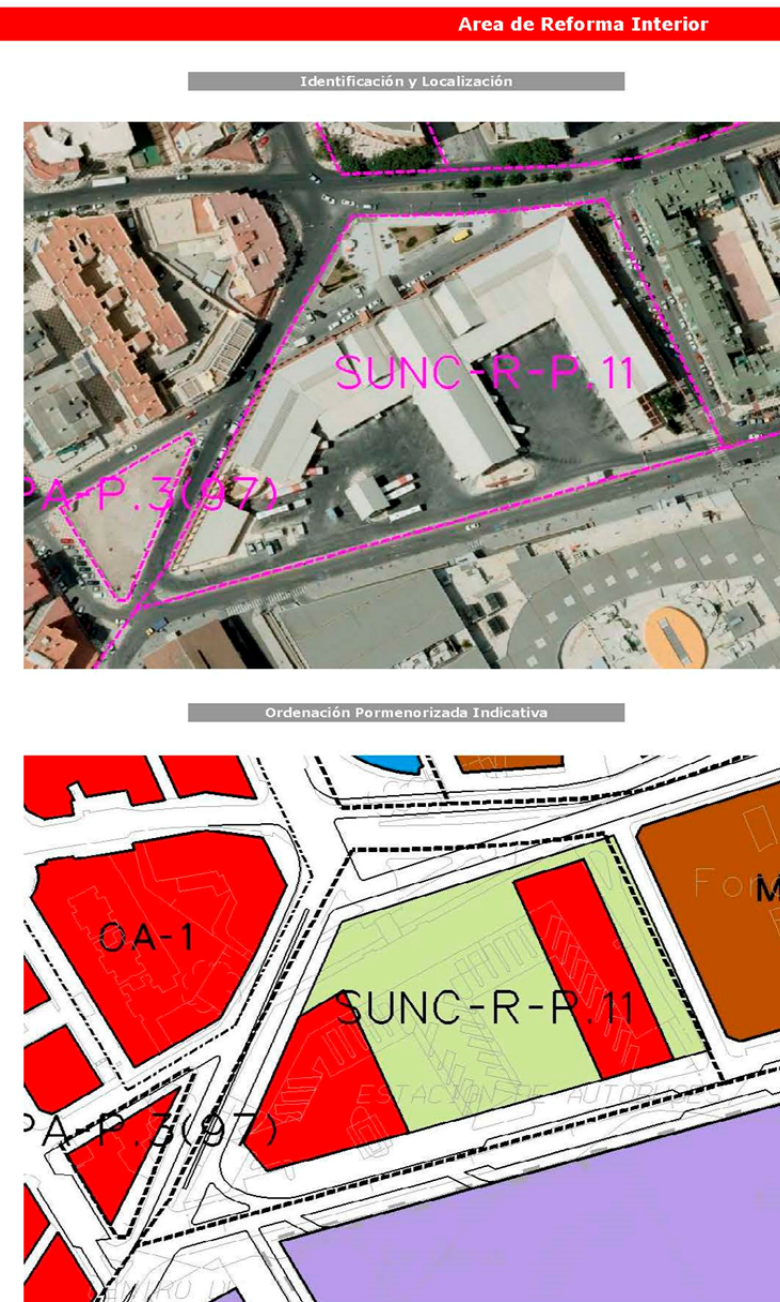
- Al Sur: calle Héroe de Sostoa
- Al Oeste: el puente de Juan Pablo II, entre la calle Héroe de Sostoa y calle La Unión.
- Al Norte y Nordeste: la línea quebrada compuesta por los siguientes segmentos: Paseo de Los Tilos, calle Mauricio Moro, calle Walt Whitman y Avenida de la Aurora hasta su confluencia con el río Guadalmedina y la calle Cuarteles que, a partir de la Explanada de la Estación, continúa en la calle origen de esta poligonal, es decir, Héroe de Sostoa.

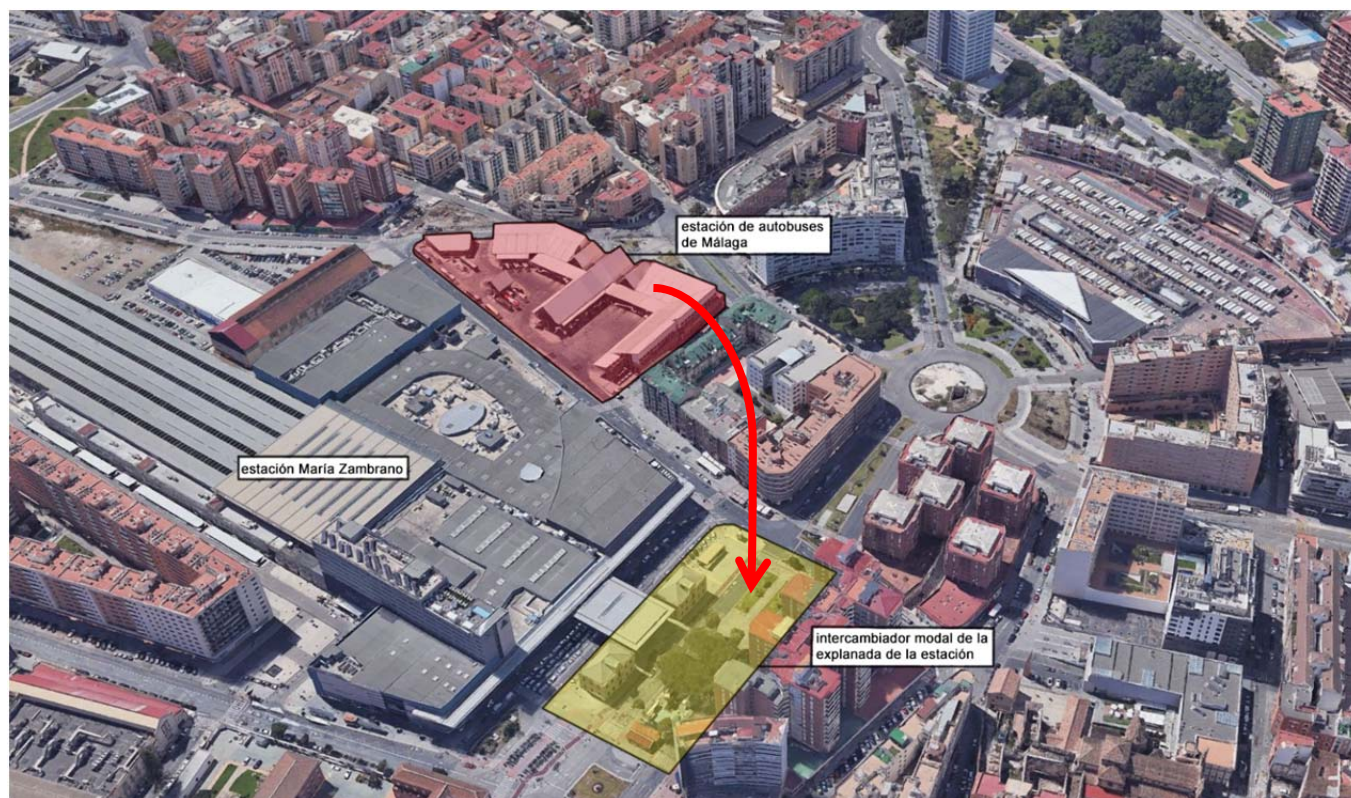


El enunciado del encargo ya establece por sí mismo dos circunstancias de partida: una es la constatación de la existencia de un sector urbano urbanísticamente degradado en el entorno de la Estación de ADIF y la actual Estación de Autobuses del Paseo de los Tilos /Mauricio Moro; y la segunda, consecuentemente, es **la capacidad de regeneración que sobre ese entorno pueda tener la actuación que haya de proponerse sobre el solar de la actual Estación de Autobuses, habida cuenta de que su servicio se trasladará a la nueva Estación Intermodal que tanto el**

PGOU/2011 como el POTAUM (Área Metropolitana de Málaga) tienen prevista bajo la rasante de la actual Explanada de la Estación. A tal efecto el vigente PGOU/2011 califica la parcela de la Estación como una pieza de Suelo Urbano No Consolidado (SUNC-R-P. 11) con arreglo a la siguiente ficha reguladora:

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO							
IDENTIFICACION							
BARRIO	P	HOJA	16 - 17	SUNC-R-P.11 "Estación de Autobuses"			
ORDENACION ESTRUCTURAL							
Vivienda Protegida		% Edificabilidad Residencial					
		30,00%					
ORDENACION PORMENORIZADA PRECEPTIVA							
Area de Reparto	Uso	Superficie (m2s)	Sup. con Aprob. (m2s)	Suelo Público Asociado (m2s)	In. Edificabilidad (m2/m2s)	Aprov. Medio UA/m2s	Densidad Viv./Ha
AR.UE.SUNC-R-P.11	Residencial	16.318,00	16.318,00		1,30	1,2548	77,00
OBJETIVOS, CRITERIOS Y DIRECTRICES VINCULANTES							
Definir la ordenación y los usos en el vacío que generará el futuro traslado de las instalaciones de la actual Estación de Autobuses al Intercambiador Modal de la Estación.							
1.- La ordenación tendrá en cuenta las condiciones urbanísticas que se definen en el apartado 2.4 "Ámbito Litoral Oeste y Prolongación" del Capítulo II titulado "PROPUESTAS PARA LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD" del Título VIII de la Memoria Propositiva. Atendiendo al art. 17.2 de la LOUA, las dotaciones incluidas en esta ficha se consideran las únicas reservas necesarias en este ámbito.							
2.- Los usos residencial y terciario se consideran alternativos. Será el Plan Especial quien justificadamente determine la proporción más adecuada, destinando el 30% de la edificabilidad residencial a viviendas protegidas. Dicha proporción de usos se justificarán en aras de mejorar la vertebración urbana y caracterizar el nuevo espacio público, generando actividad y continuidad de los ejes peatonales considerados como importantes. El Plan Especial también podrá incluir justificadamente otros usos compatibles, en función de la coherencia con los objetivos propuestos. Las plantas bajas de la edificación se destinarán preferentemente a usos comerciales. Justificadamente, el plan especial podrá contemplar un edificio de oficinas exento de mayor altura a las propuestas, que se justifique en mayor proporción de los espacios de áreas libres propuesto.							
3.- Criterios para su desarrollo: La parcela mantendrá la calificación de Sistema General de Comunicaciones hasta que se haga efectivo el traslado de sus instalaciones al Intercambiador modal de la Estación (ver apartado 1.6 "Intercambiador Modal de la Estación" del Título VII de la Memoria Propositiva), a cuyo proyecto se vincula este plan especial. Una vez se produzca el traslado de las instalaciones, el cambio de uso será efectivo mediante la aprobación del Plan Especial de Reforma Interior.							
ORDENACION PORMENORIZADA INDICATIVA							
Usos	Sup. de Suelo Edificable (m2s)	Superficie de Techo Edificable (m2t)	CP Relativos	Aprov. Objetivo (UAS)	Número de Viviendas	Altura Máxima Nº de Plantas	Tipología de Referencia
RESIDENCIAL LIBRE		7.765,38	1,00	7.765,38	86	B+6	OA-2
RESIDENCIAL PROTEGIDO		3.328,02	0,17	565,76	39	B+6	OA-2
SERVICIOS TERCIARIOS/EMPRESARIALES		10.120,00	1,20	12.144,00		B+6	OA-2
TOTALES:	4.659,00	21.213,40		20.475,14	125		
Aprovechamiento Subjetivo-UAS	18.427,53	Excesos / Defectos Aprovechamiento - UAS		10% Cesión Aprovechamiento - UAS		2.047,51	
Dotaciones							
Espacios Libres		Educativo		S.I.P.S.		Deportivo	
m2s	% Suelo Total	m2s	% Suelo Total	m2s	% Suelo Total	m2s	% Suelo Total
5.440	33,34%					5.440	33,34%
						m ² s dotacional/100m ² s residencial	
						49,04	
CRITERIOS NO VINCULANTES							
OTRAS DETERMINACIONES							
CONDICIONES DE PROGRAMACION							
El Programa de Actuación del Plan Especial se adecuará a los plazos de ejecución de la futura estación intermodal y estará condicionada al efectivo traslado de las instalaciones de Estación de Autobuses.							
CARGAS COMPLEMENTARIAS							
Contribuirá a la urbanización de los Sistemas Generales y a las obras contenidas en el Plan Especial de Infraestructuras Básicas y Equipamiento en la forma e importe que se determine.							
CONDICIONES DE GESTION Y AFECCIONES							
DESARROLLO Y GESTION				CONDICIONES PARA LA ORDENACION: AFECCIONES PRINCIPALES			
INSTRUMENTO DE DESARROLLO:	PERI	ARQUEOLOGICA:	---	CARRERAS:	---		
UNIDAD DE EJECUCION:	UE.SUNC-R-P.11	VIA PECUARIA:	---	AERONAUTICA:	---		
EJECUCION:	COMPENSACION	HIDRAULICA:	---	COSTAS:	---		
				IMPACTO AMBIENTAL:	---		





Hemos de tener en cuenta que la Ficha Urbanística de ese suelo data del 2011- hace, pues, 12 años- lo que no invalida los objetivos, criterios y directrices de la misma, pero el tiempo transcurrido en una ciudad de un gran dinamismo (especialmente en esta zona, con la construcción del Metro, la renovación del Centro Comercial Larios y el funcionamiento pleno de la Estación María Zambrano con la llegada del AVE, (2007) y, sobre todo, una visión más minuciosa y detenida de las características del entorno inmediato) sí permite modular, concretar y afinar los objetivos genéricos de regeneración urbana sobre el área de influencia que se propone en este encargo.

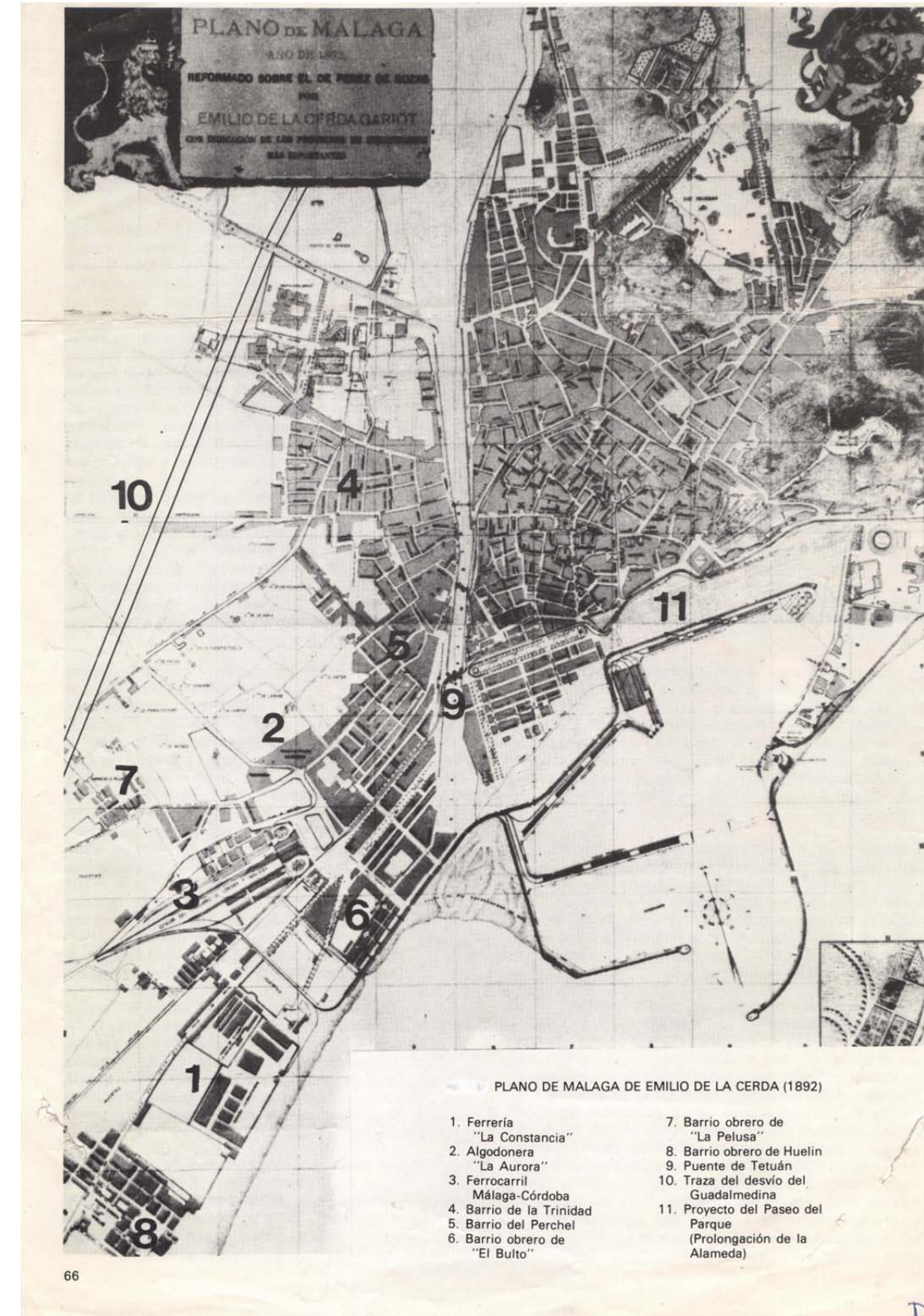
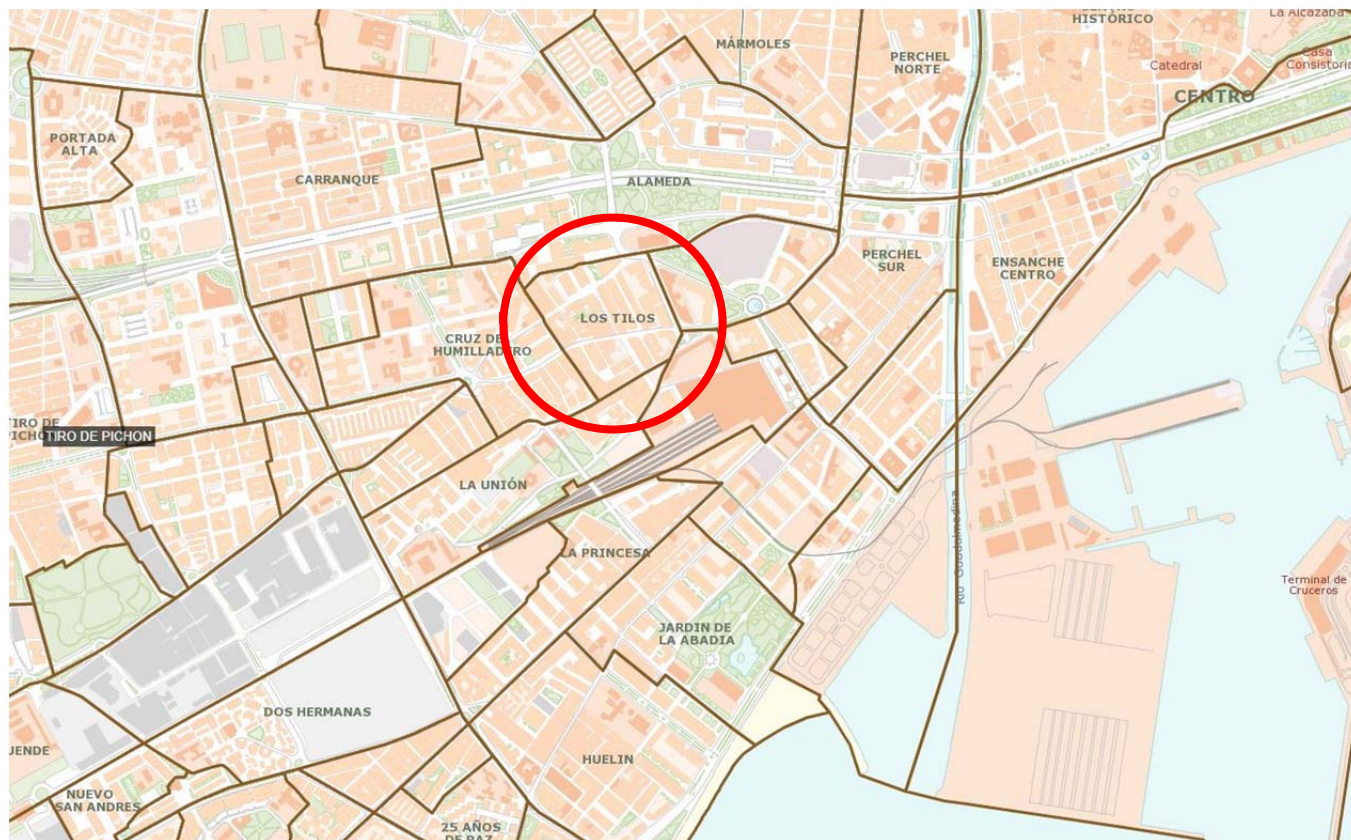
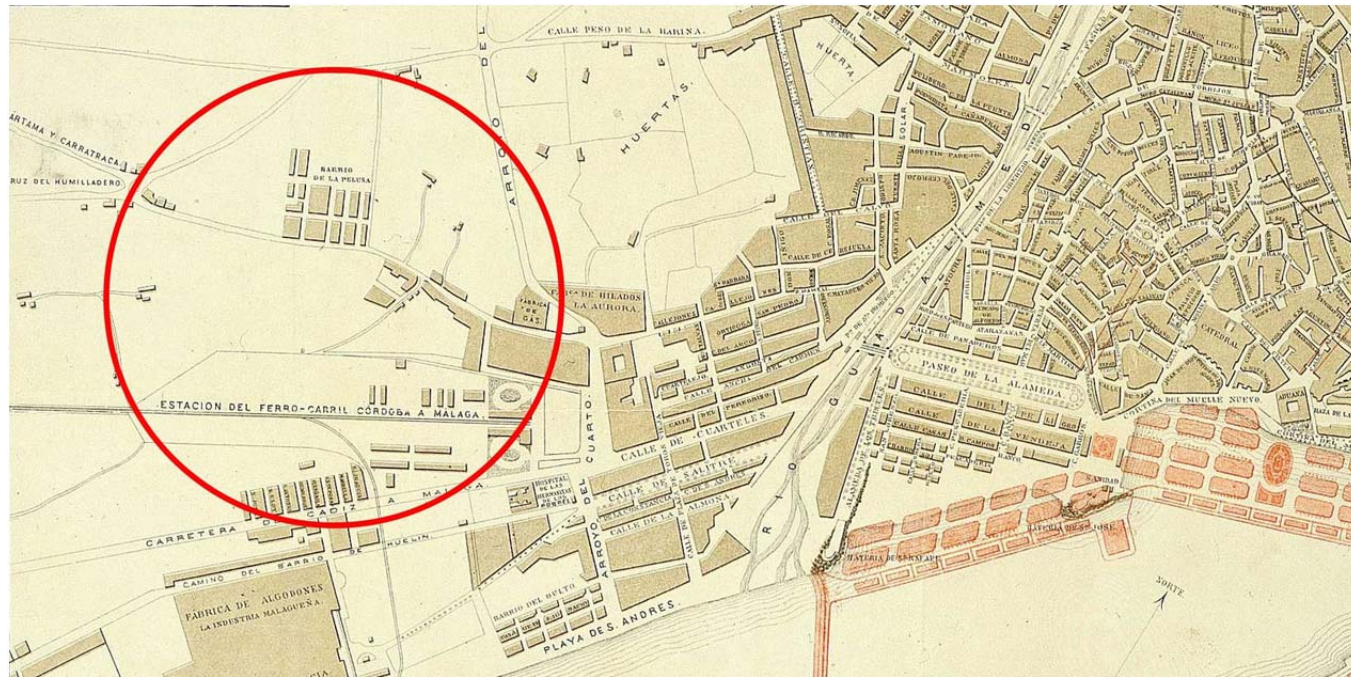
00.- MORFOLOGÍA URBANA DEL ENTORNO: CARACTERÍSTICAS.

