

- |   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <b>PLAZA DE LA MARINA</b><br>1. Intercambiador<br>2. Restauración<br>3. Centro de turismo<br>4. Cargador de bicicletas<br>5. Parking de bicicletas<br>6. Frente comercial existente<br>7. Columnas del Puerto<br>8. Oficinas Intercambiador | 9. Entrada del Puerto<br>10. Coches de caballos<br>11. Cargador de vehículos<br>12. Parada de taxis<br>13. Parada de autobús<br>14. Espacio representativo<br>15. Patio intermodal | <b>PROGRAMA PARQUE</b><br>16. Quiosco café<br>17. Quiosco mediateca<br>18. Quiosco deporte<br>19. Quiosco digital<br>20. Pista de volley<br>21. Pista baloncesto<br>22. Juegos de agua<br>23. Parques infantiles | <b>PAISAJE</b><br>24. Zona de mascotas<br>25. Zona de recreo<br>26. Skatepark<br>27. Espacio de descanso<br>28. Espacio de cultura<br>29. Captador de humedad ambiental<br>30. Puestos temporales<br>31. Macrófitas. Depuración natural<br>32. Jardines de lluvia. Zona inundable<br>33. Paisaje contemplativo<br>34. Nudo de biodiversidad<br>35. Paisaje sonoro |
|---|--|--|---|

## Ecosistema litoral

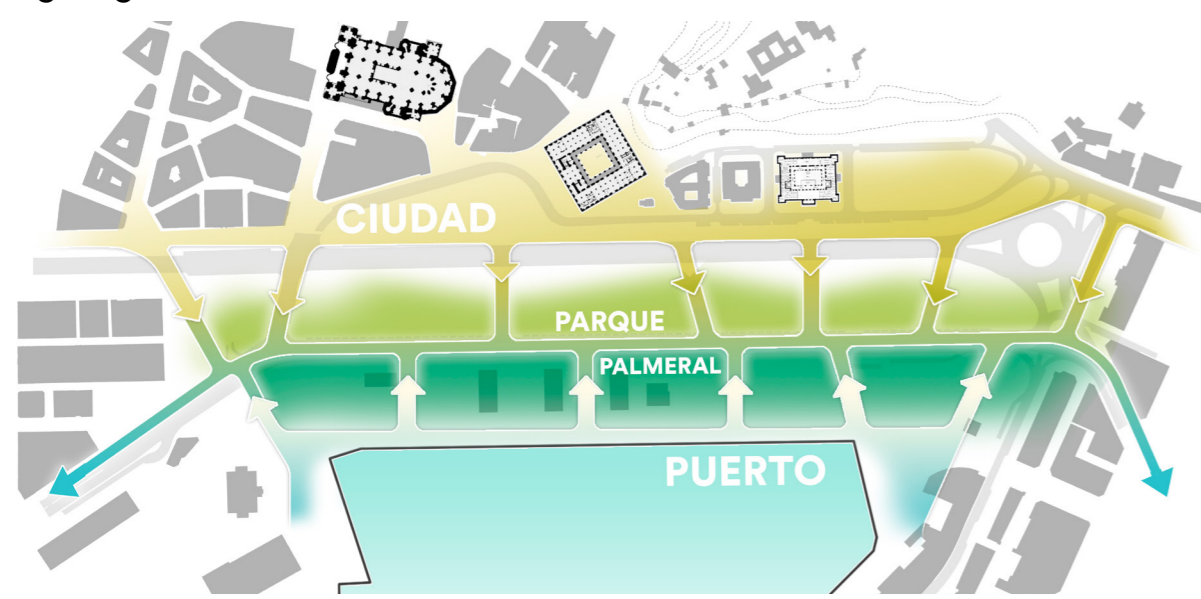
Málaga se acerca al mar

El Parque de Málaga y el Palmeral de las Sorpresas quedan desconectadas debido a la prioridad vehicular y el desnivel topográfico que produce el Paseo de los Curas, estableciendo además un entorno inseguro para el peatón. El plan Málaga Litoral establece las bases para el soterramiento de la vía rodada y la cubrición con un parque lineal que conectará Málaga con su frente marítimo y el puerto. La intervención aspira a redefinir el frente litoral de Málaga, convirtiéndolo en un lugar activo y lleno de vida que además potencie la cohesión de todo el tejido urbano con el entorno marítimo. Para ello se establecen los siguientes objetivos:

- **Maximizar la conectividad:** La combinación de recorridos principales y secundarios establecen un sistema claro de circulación que favorece la permeabilidad peatonal y la accesibilidad integral hacia el mar.
- **Actuación integradora y unitaria:** La propuesta desdibuja los límites entre el Parque de Málaga y el Palmeral de las sorpresas, generando una transición gradual que homogeneiza y unifica la diversidad de elementos que configuran actualmente esta zona.
- **Nueva centralidad en la Plaza de la Marina:** La nueva plaza de la Marina será un espacio de gran representatividad urbana que actuará, además, como un importante nodo intermodal para la ciudad. Equipada por multitud de programas diversos, y ofreciendo un espacio público de calidad que favorezca el confort de los ciudadanos, se convertirá en la pieza angular de la interrelación entre ciudad, naturaleza y puerto. La relocalización de la Plaza de la Marina reconoce además la confluencia de los principales ejes peatonales y visuales hacia calle Larios, la Catedral, el muelle Heredia y el Palmeral.
- **Sostenible y ejemplar en la gestión de los recursos:** La intervención propone estrategias innovadoras de gestión del agua, preparando esta zona de la ciudad ante futuras situaciones de emergencia climática. Una gestión responsable de un recurso que cada vez se hace más escaso, pero que al mismo tiempo se presenta con frecuencia en forma de lluvias torrenciales que colapsan la ciudad. La propuesta aspira además a un concepto de sostenibilidad más educativa, concienciando a la sociedad a través de la visibilización de los procesos ecológicos que tienen lugar en el parque.

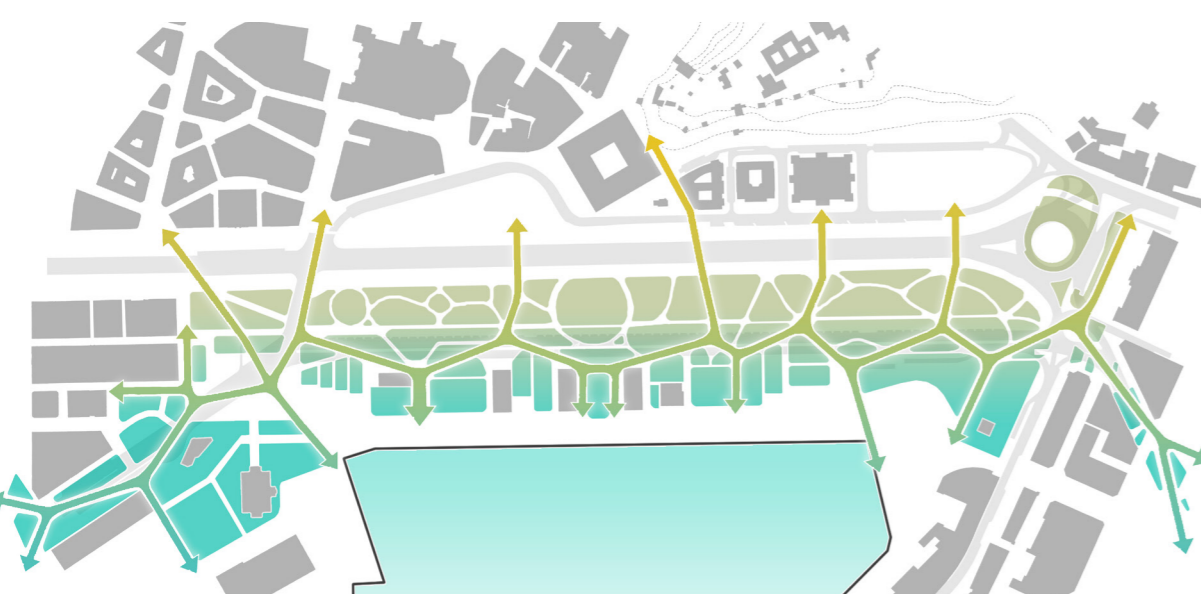
## Génesis

Estrategias generales



### 1| Conexión Ciudad-Puerto

Máxima permeabilidad en las circulaciones peatonales que conectan los principales edificios y ejes urbanos existentes con el puerto a través de la intervención. La calle Larios, la Catedral, el Museo o el Ayuntamiento participan ahora del nuevo frente litoral.

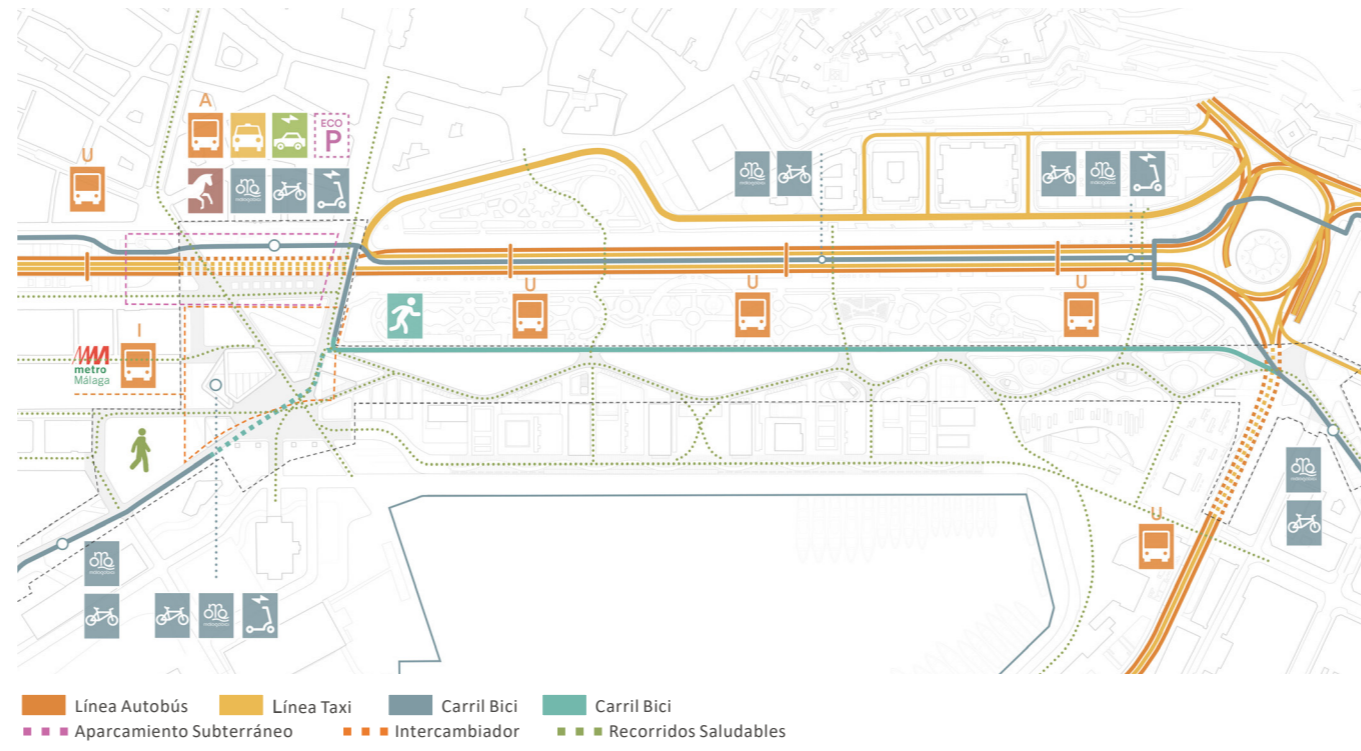


### 2| Eje Malagueta-Marina

La conexión entre la Playa de Malagueta y el muelle Heredia transcurre como un itinerario paisajístico que participa de la naturaleza poniendo en valor las estrategias de sostenibilidad de la propuesta y el ciclo del agua. Un sistema interconectado que homogeneiza y unifica la intervención.

