

“... De repente, toda aquella zona problemática se convierte en lugar común, y la gente la invade y la llena de restaurantes, de bares, de acuarios, de bailes, de tiendas, de cines y, sobre todo, de la propia gente en forma de masa. Del mismo modo que un campo yelmo puede convertirse en un bosque, ahora el antiguo espacio parece forrado de gente...”

José María Carandell sobre lo que supuso la reconversión portuaria de Barcelona (1.986-96)

C2M es un programa de cooperación entre áreas metropolitanas mediterráneas integrado dentro del marco del programa comunitario Interreg III B, iniciativa europea destinada a fomentar las relaciones comerciales y los lazos de colaboración entre ciudades europeas y sus zonas fronterizas.

El grupo de trabajo C2M está integrado por las ciudades de Barcelona, Sevilla, Marsella, Lyon, Génova y Málaga. A lo largo de dos años, los representantes de estas ciudades han compartido experiencias sobre la evolución urbana de las mismas y la forma en que los puertos se integran en sus respectivas ciudades. Este trabajo muestra el intercambio de experiencias que se ha realizado entre las ciudades con frente marítimo que han realizado proyectos de integración puerto-ciudad, y aquellas, como el caso de Málaga, que están próximas a iniciar la integración de la fachada marítima con la ciudad, y concretamente del puerto con el Centro Histórico.

Pedro Marín Cots
Coordinador del C2M
Ayuntamiento de Málaga

Verano de 2004

INDICE

Introducción.....	4
Equipo de trabajo	7
Málaga	8
1. Antecedentes Históricos.....	9
2. Características del medio urbano.....	13
3. Características portuarias.....	14
4. Nivel de Integración Puerto-Centro	15
5. Características del Área Metropolitana	18
6. Características del Frente Marítimo y el Puerto	19
7. Características del Centro Histórico	36
8. Características y Jerarquías de Autoridad Territorial	50
9. Referencias	51
10. El Plan Especial del Puerto. Breve historia de un largo proceso....	52
Barcelona	101
1. Antecedentes Históricos.....	103
2. Características del medio urbano.....	105
3. Características portuarias.....	106
4. Nivel de Integración Puerto-Centro	108
5. Características del Área Metropolitana	108
6. Características del Frente Marítimo y el Puerto	109
7. Características del Centro Histórico	112
8. Características y Jerarquías de Autoridad Territorial	120
9. Referencias	121
10. El “modelo” Barcelona y los eventos públicos	122
Marsella.....	128
1. Antecedentes Históricos.....	129
2. Características del medio urbano.....	132
3. Características portuarias.....	133
4. Nivel de Integración Puerto-Centro	137
5. Características del Área Metropolitana	139
6. Características del Frente Marítimo y el Puerto	140
7. Características del Centro Histórico	141
8. Características y Jerarquías de Autoridad Territorial	141
9. Referencias	144
10. La apertura al mar de Marsella.....	145

11. Los puertos recreativos de la Costa Azul	150
Génova.....	152
1. Antecedentes Históricos.....	154
2. Características del medio urbano	156
3. Características portuarias.....	157
4. Nivel de Integración Puerto-Centro	157
5. Características del Área Metropolitana	157
6. Características del Frente Marítimo y el Puerto	158
7. Características del Centro Histórico	159
8. Características y Jerarquías de Autoridad Territorial	160
9. Referencias	161
10. La experiencia de Génova.....	166
Nápoles	175
1. Nápoles y las experiencias de recuperación portuaria	176
Conclusiones.....	184
Bibliografía.....	194
Resumen en francés.....	196

EQUIPO DE TRABAJO

Pedro Marín Cots, redacción, fotografía y coordinación del proyecto.
Servicio de Programas Europeos
Capítulos 2, 3, 5, 7 y 8 (Málaga), 10 (Barcelona), 10 (Marsella), 10 (Génova), 1 (Nápoles) y Conclusiones

Isabel Pascual Villamor, coordinación del proyecto
Promalaga

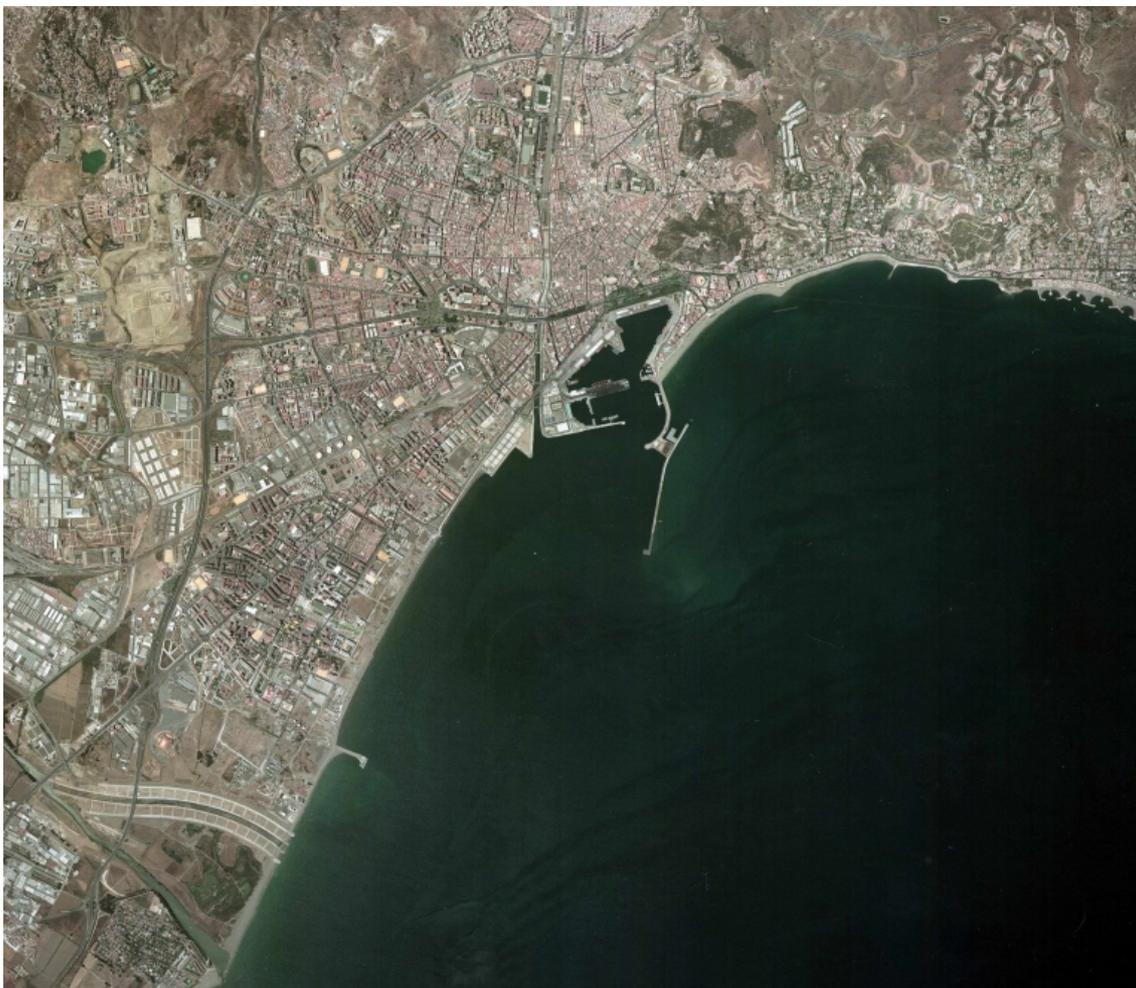
José Alba García, Angel Asenjo Díaz y Salvador Moreno Peralta
Equipo técnico de expertos
Capítulos 1, 4, 6 (Málaga)

Alfonso Peralta de las Heras, Antonio Costa Lourido y Ciro de la Torre
Fragoso
Capítulo 1.10 (El Plan Especial del Puerto de Málaga. Breve historia de un largo proceso)

Gabriel García Jurado y Lisa Fernández Karlsson
Coordinación del montaje de textos y fotografía

Jaume Carné (1,2,3,4,5, 6 y 8) y Pere Cabrera (7) textos de Barcelona
Xavier Moiroux y Angelique Pelleau (1-8) textos de Marsella
Rossana Russo (1-8) textos de Génova

MÁLAGA



Málaga desde el satélite

1. Antecedentes Históricos

La ciudad de Málaga se encuentra en la parte sur de la península ibérica, siendo, por ello, uno de los lugares sur del continente europeo, situados más próximos al continente africano.

Geográficamente la provincia de Málaga está situada al oeste de la franja litoral mediterránea, deslizando su frente litoral, de su encuentro con las tierras de la vega litoral de Granada casi hasta el Estrecho de Gibraltar. Abierta por su parte frontal al mar y flanqueada por su parte posterior por la cordillera Penibética, lo que ha determinado su obligado desarrollo hacia su frente sur para sentirse protegida por su zona norte, conformándose así un hábitat de especiales

características, que confiere a este espacio una climatología única respecto a la península ibérica, y sobre todo respecto al continente europeo.

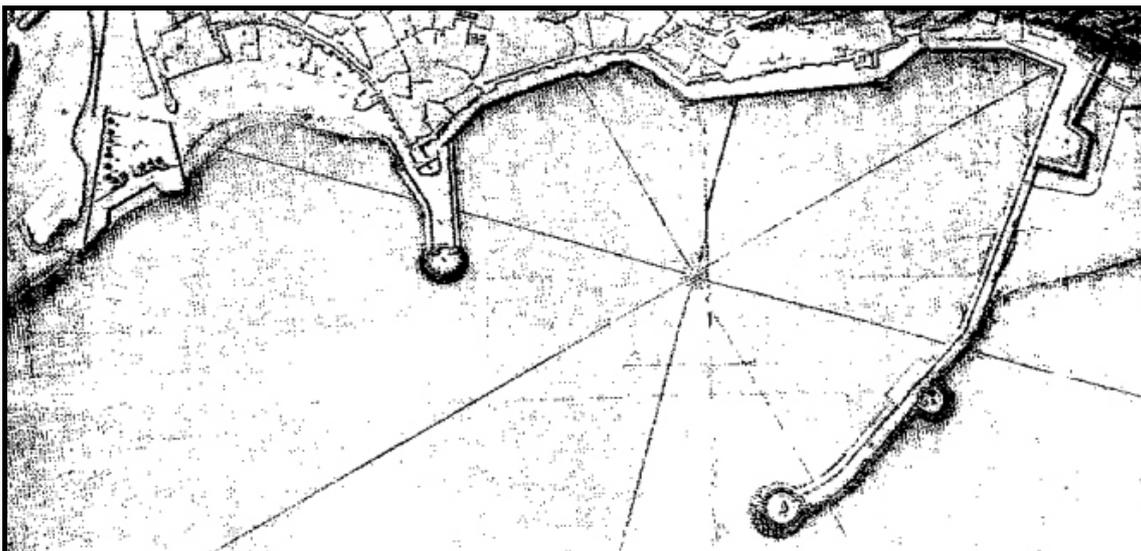
Su orografía dificulta el desarrollo de esta ciudad por su parte Este, lo que obliga a pensar que su posible desarrollo es hacia el Oeste, hacia el valle del Río Guadalhorce, que conforma una planicie con vocación de ser colonizada de la forma más adecuada hasta un punto difícil de concretar.