Aunque la delimitación del Área de estudio se extiende a ambos lados de la Avenida de las Américas- en lo que constituye razonablemente el área de influencia directa de la Estación- **el sector urbano más necesitado de una acción de mejora es, sin duda, todo el barrio sitiado al Oeste de la Estación de Autobuses, vertebrada por la calle La Unión entre la Plaza de la Solidaridad y la glorieta de la Cruz de Humilladero, formando parte del distrito con el mismo nombre.**

No obstante, y dentro de este distrito, el núcleo original fue el **barrio obrero de La Pelusa – más tarde barrio de Los Tilos-** levantado en la década de 1870 sobre la traza del antiguo “Camino de Coín” que posteriormente se transformó en el Camino de san Rafael. El nombre de Paseo de los Tilos se originó tiempo después, con la construcción de las primeras viviendas, que fueron proyectadas por el arquitecto de la calle Larios, Eduardo Strachan Viana-Cárdenas. Sus primeros habitantes fueron los trabajadores de la desaparecida fábrica textil de La Aurora. Su promotora fue Pilar Aguirre de Orueta, cuyo marido fue socio de Manuel Agustín Heredia, fundador y propietario de la ferrería ferrería “La Constancia”. Con el paso de los años el barrio ha experimentado multitud de transformaciones urbanísticas. Aún hoy, en el espacio que media entre el Paseo de los Tilos y la calle Gerona pueden verse varias casas-mata originales de una y dos plantas, vestigios del barrio original, que el actual PGOU/2011 ha calificado con la ordenanza CTP-2, que permite ajustarse a las alineaciones existentes elevando una o dos plantas la altura de las casas actuales como una forma de incentivar la renovación del parcelario pero sin desvirtuar del todo el carácter popular del asentamiento inicial. Ciertamente este sector del barrio comprendido entre el Paseo de los Tilos y la calle Gerona es percibido como un remanso de tranquilidad en gran parte debido al carácter peatonal de sus calles, cuyas alineaciones originales no se alteran.

La intervención urbanística sobre esta parcela, tal como expresa la Ficha, se llevará a cabo mediante un Plan Especial cuyos objetivos, criterios y directrices vinculantes están expresados claramente en ella. Según ésta se proponen los usos Residenciales (de vivienda protegida y libre), los terciarios/empresariales y espacios libres, todos ellos en una proporción que el propio Plan Especial habrá de justificar, pero siempre con el objetivo explícito de propiciar un proceso de regeneración urbana en los barrios del entorno.

Este objetivo queda expresamente subrayado en el apartado 2) del Pliego de Condiciones de este Contrato Menor: Características Técnicas o descripción del servicio, cuando dice: *“Tras su construcción (el nuevo Intercambiador Modal) la parcela en la que se halla actualmente dicha Estación (la de Autobuses) permite en consecuencia su destino a una nueva finalidad. Esta operación a nivel urbanístico se identifica como una oportunidad de revitalización de todo el entorno de la Estación- ej. nuevos usos, espacios públicos y ejes viarios cuya afección supera el propio ámbito de la parcela (SUNC-R-P.11), `por lo que es preciso estudiarla desde numerosos puntos para su más eficaz desarrollo y la futura mejor habitabilidad en interés y satisfacción de la vecindad”.*



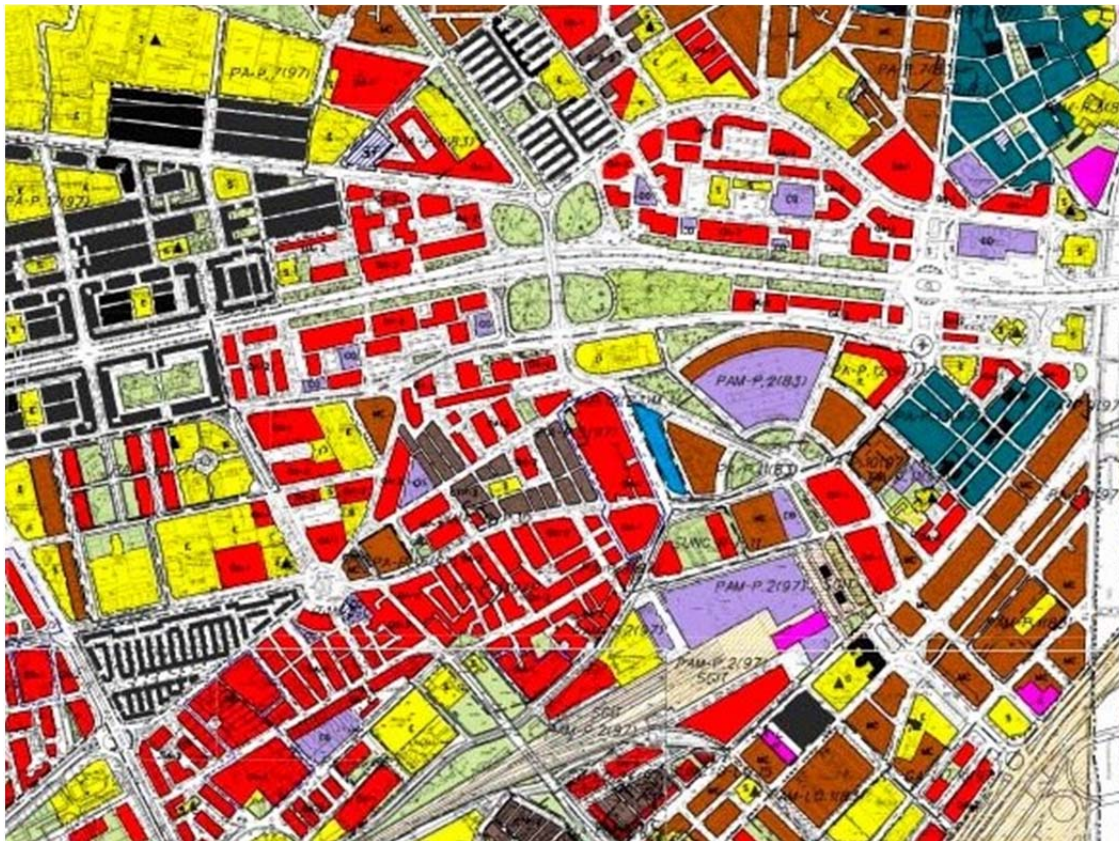
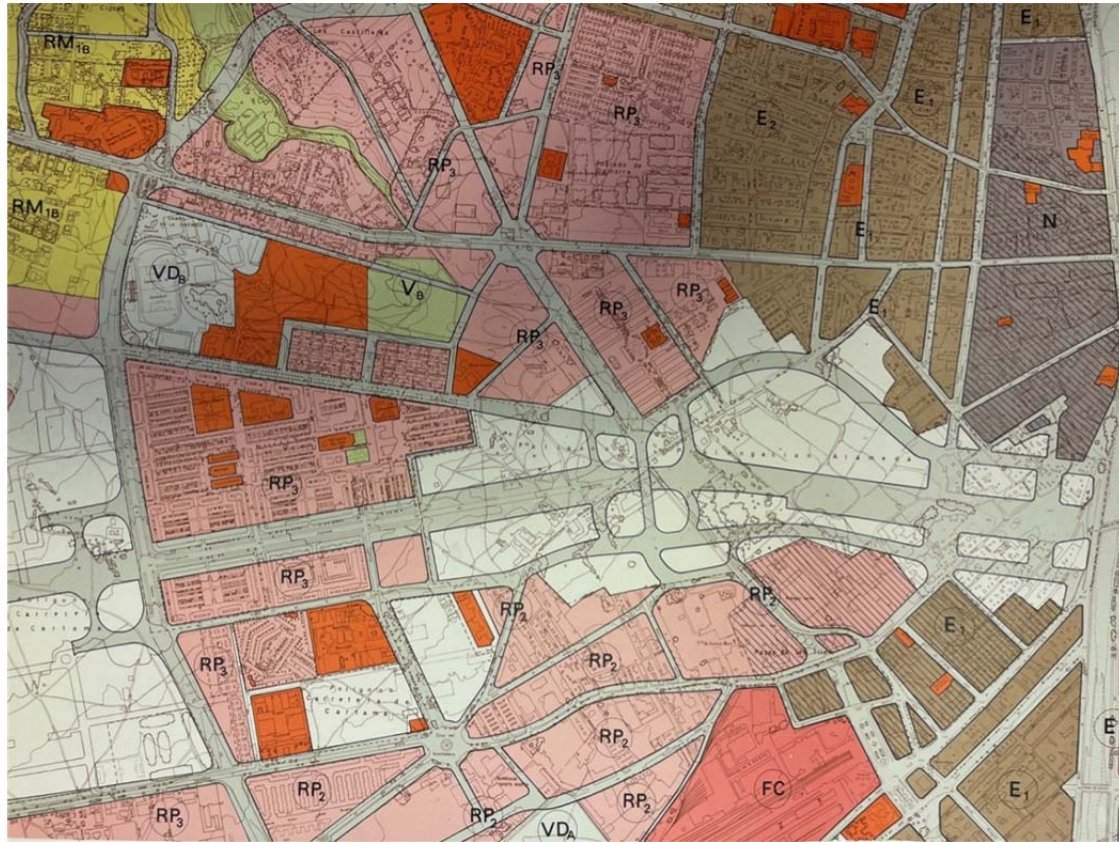
PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



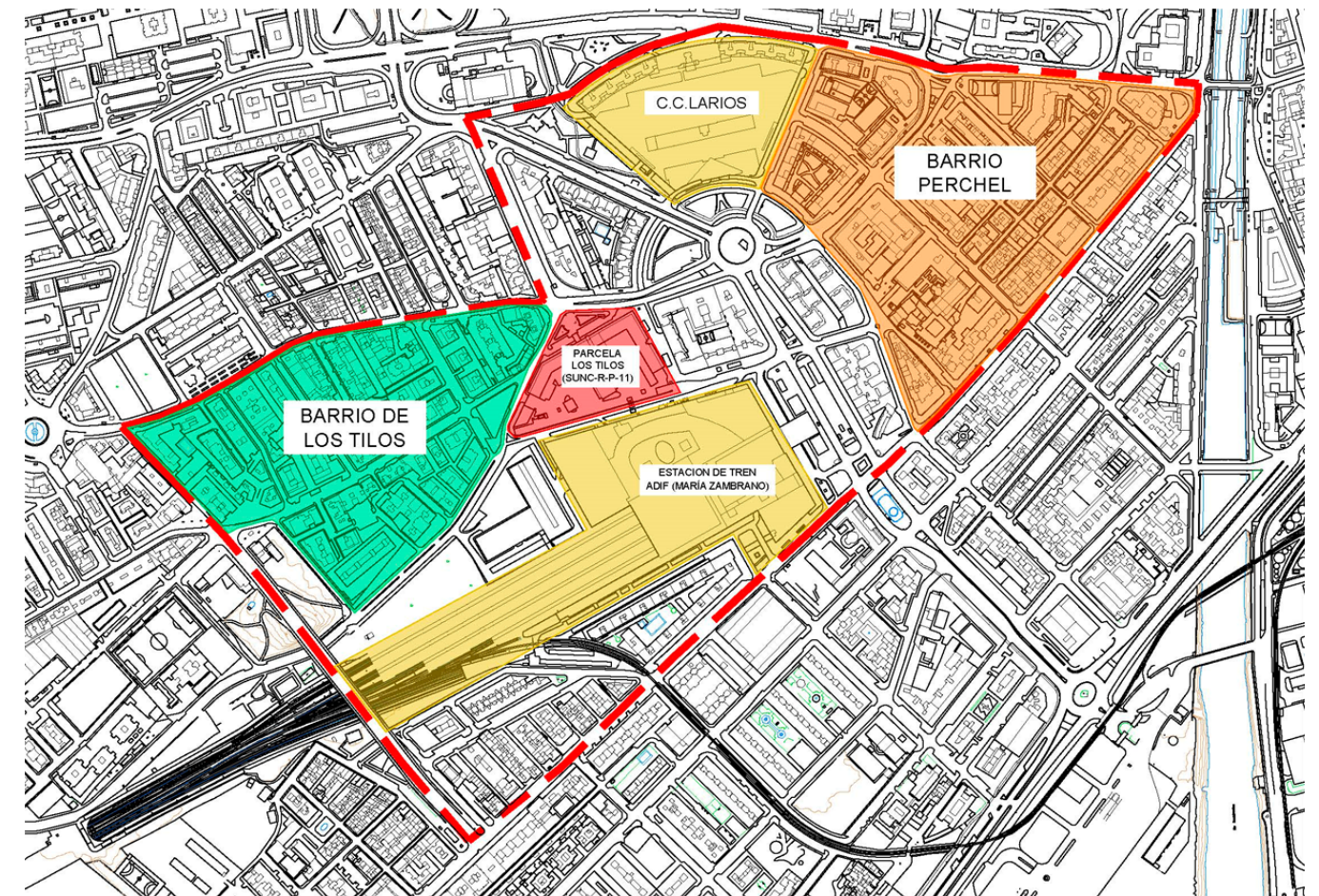
Pero la totalidad de la zona delimitada para el estudio al norte del ferrocarril, entre Los Tilos y la calle Eguiluz (con su prolongación en c/Poeta Muñoz Rojas), es decir, el entorno del Paseo de los Tilos y la calle La Unión es el testimonio más genuino del proceso de construcción de la ciudad en el largo “interregno” entre el anulado PGOU de 1951 y el de 1971. Estos barrios experimentaron un crecimiento acelerado motivado por la atracción de la ciudad y el despoblamiento del campo tras el período autárquico, extendido sobre las hazas agrícolas limítrofes y los suelos residuales contiguos al ferrocarril.

Aquí la matriz ordenadora no era otra que las fincas del catastro de rústica de la zona, situadas más allá de donde habían llegado las instalaciones industriales que gravitaban en el entorno de la Estación. Para ello solo se necesitaba la preexistencia de un camino agrícola que proporcionara el acceso, quedando la ordenación interior de esas fincas rústicas al albur de las promociones inmobiliarias sin una instancia ordenadora intermedia, con escaso control público de la edificación, de los equipamientos colectivos y ningún compromiso urbanizador más allá del que fuera necesario para garantizar la mínima habitabilidad de los bloques de vivienda. El proceso edificatorio de este barrio, iniciado en los años 60, fue refrendado y culminado con el PGOU/71 calificando las parcelas restantes con la ordenanza RP-2 (Residencial Plurifamiliar), con un alto índice de edificabilidad (9,5 m³/m²), una separación entre bloques de 1/3 de la altura del mayor, y una altura regulada en función de la distancia de la fachada al eje de la calle según una proporción que daba lugar a calles angostas entre alturas desmesuradas.