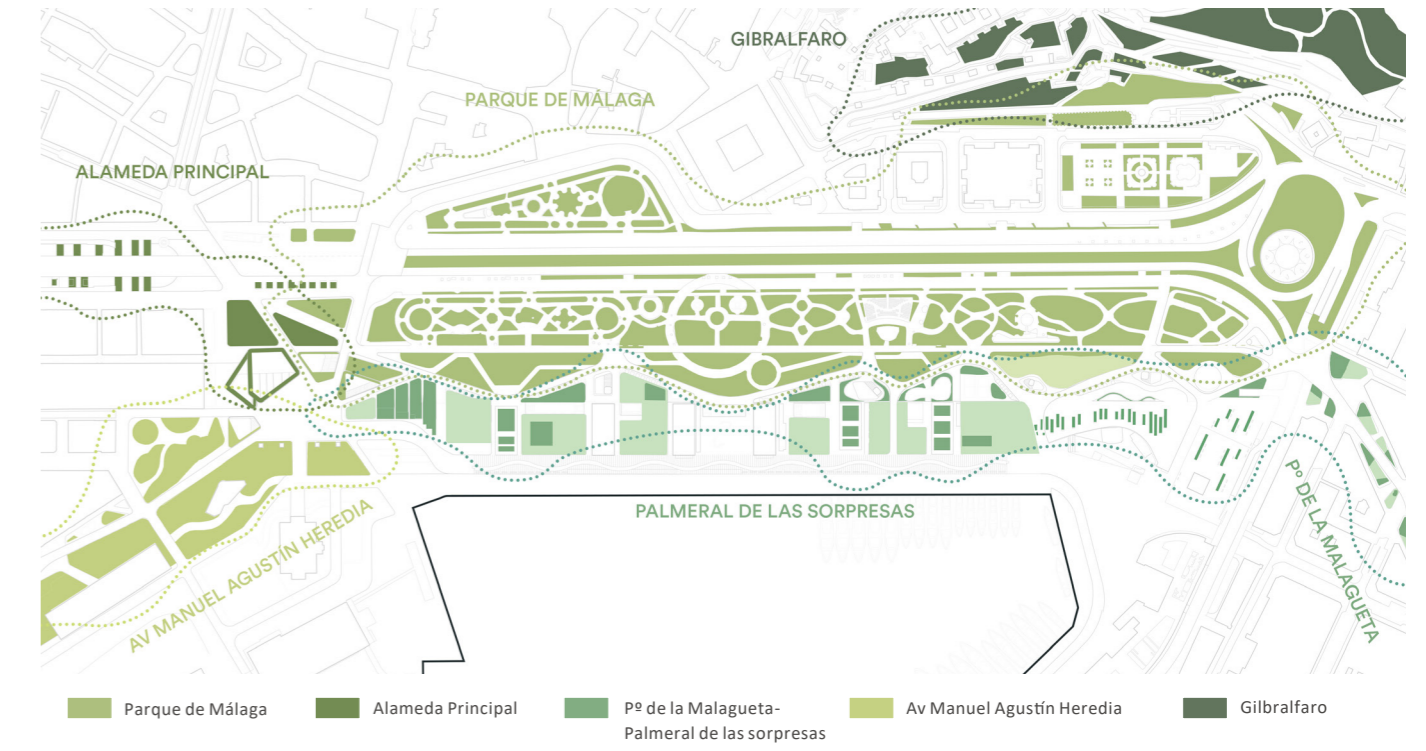
## Principios de diseño

5 claves para una intervención integrada y sostenible



### Movilidad sostenible y vida sana

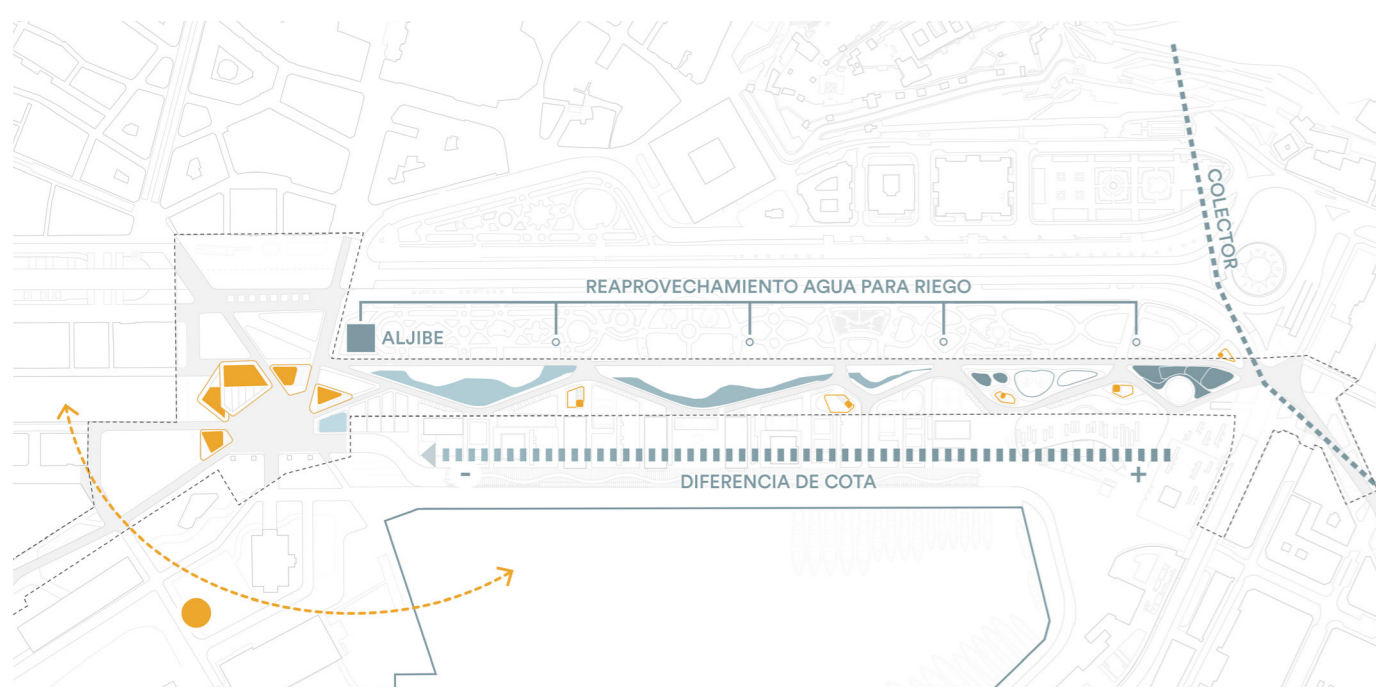
Estrategia de movilidad sostenible a 3 escalas. Territorial: el intercambiador de autobuses interurbanos soterrado, la futura conexión con el Metro, y la presencia de autobuses urbanos en superficie favorecen la utilización del transporte público. Ciudad: se complementa el sistema de cargadores de vehículos eléctricos bajo rasante con puntos en superficie, además del nuevo trazado de carril bici que conecta con los existentes. Barrio: se potencian los itinerarios peatonales ofreciendo la mayor conectividad con el entorno.



### Biodiversidad y renaturalización de la ciudad

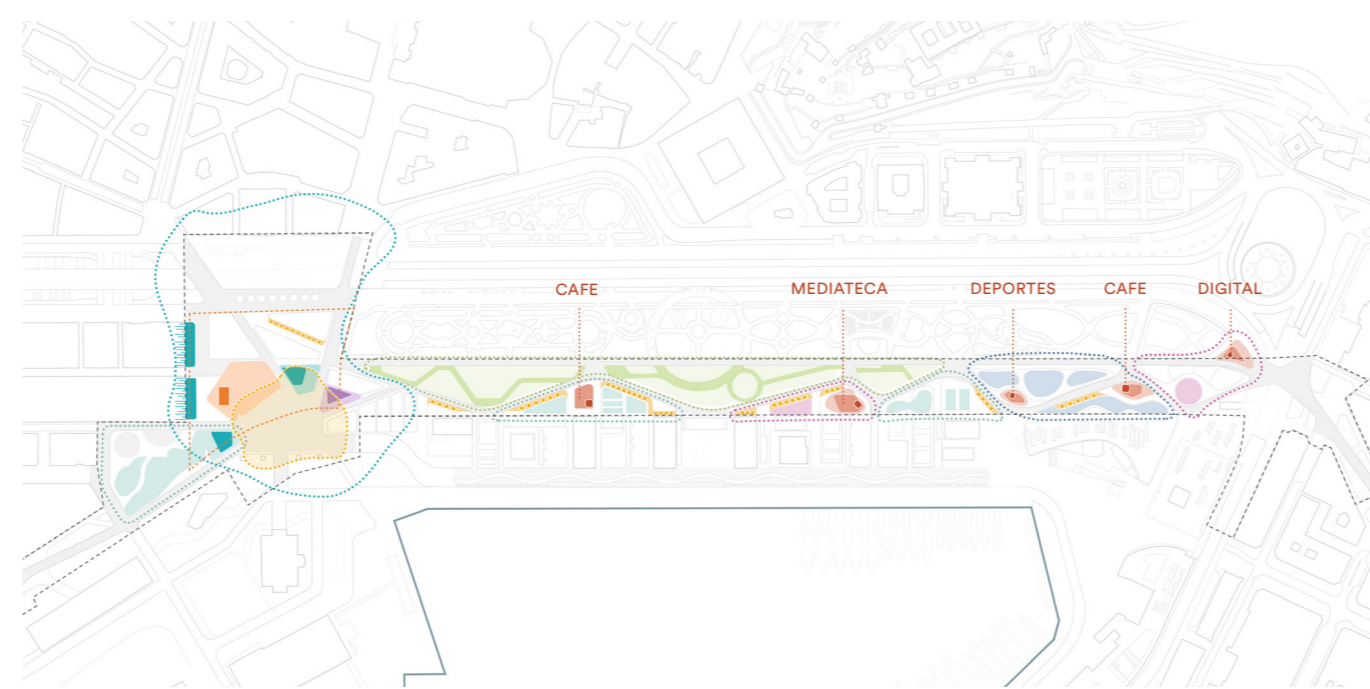
En la actualidad las diversas zonas verdes de especial relevancia existentes en el ámbito o en sus proximidades quedan distanciadas e inconexas, perdiendo la gran oportunidad de generar continuidades que favorezcan la biodiversidad y vertebren los diferentes itinerarios tanto urbanos como paisajísticos que incluyen. La propuesta aspira a potenciar la relación entre estos espacios verdes existentes con una intervención que los conecta y los amplifique. El gran parque interconectado que Málaga necesita.





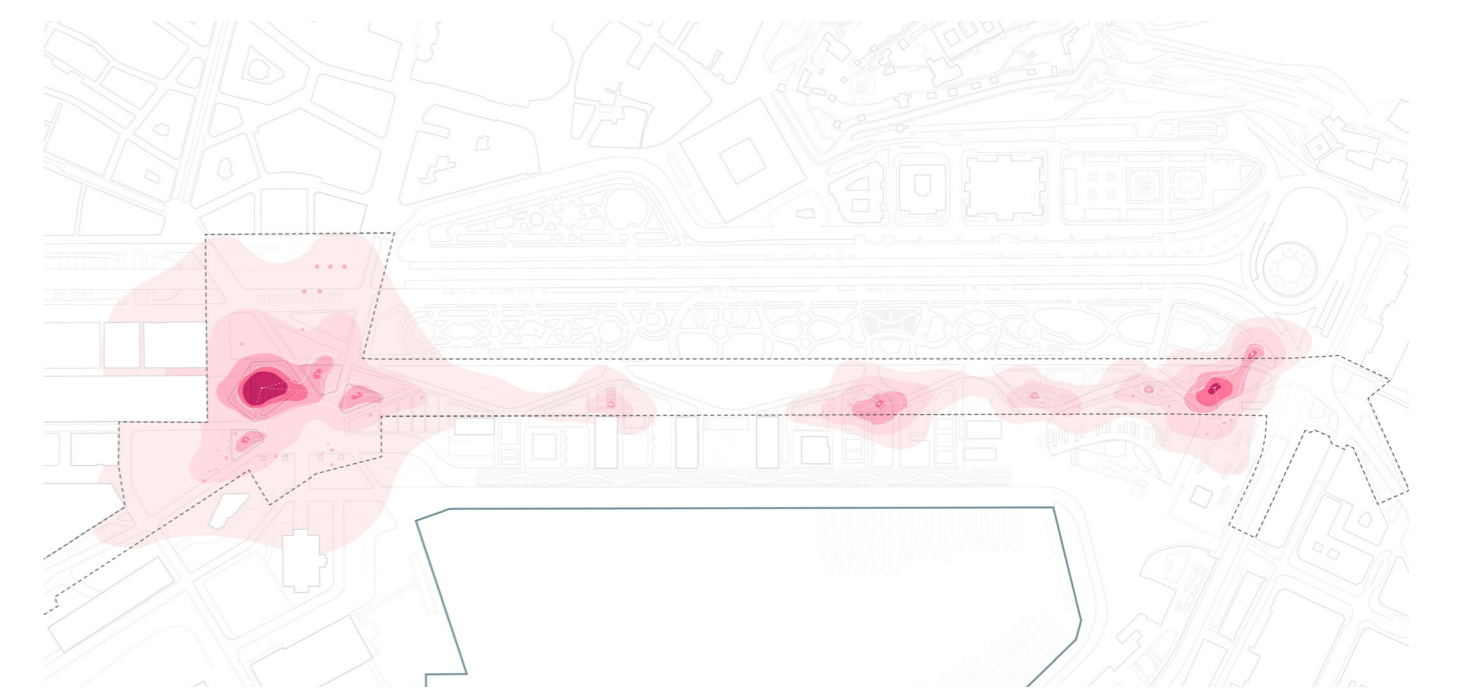
**Captación de energías renovables y aprovechamiento del agua**