En cualquier caso, la extensión urbana de la ciudad de Málaga, está cruzada por las cuencas provenientes de su provincia de los ríos Guadalmedina y Guadalhorce, el primero de ellos de menor importancia, aunque puede llegar a adquirir una relevante presencia en momentos puntuales, cuando recoge las lluvias intensas de la gran cuenca que en él confluye, de forma que en esos momentos infunde un gran respeto al atravesar la ciudad, siendo el segundo de estos ríos, el de mayor importancia, lo es de menor grado para la ciudad, al discurrir de forma tangencial a su casco urbano, razón por la que produce una menor afección a su estructura urbana.

El Río Guadalmedina se ha quedado incrustado en la trama urbana de la ciudad de Málaga, y debido a que sólo crece su cauce en momentos puntuales de grandes lluvias torrenciales, la ciudad se está planteando su desvío y posterior incorporación de su cauce actual a su trama urbana, lo que es uno de los grandes proyectos, que la ciudad de Málaga se plantea ejecutar a corto o medio plazo, pues a través de este espacio quiere resolver la conexión Norte-Sur de la ciudad y la interconexión de este eje con el Eje Litoral Este-Oeste, lo que constituirá una aportación determinante a los problemas de accesibilidad desde todo el frente marítimo al caso histórico de la ciudad de Málaga que tiene planteado.

La urbe Málaga, entendida en su conjunto, está rasgada no sólo por los ríos indicados, sino también por arroyos de distinta importancia, que la curvan en el sentido norte-sur, creando fisuras urbanas, que cuando la ciudad se vuelve densa, pueden ser utilizados para encontrar solución a los problemas infraestructurales que su propio desarrollo va exigiendo.

En este sentido, debe diferenciarse la ciudad histórica, ubicada al oeste del Río Guadalmedina, destinada a uso residencial y terciario, de la ciudad de ensanche, situada entre este Río y el Río Guadalhorce, donde además de los usos residenciales y terciarios, se han implantado otros usos industrial y estructural, que han complementado las actividades económicas de esta ciudad, perdiendo estos elementos fluviales la capacidad estructuradora que tuvieron en otro momento y que normalmente, tienen los ríos en relación al desarrollo urbano de las ciudades por las que pasan.



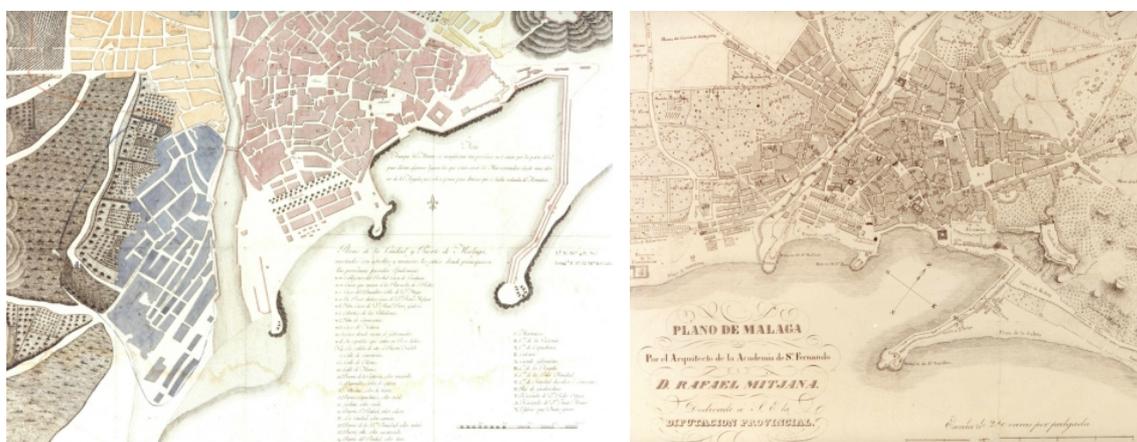
En todo caso, la ciudad aparece apoyada en la franja litoral y colgada de la cadena montañosa que la protege, aunque, no por ello, se ha configurado como una ciudad especialmente marítima, de forma que, en casi ningún momento de su historia su economía ha dependido exclusivamente de la actividad marítima, lo que continúa sucediendo actualmente de forma que su economía está indirectamente determinada por el mar, entendiéndolo como posibilidad de comercio pesquero y portuario, sino más bien entendiéndolo como parte de la oferta turística de la provincia, como lugar de ocio y estancia, de cuyo desarrollo depende la economía de esta ciudad.

Los orígenes de la ciudad de Málaga podemos encontrarlos en el Paleolítico, de acuerdo con los restos encontrados en las cuevas de la Cala y de Nerja, además de en las cuevas de Antequera y otras cuevas de la provincia, aunque de forma más concreta, por los múltiples hallazgos conocidos, se puede situar el origen de la ciudad de Málaga, unos dos mil años antes de Cristo, de cuando se han hallado vestigios históricos fenicios de bastante importancia, no sólo en esta ciudad, sino también a lo largo de todo su frente litoral y en especial en la desembocadura de los Ríos Guadalhorce y Vélez-Málaga, y sobre todo éstos últimos, que unidos a los encontrados en el término municipal de Torrox, en el lugar denominado Mezquitilla, constituyen los restos fenicios más importantes de esta provincia.

En el devenir histórico de esta ciudad, son igualmente muy conocidos y no de menor importancia, los restos dejados por las civilizaciones romanas y, en especial, por la árabe, hasta que fue reconquistada por los Reyes Católicos, pudiéndose encontrar además, en todo caso, vestigios históricos de todas las culturas desarrolladas en occidente hasta nuestros días, sobre todo el centro histórico de esta ciudad, que tras sufrir una lenta evolución histórica desde la Edad Media, tuvo una importante eclosión, que le confirió una notable transformación a finales del siglo XIX, en plena era industrial, tras cuya crisis se detuvo su desarrollo de nuevo, hasta mediados del siglo XX, cuando se inicia su más importante transformación, que dio lugar a una disgregación de su trama urbana, que hoy día se está recomponiendo para alcanzar la

conformación que actualmente está alcanzando, quizá la más relevante de su historia.

La ciudad de Málaga a lo largo de su historia, se ha asentado principalmente en la zona Este del Río Guadalmedina, en el lugar que actualmente conocemos como "Centro Histórico", del que destaca por la superposición de culturas en el desarrolladas, el espacio que denominamos como "Eje de Calle Alcazabilla", donde pueden encontrarse restos fenicios, romanos, árabes, medievales, renacentistas, barrocos y modernistas, donde está construido el Museo Picasso y donde se debería construir un Museo de Arte Contemporáneo, para hacer converger en este punto, todas las culturas habidas en Occidente durante los últimos 3.000 años, donde se pueden contemplar una serie de hitos perdurables como son el Teatro Romano, la Alcazaba, el Castillo de Gibralfaro, la Catedral, el Sagrario y el Palacio de la Aduana entre otros, los que no son elementos arquitectónicos de especial relevancia, pero que considerados como conjunto, constituyen un conjunto casi único en nuestro entorno cultural.



Estas edificaciones siempre estuvieron abiertas al mar, situando en su frente la implantación portuaria, donde se desarrollaba una gran parte de su actividad comercial, hasta que, a mediados del siglo XIX, se desarrollaron las actuaciones urbanísticas de carácter barroco, por las que se creó el Salón de la Alameda y el Parque, que desplazaron el espacio portuario de forma sensible y de alguna manera lo separaron del centro histórico de la ciudad hasta llegar a nuestros días, cuando la presión urbana se posiciona de nuevo ante este espacio.

Por ello es de destacar que el borde litoral y el frente portuario de la ciudad de Málaga, como sucede en casi todas las ciudades portuarias, han estado siempre relacionados e interrelacionados, y de forma permanente se han ido modificando en el tiempo, trasladándose en el caso de Málaga siempre hacia el sur, ganándole terreno al mar, pues ese frente, en cada momento de la historia, se presenta como la única posibilidad de expansión de la ciudad, y en concreto de su casco histórico, que aunque interiormente también ha crecido siempre hacia el norte, desarrollándose la ciudad a modo de ensanche, esto no es suficiente para dar respuesta a las distintas fuerzas que determinan su crecimiento urbano, que permite olvidarse de su expansión hacia la zona frontal y, en consecuencia, de ganarle terrenos al mar.

Obviamente las sucesivas modificaciones del frente litoral de esta ciudad hasta llegar a nuestros días, cuando se flanquean por sendos paseos marítimos, manifiesta la voluntad inequívoca de situación de la ciudad urbanizada en relación al mar y evitar su urbanización indiscriminada, lo que ha sucedido permanentemente con el puerto, cuya voluntad de presencia, en relación a la indicada urbanizada, no sólo se ha manifestado por su penetración hacia el mar, sino también por su ocupación cada vez mayor del espacio marítimo, para posibilitar el desarrollo de actividades cada vez más diversas y para permitir el desarrollo de la ciudad, en la forma que ésta lo ha ido requiriendo en los distintos momentos de su historia, hasta encontrarnos en nuestros días, cuando la relación puerto-ciudad es un problema sin resolver y que necesariamente debe ser resuelto a corto plazo.

2. Características del medio urbano

a) Ciudad (2000)

Superficie: 39.500 hectáreas
Superficie Urbanizada: 5.850 hectáreas
Población: 524.000
Densidad Bruta: 13,26 habitantes/hectáreas
Densidad Neta: 92 habitantes/hectáreas

b) Centro Histórico (2000)

Superficie: 42 hectáreas
Superficie Urbanizada: 42 hectáreas
Población: 5.415
Densidad Bruta: 129 habitantes/hectáreas
Densidad Neta: 129 habitantes/hectáreas

c) Area Metropolitana (2001)

Superficie: 104.500 hectáreas
Superficie Urbanizada: no disponible
Población: 912.000
Densidad Bruta: 8,73 habitantes/hectáreas
Densidad Neta: no disponible

d) Puerto

Superficie: espacio terrestre: 300 hectáreas
Espacio Acuoso: 300 hectáreas
Superficie Urbanizada: no disponible
Población: 196
Densidad Bruta: 0,65 habitantes/hectáreas
Densidad Neta: no disponible

3. Características Portuarias

Trafico marítimo de pasajeros

Tipo	2000	2001	2002	2003
Cabotaje	264.348	224.758	240.296	246.727
Exterior	134.429	127.689	162.803	200.202
Total	398.777	352.447	403.099	446.546

Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga, Elaboración Propia.

Trafico marítimo de mercancías (toneladas)

Mercancías	2000	2001	2002	2003
Graneles Líquidos	1.997.530	90.418	119.979	73.826
Graneles Sólidos	1.253.343	1.304.739	1.805.006	1.944.139
Mercancía General	395.341	413.057	367.623	367.688
Avituallamiento y pesca	119.256	117.623	125.592	120.929
Total	3.765.470	1.925.837	2.418.200	2.406.582

Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga, Elaboración Propia.