Someramente descrito, este es el principio morfológico por el que surge este sector al oeste de la Estación, a partir del camino agrícola preexistente, -en este caso el Paseo de los Tilos- y de otros de menor jerarquía convertidos en calles del barrio, como es el caso de la calle La Unión, en una posición vertebral entre el Paseo de los Tilos al norte y la Calle Eguiluz al sur. El viario intermedio, en gran parte peatonal, a veces rectilíneo y otras quebrado, surge, como hemos dicho, del mismo acto edificatorio, sin trámite urbanístico previo y, en muchas ocasiones, respondiendo más al concepto de “separación entre bloques” que al de viario público referente de la ordenación. Es a partir del PGOU/83 como se consolida este deslinde entre el espacio público y el privado, así como el desarrollo de una política de reurbanización y una mínima dotación de equipamientos básicos.



La edificación, como se ha dicho, es de bloques plurifamiliares exentos, de elevadas alturas en relación con el espacio libre circundante, dando como resultado un barrio enormemente denso y de escasa calidad ambiental sobre todo en las “bolsas” residenciales entre la calle La Unión y el par Paseo de Los Tilos y Eguiluz. Es notoria la diferencia entre el deterioro ambiental de esas “bolsas”, en su mayor parte peatonales y difícilmente accesibles, y la vitalidad de las calles que las enmarcan, particularmente la calle La Unión y el Paseo de los Tilos; la naturaleza de sus comercios traduce fielmente el carácter de la población, con una notoria presencia de servicios a una población emigrante, sobre todo magrebí y, más recientemente, latinoamericana. Es un comercio atomizado y típicamente de barrio, mantenido en función de una determinada parroquia de consumidores, aunque se detecta la existencia de pequeños talleres inclasificables, generalmente de reparación mecánica, que muy posiblemente atiendan también a una clientela exterior. Destacan los bares y mercados de comida étnica, marroquí, subsahariana y latinoamericana, así como locutorios y oficinas para el intercambio de moneda y el envío de divisas.



BOLSAS RESIDENCIALES DETERIORADAS.



VITALIDAD COMERCIAL DE LA CALLE LA UNIÓN.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

Si hemos de sintetizar en estos primeros epígrafes las características de esta zona y las razones por las que hablamos de regeneración urbana hemos de referirnos a los siguientes aspectos:

- Ínfima calidad del espacio público en determinadas zonas, de carácter absolutamente intersticial y refractario al sedimento de vida urbana.
- Vitalidad comercial en las calles principales con establecimientos estrechamente ligados a las características de la población, de clase media baja y popular, con notoria presencia de población emigrante.
- Escasa calidad de la edificación en los sectores que se construyeron a finales de los 60 y a lo largo de los 70 del pasado siglo. Es muy posible que la mayoría de esos edificios residenciales precisen de una intervención rehabilitadora, en los aspectos constructivos, de decoro externo y de dotación de recursos energéticos.
- Y, como hemos apuntado, quizás el déficit urbano más notorio- y en la medida en que la operación de Los Tilos pueda contribuir a paliarlo- sea la ausencia absoluta de parques, jardines y zonas verdes. Podemos decir- y esto ha de interpretarse como un programa de actuación extensible a la mayor parte de la Málaga periférica- que toda una generación de vecinos, aquí y en otros sectores, han nacido, crecido y moldeado su condición ciudadana sin saber lo que es un Parque público inserto o vinculado con la trama urbana de sus barrios. De esta forma, lo que ha sustituido a esos Parques aquí ha sido LA CALLE, sobre la cual, y en los “huecos” en los que se ha podido, el Ayuntamiento ha instalado pequeños parques infantiles igualados todos por la monotonía de su diseño, según una política más asistencial que urbanística.



Adelantamos ya que esta circunstancia nos plantea como objetivos prioritarios, por un lado, dotar a esta zona de Parques Públicos con las dimensiones precisas para ser considerados como tales. Y, al mismo tiempo, un trabajo más minucioso, empírico, participativo y estrechamente vinculado con la idiosincrasia del barrio, de recualificación de la calle, en la medida en que la propia configuración del barrio ha generado una “cultura” vinculada a ella. Trataríamos entonces de dirigir una nueva mirada sobre cada tramo de calle, sobre cada rincón, cada recoveco y cada pasaje de manera que dignificáramos su hoy precaria condición de espacio urbano reducida a un vacío entre bloques, de manera que la acción pública sobre el barrio no se detenga sólo en la urbanización primaria y en la dotación de pequeños parque infantiles allí donde un ensanchamiento de la calle lo ha permitido. **La acción pública sobre el barrio ha de hacerles patentes a sus vecinos una atención personalizada, trasunto de la dignidad ciudadana que todo sector de la ciudad merece. De esta forma, con soluciones artísticas, funcionales y participativas, modestas en presupuesto pero eficaces en la transformación del paisaje cotidiano, la experiencia de este sector pueda ser implementable para el resto de los numerosos barrios de la capital que se encuentran en una situación similar a la del barrio de la Cruz de Humilladero/La Unión.**

Bien distinto es el caso del sector al Este de la Avenida de las Américas. Es un sector bien estructurado a partir de las tres calles que inciden diagonalmente sobre el río Guadalmedina (restos de la estructura deltaica del barrio de El Perchel original), a saber: calle Callejones de El Perchel, Salitre y Cuarteles. Todo el barrio está en un proceso de renovación aprovechando la infraestructura del ferrocarril de Cercanías y el Metro, con calzadas y aceras amplias, edificios nuevos de calidad y gran dinamismo comercial. Se han rehabilitado monumentos como la Iglesia del Carmen la cual, junto con el nuevo Mercado del Carmen han configurado espacios de gran calidad como la Plaza de la Libertad.

Aparte de ello, la zona recibe varias influencias positivas derivadas de su proximidad al renovado Centro Larios, la Avenida de la Aurora y Andalucía.



1.- EVALUACIÓN PREVIA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

La parcela de la Estación de Autobuses en el Paseo de Los Tilos surge de una segregación en el recinto ferroviario del espacio ocupado por los talleres de RENFE, merced a la apertura completa de la calle Mendivil entre ambos, que hasta ese momento solo se extendía en un pequeño tramo desde la Avenida de las Américas.

La Estación, que entró en funcionamiento en 1985, quedaba configurada como una isla derivada de la ejecución sobre la zona de los Planes especiales contiguos de Larios y RENFE, (y en menor medida el PERI GAS) con una forma trapezoidal dentro de una manzana configurada por:

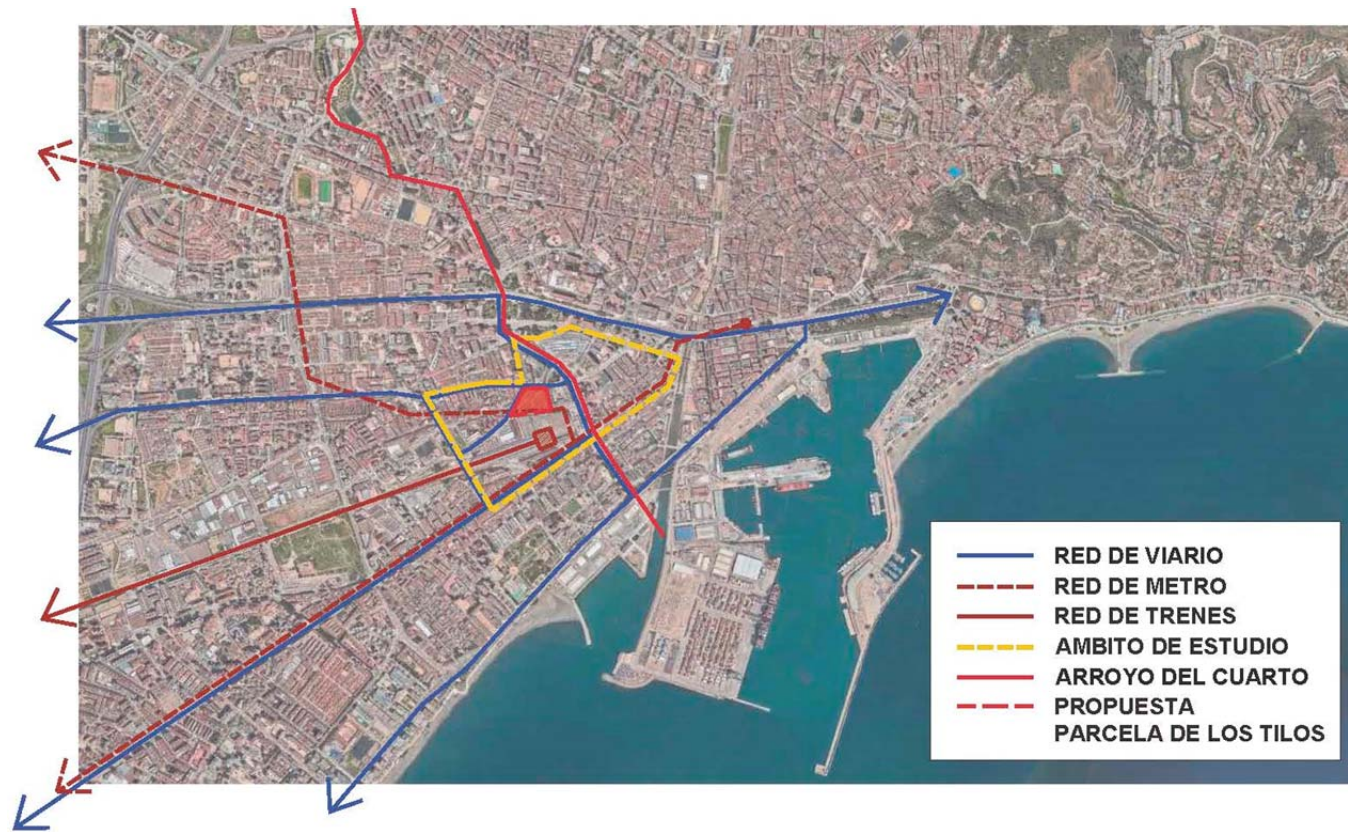
- Al norte, por la confluencia del Paseo de los Tilos , calle Eguiluz y calle Mauricio Moro.
- Al Este , por la avenida de las Américas
- Al Oeste por la calle Eguiluz.

La Estación ocupa la parte occidental de la parcela, separada de la otra parte, destinada a uso residencial, por la calle peatonal Roger de Flor.

El emplazamiento escogido para su construcción, en desarrollo del PGOU/83, era tal vez el mejor de los posibles pues, en general, los accesos y salidas hacia los diferentes destinos encontraban un viario holgado en los sucesivos tramos de la Avenida de las Américas y, la contigüidad con la Estación ferroviaria posibilitaba ya un intercambio modal entre trenes y autobuses que quedó refrendado y mejorado con la ejecución del Plan RENFE y la nueva Estación María Zambrano, y aún más hoy con la construcción del Metro y la parada de El Perchel que sirve tanto a una como a otra.

PARCELA PASEO DE LOS TILOS
ACTUAL ESTACIÓN AUTOBUSES

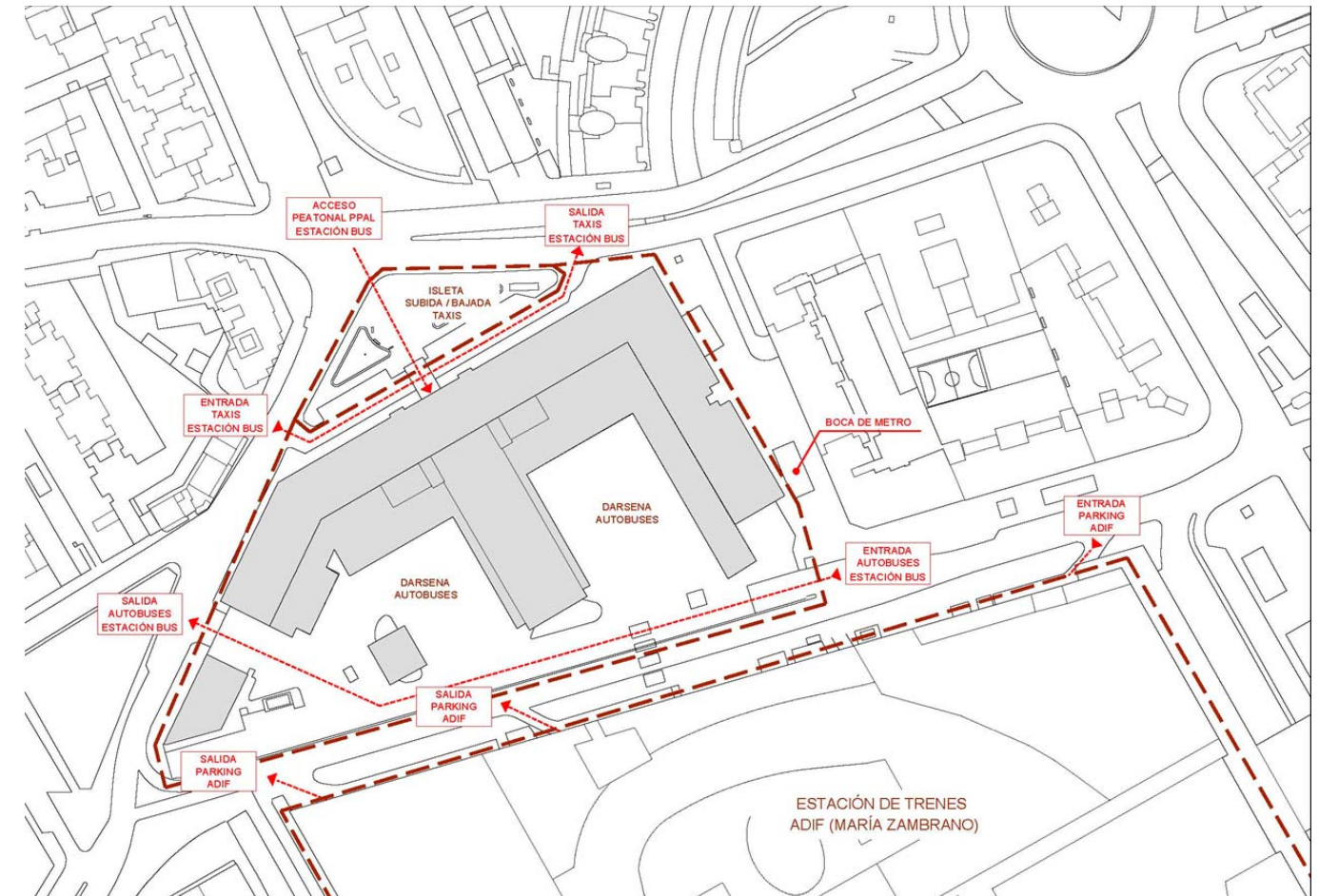




La nueva calle Mendivil, entre la Avenida de las Américas y la calle Eguiluz, con su adecuada anchura, es la que alberga todos los movimientos de entrada y salida de la Estación a partir de las calles del entorno que conectan la Estación con las vías de largo recorrido que nos llevan hacia las afueras de la ciudad, insertándose en las carreteras interurbanas. Estas vías no son otra cosa que el encauzamiento como corredores urbanos de tramos del **Arroyo del Cuarto**, importante diagonal- hoy reconocida en sus fragmentos- que surca y sesga toda la estructura viaria radioconcéntrica del ensanche de la ciudad hacia el río Guadalhorce.

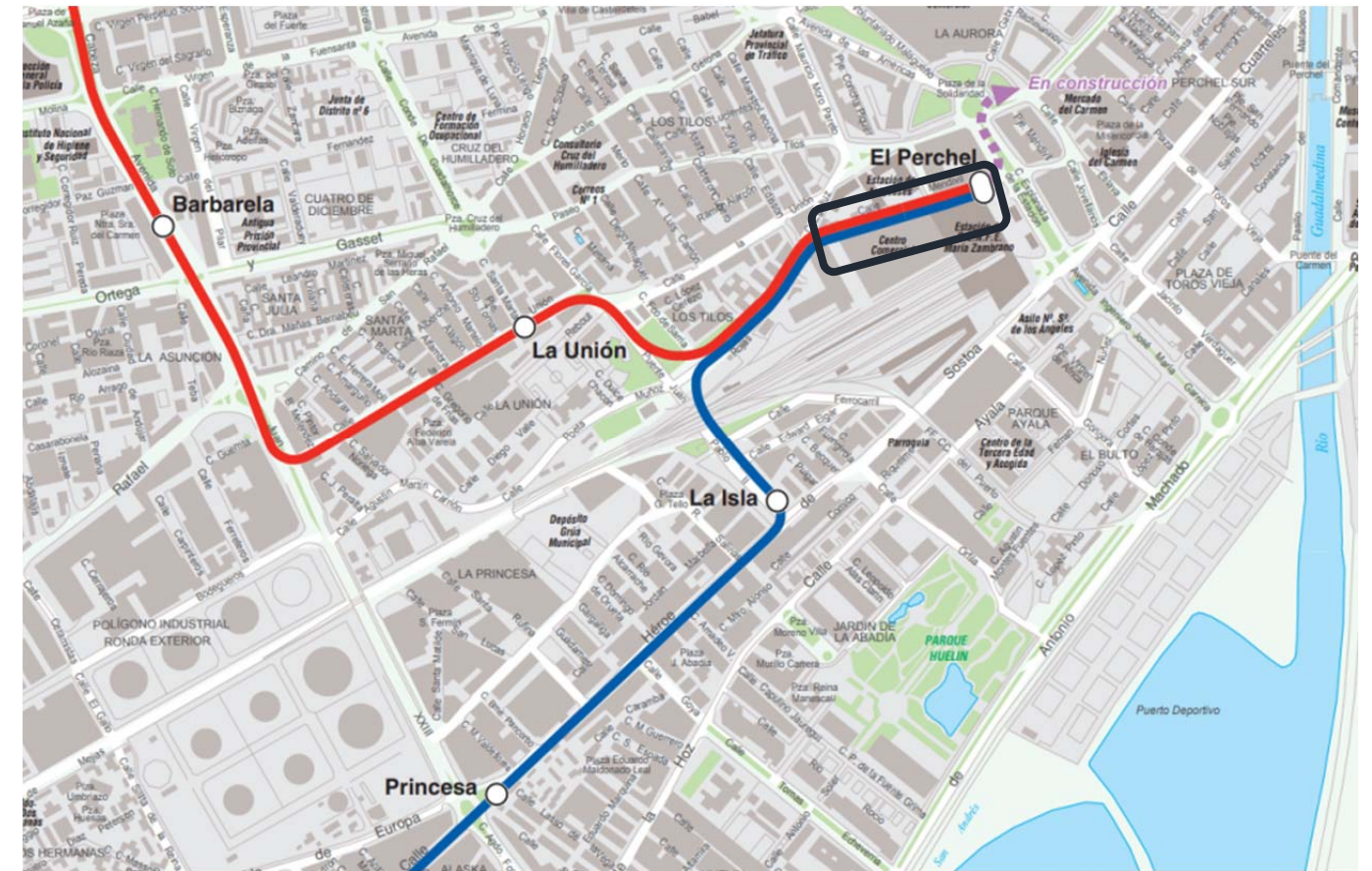
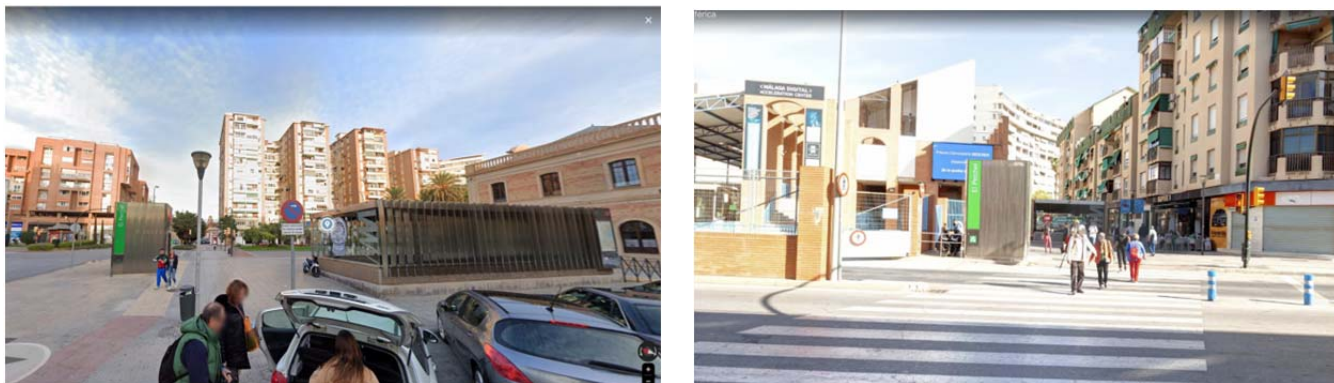
Así, el acceso de los autobuses a la Estación (metropolitanos, nacionales e internacionales) se produce por la puerta situada al Este de la calle Mendivil, en su confluencia por la calle Roger de Flor, procedentes de los diversos tramos del Arroyo del Cuarto, entre su confluencia con el Paseo Marítimo Antonio Machado (al Sur) y el Puente de las Américas (al norte). Y la salida de las dársenas se produce por la puerta situada al oeste, en la confluencia de la calle Mendivil con la calle Eguiluz, en

una forzada curva hacia el tramo norte de esta para continuar hacia la calle Mauricio Moro y la Plaza de la Solidaridad, para desde ahí conectar con los tramos mencionados, hacia el norte y hacia el sur. Esta curva, en ángulo agudo, es el punto funcionalmente más débil de la Estación en su relación con el entorno.