La estrategia de gestión de los recursos se organiza en dos estratos. En el estrato inferior, se potenciará la recogida de pluviales para su posterior utilización en el riego y la filtración de los excedentes al terreno de manera natural a través de SUDS y otros sistemas. En el estrato superior, coincidente con las pérgolas sobre el intercambiador de autobuses, se ubicarán paneles fotovoltaicos de máxima eficiencia que generarán energía limpia para la puesta en funcionamiento tanto de la propia intervención, como del intercambiador.



**Espacio público activo y accesible**

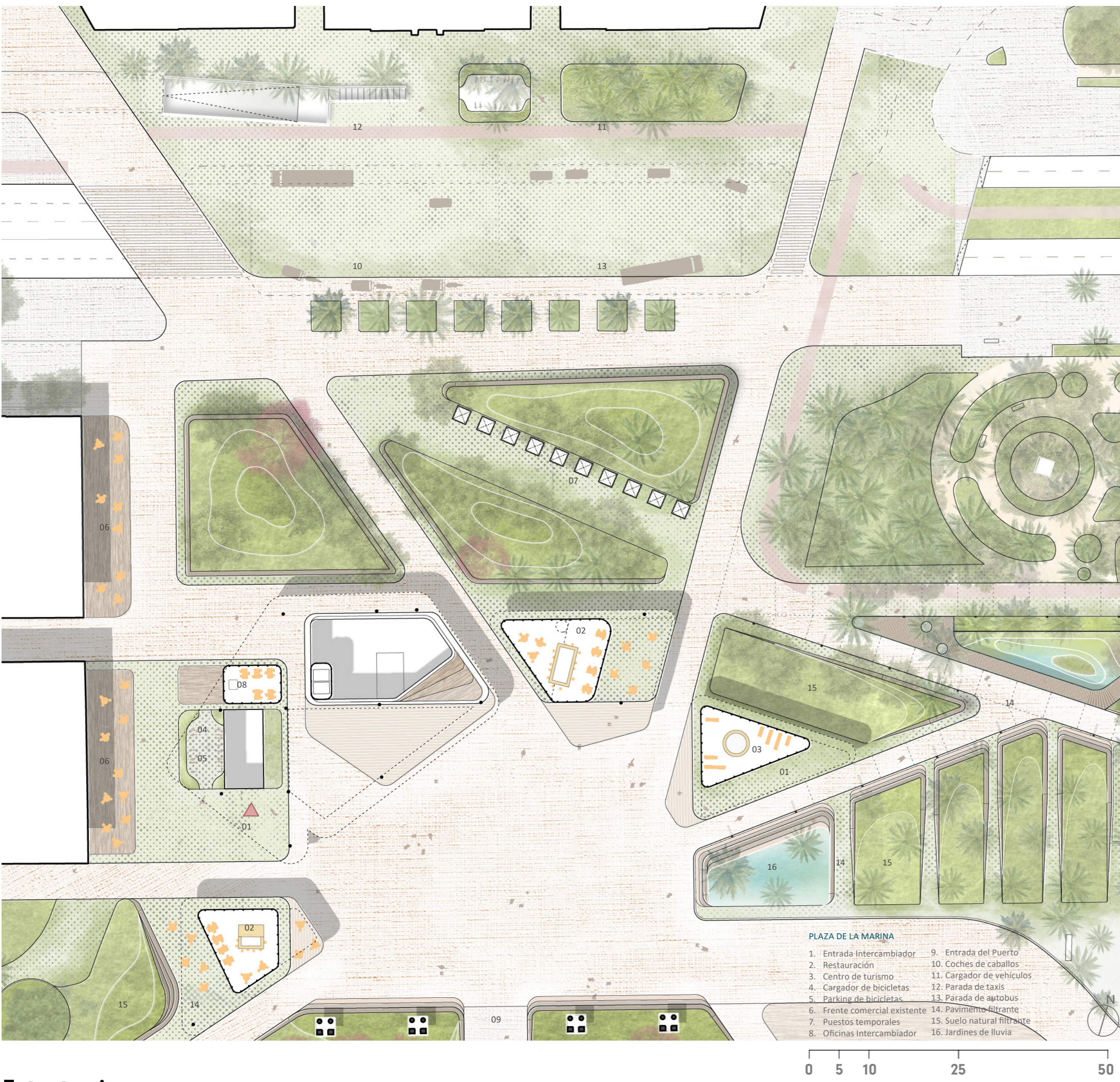
La propuesta organiza una gran espacio público equipado con programa diverso que se especializa en función de su ubicación. La plaza de la Marina se convierte por un lado en un "hub" intermodal de transportes, y por otro en un foco de ocio y recreo apoyado por diversas instalaciones tanto exteriores como interiores en los pabellones que definen la plaza. El punto de información turística se ubica en la charnela entre la plaza, el Parque de Málaga y el Muelle 1, en la intersección de los principales flujos turísticos



**Transformación digital**

La plaza contará con pantallas digitales que retransmitirán información sobre los autobuses en tiempo real, extendiendo el intercambiador hacia el espacio público en cota superior. Se ubicarán otras pantallas interactivas a lo largo de la intervención con información sobre los niveles de contaminación, la biodiversidad del parque o los beneficios de los sistemas de gestión de agua implementados. Se integrarán zonas wifi en las inmediaciones de la Plaza de la Marina así como en los quioscos modulares.

