

Reflexiones y Pautas sobre la integración Puerto-Ciudad. AVANCE. Otoño 2010¹

A. Prologo: mirar y ver. Lo viejo y lo nuevo

1.- En 1985, al poco tiempo de aprobarse el primer Plan General de Ordenación Urbana de Málaga de la Democracia, comenzaron los primeros trabajos de cara a la formalización de un Plan Especial que, todavía de forma tímida, plantease la integración del Puerto y la Ciudad a través de la colaboración entre las dos instituciones.

Hoy 25 años después, no puede decirse que el proceso haya sido rápido y pleno de actuaciones, sino claramente lento, con pocas iniciativas desarrolladas, y donde la falta de comunicación de los responsables de ambas instituciones ha sido un modus vivendi cotidiano.

La colaboración Puerto-Ciudad ha estado mucho tiempo parada, y Málaga difícilmente resiste las comparaciones con las iniciativas llevadas en otros espacios portuarios que desarrollaron reestructuraciones urbanas en tiempos mucho más cortos, y con resultados claramente positivos para la ciudad.

En todos estos años la transformación de los waterfronts han tenido enfoques muy diferentes en tanto que estaban relacionados con la peculiar estructura espacial y económica de cada una de las ciudades portuarias, pero lo que ha caracterizado a las ciudades más dinámicas es la rapidez de las actuaciones, la intensa colaboración Ciudad-Puerto y la participación de intereses privados en un ámbito público.

¹ El objetivo del trabajo consiste en desarrollar un conjunto de pautas de actuación que faciliten la integración del Puerto y la Ciudad en la perspectiva actual de 2010, pudiendo dar origen a una futura Modificación del Plan Especial del Puerto. La idea y responsabilidad del trabajo es del Observatorio de Medio Ambiente Urbano, que ha contado con la participación y asesoramiento de José Alba, Ingeniero de Caminos, María José Andrade, Arquitecta, Angel Asenjo, Arquitecto, Rinio Bruttomesso, Arquitecto, director de la Città d'Acqua de Venecia, Jerónimo Junquera, Arquitecto del Palmeral de las Sorpresas, Álvaro García-Cabrera, Abogado, Salvador Moreno Peralta, Arquitecto, y Alfonso Peralta, Arquitecto. De la Gerencia Municipal de Urbanismo ha participado Carlos Lanzat, arquitecto en las exposiciones sobre los contenidos del PE del Puerto. La coordinación ha sido de Pedro Marín Cots, director del OMAU.

2.- Hoy todavía en algunos círculos técnicos claramente obsoletos, se sigue hablando del Moll de la Fusta como único ejemplo de ventajas o inconvenientes que pueden incorporarse al ejemplo malagueño. Thomas Fuller afirmaba que el que conoce poco, lo repite a menudo.

Ya hace años que se superó la barrera de un ejercicio de recuperación urbana con ciertas incógnitas por resolver. Las experiencias de Baltimore, Genova, Marsella, Puerto Madero en Buenos Aires, Valencia, Sydney, Copenhague, Oslo, Londres y otros ejemplos importantes han resuelto muchas dudas iniciales sobre la forma de acometer la integración Puerto-Ciudad. De esos ejemplos cabe extraer unas características comunes que han producido unos resultados altamente beneficiosos:

a) La escala de trabajo, el ámbito a ordenar, con independencia de su tamaño, siempre ha tendido a ser global y comprensivo del espacio de contacto del Puerto y la Ciudad y de aquellos otros espacios afectados por las mutuas interacciones de los usos urbanos y portuarios. Difícilmente se puede enfocar la resolución de un planteamiento, no ya de un problema, sin analizar el conjunto espacial del borderline. Y es justamente desde la comprensión del espacio en su conjunto, de las situaciones que en él se producen, de las necesidades o requerimientos de las actividades portuarias y de los usos urbanos, de donde nacen las medidas específicas y las decisiones concretas de la ordenación y de los proyectos.



b) La diversidad de usos e intensidades edificatorias ha sido otro de los elementos comunes que ha estado presente en las reconversiones portuarias. Especialmente la vivienda ha tenido un puesto destacado en los nuevos usos incluidos en los espacios ganados a la ciudad. La mezcla de usos de viviendas, terciario y comercial es bien patente en la mayor parte de los puertos renovados.

c) El equipamiento comunitario es otro de los usos incorporados, evidente al tratarse de una recalificación urbana cuyo vertebración clásica es el espacio público. La Facultad de Economía de Genova situada en el antiguo Muelle Viejo, convive con el resto de actividades que se desarrollan diariamente, y da una importante actividad ciudadana en las horas de la mañana donde todavía las actividades de ocio o comerciales no funcionan.

d) Otra característica común de la renovación de los espacios portuarios ha sido la calidad del diseño y ejecución de la urbanización de los espacios públicos, del mobiliario urbano y de la edificación.

e) La ordenación ha tenido en cuenta muy especialmente las cuestiones referidas a movilidad y accesibilidad. Hoy además, por imperativo de la legislación y en cumplimiento de documentos suscritos por la Administración local, se impone una reconsideración desde el postulado de la sostenibilidad.



