Territorio y configuración de la ciudad

LA INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD

María José Andrade.
Alfonso Peralta.

AGENDA 21 MÁLAGA

Ayuntamiento de Málaga

OBSERVATORIO DE MEDIO AMBIENTE URBANO

El contenido de este informe corresponde a la visión profesional que los autores consideran relevante sobre esta materia, no siendo el Ayuntamiento, con carácter general, responsable de las opiniones vertidas en el mismo.

Málaga ciudad portuaria 6

Integración Puerto-Ciudad. El Plan Especial.....10

La ejecución del Plan Especial. Revisión crítica.....15

Reflexión sobre nuevas fases de integración Puerto Ciudad 20



La enorme acogida que han demostrado los ciudadanos ante la reciente apertura de los muelles 1 y 2 nos hace pensar que aún permanecen rescoldos de la voluntad portuaria que siempre ha tenido esta ciudad. Y es que las grandes ciudades históricas son portuarias. Ya lo decía Fernand Braudel, son "*creadoras de rutas y, al mismo tiempo, creadas por ellas*"(Braudel, 1976).

Estas ciudades han constituido a lo largo de los siglos el inmenso engranaje que movía el mundo, puertas de continentes enteros, pioneras en obtener la cultura, los bienes, la gente que el mar les traía. Desde sus orígenes forman parte de una red, un sistema de rutas que las ha relacionado a lo largo de la historia. Prácticamente todas las ciudades portuarias han pasado por un mismo proceso, en un intervalo de tiempo más o menos próximo, unas de una manera, otras de otra, dando respuesta a un mismo problema de distintas formas. A su vez, la búsqueda de respuesta a una cuestión común por una serie de ciudades conectadas, ha suscitado las idas y venidas de soluciones atendiendo a los condicionantes locales.

Aún hoy, en la actualidad, sigue siendo así. La ciudad portuaria está en un momento clave de su historia, un momento de oportunidad. Por un lado, los puertos se encuentran inmersos en un periodo de grandes cambios, cambios en logística, en transporte de mercancías, cruceros... necesitan adaptarse a las nuevas tecnologías para ser competitivos. Pero no son sólo los puertos. Vivimos en un momento donde las ciudades también entran en esa dinámica competitiva, intentan diferenciarse unas de otras, escalando puestos en el ranking de ciudades. Todas quieren un Guggenheim, una Expo, ser Capital Cultural... ¡Qué mejor forma de distinguirse que a través de la identidad del lugar!. Una identidad plural, compleja, híbrida.

Hay un tema clave en esta situación: como eslabones de la cadena de transporte, los puertos siguen siendo indispensables, pero su relación con la ciudad puede ir desde la total desconexión, como dos realidades completamente independientes, a la reintegración absoluta de las actividades portuarias en la vida urbana. Son estas ciudades las que deben aprovechar su condición marítima y utilizar los recursos existentes para mejorar su calidad de vida.

La ciudad de Málaga, como tantas otras ciudades portuarias, está viviendo una fuerte transformación, tanto en su centro histórico como en su puerto, de una forma paralela y simultánea. **Pero, ¿se está aprovechando esta óptima situación? ¿se ha utilizado esta sincronía para realizar un proyecto global, de conjunto, que reconecte la ciudad con su puerto?**

Es el lugar y el momento idóneo para estudiar, analizar y reflexionar sobre las transformaciones vividas y las oportunidades futuras de esta ciudad portuaria.

El pasado y el presente son fenómenos íntimamente trabados, y por ello, el conocimiento histórico es la mejor vía de aproximación a la comprensión de una realidad determinada, en este caso, la ciudad portuaria de Málaga.

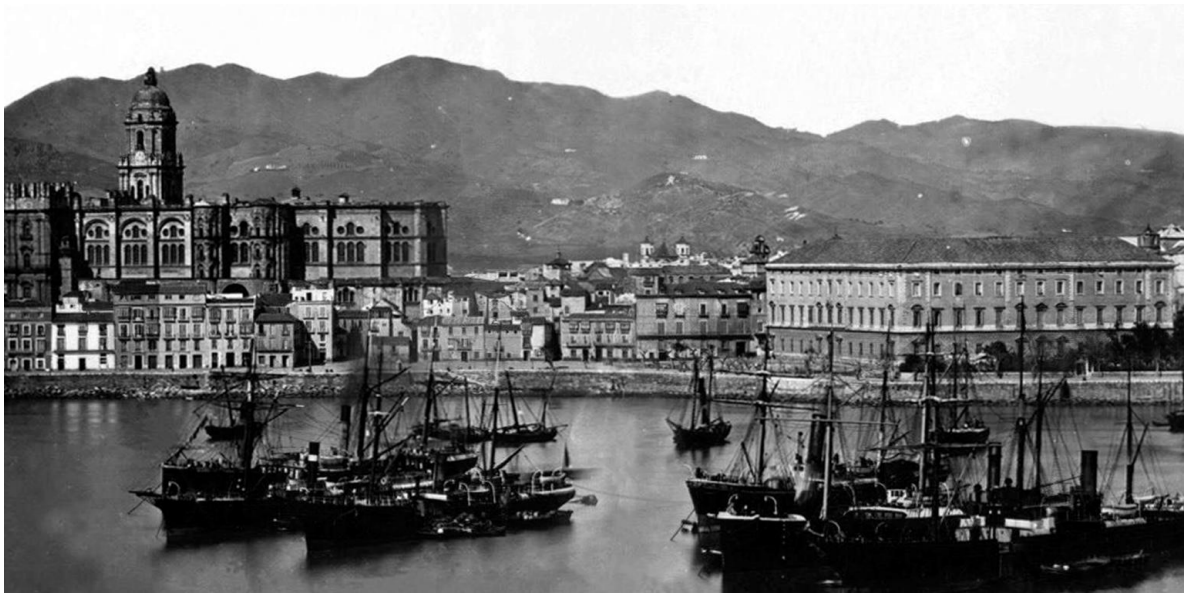


Fig. 2. Imagen de Málaga a principios del siglo XIX. Fuente: Archivo Temboury 1272.

Málaga ciudad portuaria

La ciudad de Málaga es portuaria desde sus orígenes, el siglo VII a. C., y esta característica queda reflejada en el trazado de sus calles, en su arquitectura, en su cultura, en su lenguaje e incluso en el carácter de sus habitantes.

Su morfología, la disposición natural de las ensenadas, el río y el monte que las protegía originó la existencia de dos puertos. Estos dos puertos, se han mantenido prácticamente a lo largo de su historia y han jugado un papel esencial en la génesis de la ciudad quedando reflejado con la articulación y el funcionamiento de la misma en torno a dos foros, el civil (la plaza) vinculado a un puerto más operativo, y el religioso (templo, mezquita, catedral) relacionado con un puerto más ciudadano. La continua transformación de cada uno de estos puertos se ha ido grabando paulatinamente en la trama histórica, no sólo en el trazado de sus conexiones, sino en la propia dinámica urbana.

