

las transformaciones del puerto de Málaga
en el debate de los waterfronts

mar a la vista



escuela de arquitectura universidad de Málaga
tesis doctoral 2012 / doctorando: María José Andrade Marqués

índice

método e inquietudes de una tesis

INTRODUCCIÓN

0. Resumen. Abstract

1. Preámbulo.

1.1. Razones para una Tesis. Justificación de la elección del tema.

1.2. Objetivos y metodología del trabajo..

1.2.1. Objetivos.

1.2.2. Estructura del documento

1.2.3. Metodología.

1.2.4. Aportación del estudio.

1.3. Antecedentes de investigación sobre ciudades portuarias.

1.3.1. Antecedentes de investigación sobre ciudades portuarias en el ámbito internacional

1.3.2. Antecedentes de investigación sobre la ciudad de Málaga

del puerto al waterfront, el devenir del puerto.

PARTE I

2. Origen y transformación de los puertos como fenómeno urbano.

2.1. El contexto internacional.

2.1.1. Origen y evolución de las Ciudades portuarias en el periodo Preindustrial.

2.1.2. La transformación de los puertos en el periodo Industrial y su repercusión en la ciudad.

2.1.3. La transformación de los puertos en el periodo postindustrial. La aparición del container.

2.2. El contexto local. Málaga.

2.2.1. Origen y transformación histórica del territorio portuario en el periodo preindustrial.

2.2.2. El papel de la industrialización en la relación puerto-ciudad.

3. Los waterfronts como impulsores de la ciudad portuaria.

3.1. El contexto internacional.

3.1.1. Primeras transformaciones. La experiencia Americana.

3.1.2. La experiencia Europea. Hacia la ciudad compleja.

3.1.3. La competencia de ciudades. Áreas de oportunidad.

3.1.4. La ciudad portuaria. Más allá de la oportunidad.

3.2. El contexto local. Málaga.

3.2.1. La revitalización del Centro Histórico.

3.2.2. El proceso del Plan Especial del Puerto.

aprendiendo de lo aprehendido

PARTE II

4. Aprendiendo de lo aprehendido. Buenas practicas.

4.1. El contexto internacional.

4.1.1. Integración Física.

-Continuidad Física.

-Continuidad del Movimiento.

-Continuidad Visual.

-Calidad Arquitectónica

4.1.2. Integración Funcional.

-Mestizaje de usos.

-Áreas libres en equilibrio con el territorio.

-Disposición estratégica de Usos como movilizador de la Dinámica Urbana.

-Flexibilidad

4.1.3. Integración Social.

-Integración Medioambiental.

-Mejora de la Imagen y del Apoyo Público.

-Preparación para el Empleo Futuro. Educación y Mercado de Trabajo.

-Integrar el Puerto en la vida cotidiana de la Ciudad.

4.2. El contexto Local. Málaga, análisis y diagnostico del paisaje.

el puerto como identidad ciudadana.

CONCLUSIONES

6. Conclusiones Generales.

6.1. Origen y transformación de los puertos como fenómeno urbano.

6.1.1. La transcendencia del papel del puerto en la configuración urbana de la ciudad.

-Articulación de la ciudad en torno a dos puertos.

-El frente marítimo de la ciudad.

-El puerto generador del desarrollo en el litoral urbano: ciudad industrial vs ciudad balneario.

6.1.2. La actividad portuaria y sus manifestaciones sobre la dinámica urbana.

6.2. Los Waterfronts como impulsores de la ciudad portuaria.

6.2.1. La transformación de los waterfronts.

6.2.2. El estancando Plan Especial del Puerto de Málaga.

6.3. Aprendiendo de lo aprehendido.

6.3.1. El contexto internacional.

6.3.2. El contexto local.

7. Conclusión Final. Final Conclusion.

Fuentes Documentales Consultadas.

método e inquietudes de una tesis.

introducción

“Entrada obligada a nuestra ciudad por el puerto, fue esta calle, desde sus orígenes, bulliciosa y cosmopolita, participando del ajetreo mercantil del muelle inmediato con sus faenas de carga y descarga y su afluencia de negociantes, oficinistas, armadores, consignatarios, arrumbadores y carreros y demás personal que participaba en los trabajos del puerto o acudía a los despachos, agencias y almacenes próximos, o a los inmediatos edificios donde se hallaban establecidos el Reguardo de Rentas Generales, que ocupaba el edificio que se llamó de la Parra, y la Administración de las Salinas del Reino, que estaba al comienzo de la Alameda, esquina a la calle de los Carros, y que, posteriormente, sirvió para instalar la Aduana del Puerto.

Esta acera, desde su nacimiento, vio pasar a marinos de todos los mares y a gentes de todos los países(...) teniendo para todos la misma acogedora simpatía y brindando a unos y a otros, sin distinción de razas ni color, el amable refugio de sus tabernas y cafés con el consabido y famoso vino de la tierra(...)”¹

¹ Bejarano, F. (1984). *Las calles de Málaga. De su historia y su ambiente. Arguval (2ª ed.). Málaga.p. 139.*

1. Preámbulo.

1.1. Razones para una tesis.

La descripción que Francisco Bejarano redacta en este fragmento de su obra "Las calles de Málaga" se refiere al área de la actual Plaza de la Marina, lugar histórico emblemático que ha permanecido en el tiempo como punto de encuentro entre el puerto y la ciudad y que, por desgracia, ha perdido todo su ambiente y memoria.

¿Qué ha sido de esta ciudad portuaria que tras siglos de vocación marítima ha olvidado en pocos años su condición principal? ¿Qué ocurre con aquellos lugares, testigos de esta actividad portuaria, auténticos almacenes de información, que son transitados por generaciones de personas que desconocen y ni siquiera sospechan su razón de ser?

Las ciudades portuarias históricas poseen una riqueza única, han sido puertas de continentes enteros, y pioneras en obtener la cultura, los bienes y la gente que el mar les traía. Numerosos pueblos navegantes han pasado por ellas, proporcionándoles un carácter abierto y acogedor a tantos cuantos han querido quedarse. Las ciudades portuarias no son simplemente costeras, pertenecen a ese inmenso engranaje que ha movido el mundo a lo largo de los siglos. El papel de la ciudad portuaria ha sido vital en la evolución histórica, quedando en ella

recogida la huella de múltiples civilizaciones, hechos que se han traducido en una constante adaptación a las necesidades marítimas.

En la actualidad, los puertos se alejan de sus ciudades en busca de unas mejores condiciones para su desarrollo y éstas aprovechan esos muelles abandonados para extender su trama y reencontrarse con el mar. Son numerosas las ciudades que han realizado estas actuaciones de waterfront, pero sólo unas cuantas han sabido mantener la memoria de aquel puerto que fue su razón de ser.

Las ciudades que aún mantienen su puerto operativo en ellas, ansían poder recuperar ese espacio único, terrenos de gran valor inmobiliario, al lado del mar y en pleno centro histórico. Demasiadas tentaciones que las conducen a luchar por el exilio del puerto. Pero no se dan cuenta, no perciben que son afortunadas al conservar ese puerto que es el que verdaderamente puede potenciar el desarrollo de la ciudad a través de su propia identidad.

Tanto los puertos como las ciudades llevan un camino paralelo hacia la sostenibilidad. Los puertos, con una importante gestión medioambiental, reduciendo residuos, alejando la carga petrolífera de las ciudades, aminorando ruidos y controlando la

1.1.1. Actividad de cruceros en el Puerto de Málaga.

Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga.

1.1.2. Imagen de la actividad de contenedores y las infraestructuras necesarias

Fuente: usuario flickr

1.1.3. Actividad de Graneles en el puerto de Málaga

Fuente: Malagaport

1.1.4. Imagen del dique seco del puerto de Málaga

Fuente: Malagaport



calidad del aire y las aguas. La ciudad, reduciendo el tráfico rodado privado, limitando la extensión de la misma en el territorio en busca de la ciudad histórica compleja y compacta.

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

La integración de áreas portuarias operativas es un reto difícil, una situación que resulta conflictiva pero a su vez tremendamente interesante y fructífera para ambas realidades. Factores sociales, físicos y funcionales, diferentes ritmos que deben entremezclarse permitiendo el correcto desarrollo de ambos y garantizando la convivencia en un beneficio mutuo.

En este contexto de conflicto entre puerto y ciudad se sitúa la ciudad de Málaga. Por un lado existe un rechazo social hacia el puerto fruto del desconocimiento y la falta de comunicación; por otro, en plena transformación del puerto de Málaga, y rehabilitación del centro histórico, no existe una visión



global de puerto y ciudad que potencie el desarrollo de ambas realidades de manera conjunta, hacia un objetivo común, la ciudad portuaria.

Es en esta búsqueda de equilibrios entre el puerto y la ciudad, en la convivencia, donde se sitúa esta tesis. Es el momento adecuado para parar y reflexionar, es la oportunidad de analizar las diversas experiencias y propuestas que ha sufrido este territorio, mirar al exterior, a tantas otras ciudades que han sido potenciadas por sus puertos hacia un desarrollo común, y debatir sobre sus oportunidades tanto para el puerto como para la ciudad, en definitiva, para la ciudad portuaria.