3.- Si se pone en relación la experiencia de esos procesos de renovación exitosos de ciudades portuarias con la situación de la transformación que se vive en el caso de Málaga y del planeamiento urbanístico vigente que lo ampara, se pueden alcanzar algunas conclusiones iniciales:

a) Se aprecia que el Plan Especial está encorsetado al ámbito estrictamente portuario y carece de una visión de conjunto del frente marítimo y de los espacios a los que se extienden los efectos de la actividad portuaria. De orden interno, el documento parece la suma de aportaciones diversas carentes de un orden global.

b) Frente a la diversidad de los usos y sus intensidades, que es nota característica de otros ejemplos de renovación, existe una especie de monocultivo de uso comercial y terciario.

c) El destino de suelo para uso de equipamiento se colma con la mera reserva de suelo, incluso con la ejecución de la edificación, sin que esté predeterminado el equipamiento que se quiere implantar.

d) La accesibilidad es entendida en el planeamiento vigente como el acceso del tráfico motorizado al Puerto para el desarrollo de su actividad portuaria. No está contemplado de forma satisfactoria el acceso al principal equipamiento público previsto en la ordenación aprobada; el Palmeral de las Sorpresas.

e) En punto a la movilidad hay decisiones en el Plan Especial como la previsión de un aparcamiento de vehículos de gran capacidad que hoy son opuestas al postulado de sostenibilidad que tiende a la erradicación del vehículo privado en el interior de las ciudades y al incremento del transporte público.

f) Igualmente en relación con la movilidad sostenible se acusa la ausencia de determinaciones relacionadas con el modo de transporte no motorizado que permitan enlazar mediante el carril adecuado los paseos marítimos que se disponen a uno y otro lado del Puerto.

g) Es preocupante la reducción del acerado a su mínima expresión que provoca la plataforma en la que se asentará el Palacio de la Música.

B) Metodología

Es una opinión común del grupo que está participando en este trabajo, desarrollar un **estudio global** del ámbito portuario y la ciudad que se solapa con el frente marítimo. El enfoque global tiene que ver con el desarrollo de formas de actuación urbanas sostenibles, tanto a nivel de planeamiento general de ciudad, como a nivel concreto de proyectos urbanos. Puede

considerarse, en este sentido, como estratégico en el sentido de marco de referencia, al tiempo que no es solo un ejercicio académico-teórico, si no que tiene voluntad de ser desarrollado. En 2010, los tiempos y las circunstancias han cambiado, las formas de desarrollar una actuación urbanística y territorial debe contener los mejores instrumentos del urbanismo clásico, empezando por la configuración del espacio público con eje vertebrador de la ciudad, pero yuxtaponiéndole al mismo tiempo las necesidades que impone la sostenibilidad urbana en materia de movilidad, eficiencia energética y participación ciudadana.

La idea de globalidad del proyecto es básica porque permite definir la escala con la que abordar el trabajo. Este estudio no puede limitarse al examen de cuestiones singulares que plantea el Muelle 1 y la Esquina de éste con el Palmeral de las Sorpresas, o la permanencia o supresión de la valla del Muelle 2. Un enfoque de este tipo sería reduccionista y absolutamente ineficaz.

Evidentemente el cometido que se trata de desarrollar es significativamente más complejo porque afecta a una parte sustancial de la ciudad, vinculada físicamente a la ciudad antigua, a una importante actividad económica generadora de rentas económicas y de empleo. Al mismo tiempo a la imagen simbólica de la ciudad, en su referencia paisajística.

En este sentido es conveniente señalar los aspectos más relevantes desde el punto de vista metodológico que se debe observar de forma previa al estudio de la integración Ciudad-Puerto.