La mayor parte de su existencia, Málaga ha sido una ciudad amurallada, sin embargo esto no supuso una separación del mar y su puerto, sino que, en esta ciudad de estrechas callejuelas, sabiamente retorcidas protegiéndose del sol, las puertas de aquella muralla se convertían en auténticas plazas al borde del mar, plazas a un lado y a otro de la muralla, plazas que concentraban la vida de la ciudad. La muralla no hacía más que proteger y agrupar la actividad en estos lugares donde el puerto se hacía plaza y se hacía mar.

El corazón de la ciudad fue sin duda la actual Plaza de la Constitución, situada junto al inicial puerto fenicio. A medida que los aportes de arena del rio iban avanzando la línea de costa, el puerto se desplazaba hacia el mar alejándose de dicha plaza. La ciudad ocupaba paulatinamente los terrenos ganados extendiendo su tejido de estrechas callejuelas, mientras la plaza se distanciaba de su puerto. Fue ésta, la búsqueda de la conexión de la plaza con la puerta principal del puerto en cada época, la causa principal del trazado de vías rectilíneas que se convirtieron en los grandes ejes comerciales de la ciudad. La primera en trazarse fue la calle Nueva, en el siglo XVI, y posteriormente, en el XIX, la calle Larios, cada una acorde a su época pero ambas conservando el gran trasiego que las originó.

A extramuros, junto al puerto, fueron surgiendo paseos de diferente índoles. Uno, de dudosa reputación, junto a la famosa isla de Arriarán, con sus tabernas y ambiente promiscuo y marinero, otro más recatado, cercano a la Catedral, donde clérigos y militares paseaban junto a gentes de bien que acudían atraídos por la amenidad del lugar. Tras el derribo de la muralla, estos paseos se tornaron de grandeza constituyendo la Alameda Principal, con su magnífica arboleda, y la Cortina del Muelle, quedando la muralla sustituida por edificaciones de solemnes fachadas que componían el frente marítimo de esta ciudad.



Fig. 3. Puerta del Mar, Isla de Arriarán. Detalle de la Vista Panorámica de Málaga. Anton Van den Wyngaerde. 1564.

Todas estas transformaciones llevadas a cabo en la ciudad, la cual se iba adaptando a las necesidades de su puerto en cada época, estas modificaciones han quedado grabadas en la trama histórica, y por lo tanto, perdurando hasta nuestros días. No son los lugares, sino la memoria de esos lugares la que ha desaparecido. Estos lugares siguen teniendo un enorme trasiego, pero en la ciudad nadie es consciente de lo que está pisando, de la importancia que

han tenido estos lugares en el funcionamiento de la ciudad portuaria.

Hemos localizado aquellos lugares claves en la articulación de la ciudad-puerto, estos auténticos almacenes de memoria, en la cartografía actual. Y no sólo los lugares, sino sus conexiones y su dinámica urbana desde la relación de la ciudad, el puerto y el mar. Resumimos la evolución de esta ciudad portuaria a través de tres momentos claves que reflejan esta relación:

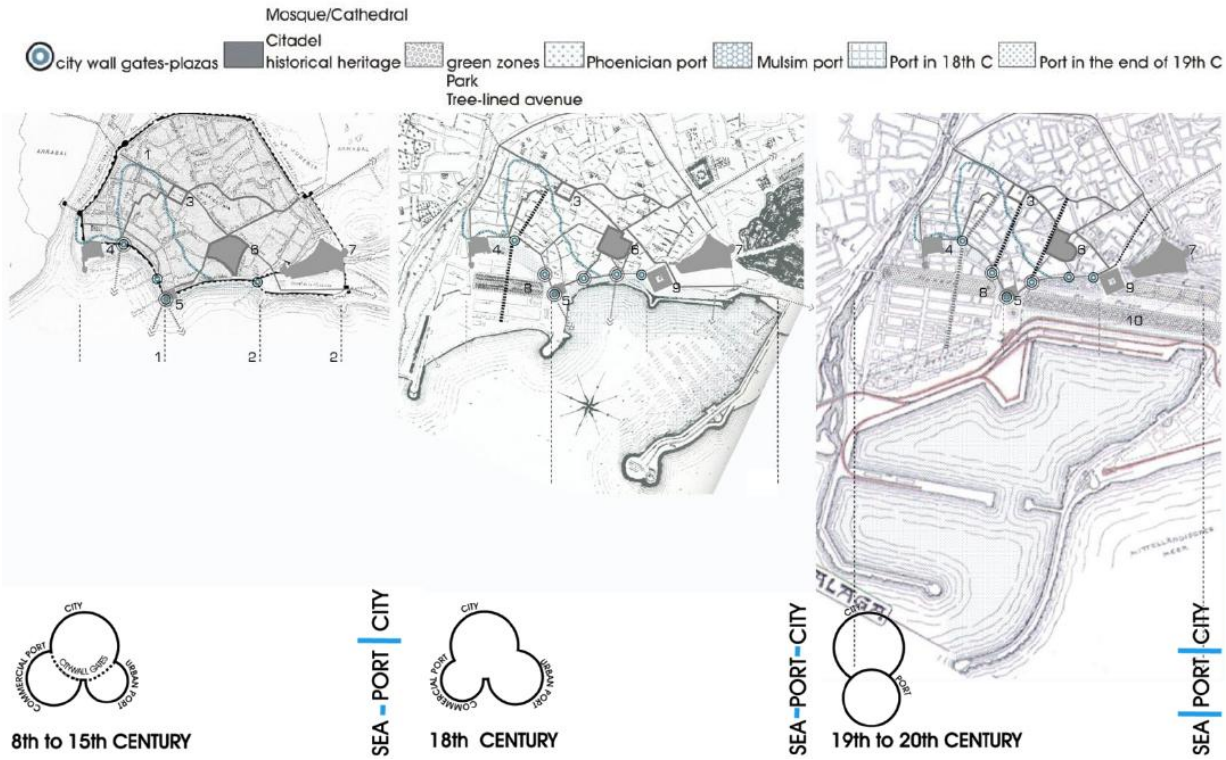
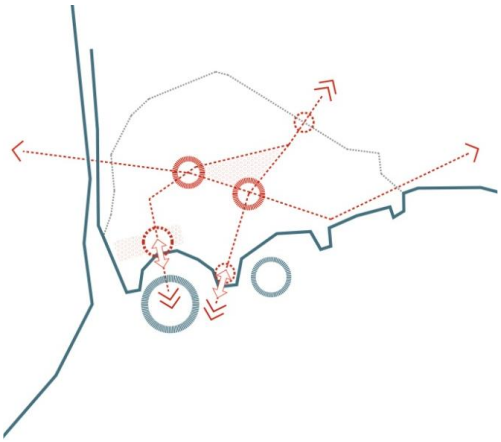


Fig. 4. Evolución de la Ciudad Portuaria de Málaga. Autor: María José Andrade

1. CIUDAD I PUERTO - MAR

Este primer momento corresponde a la época musulmana: una ciudad cerrada, amurallada y dos puertos abiertos al mar. La actividad comercial era de gran importancia, sobre todo con el Norte de África, al ser Málaga la conexión directa de ésta con Granada, capital del Reino.