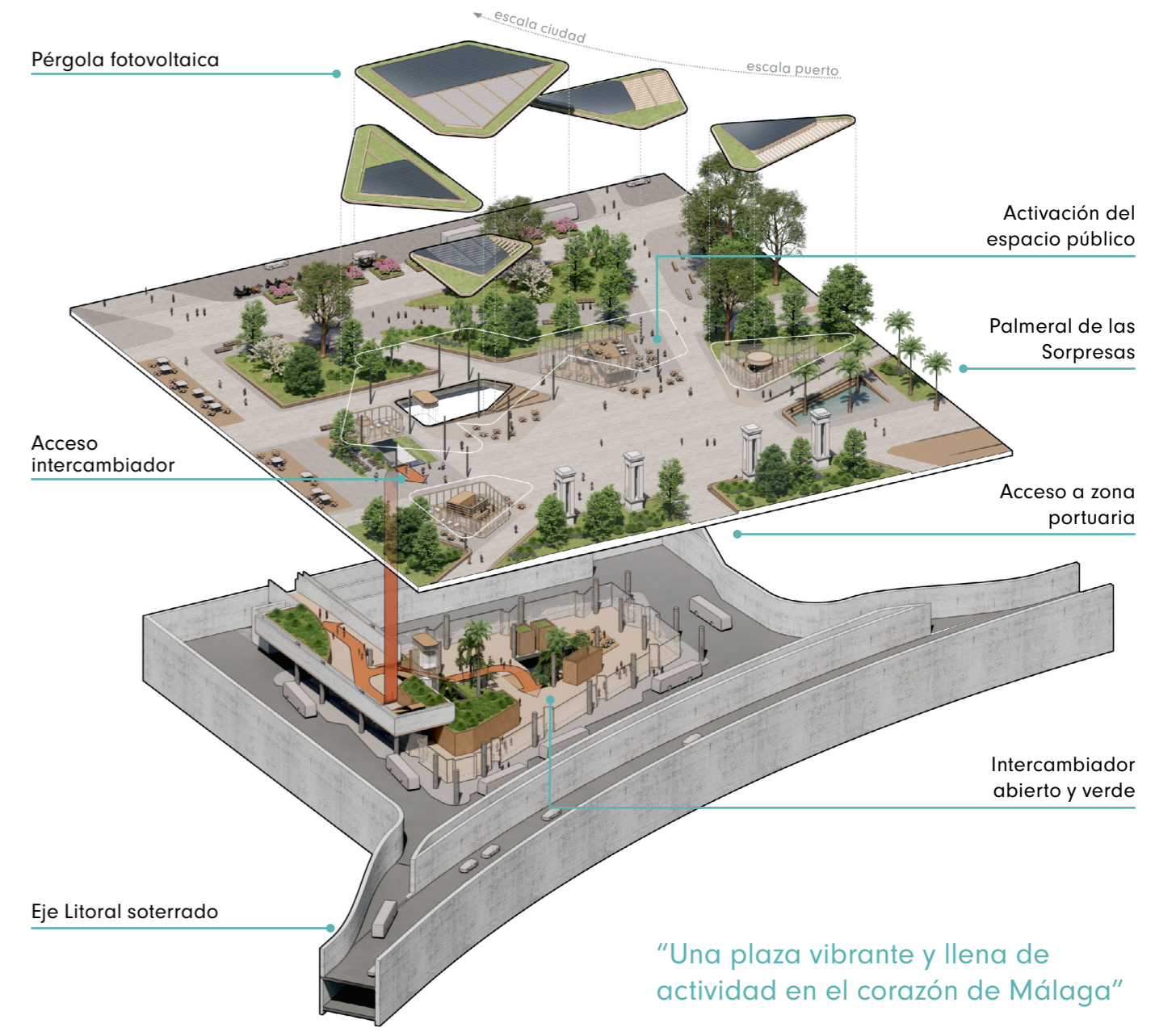




### Plaza de la Marina a 3 niveles

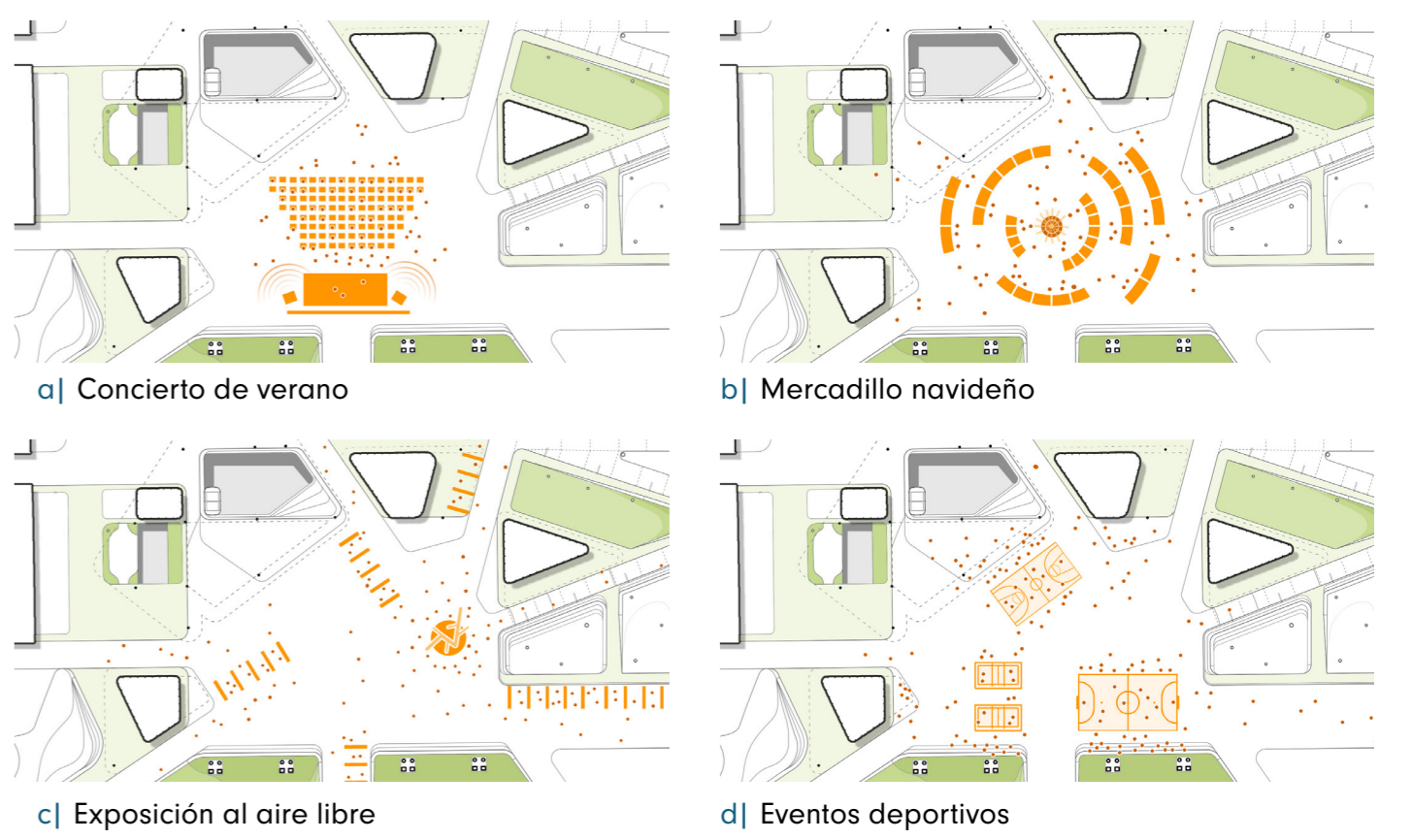
Nueva centralidad y hub intermodal

La Plaza de la Marina se convierte en un punto neurálgico de la ciudad, no sólo por lo que pasa en superficie, donde será un espacio de gran polivalencia urbana, sino por su configuración también subterránea donde se colocará un importante intercambiador de transportes, conectado a Metro y Autobuses interurbanos.



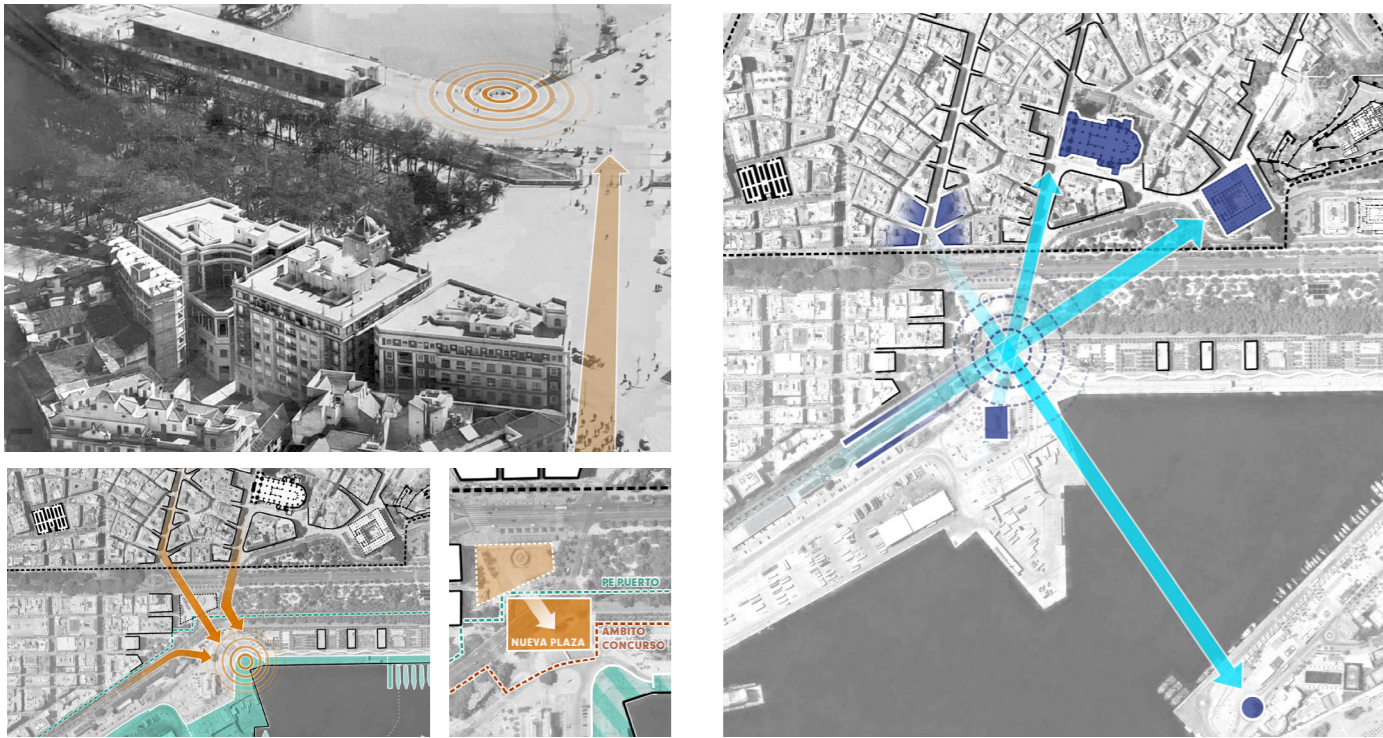
### Flexibilidad ante eventos sociales

Configuraciones alternativas de la plaza según su uso



### Estrategias

Mejoras en la experiencia del usuario y la integración con la ciudad



#### Aproximación al mar

La plaza de la Marina, históricamente el punto de encuentro entre la ciudad y el Puerto, ha ido alejándose progresivamente del mar debido a las operaciones de ampliación del puerto. El soterramiento del Eje Litoral ofrece la posibilidad de volver a acercar la plaza al mar, aproximando así la ciudad al puerto.

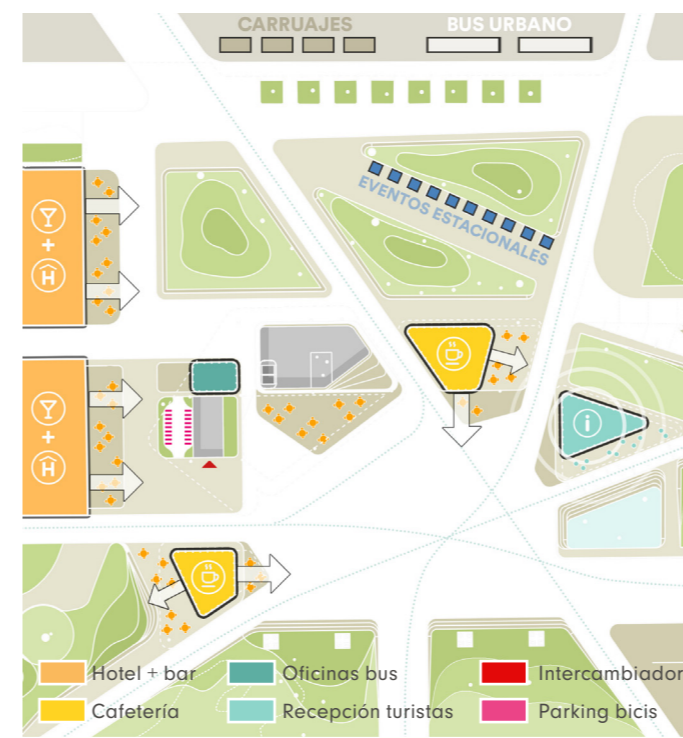
#### Convergencia de ejes visuales

La nueva Plaza de la Marina se sitúa en el lugar estratégico donde confluyen los principales ejes visuales de esta zona de Málaga. Desde calle Larios a la Farola, de la estación marítima a la Catedral y desde la Av. Manuel Agustín Heredia hacia el ayuntamiento y el Gibralfaro.



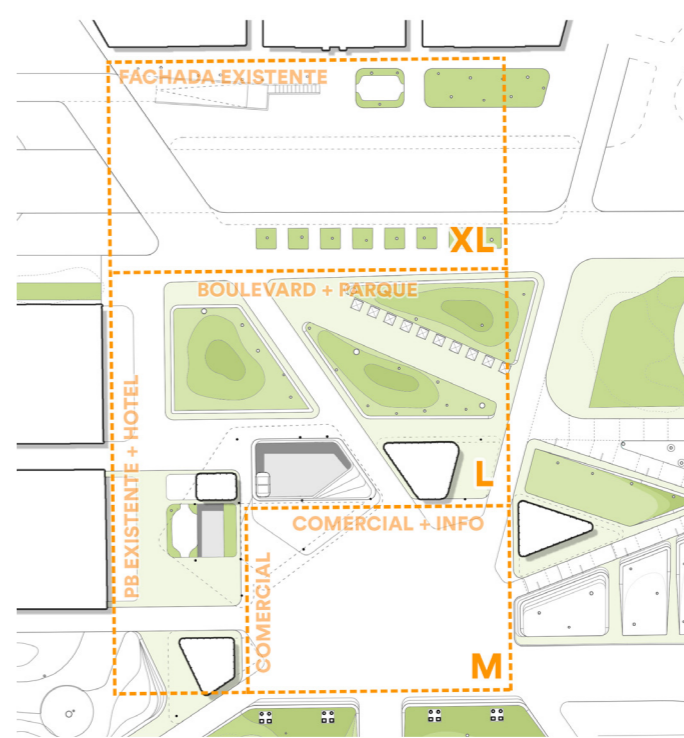
#### Modelo de intercambiador exterior

El diseño original propone un intercambiador poco iluminado y oculto bajo la plaza. La propuesta, sin embargo, opta por un modelo exterior cubierto, más verde e integrado con el parque. El patio intermodal extiende el intercambiador hacia la plaza, activando su espacio público y los espacios comerciales en superficie.



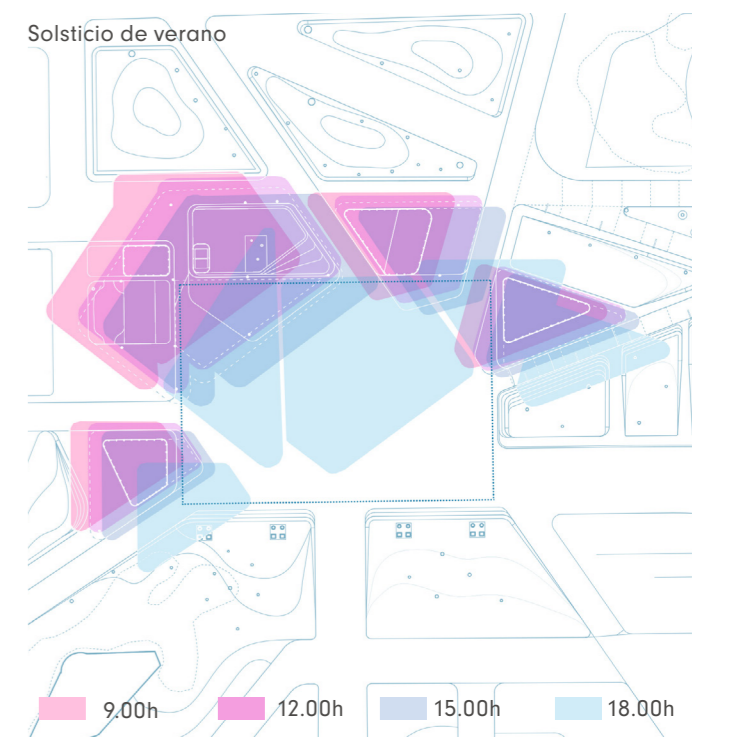
#### Activación del espacio público

Actualmente la plaza está definida físicamente por su principal defecto, el desnivel en su perímetro. La propuesta aspira a redefinir estos límites con programa diverso: restauración, centro de recepción de turistas, gradas desde donde disfrutar del paisaje, aparcamientos de bicicletas y el intercambiador de autobuses.