Con independencia del destino de la parcela de la Estación y la ordenación del tráfico futura, en este punto se da una confluencia de calles importantes, en sus funciones y recorridos: Eguiluz, (y su prolongación en calle Poeta Muñoz Rojas) Edison y Mendivil. Ya esta continuación entre Eguiluz y Mendivil determinó la demolición de una crujía del Edificio del antiguo Taller de Locomotoras, para favorecer la visibilidad en el encuentro.

El subsuelo de la calle Mendivil está ocupado por las Líneas 1 y 2 del Metro en su tramo de confluencia hasta la Estación del Guadalmedina, cuya parada próxima, en la estación del Perchel, cuenta con dos bocas, una en la calle Roger de Flor y otra en la propia Explanada de la Estación de ADIF, junto a la fachada principal de esta.

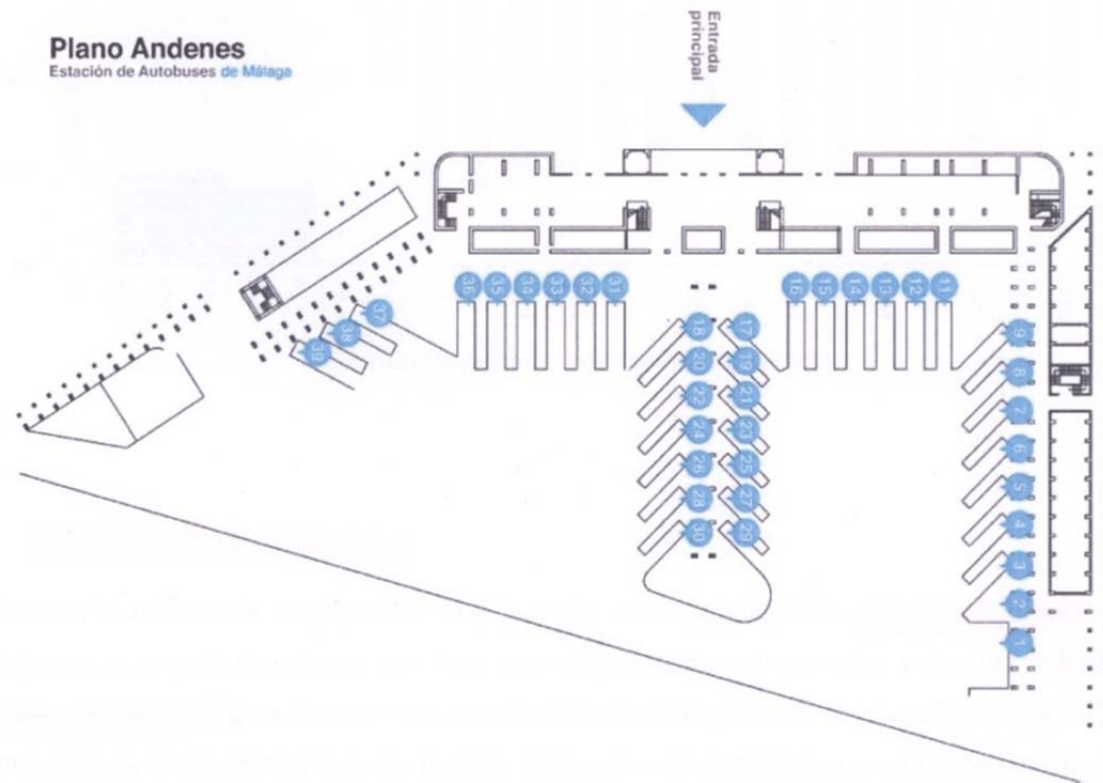


2.- EVALUACIÓN PREVIA DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

El funcionamiento de la Estación es bastante autónomo, en el sentido de que se trata de una especie de isla con una única calle para el acceso y salida de los autobuses, con un alto nivel de utilización, siendo el resto de las calles de carácter secundario con respecto a la función principal; así, la fachada norte está concebida con una cierta retórica para subrayar su condición de acceso principal, tanto por su configuración arquitectónica, como por la existencia de una isleta específica para la maniobra de carga y descarga de los taxis; el tramo de calle Eguiluz se utiliza exclusivamente para los tráficos de salida y la calle Roger de Flor, peatonal, sirve para dinamizar algo la acera frontal y para albergar algunos usos municipales, administrativos y formativos. Recogiendo las intenciones de su autor, el arquitecto José Seguí, en la memoria descriptiva del proyecto, se trata de un edificio “muy urbano” queriendo traducir con ello que su contorno porticado es una transición permeable entre el interior y

el exterior, de forma que, de hecho, el acceso a las dársenas puede producirse por diversos sitios, entre cafeterías, bares y locales comerciales.

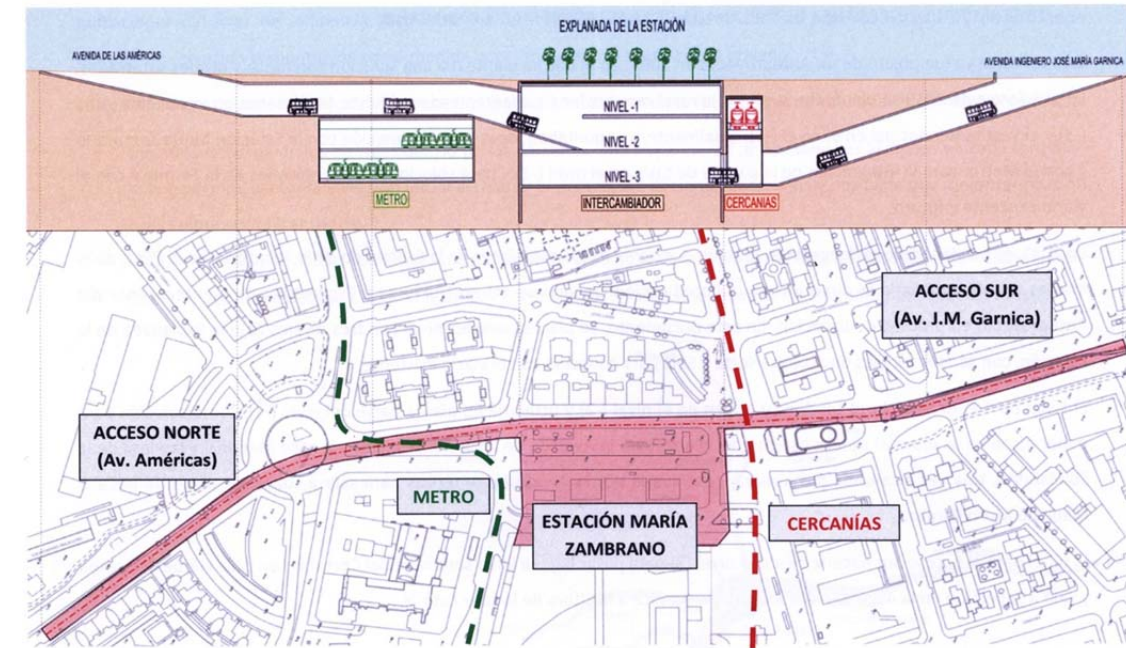
La parcela del Paseo de Los Tilos tiene una superficie de 16.318 m² de los cuales 12.000 m² están ocupados por la Estación de Autobuses y el resto es una isleta exterior situada al norte, junto a la entrada principal, para posibilitar los movimientos de los taxis para la carga y descarga de viajeros. El edificio, como se ha dicho en el apartado anterior, responde en su diseño a la clara intención de “fundirse” en cierto modo con las calles circundantes, de manera que el acceso a las dos dársenas con sus 39 andenes es bastante permeable. Consta de dos plantas y, aparte de los servicios propios de la Estación, alberga también algunos servicios municipales como el Centro Oficial de FP Tecnología y Digitalización, Oficina de Emergencia Social, Jóvenes Creadores y Participación Juvenil.



No creemos en modo alguno que la Estación haya tenido una influencia notoria en la generación de actividades comerciales en el entorno, sencillamente porque este tipo de Estaciones no las genera, más allá de locales de hostelería, bares, cafeterías y restaurantes, todos ellos alojados preferentemente en la calle Mauricio Moro, pero más por la anchura de la calle en sí y el intenso uso residencial de sus edificios que por la atracción de la Estación.



Piñtamiento general y actuaciones



Por último nos interesaría destacar en esta evaluación previa del entorno, dos circunstancias: una, que el emplazamiento de la parcela, acorde con el uso al que está actualmente destinada, la hace muy accesible desde todas las direcciones del espacio urbano circundante, lo que es una enorme ventaja a la hora de plantear usos alternativos, pues todos estarán bien comunicados; y la segunda circunstancia es que algunas de sus calles – como, por ejemplo, el Paseo de los Tilos- unen a la importancia local de su trazado en la configuración del barrio, el hecho de su largo recorrido: hacia el este, y a través de la calle Callejones de El Perchel, continúa hacia el norte por la calle Armengual de La Mota, Jaboneros, Juan de Austria, Avenida Dr. Marañón y Martiricos. Y hacia el oeste, una vez pasada la rotonda del La Cruz de Humilladero el Paseo se convierte en la Avenida Ortega y Gasset, que literalmente conecta a la ciudad con los límites de su término municipal y los sectores industriales, logísticos y tecnológicos del entorno de Campanillas y Andalucía Tech.



ESQUEMA ANÁLISIS ENTORNO INMEDIATO PARCELA DE LOS TILOS.

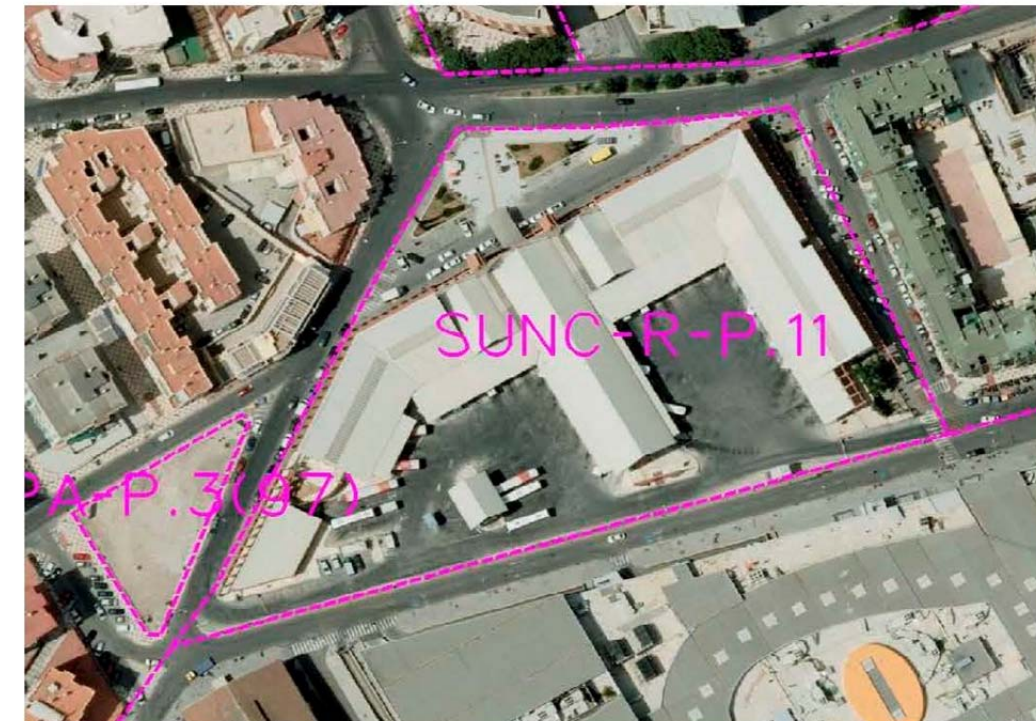
PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

3.- ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS A LA ORDENACIÓN ACTUAL DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

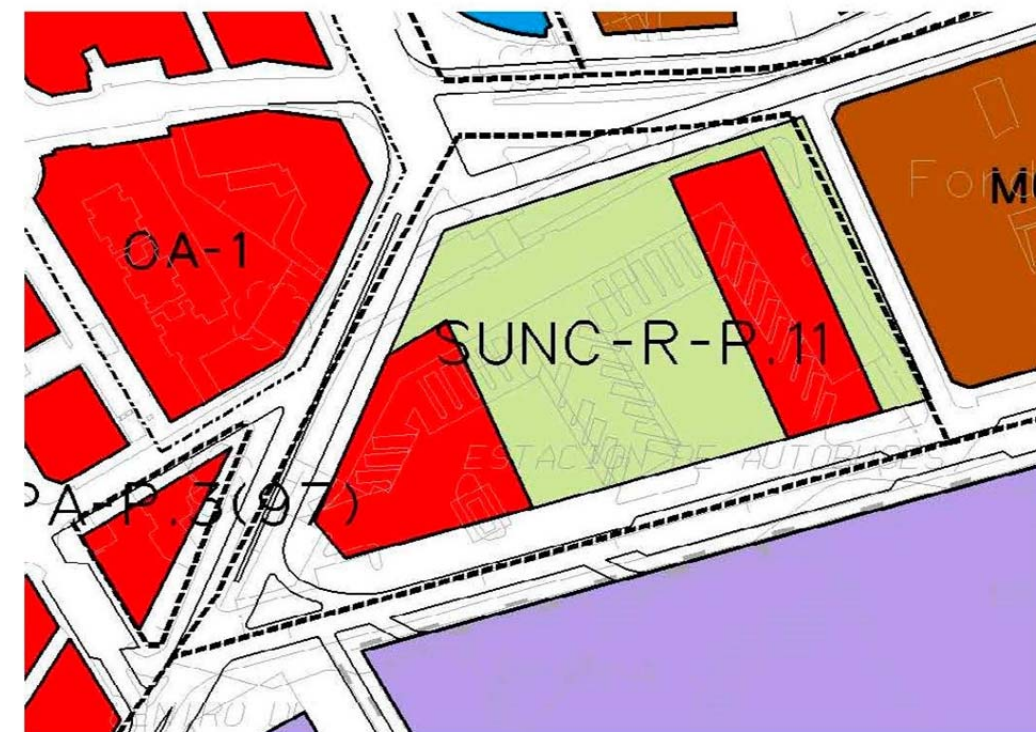
La configuración del edificio, cercado por una galería porticada que sugiere la existencia de toda una posible e intensa actividad exterior, volcada hacia la calle, permitiría completarlo en este sentido, mediante un proyecto "ad hoc", siempre considerando que la Estación se traslada al Intercambiador de la Explanada de la Estación. Abierta, pues, esta posibilidad, la clave de su futuro sigue estando, pues, en el punto de partida de este encargo, es decir, en decidir cual es el USO más adecuado para la parcela en función de todas las circunstancias que en este informe se están analizando. A este respecto podemos considerar los siguientes escenarios:

- a) El contemplado en la ficha reguladora del PGOU correspondiente a la parcela de SUNC-R-P.11 más arriba transcrita. Explotación privada de la parcela con 11.093 m² de techo residencial entre libre y protegido, y 10.120 m² de usos terciarios/empresariales, así como un 33,34% de espacios libres públicos. El aprovechamiento lucrativo de la parcela se destinará para aliviar la carga financiera de la construcción del Intercambiador. (El plano de ordenación adjunto a la ficha es sólo indicativo).
- b) Destinar toda la parcela a Equipamiento Comunitario para suplir eventuales déficits de estos en la zona, o Equipamiento a nivel ciudad dada la excelente posición de la parcela en cuanto a comunicaciones.
- c) Destinar toda la parcela a Zona Libre Pública, dada la carencia de zonas verdes en el entorno, especialmente el barrio de Los Tilos.
- d) Un escenario mixto, de forma que una parte del aprovechamiento lucrativo se destine a la cofinanciación del Intercambiador y el resto se destine al tipo de equipamiento público del que el entorno esté más necesitado.