Observamos la conexión puerto-plaza-vías terrestres, en este caso con dos puertos y dos foros. Y cómo en el cruce de estas conexiones se situaba la Alcaicería. La mayoría de las puertas de la muralla daban al mar, y el ambiente se concentraba en ellas. El trazado de las calles iban hacia esas puertas que abrían la ciudad al puerto, un puerto que estaba abierto al mar. Toda la ciudad actuaba como puerto, articulándose en torno a dos foros que se relacionaban con las rutas marítimas y terrestres.

2. CIUDAD - PUERTO - MAR.

El siglo XVIII será el momento más importante de la relación puerto-ciudad. Gran parte de la actividad portuaria se traslada a la nueva zona de abrigo y la muralla, que había separado ciudad y puerto durante diez siglos, es derribada.

En ese momento la ciudad y el mar quedan directamente unidos por un puerto abierto, convirtiéndose el cantil del muelle en una calle más de la ciudad. Al trasladarse gran parte de la actividad, los antiguos terrenos portuarios son transformados e integrados en la ciudad, creándose en ellos La Alameda, una zona de esparcimiento que junto al Malecón de los Abades convertiría todo el frente marítimo en un paseo.

3. CIUDAD I PUERTO I MAR.

El tercer momento es el desarrollo industrial. La ciudad se convierte en una de las más prósperas del país, pero pronto se queda atrás, no consigue seguir el ritmo de la acelerada industrialización, e intenta poner remedio con la modernización del puerto.

Una de las características más importantes del nuevo puerto es el avance de la línea de los muelles hacia el mar, cediendo a la ciudad los terrenos ganados. Esto permitió realizar un gran Parque que continuara la Alameda, y la construcción del Ensanche Heredia con un Paseo que se extendería junto al Parque por todo el frente marítimo de la ciudad. Una vez más todo el frente marítimo se convierte en una zona de paseo.

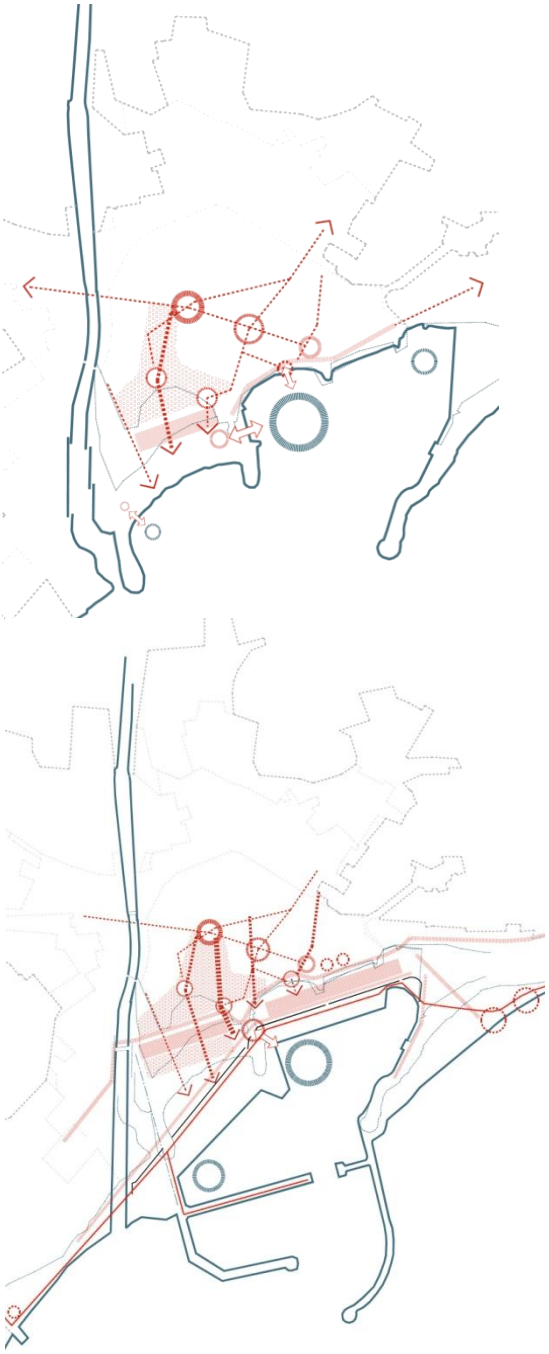


Fig. 5. Articulación y funcionamiento de la ciudad entorno al puerto en la época Musulmana, en el siglo XVIII y en el s. XIX. Autor: María José Andrade



Fig. 6. Actividad portuaria en Cortina del Muelle en el siglo XVIII. Fuente: Archivo Temboury 1383A.



Fig. 7. Actividad portuaria en Cortina del Muelle, años 20

Pero el nuevo puerto conllevó también la construcción de las vías del ferrocarril, almacenes y vallas que supondrían el alejamiento definitivo entre éste y la ciudad. Además, con los nuevos diques se produciría un estrechamiento de la bocana que se traduce en una separación entre el puerto y el mar. Por lo que la ciudad y el mar quedaban distanciadas como nunca antes lo hubiera estado, pasando de la máxima conexión en el s. XVIII a una total separación por un área portuaria autónoma e independiente.

Esta separación provocó el olvido absoluto de su esencia. Aunque el puerto seguía desarrollando una importante función, lo hacía desde una postura opaca, provocando una reacción negativa de los ciudadanos hacia lo desconocido. Por lo tanto, los dos puertos se unen en uno sólo, que abarca todo el frente marítimo de la ciudad, y a su vez este puerto se encierra en sí mismo separando totalmente la ciudad del mar.

Sin duda alguna, la Revolución Industrial provocó un antes y un después en la relación puerto ciudad, no sólo en Málaga sino en la mayoría de las ciudades portuarias. Las actividades portuarias adquieren otra dimensión, los barcos de vapor ya no podían acceder a aquellas aguas de poco calado, esas enormes cantidades de mercancías ya no tenían cabida en las calles, las grúas en los muelles, el ferrocarril..., ya nada tenía que ver con la escala de aquel peatón que es alejado de aquella vasta e inmensa máquina. La actividad portuaria alcanza tal ritmo y tal dimensión que la ciudad, que siempre había acogido las personas y mercancías que el mar les traía, que siempre se había adaptado a las necesidades de su puerto, no lo pudo contener. Toda la historia de la ciudad portuaria pasaba al olvido tras aquellos muros.