Desde la postura docente, como parte de la Escuela de Arquitectura de Málaga, desde la posición neutral del mundo académico, este estudio se encuentra en la necesidad y la obligación moral de proponer una participación positiva en el proceso de transformación de la ciudad y el puerto.

Una ciudad portuaria como Málaga, que cuenta con la presencia de una Escuela de Arquitectura, debe beneficiarse de esta situación, por lo que se considera que esta tesis

puede abrir líneas de investigación de gran interés para la ciudad, aportando unos conocimientos básicos sobre la ciudad portuaria que nos ocupa, que servirá de referencia a futuros trabajos, propuestas e investigaciones.

No podemos dejar que eliminen la razón de ser de nuestras viejas ciudades portuarias. Es la oportunidad de recuperar toda esa memoria histórica de manera que se pueda poner en valor la importancia de los puertos en sus ciudades.

En el caso de Málaga, esta situación conflictiva se potencia cada día más, por lo que no podemos permanecer como un testigo impávido. Se considera el presente estudio como un agente dinamizador de la sociedad.

La investigación no queda en el ámbito local, resultando una constante en la misma la mirada hacia el exterior.

No son pocos los casos de ciudades que han resurgido gracias a sus puertos, por lo que en esta tesis se realiza un continuo seguimiento de algunos de estos casos, sus estrategias de actuación y la aceptación social que han experimentado.

1. Preámbulo. Objetivos y metodología.

1.2.1. Imagen del Puerto de Málaga a finales del XIX.

Fuente: Archivo Temboursy 1279 A

1.2.2. Imagen del Puerto de Málaga a finales del XIX.

Fuente: Archivo Temboursy 1279 B



1.2.1

1.2.2



1.2. Objetivos y metodología.

1.2.1. Objetivos.

Los objetivos fundamentales de la tesis son: desvelar la identidad portuaria de la ciudad de Málaga, ante el pensamiento colectivo existente de que se trata de una ciudad que ha vivido de espaldas al mar; reconocer la influencia que ha tenido el puerto en la constitución de los rasgos identitarios de la ciudad; y obtener las claves para la recuperación de esa identidad como medio potenciador de la ciudad, ante el rechazo social que experimenta el puerto.

Pero, ¿Qué factores han llevado a esta situación? ¿Cómo se puede revertir el sentimiento portuario actual? ¿Cuáles son las claves para la recuperación de esa identidad? ¿Acaso es posible valorar lo intangible? En un proceso tan complejo como las transformaciones de los Waterfronts donde intervienen muy diversos factores y distintos agentes, ¿cómo podemos ponderar el grado de integración?

Para alcanzar este propósito se realiza una referencia constante al ámbito internacional situándola en este contexto más amplio, tanto en el recorrido histórico con el papel de este puerto como parte del engranaje que movía el mundo, como en la actualidad, estudiando el paralelismo con otros casos de gran interés. Es por ello que no existe una acotación predeterminada del campo de trabajo, sino que se estudiarán durante la investigación las diferentes relaciones existentes entre el puerto y la ciudad a lo largo de la historia a través de distintos ejemplos de ciudades portuarias, tanto marítimas como fluviales, que faciliten la comprensión del caso concreto de la ciudad portuaria de Málaga.

Como objetivos referentes al caso de estudio planteamos:

- Distinguir, en el marco histórico de la evolución conjunta de puerto y ciudad, las diferentes etapas y las características generales de sus correspondientes periodos, como reveladoras de la destacada centralidad urbana del puerto.
- Analizar la trascendental incidencia del puerto sobre la morfología y la estructura urbana. Este conocimiento profundo del desarrollo conjunto puerto-ciudad, permitirá entender la realidad de esta ciudad portuaria y orientar los futuros proyectos de la ciudad, los de expansión de las infraestructuras portuarias, así como los proyectos de su integración urbana.

- Desvelar aquellos lugares que surgieron como expresión de la relación que existía entre puerto y la ciudad y la dinámica urbana que provocaba esta relación. Una lectura detallada de la información gráfica de cada época nos ayuda a comprender los focos claves de la ciudad en torno a los cuales ésta se articulaba. Estos lugares se detectan sobre la planimetría actual, demostrando que siguen estando presentes en el entramado de hoy, por lo que no son los lugares, sino la memoria de estos lugares, la que ha desaparecido.

- Establecer, tras la mirada global a otros casos de interés y el análisis local, una serie de pautas claves para mejorar la identidad de esta ciudad portuaria siempre con el fin de optimizar la calidad de vida urbana sin descuidar su creciente actividad portuaria.

Es importante las referencias que se hacen de las distintas épocas de la historia con ejemplos de otras ciudades para comprender cómo las transformaciones sufridas en la ciudad de Málaga respondían directamente a las necesidades de su puerto que a su vez se adaptaba a acontecimientos internacionales, estando la respuesta de esta ciudad presente en otras ciudades portuarias.

En base a los numerosos y notables ejemplos nacionales e internacionales de transformaciones de waterfronts, nos planteamos como objetivo general referente al estudio de otras ciudades portuarias:

- Recoger y establecer criterios que permitan evaluar las transformaciones realizadas y orientar los proyectos, actuales y futuros, de integración urbana de los puertos.

El conjunto de objetivos aquí asumidos comporta algunas hipótesis que están subyacentes y que deben ser claramente explicitadas. Son pues hipótesis de la investigación:

- Que la ciudad de Málaga es portuaria, y como tal se ha generado, articulado y transformado en torno a su puerto, motor de la dinámica urbana a lo largo de su historia.
- Que es posible recuperar la verdadera identidad portuaria de la ciudad, no sólo a través de la integración física y funcional de los puertos históricos, de aquellos muelles liberados de su función portuaria, sino a través de la permanencia e integración social del puerto actual, del puerto operativo.

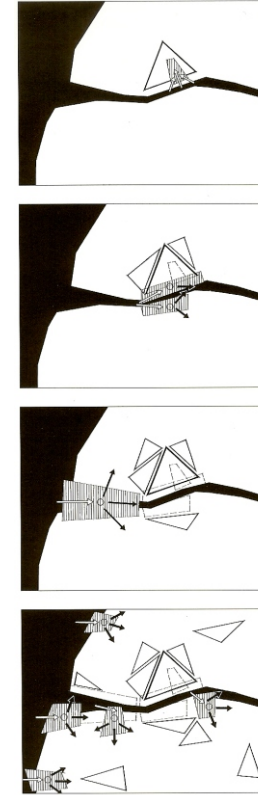
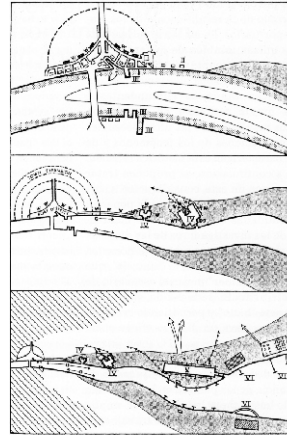
1. Preámbulo. Objetivos y metodología.

1.2.3. Gráfico explicativo de la dinámica de evolución de los puertos de Hoyle. Fuente: Hoyle, B. (1988) "Development Dynamics of the Port-City Interface" en Hoyle, B.S.; Pinder, D.A. y Husain, M. (eds.) Revitalising the Waterfront International Dimensions of Dockland Redevelopment. Belhaven Press, London.

1.2.4. Esquema gráfico "Anyport" de Bird. Fuente: Bird, J. (1963) The Major Seaports of the United Kingdom Hutchinson University Library, London.

1.2.5. Gráfico de la evolución histórica de los puertos de Meyer. Fuente: Meyer, H. (1999), City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam. International Books, Rotterdam.

1.2.6. Panorámica de Málaga y su puerto donde se puede observar la ampliación de las infraestructuras hacia el mar, cada vez más alejado de la ciudad. Fuente: OMAU



1.2.3 1.2.4

STAGE	SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city	○ City ● Port	Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city	○ City ● Port	19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city	○ City ● Port	mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront	○ City ● Port	1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront	○ City ● Port	1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links	○ City ● Port	1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

The six eras of Anyport

Top

I. The primitive port is taken as sited where a left-bank tributary has caused an embayment, largely dry at low tide, (shown stipple in the sketch) and upstream of estuarine marshes (line stipple on the right of the diagram).

II. Marginal quay extension, downstream of and opposite the above marshes.

III. Marginal quay elaboration, jetties and hitches (cuts in the river bank).

IV. Warehouses: quayside buildings, warehouses or transit sheds; semi-frontier stone wall with stronghold where the wall meets the estuary downstream.

Centre:

I-III, as Top.

IV, Dock elaboration era.

DD, Dry dock associated with later docks; Q, containing marginal quay extension.