1.- Definición de la amplitud y ámbito del trabajo. En este momento y como consecuencia del Plan especial hay actuaciones en marcha, algunas casi finalizadas, como el Palmeral, otras con concesiones activas que están desarrollándose con gran rapidez en los últimos meses, como el Muelle 1, o con mayor lentitud, como la Esquina. Y otras actuaciones que están aprobadas a nivel de Planeamiento, en las cuales, intervenciones alternativas podrían ser posibles en mayor medida que las actualmente comprometidas desde el punto de vista económico y administrativo y respecto de ellas cabe adoptar las siguientes posiciones:

- a) Teóricamente, podríamos establecer tabla rasa de las actuaciones en marcha, y de las futuras comprendidas en el Plan Especial, lo cual sería una especie de **ejercicio de estilo** de lo que pudo ser y no fue. Evidentemente replantear frontalmente las edificaciones que se desarrollan en el Muelle 1 o en la Esquina, que nunca serían vistas con agrado y complacencia por el Puerto, La Junta de Andalucía o el propio Ayuntamiento, nos podría situar en una situación marginal y poco interactiva con el proceso Puerto-Ciudad.

- b) Contrariamente, si diésemos por realizados los proyectos en construcción, asumiendo lo desarrollado, aunque pudiera haber sido diferente, y nos dedicáramos a las partes vírgenes donde todavía se pueden introducir nuevos criterios de ordenación, usos y diseño, sería una **posición pragmática**, y hasta cierto punto sumisión con la realidad urbana y con los objetivos originales que planteamos en el estudio.
- c) **Una tercera forma de actuación**, que no se puede considerar a priori, mezcla de las anteriores, consiste en centrarnos en lo “nuevo”, sin dejar de realizar una mirada crítica de las actuaciones en marcha, incidiendo en aquellos temas “difíciles” pero en los que todavía se puede incidir, como por ejemplo en la Esquina, donde la concesionaria podría ser compensada con otros aprovechamientos urbanísticos en otra parte de la ciudad para crear el “vacío” o la modificación de la edificación que en el diseño de espacios urbanos sobre las considerables cubiertas planas que se empiezan a apreciar en el Muelle 1 a lo largo del Paseo de las Farolas.

2.- La cuestión clave, la integración del puerto y la ciudad, no queda resuelta en este plan especial. Es necesario retomar el discurso y aportar unas estrategias de la relación puerto-ciudad con **elementos de reflexión**, más que de propuestas, a largo plazo. Unas reflexiones y pautas que contengan la solidez para incidir sobre determinados aspectos de las actuaciones ya empezadas. Centrar el esfuerzo en lo nuevo, pero desde una **visión global**, ampliando horizontes espaciales y temporales, de manera que las respuestas concretas respondan a una idea de actuación conjunta, evitando la situación de collage que se está viviendo en la actualidad, en un plan que se detecta discontinuo incluso en el papel.

3.- La metodología de trabajo podía considerar el espacio del Puerto y de la Ciudad circundante como un **“Proyecto Urbano”**. El Proyecto Urbano define la forma y el contenido de una parte de la ciudad desde el espacio público, la movilidad urbana o la arquitectura. Oriol Bohigas estima que es un proyecto mitad arquitectónico, mitad urbanístico. En todo caso tiene la predisposición de establecer sobre una parte de la ciudad, una identidad funcional. Al mismo tiempo el proyecto urbano desde el punto de vista económico y de gestión marca unos tiempos y unos plazos determinados, destacando la agilidad en su tramitación que le diferencia de la burocracia clásica del planeamiento urbanístico y la lentitud de su tramitación.

C) Reflexiones y Pautas para la convivencia Puerto-Ciudad

El **Plan Especial del Puerto** no tuvo la predisposición de atender un espacio ciertamente homogéneo con una visión de conjunto. Tampoco destacó su agilidad en la gestión. El actual texto refundido del Plan Especial abunda todavía más en esta cuestión; el sentido deslavazado del documento, la ordenación grotesca de espacios en el Muelle 4 y la plataforma de San Andrés, y la fijación equivocada de usos e intensidades, no permite albergar esperanza de que el resultado final de su ejecución contribuya al objetivo básico de la interacción Puerto-Ciudad.

Pero en este planteamiento, el peso del trabajo recae sobre lo **“nuevo”** de mayor ámbito físico y con mayor potencialidad urbana y económica. Los elementos de esta parte del trabajo pueden ser:

1. **Reconsideración de la zona de servicios portuarios** entendida como el espacio de tierra y mar necesarios para el desarrollo de los usos portuarios.