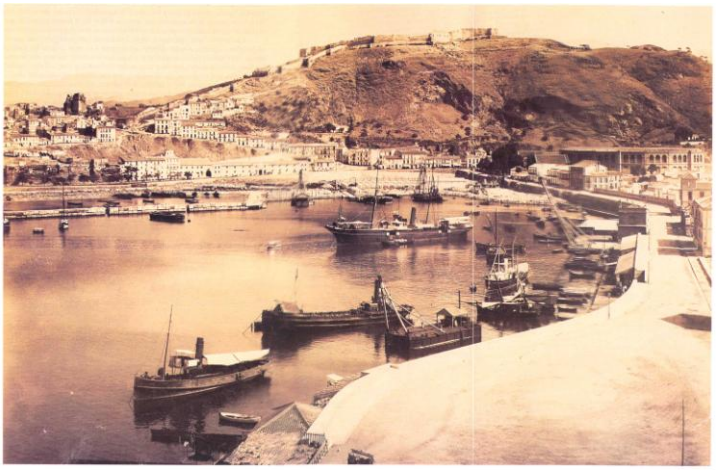
Ahora, con la transformación post-industrial, provocada sobre todo por la aparición del contenedor y los avances del transporte marítimo y la logística, los puertos se han alejado de las ciudades dejando atrás viejos muelles, inútiles ya para la actividad portuaria actual, que se han convertido en espacios urbanos, más o menos acertados, integrados en la ciudad histórica, permitiendo el reencuentro de la ciudad con el mar en estas infraestructuras heredadas. Es la reconquista de aquel puerto que un día se encerró en sí mismo y que a través de las operaciones de WATERFRONT retorna a los ciudadanos.

Se puede considerar que, en la mayoría de casos, han sido un éxito urbanístico y económico, ya que han atraído a un considerable número de visitantes a unas áreas portuarias infrautilizadas y de difícil acceso, aún situadas en el centro de la ciudad. Pero no son pocos los casos que han fracasado, convirtiendo estos espacios en auténticos centros comerciales con fecha de caducidad. Y es que no podemos convertir los entornos portuarios en lugares comunes rendidos a la obsesión contemporánea por entretenernos, en vez de lugares que inviten al paseo, al encuentro, a la soledad, simplemente a dejarnos ser en un entorno que no olvida su condición portuaria.

Integración Puerto-Ciudad. El Plan Especial

Como se ha apuntado, las historias del Puerto y de la Ciudad de Málaga están estrechamente ligadas desde sus inicios, hace casi treinta siglos, de forma que no puede entenderse una sin la otra.

El puerto ocupa una posición central en la ciudad, de la que constituye su frente marítimo haciendo particularmente intensas las relaciones entre ambos, no solo en términos económicos y sociales, sino también espaciales y funcionales. El espacio comprendido entre el borde urbano y las zonas de varada primero, y el cantil de los muelles posteriormente, es un espacio de intercambio, sin discontinuidades, salvo las requeridas por la defensa de la plaza.



En el siglo XIX y de forma más acusada a principios del XX, ese puerto abierto pasa a convertirse en un recinto acotado con una separación física materializada en las verjas que aún hoy perduran (Verja del Parque, 1906; Verja de Muelle de Heredia, 1935).

Pese a esa separación, las necesidades de crecimiento urbano (en esta zona inevitablemente hacia el Sur debido a los límites físicos que constriñen la ciudad: el río Guadalmedina al Oeste y las escarpadas laderas de Gibralfaro al Norte y al Este) han contado históricamente con la colaboración portuaria en actuaciones tan importantes como la creación del Parque de Málaga (1914) y del paseo de los curas (paseo de cintura del puerto en la denominación portuaria) y la construcción de la Avda. Manuel Agustín Heredia, entre el ensanche del mismo nombre y el nuevo límite del puerto.

Hacia finales de los años sesenta y principios de los setenta, cuando la ciudad ya había acometido la tarea de superar definitivamente el río Guadalmedina con el proyecto de Prolongación de la Alameda, el Puerto hace lo propio en una actuación sin un objetivo definido a corto plazo, pero de indudable valor a medio o largo plazo, consistente en la creación de la plataforma de San Andrés, con una superficie de más de ocho hectáreas.



En 1983, el nuevo Plan General de Ordenación de Málaga aborda por primera vez la ordenación del recinto portuario como parte de la estructura urbana de la ciudad ya que el anterior, redactado en 1971, en pleno proceso de sobredensificación de la ciudad (véase el bario de la Malagueta, situado en el

borde oriental del Puerto), lo había excluido del ámbito de propuestas y determinaciones.

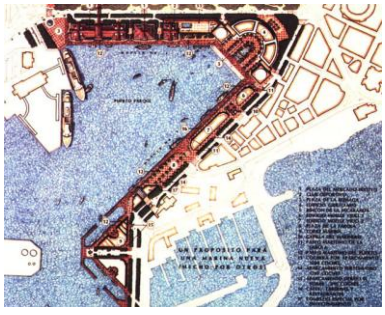
El PGOU plantea ordenar este espacio a través de un Plan Especial que significativamente denomina “Plan Especial del Puerto, su expansión e instalaciones comunes con la ciudad”.

El PGOU establece las premisas para la redacción del Plan Especial centradas, por una parte, en “lograr una mayor transparencia visual de la ciudad y los muelles que permita una adecuada accesibilidad entre una y otros sin que ello “en ningún caso pueda suponer un obstáculo al normal desenvolvimiento de las actividades portuarias”. Por otra parte, regula la disposición de usos, actividades y construcciones para conseguir una compatibilidad ambiental, paisajística y funcional entre ciudad y puerto y reclama una ordenación de los límites portuarios con la franja litoral, al Este y al Oeste, que garantice la adecuada articulación entre ambos.

Aunque la denominación del Plan Especial hace referencia en primer término a la expansión del Puerto, se echa en falta una mayor concreción en este aspecto que, a la postre, se convertirá en cuestión esencial en el proceso de desarollo del puerto y de la integración puerto-ciudad.

A la aprobación del PGOU, las demandas portuarias están centradas en la expansión del puerto para adaptarlo a las nuevas demandas y formas de transporte marítimo, particularmente al tráfico de contenedores y el incremento del tráfico de pasajeros, al incorporarse el puerto al turismo de cruceros. Naturalmente esta expansión requerirá allegar importantes recursos financieros, sobre todo tras la supresión de la terminal de crudos que había sido repetidamente reclamada por el Ayuntamiento, aduciendo con razón los riesgos ambientales que ello comportaba, especialmente graves en un territorio eminentemente turístico.