Bottom:

T & W, Transit sheds and warehouses.

I-V, as Centre.

V, Simple linear quays, over 500 m in one line, with 8-5 m millimum alongside.

VI, Specialised equipment, notable at T-head jetties and at large wharves in the river.

T, Transit sheds, or in the river, jetties serving a continuous forepage of industry.

Coastal berths are usually in the downstream area of ports, in reconstructed areas of docks with simple fixed quays, or where deep water has opened wide areas of flat land (existing or reclaimed).

The scale has been omitted on purpose: from each section of this illustration of the development of a hypothetical port.

1.2.5

1.2.6



1.2.2. Estructura del documento.

Para comprobar las hipótesis aquí planteadas la investigación se divide en tres partes principales desarrolladas cronológicamente además de la introducción que nos ocupa, que abarca el capítulo 0 y 1, y las conclusiones del documento. A su vez estas partes se estructuran en capítulos, en los cuales se realiza un mismo recorrido que se repite a lo largo del documento compuesto por un subcapítulo enfocado al contexto internacional seguido de otro subcapítulo centrado en el contexto local de la ciudad de Málaga. A través de esta continua mirada de lo internacional a lo local se facilita la comprensión de esta ciudad y su papel en la dinámica global de las ciudades portuarias.

La Parte I corresponde a las transformaciones experimentadas por los puertos histórico. Esta parte está compuesta por dos capítulos correspondientes a los dos momentos claves que distinguimos en la evolución del puerto histórico, el primero, capítulo 2, sería el periodo en el que el puerto histórico desarrolla su función total y absoluta de puerto, y el segundo, capítulo 3, corresponde al estado más reciente en el que la actividad portuaria se traslada y el puerto histórico pasa a convertirse en un espacio de oportunidad urbana.

- El capítulo 2 incide sobre la transformación de las ciudades portuarias hasta el periodo post-industrial, el papel que ha jugado el puerto operativo en el centro histórico de la ciudad. Este largo periodo se subdivide en tres momentos que consideramos claves en la evolución de los puertos, el periodo preindustrial, el industrial y el postindustrial, intervalos temporales asociados a transformaciones estructurales en la sociedad, sin asumir ningún valor de fecha absoluta, sino referidos al cambio territorial que resultó de la alteración de la respectiva lógica productiva, que, como veremos, en cada ciudad portuaria corresponderá a momentos distintos dentro de un intervalo amplio.

Estos tres periodos, y sus características de transición, están referenciados por varios autores, como James Bird², Brian Hoyle³ o Hans Meyer⁴ cuyos esquemas interpretativos, capaces de sintetizar esta evolución de procesos tan complejos, han dado la vuelta al mundo, Bird describe las modificaciones sucedidas en el tiempo y en el espacio como la fase de asentamiento inicial, la del desarrollo y expansión de las actividades, y la de especialización y reconversión de las áreas portuarias. Hoyle sintetiza en su diagrama los siglos de relación puerto ciudad en seis fases, la primera correspondería al periodo preindustrial, la segunda a la expansión producida en el periodo industrial, y es el

periodo postindustrial el que divide en cuatro fases diferentes que van desde una mayor expansión portuaria, la separación total de la actividad portuaria de sus viejos puertos, la regeneración de los espacios portuarios históricos y, por último, el desarrollo de estos antiguos muelles para mejorar la integración puerto ciudad. Meyer sin embargo lo articula en cuatro momentos, muy parecidos al modelo Anyport de Bird, pero incluyendo una cuarta fase referente a la compleja articulación y la avanzada disgregación de la organización portuaria reciente que afecta a puertos de grandes dimensiones. Por lo tanto, creemos que sintetizando la evolución puerto ciudad en estos tres periodos facilitamos la comprensión del proceso adaptándonos a la escala del caso de estudio, quedando divididos el subcapítulo 2.1, contexto internacional, como el 2.2, contexto local, en estos tres periodos.

El periodo preindustrial, puerto como centro de almacén y distribución: un puerto dentro de una ciudad amurallada, donde llegan los productos y son almacenados y comercializados en la propia ciudad. En aquel entonces la relación puerto ciudad era muy estrecha, en un principio a través de las puertas de la muralla, y posteriormente siendo el muelle una calle más de la ciudad. Este periodo va desde los orígenes hasta mitad del s. XIX.

El segundo periodo corresponde a la época industrial donde el puerto comienza a distanciarse de la ciudad y actúa como tránsito, los productos ya no se quedan en la propia ciudad sino que pasa por ella ampliando su Hinterland. Pasa de ser un puerto comercial de exportación e importación a un puerto industrial con la aparición de las distintas fábricas a lo largo del litoral y la construcción del ferrocarril que facilita las conexiones interiores.

Posteriormente, con las obras de modernización de las infraestructuras, puerto y ciudad se convierten en dos realidades autónomas y los productos se procesan en el área portuaria. Las actividades comerciales y ulteriormente industriales de la ciudad, donde el puerto había desempeñado un papel fundamental, son sustituidas por el turismo y los negocios inmobiliarios, y aunque el puerto seguirá desarrollando su función lo hará desde una postura autónoma y bastante opaca, lo que generará reacciones negativas hacia lo desconocido. Este periodo abarca hasta prácticamente finales del siglo XX.

El tercer periodo es la transformación postindustrial, donde el puerto es redescubierto por la ciudad como parte del paisaje urbano, y la ciudad es descubierta por el puerto como potencial para logística y telecomunicaciones. Comprende desde finales del siglo XX hasta la actualidad.

² Bird, J. (1963) *The Major Seaports of the United Kingdom* Hutchinson University Library, London.

³ Hoyle, B. (1988) "Development Dynamics of the Port-City Interface" en Hoyle, B.S.; Pinder, D.A. y Husain, M. (eds.) *Revitalising the Waterfront International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Belhaven Press, London.

⁴ Meyer, H. (1999), *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. International Books, Rotterdam.



1.2.7. Vista del Puerto de Málaga en la que aparece en primer plano el muelle 4, muelle operativo en contacto con la trama urbana.

Fuente: Autor

Siguiendo la catalogación del contexto internacional y para una mejor comprensión del documento, clasificamos la historia del puerto de Málaga en estos tres periodos claves determinados por los distintos momentos de la actividad portuaria, el periodo preindustrial, la época industrial y la transformación postindustrial.

Cabe destacar que el periodo postindustrial en el caso de Málaga, no viene expresado en el capítulo 2, dado que su puerto no experimentó una evolución paralela en este último periodo respecto al ámbito internacional, siendo su transformación paralela a la de su waterfront.

Mientras que el segundo periodo no llega a un ámbito temporal de un siglo, el primero abarcaría, en el caso que nos ocupa, desde los orígenes del puerto, en el s. VII a. de C. hasta mediados del s. XIX, por lo que este periodo tan luengo quedará a su vez dividido en dos momentos vitales de la historia de la relación puerto y ciudad, que vendrán marcados por el derribo de la muralla. La continuación del mismo criterio de clasificación de periodos históricos me permite situar a la ciudad de Málaga, y por supuesto, a su puerto, en un contexto internacional de forma que al analizar exhaustivamente el caso de Málaga se facilite su comprensión al tener esta constante referencia global.

- El tercer capítulo se centra en el fenómeno de los waterfronts, que recoge la transformación sufrida por las

infraestructuras de los puertos históricos que han quedado prácticamente sin uso, embebidos en el tejido urbano, tras la localización de los puertos actuales en otros lugares, no centrales, que les permiten una mayor competitividad y desarrollo de su actividad.

Este traslado portuario genera la herencia de una serie de paisajes industriales vanos que pronto comenzaron a ser descubiertos como vacíos de oportunidad en áreas centrales deterioradas. Espacios que han supuesto en sí mismos una gran variedad de situaciones y dinámicas ciudadanas, de contextos urbanos de transformación, constituyendo el Waterfront un paradigma esencial de la ciudad post-industrial.

Diferenciamos cuatro grandes etapas del Waterfront, cada una de las cuales vendrá marcada por las características de estos espacios y, sobretodo, por el papel que desempeñan en la ciudad, ligada también a conceptos multidisciplinares y contextos dinámicos.

La primera etapa corresponde a la experiencia americana, origen de las transformaciones de los waterfronts. Estas primeras prácticas, en los 60'-70', se basaban en una operación de relanzamiento del downtown y el central business district (CBD), que se encontraban bastante degradados, a través de la ubicación de equipamientos terciarios en las áreas céntricas y abandonadas que ocupaban los antiguos puertos.



Aprovechando su posición física, la privilegiada ubicación de estos espacios cerca del agua y su proximidad al núcleo urbano, situados en el corazón de la ciudad, se crea en los puertos históricos, un centro de ocio, comercial y turístico complementario al downtown y al CBD, que aportaba una nueva imagen al área central.