Aun cuando la delimitación de este ámbito es de competencia de la Administración portuaria, no es menos cierto que cabe formular propuestas en este sentido a fin de sugerir una reconsideración de tal ámbito. Hay aspectos nuevos con clara incidencia sobre esta materia cuya valoración no se tuvo en cuenta en el momento en que se procedió a la delimitación de la indicada zona de servicio. Tal es el caso de la previsión contenida en el POTAUM (área de oportunidad). A su vez, la reciente especialización en cruceros turísticos y la caída del tráfico de contenedores, que constituyen factores objetivos que posibilitan una reconsideración de los espacios necesarios para el desarrollo de los usos portuarios.

- 2.- **Reconsideración de los usos admisibles en el dominio público** no afecto a la zona de servicio del puerto.

La legislación vigente en materia de puertos permite que, en los terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre y que causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido funcionalidad, se implanten usos **“vinculados a la interacción puerto-ciudad”**. Expresamente se mantiene la prohibición, en estos terrenos, de edificaciones destinadas a residencia o habitación. Es esta la razón por la que los usos previstos por el Plan Especial contemplan los usos de equipamiento (Palmeral), comercial (Muelle 1) y de oficinas (Muelle 4).

Sin perjuicio de las limitaciones legales **expuestas es posible imaginar un escenario distinto en el que pueda ser admisible el destino de uso residencial en el muelle 4.**

El Muelle 4 es precisamente una de las mejores oportunidades que están pendientes en la integración Puerto-Ciudad. El tratamiento que le da el Plan Especial es claramente limitado, tanto en el volumen de la edificación, 26.500 m²c, constreñida en una estrecha franja a lo largo de Muelle Heredia. ¿Podríamos reordenar el conjunto del Muelle 4, desde la avenida de Heredia a la lámina de agua?

Sin embargo no es del todo evidente que la franja de terreno que el puerto puede liberar para la ciudad, incluso recuperando íntegramente el muelle 4 tenga la entidad necesaria como para generar por si sola un tejido urbano como ocurre en otros puertos, Rotterdam, Hamburgo, Londres, u Oslo por ejemplo.

Sin determinar el grado de barrera que supone el eje vial que lo separa de la ciudad es difícil pensar en su formalización. Por tanto es prioritario que ponderemos el tráfico litoral desglosando la incidencia puramente ciudadana de la portuaria. Y de su análisis podremos entender mejor que rol debe desempeñar este espacio portuario cedido.





Muchos ejemplos europeos, realmente exitosos, de rehabilitación de los waterfront urbano-portuarios prevén la presencia de viviendas y apartamentos cerca del agua. Seguramente el caso de Amsterdam, con las intervenciones en las zonas de los Puertos Orientales (Havens-Oost), antes, y de las nuevas islas en la área de IJburg, completamente artificiales, en estos últimos años, representa, quizás, el laboratorio mas importante y estimulante de la experimentación en el ámbito de la 'casas sobre el agua'. Poco distante de ahí, la ciudad nueva de Almere es otro laboratorio interesante en este sentido.

Experiencias muy importantes se han hecho también en Berlín, por la iniciativa de una sociedad publica, Wasserstadt, en dos áreas de la ciudad (una al oeste, en Spandau, y otra en el territorio de la ex- capital de la DDR, en Rummelsburgerbucht. Todavía en construcción es la amplia actuación de Hafencity, en Hamburgo, con la función residencial que tiene una parte preponderante de las edificaciones cercanos al agua.

Otros casos muy interesantes se encuentran en los países nórdicos: de gran envergadura es el barrio urbano de Sjostad–Hammarby, en Estocolmo, en donde las viviendas se han construidas a estrecho contacto con el agua, siguiendo eficientes parámetros de sostenibilidad ambiental. Y tan en Oslo, con el nuevo barrio de Filipstad, como en Helsinki, en la zona del viejo puerto contenedores, se están completando importantes intervenciones residenciales,

de alta calidad, y, en particular en la capital finlandesa, manteniendo algunas actividades portuarias, vinculadas al tráfico de cruceros.

Pero, quizás, el proyecto mas nuevo en este sentido es lo que se esta desarrollando en Copenhagen, en la área portuaria de Nordhavnen, (en la parte norte de la ciudad) en donde el ayuntamiento de la ciudad ha promovido una amplia iniciativa de rehabilitación/nuevas construcciones, con usos mixtos, pero con un alto porcentaje de viviendas.

