



MD 3.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

MD.3.1.- DIAGNÓSTICO INICIAL.

Puesto que, en la actualidad, el área está ocupada, precisamente, por dos áreas verdes, es imprescindible partir de una diagnosis de su estado actual, analizando cuáles son los puntos débiles que imposibilitan su correcto, apropiado y eficiente uso.

En este diagnóstico, las opiniones recabadas mediante la consulta con los vecinos han sido de gran importancia.

En lo relativo a los aspectos físicos, podemos afirmar:

1. Existe en los parques actuales una importante falta de vegetación, lo que configura una gran pobreza en la calidad ambiental y escénica urbana, así como se carecen de suficientes zonas de sombra.
2. Nulo atractivo para la utilización de los parques existentes, dado que carecen de interés como zona de esparcimiento, el mobiliario urbano es muy escaso y los pavimentos son incómodos de recorrer y nada accesibles.
3. Tráfico continuo en la zona, dado que se utiliza como alternativa a la entrada desde Sevilla a la ciudad y, por ello, genera un tráfico imprevisto que no se adecua al carácter residencial de la zona.
4. El parque en ningún caso cumple con los requerimientos necesarios para considerarse accesible por usuarios con movilidad reducida u otro tipo de dificultades.

En lo relativo a los aspectos medioambientales, podemos afirmar:

1. Poca riqueza en la vegetación existente. Los parques fueron dotados únicamente de especies resistentes, careciendo de variedad y empleando masivamente la especie de árbol de Cinamomo (*Melia Azedarach*).
2. Especies separadas muy artificialmente. Los parques gozan de vegetación tanto arbórea como de matorral bajo pero carecen de un diseño o integración paisajística de calidad.
3. Falta de carácter e identidad visual. Los parques existentes no contribuyen a generar una imagen en la zona ni en el barrio en el que se integran resultando como espacios poco atractivos de recorrer.



4. Empleo del vial central de modo poco sostenible. La vía pública que divide ambas zonas del parque está actualmente destinada al tránsito de vehículos, así como, a su estacionamiento por lo que la relación entre ambas zonas de parque resulta difícil y complicada.

5. Inexistencia de movilidad sostenible. Pese a la existencia del carril bici como elemento separador de los dos parques junto a la vía rodada, en ningún momento los parques tienen relación alguna con este vehículo.

En lo relativo a los aspectos culturales, podemos afirmar:

1. Nula identificación de los vecinos con su barrio. Dado que el barrio se ha concebido como un área residencial donde sólo se ha primado la construcción de los edificios plurifamiliares sin atención a los espacios que dotan de calidad urbana al conjunto, los vecinos tienen poco o nulo arraigo con su barrio, ya que las funciones que en él pueden realizar se limitan, casi exclusivamente a su uso residencial particular.

2. Nula identidad "antequerana" del barrio. El barrio, pese a su enorme potencial, carece de integración con el carácter de la ciudad de Antequera, por lo que el significado que aporta el nuevo proyecto a través del propio nombre contribuirá a mejorar dicha relación.

3. Capacidad de decisión reducida, hasta el momento, de los residentes sobre sus espacios urbanos. Siendo los residentes quienes habitualmente conocen mejor las demandas y necesidades de los espacios públicos, pocas veces deciden sobre su gestión o hacen uso de ellos para actividades comunitarias o vecinales, empobreciendo el sentido de comunidad y necesitando, por ello, una gran regeneración cultural del entorno.

MD.3.2.- ESTRATEGIA INICIAL: ISLA AMBIENTAL.

El concepto básico de la intervención es la creación de una isla ambiental. Es decir, se plantea eliminar como vía de tráfico rodado de vehículos el tramo de la Calle Dr. Ricardo del Pino situado entre las calles Remedios Tomás y Teresa Espinosa Moreno para unificarla a los dos espacios verdes y generar así un espacio unificado y continuo entre ambos.

La intervención no propone el cambio de calificación urbanística sino tan solo la integración de estos tres elementos en la trama urbana de modo que, la circulación rodada se realice perimetralmente al ámbito de actuación y dentro de dicho área se apueste por el tránsito peatonal y la circulación a través del carril bici.



Mencionar que la estrategia de creación de "isla ambiental" fue validada por los residentes en la consulta realizada para exposición de los bocetos iniciales del proyecto.

La propuesta quedó apoyada aún más ya que, de un lado dicho tramo de calle no da acceso a ningún edificio ni servicio específico al tiempo que es poco transitado por los residentes. De este modo, la integración de dicho espacio al parque proyectado es bien acogida por los residentes, los cuales, muy frecuentemente, son los mayores críticos con estos planteamientos teóricos hasta su puesta en funcionamiento.

MD.3.3.- TRATAMIENTO DEL VIAL CENTRAL.