El traslado de estas experiencias a Europa, hacia la década de los 80', correspondería a una segunda etapa. La idea es básicamente la exportada de América, aunque en ocasiones de tamaño muy superior, pero añadiéndole al terciario una serie de usos, entre los que destaca el residencial de forma que el waterfront adquiere un carácter funcional más de ciudad, ampliándola y acercándola al mar.

Podríamos distinguir una tercera etapa que comenzaría hacia los 90', diferenciada de las anteriores por la magnitud que supone la transformación del frente marítimo. Estamos en una época de gran competitividad entre ciudades, donde los grandes eventos internacionales son utilizados como estrategias de marketing urbano, jugando los waterfronts un papel protagonista en estos eventos como imagen de toda la ciudad.

La cuarta etapa es una evolución de la anterior en cuanto al ranking de ciudades, pero en esa continua búsqueda de diferenciación respecto a sus competidoras, las ciudades encuentran que en su propia identidad está su distinción, por lo

que se intenta potenciar el carácter portuario de estas ciudades recuperando o manteniendo la mayor parte posible de la actividad marítima en las operaciones de transformación de los waterfronts.

En todas las etapas se mantiene la importancia de estas actuaciones en la mejora de la calidad urbana de las ciudades, suponiendo un auténtico renacimiento de la ciudad post-industrial, donde la evolución de la industria productiva portuaria hacia la industria del ocio es acompañada e impulsada por la propia ciudad y el puerto que, una vez más, se transforman adaptándose a las necesidades y demandas de cada época, como viniera haciendo desde sus orígenes.

Parte II: Desde aquellas primeras intervenciones de los años sesenta hasta la actualidad son cientos de frentes marítimos los que han sufrido transformaciones, pasando por diferentes etapas, usos y estrategias, éxitos y fracasos, que han tenido lugar en estas áreas portuarias.

Se puede considerar que, en numerosos casos, han sido un éxito urbanístico y económico, ya que han atraído a un considerable número de visitantes a unas áreas portuarias que estaban abandonadas o infrutilizadas y de difícil acceso, aún situadas en el centro de la ciudad. Las propuestas que suponían abrir estos espacios a la vida urbana y dotarlos de servicios y equipamientos obtenían una gran aceptación.

1.2.8-11

1.2.8. Vista del Centro Histórico de Málaga y el Muelle 2

Fuente: OMAU.

1.2.9. Ópera de Oslo

Fuente: usuario flickr.

1.2.10. Puerto de Gijón

Fuente: Autoridad Portuaria Gijón

1.2.11. Waterfront de Helsinki

Fuente: Pedro Marin Cots.

1.2.12. Porto Antico de Génova

Fuente: Autor.

1.2.13. Port Vell de Barcelona

Fuente: Steve Lewis.

1.2.14. Waterfront de Hamburgo

Fuente: Autor.

1.2.15. Vieux Port de Marsella

Fuente: Pedro Marin Cots.

1.2.16. Waterfront de Valencia

Fuente: Pedro Marin Cots.

1.2.17. Darling Harbour de Sidney

Fuente: Pedro Marin Cots.

1.2.18. Waterfront de Copenhague

Fuente: OMAU.

1.2.12-15

1.2.16-18



Pero no son pocos los casos que han fracasado, ya que existe el predominio de unos patrones de intervención estandarizados, que se limitan a la exclusiva implantación del uso terciario, no respondiendo a la comprensión urbana, ni a la integración y equilibrio que la ciudad puede obtener con estos espacios. Réplicas estancadas de operaciones pensadas y desarrolladas en otro lugar. Propuestas de reconversión que se basan en otras, banalizando contenidos y formas, sin partir de unos análisis sobre las características y las posibilidades de estos espacios y las necesidades reales del desarrollo urbano y socio-económico de la propia ciudad, sino en el mimetismo de otros proyectos que han tenido buena aceptación en otros lugares⁵.

Tras esta banalización del modelo americano, aplicado en múltiples transformaciones, que, si no provocaron un fracaso absoluto, sí un desperdicio del potencial socio-económico de estos lugares, comienzan a realizarse una serie de estudios sobre aquellas reconversiones que sí habían resultado muy rentables y exitosas, analizando aquellos aspectos, aquellos elementos que habían podido provocar semejante triunfo.

En el caso de los waterfronts, la teoría se ha ido redactando a partir de la práctica, es por ello que resulta de gran ayuda aquellas investigaciones y estudios realizados sobre cada caso, aprendiendo no sólo de los éxitos sino también de los fracasos. El estudio de estas operaciones, algunas ya ejecutadas

hace más de treinta años, ha dado lugar al aprendizaje de los éxitos y errores de cada una, al análisis del proyecto y el tiempo de adaptación de cada actuación con su consecuente respuesta por parte de los ciudadanos en cada fase de conformación. Todas estas reflexiones han sido recogidas en diversos manuales de buenas prácticas enfocados a medidas encaminadas a facilitar la convivencia de las actividades portuarias con la vida urbana.

Los consejos o puntos clave de los estudios han pasado por diferentes etapas, desde los primeros estudios cuyas claves insistían en una mezcla de usos para evitar lo que llegó a denominarse "rousificación", esa degeneración del modelo americano basado en el binomio comercio + entretenimiento, posteriormente la recuperación de la identidad del lugar con la rehabilitación de antiguos edificios portuarios, llegando a la actual necesidad de recuperación de la vocación portuaria de la ciudad, y la importancia del apoyo público para llevar a cabo estos planes de regeneración. Ideas que están dando lugar a esa serie de transformaciones de los últimos años.

En esta segunda parte, capítulo 4, se analizan, en el subcapítulo del contexto internacional, tras los múltiples ejemplos de transformación y recuperación de estas áreas portuarias históricas, las buenas prácticas que se han llevado a cabo en estas transformaciones contemporáneas obteniendo unas pautas de actuación recomendables.

⁵ Alemany, J. (2006); "Rehabilitar, Reconvertir, Revitalizar pero Mantener el Puerto en la Ciudad"; en Neutra 14; Sevilla.



Se trata de un análisis comparativo que nos permite situar la transformación del waterfront de Málaga en el contexto internacional. Esta síntesis no va a constituir una instrumentación del proceso de transformación completa, ni lo pretende, pues eso requeriría un análisis detallado y específico de cada una de las diferentes disciplinas que intervienen en las operaciones de los waterfronts, pero sí supone, siempre desde la visión de arquitecto, un estudio de aquellas buenas prácticas que han contribuido al desarrollo del puerto y la ciudad mejorando la calidad de vida urbana.

Una vez realizado el recorrido por los diversos casos de estudio y el análisis de sus buenas prácticas, en el que hemos incluido el caso de Málaga con la misma profundidad de estudio que el resto de los casos, nos encontramos en el momento preciso de ahondar y diseccionar el caso que nos ocupa, analizando de forma explícita su contexto local en base a las pautas empleadas en el contexto internacional. Para ello procedemos a la observación, la observación como ejercicio previo a cualquier decisión, acción o inacción, tras esta realizamos el análisis, tanto de la problemática local como de su proceso de transformación. Una vez realizados los estudios de observación y análisis del contexto local actual, llevado a cabo desde el propio bagaje del recorrido histórico, obtenemos una serie de argumentos que plasmamos en un diagnóstico propio del contexto local.

Parte III: Obtenidos los conocimientos locales históricos y analizado la problemática actual existente, tras adquirir las pautas de actuación de diversas ciudades, y siempre desde el campo de la arquitectura, se formula una propuesta que a modo de conclusiones gráficas recoja los conceptos estudiados y analizados a lo largo de la investigación.

Por lo tanto el proceso de investigación que se ha llevado a cabo responde a una lógica de aplicación del sentido común. Un recorrido cronológico de la transformación de los puertos históricos y su repercusión urbana, estudiando en cada una de las partes, primero, de forma general, el ámbito internacional y, una vez obtenida esa visión global, centrándonos en el estudio del caso concreto de la ciudad portuaria de Málaga. Esta organización del trabajo de investigación está plasmada en la estructura adoptada en la tesis, el hilo conductor de la misma es mi propia experiencia investigadora. De esta forma la tesis se estructura en tres capítulos principales correspondientes a los tres periodos descritos, cada uno dividido en dos partes, una primera de carácter internacional y la segunda más concreta del caso de Málaga, seguido de un capítulo propositivo. Los dos primeros corresponden al marco histórico, más descriptivos, recogidos en la Parte I, el tercer capítulo, más analítico, correspondería a la Parte II y las reflexiones gráficas que se expresan en la Parte III.

1. Preámbulo. Objetivos y metodología.

1.2.19. Waterfront de Helsinki. mantenimiento y combinación de diferentes épocas en un mismo espacio.

Fuente: usuario flickr.

1.2.20. Nyhavn, Copenhague. la conservación de las fachadas históricas proporcionan la identidad propia del lugar, convirtiéndose este espacio en imagen de la ciudad.

Fuente: Pedro Marín Cots.

1.2.21. Porto Antico. Pantalan urbano que se introduce en la dársena generando una auténtica plaza.

Fuente: Autor

1.2.22. Aker Brygge, Oslo. La recuperación de los antiguos almacenes y su activación con nuevos usos fueron la clave de esta operación .