3. **La Esquina de los Muelles 1 y 2**, entendiendo este espacio como un vacío o plaza, resuelto desde la ordenación de las confluencias de los tráfico peatonales, que se pueden producir desde el Paseo de la Farola y Cubierta de los locales del Muelle 1, desde el Muelle 2 y Parque de Málaga y desde la barriada de la Malagueta, lo que exige un espacio de acogida, que consideramos suficiente, si se destina totalmente a este usos. Bajo este espacio solo se tendría que construir el aprovechamiento previsto.
4. **La plataforma de San Andrés**, donde se ubica el auditorio y el puerto deportivo. El Plan Especial se ha limitado a superponer en sus planos de ordenación el proyecto arquitectónico ganador del concurso del auditorio con la consecuencia de que se aprecian disfunciones como la práctica supresión del acerado sur del paseo marítimo o la creación de una amplísima plaza a espalda de la fachada principal de este notable equipamiento. Es posible, sin que ello suponga obstáculo a la ejecución de este proyecto, una reconsideración de estos aspectos que inciden de forma tan notable en la ordenación de la pieza.



- 1 NUEVO DIQUE DE LEVANTE
- 2 PLATAFORMA DEL MORRO
- 3 PLATAFORMA DEL ATRACADERO
- 4 DARSENA DE EMBARCACIONES MENORES
- 5 PARCELA EQUIPAMIENTO SOCIO-RECREATIVO
- 6 - 7 - 8 PASEO DE LA FAROLA
MUELLE Nº 1 (INCLUYE LA PLAZA DE LA FAROLA Y LA
ESQUINA CON PASEO DE LOS CURAS)
PASEO DE LOS CURAS
MUELLE Nº 2
- 9 ZONA DE ACCESO PLAZA DE LA MARINA
- 10 MUELLE DE HEREDIA (AVDA. DE MANUEL AGUSTIN HEREDIA)
- 11 PUERTO COMERCIAL (INCLUYE LOS MUELLES Nº 3 al 9)
Y LA ACTUAL DARSENA PESQUERA
- 12 PLATAFORMA DE SAN ANDRES

5. La **movilidad urbana, el transporte y el tráfico** son elementos importantes que afectan sobre manera al espacio común Puerto-Ciudad. Podemos incidir con nuestro estudio a dar pautas para una mejora de la movilidad urbana en sintonía con el desapercibido Plan de Movilidad Sostenible. Ello implica numerosas cuestiones que afectan a:

- a) La **movilidad por el corredor litoral** Pacifico, Muelle Heredia, Paseo de los Curas, Canovas del Castillo. ¿Es planteable el **soterramiento o semisoterramiento** de parte de este eje? ¿Cual es el nivel de

afección sobre la botánica del Parque de Málaga? ¿Por qué se nombra una posible afección cuando se trata de soterrar el tráfico pero no cuando se plantea la línea 3 de metro? ¿Cómo repercutiría este soterramiento en el funcionamiento y desarrollo de la ciudad? ¿Cuánto mejoraría la calidad de estos espacios representativos de la propia ciudad y cuál sería su repercusión tanto en la vida cotidiana del ciudadano como en la visita del turista, a nivel internacional?.

Por otra parte, en los momentos actuales donde se trata de potenciar la **movilidad sostenible**, es importante primero definir qué rol representa este eje. Quizá no es necesario recurrir a grandes y costosas obras. Ni el puerto genera un tráfico importante ni el trasiego Este-Oeste de vehículos pesados es necesario. Posiblemente se trate de la **necesidad de priorizar** peatón o vehículo, transporte público o privado. Este es un punto clave de estas reflexiones y pautas.

Por otra parte, ya sabemos que esta solución ha sido adoptada, con éxito, en algunas áreas de waterfront urbano, como el famoso Moll de la Fusta, en **Barcelona**, o en **Vigo**, o bajo la Praca do Comercio de **Lisboa**. El coste de este tipo de actuaciones de soterramiento ha sido contemplado no hace muchos años en **Genova**, en donde la propuesta era de realizar esta infraestructura bajo el agua del puerto viejo. Se llegó a desarrollar un proyecto bastante factible, pero al final, por problemas económicos se abandonó. En **Oslo**, donde el nivel económico es claramente diferente, por dar respiro a toda la zona a lado de la Opera y desarrollarla como nuevo centro cultural de la ciudad (con el nuevo Museo Munch y la futura Biblioteca Pública de la ciudad), se ha tomado la decisión de hacer un túnel en la zona del waterfront, de manera que el tráfico de tránsito- ahí muy pesado – sea encauzado bajo tierra.