* En 2000 el tráfico de petróleo crudo fue de 1.825.628 toneladas, último año de transito de esta mercadería, ya que entro en funcionamiento el oleoducto Cartagena-Puertollano



4. Nivel de Integración Puerto – Centro Histórico

La ciudad de Málaga, desde la época fenicia, ha ejercido una cierta función de centralidad respecto del espacio litoral en que está implantada, lo que ha continuado siendo un hecho a través de las sucesivas culturas que han colonizado este espacio, y que son tan diversas como las romana, árabe o medieval, hasta llegar a nuestros días, que esta función, aunque de otra forma más compleja, continua siendo determinante.

La ubicación de esta urbe junto al puerto ha sido una de sus constantes históricas, de tal forma que, de forma continuada, cuando su expansión urbana lo ha requerido, ha empujado hacia el mar a su espacio portuario, conformándose de acuerdo con las exigencias, que, de una forma u otra, le ha ido planteando la historia de la ciudad, para desarrollar, en todo caso, una relación de indisoluble simbiosis recíproca, de forma que, en cada momento de su historia, el espacio portuario ha jugado el papel que la ciudad le ha requerido.

El papel jugado por el puerto de esta ciudad desde la época fenicia, ha sido un papel esencialmente comercial, determinante para su desarrollo, lo que se ha mantenido de forma ininterrumpida a lo largo de los tiempos, permitiendo en todo momento, su crecimiento hacia el mar, lo que normalmente ha coincidido con los momentos más gloriosos de su historia.

En este momento, cuando la ciudad de Málaga está adquiriendo una cierta componente de capitalidad respecto del entorno que la envuelve, constituido por una conurbación litoral de extensión próxima a doscientos kilómetros y una población próxima a los dos millones de habitantes, con una previsión de duplicación a medio plazo, es indudable que esta ciudad está requiriendo equipamientos propios de la capitalidad turística a la que aspira y está llamada a ejercer, siendo desde esta perspectiva, cuando nos planteamos que el actual espacio portuario es la única posibilidad de crecimiento que tiene esta ciudad para el ejercicio de esta función, razón por la que creemos que, como en otros momentos de su historia, el puerto tiene que jugar el papel posibilitador de la modernización requerida por la ciudad de Málaga para afrontar el reto que le plantea el siglo XXI.

Son conocidas las actuaciones habidas a lo largo de la historia de Málaga, que han permitido avanzar a la ciudad hacia el mar, posibilitando su mejor desarrollo y posterior consolidación urbana hasta tener la configuración alcanzada en nuestros días.

Entre las actuaciones de la historia reciente de esta ciudad cabe destacar, en primer lugar, la creación de la Alameda, pues es la primera actuación que plantea de forma clara adelantar hacia el mar el borde litoral, creando un espacio urbano noble, conformado por una arquitectura igualmente importante que le aporta su actual estructura, que fue complementada con el Ensanche Sur o Ensanche de Heredia, que constituyó una importante pieza de suelo urbano que se desarrolló desde un entendimiento urbanístico ordenado,

trasladando la línea frontal del puerto desde la Calle Atarazanas al lugar en que se encuentra hoy día.

La segunda de estas actuaciones determinantes para relacionar la ciudad con el puerto, con la intención de interconectarlas definitivamente, fue la apertura de la Calle Larios, que con independencia de ser una importante operación urbana, está marcada por la voluntad de crear un eje que uniera el centro de la ciudad con el espacio portuario, lo que incuestionablemente mejoraron las relaciones puerto-ciudad, de lo que se beneficiaron ambas partes de la ciudad.



Periodos históricos de crecimiento del ámbito ciudad-puerto

Y la tercera de las actuaciones fue la ejecución del Parque de Málaga, que traslada la línea portuaria desde la Cortina del Muelle hasta su lugar actual, creando un espacio de gran calidad y belleza, que le aporta un gran valor añadido al centro urbano de esta ciudad, al crear un espacio no ocupado por edificación y quedar abierto de forma ajardinada de gran riqueza botánica, lo que le imprimió una nueva percepción al entendimiento, que hasta entonces, se tenía de la dimensión urbana de Málaga.

Estas actuaciones cambiaron a esta ciudad, aportando una nueva imagen de la misma llena de belleza y color, con una modernidad de trazado, hasta entonces ausente en una ciudad ligada a la estructura árabe, de la que es consecuencia, produciéndose desde entonces un cierto estancamiento de su desarrollo y de su imagen, al no realizarse posteriormente actuación alguna que determinara una posterior evaluación urbana de esta ciudad, en relación a las que ha habido tan solo una actuación en época no muy reciente, que intentó integrar

de la forma más adecuada los espacios del Son conocidas las actuaciones habidas a lo largo de la historia de Málaga, que han permitido avanzar a la ciudad hacia el mar, posibilitando su mejor desarrollo y posterior consolidación urbana hasta tener la configuración alcanzada en nuestros días.

Entre las actuaciones de la historia reciente de esta ciudad cabe destacar, en primer lugar, la creación de la Alameda, pues es la primera actuación que plantea de forma clara adelantar hacia el mar el borde litoral, creando un espacio urbano noble, conformado por una arquitectura igualmente importante que le aporta su actual estructura, que fue complementada con el Ensanche Sur o Ensanche de Heredia, que constituyó una importante pieza de suelo urbano que se desarrolló desde un entendimiento urbanístico ordenado, trasladando la línea frontal del puerto desde la Calle Atarazanas al lugar en que se encuentra hoy día.

La segunda de estas actuaciones determinantes para relacionar la ciudad con el puerto, con la intención de interconectarlas definitivamente, fue la apertura de la Calle Larios, que con independencia de ser una importante operación urbana, está marcada por la voluntad de crear un eje que uniera el centro de la ciudad con el espacio portuario, lo que incuestionablemente mejoraron las relaciones puerto-ciudad, de lo que se beneficiaron ambas partes de la ciudad.

Y la tercera de las actuaciones fue la ejecución del Parque de Málaga, que traslada la línea portuaria desde la Cortina del Muelle hasta su lugar actual, creando un espacio de gran calidad y belleza, que le aporta un gran valor añadido al centro urbano de esta ciudad, al crear un espacio no ocupado por edificación y quedar abierto de forma ajardinada de gran riqueza botánica, lo que le imprimió una nueva percepción al entendimiento, que hasta entonces, se tenía de la dimensión urbana de Málaga.

Estas actuaciones cambiaron a esta ciudad, aportando una nueva imagen de la misma llena de belleza y color, con una modernidad de trazado, hasta entonces ausente en una ciudad ligada a la estructura árabe, de la que es consecuencia, produciéndose desde entonces un cierto estancamiento de su desarrollo y de su imagen, al no realizarse posteriormente actuación alguna que determinara una posterior evaluación urbana de esta ciudad, en relación a las que ha habido tan solo una actuación en época no muy reciente, que intentó integrar de la forma más adecuada los espacios del Parque con la Alameda, que, en el período de la postguerra, planteó el Arquitecto D. Jose Gonzalez Edo, y que posteriormente culminó en el estado en que hoy se encuentra, con la actuación planteada por el también arquitecto D. Manuel Solé Morales.

Recientemente ha habido una actuación de conexión del centro histórico con el espacio portuario, resuelta con la apertura del túnel de la Alcazaba, percibió inicialmente como una intervención de escasa sensibilidad urbana, es indudable, que está jugando un papel indiscutible en la integración del espacio norte del centro histórico de esta ciudad, con el espacio portuario y el espacio litoral, que, en cualquier caso, debe ser entendido como idea de orden funcional, aunque esté planteada con una cierta ambición conceptual.

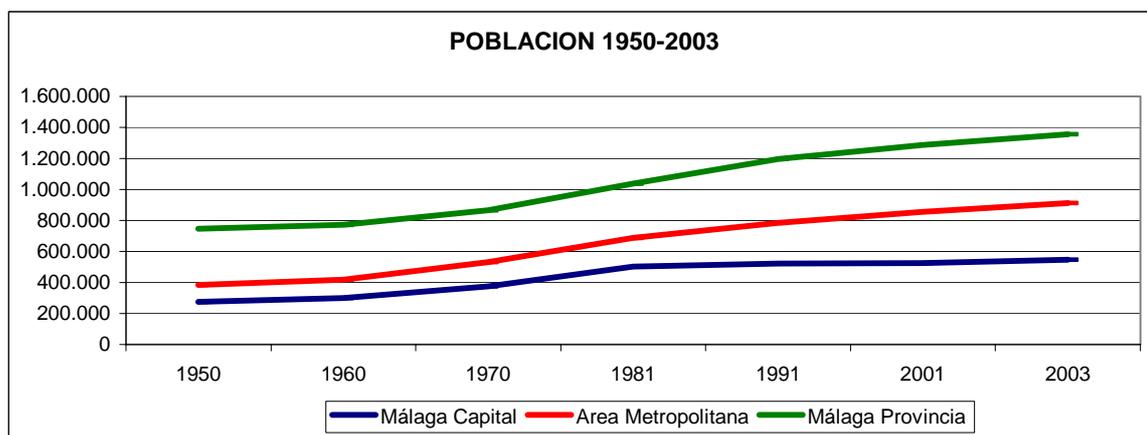
Con independencia de las actuaciones indicadas, es indudable, que a lo largo de la historia de la ciudad, se han producido actuaciones menores que también han contribuido a perfeccionar la relación puerto-ciudad, pero entendemos que, por su menor importancia y determinación, se escapan al ámbito de este trabajo.

5. Características del Área Metropolitana

Málaga es la sexta ciudad española por población, pero una de las provincias más dinámicas a nivel nacional desde el punto de vista económico y de creación de riqueza en los últimos años. Su estructura metropolitana se caracteriza por la existencia de numerosos centros de actividad cada vez más especializados, donde los límites reales y administrativos de los municipios se desdibujan conformando una gran aglomeración interrelacionada, que para muchos se extiende desde Nerja hasta Manilva.

Al no estar definida formal y jurídicamente el área metropolitana, hemos incluido los municipios que integran el Consorcio de Transportes Metropolitano, Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Fuengirola, Málaga, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria, Totalán, y Torremolinos, además del municipio de Vélez Málaga.

AREA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2003	1950-2003	1991-2003	% anual
Málaga Capital	276.222	301.048	374.452	502.232	522.108	524.414	547.320	98,14	4,83	0,40
Area Metropolitana	383.142	420.167	531.452	687.140	783.134	855.079	912.267	138,10	16,49	1,37
Málaga Provincia	747.383	773.412	865.833	1.036.261	1.197.308	1.287.017	1.355.970	81,43	13,25	1,10



Los municipios aledaños a la capital empiezan a ejercer de ciudades dormitorio por lo que crecen en población a un ritmo superior a ésta, debiéndose hacer un esfuerzo por mejorar las condiciones de movilidad y los servicios de todos los municipios de manera interrelacionada.

El capital humano más cualificado, sin embargo, se sigue concentrando en la capital (11,12% son universitarios), con la única excepción del Rincón de la

Victoria que tiene un porcentaje ligeramente superior (14,50% de universitarios). Esta situación es indicativa de que la capital sigue siendo la que ofrece mayores oportunidades a la generación de conocimiento y mejores servicios.