Identificación y Localización



Ordenación Pormenorizada Indicativa



La argumentación que hemos estado llevando hasta ahora nos conduce a la alternativa d), con algún matiz. La necesidad de construir el Intercambiador es perentoria, y así está recogida en las dos figuras de planeamiento de carácter urbano y metropolitano a nivel ciudad. Por otro lado el Ayuntamiento de Málaga refuerza la importancia de esta potente infraestructura incluyéndola en una lógica urbanística de largo alcance como es el Plan Málaga Litoral, cuya envergadura sólo puede ser abordada mediante el recurso a una financiación mixta público -privada. **Por parte de la Oficina de Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos se nos sugiere que esa contribución podría cifrarse en la explotación de 30.000 m2 lucrativos, que la ficha del PGOU permitiría destinar a usos residenciales y terciarios.**

Desde este documento se desaconseja radicalmente el uso residencial cuando estamos hablando de uno de los barrios y distritos más densos de la ciudad. No son precisamente viviendas lo que en estos lugares faltan. Podría destinarse parcialmente, como hemos insinuado, a un equipamiento público, pero ni la ficha del Plan ni la GMU ha manifestado la intención de ubicar ahí un equipamiento a nivel de barrio o ciudad, ni social, ni educativo, ni sanitario, ni deportivo. **En consecuencia, si hemos de plantear un uso privado, y descartado el residencial, sí resulta ser un lugar idóneo para el uso TERCARIO Y EMPRESARIAL, por su contigüidad a la Estación de la Alta Velocidad (un verdadero “aeropuerto” en el centro de la ciudad), el intercambiador futuro de la Explanada de la Estación, las fáciles conexiones hacia todas las direcciones y, en general, el entorno de la Plaza de la Solidaridad, que de alguna manera ejemplifica el punto hacia donde hoy, en una visión acorde con la realidad de la “mancha” urbana de Málaga, se ha desplazado el nuevo Centro de la Ciudad.**

Y junto a ello, el equipamiento público exigido por el lugar no puede ser otro que un Parque Público, por las razones claramente expuestas al describir la morfología del entorno. Un Parque Público que, por las condiciones que acabamos de explicar, puede ser fácilmente accesible desde la totalidad de los barrios del entorno que realmente lo necesitan. Esto es importante, porque la existencia de una “ parcela verde” sobre el plano de la ciudad no siempre traduce la presencia efectiva de un parque si a veces falta algo tan sutil como son las condiciones de acceso e integración con las zonas edificadas. Es fácil de entender: los cuatros círculos del cuádruple trébol del Puente de Las Américas destacan en el plano por su superficie como si fuera un parque amplio, lo que no es en absoluto, pues su configuración como algo toralmente subsidiario de la infraestructura viaria no permite ni utilizarlo ni “sentirlo” como tal. En menor medida pero por la misma razón, no alcanzan “de facto” la condición de

Parque Urbano los Jardines de La Aurora, y ello a pesar de que albergan unos espléndidos “ficus nítida” que dan cuenta de lo que debió ser la fábrica textil, (“La Aurora”), luego destilería y finalmente el actual Centro Comercial Larios, que ha “centralizado” todo este enorme espacio tangente a la Avenida de las Américas como un segundo “polo” definitorio la verdadera centralidad de la Málaga moderna, que en cierto modo aún seguía constreñida “anímicamente” a la calle Larios y la Plaza de La Marina.



4.- PROPUESTA DE DESARROLLO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

El contenido del epígrafe anterior nos sirve de justificación para la solución propuesta que a continuación se define. Con base en lo argumentado se desarrolla la alternativa d) que incluye:

- Un edificio destinado a un uso dominante terciario/empresarial, correspondiente al uso genérico PRODUCTIVO 5, y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 6.3.1. de las Normas urbanísticas del vigente PGOU.
- Un Parque Público de acuerdo con lo regulado en los Artículos 6.6.3. "Parques Urbanos y Jardines" y 6.6.4 "Ordenación de los espacios libres y jardines" de las Normas Urbanísticas del vigente PGOU.

4.1.- Descripción del edificio.

El edificio, de planta longitudinal, está ceñido a la alineación de la calle Mendivil, correspondiente a la parcela residencial que completa la manzana al otro lado de la calle peatonal Roger de Flor.

Los parámetros básicos del edificio se expresan en el siguiente cuadro:

PARAMETROS URBANÍSTICOS DE LA PROPUESTA EN LA PARCELA DE LOS TILOS	
AREA DE REPARTO	AR.UE.SUNC-R-P.11
USO	SERVICIOS TERCIARIOS / EMPRESARIALES
SUPERFICIE (m2s)	16.318,00
IN. EDIFICABILIDAD (m2t/m2s)	1,84
OCUPACION DE LA EDIFICACIÓN	25%
OCUPACIÓN DE LAS ZONAS VERDES	75%
ALTURA MAXIMA NºPLANTAS	PB + 6 + ATICOS
SUP. CONSTRUIDA TOTAL (m2)	30.000,00

PARAMETROS URBANÍSTICOS DE LA PROPUESTA DE EDIFICACION EN LA APRCELA LOS TILOS	
SUPERFICIE DE PARCELA (m2s)	16.318,00
USO	SERVICIOS TERCIARIOS / EMPRESARIALES
ALTURA MAXIMA	PB + 6 + ATICOS
SUPERFICIE CONSTRUIDA SOBRE RASANTE (m2)	30.000,00
SUPERFICIE CONSTRUIDA BAJO RASANTE (m2)	16.164,00
ALTURA MAXIMA	PB + 6 + ATICOS
OCUPACION	4.041,00 m2 (25%)
SUPERFICIE ZONAS VERDES (m2)	12.277,00 m2 (75%)
Nº PLAZAS APARCAMIENTO	577

Además de los parámetros consignados en el cuadro anterior, que se considerarán **vinculantes**, el edificio responderá a las siguientes características:

- Se desarrollará sobre la huella consignada en la Ficha Reguladora, en paralelo con la calle Mendivil, alineada con ésta y con un fondo máximo edificado, -excluido los vuelos- de 25 m.
- La ocupación máxima del edificio, excluidos los vuelos, será del 25% de la parcela, esto es, 4.040 m2.
- Con independencia de lo anterior, las ordenanzas por las que se regirá la construcción del edificio serán las correspondientes a la OA-2 del PGOU vigente.

Se considerará con carácter orientativo, no vinculante, las siguientes prescripciones:

- Se procurará que en la configuración arquitectónica del edificio se establezcan huecos u otros elementos que minimicen el efecto barrera, estableciendo correspondencias físicas o visuales entre el Parque Público y la calle Mendivil.
- La configuración arquitectónica del edificio procurará la dinamización urbana de la calle Mendivil, dejando abierta la posibilidad de que el edificio pueda establecer algunas conexiones futuras con la Estación de ADIF.
- Dada la longitud de la huella edificada se contemplará la posibilidad de que el edificio se fraccione en dos o más volúmenes, cada uno de ellos con su propio núcleo de comunicaciones, para una explotación versátil, individual o conjunta, terciario y/o comercial, dentro de la compatibilidad de usos contemplada en las ordenanzas del uso PRODUCTIVO 5.
- Los aparcamientos preceptivos por aplicación de la ordenanza deberán situarse preferentemente en plantas de sótano bajo el edificio, con objeto de que el Parque Público quede libre para la plantación de árboles de alto porte.

4.2.- Descripción del Parque.

- El Parque Público está situado en la parte Norte de la parcela, delimitado por las calles Eguiluz, Mauricio Moro y Roger de Flor, ocupando el 75% de su superficie, esto es, 12.277 m2.

- El diseño del Parque responderá a lo prescrito en los Artículos 6.6.3 y 6.6.4 de las Ordenanzas del PGOU, respondiendo, además a los requisitos del presente encargo, esto es, que su diseño opere como un foco de regeneración urbana del entorno.
- Con este objeto, el Parque establecerá internamente conexiones peatonales con el viario circundante para su completa integración con los barrios del entorno, diferenciando lo que son zonas de paso con zonas de estancia, de paseo y de juegos, etc.

4.3.- Evaluación de Costes y Repercusión del Valor sobre el Suelo.

El sector SUNC-R-P-11 "Estación de Autobuses" prevé los siguientes usos y edificabilidades:

USOS	EDIFICABILIDAD m2t
Residencial Libre	7.765,38
Residencial Protegido	3.328,02
Servicios Terciarios/Empresariales	10.120,00
TOTAL	21.213,40

- COSTES DE CONSTRUCCIÓN.

USOS	m2	€/m2	VALOR €
Servicios Terciarios/Empresariales	30.000	1.400	42.000.000
Aparcamientos	16.164	525	8.486.100
Urbanización	12.277	170	2.087.090
TOTAL			52.573.190

- REPERCUSIÓN DEL VALOR SOBRE EL SUELO.

A) COSTE: 52.573.190 €

B) SUPERFICIE DE SUELO: 16.318 m2

$$\text{REPERCUSIÓN: } \frac{A}{B} = 3.221,80 \text{ €/m}^2$$

5.- IDENTIFICACIÓN DE OTRAS ZONAS DE OPORTUNIDAD DE REGENERACIÓN URBANA DENTRO DEL ÁREA DE ACTUACIÓN MARCADA: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

5.1.- Consideraciones previas.

En el preámbulo de este trabajo, concretamente en el apartado 00 sobre la morfología de la zona de influencia, expresábamos de una manera justificada el diagnóstico sobre la situación urbanística del barrio más directamente ligado a la intervención, esto es, el del Paseo de Los Tilos vertebrado por la calle La Unión, entre la Cruz de Humilladero y la actual Estación de Autobuses. No repetiremos lo allí expresado pero a los efectos de nuestro trabajo podemos llegar a unas conclusiones sintéticas que, en sí mismas, encierran todo un programa de política urbanística sobre la zona que puede ser perfectamente extensible a todos los barrios de la Málaga anterior al PGOU/83.

Creemos, asimismo, que estas conclusiones encierran una visión holística que traduce y hace descender a medidas concretas los preceptos del marco “**New European Bauhaus**” en la medida en que las soluciones propuestas son **enriquecedoras, sostenibles e inclusivas**. Como sucede con todas este tipo de directrices, se hace necesario transformar la retórica en política.

A nuestro juicio, aquí la Política se ha de manifestar en una doble faceta:

- A) La presente actuación debe procurar a la zona de **amplios espacios libres con dimensiones asimilables a Parques**, y en proximidad con la aglomeración residencial, de manera que puedan ser físicamente utilizados como tales. Ya hemos dicho que generaciones de malagueños han perfilado y moldeado su condición ciudadana sin saber lo que es un Parque público... para el esparcimiento, el deporte, actividades al aire libre, la lectura,... y el disfrute de un concepto que la UE introduce en el concepto de New Bauhaus como es el de introducir la Belleza como un componente de las actuaciones, al mismo nivel que el funcional.
- B) Como este objetivo no siempre es posible (y una enorme superficie de Málaga tiene el mismo problema que el ámbito de este estudio), ya hemos dicho que ha sido LA CALLE lo que ha sustituido al Parque. Para muchos malagueños el Parque es la calle. Podríamos hablar casi de una “cultura” de la calle, proyectando en ella muchos de los anhelos o de las frustraciones que supone esta reducción conceptual. Ciertamente la calle está presente como elemento definitorio y protagonista;

sobre ella la administración ha cumplido con una responsabilidad elemental como es el de urbanizarla y dotarla de ciertos equipamientos, como los parques infantiles y algunos de mayores. No debe extrañar esto cuando gran parte de esas calles, a principios de los años 80 del pasado siglo, eran espacios terrizos sin encintados de aceras y algunas calzadas sin asfaltar, tal y como ha quedado expuesto en el preámbulo de este documento sobre la morfología de la zona.

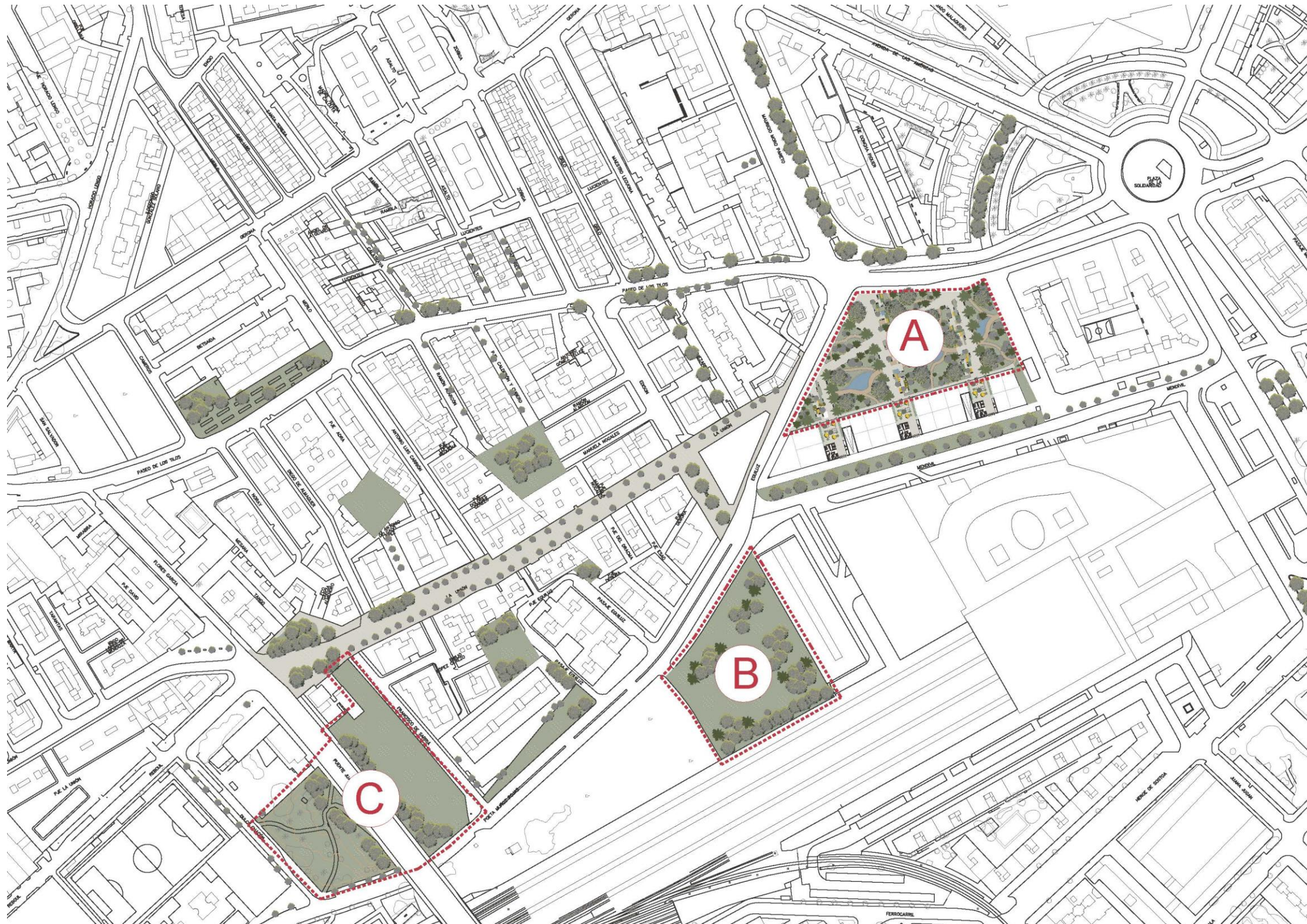


CALLE MERLO 1980 Y ACTUALIDAD



AVDA. DE LAS AMERICAS 1980 Y ACTUALIDAD

5.2.- Dotación de Parques Urbanos.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

A.- PARQUE PROPUESTO EN LA ACTUAL PARCELA DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES.



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

B.- PARCELA CALIFICADA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO POR EL PLAN ESPECIAL RENFE.

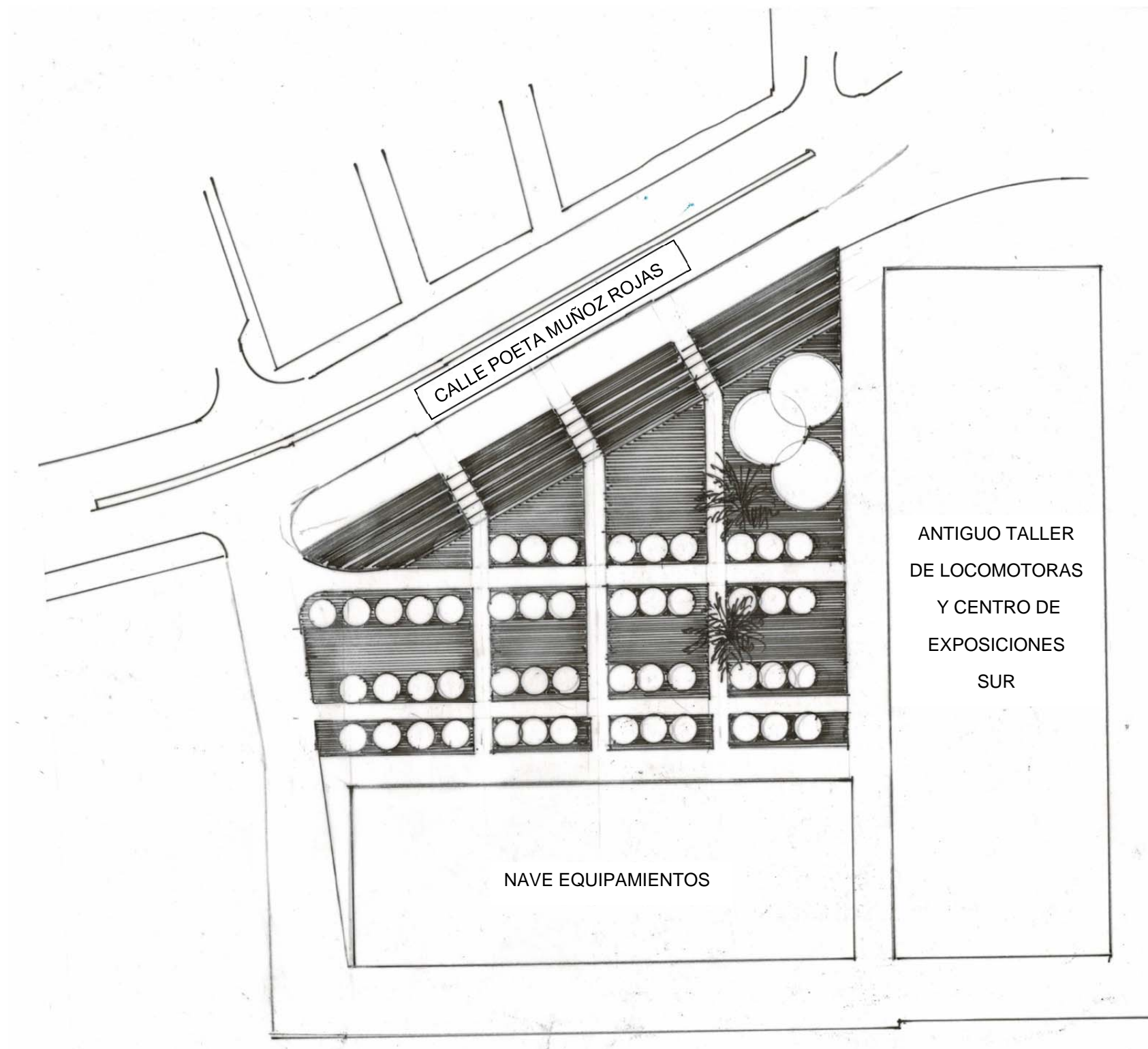
ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



PLANTA PROPUESTA DE ACTUACIÓN EN PARCELA CALIFICADA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO POR EL PLAN ESPECIAL RENFE.