Fuente: Pedro Marín Cots.

1.2.23. Port Vell, Barcelona. la utilización de la torre de Jaume I para el teleferico demuestra que no sólo en los edificios, sino en los propios elementos portuarios se encuentra la memoria del lugar.

Fuente: Steve Lewis

1.2.24. Puerto de Gijón. la reconversión y apertura a la ciudad del puerto de Gijón bien le ha valido el premio internacional ESPO a la integración.

Fuente: Autoridad Portuaria Gijón.

1.2.19

1.2.20

1.2.21

1.2.22

1.2.23

1.2.24



1.2.3. Metodología.

En lo que respecta al desarrollo de la metodología, la primera gran opción asumida en la investigación deriva de la decisión de trabajar directamente a partir de la lectura del lugar. El amplio horizonte temporal propuesto confirió aún mayor extensión al campo a investigar, convirtiendo en poco operativa una metodología que incidiese exhaustivamente en más de un caso de estudio. Es necesario abarcar este amplio ámbito temporal para poder alcanzar el objetivo, estudiando el origen, el trazado y transformación de la ciudad en torno a su puerto. Se adopta la intención de estudio de este territorio con un enfoque amplio y con el recurso, en la medida de lo posible, a fuentes primarias que permitan complementar mejor la lectura.

La elección del puerto de Málaga se produce por tratarse de un caso capaz de ser estudiado con el nivel de profundidad deseado, garantizando así la adecuación de las conclusiones a la realidad en el terreno y en el tiempo. Este caso posee unas características muy interesantes y trascendentales para esta investigación:

- Integra un ámbito puerto ciudad diverso y heterogéneo, con una amplia riqueza temporal que pocos casos pueden aportar. Gran parte del patrimonio portuario, de la huella de la actividad portuaria, está presente, embebida en la trama urbana de la ciudad, oculta, invisible ante la mirada de sus transeúntes.
- Es un caso de estudio con una gran tradición portuaria totalmente desconocida para los habitantes de la ciudad, provocando esta ignorancia una importante barrera social.
- Está transformando su frente marítimo manteniendo su puerto operativo en el centro histórico de la ciudad, lo que añade un enorme reto y un gran potencial para su integración urbana.

La conjugación de estos criterios no deja ninguna duda sobre su elección como caso de estudio de la investigación. Cabe añadir que la ciudad portuaria de Málaga no ha conocido, hasta la actualidad, ningún estudio sistemático con la naturaleza del propuesto, que recoja conjuntamente la evolución del puerto y la ciudad, que desvele e intente recuperar la identidad portuaria que subyace en la misma, presentándose una función de utilidad en el trabajo con posible interés para la ciudad.

La segunda opción metodológica asumida en la investigación deriva de no limitar el trabajo al caso de Málaga, y recurrir a distintos casos internacionales a lo largo de la tesis, seleccionados según las necesidades de comprensión de cada periodo. La intensidad de referencias al ámbito internacional es diferente en cada Parte:

- En la Parte I, capítulos 2 y 3, que contienen un carácter más histórico, las referencias internacionales se limitan a considerar ejemplos significativos a través de los cuales exponer los hechos más interesantes ocurridos a lo largo de la historia que

facilitan la posterior comprensión del caso de estudio. Por lo tanto, los criterios de selección de estos casos responden a una mejor explicación o reflejo del concepto a destacar en cada momento a lo largo del documento.

- Subrayar la mayor incidencia al ámbito internacional sobre todo a partir de las experiencias de las transformaciones de los waterfronts, en la Parte II, capítulo 4, donde se realiza un estudio de diferentes casos que destacan por sus buenas prácticas matizando cada uno de ellos por una pauta clave en particular. La cuestión metodológica planteada fue la de identificar el equilibrio, esto es, el número de casos de estudio necesarios para la investigación sin olvidar el nivel de conocimiento mínimo exigible a cada uno de ellos. En esta opción se decidió buscar los casos concretos que, por determinados motivos, pudieran ser relevantes para el trabajo.

Como resultado de la propia investigación, del estudio de la evolución de las transformaciones de los waterfronts, pude clasificar una serie de pautas que se repetían en los casos más exitosos de cada época, comenzando por unas pautas de integración física, presentes desde las primeras experiencias americanas, unas pautas de integración funcional característica de las experiencias europeas, y unas pautas de integración social que están presentes en las últimas transformaciones llevadas a cabo y que cada día cobran más fuerza. Por lo tanto, de esta clasificación se toman doce casos que responden a docenas de buenas prácticas agrupadas en estos tres grandes bloques.

Aunque el hecho de la clasificación inicial en los tres bloques proviene de un proceso de evolución histórica, la elección y clasificación de los casos no responde a este criterio, sino a una serie de factores culturales, sociales, históricos... que pudieran aportar más al caso de estudio concreto de la ciudad portuaria de Málaga; doce casos que suponen los modelos más logrados ante las características específicas de la ciudad de Málaga. Naturalmente siempre existe cierto factor de subjetividad en la elección. Este estudio de doce ciudades nos proporciona una visión general de los criterios de actuación que han tenido y tienen diversas experiencias internacionales.

Estos casos presentan unas cualidades de interés que, tras el análisis de la transformación que se está llevando a cabo en la ciudad de Málaga, enriquece enormemente la percepción del caso de estudio, permitiendo establecer las carencias y necesidades de este caso concreto y presentar posibles soluciones que han gozado de gran acogida y éxito en otros lugares y que podrían adaptarse a este contexto local, constituyendo el estudio realizado un campo de referencia.

En cuanto a las motivaciones que presidieron la elección de cada caso de trabajo, se definirán en el capítulo correspondiente, adelantando que se concentran en Europa, en ciudades del Mar del Norte, donde el tráfico de contenedores está presente en la trama urbana, y el Arco Mediterráneo que mantiene un alto tráfico

1. Preámbulo. Objetivos y metodología.

1.2.25. Imagen aérea de Málaga donde se pueden observar los edificios históricos portuarios embebidos en la trama urbana.

Fuente: OMAU

1.2.26. Imagen aérea de la calle Alcazabilla como eje cultural desde la Plaza de la Merced al edificio de la Aduana pasando por el Museo Picasso, la Alcazaba, el Teatro Romano. El eje cuyo origen era unir el Puerto con la vía Norte (Granada) se detiene en la Aduana, sin continuar su objetivo histórico e impidiendo cualquier conexión entre la propia Aduana y el Puerto.

Fuente: OMAU



1.2.25 1.2.26



de cruceros, características ambas presentes en la ciudad de Málaga. Cabe clarificar cuales fueron los criterios investigados y los tipos de fuentes a que se recurrió.

La función complementaria que asumen en la investigación obligó a una limitación en la naturaleza del estudio realizado y a la definición de una metodología específica de estudio, que contempló una estructura similar, aunque reducida, a la lógica llevada a cabo a lo largo del documento, con los siguientes objetivos de contenido:

- Comprender y documentar de forma general la historia de la ciudad y su puerto, recurriendo a fuentes secundarias y a información del municipio, de la autoridad portuaria y de técnicos locales como elementos informativos.
- Comprender y documentar la transformación del waterfront, identificando su estrategia territorial así como las grandes intervenciones de renovación urbana, accediendo a fuentes primarias como agentes locales, autores de los proyectos, planes generales, planes parciales, concursos...
- Analizar las buenas prácticas que se llevan a cabo tanto por parte de la ciudad como del puerto, y la respuesta social que conlleva, prestando especial atención a aquella pauta característica del caso de estudio.

La investigación, realizada desde una realidad múltiple, como se expresa con los distintos casos presentados, dará lugar a la definición de algunas lógicas comunes utilizables en el caso que nos ocupa. Importa tener presente que este recorrido por múltiples realidades es un recorrido de riesgos, comportando un componente reductor respecto a la diversidad original.

Es por ello que se intenta promover el carácter de singularidad de cada caso. Cada uno posee una historia propia y una problemática local. Cada caso considera los tres grandes bloques de integración, los cuales no pueden funcionar uno sin el otro, son complementarios y dependientes. Pero en la intensidad, en la dosificación de los mismos está la clave del éxito de cada uno. Las proporciones dependen del contexto local, de la realidad portuaria y ciudadana.

A pesar de los criterios obtenidos del estudio de estos doce casos, sólo con un buen diagnóstico de la problemática local se podrá obtener la receta correcta de esta, y sólo esta, ciudad portuaria. Es por ello que tras el análisis de esto doce casos, donde se incluye la ciudad de Málaga formando parte de la comparativa en igualdad de condiciones, se realiza un exhaustivo análisis de la problemática local de esta ciudad obteniendo un diagnóstico de la misma.

1.2.4. Aportación del estudio.

Otro aspecto que es importante explicitar desde el inicio es la contribución que se estima que la investigación podrá aportar a la disciplina urbanística.