La estructura productiva de la zona está basada en los sectores de servicios (turismo) y construcción, incorporándose paulatinamente en los últimos años las nuevas tecnologías de la información y la comunicación dando paso a empresas de servicios avanzados y de gestión del conocimiento.

Existen dos grandes pilares que están impulsando la incorporación de Málaga a la sociedad de la información: la Universidad y el Parque Tecnológico de Andalucía. Cada vez son más numerosas las actividades y programas que desarrollan de forma conjunta entre estas instituciones y sus resultados comienzan a trasladarse al tejido productivo: programas *spin-off* en la Universidad, especiales condiciones de alojamiento de jóvenes en el PTA, acuerdos de investigación con departamentos universitarios, etc. están dando sus frutos. Prueba de ello, es el incremento en el número de emprendedores que se deciden a montar su propia empresa, generalmente con un fuerte respaldo de las TICs (tecnologías de la comunicación y la información) y una importante capacidad creativa y de innovación tecnológica.

Sin embargo, todavía la tecnopolización no ha llegado al ciudadano medio, salvo a través de tecnologías como el teléfono móvil y en gran medida Internet. Los ayuntamientos de la metrópolis han puesto en marcha algunas iniciativas para lograr una mayor penetración de la sociedad de la información y de cara al futuro muchos han establecido como estrategia y objetivo de ciudad la creación de “ciudades del conocimiento”.

Málaga, en su plan estratégico del 2010, confía en la cultura, en la condición litoral-mediterránea y en el conocimiento para renovar la metrópoli y posicionarla en los primeros lugares del sistema de ciudades nacional y europeo.

6. Características del Frente Marítimo y el Puerto

La situación estratégica de Málaga en relación a la conurbación de la Costa del Sol, plantea de forma obligatoria a la existencia de un eje litoral importante, capaz de conectar las zonas Este y Oeste de esta conurbación, que plantea el intercambio poblacional de un conjunto próximo a los dos millones de habitantes.

Este eje litoral que conecta los espacios costeros del Litoral Este y del Litoral Oeste, tienen que pasar necesariamente por el espacio portuario de Málaga, afectándolo en la forma que mejor proceda, lo que está pendiente de estudio detallado, pero cuya existencia no se discute, sino la mejor adecuación de este elemento infraestructural a este espacio urbano.



Esquema general de infraestructuras de la ciudad

De esta perspectiva la actual implantación del Puerto de Málaga es un obstáculo para el desarrollo de esta ciudad, y es este el momento que, como en otros momentos de la historia de la ciudad, el espacio portuario debe aportar a la ciudad la solución a sus problemas, y no crear nuevos problemas que perjudiquen este desarrollo como se ha provocado con las ordenaciones propuestas en el Plan Especial del Puerto de Málaga, en tramitación.

En este sentido, se plantea como un hecho absolutamente necesario, que el actual espacio del Puerto de Málaga, adyacente al centro-histórico de esta ciudad, se ponga a disposición de su mejor desarrollo, pues esto es algo que a largo plazo beneficiará a Málaga, y al Puerto de Málaga como se ha demostrado a lo largo de su historia y por ello deben tenerse en cuenta muchas consideraciones que vamos a proponer en el presente informe, que no es consecuencia de la improvisación, sino de un meditado debate con personas implicadas de forma diferenciada, pero complementaria en el desarrollo de esta ciudad.

Es por esto por lo que pensamos, que la adecuada ordenación del espacio portuario de Málaga, es una oportunidad, que se presenta cada mucho tiempo, que la ciudad debe aprovechar de la mejor posible, para potenciar las perspectivas de tipo funcional, que se han de desarrollar en esta ciudad a corto y medio plazo, lo que se debe situar en los Muelles 4 y 5 según denominaciones del Plan Especial del Puerto de Málaga.



Esquema general de ordenación del plan especial del puerto

En este sentido, y siguiendo la nomenclatura de los distintos muelles de este plan especial, pensamos que las distintas funciones urbanas a acoger por el espacio portuario, responden a las exigencias que les plantea la ciudad en cada uno de ellos, y en consecuencia, de las relaciones que le impone su propio entorno, lo que expondremos a continuación de forma detallada para su mejor entendimiento.

En este sentido, es importante estudiar la accesibilidad al nuevo dique del Puerto de Málaga destinado a cruceros, lo que es una actividad de gran interés turístico, que debe resolver los distintos accesos a la ciudad y a las salidas de esta ciudad hacia otras ciudades, lo que se debe resolver a través del propio espacio portuario o fuera de él, pero en todo caso, debe ser analizado y resuelto, teniendo en cuenta, que en el Suelo creado entre el Antiguo Dique de Levante y el Nuevo Dique, igualmente de Levante, puede ser objeto de

desarrollo y que este comportará también unos flujos de tráfico, que pueden no ser despreciables.



Muelle 1



El Muelle 1 o del Paseo de la Farola es un espacio complementario del barrio de la Malagueta, y debe ser destinado a potenciar la oferta de restauración que ofrece este barrio, especializándose en algo que es peculiar de esta ciudad y su entorno, razón por la que debería desarrollar una "Carihuela" o "Pedregalejo" de calidad, reforzada por una arquitectura bien diseñada y ejecutada de forma que constituya un referente de esta ciudad, y por ello, que se constituya en un punto de atracción turística respecto de toda la Costa del Sol, lo que implica una gestión intencionada e inteligente, que no necesite de "locomotora" comercial alguna como está demostrado en los referentes indicados, sino una buena dotación de aparcamientos por razones obvias.

La ejecución de este muelle debe detenerse en el punto situado a la altura de la Calle Vélez-Málaga y dejarse libre el resto de este espacio hasta la Plaza de Torrijos, creando un espacio público sin edificación alguna.

El Muelle 2 o del Paseo de los Curas, debe ser solución a las exigencias del tráfico del eje litoral y consolidarse el resto como una prolongación del Parque de Málaga, como lugar de estancia del espacio adyacente del centro histórico, y en especial del eje de Calle Alcazabilla, para convertirse en un lugar de descanso y relajación del turismo que accederá a este megamuseo y para los habitantes del centro histórico de la ciudad al conectarse este espacio con el eje de la calle Larios.



Paseo de los Curas y actual valla de separación junto al muelle 2

Estos espacios alcanzarán su mayor valor espacial y perceptivo cuando se convierta el actual Puerto de Málaga, la dársena flanqueada por los Muelles 1 y 2, en Puerto Deportivo de grandes Yates, lo que posibilita su calidad, para convertirse en una oferta turística única en el frente mediterráneo, no sólo español, sino en relación al europeo y africano, pues es una oferta, en la forma que se puede plantear en Málaga, difícilmente se puede plantear en otro lugar de este espacio geográfico.



Esquina de los muelles 1 y 2

La consolidación de estos espacios exigen la existencia de una importante dotación de aparcamientos, que, en principio, pensamos que puede ser satisfecha a nivel de sótano, tres o cuatro plantas, en la Plaza de Torrijos, donde también se hace concurrir el Metro de la ciudad y, en consecuencia, se plantea un intercambiador de transportes, que se ha de hacer compatible con la

demanda indicada de aparcamientos, que debe ser importante en relación al espacio portuario y a la ciudad por las razones indicadas.



Muelle 2

Es un problema de difícil solución o al menos de exigible sensibilidad, el dar solución y respuesta urbanística y arquitectónica a todas las interrelaciones que se plantean para la interconexión del espacio portuario, de los Muelles 1 y 2 con el centro histórico de la ciudad y en especial con el eje de Calle Larios, pues es una aspiración de necesaria satisfacción, la conexión del centro urbano con el puerto en la forma que resulte más adecuada.

Siguiendo el borde del espacio portuario, hemos de abordar la solución del Muelle 4 o Muelle de Heredia, que además de ser también soporte del tráfico del eje litoral, es el espacio, donde se requiere concentrar más funciones urbanas, pues solo en este espacio se puede prever el desarrollo de un Centro Cívico y Comercial, donde se implanten edificaciones capaces de albergar la función de capitalidad que la ciudad de Málaga requiere, para dar respuesta los servicios turísticos, económicos y financieros que la conurbación de la Costa del Sol pueda plantear, de forma que si estos son importantes, que indudablemente lo son y lo serán de mayor importancia a corto y medio plazo, en relación a las que se pueda cuestionar la función que cumple la dársena comercial de este muelle de esta ciudad, pues puede aportar un espacio a Málaga de incalculable valor, que puede ser el salto realmente cualitativo que de la ciudad hacia el mar en el siglo XXI, y que es difícilmente repetible, de forma que permita trasladar esta función a su frente exterior mar adentro o desplazarla a lugares próximos como es el Puerto de Algeciras o Motril, que están potenciando su componente comercial e industrial, frente al Puerto de Málaga, que debe fomentar la actividad turística, para consolidar su posicionamiento como capital del turismo del arco mediterráneo, en relación a

otras ciudades europeas y, a medio plazo, en relación a las que se pueda desarrollar en el litoral del Magreb.



Propuestas de crecimiento del espacio puerto-ciudad

Este planteamiento es fuerte y tiene difícil presentación sino es avalado de forma convencida por la ciudad y así lo entienden las autoridades portuarias, pues en ningún caso debe abrirse un enfrentamiento que nos lleve a la irresolución de los problemas y romper cualquier planteamiento de colaboración, necesario para desarrollar una propuesta de la ambición de la que se propone, que sea determinante para que la ciudad de Málaga se sitúe en la geografía de las ciudades europeas y entre las principales del mediterráneo.

Y por último y en relación al espacio portuario, el desarrollo del Muelle 5 o Pº Marítimo A. Machado (antiguo Barrio de El Bulto) es también de vital importancia para trasladar las actuaciones en la modernidad de la ciudad de Málaga, implantando en ello elementos arquitectónicos culturales principalmente, como puede ser el Auditorium, el Palacio de la Opera, la Ciudad de la Ciencia, etc... todo un equipamiento turístico de características culturales, que puede tener en este espacio una implantación idónea, que apoyado en el eje litoral, posibilite sus accesos de forma idónea, una vez resuelto este eje, y dotando este espacio de los aparcamientos exigibles.

La solución del Eje Litoral a costa de los actuales espacios fronterizos del Puerto de Málaga, resuelve los tráficos Este-Oeste, pero no podemos

olvidarnos, que este Tráfico es complementario del necesario acceso Norte-Sur, que necesariamente a de desarrollar sobre el actual Río Guadalmedina, cuyo entronque se produce igualmente en el actual espacio portuario, con lo que éste queda interconectado con un espacio regional que posibilita su mejor desarrollo incluso más allá de lo recogido en este informe, ya que, en este caso, su accesibilidad es importante.



Muelle de levante

Además este espacio portuario debe estar conectado con la estación ferroviaria, no solo para mercancías, sino también como punto de destino de pasajeros, de personas provenientes del tren AVE o de trenes correderas de la Costa del Sol, o interconectar con la futura red de Metro de la ciudad, cuya ejecución previsiblemente se llevará a efecto a corto plazo, con lo que este espacio portuario estará perfectamente interconectado con su entorno próximo y resuelto de forma bastante adecuada, capaz de dar respuesta a demandas importantes en este orden de cosas.