#### Límites de la plaza a 3 escalas

La plaza se configura en tres escalas que responden a naturalezas distintas. La escala "M" es la representativa, con una geometría reconocible, actividad comercial y el intercambiador. La "L" extiende el Parque de Málaga e integra la edificación existente al oeste. La "XL" sobrepasa el boulevard a través de una plataforma pacificada.



#### Sistema de espacios en sombra

El conjunto de pérgolas propuesto sirve de soporte para los paneles fotovoltaicos a la vez que ofrece espacios en sombra en las inmediaciones de la plaza, especialmente en aquellas zonas estancias que albergan programa. Se disponen de tal manera que favorecen el asoleo en invierno y protegen la plaza en verano.



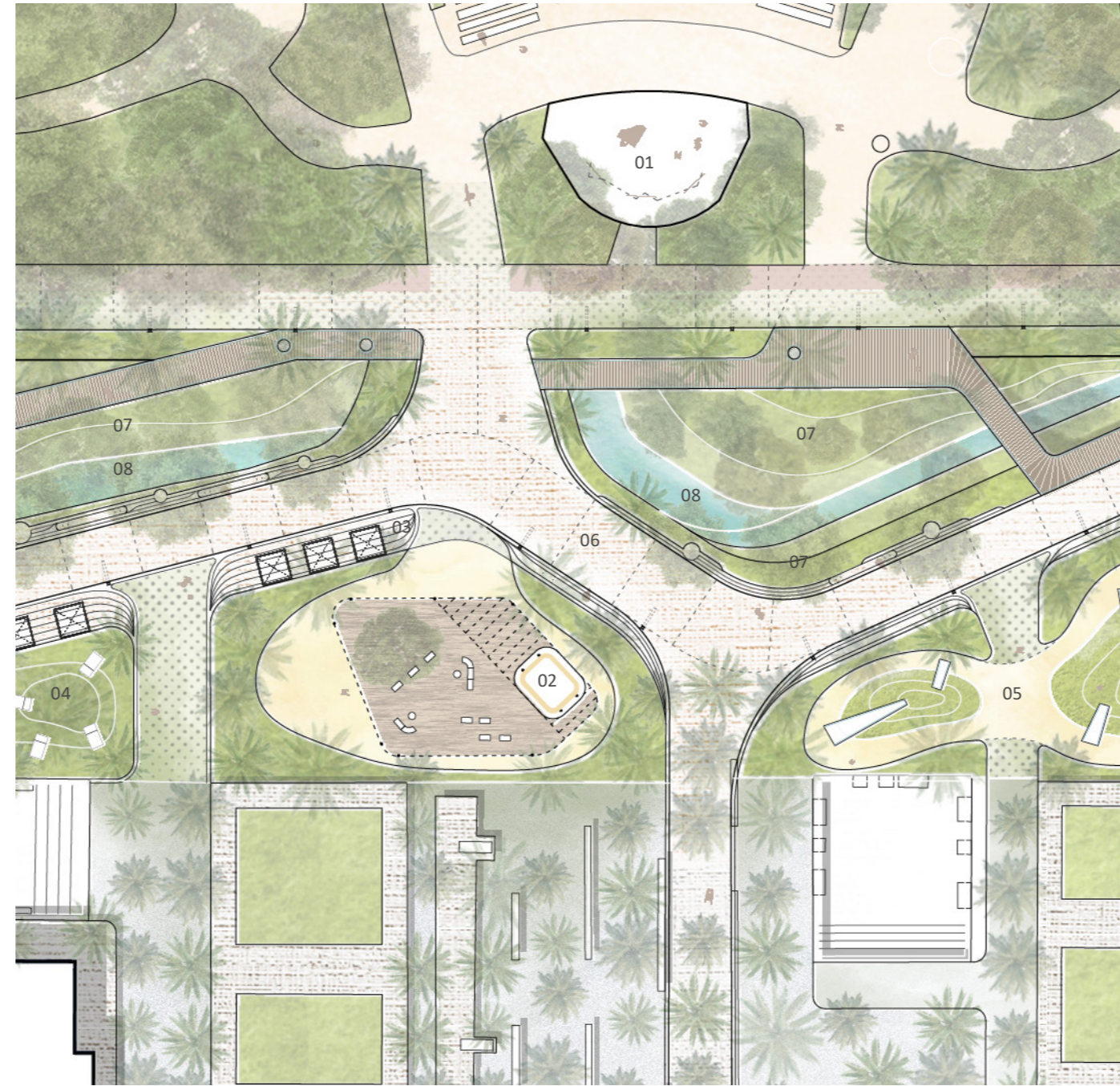
**Espacios significativos del parque**

Planta 1/500



**Avda. Manuel Agustín Heredia**  
Integración de preexistencias

1. Zona de juegos
2. Árbol "Barrilito"
3. Punto de contemplación Jacarandas
4. Terrazas restauración Límite del Puerto
5. Futuro edificio Portuario
6. Edificios existentes



**Conexión Parque - Palmeral**  
Optimización de la permeabilidad al mar

1. Auditorio Eduardo Ocón
2. Mediateca
3. Puestos temporales
4. Espacio de recreo
5. Zona de juego
6. Pavimento filtrante
7. Suelo natural filtrante
8. Suelo impermeable



**Adecuación P. del General Torrijos**  
Resolución de las discontinuidades urbanas

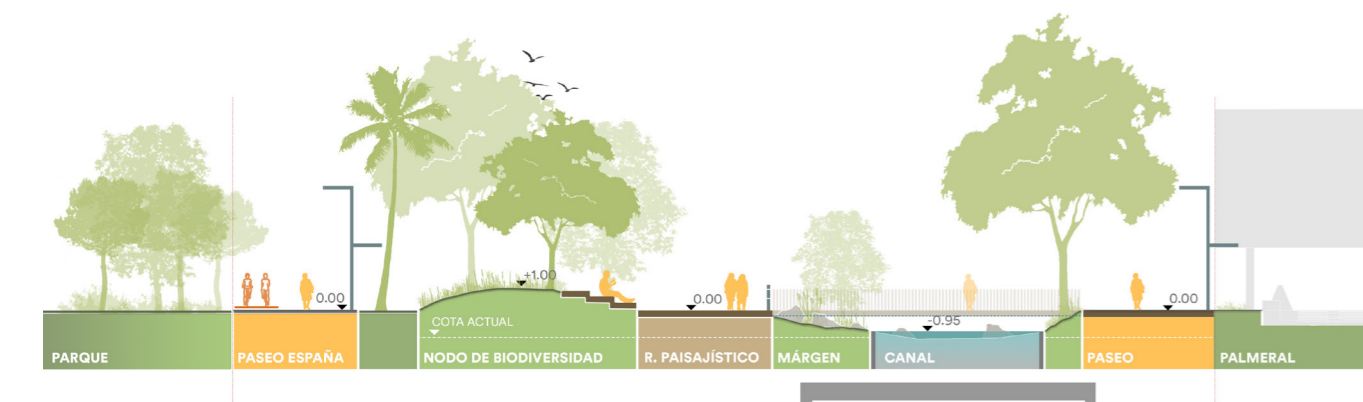
1. Sistema de macrófitas
2. Espacio cultural
3. Plaza Pompidou
4. Quiosco Digital
5. Edificio existente
6. Plataforma pacificada
7. Salida parking Muelle 1
8. Conexión P9 de la Malagueta

**Integración y topografía**

Secciones tipo por zonas



**a) Zona de marisma**  
Ecosistema acuático de gran biodiversidad sobre el que se desarrolla un recorrido paisajístico y contemplativo sobre el terreno deprimido.



**b) Zona de ribera**  
Representación del cauce de un río y sus márgenes en el que se desarrollan diversidad de espacios de descanso y recreativos.



**c) Zona de laguna. Área inundable**  
Espacios deportivos inundables en caso de lluvias torrenciales, protegiendo el parque y reduciendo el estrés del alcantarillado.

**Adecuación al entorno y optimización de recursos**

La integración entre el Palmeral de las Sorpresas y el Parque de Málaga aprovecha la diferencia de cota actual con el Paseo de los Curas con un doble objetivo: minimizar el volumen de relleno necesario reduciendo así los costes de la operación, y crear espacios topográficamente diversos que además favorezcan un gestión del agua de lluvia ejemplar e innovadora sin comprometer la accesibilidad integral de todos sus espacios.

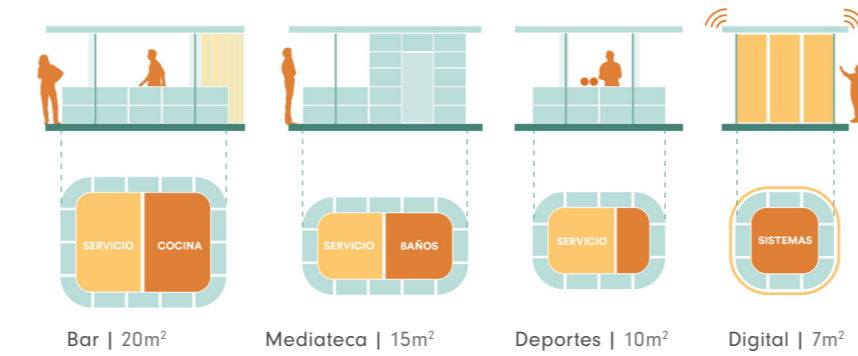
**Quiosco modular y flexible**

Sistema adaptable a diferentes configuraciones



**Un parque activo y lleno de vida**

Los nuevos quioscos del parque están especialmente diseñados para ser flexibles y adaptarse a múltiples configuraciones en función de su ubicación y el uso que albergan. Un sistema modular que se expande hacia el exterior para llenar el espacio público de actividad, generando espacios estanciales en el entorno naturalizado del parque.



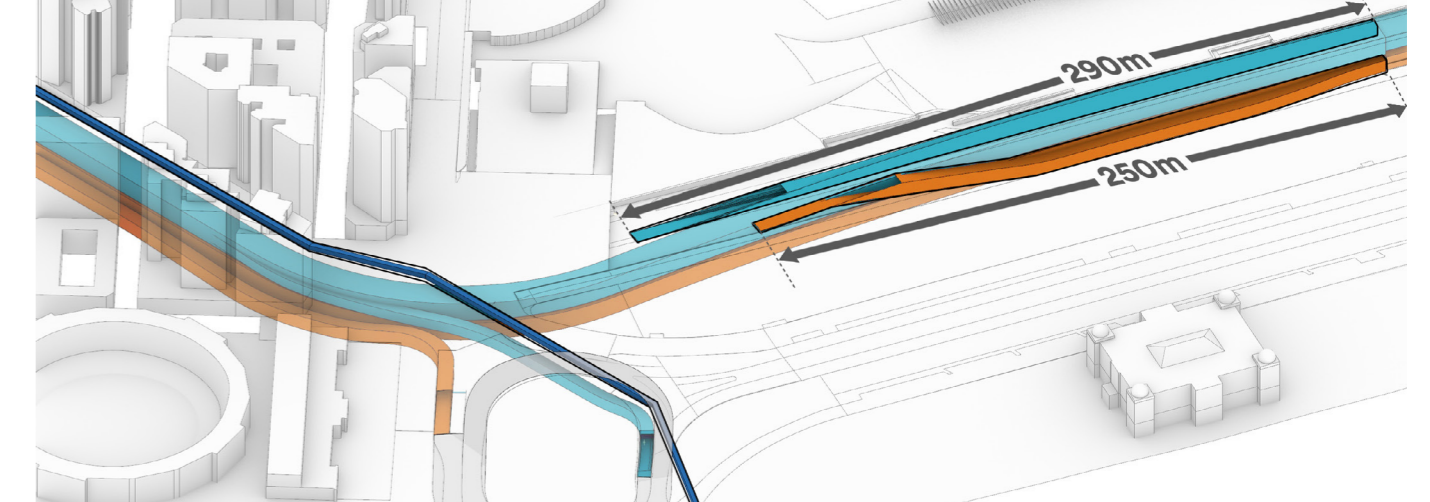
**Un sistema, múltiples soluciones**

El quiosco se diseña con medidas estandarizadas que permiten definir un módulo tridimensional de 90x45x270cm en acero y madera con el que se construyen la totalidad de situaciones previstas. El sistema está conformado por únicamente dos módulos tipo que se especializan ligeramente en función del uso que albergan: el módulo lineal, para el desarrollo, y el módulo curvo, para las esquinas. Cada módulo contempla una parte proporcional de cerramiento vertical que permite abrir o cerrar completamente el módulo en función de las necesidades.