C. ESPACIOS VERDES EN EL ARRANQUE DEL PUENTE JUAN PABLO II.

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



De acuerdo con las consideraciones del apartado anterior, en el área objeto de estudio es posible habilitar las siguientes parcelas para **Parques Públicos**, teniendo en cuenta que podremos considerar éstos cuando en su superficie pueda inscribirse al menos un círculo de 30 metros de diámetro:

- a) El Parque de la Estación de Autobuses, descrito en el apartado 3.2 anterior, con una superficie de 12.277 m².
- b) Parcela calificada de Equipamiento Comunitario por el Plan Especial de RENFE con 7.792 m² de superficie, contigua al Edificio Protegido destinado a equipamiento que en su día albergó el antiguo Taller de Locomotoras y posteriormente el Centro de Exposiciones Sur. Esta parcela se encuentra deprimida con respecto a su calle de acceso, Poeta José Antonio Muñoz Rojas, lo que abre diversas posibilidades de utilización del bajo rasante de esta calle. Actualmente tiene una nave de una planta para ensayo de la banda municipal y está ocupada por aparcamientos sin regulación alguna. La calificación de Equipamiento es compatible con la de zona verde y aquí este uso, como repetidamente venimos diciendo, **es preferente con respecto a otros de equipamientos construidos que, en todo caso, podrían ser ubicados en el antiguo Taller de Locomotoras.** (De este edificio se demolió una de sus crujías para hacer más fluido el tráfico entre la calle Eguluz y Mendivil).



La actual nave destinada a servicios recreativos y equipamiento municipal (sede de la banda municipal), puede desplazarse hacia el Sur, próxima a las vallas del ferrocarril, con un espacio de servidumbre intermedio, para así seguir manteniendo los usos actuales, al tiempo de liberar la mayor superficie de suelo para el Parque Público.

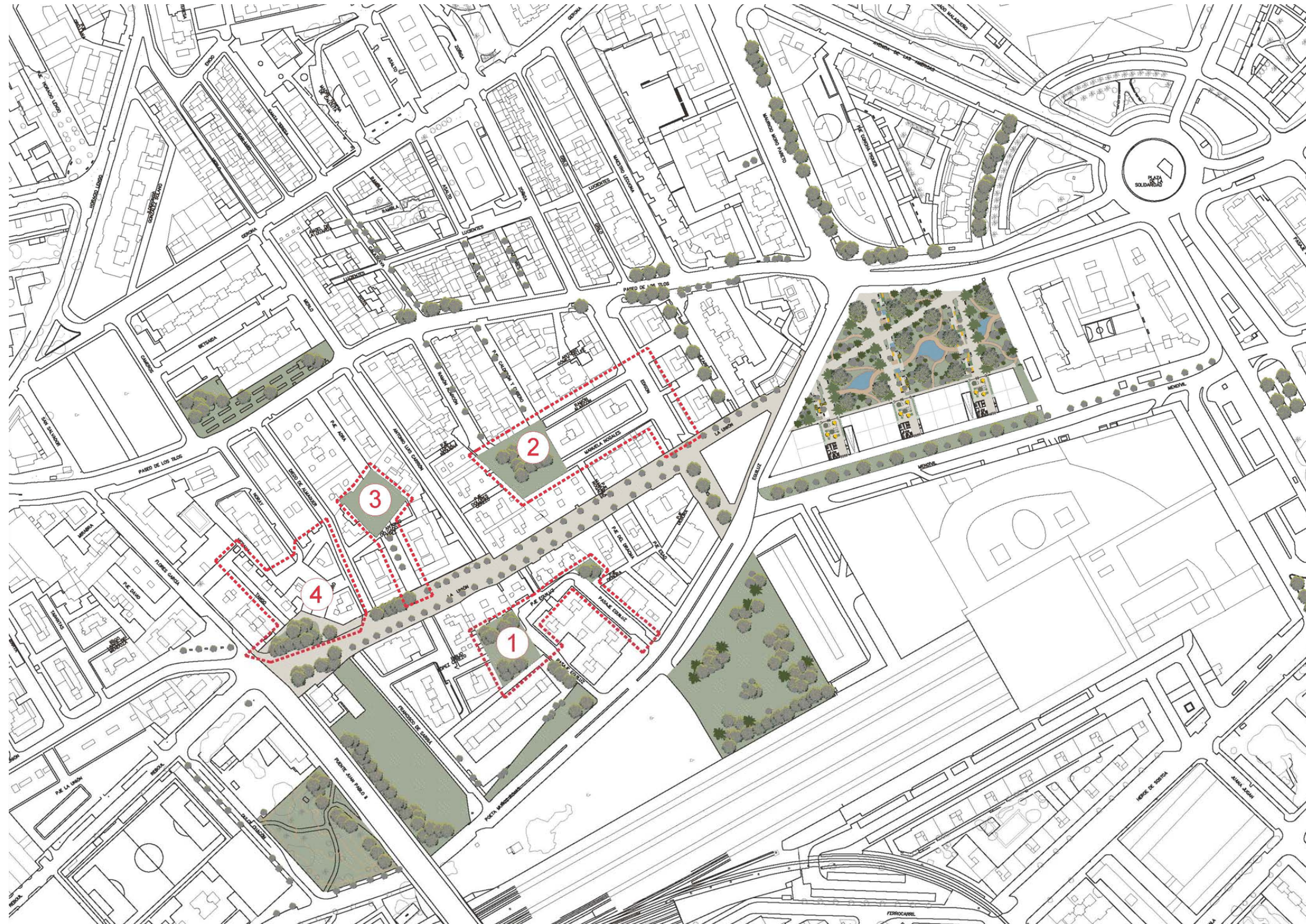
Teniendo en cuenta que la parada está deprimida con respecto a la cota de la calle Poeta José Antonio Muñoz Rojas, el Parque dispondrá de una zona plana y otra ataluzada desde dicha calle, con un efecto similar a la muy satisfactoria solución de la Biblioteca Pública Manuel Altolaguirre en la calle Lucientes, en la que la nave de equipamientos, con una gran cristalera orientada al Norte, disfruta de unas vistas frontales sobre el verde del parque, con un primer plano ajardinado y un “telón de fondo” igualmente ajardinado pero en talud.

La superficie aproximada del Parque es de 3.400 m2.



c) El arranque del Puente Juan Pablo II, de tres vanos, y hasta que el tablero alcanza el gálibo suficiente para el paso de la calle Poeta Muñoz Rojas y las vías de los trenes, se ha tratado de una manera ataluzada con sendas zonas verdes a ambos lados, compartiendo espacio con un Asociación de Pensionistas y el Centro de Salud Cruz de Humilladero. Estas zonas verdes son más bien de carácter “decorativo-ambiental” con muy escasa utilización (como, en realidad, todo el puente), debido precisamente a su pendiente. Desde aquí se propone reestudiar el ataluzamiento de forma que, estabilizada la pendiente mediante su talud natural, se pueden disponer de una amplia **franja plana** adyacente a la calle Francisco de Sarria y frontera a los edificios alineados con la misma, lo que nos permite suponer una utilización más intensa de esa zona. Su superficie es de 11.500 m2 (contabilizados los espacios verdes a ambos lados del puente).

5.3 Recualificación de las calles, plazas e itinerarios.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

Responde este concepto a una idea simple pero innovadora, derivada de las consideraciones que hemos hecho sobre el vínculo entre el vecindario y la calle, y en la forma en que interactúan las personas y el medio. Resulta altanero, arrogante, falaz o, simplemente, equivocado, pensar que la arquitectura y el urbanismo, por sí solos, pueden solucionar problemas sociales cuyo origen estructural no está en la cualificación del entorno, aunque éste sí puede ser su consecuencia. Conviene clarificar las relaciones y compromisos de la administración en la conformación del espacio urbano. A priori podemos asegurar que una diferencia de rentas entre distintos vecindarios puede determinar la calidad del lugar, evidentemente. Y si un determinado barrio puede resultar inestético para quien no es vecino de él, sin embargo para los que sí lo son ese es su marco vital de referencia generando, como decimos, un vínculo afectivo. Luego, si ya de entrada contamos con esta circunstancia, entendemos que el papel del urbanista y de la administración es, mediante un proceso participativo y una atención pública alejada de lo funcional o rutinario, verter una mirada estética y no sólo asistencial, que “personalice” el barrio incrementando el orgullo de pertenencia al mismo, por el solo hecho de su singularidad. La singularidad y la belleza son factores de centralización y excelencia urbana; la fealdad o lo simplemente rutinario son, por el contrario, indicadores de periferia y marginalidad.

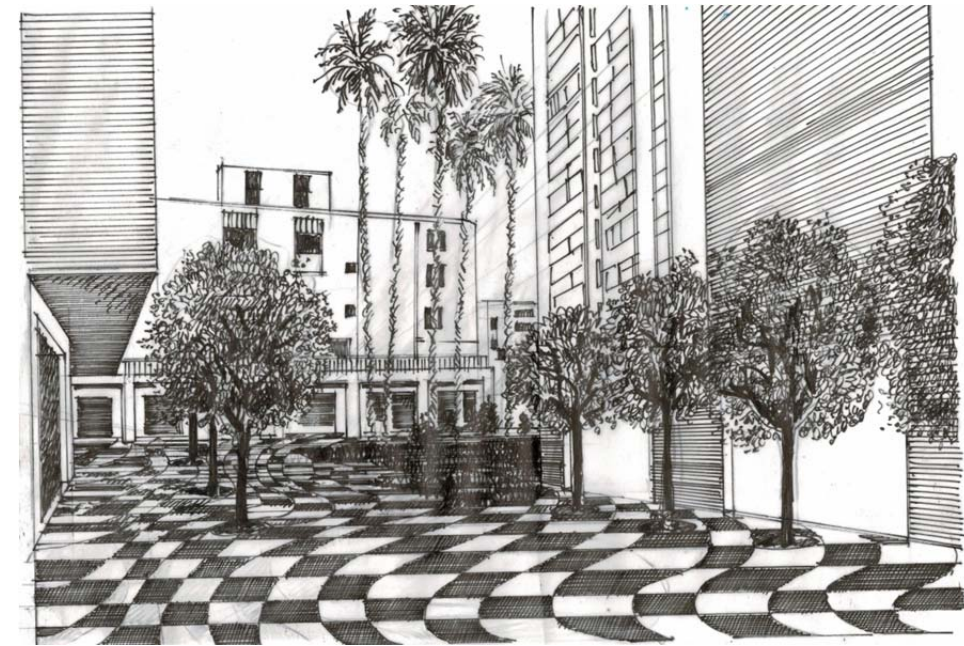
En consecuencia:

Se ha recorrido exhaustivamente las calles y los rincones del barrio de Los Tilos, entre el Paseo y la calle Eguiluz/Poeta Muñoz Rojas desde la fenomenología implícita en el método observador de Kevin Lynch, por el que se alcanza a ver los valores ocultos que los barrios encierran escondidos tras lo evidente. No es fácil ponerse en la piel del vecino para descubrir esos valores, aunque en otros casos es precisamente el distanciamiento del foráneo lo que lo facilita.

Se han detectado en los recorridos- en principio aleatorios y llevados por las sensaciones que la escena urbana va deparando- algunas piezas del espacio público, como recovecos, ensanches de la acera, aberturas entre la edificación, etc cuyas dimensiones no permiten considerarlas Parques pero sí pequeñas plazas urbanas como “nodos” que jalonan unos paseos cuyo tratamiento es una permanente fuente emisora de excelencia. Esta forma de proceder, sencilla, barata en ejecución, participativa...confía gran parte de su efecto en la “continuación” que de la acción pública realiza el propio vecindario: implantación de negocios, terrazas, bares, organización vecinal para el cuidado y ornato, generación de eventos, equipamientos privados, estímulo al ornato y mantenimiento de las viviendas y, en definitiva y si se puede decir así, se trata de dar los primeros pasos hacia lo que con el tiempo habrá de ser una “una nueva tradición” para esos lugares.¹ Estos lugares, sin ánimo de exhaustividad, son:

5.3.1.- Pasaje Eguiluz y su paralelo Pasaje Dracma desde su confluencia con la calle Poeta Muñoz Rojas hasta el pasaje Débora – todo ellos peatonales- hasta un recodo presidido por cuatro palmeras de elevado porte; siguiendo por el mismo pasaje hacia el oeste la edificación se abre en forma de pequeña plaza delimitada al sur por un talud vegetal hoy abandonado.





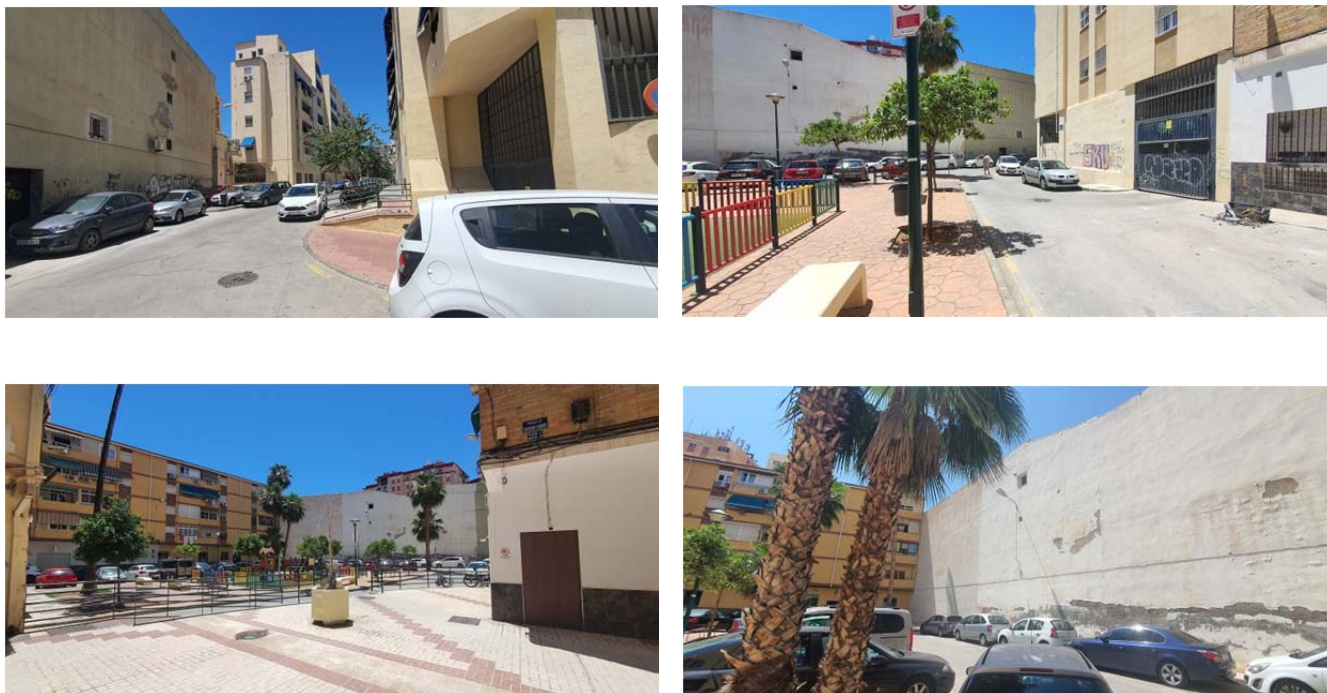
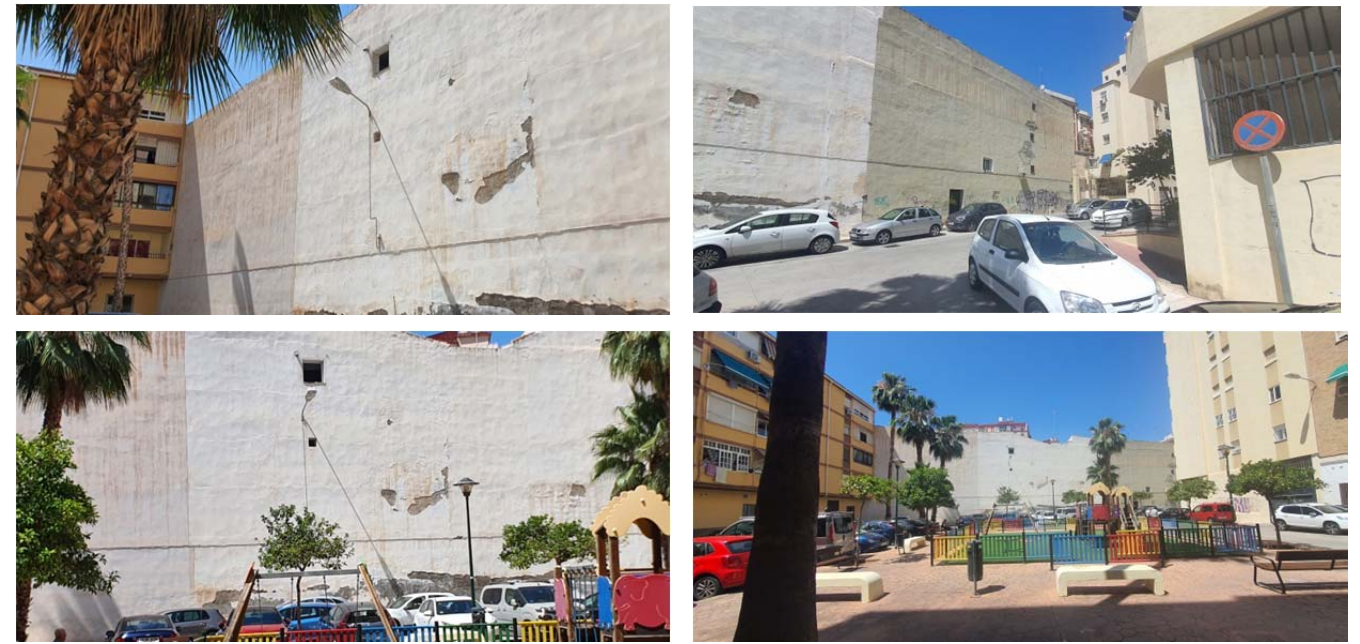
ESTADO ACTUAL

PROPUESTA DE ACTUACIÓN

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

5.3.2.- Desde la calle Edison- corta, pero ancha arteria que une las tres calles principales desde las proximidades de la Estación de Autobuses- parten dos calles perpendiculares, Ramón Alarcón y Manuela Nogales que conducen hasta un ensanche del viario en forma de plaza, evidentemente no diseñada como tal a priori, como lo demuestra el hecho de estar delimitada al oeste por una enorme medianería de traza diagonal. La plaza está ocupada por la misma instalación de juegos infantiles que podemos ver en todos los barrios de Málaga. Existe una servidumbre de acceso al garage subterráneo de uno de los bloques que delimitan esos espacio. El cierre de la medianería aporta una sensación desasosegante que apenas está compensada por la zona infantil. Se propone, en consecuencia, consolidar dignamente el carácter de esta plaza, con plantación de arbolado y un tratamiento de la medianería mediante un mural, cuyas grandes dimensiones tendrán a buen seguro una enorme repercusión en el barrio y, concretamente, en la manzana conformada por las calles Edison, Paseo de los Tilos, La Unión y Antonio Luis Carrión.

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

5.3.3.- En el corazón de la manzana delimitada por Paseo de los Tilos, Antonio Luis Carrión, La Unión y Diego de Almaguer, y en una posición esviada con respecto a las trazas de la manzana (una incidencia diagonal sin duda procedente de las estructura catastral primitiva) existe una especie de patio interior cuadrado no accesible por ninguno de los dos pasajes peatonales que lo haría visitable si no existieran unas tapias que lo impiden, el pasaje Adra, desde el Paseo de los Tilos, y el pasaje Juan Antonio Delgado López. Ese extraño patio tiene unas dimensiones de 30 x 30 metros y su incorporación al espacio público como una plaza recoleta habría de tener una incidencia positiva en la mejora de esta manzana.