Por todo ello, pensamos que el nuevo Puerto de Málaga, o lo que es igual, el espacio modificado del actual Puerto de Málaga, es el necesario espacio de centralidad urbana de la ciudad de Málaga y de la conurbación a cuya capitalidad aspira por las razones de accesibilidad expuestas y las funciones, que en el mismo pueden implantarse.

Áreas de nuevas centralidades de la ciudad

Como hemos indicado en el apartado anterior el espacio que definimos como Nuevo Puerto de Málaga, puede convertirse en el lugar de más fuerte centralidad urbana de esta ciudad, que unidad a la del Centro Histórico de Málaga, se conforma el punto central del espacio que queda determinado por la

existencia de otras centralidades en la ciudad policéntrica que todo este conglomerado urbano conforma.

La primera centralidad del resultado de la relación Puerto-Ciudad tiene su contrapunto en los puntos nodales de la Costa del Sol que son en la Zona Occidental (la ciudad de Marbella) y en la zona Oriental (la ciudad de Vélez-Málaga), que, a su vez, son centros de las subconurbaciones sobre las que ejercen su capitalidad.

Una centralidad más próxima es la que el centro de la ciudad de Málaga puede ejercer una relación a su Área Metropolitana, en la que los núcleos de Torremolinos, Churriana, Alhaurín, Alora, Casabermeja, Rincón de la Victoria, constituyen puntos de relación importantes, que refuerzan la centralidad indicada.



Plaza de Marina, unión Centro-Puerto

Un tercer nivel de centralidad es la que el Centro Histórico puede ejercer en relación a otros espacios de la propia ciudad, siendo el Puerto de Málaga, el lugar de centralidad más próximo al mismo, del que son centralidades complementarias el eje museístico de calle Alcazabilla, o los espacios de la Plaza de las Libertades, de la Plaza Manuel Alcántara o de las Plaza Torrijos-Malagueta, que son próximos al centro histórico y distintos de los puntos focales en desarrollo en la periferia de la ciudad, tal cual tiene vocación de ser a corto plazo, como es el caso del Palacio de Ferias y Congresos y la Ciudad de la Justicia, el Parque Tecnológico, la Ampliación de la Universidad de Málaga, y la Ampliación del Aeropuerto de Málaga, todo ello con independencia de la terminal de la Estación de Ferrocarril o el desarrollo del Plan Bahía de Málaga, cuyo punto principal de referencia será la Marina de Arriajanal o, en su día, la Plaza de los Baños del Carmen, todo lo cual constituye una red de

centros secundarios en relación al Centro Histórico de Málaga, que conforman una malla de centro de determinación de la policentralidad de esta ciudad, que es característica de ciudades complejas, de gran crecimiento, capaces de aglutinar funciones diversas y de atraer a una población importante, como está sucediendo actualmente en esta ciudad.

Esta ciudad, aunque compleja, requiere de un estructuración y de una cierta especialización, que debe ser de naturaleza turística, lo que comporta un desarrollo importante del sector servicios y actividades complementarias, que posibiliten su desarrollo integral y poder tener la función de capitalidad que para ella reclamamos.

En todo caso, todas estas funciones de centralidad deben tener un desarrollo diferenciado, siendo las más importantes los puntos focales del Aeropuerto ampliado y la nueva estación de ferrocarril, en la que han de concurrir el tren de alta velocidad AVE y el tren corredera de la Costa del Sol, pues son puntos que determinan la centralidad de la ciudad de Málaga, no sólo en relación a la conurbación de la Costa del Sol, sino también en relación a la Comunidad Autónoma de Andalucía, con lo que Málaga adquiere una importante función de centralidad aeroportuaria y de comunicaciones, que la hace un punto de encuentro, en sus relaciones inmediatas expuestas en relación a los países europeos y de Latinoamérica, Norteamérica y países del Magreb, a lo que puede dar respuesta una ciudad aeroportuaria con capacidad para veinte millones de pasajeros y una estación de ferrocarril capaz de hacer converger todos los tráficos de Andalucía en relación a la Costa del Sol y al nudo aeroportuario indicado, que alcanza su mayor desarrollo con el tren corredera, que la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Obras Públicas, proyecta realizar desde el Campo de Gibraltar hasta la Vega de Granada, desde la ciudad de Málaga.

Todo lo cual conforma un conjunto de relaciones e interrelaciones, que determinaran la necesaria centralidad de Málaga, respecto de la Costa del Sol, lo que acontecerá de forma natural, sin predeterminaciones políticas, en razón de su capacidad de atracción y desarrollo, que previsiblemente va a continuar creciendo, lo que esperamos suceda de mejor forma de cómo ha sucedido hasta ahora, debiendo ser determinado por un mayor respecto a la legalidad vigente en el orden urbanístico y sobre todo al medio ambiente, procurando que este desarrollo sea sostenible en el más amplio sentido de este concepto, para que alcancemos un entorno vital de mayor calidad en todo los sentidos, que se traducirá en un desarrollo de calidad de vida, que repercutirá a favor de todos sus habitantes.

ACCESIBILIDAD DESDE EL FRENTE MARÍTIMO

Transporte público en relación al frente marítimo

El sistema de transportes colectivos urbanos de Málaga se ha apoyado, hasta el momento, exclusivamente en la red viaria, dado que el servicio ofrecido se realiza solamente mediante autobuses. El esquema de líneas de autobuses urbanos es, esencialmente, radial, con foco central en la Zona de Alameda y del Parque. Este esquema proviene de un conjunto de antiguas concesiones a empresas privadas, que servían los enlaces entre el centro de la ciudad y las barriadas periféricas. A principios de los años 80 se integraron en la Empresa Municipal de Transportes la totalidad de las líneas que prestaban servicio en el casco urbano para conformar una empresa única, que ha enriquecido su esquema funcional.



Propuesta de modificación viaria del espacio puerto-ciudad

En la actualidad con los transportes públicos urbanos solo se absorbe aproximadamente el 20% de la movilidad en medios mecánicos de los ciudadanos de Málaga, siendo el vehículo privado el soporte fundamental de los desplazamientos urbano y suburbanos de los habitantes de esta ciudad, lo que está determinado por varias circunstancias, que van a influenciar en el reparto modal que se había de desarrollar en un próximo futuro, lo que caracterizamos en la forma siguiente:

- a) Mejora importante en el sistema de transporte público, por la construcción de dos líneas de tren metropolitano y por las mejoras en la calidad del servicio en la red de autobuses.
- b) Incrementos en la movilidad asociados a la mejora del nivel de vida, con tasas de crecimiento en los indicadores económicos muy superiores en Málaga a las medias nacionales.
- c) Proceso de dispersión urbana, con reducción de la densidad media de población en el área urbanizada a la mitad que hace treinta años.
- d) Incrementos en los volúmenes de desplazamientos derivados del crecimiento de población, tanto en la capital de Málaga como la subregión conformada por la Costa del Sol, que está habitada por un millón y medio de habitantes estables en el momento actual.

En relación a los distintos medios de transportes implantados en la ciudad hemos de decir, que en los últimos tiempos, y en relación al transporte de autobuses, la única obra de cierta importancia realizada en esta ciudad relacionada con este tipo de transportes fue la construcción de la Estación Central de Autobuses de Málaga, que se desarrolló para ordenar el servicio de las líneas interurbanas que enlazan, la ciudad de Málaga con las poblaciones de su entorno. Esta Estación se ubica junto a la Estación ferroviaria de RENFE, en el borde Oeste del área urbana Central de esta ciudad.

El servicio ferroviario en Málaga está exclusivamente prestado por RENFE, en cuya Estación Central termina la línea Córdoba – Málaga a través de la cual conecta con la red española y europea. Asimismo, y desde mediados de los años 70, RENFE presta un importante servicio de cercanías entre Málaga y Torremolinos, Benalmádena y Fuengirola, con una línea que llega subterránea hasta el centro urbano (estación Guadalmedina). También existe un ramal ferroviario de ancho ibérico que conecta el Puerto de Málaga con la línea Córdoba – Málaga, ramal que discurre en superficie entrando en conflicto con la trama urbana.

En relación a este mismo tipo de transporte, hemos de indicar, que actualmente se encuentra en construcción avanzada una nueva línea ferroviaria, con características para Alta Velocidad, que enlazará Málaga con la línea en servicio Madrid – Córdoba – Sevilla en las proximidades de Córdoba.

El transporte aéreo está servido en Málaga desde el Aeropuerto internacional ubicado en la zona Suroeste del término municipal, colindante con los términos de Torremolinos y Alhaurín de la Torre, que actualmente dispone de una sola pista de vuelo, terminal de pasajeros por la que anualmente pasan una cantidad importante de pasajeros, que en el Año 2.002, fue de 10,4 millones, estando compuesta además por una terminal de carga y equipamientos complementarios. Tiene acceso por carretera y por el ferrocarril de cercanías Málaga – Fuengirola.

Finalmente, el transporte marítimo se apoya en el Puerto de Málaga, abierto a tráficos de mercancías diversas con un movimiento aproximado de unos 2 millones de Tm en 2002 y al de pasajeros desarrollando la actividad de cruceros turísticos y de línea regular a Melilla, con un movimiento aproximado de 403.000 viajeros en el citado año 2002.

Red viaria de la ciudad y su conexión con el frente litoral

La estructura viaria de Málaga, de forma similar a otras ciudades, se apoya básicamente en los caminos y accesos históricos que enlazaban con las poblaciones del entorno. No obstante, el caso de Málaga presenta particularidades que, pensamos deben de ser resaltadas en la forma siguiente:

1. La falta de continuidad en la trama urbana de la principal vía que sirve de comunicación con el territorio interior, la autovía Málaga – Las Pedrizas (N-331), cuya ejecución en parte, fue consecuencia del desarrollo urbano en la zona Norte de la ciudad, que cuando se ejecutó en 1.973 ya se había ya producido sin contar con él, y sin antecedentes históricos que hubiesen dejado su huella en la estructura de la ciudad.
2. El carácter de ciudad litoral muy extendida en el frente marítimo, que tiene una “fachada” al mar en la actualidad, de aproximadamente doce kilómetros.
3. Los condicionantes físicos derivados de la orografía en la zona situada al Este del río Guadalmedina y en la zona Norte.
4. Las discontinuidades y barreras físicas, que suponen los cauces de los ríos Guadalmedina y Guadalhorce, así como el trazado urbano del acceso ferroviario de las líneas Málaga-Córdoba y Málaga-Fuengirola, que inciden de forma determinante en la trama urbana de esta ciudad.
5. Y por último, la muy reciente realización de las más importantes arterias urbanas de esta ciudad, que son la Avda. de Andalucía (1971), el Paseo Marítimo de Poniente (1991 y 2003) y la Autovía de Ronda (1987 y 1992), tanto la Este como la Oeste.

Es así que la red viaria básica de la ciudad se viene ejecutando, en general, con posterioridad al desarrollo urbano, lo que ha complicado su implantación y derivado en serias disfuncionalidades aún no resueltas. Las insuficiencias en la oferta viaria son importantes en algunas zonas urbanas, bien por carencias iniciales de un eje Norte – Sur, por la incidencia del eje del ferrocarril en las relaciones entre barrios en las zonas Norte y Este, etc., o bien, por el agotamiento de la capacidad disponible de determinadas vías, tal es el caso del eje viario que discurre a lo largo del litoral.