La transformación del borde portuario para incorporarlo a usos ciudadanos, en la línea planteada por el PGOU, generaba una oportunidad para mejorar la cuestión financiera. Así en 1988 se presenta una propuesta para los Muelles 1 y 2, denominada “Puerto Parque” con unos parámetros desmesurados de edificabilidad y altura y con un planteamiento totalmente desvinculado y ajeno al contexto urbano que, lógicamente, fue rechazada por el Ayuntamiento.





Por su parte, las demandas de la ciudad se referían, no sólo a la resolución de los múltiples problemas de vecindad (tráfico, accesos, medio ambiente etc) sino a la necesidad de obtener espacios que , al dejar de tener utilidad para las nuevas actividades portuarias, podrían adscribirse al uso urbano para resolver problemas acuciantes como el tráfico litoral y la dotación de espacios de esparcimiento ciudadano y de equipamientos acordes con su carácter de frente marítimo de la ciudad histórica, cuya revitalización era un objetivo prioritario para el

Ayuntamiento tanto desde una perspectiva social como turística.

De alguna manera el Puerto condicionaba la adscripción de muelle al uso ciudadano a la viabilidad financiera de la transformación y expansión a través, al menos parcialmente, de esta operación Puerto-Ciudad, y el Ayuntamiento condicionaba su apoyo a esas transformaciones y ampliaciones portuarias a la apertura de la ciudad al puerto, incluyendo la supresión de la verja del Parque. La operación Puerto-Ciudad se había convertido en la operación Puerto vs Ciudad con la verja como símbolo de esta pugna.

El primer intento de acuerdo se produce en 1991 con el encargo conjunto por parte del Ayuntamiento y de la Autoridad Portuaria del Avance del Plan Especial, documento que se presenta en Noviembre de 1991 y que ya incorpora las bases tanto de la ampliación y ordenación de los usos portuarios (prolongación del dique de Levante, atraques de cruceros, estación marítima, plataforma de contenedores etc) como la ordenación del borde portuario y su integración en la ciudad que incluía las siguientes propuestas básicas:



- Muelle 1: Creación de una amplia plaza en torno a la Farola y conexión de ésta con el paseo marítimo de levante; ampliación del Paseo de la Farola para crear un paseo-balcón sobre el muelle; aprovechamiento del espacio comprendido entre su cota de muelle y la cota del balcón para usos comerciales y terciarios; centro de ocio en la zona oriental de la dársena Guadiaro; conexiones de muelle con La Malagueta y apertura de uso peatonal de la totalidad del muelle.

- Esquina: Centro cultural y de ocio sobre el que se eleva un edificio terciario de planta ovalada y altura igual a la de los edificios residenciales de La Malagueta; creación de un amplio acceso peatonal con escalinatas y rampas que a su vez enlazan con la cota del muelle 2; conexión del tráfico litoral del Paseo de los Curas con el Paseo marítimo mediante un paso bajo rasante aprovechando el túnel del antiguo F.C. suburbano.

- Muelle 2: supresión de la verja y apertura del Parque al puerto en toda su longitud creándose sobre el muelle, una vez suprimidos los tinglados y el silo, un gran palmeral hasta las proximidades del cantil; construcción en el centro del muelle de una edificación para uso cultural, de restauración y comercial que sirve de soporte a una pasarela que conecta el Paseo del Parque, encima del Paseo de los Curas, con la cubierta del edificio.

- Plaza de la Marina: supresión de la verja y creación de una plaza delante del edificio de la Autoridad Portuaria.

- Muelle 4: demolición de las edificaciones existentes y construcción de edificios de oficinas (al estar vedada legalmente la implantación de usos residenciales y hoteleros), dispuestos según la cuadrícula del Ensanche Heredia para garantizar la permeabilidad visual.

- Plataforma de San Andrés: construcción de un puerto pesquero-deportivo, prolongando en el cauce del río Guadalmedina; creación de un parque lineal de casi 400 mts de longitud apoyado en el paseo marítimo de poniente; y edificios destinados a uso comercial y terciario entre este parque y el puerto deportivo.



Habría que esperar siete años más para que en un contexto político y social diferente pudiera aprobarse definitivamente el Plan Especial del Puerto.

Este documento; el Plan Especial, incorporaba cambios sustanciales respecto al Avance, unos positivos y otros negativos.

Entre los primeros cabe señalar la supresión del alto edificio de uso terciario de la esquina de los muelles 1 y 2, la definitiva previsión de una estación marítima de dimensión adecuada en la confluencia del antiguo dique de Levante y su prolongación, y la reserva en la plataforma de San Andrés del espacio necesario para el futuro auditorio de la ciudad.



Siglo XX. Estado Actual



Plan Especial

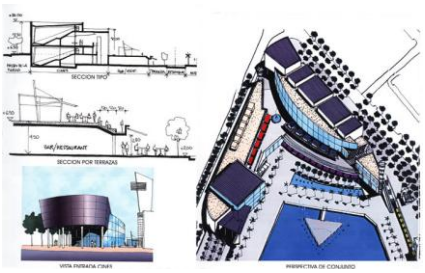
Entre los segundos hay que señalar, sobre todo, el incremento de la edificación comercial en el muelle 2 en detrimento del palmeral, la ampliación de la futura estación marítima del Muelle 1, de dudosa necesidad, la reducción del parque lineal en la plataforma de San Andrés y la concentración de edificios comerciales, en la plataforma de San Andrés, al destinar parte de ella al auditorio, con la consiguiente reducción de la permeabilidad visual y peatonal.

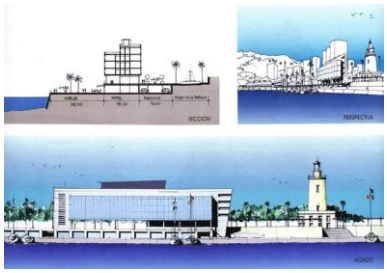
Sin embargo, la aprobación del Plan Especial en 1998 no resultó efectiva ya que, los cambios administrativos derivados de la transferencias de competencias en materia de gestión de puertos a las CCAA, dio lugar a que el Plan quedase congelado y se convocase un concurso para la concesión de los muelles 1 y 2 con unas bases que no contemplaban la obligación de someterse al Plan Especial aprobado.

Se presentaron diversas propuestas con aprovechamientos y alturas muy superiores a los del Plan y ordenaciones y usos muy alejados de sus determinaciones.