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

5.3.4.- Las tendencias instintivas de apropiación del espacio público por el vecindario no siempre están refrendados por la lógica urbanística a primera vista. Es así cómo un simple ensanchamiento del viario, la confluencia de dos o tres calles significativas o, a veces, la simple existencia de un gran árbol de sombra sobre un acera amplia, o un bar en una posición esquinada (siempre en estas estructuras las esquinas suelen ser sedimento de actividades, referencias e identidades) determinan un “momento” de centralidad en un barrio. Tal es el caso de la amplia acera en la esquina en la que confluyen la calle La Unión y el arranque del puente Juan Pablo II. Se crea aquí un cierto desorden geométrico entre esa acera, a la sombra de un gran árbol, con un confuso- pero espacialmente rico- entramado de calles peatonales: Francisco García Almendro, Mesana y Noray... y todas ellas desembocando en esa acera referida, punto de confluencia de perspectivas urbanas interesantes, como la del mencionado puente, su continuación rectilínea hacia el Paseo de los Tilos, calle Flores García, calle La Unión, su prolongación hacia el Oeste y la calle Reboul. Esta esquina, en la que como suele suceder, hay un bar, es percibida como centro de barrio y, al mismo tiempo, bisagra hacia otras zonas en las que la ciudad cambia, como es el entorno de la glorieta de la Cruz de Humilladero y las proximidades de la avenida Juan XXIII, con algunas zonas en proceso de transformación con edificios de elevada altura y las barriadas de la carretera de Cádiz.

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



5.3.5.- Una zona especialmente expuesta, por ser el límite sur del barrio de La Unión, con amplios ángulo de visión desde las parcelas de enfrente, es el primer tramo de la calle poeta Muñoz Rojas. Es decir, se trata de un tramo, (“un momento” urbano) que, por su posición, “transmite” lo que tiene detrás con una imagen poderosa, en este caso negativa: una sucesión de edificios de desproporcionada altura, unas plantas bajas degradadas o cerradas, y unas viviendas proyectadas con la abusiva planta de “bloque en HACHE”, materiales baratos....en definitiva, un típico producto de la explosión inmobiliaria de los 70 del pasado siglo.

El trozo de la calle poeta Muñoz Rojas al que hace frente es de una generosa anchura tanto en calzada como en aceras- pues por el subsuelo discurre el cajón del metro en el tramo en el que confluyen las líneas 1 y 2. Este tramo da servicio al Equipamiento Público previsto por el PGOU y procedente de del Plan Especial de RENFE, así como a una promoción de viviendas contigua (entre la calle y las vías del tren). No disponemos de planos precisos del cajón subterráneo pero, en todo caso, y aún cuando hubiera de retranquearse, este tramo podría inducir una transformación profunda de este sector con una alineación arbórea de hoja perenne y elevado porte a la manera como en la ciudad se han tratado el Paseo de Reding, La avenida ingeniero de La Torre Acosta, el Boulevard Tomás Echevarría y otros lugares de nueva creación en desarrollo del PGOU. Además de la dignificación paisajística del lugar, una agradable utilización de las hoy anchas aceras, este tratamiento a buen seguro induciría la transformación y regeneración de los locales comerciales de los bloques referidos, hoy con la alineación adelantada con respecto a los edificios, y algunos de ellos cerrados por no existir ningún aliciente comercial.

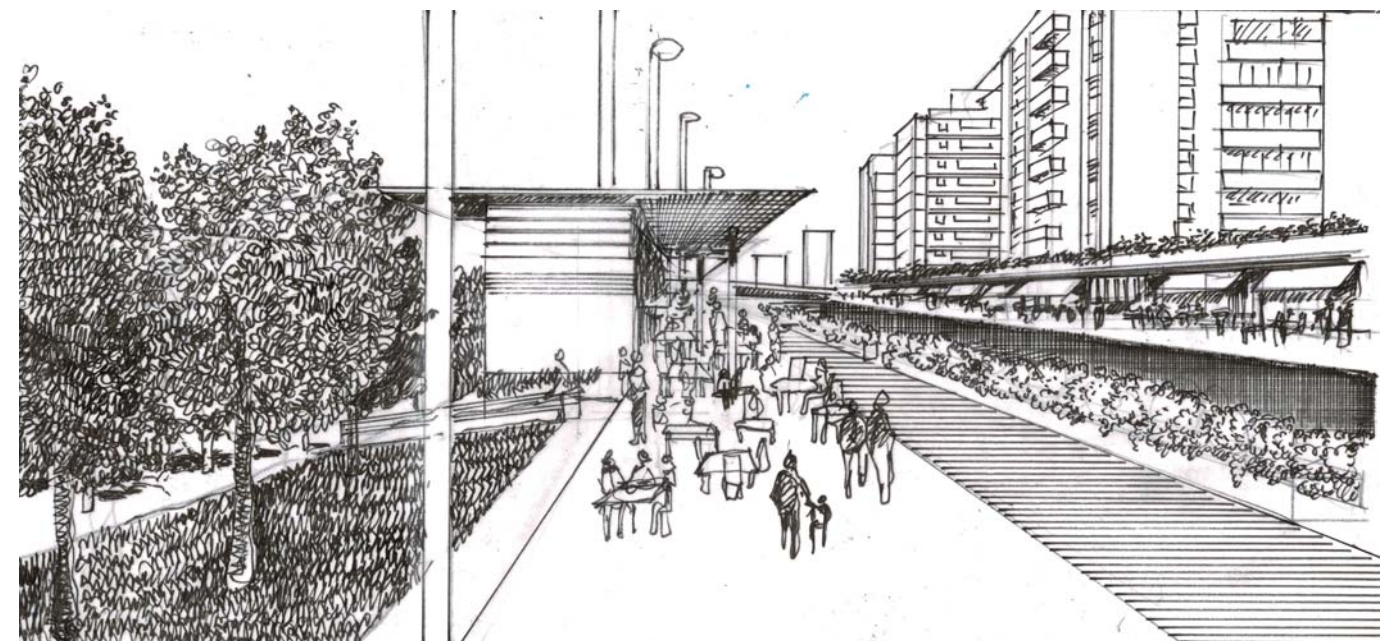
Con orientación sur, fachada al parque previsto enfrente y a las nuevas promociones de vivienda- sin duda de mejor calidad- hoy en ejecución a lo largo de esta calle hasta el puente Juan Pablo II, no es aventurado pensar en que ese tramo podrá experimentar una regeneración comercial con gran capacidad de centralización y referencia en la zona que más necesita de estos factores.



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



5.4.- Propuesta de peatonalización de la calle La Unión.

El área objeto de estudio está conformada por tres calles de largo recorrido en las que no es difícil rastrear el origen agrícola de ellas y su extensa prolongación en el territorio. No obstante, cumpliendo una función similar, las tres calles no tienen la misma jerarquía.

El Paseo de los Tilos es una calle de dos carriles en sentido oeste a partir de su confluencia con la calle Mauricio Moro; desde ésta y hasta la Plaza de la Solidaridad la calle dispone de dos carriles por sentido. Este calle, una de las más largas de Málaga, se extiende hacia al Oeste, bifurcándose en el Camino de san Rafael y en la Avenida de Ortega y Gasset a partir de la Glorieta de la Cruz de Humilladero; y hacia el este la calle se prolonga en la calle Callejones del Perchel para continuar hacia el norte por Armengual de la Mota, tras la rotonda de Manuel Alcántara, en la Avenida de Andalucía.

La calle Eguluz se prolonga en la calle Poeta Muñoz Rojas hacia el Oeste adquiriendo una gran importancia funcional a partir de la ejecución del Plan Especial de RENFE. La calle es ancha, y bajo su calzada discurren las líneas 1 y 2 del Metro, lo que reduce las posibilidades de arbolar intensamente esta calle a la que dan fachada las manzanas de la calle La Unión. Actualmente dispone de dos calzadas y cuatro carriles de doble dirección que se reducen a una a partir del Puente Juan Pablo II, bajo el cual discurre, prolongándose en la calle Agustín Martín Carrión, y su bifurcación en calle Reboul, dando servicio a los importantes equipamientos de carácter educativo surgidos en su mayor parte de la ejecución del Plan Especial de RENFE. (CEIP Hans Christian Andersen, Parque Infantil Agustín Martín Carrión, IES Ibn Gabirol y el IES Romero Esteo). Esta calle conecta a nivel con la Avenida Juan XIII (Ronda intermedia)

Cualquiera de estas dos calles son aptas para recorridos de autobuses urbanos, pero es la intermedia- la calle La Unión- la que aloja cuatro líneas de la EMT, a saber, la 4, 19, 20 y la N3 con dirección única hacia el Este. Esta calle es de una intensa actividad comercial, ajustada al perfil socioeconómico del barrio. Su sección es asimétrica, con dos calzadas rodadas de 6 metros, una acera sur de 4 metros y una estrecha acera norte de 1,20 metros, lo que hace un total 11,20 metros. Esta sección se hace más generosa a partir del Puente de Juan Pablo II. De vez en cuando la alineación experimenta un retranqueo que es utilizado enseguida para plantar una alineación de árboles que, aunque débil, mejora ostensiblemente la calidad ambiental del tramo.

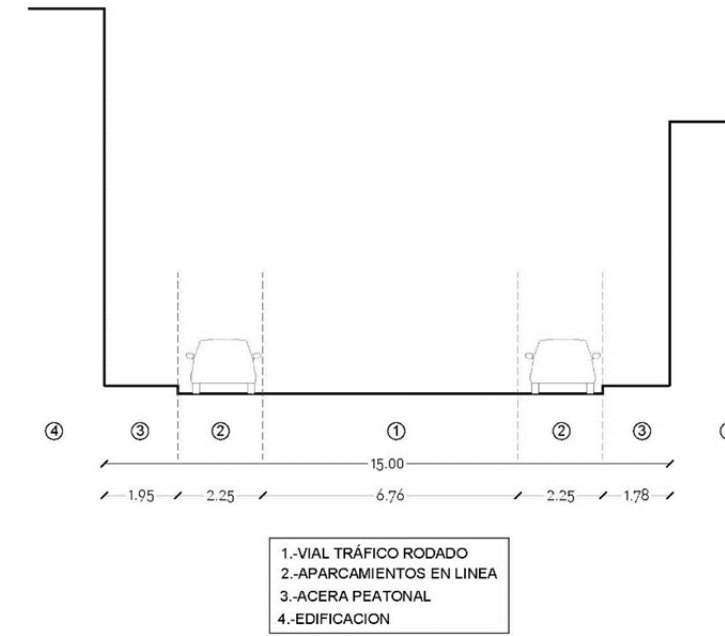
Esta es la razón por la que enunciamos aquí la posibilidad de peatonalizar esta calle vertebral como una instancia regeneradora del espacio público mediante aceras más anchas que permitieran el arbolado y la mejora e incremento de la implantación comercial. No afirmamos rotundamente la seguridad de la mejora en una relación causa-efecto pues, si bien las peatonalizaciones que se han llevado a cabo en el centro de Málaga han sido un éxito urbano y comercial, no nos atrevemos a afirmar categóricamente que ello no se haya debido a una interacción con la función turística. Esa es la razón por la que esta medida ha de ser contrastada con la opinión del vecindario antes de hacer una prognosis del resultado. Dejamos aquí apuntada la idea. Si se amplían las aceras, especialmente la norte, se realiza una plantación arbórea, y se deja un carril rodado provisional de abastecimiento y seguridad no es descabellado pensar el estímulo de estas medidas sobre la actividad comercial. (Puede constatarse cómo tanto en esta calle como en el Paseo de los Tilos, un simple ensanchamiento de las aceras es ocupado por bares, terrazas, árboles y jardineras creando un clima acogedor que puede hacerse extensivo a toda la calle. Por otra parte, la consolidación social del vecindario es lo suficientemente profunda como para que este tipo actuaciones- que en el centro de Málaga han podido dar lugar a efectos nocivos de “gentrificación”- aquí, por el contrario, sólo se traduzcan en una mejor explotación comercial de unos locales estrechamente vinculados a la población del barrio, sin efectos económicos y sociales nocivos. No es ociosa esta advertencia cuando la invasión de apartamentos turísticos ya han desbordado los límites de la centralidad histórica con la amenaza de extenderse por los dominios vecinales.

La peatonalización de la calle la Unión habría de suponer el traslado del tráfico rodado y, en especial, las líneas de transporte colectivo, hacia las dos calles extremas, el Paseo de los Tilos y la calle Poeta Muñoz Rojas, ambas con largos trazados que permiten insertar las paradas del barrio en una movilidad de largo alcance, desde los confines de la Avenida de Ortega y Gasset, hasta el centro y el Parque de Málaga.

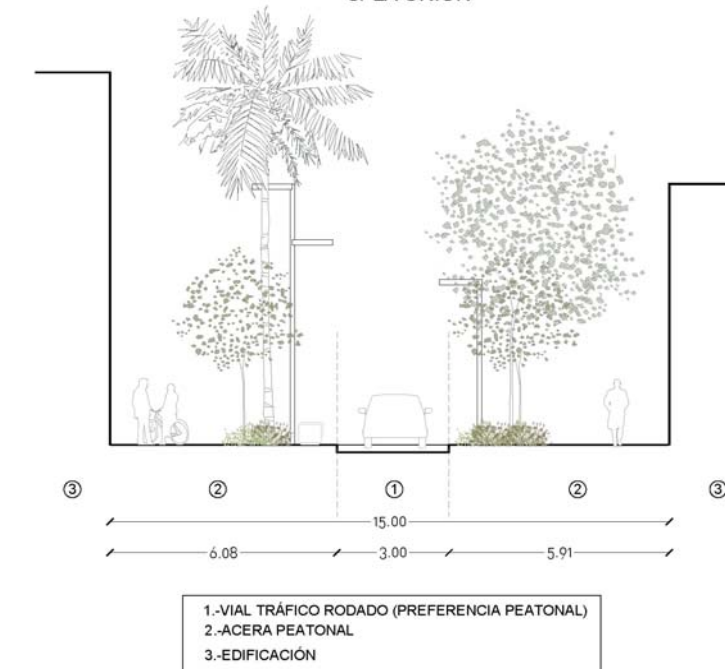


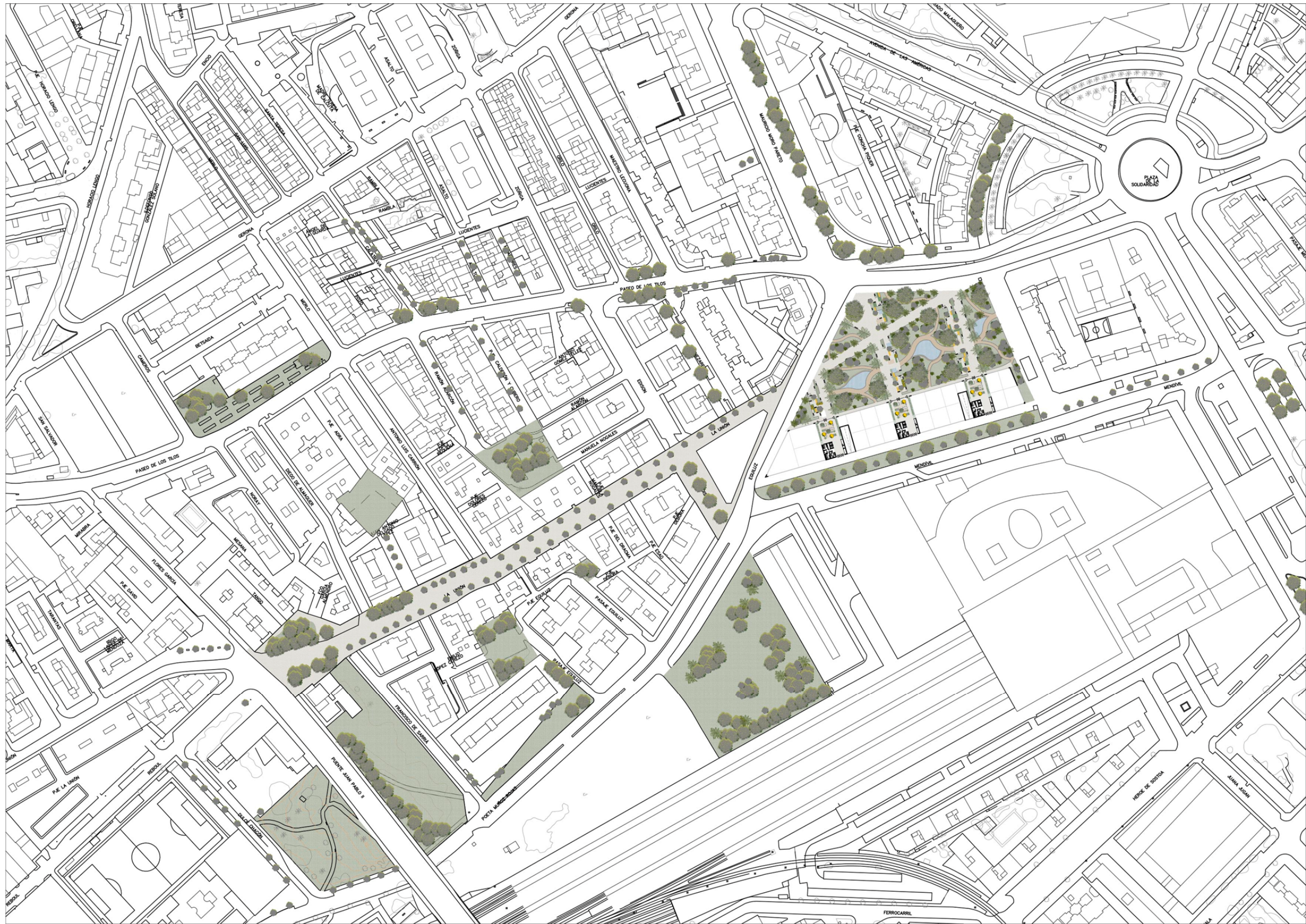


SECCION TIPO ESTADO ACTUAL
C/ LA UNION



SECCION TIPO PROPUESTA ACTUACIÓN
C/ LA UNION





PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

6.- ALINEAMIENTO DE LA PRESENTE PROPUESTA CON LOS PRECEPTOS QUE MARCA LA UNIÓN EUROPEA EN EL MARCO DEL PROGRAMA “NEW EUROPEAN BAUHAUS”

EL presente documento contiene unas propuestas concretas, principalmente la ordenación de la parcela de la Estación, que es el objetivo principal del encargo- así como el parque sobre el equipamiento adyacente al Antiguo taller de Locomotoras de RENFE. El resto de propuestas, aún cuando están desarrolladas de una manera concreta, tanto en la manera de proceder como en su localización, responden más a las consecuencias inducidas por las primeras, sentando las bases de una posible política de barrios implementable a otros de la ciudad.

Entendemos que ambos tipos de propuestas responden a los principios inspiradores del programa “New European Bauhaus”.