Asimismo, es de resaltar que la configuración urbana de Málaga y las insuficiencias en el diseño de la Autovía de Ronda hacen que en la actualidad la ciudad quede “aprisionada” en cierta forma entre la variante de la Autovía del Mediterráneo y el mar, sin que disponga de verdaderos circuitos viarios de

circunvalación que permitiesen sacar del área urbana movimientos de relación entre barrios que hoy vienen obligados a atravesar el área central de la ciudad.

El eje litoral y su relación con el centro histórico

Reconocemos aquí bajo esta denominación el conjunto de vías que, discurriendo en la proximidad de la línea de costa, conforman un vial con significativas características de continuidad, que se corresponde con el desarrollo urbano de la ciudad en el frente marítimo.

En una ciudad tan próxima a la línea de costa y tan volcada sobre ella, el vial que discurre a lo largo del frente litoral está siempre abocado a desempeñar funciones de conectividad interior de carácter esencial. Tal es el caso de Barcelona y Génova, por citar dos ciudades con bastantes similitudes con Málaga.

**INTERREG III B
"C2M, COOPERACIÓN DE METRÓPOLIS
MEDITERRÁNEAS"**

I Seminario del proyecto piloto "Integración de Puerto y Ciudad"

C2M es un programa de cooperación entre Áreas Metropolitanas Mediterráneas integrado dentro del marco del programa comunitario INTERREG III B, iniciativa europea destinada a fomentar las relaciones comerciales y los lazos de colaboración entre las ciudades europeas y las zonas fronterizas.

El grupo de trabajo C2M está integrado por las ciudades de Barcelona, Sevilla, Marsella, Lyon, Nápoles, Génova y Málaga. A lo largo de dos años, los representantes de estas ciudades han compartido experiencias sobre la evolución urbana de las mismas y la forma en que los puertos se integran en sus respectivas ciudades.

El objetivo de estas Jornadas es el intercambio de experiencias entre las ciudades que ya han realizado proyectos de recuperación portuaria, y aquellas, como es el caso de Málaga, que están próximas a iniciar la integración de la fachada marítima con la ciudad, y concretamente, del Puerto con el Centro Histórico.



Ayuntamiento de Málaga

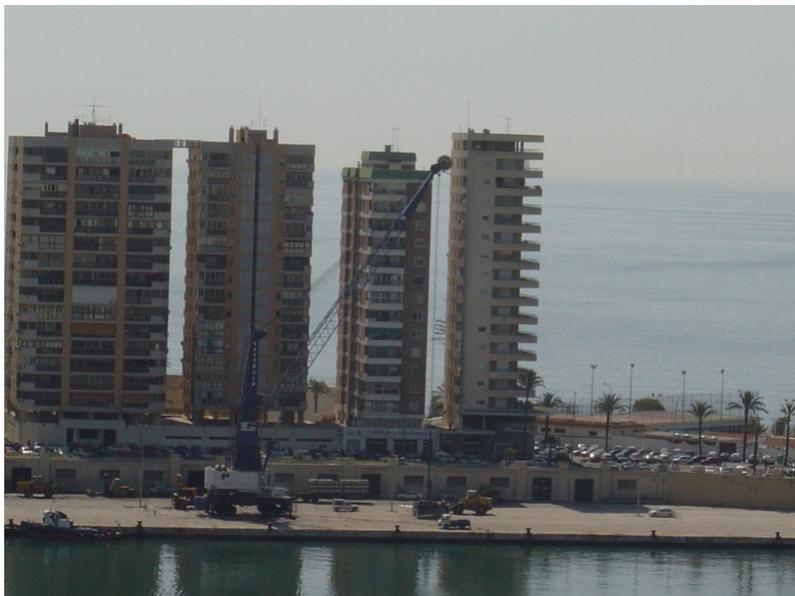
C2M
M Á L A G A

Diseño: **DE DIVEÑO**

Málaga, 20 y 21 de Noviembre
Instituto de Estudios Portuarios. Puerto de Málaga

Folleto de la reunión C2M de ciudades socias

En el caso de Málaga, la importancia del eje litoral en el esquema viario, con ser ya de gran relevancia, viene disminuida y retardada, hasta el momento actual, por su muy reciente ejecución en la zona occidental, y por su falta de conexión en su zona oeste con la red de alta capacidad (Autovía de Ronda).



Es así que, en la actualidad, el esquema viario de Málaga aún se apoya de forma menor, aunque rápidamente creciente, en el eje viario litoral al oeste del área central, recayendo sobre la Avenida de Andalucía y el par viario formado por Av. Velázquez – Héroe de Sostoa y C/ Ayala – Av. Sor Teresa Prat la función articuladora básica en la zona occidental (la más extensa y densamente habitada) en la actualidad. Por el contrario, es el eje viario litoral el que desempeña en la zona oriental de Málaga el papel de articulador interno y de acceso casi único al Centro urbano.

La autovía de Ronda que, en general, bordea la zona urbanizada, se configura como un eje que discurre sensiblemente paralelo a la costa, a distancia que oscila entre los 2 y 5 km. Se estructura de esta forma el esquema viario de Málaga sobre dos vías principales: Eje Litoral y Ronda, complementadas en la zona occidental por los dos accesos históricos que enlazan Málaga con el Valle del Guadalhorce (Av. de Andalucía) y con la costa occidental (Héroe de Sostoa – Av. Velázquez).

La casi absoluta carencia de ejes viarios de capacidad significativa dispuestos en sentido norte-sur repercute en un desplazamiento de los tráficos urbanos hacia los ejes “horizontales” (paralelos a la costa), a la vez de un consecuente alargamiento de la longitud media de los viajes.

El alto nivel de consolidación del desarrollo urbano y el reducido alcance de las previsiones del planeamiento urbanístico, plantean un escenario de dificultad apreciable para llegar a superar las limitaciones del esquema viario de Málaga. De Oeste a Este, la terminación de la Avda. de las Américas, la nueva Avenida a lo largo del Guadalmedina y la conexión viaria prevista entre la Ronda Este y el eje litoral en la zona Limonar-Morlaco, son tres actuaciones esenciales – y

quizás las únicas viables – para conseguir un esquema viario en la ciudad de Málaga en forma de “malla” y que estructure el área urbana de forma lo más homogénea posible.

Concurren, pues, sobre el eje viario litoral dos importantes “responsabilidades” superpuestas: elemento esencial y básico en la continuidad de la trama urbana en el frente litoral, por una parte, y, por otra, solución de acceso casi exclusiva al Puerto y al Centro urbano. En todo caso, el eje litoral está llamado a desempeñar unas funciones vitales para el correcto funcionamiento de la red viaria urbana en su conjunto, y, particularmente, para resolver los accesos al área central y al Puerto.

Al mismo tiempo, es en el área central y en la zona portuaria donde se articulan las zonas Este y Oeste de la ciudad, comunicadas mediante el eje viario litoral, y donde se presentan las mayores dificultades para garantizar la continuidad y la capacidad de dicho eje de comunicaciones.

Analizamos ahora, de forma básica y resumida, las características del eje viario litoral entre la calle Princesa (Ronda Intermedia) y Morlaco:

Tramo	L (km)	Sección ppal.	Nº cruces semaforizados	Distancia media entre cruces (km)
Princesa-J.M. Garnica	1,20	2+2	4	0,30
JM Garnica – Guadalmedina	0,25	3+3	2	0,13
Av Heredia	0,90	3+2	4	0,23
Pº de los Curas	0,70	2+3	2	0,35
Av Cánovas	0,25	2+2	2	0,13
Pº Pablo Picasso	2,20	2+2	9	0,24
TOTAL	5,50		23	0,24

Pueden apreciarse las discontinuidades que existen en la actualidad en la sección disponible y en las distancias entre cruces, cuestiones ambas con gran repercusión en la capacidad. Al tratarse de una vía con dos sentidos, las reducidas distancias entre cruces imposibilitan, en la práctica, la implantación de “ondas verdes” que ayuden a la fluidez del tráfico.

Por otra parte, las demandas actuales del tráfico alcanzan en algunos tramos los 60.000 veh/día y los 2.500 veh/hora/sentido, particularmente en la Av. Cánovas, superando los valores máximos que cabría aceptar según los manuales de cálculo de habitual aplicación. Estos valores se llegan a alcanzar en virtud de las condiciones de explotación establecidas, con ciclos semaforicos en horas punta de unos 120 segundos, lo que repercute, por otra parte, en un cierto perjuicio para la accesibilidad local de la zona atravesada por el eje litoral y, en definitiva, en un deterioro de las condiciones de vida del vecindario (ruidos, humos, “efecto barrera”, etc.).

Las características básicas antes reseñadas y los tráfico actuales derivan en las recurrentes situaciones de congestión y retenciones en la zona oriental (Av.

Cánovas y Pº Pablo Picasso) y, circunstancialmente, en el Pº de los Curas. Estas situaciones de conflicto en el eje viario litoral suelen, por otra parte, coincidir en el tiempo con similares problemas en la autovía de Ronda, donde, en la mayoría de su longitud, las demandas del tráfico superan varias horas al día la capacidad viaria disponible. En tales condiciones, se produce un cierto bloqueo de las comunicaciones internas de la ciudad y de los accesos a la zona Centro y al Puerto.

Pero es que las previsiones que se derivan tanto de los incrementos de movilidad en Málaga como de la mayor captación de tráfico en el eje litoral una vez se complete por su extremo occidental y se conecte adecuadamente con el viario arterial (Ronda y Av. Velázquez), hacen temer un incremento importante del tráfico en dicho eje viario litoral que la actual oferta de infraestructura no podrá soportar, lo que se traducirá en más tiempo al día de congestión y mayores demoras en la zona oriental (Cánovas-Picasso), y más tramos con problemas (Pº A. Machado y Av. Heredia).

Es, pues, urgente actuar sobre el eje litoral, no ya por las repercusiones de los desarrollos urbanos previstos en el área portuaria, sino para conseguir garantizar la continuidad funcional de tan importante elemento de la red de comunicaciones internas de la ciudad así como asegurar la accesibilidad de la Zona Centro y del Puerto. Esta actuación debería orientarse a garantizar una capacidad del orden de 100.000 v/día y 5.000 v/hora/sentido, con independencia de la tipología de solución que se llegase a adoptar, solución que, sin mayores inconvenientes, podría ser diferente según los diferentes tramos. Esta solución habría de incluir, muy probablemente tramos a distinto nivel (normalmente, soterrados) en los puntos en que no fuera posible alcanzar la capacidad necesaria por simple incremento del número de carriles o por una hipotética (difícil) supresión de cruces semafóricos.

Para la consecución de este objetivo habrían de superarse ciertos problemas técnicos de no mayor complejidad (freático próximo, para el caso de obras subterráneas), analizarse con seriedad y rigor científico los de índole medioambiental (afecciones a la vegetación y otros) y resolverse una financiación de relativa importancia para la que deberían poder obtenerse aportaciones de otros estamentos administrativos. En ningún caso los problemas constructivos y de molestias durante las obras deberían condicionar la decisión. Deben, por otra parte, evaluarse y presentarse con seriedad ante los ciudadanos los beneficios de todo tipo que se derivarían.