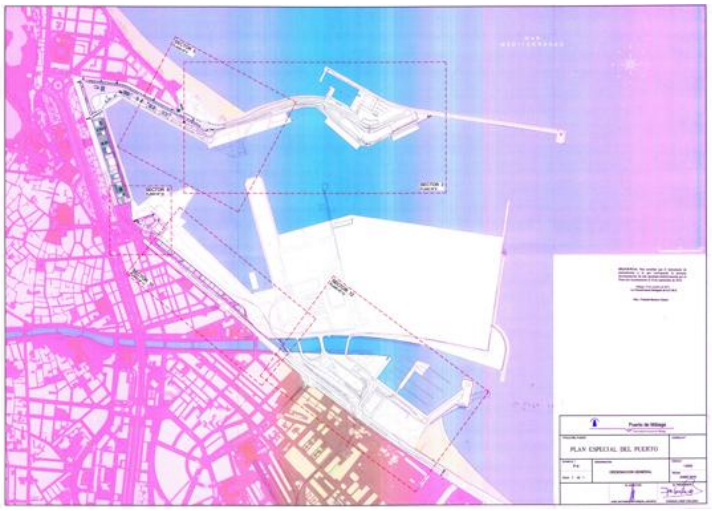


La opción preseleccionada (Marina del Parque) recordaba a aquel despropósito de 1988 (Puerto Parque) lo que generó una inusitada reacción ciudadana a todos los niveles que, de entrada, propició que se excluyera el Muelle 2 de una posible concesión, convocándose en el año 2000 un concurso público basado en el Plan Especial aprobado, reduciendo incluso la edificabilidad y destinando ésta exclusivamente a usos culturales y de restauración y a una estación marítima.

La propuesta ganadora, presentada bajo el nombre "El Palmeral de las Sorpresas" proponía tres edificios (una estación marítima y dos edificios culturales) y un extenso palmeral, en la línea esbozada en el Avance diez años antes.



Aunque durante varios años se intentaron conciliar las propuestas del preadjudicatario de la concesión con el Plan Especial originario, incluso modificando éste en cuestiones esenciales que podrían vulnerar no solo los presupuestos del Plan Especial sino los del propio Plan General de Ordenación, la tenaz oposición ciudadana y la toma de



posición del Ayuntamiento obligó al Puerto a renunciar a esta opción y a firmar en 2004 un Protocolo entre ambas administraciones para garantizar el cumplimento de las líneas generales del Plan Especial, incorporando incluso nuevas determinaciones más favorables a la integración urbana de parte del borde portuario entre las que destaca la supresión de todo tipo de edificaciones sobre rasante del muelle 1, salvo un volumen singular de vidrio cercano a la esquina para dar acceso e iluminar los locales de uso cultural que se ceden al Ayuntamiento. También se afianzó la cesión de suelo para el auditorio y se concretó la parcela destinada a este importante equipamiento para la ciudad.

Finalmente, en Junio de 2010 se elaboró la última versión del Plan Especial, centrada fundamentalmente en los cambios en el muelle 1 derivados del Protocolo Ayuntamiento-Autoridad Portuaria, incorporando al mismo el proyecto del Palmeral en el muelle 2, ya en plena ejecución.

La ejecución del Plan Especial. Revisión crítica

Dársena exterior: Cruceros y contenedores. Accesos.

De todas las actuaciones previstas en el Plan Especial, la primera en llevarse a cabo fue la prolongación del dique de Levante. De hecho su construcción se inició mientras se tramitaba el primer Plan Especial ya que se trataba de un proyecto más antiguo que fue incorporado al Plan.

La prolongación del dique, que se adentra en el mar casi un kilómetro, junto con la posterior construcción del muelle 9 o plataforma de contenedores (otra vieja idea también incorporada al Plan) amplían en casi 400.000 m2 de lámina de agua la superficie de la dársena exterior que, además de ser el acceso a las dársenas interiores y a los muelles del puerto, se destina al atraque de cruceros (lado oriental) y de los buques portacontenedores (lado occidental).

La convivencia forzada entre ambos usos no parece ser la mejor solución pero resulta prácticamente inevitable en este puerto cuyo crecimiento solo puede ser mar adentro al no poderse apoyar en el litoral, totalmente ocupado por usos residenciales y equipamientos ciudadanos.

A este respecto cabe hacer mención a una propuesta planteada en los años 70 consistente en prolongar el puerto comercial e industrial hacia el Oeste, apoyado en la línea litoral, ocupando parte de las playas de San Andrés. Esta propuesta tenía cierta coherencia con la realidad urbana del momento caracterizada en esta zona por la coexistencia de industrias en funcionamiento y zonas residenciales muy degradadas como los conocidos corralones de El Bulto.



Siguiendo esta línea de propuesta se construyó la gran Plataforma de San pero no se llegaron a desarrollar actuaciones concretas sobre ella.

Si hacemos una revisión crítica de lo realizado, aparte de lo ya apuntado al principio, hay que resaltar la insuficiente coordinación entre ciudad y puerto a la hora de plantear las conexiones entre ambos y, a una escala más amplia, las conexiones del puerto con su hinterland.

En relación con los cruceros, es evidente que no se ha encontrado una fórmula que permita que el movimiento de autobuses que genera el atraque de cruceros (a veces hasta cinco simultáneamente) encuentre acomodo en el tráfico urbano, obligando a que el desplazamiento de autobuses se efectúe por el interior del puerto, generando un efecto barrera aún mayor entre los nuevos usos ciudadanos y la dársena a lo largo de todo el recinto portuario puesto que el único acceso rodado a y desde la ciudad se encuentra en el extremo opuesto a la estación marítima.

También resultan insuficientes los accesos, tanto rodados como ferroviarios, a la zona comercial e industrial del puerto, particularmente a la plataforma de contenedores. El soterramiento del ferrocarril en su acceso a Málaga exige una adecuación del ramal ferroviario que históricamente da servicio al puerto, adecuación que, por el momento, parece un tanto incierta.

Por otra parte, el acceso rodado al puerto desde la red de autovías que circunvalan la ciudad es un vial de cuatro carriles que atraviesa toda la zona oeste en un trazado paralelo al mar constituyendo una barrera de primer orden entre una gran parte de la población de Málaga y el litoral. Se ha tratado de minimizar el impacto, dando a la vía un tratamiento de vía urbana con semáforos, limitaciones de velocidad etc., lo cual inevitablemente resta eficacia como acceso a un puerto que pretende potenciar su actividad.