El eje fundamental de la intervención es el de UNIFICAR ambos parques, de modo que se consideren como un conjunto uniforme, sin que el tramo de vía pública intermedio pierda su naturaleza ni concepción propia.

El proyecto, en el fondo, es una estrategia de cosido entre ambos parques mediante la consideración de que el vial central debe pasar de separarlos a unirlos.

Por ello, y en consideración con el principio de optimización que exponemos en el siguiente punto, se plantea el recrecido de la zona de calzada actualmente asfaltada y se propone su pavimentación con baldosa de hormigón prefabricada, tratando además las aceras laterales a modo de sendero puesto que dichos elementos carecen de sentido alguno en la nueva ordenación sin tráfico rodado.

MD.3.4.- OPTIMIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN.

Se plantea que la intervención sea lo más optimizada posible, entendiendo que se debe aprovechar al máximo el estado actual del ámbito de actuación y sus elementos. De este modo, como se indica, el proyecto pretende apoyarse en las aceras existentes en el vial central para establecer la cota de plataforma central peatonal, recreciendo de un modo sencillo la zona de calzada y empleando la rasante actual de las aceras como líneas de contacto de la rasante del nuevo parque unificado.

Así pues, solo se requerirá de leves movimientos de tierras y de la formación de jardineras y senderos sobre la plataforma generada para configurar y trazar las diferentes zonas de uso con las que contará el parque urbano.



MD.3.5.- PROTECCIÓN-AISLAMIENTO DE LA TRAMA URBANA.

Tanto las consideraciones vecinales como los análisis urbanísticos apuntan claramente a que es de gran interés que el nuevo parque tenga la capacidad de ser una verdadera "isla" dentro del tejido urbano. De un lado, los vecinos quieren pasear tranquilos alejados de los vehículos. De otro, quieren tener la tranquilidad de que los niños cuentan con un lugar de esparcimiento y juego. Se considera por tanto deseable que se puedan lograr condiciones de aislamiento visual y acústico, en la medida de lo posible, de la realidad urbana.

Por todo ello, se plantea densificar la vegetación en el interior del parque mediante 8 grandes jardineras previstas para la plantación de especies singulares de arbustos de gran porte. La disposición de dichas jardineras y la relación espacial de éstas entre sí contribuirán a generar pantallas vegetales que filtren y tamicen la visual entre la "isla ambiental" y el exterior.

MD.3.6.- ESTRATEGIA DE COSTURA: UTILIZACIÓN DEL PAVIMENTO. LA POTENCIACIÓN DEL EJE ESTE-OESTE.

Uniendo todo lo expuesto hasta el momento, se plantea como ya hemos mencionado la conexión entre ambos parques mediante una simple y potente actuación en el vial central.

Dado que el uso del tramo de la calle Dr. Ricardo del Pino, dentro del ámbito de actuación, se va a mantener para vehículos no motorizados y para peatones y puesto que son varias las infraestructuras existentes en los alrededores de la zona que generarán movimiento peatonal a través de él, se ha proyectado la pavimentación del mismo mediante baldosas de hormigón prefabricado de color beige, que enfatizen un espacio de tránsito principal a la vez que peatonal. Se pretende así atribuir a este eje el concepto de bulvar central donde poder desarrollar diferentes acontecimientos durante el año y donde el peatón ocupe el centro y la zona preferente.

Se mantiene el carril bici con su actual trazado y se recrece al nivel del acerado existente para entenderlo como una alternativa más entre las opciones de transitar por el nuevo parque.



MD.3.7.- ESTRATEGIA DE COSTURA: UTILIZACIÓN DEL PAVIMENTO. LA CONEXIÓN ENTRE PARQUES.

Para generar la costura entre parques, además de la mencionada anteriormente, la propuesta pretende dibujar en el pavimento dos estructuras arborescentes abstractas enfrentadas.

No son más que la metáfora de dos árboles que, naciendo en cada uno de los extremos del parque, invitan a recorrerlo y a perderse en él. La estructura del árbol es la de un tallo longitudinal (que enfatiza el eje este-oeste) y una serie de ramas que se introducen hacia los lados.

De este modo, estas estructuras son una invitación a recorrer el parque, pero también una invitación a perderse y dirigir miradas oblicuas sobre él mientras se recorre. El pavimento, que siempre tiene un fuerte impacto visual, en este caso se considera capital como estructurante.

Se ha recurrido a cintas de pavimento como estrategia para enlazar dos parques enfrentados hasta ahora sin romper el eje intermedio, que pasa de ser separador a unificador.

Dadas las referencias locales, se plantea una cinta o estructura arbórea abstracta de pavimento en color verde y otra en color arena.

MD.3.8.- ESTRATEGIA DE DENSIFICACIÓN: LAS JARDINERAS.

Igualmente, la intervención quiere enriquecer el espacio verde existente. Quiere densificarlo, ofrecer espacios diversos y más protección y aislamiento con respecto al exterior del parque.