- b) La **llegada de las personas al agua** era uno de los objetivos originales de la idea de integración del Puerto y la Ciudad. No es una cuestión extraña, suele ser lo habitual en multitud de puertos donde la gente pasea junto a los barcos deportivos. Sin embargo a lo largo del Muelle 1 y del Muelle 2 es imposible el acceso al agua. En este caso, este problema es también común con otros puertos donde las cuestiones de “seguridad” imposibilitan “tocar” el agua. De hecho en Málaga el vial de servicio hacia y desde la estación marítima se ha constituido en una nueva valla. ¿Como se podría recuperar el sentido original de acercar las personas al agua? ¿Quizá a través de una

conexión entre la dársena de embarcaciones menores y el muelle que esta enfrente, perteneciente al puerto comercial? Desviando el tráfico proveniente de los cruceros hacia el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla?, lo que permitiría la **accesibilidad peatonal hasta el borde de la plataforma portuaria**, eliminando la barrera actualmente existente.



- c) **Movilidad sostenible.** Ya en 2006, el Ayuntamiento, a través del Área de Trafico elaboró una propuesta para la mejora de la movilidad urbana de la ciudad 2006-2013, documento previo al actual Plan de Movilidad Sostenible 2010-2020. Inicialmente vale la pena recordar tres aspectos importantes de estos documentos que tienen relación directa con la interacción Puerto-Ciudad.

En primer lugar, y con clara relación al pretendido **tercer carril** del Paseo de los Curas, la necesidad de atemperar el tráfico urbano, de reducirlo, especialmente en aquellas calles como el Paseo de los Curas, cuya capacidad ambiental (que incluye factores de contaminación acústica, atmosférica, ocupación del espacio y seguridad vial) es de las más bajas de la ciudad. El actual Plan de Movilidad Sostenible estima la capacidad ambiental del Paseo de los Curas con un índice de 3,13, uno de los más bajos de la ciudad, estimándose que para mantener unos niveles deseables, debería reducir el tráfico en un 34,08%, lo "que es aconsejable para conseguir condiciones ambientales que repercutan favorablemente en la calidad de vida de los malagueños".



La segunda cuestión destacada del Plan de Movilidad Sostenible tiene relación con el **protagonismo del peatón**. Con la necesidad de mejorar la comodidad de las vías peatonales, reducir los riesgos de atropello, o con la necesidad de generar espacios peatonales

atractivos. Todo ello tiene relación con los accesos a los nuevos espacios portuarios, y con la pretendida acera menor de 2 metros que recorrería el Paseo de los Curas paralelamente al Muelle 2 en el caso de que se construyera un tercer carril.

En tercer lugar es importante la apuesta por un **cambio sustancial en el modelo actual de aparcamiento de rotación** en el Centro Histórico, que el Plan de Movilidad Sostenible considera incorrecto, ya que solo genera un “excesivo tráfico de agitación”. Como ya se han planteado otras ciudades europeas, y recientes documentos como el Libro Blanco del Planeamiento Sostenible o la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana, editados ambos por la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, en consonancia con las nuevas políticas de movilidad, se considera conveniente frenar la construcción de aparcamientos de rotación, e incluso la reconversión de algunos para su destino a residentes. La relación con el aparcamiento previsto en la esquina de los Muelles 1 y 2, de casi mil plazas es evidente.



- d) El **nuevo acceso al Puerto de Contenedores** desde el Paseo Marítimo Antonio Machado debe ser reconsiderado y localizar el control de accesos en la margen izquierda del río Guadalmedina, de forma que se libere el espacio, que se plantea ocupar, para usos ciudadanos.

e) **La comunicación entre la Ciudad y el Puerto.** ¿Cual es la situación de la **línea 3 del Metro**, es realmente operativa desde un punto de vista funcional y económico? ¿Qué porcentaje de los 70.000 residentes en la zona Este de la ciudad serian susceptibles consumidores de la línea, pensando en que una gran parte viven en las laderas de las colinas? ¿Serian más que los consumidores de la línea 11 del Bus?

Si no es rentable y necesaria la línea 3 de Metro, ¿**tiene sentido la estación de la plaza de Torrijos**? Si no la tiene, tampoco el Metro debajo del Paseo del Parque. ¿Hasta donde llegaría, hasta la Plaza de la Marina, o más al Oeste?