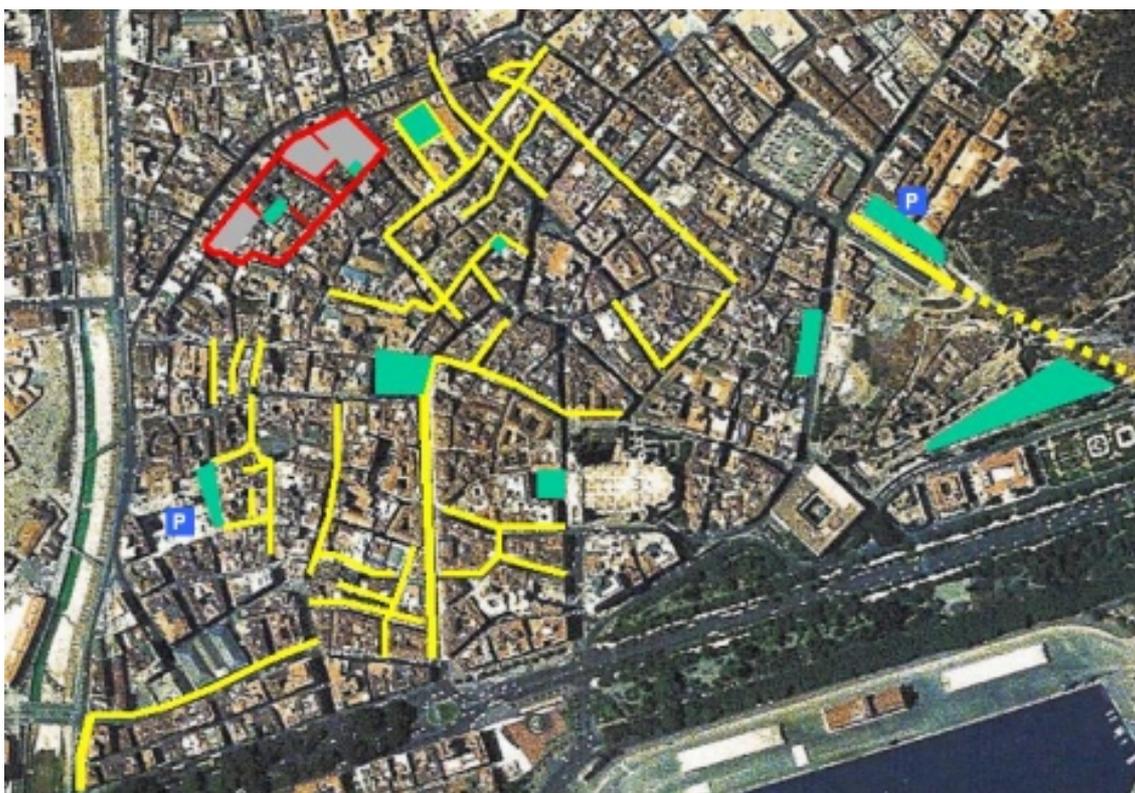
No queda claro, con los estudios hasta ahora realizados, que sea conveniente utilizar para la solución del eje litoral el estrecho paso de la C/ Vélez-Málaga, hipotecando a la vez los usos de la zona común entre los muelles 1 y 2 del Puerto. Tampoco parece una solución adecuada la ordenación mediante sentidos únicos en el eje Parque-Alameda y en Av. Heredia-Pº Curas, tanto porque no aborda la solución del punto de menor capacidad actual (Pza. de la Malagueta) como porque incrementaría los recorridos medios y desplazaría el problema a zonas ya muy cargadas (Alameda, Parque y Al. Colón).

7. Características del Centro Histórico

La reciente preocupación por la recuperación de los centros históricos, iniciada en algunas ciudades en los años setenta, parte de la percepción de que el crecimiento urbano producido desde el siglo XIX y acelerado en los últimos cuarenta años no puede ser indefinido, y que junto a la ampliación más moderada de la ciudad nueva, había que volver la mirada a la vieja ciudad medieval preexistente.

De hecho el centro histórico de una ciudad no es solamente el área de mayor antigüedad, sino que se configura como un espacio cargado de valores polivalentes y con una función simbólica que representa la imagen de la ciudad.

El emplazamiento físico como barrio más antiguo ha posibilitado durante años que centralizara las funciones comerciales, financieras, culturales y de ocio, al tiempo que sustentaba el contenido histórico y monumental de la ciudad. Estas características hacían coincidir el centro físico e histórico de la ciudad con el área de centralidad económica y social, concepto que en los últimos años se ha ido modificando gradualmente al ampliarse esta función hacia nuevas áreas situadas en los ensanches o en los espacios periféricos de nueva creación (centros multifuncionales con vivienda, centro comercial y de ocio).



Fotoplano con las actuaciones realizadas entre 1994 y 2004

Las transformaciones producidas en la ciudad histórica desde los años cincuenta que han producido su degradación morfológica, funcional y social han supuesto básicamente cuatro tipos de procesos:

1. Un brusco cambio demográfico, ya que la población del centro ha ido disminuyendo paulatinamente (la ciudad crecía hacia el exterior) al tiempo que envejecía al no producirse renovación generacional. En los últimos años comienzan a instalarse en las zonas más degradadas de la ciudad antigua población inmigrante que ocupa las "únicas" viviendas disponibles de la ciudad.
2. Obsolescencia de la edificación. El escaso, por no decir nulo, mantenimiento de una gran parte de los edificios ha producido una condiciones precarias de habitabilidad. En muchos casos la antigua legislación de arrendamientos urbanos afectaba negativamente el mantenimiento de la edificación, fomentando la renovación en los espacios o recorridos más céntricos, donde en los años setenta y ochenta se sustituyen edificios de viviendas en semiruina por oficinas, en lo que se ha conocido como terciarización.
3. Degradación social. La carencia de vivienda en buenas condiciones, expulso a la población que disponía de condiciones económicas para irse a la periferia de la ciudad, dejando en el centro antiguo a la población residual con escasos recursos económicos.
4. Declive económico. En énfasis en el crecimiento urbano de la ciudad nueva produce una escasa actividad inversora publica en infraestructuras. La degradación física del centro y la disminución de población se ve acompañada por el progresivo cierre o traslado de comercios tradicionales, al tiempo que en los recorridos centrales se produce una fuerte competencia por la obtención de suelo, consecuencia de la progresiva terciarización por parte de instituciones financieras, oficinas, y en los últimos tiempos comercios en régimen de franquicia.



Ladera sur de la Alcazaba

Málaga es un buen ejemplo dónde el centro histórico era la referencia emblemática de la ciudad y dónde en las últimas cinco décadas ha ido

perdiendo progresivamente el protagonismo como núcleo ordenador y estructuraste del territorio.



Antigua Coracha en 1996



Tratamiento de la ladera, túnel y museo de la ciudad en 2004



Plaza del Obispo en 1995 (arriba) y 2002 (abajo)



A partir de 1960 el modelo económico de Málaga se orienta casi en exclusiva hacia el binomio servicios turísticos-construcción, lo que conlleva una gran expansión de la ciudad, duplicando su población en 20 años (1960: 250.000 habitantes, 1980: 503.000 habitantes, 2004: 547.000 habitantes).

El rápido crecimiento de la oferta de servicios turísticos que con el tiempo se conocería como Costa del Sol, atrae a una población originaria de labores agrícolas deseosa de aumentar su escaso nivel de rentas. Físicamente se asienta en espacios centrales de infravivienda y en la periferia de la ciudad, que crece de forma masiva y desordenada, con grandes problemas de desurbanización y degradación del medio ambiente.

La fuerte dependencia de elementos exógenos para el desarrollo económico de la zona, como es el turismo, actúan de forma dual sobre la organización y el crecimiento urbano. Por una parte, posibilita la mejora del nivel de renta de la población y de empleo estable. Por otra, el modelo de desarrollo expansivo empleado deja de lado el entorno ambiental, que con el tiempo se va a convertir en un lastre para la ciudad actual.



Calle Larios

El considerable crecimiento de la metrópoli se realiza hacia el exterior de la misma, quedando el centro histórico marginado en el proceso de transformación de la ciudad. Este área constituida por el espacio comprendido en la antigua muralla árabe Nazarí, y los barrios populares adyacentes ha permanecido prácticamente inalterado en su estructura morfológica hasta los años noventa.

Contrariamente a la tendencia de rápido crecimiento de población que se ha producido en la ciudad, el centro histórico ha ido perdido población de forma continuada hasta 2000, cuando empezaron a sentirse las actuaciones de rehabilitación iniciadas en 1994. En el ámbito del PEPRI, la población ha pasado de 30.478 habitantes en 1975 a 25.681 en 1981, a 20.840 habitantes en 1999, su momento más bajo, y a 21.816 en 2002.

En el ámbito más restringido de la antigua ciudad amurallada, el centro histórico, ha pasado de 8.968 habitantes en 1981 a 5.213 habitantes en 1999, límite de decrecimiento de la población, y a 5.425 habitantes en 2002, lo que supone un crecimiento de población entorno al 1% anual, después de llegar a 1999 con decrecimientos anuales del 3,5 %.

En la misma medida que la ciudad crecía en población, el centro histórico lo hacía en sentido negativo. Esta disparidad de tendencias se refleja igualmente en la composición de la población, joven en el conjunto de la ciudad y envejecida en el centro histórico. Así, al intervalo de edad de 0 a 18 años pertenece el 22% de la población de Málaga, y el 17% (en 1995 el 12%) del centro histórico. Igualmente la población mayor de 65 años supone en la ciudad el 15%, y en el centro histórico el 27% (el 34% en 1995).



Ladera de la alcazaba y salida sur del túnel

En 1994, las características de habitabilidad del Centro indicaban una población envejecida, poco móvil y habituada a unas relaciones sociales de vecindad específica, donde predominan los ancianos, los solteros y los viudos de edad madura de ambos sexos, de un nivel económico bajo. Era poco habitual encontrarse con familias jóvenes con hijos. A lo largo de los últimos 10 años la tendencia de pérdida de población se ha modificado, al igual que los componentes de edad, que aún siendo diferentes del resto de la ciudad, no tienen los niveles extremos de 1995.

La mayor parte de la estructura física del centro histórico databa de cerca de un siglo, y no ha sido renovada desde antes de los años sesenta, con lo que

desde entonces entro en una larga fase de degradación física, ambiental y social que condujo a la situación de partida en 1994, donde con la excepción de los itinerarios centrales de actividad comercial y de servicios que mantenían una cierta calidad de vida, el resto de la zona manifestaba unos indicadores claramente negativos respecto a otros espacios de Málaga, principalmente en calidad de la vivienda, nivel de equipamientos sociales y zonas verdes, deterioro medioambiental, obsolescencia comercial, inmigración, mendicidad y altas tasas de desempleo.