Sin querer ser exhaustivo o entrar en pormenores, identifico al menos cuatro aspectos que anticipo pudieran tener alguna relevancia, como son:

- la mejor comprensión de la trama urbana actual y el funcionamiento de la ciudad portuaria de Málaga.
- la importancia de las transformaciones de los waterfront, no sólo como puerto urbano, sino con el mantenimiento de la actividad portuaria, para el desarrollo de la ciudad.
- las pautas de intervención de los casos más interesantes dentro de este contexto.
- la importancia que podrá tener la sistematización realizada al plantearse la transformación actual del frente portuario de Málaga, trasladable a otros casos similares.

Málaga no cuenta con un estudio del puerto y la ciudad, que recorra la historia conjunta de ambas realidades y analice las necesidades del ámbito completo.

Esta perspectiva de la ciudad portuaria, la problemática local existente en este contexto dinámico y complejo, el encuentro de diferentes escalas y ritmos analizados desde una visión conjunta y global, junto con una mirada a otras experiencias de gran éxito analizadas en sus propios contextos y tomadas como campo de referencia en conceptos claves, permitirá orientar los futuros proyectos de expansión de las infraestructuras portuarias, así como los proyectos de su integración urbana.

Al avanzar en el ámbito global y local de forma paralela, la investigación pretende establecer un análisis holístico y aportar claves apropiadas para el proceso de transformación del puerto en una ciudad singular, pero cuya metodología de análisis podría ser aplicada a otros casos de ciudades que presenten un contexto similar de sus frentes portuarios.

6.2. Conclusiones.

El estudio de la ciudad portuaria de Málaga ha constituido un campo de investigación privilegiado en el tema de la relación puerto ciudad. Privilegiado porque no sólo ha permitido dar respuesta a las cuestiones planteadas al comienzo de la investigación, sino que ha aportado la posibilidad de comprensión de las ciudades portuarias a nivel global, traspasando el ámbito local, y a través del estudio y análisis de ejemplos de naturaleza diversa afrontar el reto de encontrar los equilibrios necesarios para garantizar la convivencia de un puerto activo y una ciudad viva en una misma realidad, la ciudad portuaria actual.

6.2.1. Málaga y su Puerto como una única realidad.

El propósito inicial de desvelar la identidad portuaria de la ciudad de Málaga, exigió una profunda investigación histórica. Esta investigación ha estado apoyada en gran parte en otros trabajos anteriores de diversos autores, interesantes investigaciones bien referidas a la propia ciudad, bien específicos del puerto. Sin embargo, si el reto consistía en desvelar esa identidad portuaria debía hacerlo a partir de la lectura conjunta del puerto y la ciudad, una lectura carente de precedentes en esta ciudad. Y fue este estudio global, a través de la disección de los numerosos planos antiguos, de la coordinación de las diversas investigaciones existentes, las cuales me sirvieron de gran ayuda, de la búsqueda de documentación y de otros tantos factores, el que aportó la comprensión del funcionamiento y la articulación de la ciudad portuaria. A raíz del análisis histórico de esta única realidad ciudad puerto, la morfología, los lugares, el trazado, los focos principales de la ciudad cobraron sentido desvelando la verdadera lógica de la ciudad.

Tras esta lectura detallada de la ciudad y su puerto, la comprensión de ambos en un mismo mecanismo, se concluye afirmando lo siguiente:

6.2.1.1. Málaga se ha generado en torno a dos puertos, aún presentes en la actualidad.

Una de las claves más importantes para la comprensión de esta ciudad, su morfología y funcionamiento, la cual ha aparecido constantemente en los planos históricos quedando este hecho demostrado a lo largo del documento, es que la ciudad de Málaga se ha ido generando en torno a dos puertos. El reflejo urbano de estos dos puertos lo encontramos en los dos foros principales que se han mantenido a lo largo de la historia y en torno a los cuales se articula la ciudad. Al estudiar el funcionamiento en torno a estos dos foros y las conexiones de cada uno con su puerto, el entramado de sus calles, los espacios, las actividades de cada lugar, todo el engranaje de la ciudad queda ensamblado en un perfecto mecanismo.

Esta potente estructuración de la ciudad se ha mantenido hasta nuestros días, y aunque la modernización del puerto durante la Industrialización provocó la unión de ambos en una misma infraestructura autónoma e independiente, alejada de la ciudad, aún persisten uno y otro en la actualidad quedando potenciada su presencia con la reciente apertura de los muelles 1 y 2 como puerto urbano, ciudadano. Aunque alejado de sus puertos por grandes barreras, los dos foros siguen manteniendo su papel nodal en el funcionamiento de la ciudad, uno más comercial, más activo, y otro más contemplativo, más cultural, cada uno acorde al ritmo de su distante puerto.

6.2.1.2. La ciudad de Málaga siempre ha vivido de cara al mar.

La relación de Málaga con su puerto ha generado, como bien hemos estudiado, situaciones muy diversas. Sin embargo, al contrario del pensamiento popular, estas relaciones siempre han buscado la apertura al puerto y al mar. La ciudad ha vivido de cara al mar incluso en aquellos momentos históricos donde los sistemas defensivos lo dificultaban, siendo esos lugares de relación con el mar, los más frecuentados por sus habitantes.

Desde las puertas de la muralla que daban al mar, auténticas plazas y espacios de gran concurrencia, a los posteriores paseos que se han ido generando a lo largo del frente marítimo portuario en las diferentes etapas, los lugares que relacionaban directamente el puerto con la ciudad han sido muy concurridos y admirados por los ciudadanos que encontraban en ellos un paisaje dinámico y cambiante donde las personas, las riquezas, la cultura, las mercancías y los objetos más extraños iban y venían de lejanas tierras.

Es tal la importancia del puerto para esta ciudad que desde el derribo de la muralla ha centrado en todo su frente portuario los edificios más importantes y representativos de la misma quedando reflejada en su fachada marítima la riqueza de la ciudad.

Ha sido a través del estudio de la ciudad y su puerto como una única realidad, cuando se ha podido observar cómo el puerto, a lo largo de la historia se ha ido adentrando en el mar por diversas circunstancias, pero ese desplazamiento no ha supuesto un alejamiento de la ciudad, sino que ésta lo ha seguido configurando en los distintos frentes marítimos que se han ido generando, sus espacios más significativos.

Queda demostrado a través de la lectura histórica que la ciudad de Málaga tiene una inercia muy fuerte hacia su puerto volcándose de forma constante hacia él.

6.2.2. Ciudades Portuarias: Problemas Globales, Soluciones Locales.

A lo largo de la investigación, del estudio de diversas ciudades ha quedado patente que 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.

Las ciudades portuarias son ciudades que se han generado y desarrollado alrededor de su puerto, el cual las ha dotado de la oportunidad de pertenecer desde los orígenes a un sistema de red global.

Como decía Braudel "*...son creadoras de rutas, y al mismo tiempo creadas por ellas*"².

Esto ha provocado que, por pequeñas que fueran, las ciudades portuarias, a lo largo de la historia, resolvieran a través de proyectos locales, las necesidades de los cambios globales, lo que les concedía una singularidad extrema a cada una de ellas.

Vinculadas directamente a los avances de la navegación, a los cambios de escala de los barcos, al aumento constante de mercancías y pasajeros, las ciudades portuarias han ido adaptándose a lo largo de la historia a las necesidades de sus puertos, necesidades comunes de ese sistema global.

La morfología, la topografía, el clima, la cultura, los aspectos particulares de cada ciudad provocaban las respuestas locales a esta problemática global. Sin embargo, 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.

En la actualidad la adaptación de los puertos al sistema global de contenedores ha provocado diversas respuestas en la relación puerto ciudad, pudiendo ir esta interdependencia local desde la total desconexión a la reintegración de las actividades portuarias en la vida urbana de las ciudades.

En la mayoría de los casos ha existido un traslado, en mayor o menor grado, de la actividad portuaria para hacer frente a las necesidades actuales, lo cual ha provocado la liberación de los muelles de aquel puerto histórico, que han sido desvelados y mostrados de nuevo a la ciudad recuperándolos para uso urbano.

Asistimos pues a 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.