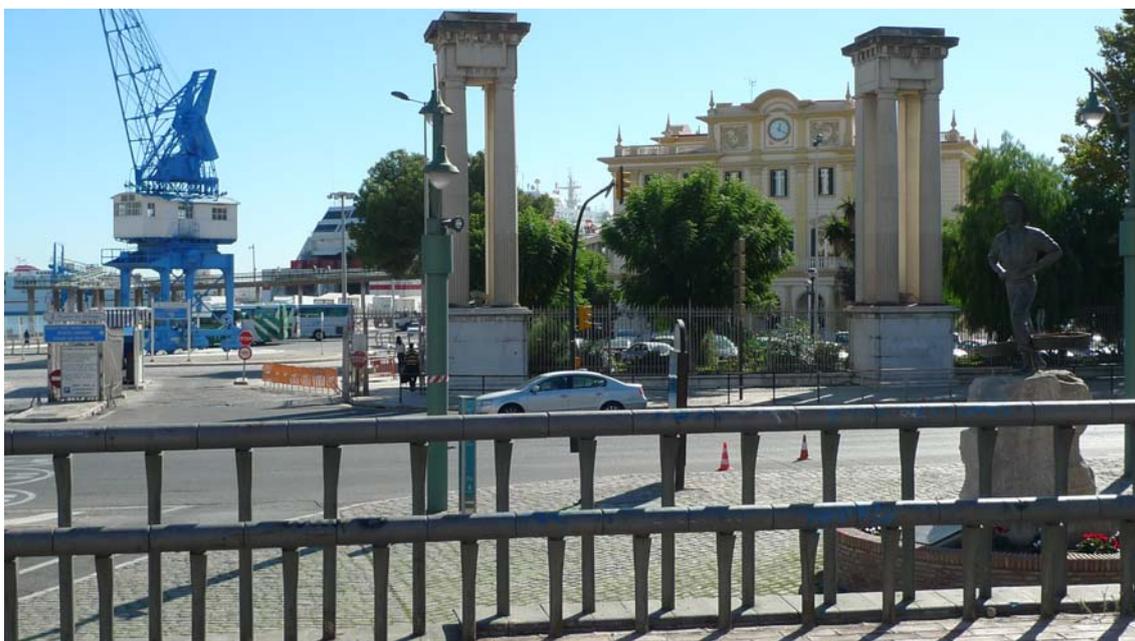
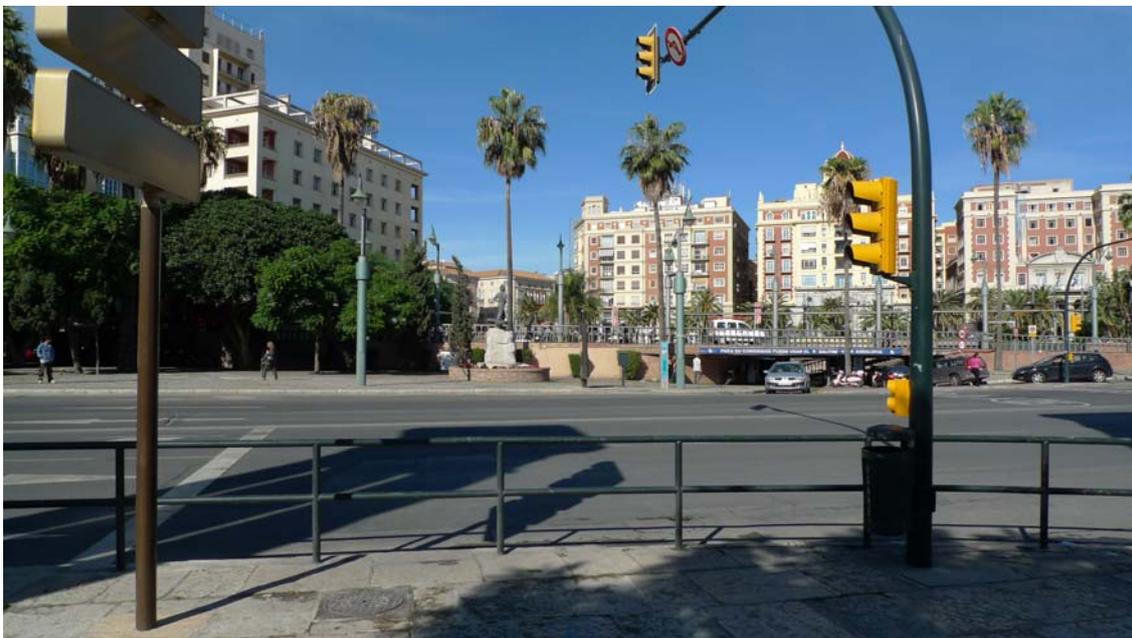
Y si la tiene ¿sería necesario aprovechar el soterramiento de la línea para solucionar de forma rotunda y definitiva el gran eje de tráfico que separa de forma radical los muelles urbanos y la ciudad? ¿sería ésta la oportunidad de erradicar los problemas de circulación con un gran eje subterráneo que permitiera suprimir el tráfico del Paseo de los Curas consiguiendo la verdadera permeabilidad y continuidad de la **ciudad al mar**?