En este sentido el proceso de marginación y aislamiento del centro histórico como pieza urbana de la ciudad, provocó no solo la pérdida de población y el deterioro físico de sus calles y plazas, sino el abandono de sus capacidades funcionales como área central de la ciudad. Hasta los años setenta, existía una identidad entre centro histórico y área central de la ciudad, en su referente comercial, de servicios, recreativa y turística. La aparición de nuevos espacios urbanos con fuertes usos comerciales y de servicios, motivo la paulatina pérdida de identidad y protagonismo del centro como núcleo ordenador de la ciudad.

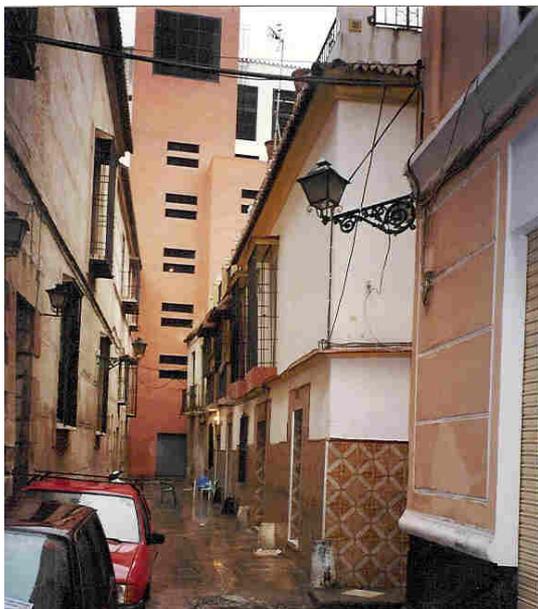


Teatro Romano

El Centro Histórico de Málaga era por tanto a comienzos de los años noventa la zona más degradada de la ciudad, que al mismo tiempo no había podido ser atendida en sus necesidades por las dificultades financieras de las autoridades locales y la inhibición del sector privado.

El Plan Especial de Reforma del Centro Histórico (PEPRI), cuyo documento de actualización se está redactando, fue aprobado en 1990, aunque las líneas maestras que le dieron forma partían del Planeamiento General de 1983.

El ámbito del PEPRI era no solamente el antiguo centro histórico de la ciudad, sino también los barrios o arrabales que sirvieron de expansión de la ciudad en los siglos XVIII y XIX, así como el pequeño ensanche de Muelle Heredia de principios del siglo XX.



Apertura de nuevos espacios: Plaza de las Cofradías



Plaza de Mitjana en 1996 (izquierda) y 1999 (derecha)

Los objetivos iniciales del PEPRI eran detener en un primer momento la degradación física de gran parte del Centro, revitalizándolo a través de un gran número de operaciones de planeamiento, donde gran parte de la gestión urbanística descansaba en la obtención de suelo a través de los mecanismos de la expropiación.

La segunda característica más identificable era una minuciosa normativa urbanística de intervención arquitectónica y de usos, que hoy en día puede parecer rigurosa en exceso, pero que en aquellos años era producto o reacción a los desmanes urbanísticos que se habían cometido en la ciudad durante los años sesenta y setenta.

El ambicioso programa de actuación del PEPRI tuvo unos costes económicos difícilmente asumibles por la Corporación Municipal de aquella época, endeudada en esos momentos con las actuaciones de regeneración de barrios periféricos carentes de las infraestructuras y equipamientos mínimos.

La oportunidad de empezar a contar con fondos económicos importantes con los que desarrollar las actuaciones previstas en el Centro se materializó con la aprobación en 1994 de la propuesta de la Iniciativa Comunitaria Urban, que hasta 1999 supuso la inversión de 17 millones de euros.

Urban fue al mismo tiempo la primera actualización del PEPRI, ya que partiendo del formalismo del planeamiento urbanístico, amplía a dos cuestiones importantes, la cohesión y desarrollo social y el fomento de la actividad económica y turística, los objetivos a desarrollar en el Centro Histórico.

En ese sentido Urban es de los primeros programas de carácter integral que combina el planeamiento urbanístico, lo social y lo económico, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes del Centro, y por tanto de la ciudad ya que representa su imagen simbólica.

Desde 1994, con independencia de los nombres de los programas de financiación económica que han contribuido a mejorar el Centro Histórico, Urban, Pomal, POL o Interreg, la estrategia ha sido la misma, partiendo de las actuaciones de planeamiento urbanístico en determinados espacios o áreas, se ha actuado simultáneamente en potenciar las ayudas a la modernización de los comercios, a las nuevas iniciativas empresariales, a la restauración de edificios, y a la integración de personas marginadas socialmente en ámbitos de prostitución, drogodependencia, mendicidad e inmigración.



Calle Strachan en 1998 y 1999

Este último tipo de actuaciones, localizadas en la corona noroeste del Centro, entre Camas y Nosquera, a través de los ejes de Arcos de la Cabeza y Muro de las Catalinas, o en la zona de Lagunillas y la Cruz Verde, no siempre han sido afortunadas, y la concentración excesiva de viviendas sociales han acabado configurando guetos.

Las actuaciones de renovación de infraestructuras, calles y plazas se han realizado siguiendo una estrategia de dar continuidad a tramas urbanas completas, formando recorridos geométricos de forma que las intervenciones tuviesen un efecto apreciable, tanto a nivel de suelo, pavimento, infraestructuras y mobiliario, como de vuelo, las actuaciones de mejora de la edificación, fachadas y cubiertas.

El primer recorrido iniciado en 1995, calles Santa Lucía y Comedias, tuvo continuidad con Tejón y Rodríguez, plaza del Teatro y Méndez Núñez. Dando continuidad a la trama urbana, se continuo hacia el norte con la demolición de viejas edificaciones dedicadas a la prostitución, esponjando una zona muy densa en infravivienda y creando una nueva plaza, denominada posteriormente de las Cofradías. Hacia el sureste se engancho con Velásquez y la plaza Mitjana, donde se realizo la primera actuación conjunta de renovación física de la plaza y los edificios que la conforman, sistema de trabajo que a partir de entonces se hizo habitual.

El fracaso del primer intento de reforma de calle Larios, y la ampliación de las actuaciones de la Junta de Andalucía en lo que luego seria el museo Picasso, cuya actuación original estaba a cargo del Ayuntamiento, desviaron fuentes financieras para realizar un viejo proyecto urbano: el túnel que actualmente une el centro histórico con la zona este de la ciudad, primero denominado túnel de Gibralfaro y finalmente de la Alcazaba.



Plaza de la Constitución 2000 y 2002

El túnel posibilito la peatonalización de calle Alcazabilla, eje de la Málaga Monumental, y símbolo de las pretensiones de turismo cultural como motor del desarrollo económico del Centro.

Las actuaciones más vistosas, la de calle Larios, plaza de la Constitución, y los corredores de Strachan hacia la plaza del Obispo, renovaron el eje comercial del Centro empleándose materiales de mayor calidad que los empleados anteriormente, algunos de los cuales han sido de dudoso gusto y excesiva cromicidad.

La integración del Puerto en el Centro Histórico, dentro de un proceso más amplio de resituar la fachada marítima de la ciudad, se convierte en un objetivo vital para continuar con la revitalización y modernización del Centro Histórico, que después de casi cien años va a volver a lindar directamente con el mar.



Detalles de la Plaza de la Constitución



Plaza de la Constitución en 2003 (arriba) y esquema de trabajo (abajo)



INTERREG III B "C2M": INTEGRACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO EN EL CENTRO HISTORICO



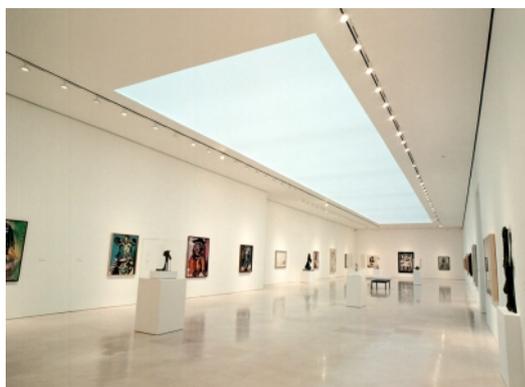
Calle Granada, rehabilitación de edificio



Área de Pozos Dulces



Museo Picasso



8. Características y Jerarquías de Autoridad Territorial

Las competencias de las diferentes autoridades territoriales en los ámbitos portuarios han tenido siempre un tono ciertamente polémico al confrontar intereses locales con los propios portuarios en manos de la autoridad estatal, actualmente dependiente de la autoridad autonómica.

Esta polémica ha estado también ubicada en la jurisprudencia procedente de los conflictos ciudad-puerto, o más bien autoridad local-estatal o autonómica. Las últimas sentencias del tribunal supremo de finales de los ochenta y primeros noventa dejaban bien clara la competencia municipal en materia urbanística (STS 04/02/1987, STS 19/06/1987 y STS 25/02/1992) en el interior del recinto portuario en consonancia con el art. 180 de la Ley del Suelo. Sin embargo la Ley 27/1992 declaraba de forma explícita las obras portuarias como de interés general excluido del sometimiento a licencia municipal, que quedaba relegado a la necesidad de formalizar un informe preceptivo a cargo de la administración urbanística.

Esta ley creó evidentes controversias hasta que el tribunal constitucional (STC 19/02/1998) delimitó que la exención de licencia urbanística solo debe producirse para las obras de carácter meramente portuario, no para aquellas construcciones que se realizan en el interior del puerto y tienen por objeto la creación, por ejemplo, de nuevos espacios de ocio y recreo.

Claramente la extralimitación del legislador de 1992 fue corregida por el sentido común, aunque la citada ley dejó dos instrumentos de coordinación en el interior de los puertos, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPE) y el Plan Especial (PE) de la concurrencia de competencias de distintas administraciones sobre un mismo espacio.

La Ley 62/97 de 26 de noviembre que modifica la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece las principales características que desarrolla la autoridad portuaria como eje de la comunidad portuaria que constituyen armadores, navieros, consignatarios de buques, operadores de transporte o la propia administración de aduanas.

La autoridad portuaria planifica las infraestructuras del puerto y genera espacios que proporciona a los agentes privados para desarrollar la actividad económica. Al mismo tiempo establece normas y reglamentos para garantizar la seguridad de las instalaciones y del transporte de mercaderías.

En la mayor parte de los puertos estudiados, y también aunque a menor escala en el de Málaga, se está produciendo un desplazamiento físico de la actividad portuaria hacia zonas más alejadas de las áreas centrales de la ciudad para mejorar los accesos terrestres por una parte, y hacia el interior del mar por otra, buscando mayores superficies de carga y aguas más profundas para los tamaños actuales de los barcos. Ello ha posibilitado la incorporación de las antiguas zonas portuarias, hoy semiobsoletas, a la actividad urbana y ciudadana. En el caso de Málaga a través de un Plan Especial de largo recorrido, cuyos primeros bocetos se iniciaron en 1985, y que en la actualidad

(2004) parece haberse finalizado parcialmente con el acuerdo entre la Autoridad Portuaria y la Administración Municipal en lo que respecta al desarrollo de los muelles 1 y 2, quedando pendientes la incorporación de otros muelles al uso ciudadano.

9. Referencias

Ciudad:	Málaga
Responsable de la Encuesta:	Pedro Marín Cots
Teléfono:	(34) 952 13 59 42
Fax.:	(34) 952 13 54 20
E-mail:	pmarin@ayto-malaga.es