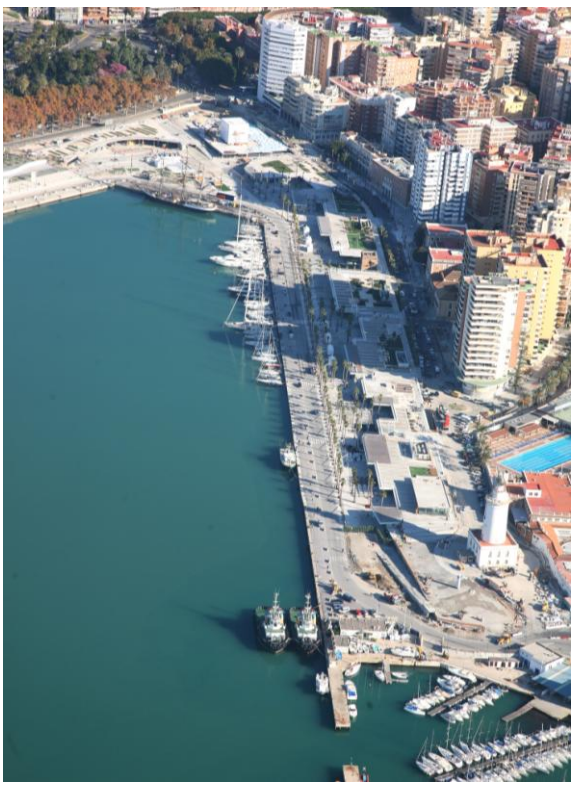
Esta cuestión no es exclusiva de este tramo de la ciudad ya que afecta prácticamente a todo su frente marítimo al no haberse aún abordado de forma global la resolución del tráfico litoral (Este-Oeste) de tal manera que el efectivo reencuentro de Málaga con el mar sigue siendo en parte un asignatura pendiente.

En este apartado hay que citar finalmente el aprovechamiento del espacio comprendido entre el histórico dique de Levante y su prolongación generado por el trazado de ambos en forma de arcos divergentes. Parte de este espacio lo ocupa la estación marítima de cruceros, encajada con cierta dificultad junto a la dársena exterior. En el lado opuesto se está construyendo un puerto deportivo, gestionado por el Real Club Mediterráneo, proyecto necesario aunque no exento de dificultades e incertidumbres dada su proximidad a la costa y su eventual vulnerabilidad frente a la mar de Levante.



Transformación de los muelles 1 y 2

Apenas dos años después de completarse la transformación del Muelle 1 puede hacerse un balance positivo de la actuación. Existe un grado notable de aceptación ciudadana de este nuevo espacio comercial y de ocio y la anunciada instalación de un espacio expositivo dependiente del Centro Pompidou en los locales municipales reservados para este tipo de usos, completará las previsiones del Plan Especial al incorporar la componente cultural e incrementará su atractivo.



El uso de este espacio, no obstante, está excesivamente subordinado a la lógica comercial, al modo de los centros comerciales, lo que ha comportado una menor atención a otros aspectos relevantes de la ordenación como son la conexión con el Litoral Este o la creación de un espacio o plaza de amplitud suficiente en torno a la Farola para potenciar su percepción desde las distintas perspectivas y darle el realce que requiere uno de los símbolos de la Ciudad. Tampoco se ha aprovechado esta oportunidad para potenciar el uso de la cubierta de los locales como ampliación del Paseo de la Farola y como paseo-balcón continuo sobre el muelle y la dársena de Guadiaro, ya que el sistema de conexiones

entre los dos niveles y el tratamiento de la cubierta, dan preferencia a las circulaciones a nivel de muelle donde se concentran los usos de carácter comercial.

El Muelle 2, merced al concurso convocado por la Autoridad Portuaria, quedó fuera de las vicisitudes y sobresaltos sufridos por el resto del Plan Especial. El resultado del concurso ha sido la construcción de un espacio muy notable desde el punto de vista arquitectónico y paisajístico, con una longitud de casi quinientos metros en disposición paralela al Parque de Málaga, denominado el Palmeral de las Sorpresas, en el cual se han construido tres edificios, uno destinado a Estación Marítima de pequeños cruceros y los otros dos a usos culturales, (museo del mar y sala de exposiciones respectivamente).

En esta importante y valiosa actuación también se ha quedado sin aprovechar la oportunidad de abrir definitivamente al mar, en este caso al puerto, todo el frente marítimo de la Ciudad histórica y llevar el parque hasta lo más cerca posible del cantil como preconizaba el Plan.

Sea por razones aduaneras o por la voluntad del puerto de mantener la verja, la realidad es que el espléndido Palmeral, que funciona perfectamente como lugar de esparcimiento y como acceso peatonal directo del Centro al Muelle 1, queda encajonado entre dos altas barreras (la verja hacia el lado del Parque y un cerramiento de vidrio hacia el lado de la dársena) y por tanto desvinculado de su entorno inmediato. Esta desvinculación es además permanente al haberse elevado el nivel del palmeral respecto al del muelle original y respecto a la cota del Paseo de los Curas que de esta forma queda relegado a una situación de trasera del Puerto. Para paliar este problema el Puerto ha construido en el centro del palmeral una estrecha rampa mal integrada en la ordenación del palmeral.

Además de lo ya indicado, el adecuado funcionamiento del amplio espacio formado por los dos muelles exige resolver debidamente sus accesos y la continuidad entre los distintos tramos con las transiciones apropiadas. Para ello es preciso abordar el papel de la esquina entre los dos muelles como una de las “puertas” del puerto, apoyada en el nuevo espacio cultural y resolver los desniveles entre las distintas piezas urbanas que aquí confluyen: el palmeral del muelle 2, el muelle 1, el Paseo de la Farola y el Parque. También es fundamental resolver el acceso desde la plaza de la Marina o, más bien, desde el Centro de la Ciudad, abordando de una vez por todas de una forma global la solución del tráfico Este-Oeste, de manera que salvar este obstáculo no suponga elevar de nuevo la rasante de la Plaza de la Marina, como ya se hizo con la construcción del aparcamiento subterráneo, que haría desaparecer definitivamente la perspectiva portuaria desde la Acera de la Marina en su confluencia con la calle Larios.



Fig. 8. Vista General Málaga. Fuente: OMAU. Fig. 9-10. Secuencias imágenes del puerto y la ciudad de Málaga. Planos de Análisis Físico Funcional y Social de la ciudad portuaria de Málaga en la actualidad. Autor: Maria Jose Andrade.

Reflexión sobre nuevas fases de integración Puerto Ciudad

Tras el recorrido realizado tanto a lo largo de la historia como el proceso y ejecución del Plan Especial, nos encontramos en el momento preciso de ahondar y diseccionar el caso que nos ocupa. Hemos entendido la ciudad como una realidad dinámica y cambiante, con forma, organización, funcionamiento y significado que varían a lo largo de la historia. Realicemos el mismo análisis en la ciudad actual, respondiendo no sólo a una búsqueda de instrumentos de reflexión crítica sobre la realidad urbana, sino también elementos de acción. Pensamos que el análisis del ámbito que nos ocupa, el puerto histórico, o lo que actualmente conocemos como centro histórico y puerto, los cuales aún compartiendo génesis y gran parte de su desarrollo se encuentran alejados en ritmos, dimensión y densidad, este análisis debe atender a esta realidad donde se cruzan distintos tiempos y escalas. Dado que se trata de un espacio donde se concentra toda la historia de la ciudad portuaria, cuya organización y patrimonio edificado conserva las huellas de diferentes formaciones sociales, debe abordarse con perspectiva histórica para explicar las raíces del presente.