La propia **plaza de la Marina** ¿podría recuperar su ligero desnivel hacia el mar en una operación a medio plazo que resuelva igualmente la conexión directa con el Puerto?

La propuesta de **acceso a corto plazo**, prácticamente inmediato de la ciudad al Palmeral se plantea:

- Estableciendo pasos de peatones mejor localizados, trasladando el que conecta la plaza de la Marina con el Instituto de Estudios Portuarios frente a las columnas 1 y 2 de entrada al Puerto, y junto al aparcamiento de la plaza, con una anchura de 10 m. (el Plan Especial señala un punto similar). Dando mayor protagonismo al paso de peatones actual en el comienzo del Paseo de los Curas. Pensemos que la eliminación de 120 m. de valla en el frontal de la entrada al Puerto, deja relativamente diáfano el acceso peatonal.
- El paso de peatones a la altura de Eduardo Ocón, en pendiente facilita la conexión al mismo nivel entre el Parque y el Palmeral, que actualmente están situados a una cota de 1,5 m. sobre el Paseo de los Curas.

- La puesta en valor de la nueva acera junto a la nueva valla, posibilita un carril bici de 1,80 m., importante para unir los ejes litorales, y un espacio para peatones de 2,90 m.



6. Establecer **Marcos de Referencia**, conocer como se han desarrollado los procesos de integración en otras ciudades europeas, americanas o de otras partes del mundo es importante. Nuestra vinculación a Ville et Port y a RETE nos facilita el conocimiento de otras situaciones que nos pueden aportar información a modo de Buenas Practicas. Seria interesante referenciarnos en un grupo concreto de experiencias.



7. Establecer un espacio dedicado a la información y participación ciudadana y portuaria, una comunicación fluida que ponga de manifiesto las inquietudes tanto de los técnicos, como del puerto y de los propios ciudadanos.

El conocimiento de las expectativas tanto del propio puerto como de los habitantes de la ciudad, marcarán de forma precisa el contexto de actuación. El desconocimiento o incomunicación entre el puerto, los técnicos y los ciudadanos sólo conducirá a una falta de entendimiento total y absoluta. Las actuaciones que se han llevado a cabo con gran éxito en el ámbito internacional han sido resultado del buen entendimiento y la cooperación.

Conocemos algunas experiencias muy interesantes de organización de este tipo de espacios de información y participación, que pueden ser tan 'permanentes' como 'temporales' (porque referidos a proyectos puntuales). Por ejemplo, en Gijón, el Centro de Recepción de Visitantes (en la rehabilitada ex-central eléctrica de El Musel) y la Sala de Exposiciones, en la Antigua Rula. Una especie de 'museo' de la 'ciudad portuaria' de Gijón, con

grandes modelos, esquemas, fotos antiguas, nuevos proyectos. Me parece una buena referencia para un eventual 'Museo de la ciudad portuaria de Málaga', que podría ser ubicado en el Puerto.

En **Hamburgo**, el HafenCity InfoCenter, en la zona de la Speicherstadt (antiguos almacenes restaurados), con exposición permanente del gran proyecto de Hafen City. En **Copenhagen**, los proyectos urbanos y portuarios se pueden ver en la DAC - Dansk Arkitektur Center (un 'urban center' situado en un viejo almacén, con salas para exposiciones, debates, biblioteca, restaurante).

En **Paris**, desde muchos años funciona el Pavillon de l'Arsenal (Boulevard Morland, 21) un centro de exposición, documentación, información y debate sobre los proyectos de la ciudad. Uno de los edificios del Palmaral podría acogerlo.

En **Shanghai** hay el Urban Planning Exhibition Hall, un gran 'urban center', con todos los proyectos de desarrollo urbano y portuario también. Es el sitio en el cual tan los ciudadanos como los visitantes y los turistas pueden encontrar las informaciones mas actualizadas sobre los mas importantes proyectos que la ciudad esta desarrollando.