- En efecto, La Estación de los Tilos se transforma en un Parque Público cambiando autobuses por árboles y, por su emplazamiento, habrá de rendir un servicio preferente al densificado barrio vertebrado por la calle La Unión.
- La cuota de edificabilidad asignada para usos terciarios no es discordante con la edificabilidad del entorno, así como la altura de los edificios. La fachada de estos hacia Mendivil y el diseño específico de los caminos peatonales del propio Parque van encaminados a que éste quede lo más y mejor integrado posible con las parcelas edificadas. Y lo mismo habrá de suceder con la zona verde en que habrá de interpretarse el Equipamiento comunitario al sur de calle Eguiluz.
- La recalificación del espacio público circundante, mayormente peatonal, deberá ser complementado con unas medidas de fomento y estudio en profundidad de las fortalezas ocultas del medio urbano circundante, sabiendo ver cuales con los contenidos profundos que conectan con la idiosincrasia del vecindario. **Existe todo un repertorio de intervenciones urbanas (o “microintervenciones) que no se limitan a la dotación de aparatos estándar de juegos infantiles, urbanización primaria y mobiliario urbano sino que tiene en cuenta la componente artística y singular.** Por ejemplo:

- Diseño de un tipo de baldosas cerámicas exclusivas y específicas para determinadas zonas, de forma que “la artisticidad” de la intervención esté en el suelo, respondiendo, evidentemente, de una manera más simple pero no menos intencionada, al efecto que cumplen los mosaicos como cualificadores de determinados espacios singulares.
- Recurso al recurso del mural para volver interesante medianerías que inapelablemente van a quedar ya al descubierto por aplicación de la ordenanza. Es este un campo abierto por la cultura pop norteamericana (y antes por el muralismo mexicano) que habrá de estar controlado por alguna instancia pública, de forma que no se trate sólo de trasladar al ambiente urbano, y en dimensiones desorbitadas, lo que habrían de ser los cuadros de un ámbito doméstico.
- Tratar de evitar la seriación o el recurso al catálogo en determinados elementos del mobiliario urbano, de forma que puedan imaginarse prototipos ligados al barrio que los ve nacer, identificados con él en su forma y en su marca. Vincular un prototipo con un lugar- y más si tiene una indudable dimensión artística- adquiere un valor intangible que revaloriza el lugar estimulando a su vez otras actitudes creativas, acrecentando los vínculos de pertenencia.
- Acudir a fondos públicos Next Generation para la reforma, rehabilitación y mejora energética de los edificios al tiempo que, con equipos de arquitectos del sector privado o vinculados a las Escuelas de Arquitectura, la aplicación de esos fondos conlleve una mirada artística y actualizada sobre edificios cuya obsolescencia y falta de voluntad estética los asimila a áreas urbanas deprimidas, incluso en la misma centralidad, como es el caso de la zona de actuación.
- La zona objeto de estudio parte ya con una posición interesante cual es el origen multiétnico del vecindario. Desconocemos el clima social de la barriada pero los trabajos de campo daban la impresión de que el origen de aluvión multiétnico no generaba espacios de conflicto. En todo caso las medidas de atención concretas a las que nos estamos refiriendo no pueden menos que reforzar esta impresión. Es este un barrio de connotaciones periféricas....pero en pleno centro, estructuralmente abierto a zonas de la nueva centralidad que denotan dinamismo. No es un barrio cerrado, en “cul de sac”, sino permeable, con unos indicadores económicos presumiblemente bajos, pero en los bordes mismos de otros barrios que se están renovando con una mejor arquitectura y mayor calidad de los espacios públicos. En situaciones urbanas

como esta, la conciencia de los beneficios que comporta la centralidad disipa comportamientos marginales y favorece los inclusivos, con un ambiente propicio para que pequeñas medidas de atención como las descritas tengan un efecto multiplicador.

Málaga Junio de 2023
SMP ARQUITECTOS

ⁱ Entre otros muchos ejemplos posibles traemos aquí el fenómeno de la fecunda relación entre el pintor Benito Quinquela Martín y el barrio de La Boca, en Buenos Aires.

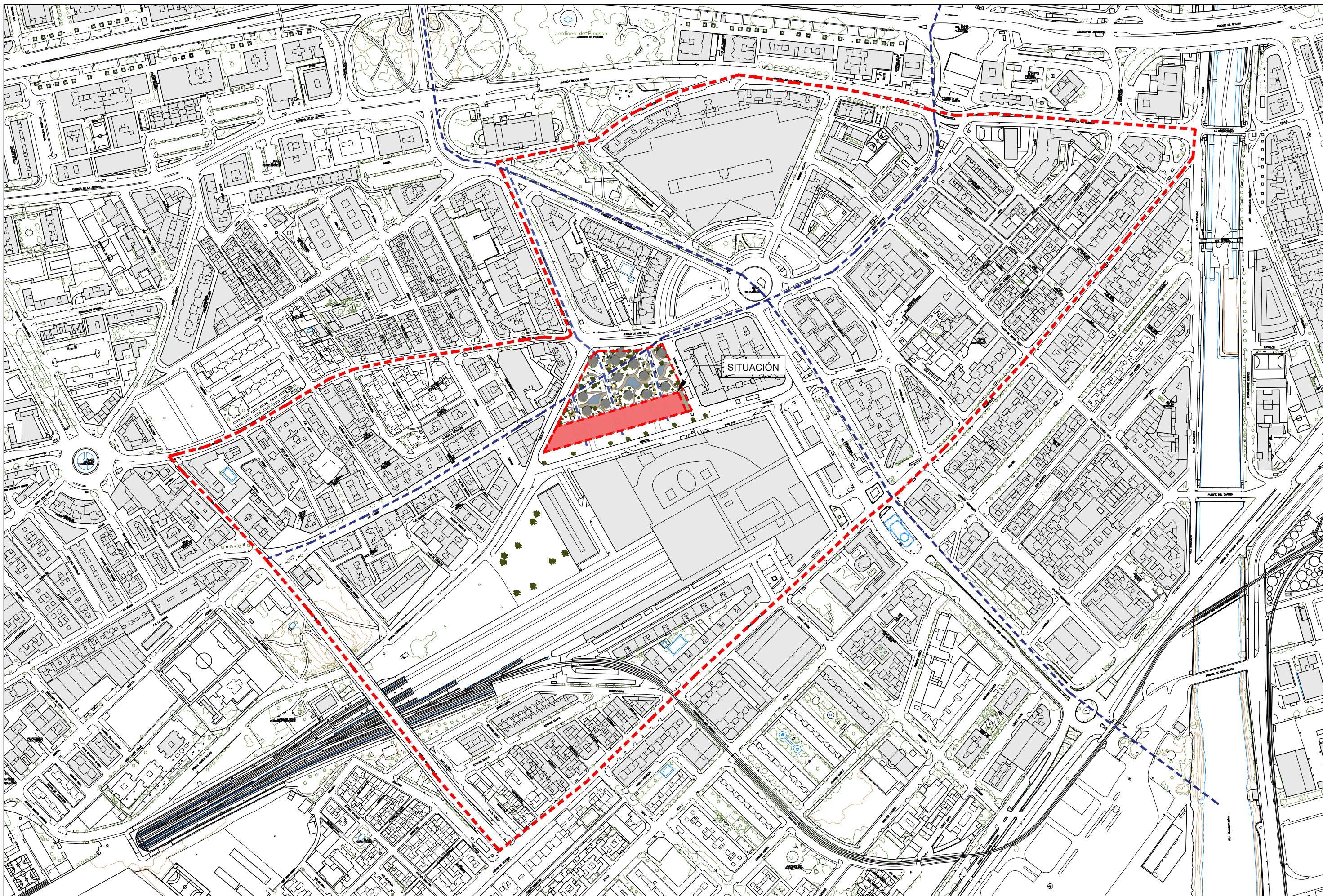
(https://es.wikipedia.org/wiki/Benito_Quinquela_Mart%C3%ADn)

Quinquela Martín, pintor autodidacta nacido en el barrio porteño de La Boca, es un caso, si no el único, sí de los más paradigmáticos, en el que el vínculo de un artista con el lugar no sólo actúa como fuente de inspiración y razón de su arte sino como factor de orgullo y revitalización de aquel. El barrio de la Boca, portuario, primer destino de inmigrantes, en su mayoría italianos, estaba construido precariamente con las chapas y retazos de las embarcaciones, almacenes y tinglados. En los años 50 un grupo de vecinos, entre ellos Quinquela, haciendo de la necesidad virtud, pintaron estas casas de chapa con unos colores vivos en la más pura línea “pop”. Hoy día esa calle, la famosa calle “Caminito” es una de las atracciones turísticas más emblemáticas de la capital, así como la casa-museo del pintor, que siempre tuvo su barrio como objeto de inspiración. “Pinta tu aldea y pintarás el mundo”, decía. No siempre se puede generalizar, pero resulta estimulante considerar que muchas de las políticas urbanísticas de éxito están ligadas con una iniciativa estética surgida de las entrañas de la población, más que con la burocrática aplicación de estándares, edificabilidades o, como ocurre en Málaga, con la bienintencionada dotación de equipamientos públicos sin distinción del lugar en que se aplican, todos igualados en la simple intención de cumplir con el expediente.



PLANOS

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



SITUACIÓN

SMP
arquitectos

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

AUTOR DEL PROYECTO:

P L A N O : PROPUESTA ORDENACIÓN PARCELA LOS TILOS. SITUACIÓN. ZONIFICACION.

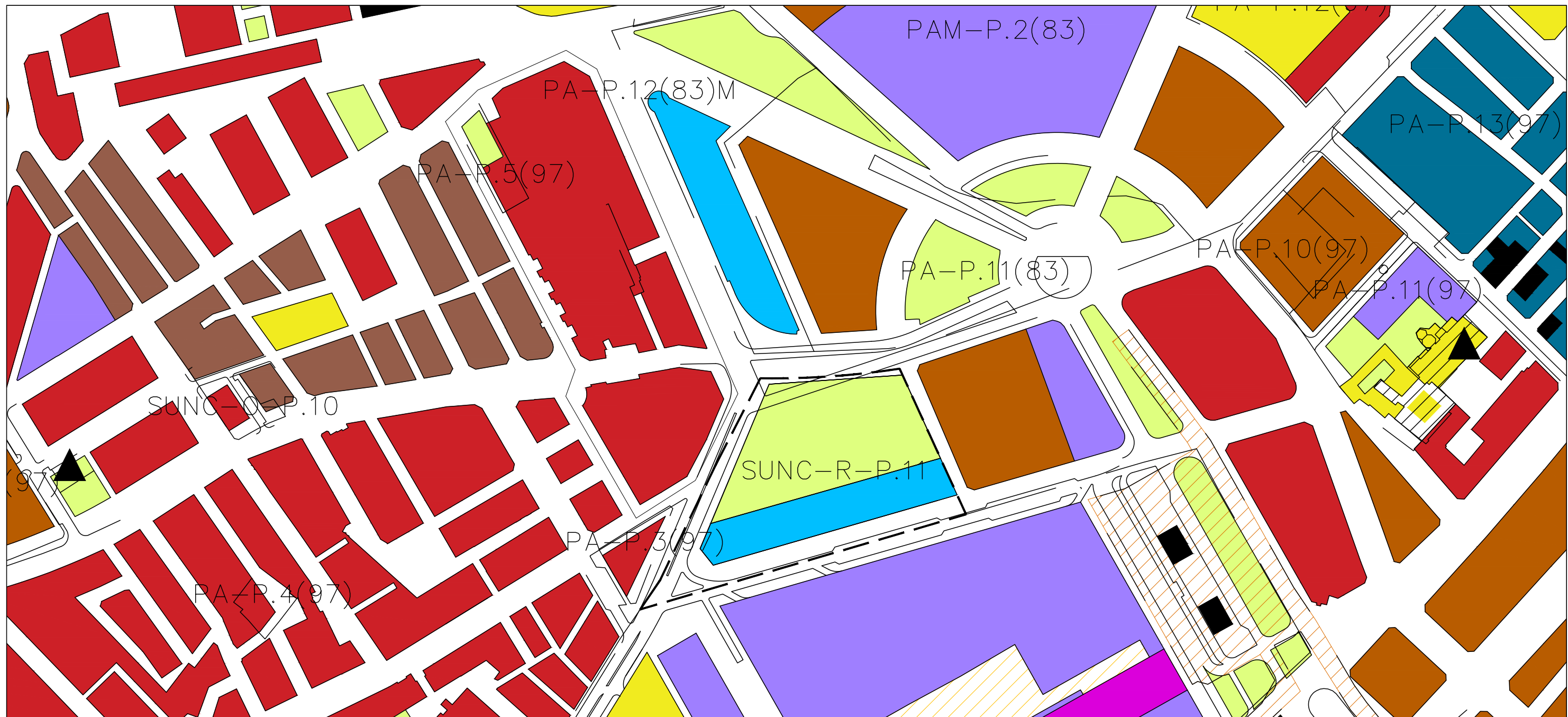
FECHA: JUNIO 2023

ESCALA: 1/3500



Salvador Moreno Peralta
SALVADOR MORENO PERALTA

P01



AREA DE REPARTO	USO	SUPERFICIE (m2s)	IN. EDIFICABILIDAD (m2t/m2s)	OCUPACION	ZONAS VERDES	ALTURA MAXIMA NºPLANTAS	SUP. CONSTRUIDA TOTAL (m2)
AR.UE.SUNC-R-P.11	SERVICIOS TERCIARIOS / EMPRESARIALES	16.318,00	1,84	25%	75%	PB + 6 + ATICOS	30.000,00

PARAMETROS URBANISTICOS DE LA PROPUESTA DE EDIFICACION EN LA APRCELA LOS TILOS	
SUPERFICIE DE PARCELA (m2s)	16.318,00
USO	SERVICIOS TERCIARIOS / EMPRESARIALES
ALTURA MAXIMA	PB + 6 + ATICOS
SUPERFICIE CONSTRUIDA SOBRE RASANTE (m2)	30.000,00
SUPERFICIE CONSTRUIDA BAJO RASANTE (m2)	16.164,00
ALTURA MAXIMA	PB + 6 + ATICOS
OCUPACION	4.041,00 m2 (25%)
SUPERFICIE ZONAS VERDES (m2)	12.277,00 m2 (75%)
Nº PLAZAS APARCAMIENTO	577

ORDENACION ESTRUCTURAL

USOS GLOBALES

- USO RESIDENCIAL MEDIA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL BAJA DENSIDAD
- USO PRODUCTIVO
- USO EMPRESARIAL
- USO LOGISTICO
- USO COMERCIAL
- USO HOTELERO
- USO ESPACIO LIBRE
- USO EQUIPAMIENTO

USOS ESPECIALES EN SNU:

- PLAN ESPECIAL PARA LA DELIMITACION DEL EDOJ DEL POTAM. DE CARACTER AMBIENTAL Y OTROS USOS EDUCATIVOS Y COMPATIBLES

SISTEMAS GENERALES

- S.G. DE INTERES TERRITORIAL
- S.G. MUNICIPAL
- S.G. ADSCRITO AL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
- S.G. ADSCRITO AL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
- S.G. ADSCRITO AL SUELO NO URBANIZABLE
- S.G. DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
- RED VARIA
- SISTEMAS
- SISTEMA G. METROPOLITANO LINEA DE METRO
- S.G. EN SUBSUELO
- SOLUCION INDICATIVA EN CASO DE EJECUTARSE ALGUNA ACCION LA DETERMINARA Y APROBARA EL ORGANISMO TITULAR DE LA VIA
- S.G. DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS PUBLICOS
- S.G. DE INFRAESTRUCTURAS

DELIMITACION DE AMBITOS

- PA-B3 PLANEAMIENTO APROBADO POUU-B3
- PA-M3 PLANEAMIENTO APROBADO MODIFICADO POUU-B3
- PA-S7 PLANEAMIENTO APROBADO POUU-S7
- PA-M7 PLANEAMIENTO APROBADO MODIFICADO POUU-S7
- PA-T PLANEAMIENTO APROBADO INICIALMENTE POUU-S7
- SUNC-D SUELO URBANO NO CONSOLIDADO ORDENADO
- SUNC-R SUELO URBANO NO CONSOLIDADO REVISADO
- SUNC-U SUELO URBANIZABLE ORDENADO
- SUNC-S SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
- SUNC-N SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
- SUNC-NU SUELO NO URBANIZABLE
- AR AREA DE RESERVA

ORDENACION PORMENORIZADA

CALIFICACIONES

- CIUDAD HISTORICA - Centro
- CIUDAD HISTORICA - Perche/Norte
- CIUDAD HISTORICA - Trinidad/Parehel
- MANZANA CERRADA
- ORDENACION ABIERTA
- CIUDAD JARDIN
- COLONIA TRADICIONAL POPULAR
- CTP-I AFECTADA POR SERVIDUMBRE DE PROTECCION DEL DINTI SOMETIDA A LA DISPOSICION TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS
- CTP-II EN DINTI SOMETIDA A LA DISPOSICION TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS
- UNIFAMILIAR AISLADA
- UNIFAMILIAR ADOSADA
- HOTELERO
- PRODUCTIVO 1/2/3
- PRODUCTIVO 4
- PRODUCTIVO 5
- COMERCIAL
- ZONA AFECTADA POR SERVIDUMBRE DE PROTECCION DEL DINTI SOMETIDA A LA DISPOSICION TRANSITORIA 4ª DE LA LEY DE COSTAS

DOTACIONES

- ESPACIO LIBRE
- EQUIPAMIENTO
- EDUCATIVO
- SERVICIO DE INTERES PUBLICO Y SOCIAL
- DEPORTIVO
- ESPACIO LIBRE O EQUIPAMIENTO PRIVADO
- SUPERFICIE LIBRE DE EDIFICACION
- SISTEMA LOCAL TECNICO
- VIAJO LOCAL

DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS

- PROTECCION INTEGRAL
- PROTECCION ARQUITECTONICA
- PROTECCION ARBOREA
- JARDIN CATALOGADO
- TRAZADO ADUEDUCTO DE SAN TELMO
- DELIMITACION DE CALIFICACIONES
- LINEA LIMITE EDIFICACION
- DESLINDE MARITIMO TERRESTRE VIGENTE
- DESLINDE MARITIMO TERRESTRE PROPUUESTO
- DESLINDE MARITIMO TERRESTRE VIGENTE Y PROPUUESTO COINCIDENTE
- LINEA DE RIBERA PROPUESTA COINCIDENTE CON DESLINDE MARITIMO TERRESTRE VIGENTE
- LINEA DE RIBERA DE MAR
- LINEA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCION DE LA LEY DE COSTAS



PLANTA BAJA



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

AUTOR DEL PROYECTO:

P L A N O : PROPUESTA ORDENACIÓN PARCELA LOS TILOS. PLANTA BAJA.

FECHA: JUNIO 2023

ESCALA: 1/750



Salvador Moreno Peralta
SALVADOR MORENO PERALTA

P03



PLANTA TIPO



PLANTA ATICO

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

AUTOR DEL PROYECTO:

SMP
arquitectos

PLANO : PROPUESTA ORDENACIÓN PARCELA LOS TILOS. PLANTA ATICO.

FECHA: JUNIO 2023

ESCALA: 1/750



Salvador Moreno Peralta
SALVADOR MORENO PERALTA

P05

INFOGRAFÍAS

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

SMP
arquitectos SALVADOR MORENO PERALTA, arquitecto.



PLANTA ATICO

PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA PARCELA DE LOS TILOS.

AUTOR DEL PROYECTO:

SMP
arquitectos

PLANO : PROPUESTA ORDENACIÓN PARCELA LOS TILOS. PLANTA ATICO.

FECHA: JUNIO 2023

ESCALA: 1/750



Salvador Moreno Peralta
SALVADOR MORENO PERALTA

P05