6.2.2.1. Un Patrón de Medura para la Integración Puerto Ciudad

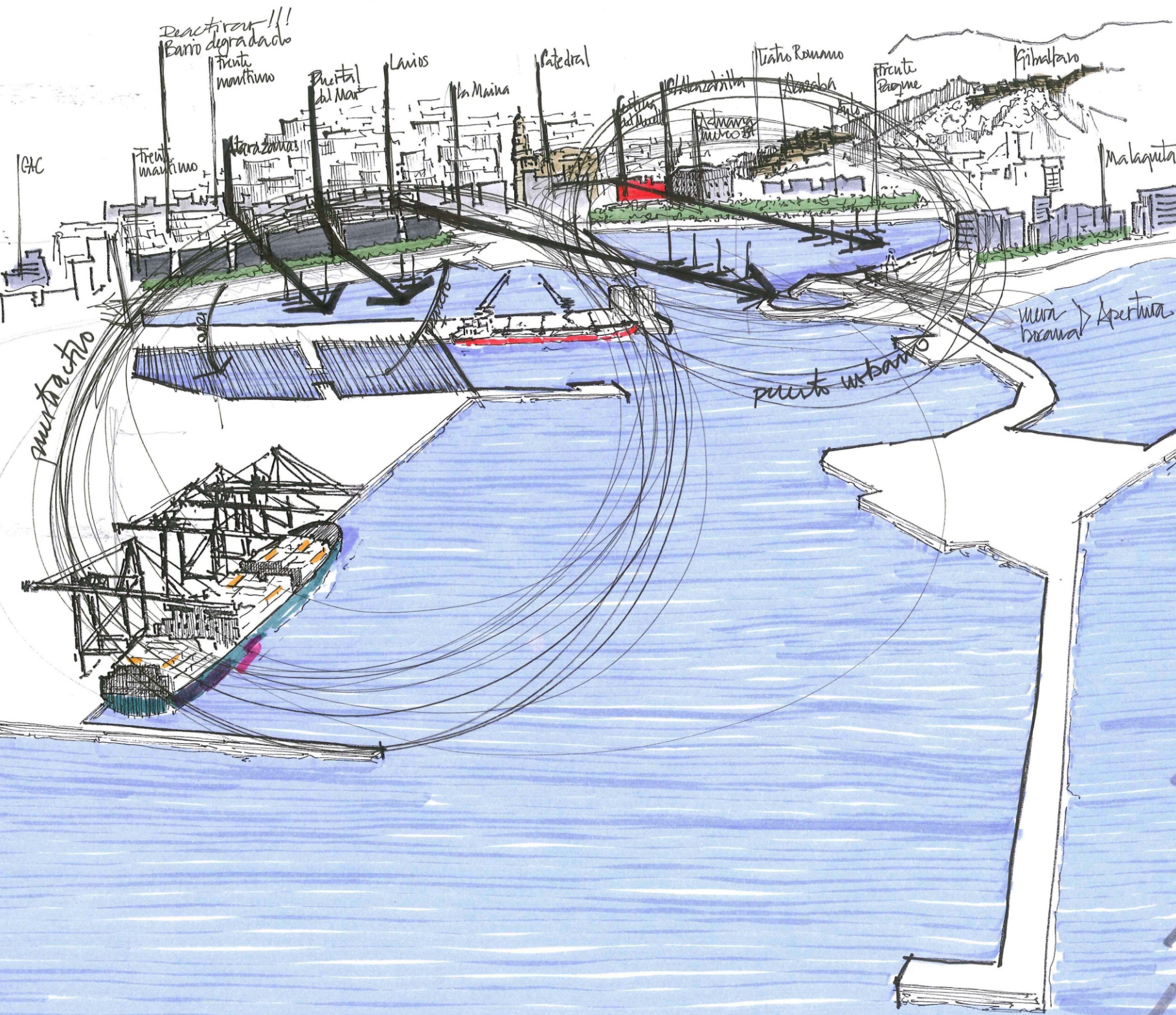
Resulta imprescindible una mirada al exterior en relación a los debates que se están produciendo en la ciudad de Málaga, los cuales aparecen referenciados en el capítulo 3.2, a través del estudio y análisis de los problemas comunes y las soluciones específicas en las distintas ciudades. Al enfrentarnos a diversos casos de intervención en el puerto histórico, a un proceso tan complejo como son las transformaciones de los waterfronts, nos planteamos cómo se puede llegar a medir algo intangible como es la integración puerto ciudad. Se busca poder alcanzar cierto grado de generalización en el sentido de analizar y establecer qué factores intervienen en aquellos problemas a los que se enfrentan las ciudades portuarias aparentemente muy distintas entre sí.

A partir de una abstracción de la lectura cronológica de diversas operaciones de waterfront que han sido consideradas referentes internacionales a lo largo de la breve historia de este fenómeno, lectura llevada a cabo en el capítulo 3.1, y desde el reconocimiento de partida de la complejidad que subyace en la relación puerto ciudad, establecemos un patrón de medida basado en el desglose del concepto global en tres factores claves que derivan de forma directa de cada etapa establecida: integración física, presente desde las primeras experiencias americanas; integración funcional, característico de las experiencias europeas; e integración social, propio de las últimas intervenciones que se han llevado a cabo, donde la presencia del puerto operativo en estos espacios es una constante y requiere una importante labor de reinserción en la ciudadanía.

Este sistema de medida es una de las contribuciones de la presente investigación al estudio de las ciudades portuarias. La ciudad portuaria de Málaga, ayudada por los datos de otros once casos de trabajo, permitió ensayar la definición de un conjunto de conceptos teóricos. El grado de integración puerto ciudad en las actuaciones de los waterfronts ha sido descompuesto en estos doce conceptos, agrupados en los tres factores claves anteriormente descritos, conceptos que habitualmente aparecen entremezclados y actúan mutuamente de manera compleja, de forma que se pudiera vincular estos conceptos abstractos a criterios perceptibles.

Como herramienta de trabajo, este cuadro conceptual nos ha permitido analizar una serie de ciudades y estudiar soluciones específicas a problemas que se repiten en unas y otras de una forma constante. En definitiva, una metodología capaz de transferir conclusiones de un caso a otro. Sin constituir un dato absoluto, dada la complejidad de las relaciones, el patrón de medida es extrapolable no sólo a otras ciudades portuarias sino incluso a espacios caracterizados por su condición de territorios fronterizos, pudiéndose utilizar para facilitar la lectura de los mismos y contribuir al desarrollo de otras investigaciones.

² Braudel, F. (1976) *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica. Madrid.



Barrio degradado

Fronte marítimo

Puerto del Mar

Larios

La Marina

Catedral

Urbano

Fronte marítimo

Malagueta

Fronte marítimo

GAC

puerto urbano

puerto urbano

marina abierta

6.2.2.2. Málaga, Diagnóstico del Paisaje

Todas las intervenciones de las ciudades estudiadas en el documento responden a estos tres factores, pero en la dosificación de los mismos está la clave del éxito. Las proporciones empleadas por las distintas ciudades dependen del contexto local, de la realidad portuaria y ciudadana de cada caso, es por ello que sólo con un buen diagnóstico de la problemática local se puede obtener la receta correcta de esta, y sólo esta, ciudad portuaria.

Tras el análisis de los diversos casos del ámbito internacional y una vez comprobados la identificación de estos conceptos como reflejo de los rasgos definitorios de los diferentes waterfronts, realizamos un análisis local más exhaustivo, un estudio detallado, a través de la aplicación directa de los factores mencionados, obteniendo el diagnóstico de la problemática local de la ciudad de Málaga.

Una de las conclusiones fundamentales de este diagnóstico es que la ciudad sigue funcionando en torno a los dos foros que la articularon a lo largo de la historia. Esto hace que en el centro histórico existan dos dinámicas urbanas bien diferenciadas, una más activa, más local y terciaria y otra más contemplativa, más turística y monumental.

A su vez la transformación de los muelles 1 y 2 en puerto urbano junto a la permanencia del puerto activo en el centro de la ciudad provoca que en Málaga, en un mismo centro histórico, puedan volver a convivir como ya lo hicieron a lo largo de la historia dos puertos. Cada uno de estos puertos están contiguos con cada una de las partes del centro histórico, así el área más activa linda con el puerto operativo mientras que la parte más contemplativa está próxima al puerto urbano.

A pesar de su contigüidad, entre el puerto y la ciudad existen potentes barreras físicas que impiden su conexión armónica. El debate ciudadano está planteado sobre el vial que separa el puerto urbano y el Parque resultante de la transformación de los terrenos portuarios en el XIX. Pero aún hoy, más de cien años después, estas actuaciones del XIX no se han integrado en la ciudad histórica persistiendo una enorme barrera entre ambas. ¿De qué sirve conectar el puerto urbano a estas islas del XIX?

Esta discontinuidad entre la ciudad histórica, las actuaciones del XIX y las intervenciones actuales, se traslada al marco operativo careciendo la ciudad de un planeamiento común que resuelva las conexiones y la coordinación de los distintos proyectos con una visión global. La permanencia del puerto operativo en la ciudad requiere que este puerto, con su orden espacial y su desconcierto temporal, conviva con una ciudad que presenta un claro orden temporal en un caos espacial con usos mestizos.

6.2.3. Málaga, hacia la ciudad portuaria

6.2.3.1. Recursos existentes.

Inserto en el marco internacional del debate de los Waterfront, el estudio realizado confirma que Málaga es un caso que posee los recursos necesarios para recuperar su identidad portuaria y conseguir una próspera convivencia puerto ciudad por varios factores:

-En primer lugar posee un puerto operativo en pleno centro de la ciudad que sin duda puede aproximar la realidad portuaria a sus habitantes. Una ciudad portuaria no es aquella que en su día tuvo un importante puerto reducido en la actualidad a un bonito waterfront por el que pasear, sino aquella ciudad cuyo puerto permanece, en mayor o menor medida, en su trama urbana, aquella ciudad que debe convivir con un puerto operativo.