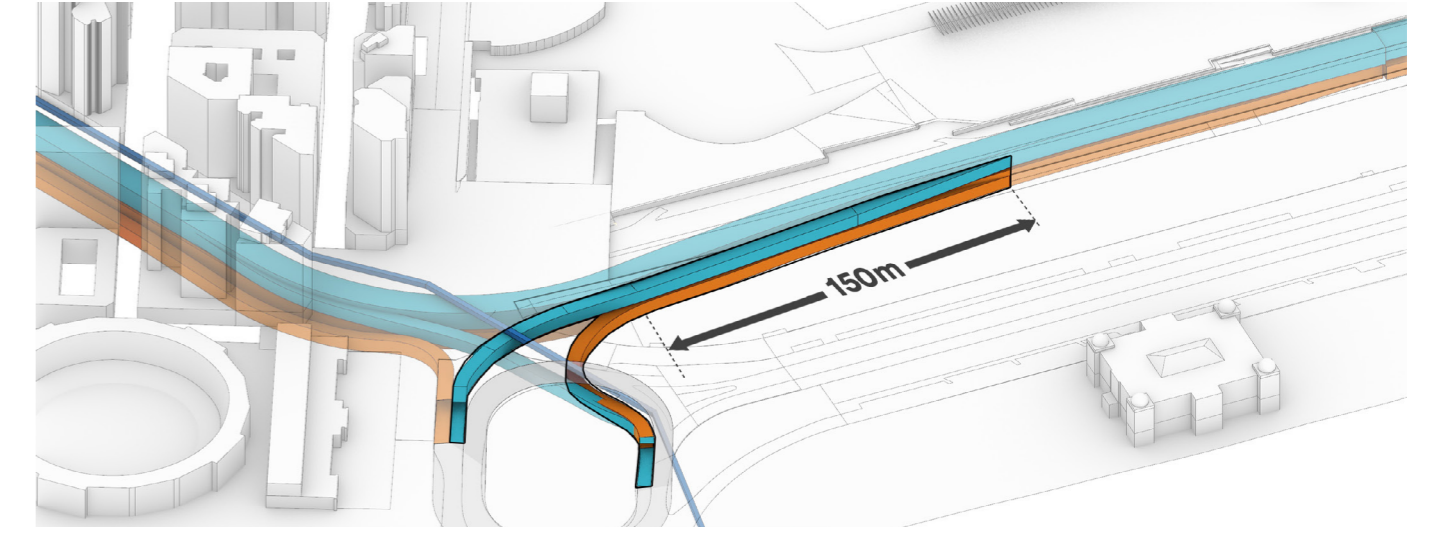
**Mejoras en la infraestructura**

Optimización de accesos al Eje Litoral soterrado y al parking Muelle 1

a) Estado actual. Propuesta original acceso Eje Litoral desde Plaza General Torrijos

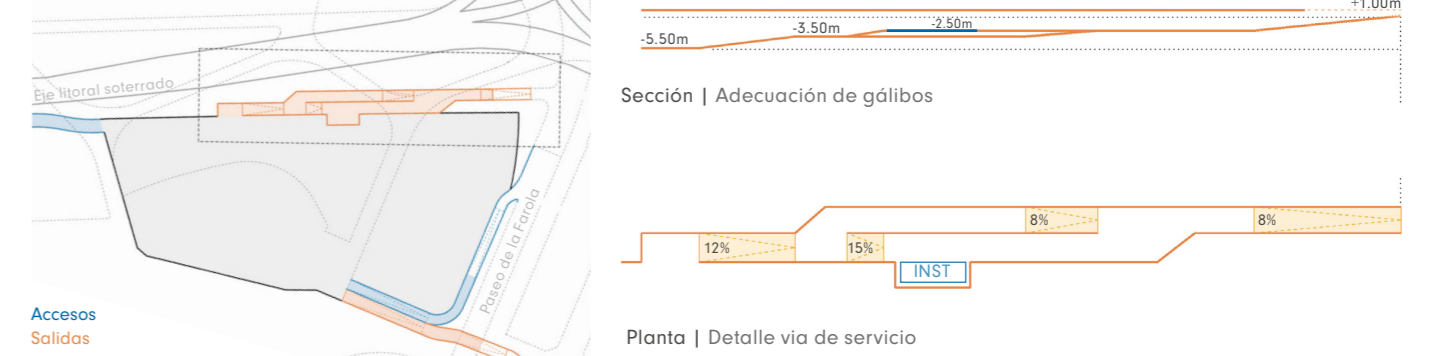


b) Modificación. Propuesta optimizada acceso Eje Litoral desde Plaza General Torrijos



**Prioridad peatonal en superficie y accesos centralizados**

Los accesos al Eje Litoral soterrado se convierten en barreras que comprometan la continuidad peatonal en superficie. Además, propiciaban la creación de una nueva rotonda en las inmediaciones del Centro Pompidou que ofrecía prioridad al vehículo frente al peatón. Una ligera modificación en el trazado de los túneles permite centralizar todos los accesos en la nueva rotonda y liberar la plataforma en superficie para el peatón y otros modos sostenibles. La propuesta optimiza tiempos y costes de construcción al proponer un tramo de 150m en doble cajón superpuesto.



**Accesos al aparcamiento existente y servidumbres**

La eliminación de la glorieta frente al Centro Pompidou exige una solución para la salida del aparcamiento existente que anteriormente se conectaba a ésta directamente en superficie. Para favorecer la continuidad del espacio público en superficie sin afectar a las servidumbres existentes (instalaciones y servicios), se propone un soterramiento controlado hasta conectar con el Paseo de la Farola. De esta manera se optimiza la conexión a pie del Centro Pompidou y el Muelle 1 con el resto de la propuesta y la futura peatonalización de la Avenida Cánovas del Castillo.