Una vez realizados los estudios de observación y análisis del contexto local actual, desde el propio bagaje del recorrido histórico, hemos obtenido una serie de argumentos:

- La ciudad, el centro histórico, sigue funcionando en torno a los dos focos que la articuló a lo largo de la historia, por un lado la Plaza de la Constitución, que mantiene su carácter comercial, y por otro lado la Catedral, que aunque mantiene su función religiosa el papel de foco lo adquiere por su monumentalidad. Ambos se han expandido en nodos lineales, el eje cultural de calle Alcazabilla como prolongación de la Catedral, y el eje comercial de la Calle Larios como extensión de la Plaza de la Constitución. Este último eje a su vez articula el centro histórico en dos áreas, por un lado una más activa, más local, donde se concentran los equipamientos propios de barrio, y por otro lado un área más contemplativa, más turística con una mayor presencia de museos y monumentos.

- A su vez, la transformación de los muelles 1 y 2 para uso urbano, junto a la permanencia del puerto activo en el casco antiguo, provoca en cierta manera, que en Málaga, en un mismo centro histórico convivan, como ya lo hiciera a lo largo de la historia, dos puertos, distintos funcionalmente, uno urbano y otro comercial. Y precisamente cada uno de estos puertos está en contacto con cada una de las partes del centro histórico, es decir, el puerto operativo está en contigüidad con el área activa, mientras que el puerto urbano se relaciona con la parte de ciudad más contemplativa.

Pero entre ambos, entre el puerto y la ciudad, existen potentes barreras físicas que impiden su continuidad. Aquellos terrenos portuarios que se convirtieron en suelo urbano en el siglo XIX, Parque y Ensanche Heredia, aún hoy, más de cien años después, siguen estando aisladas. A su vez, las nuevas operaciones realizadas en el puerto convirtiéndolo en muelles urbanos quedan desunidas de las propias islas del XIX por otro enorme vial de tráfico prácticamente paralelo al anterior.

Aprendiendo de la experiencia anterior, donde el Palmeral de las Sorpresas y la Reforma del Parque, ambos proyectos contiguos y simultáneos, siguen desconectados, el Muelle 1 y la Malagueta, también continúan separados, no podemos caer en el mismo error en el Muelle 4. No perdamos otra oportunidad. No podemos intervenir en el Ensanche Heredia con el proyecto Soho mientras se plantean concursos y actuaciones para el Muelle 4.



Fig. 11. Secuencias imágenes del puerto y la ciudad de Málaga. Imágenes de MalagaPort, OMAU y Maria Jose Andrade.

El Muelle 4 es la conexión de esa ciudad activa y ese puerto operativo. Por lo tanto, el Muelle 4 por un lado debe pertenecer a la ciudad, debe participar de esa revitalización del Ensanche Heredia. ¿Cómo? Estableciendo usos en el Ensanche y en el Muelle 4 que se complementen, no sólo edificios de oficinas, y hotel, sino también reutilizar edificios infrautilizados apostando, tanto por una sociedad del conocimiento, con facultades, residencias universitarias, biblioteca... que lo dota de gente joven, mezclado también con usos que conecten a su vez el Ensanche con el Centro Histórico con usos cotidianos como un mercado de pescado, tiendas...

El Muelle 4 es un muelle del Puerto, por lo que también pertenece al Puerto. Es la ventana de la ciudad a un Puerto de verdad, un puerto que funciona, que está activo y por eso debe potenciar y aprovechar esa cercanía al puerto operativo con miradores, edificios de uso portuario... Debería contener un uso portuario que fuese más compatible y atractivo para los ciudadanos que permita el contacto directo con la dársena, con los astilleros, la pesca...

Este Muelle tiene que ser la transición de la ciudad al puerto, plazas que dan al mar, actividades mixtas, un lugar donde disfrutar de los ferries, los graneles, las grúas... es el puerto en la ciudad. Es necesario un proyecto de ordenación conjunta con una intención común que cuente con el respaldo y el apoyo de las distintas administraciones para conseguir una verdadera integración y recuperar el carácter portuario de la ciudad, incrementando el atractivo de la misma no sólo para los habitantes sino a nivel internacional.

La integración del puerto y la ciudad no queda resuelta totalmente en este Plan Especial, pero aún estamos a tiempo de observar, analizar y aprender de los errores y aciertos de tantas transformaciones que se han realizando en todo el mundo y darle pleno sentido a una serie de proyectos inconexos relacionándolos con la ciudad para hacer de la misma de nuevo una verdadera ciudad portuaria.

El crecimiento del puerto ha permitido, tras más de 25 años de continuas disputas, abrir a la ciudad los muelles más cercanos a su centro histórico, el Muelle 1 y el Palmeral de las Sorpresas, los cuales han conseguido devolverle el olor, el color y el sonido de la atmósfera portuaria que un día quedó segregada de la ciudad por muros y verjas.

Sin embargo, tras décadas de separación y olvido mutuo, el puerto vuelve a la ciudad convertido en muelles de actividad urbana. Los ciudadanos han bajado hasta el puerto, han ocupado aquellos muelles, se han sentado a contemplar los barcos como si aquello siempre hubiera formado parte de sus vidas cotidianas, olvidando que tal día como ayer todo aquello era inviable. Y es que con verjas o sin ellas, el puerto siempre estuvo ahí.

Tanto el puerto como la ciudad llevan un camino paralelo hacia la sostenibilidad. El puerto lleva a cabo una importante gestión medioambiental, reduciendo residuos, aminorando ruidos y controlando la calidad del aire y las aguas. La ciudad, ha emprendido un duro y positivo proceso en esa misma línea, reduciendo el tráfico rodado, limitando la extensión de la ciudad en el territorio...

Quizás hace cuarenta años, la convivencia entre el puerto activo y la ciudad era impensable, pero hoy en día, estas líneas paralelas parecen que empiezan a converger en la recuperación de la ciudad portuaria, la búsqueda conjunta de una mejor calidad de vida.

Toda intervención urbanística debe tener una voluntad, y en este caso la voluntad va más allá de la mera integración, es la convivencia de dos realidades autónomas, un puerto activo y una ciudad viva, en un mismo contexto, la ciudad portuaria.

Es en esta búsqueda de equilibrios entre el puerto y la ciudad, en la convivencia, donde se adivina el futuro.