Puesto que el parque se encuentra en leve pendiente, se considera la ejecución de una plataforma inclinada que organice y separe las zonas mediante grandes jardineras a nivel de suelo que permitan a las especies arbustivas elevarse y coger protagonismo. De este modo, las jardineras no serán barreras que encierren el espacio pero si lo acotarán según sus usos.

Su planteamiento sigue la poética del árbol y se diseñan con forma de hoja lanceolada, forma especialmente adapta para los espacios que se requieren y que dinamiza con sutiles curvas un entorno rígido y excesivamente monótono y ortogonal.



MD.3.9.- UN PARQUE SIN PUERTAS NI VALLAS.

Se plantea que el parque sea accesible tanto desde todo su contacto con la calle Remedios Tomás como desde todo su contacto con la calle Teresa Espinosa Moreno. De este modo, será un parque abierto, sin necesidad de mantenimiento de personal que lo abra según un horario. Un uso verdaderamente público contemporáneo debe ser abierto. Ambas calles, de este modo, serán las que acogerán los visitantes en toda su longitud y no en un sitio concreto.

Para ello se continuará la plataforma de acerado existente en los viales superior e inferior que delimitan el parque y actuarán a modo de acceso, regalando este espacio al ciudadano cuando recorra la "isla" perimetralmente.

Como ya se indicó anteriormente, el parque tendrá otros dos accesos más en los laterales norte y sur, desde las zonas exteriores a modo de bulevar que recorren la Urbanización "Parque Verónica". Actualmente dichos accesos ya están generados por lo que la actuación prevista pretende mantenerlos y mejorarlos. Se entiende que, al dotar al equipamiento de mayor riqueza de espacios, de especies vegetales y de usos, la simple conexión con dichos accesos se verá reforzada con un elemento urbano que verdaderamente atraiga para ser recorrido.

MD.3.10.- LOS ESPACIOS GENERADOS.

Como ya se ha explicado, el ámbito de actuación pasará de ser un conjunto de dos zonas de parque de escaso valor urbano ("dos descampados" según algunos vecinos) separados por una vial, a convertirse en una gran zona verde con entidad propia, potenciada por su eje central, que ofrece diversos espacios en su interior.

Así pues, los diversos espacios que se generarán son:

A. Espacios de acceso y filtro. Se encuentran limítrofes a cada una de las calles que dan acceso al parque. Tienen como finalidad mostrar al ciudadano la presencia de una zona verde e invitarlo a entrar al interior del parque, pero también constituyen en sí mismos espacios ajardinados de estancia y paseo, como alternativa al acerado.

B. Eje principal. Se trata del recorrido este-oeste del parque, para atravesarlo simple como paseo o para la conexión entre los viales superior e inferior. Se



recreará y pavimentará con baldosas de hormigón prefabricado que sustituya la presencia de asfalto en el interior del parque.

C. Senderos. Se trata de las ramificaciones a modo de caminos pavimentados con dos coloraciones, verde y arena, que se desarrollan junto a las jardineras del interior del parque y que permitirán la contemplación de las diferentes especies arbustivas, así como, el recorrido entre las diferentes placas informativas dispuestas en el parque como homenaje a la mujer antequerana.

D. Jardineas. Se trata de un total de 8 jardineras acondicionadas y provistas de vegetación arbustiva mediterránea que ofrecerán color, contrastes y variedad visual.

E. Zonas de estancia. Situadas entre los espacios generados por las jardineras, se trata de 4 grandes áreas dedicadas a zonas de esparcimiento para los niños y de reposo para sus acompañantes o simplemente como áreas para el descanso de los usuarios. Se caracterizan por ser espacios despejados, amplios y sensiblemente acotados.

F. Zonas ajardinadas. Al igual que las zonas de estancia, se sitúan entre los espacios generados por las jardineras y se trata de 2 espacios inicialmente terrizos pero previstos como pradera de césped, donde se pueda igualmente dedicar a zona de esparcimiento y juego para niños y mayores. Se caracterizan también por ser espacios despejados, amplios y sensiblemente acotados.

MD.3.11.- PLAZAS DE APARCAMIENTOS EXISTENTES.

Actualmente, el tramo del vial central de C/ Dr. Ricardo del Pino situado en el ámbito de la actuación cuenta con una zona de aparcamiento en batería dotada con un total de 25 plazas. Con la restructuración prevista, dichas plazas serán eliminadas de su actual ubicación, entendiéndose que dicha dotación queda justificada dentro de la intervención llevada a cabo recientemente por el Ayuntamiento de Antequera en la denominada, C/ de los Abogados, la cual se localiza a escasos 500 M. de nuestra zona de actuación y donde se generaron un total de 80 nuevas plazas de aparcamiento para mejorar el estacionamiento de la zona.