**Paisaje de marisma**



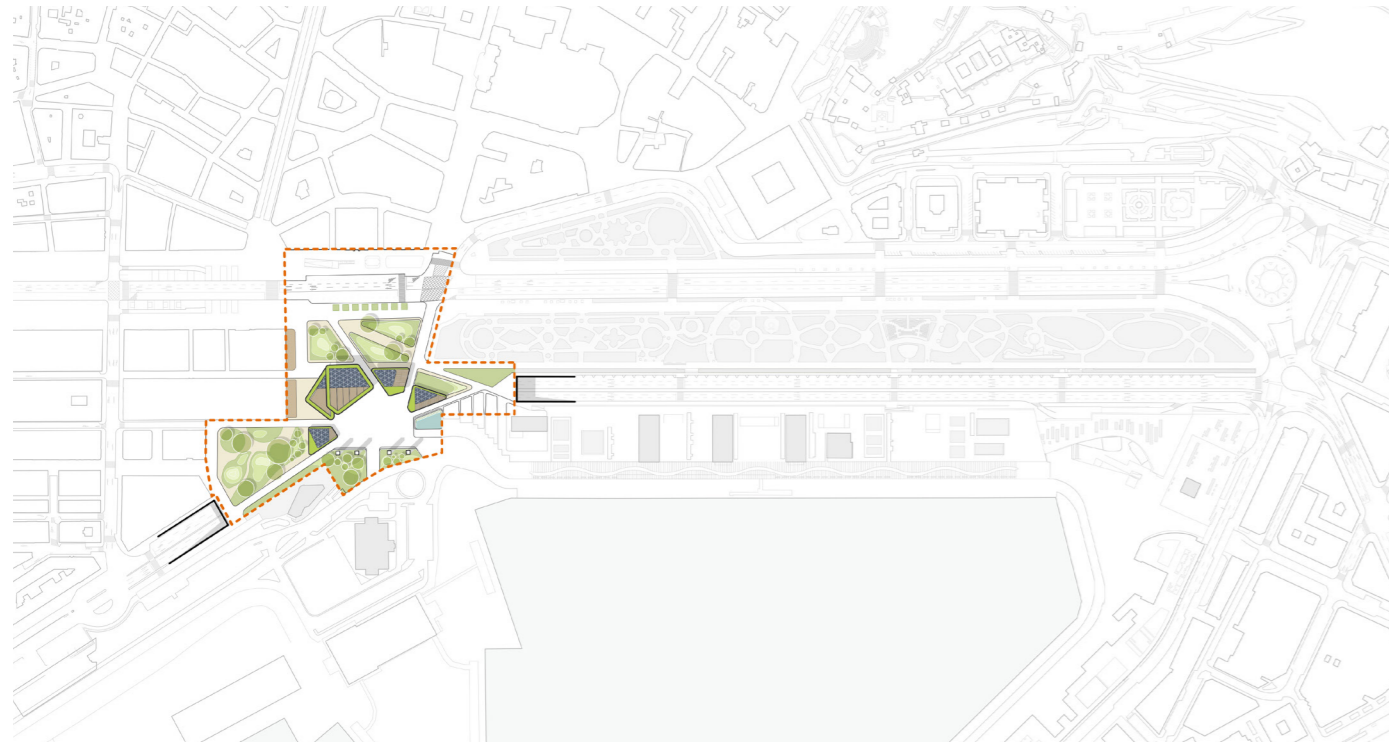
**Paisaje de ribera**



**Paisaje de laguna**

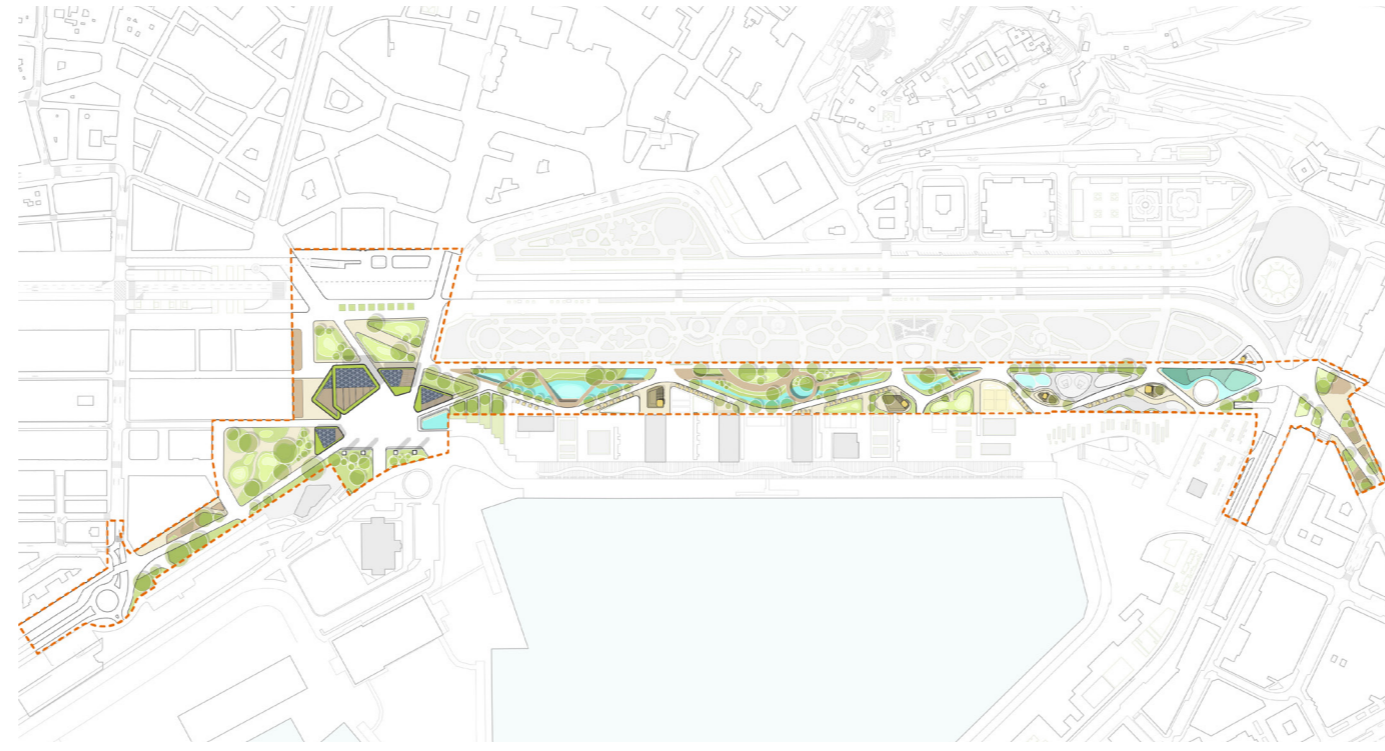
## Implementación por fases

Resiliencia y viabilidad del diseño a lo largo del tiempo



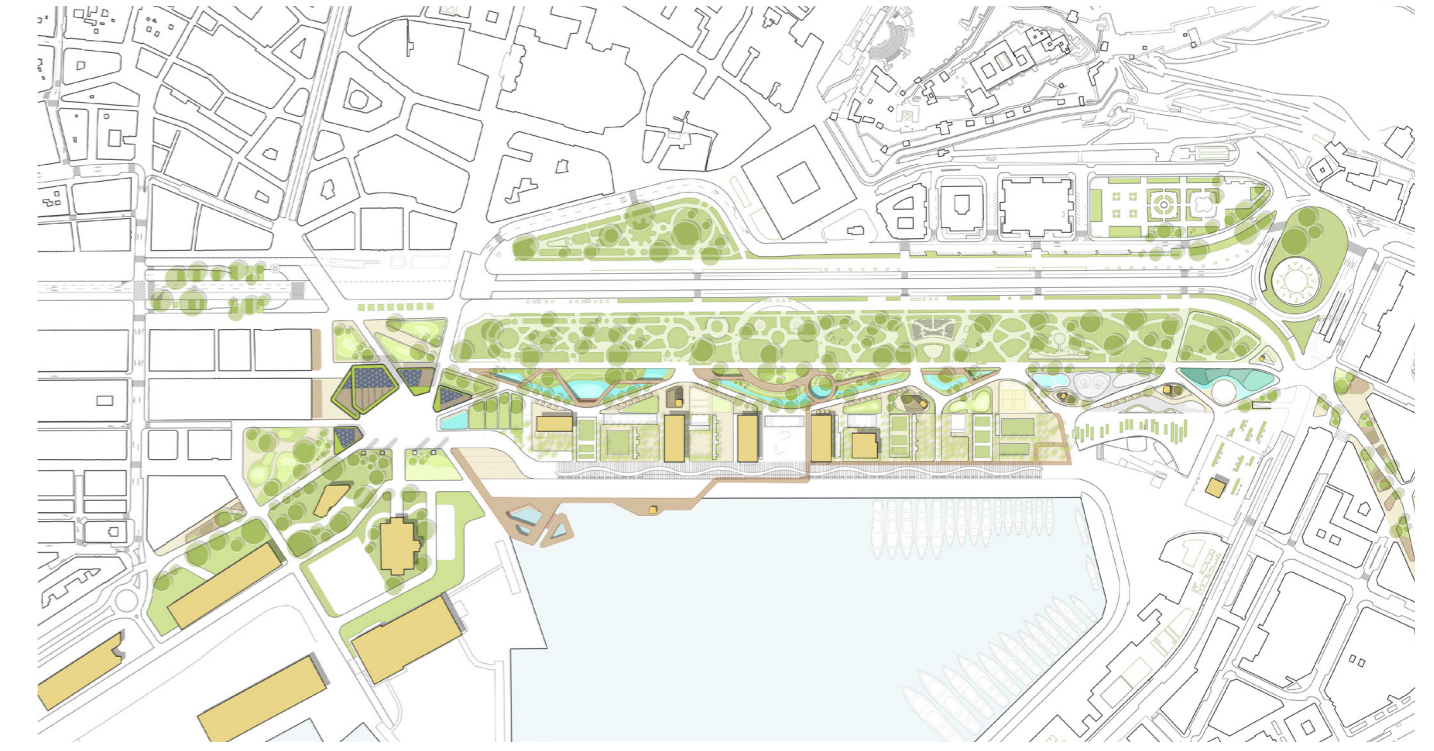
### Fase 0 | Eje litoral semienterrado y en trinchera

Construcción y puesta en funcionamiento del intercambiador y la Plaza de la Marina en su nueva ubicación, más cercana al mar y haciendo participe al puerto de su actividad urbana. El soterramiento del intercambiador de autobuses implicaría la creación de dos accesos en rampa provisionales, que mantendrían el tráfico en superficie sobre el Paseo de los Curas en un estado similar al actual.



### Fase 1 | Ámbito delimitado en el concurso

Conexión del Palmeral de las Sorpresas con el Parque de Málaga a través de un conjunto de recorridos e itinerarios paisajísticos con la presencia constante del agua. Además de resolver la permeabilidad entre la ciudad y el mar, la Fase 1 da respuesta al soterramiento completo del Eje Litoral en este ámbito, resolviendo, además, las discontinuidades que generaban las rampas de acceso y salida al cajón.

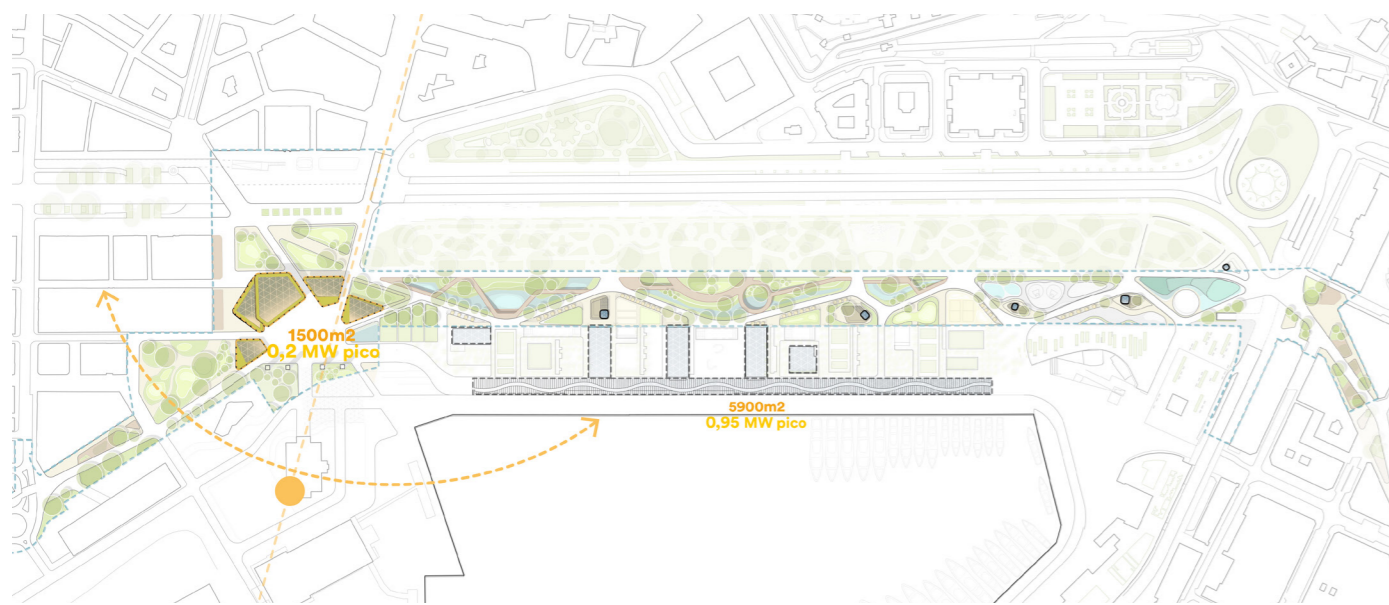


### Fase 2 | Ampliación y contacto con el mar

Teniendo en cuenta el éxito que ha supuesto en la ciudad de Málaga la revitalización del puerto y su apertura a la ciudad en las zonas de Muelle 1 y Muelle 2, se ha previsto un escenario ampliado que contempla el futuro desplazamiento del puerto operativo. Se libera el frente marítimo más cercano al centro histórico de la ciudad, siendo capaz de expandirse para acabar llegando al mar.

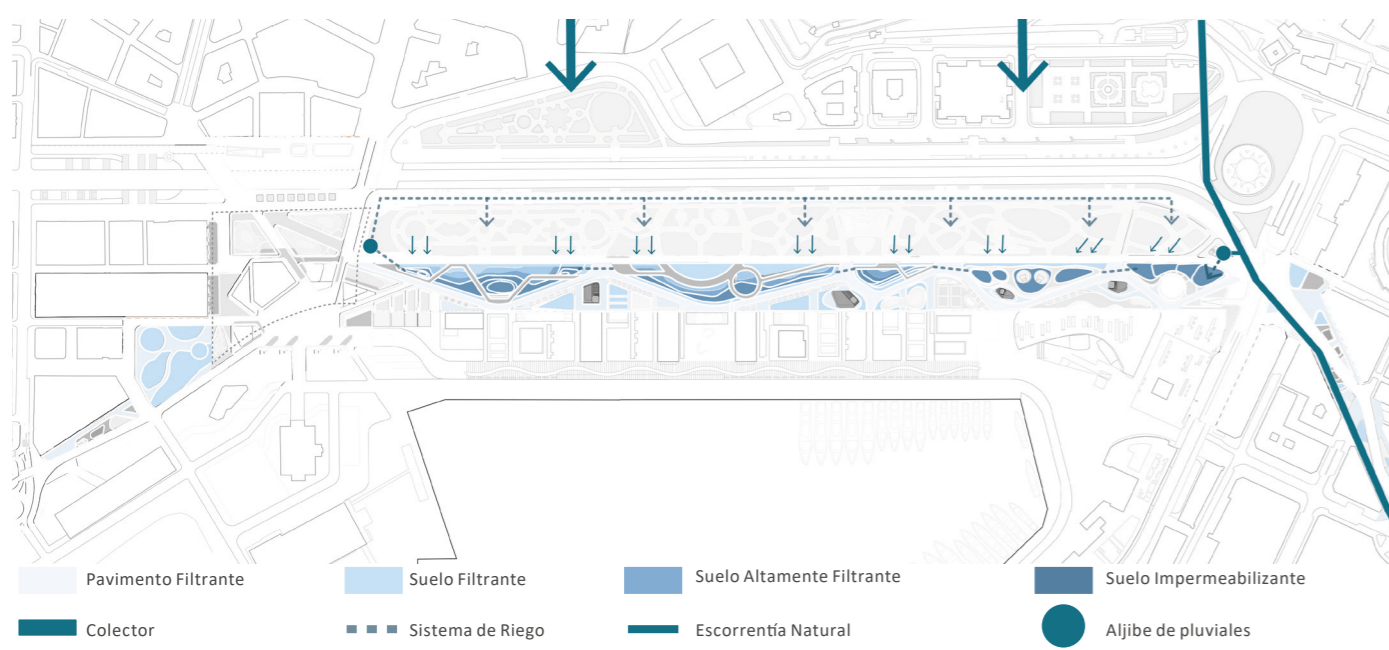
## Ecosistema inteligente

Estrategias de captación solar y gestión del agua



### Captación solar

Los paneles fotovoltaicos se instalarán principalmente en las pérgolas de cubrición del intercambiador, así como en distintos elementos y quioscos distribuidos por el parque para dar sombra. Se consigue así una propuesta autosuficiente en sus recursos energéticos.



### Recogida y gestión del agua

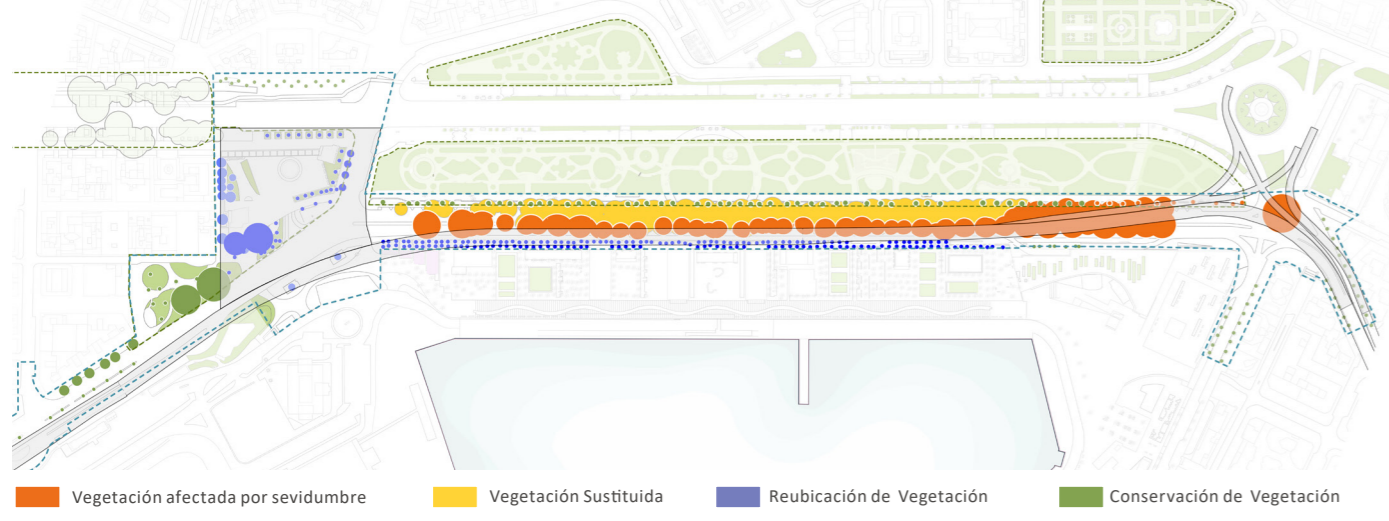
La recuperación del agua como elemento de diseño responde a una necesidad estructural del parque, siguiendo su condición topográfica original. El tratamiento del agua de lluvia de una superficie tan extensa forma parte intrínseca del diseño general.

## Paisaje y biodiversidad

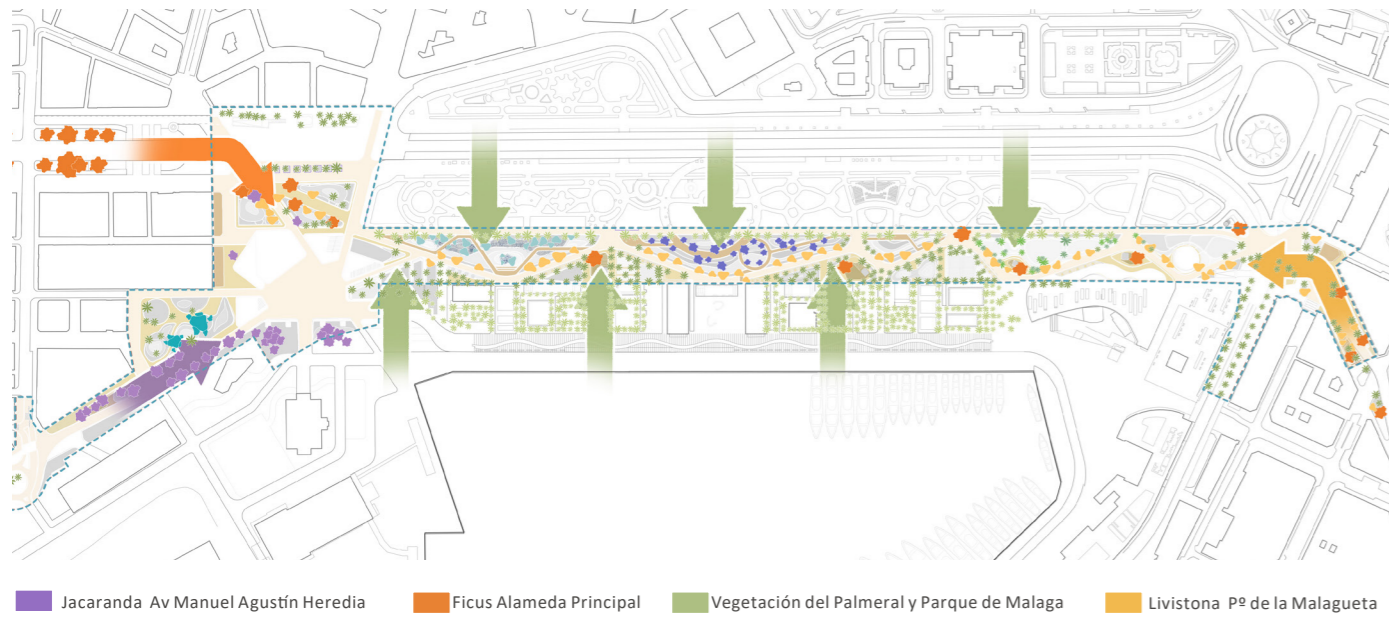
Estrategias para un entorno natural variado y de bajo mantenimiento

La propuesta se caracteriza por ofrecer diversidad de paisajes y, por lo tanto, variedad de especies que cohabitan maximizando la diversidad biológica de este nuevo ecosistema. Los diferentes paisajes tienen factores comunes, tales como la utilización de especies autóctonas de bajo mantenimiento, la diversidad cromática y la adecuación a determinadas condiciones específicas en función de su relación con el agua. El concepto de paisaje se estructura en dos estratos con objetivos distintos. Por un lado se promueve la continuidad de la masa arbórea "histórica" que caracteriza los principales ejes que confluyen en la intervención, y, por otro, se generan nuevas atmósferas que acompañan las temáticas de cada una de las fases del ciclo del agua.

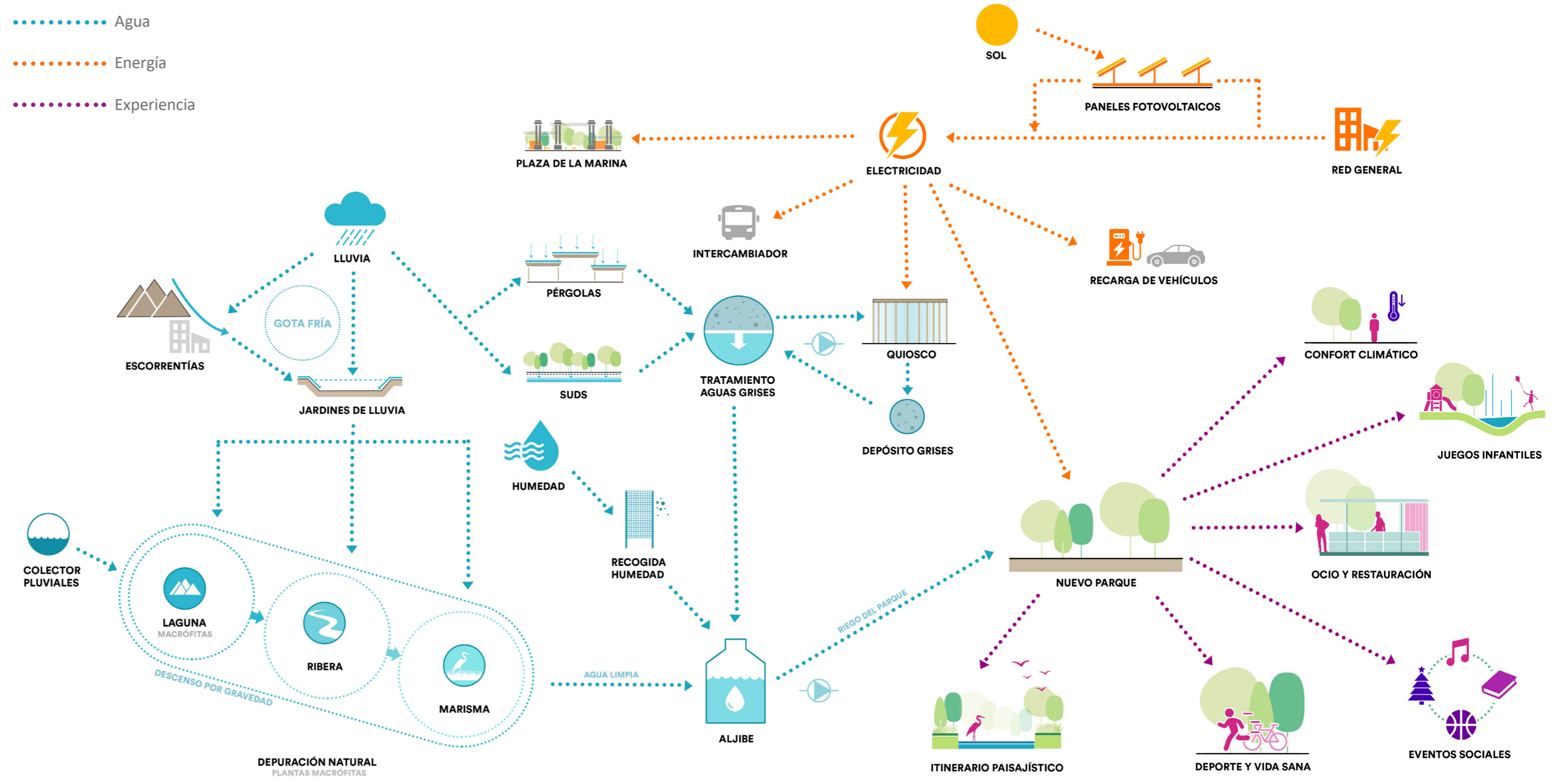
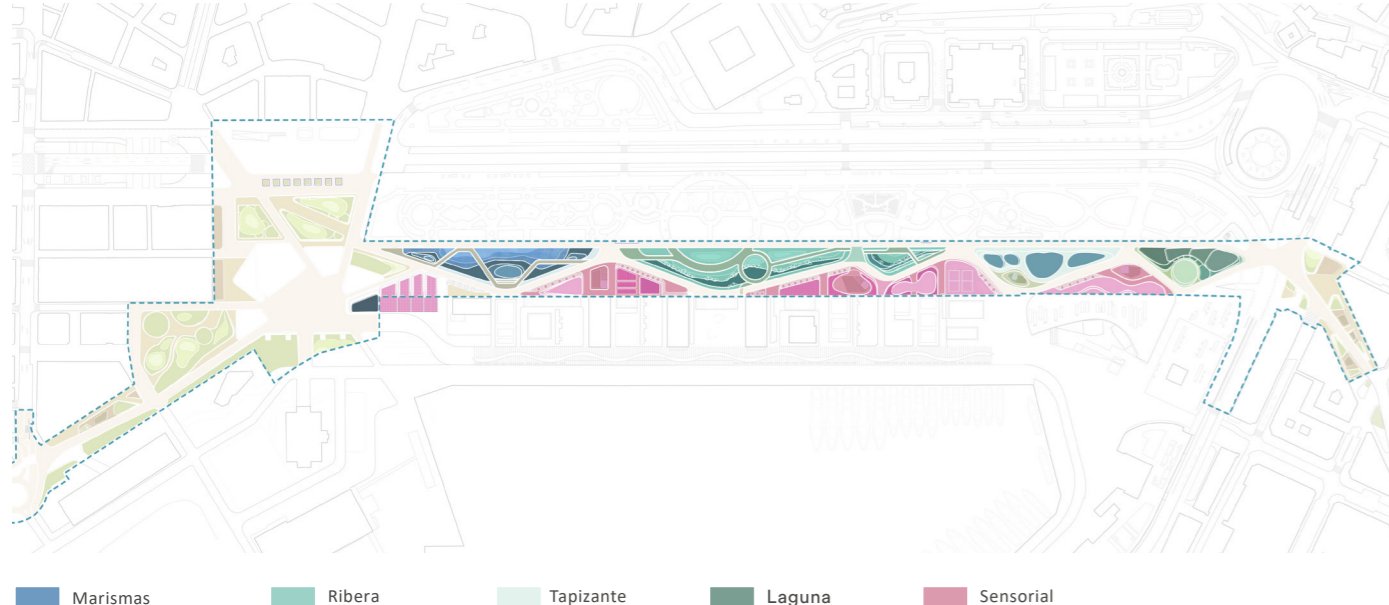
### Conservación y reubicación de especies



### Continuidad de la flora histórica



### Paisajes de vegetación autóctona



### Esquema de funcionamiento holístico

Las diferentes soluciones y estrategias que dan carácter e identidad al proyecto se conjugan entre ellas componiendo un armónico esquema de funcionamiento holístico: agua, energía y la propia experiencia del usuario. En este punto, la Plaza de la Marina resulta punto de confluencia donde la captación y generación

de energía confluye con los diferentes sistemas innovadores de recolección y gestión del agua. A su vez, agua y energía, se integran en este nuevo parque garantizando la mejor experiencia del usuario y visibilizando parte del proceso ecológico de reutilización del agua.