-Por otro lado, se han transformado los muelles 1 y 2 para uso urbano, también en el centro de la ciudad. Estos muelles urbanos actúan como medio de aproximación de los ciudadanos a la dársena, una lámina de agua inerte que consolará, no se sabe hasta cuándo, el deseo colectivo de contacto con el mar.

-Posee un centro histórico activo y rehabilitado totalmente contiguo al puerto, lo que permite un beneficio mutuo ya que a través del puerto llegan miles de cruceristas que se quedan en la ciudad ante la oferta cultural que ofrece. Por otro lado esta cercanía permite a los ciudadanos disfrutar de su puerto e incluirlo en sus vidas cotidianas. Por lo tanto, la centralidad del puerto resulta beneficiosa tanto para la ciudad como para el propio puerto.

-El tamaño de la ciudad respecto al de su puerto influye en la repercusión de la actuación. En el caso de Málaga, la ciudad posee un tamaño medio, con un puerto de tráfico moderado sito en el centro de la ciudad, óptimas características para la convivencia. Y es que son en estas ciudades de mediano tamaño donde las transformaciones del waterfront proporcionan un mayor impacto sobre la ciudad. En esta ciudad, la transformación de su waterfront, que ocupa la totalidad de la fachada al mar de la ciudad histórica, tendría un enorme impacto a nivel internacional el cual repercutiría de forma descomunal en su economía local.

Con estos recursos existente, tanto el centro histórico, como el puerto urbano y, por supuesto, el puerto activo, es posible realizar una propuesta sostenible, un proyecto de ordenación conjunta con una intención común: la recuperación de la identidad portuaria de la ciudad. En Málaga, en un mismo centro histórico pueden volver a convivir, como ya lo hicieron a lo largo de la historia, dos puertos, distintos física y funcionalmente, uno urbano y otro comercial, que se relacionarán de manera diferente con la ciudad, pero con un objetivo común: el acercamiento del puerto y su actividad a la vida cotidiana de la ciudad



6.2.1-2. Dibujos del autor.

6.2.3.2. Visión Global

Consideramos clave recuperar estos dos puertos históricos para potenciar el carácter portuario de la ciudad. No un puerto operativo con un par de muelles urbanos, sino dos puertos que funcionen como tal y que articulen y den sentido a la ciudad como antaño. Para conseguir estos dos puertos, planteamos una solución constante a lo largo de la historia de esta ciudad; recurrimos a la extensión de aquel inicial dique de poniente que prolongaba el Castillo de los Genoveses con el posterior Torreón del Obispo. Esta extensión clave es posible a través de una pieza que une el Muelle 3 con el de Levante, unión que no sólo permitirá recuperar los dos puertos sino que a su vez prolongará la calle Larios hacia el mar manteniendo el carácter de sutura que ofrece este eje entre la parte activa y la contemplativa de la ciudad, actuando a su vez de charnela entre el puerto operativo y el puerto urbano y acogiendo tanto los usos de pasajeros, cruceros y ferries, de la actividad portuaria, como los usos urbanos relacionados con el mar, proporcionando nuevas actividades y posibilidades para el redesarrollo del antiguo puerto como potente atractor de la actividad turística y urbana.

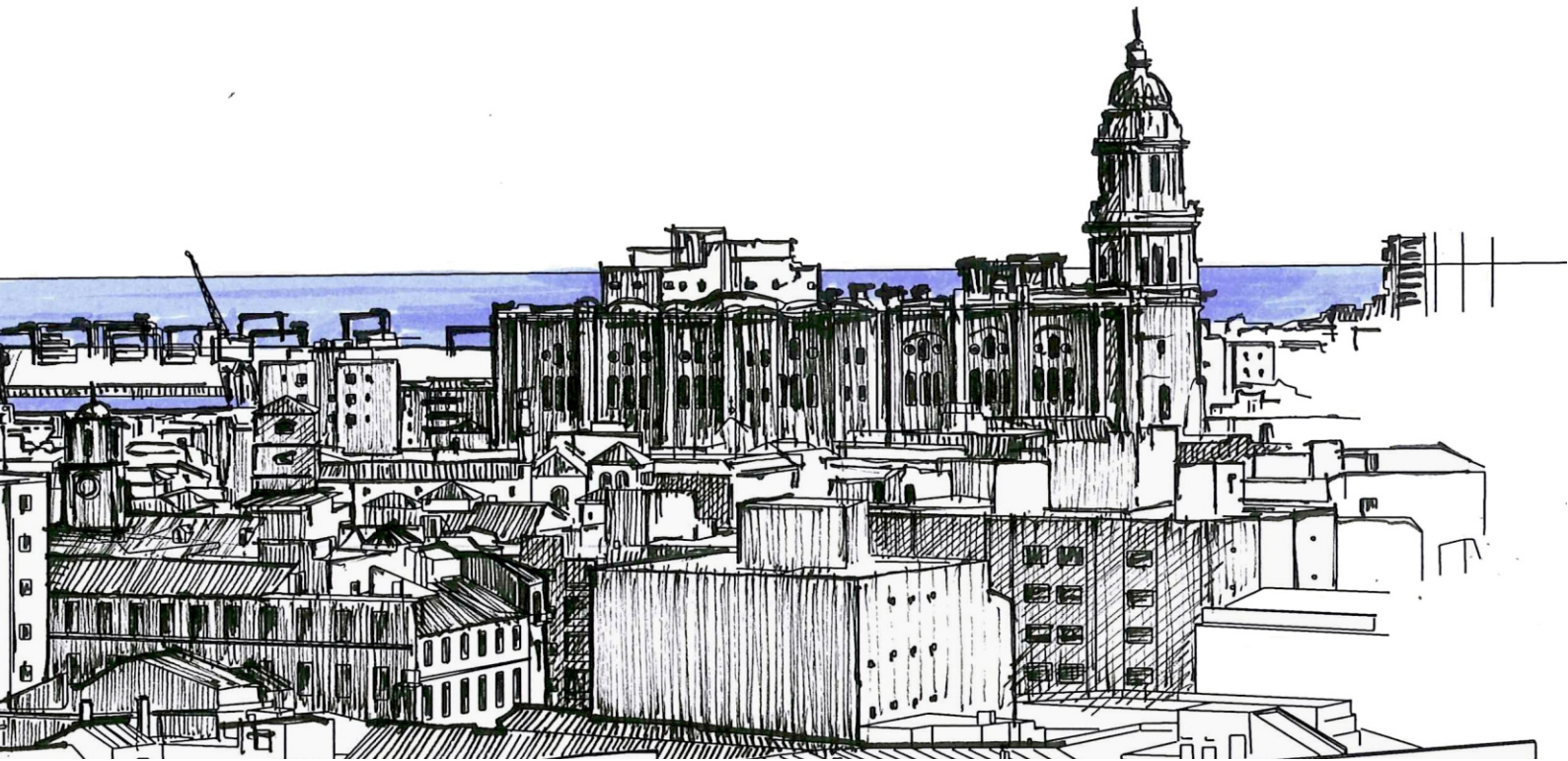
Se obtiene un verdadero puerto ciudadano, abierto al mar, acorde a la escala y actividades más cercana a la dinámica urbana y en relación directa con esa parte de la ciudad más contemplativa. Aproximar la ciudad al mar liberando la banda interna de los muelles 1 y 2 permitiendo el contacto directo de los ciudadanos con una dársena viva.

Por otro lado, el puerto operativo adquiere independencia para desarrollar su actividad así como la posibilidad de futuras ampliaciones de infraestructuras sin perjudicar por ello a la ciudad ni continuar alejándola del mar. La función social de este puerto es acercar la actividad portuaria a los ciudadanos, formando parte de sus vidas cotidianas. Estos dos puertos históricos deben integrarse cada uno con la ciudad a través de la búsqueda premeditada de nuevos equilibrios entre las realidades físicas, funcionales y sociales, en un ámbito de actuación que abarca el área portuaria histórica, que ha quedado absorbido por la trama urbana. Y es en este área de actuación conjunta donde se utilizan las tres acciones claves que hemos estudiado a lo largo del documento, la integración física, funcional y social, para lograr el objetivo.

6.2.3.3. El puerto como identidad ciudadana.

Estas tres estrategias son complementarias y dependientes, pero en la intensidad, en la dosificación necesaria marcada por el contexto local, está la clave del éxito.

Esta inmensa oportunidad que se abre hoy para las ciudades portuarias supone poder apoyarse en los cambios globales anunciados para avanzar los proyectos locales del futuro. Pero para ello, los actores urbanos y portuarios deben aprender a repensar juntos su territorio y a construir el carácter mixto de la ciudad-puerto.



Al mismo tiempo tendrá que ser funcional, reforzar la identidad de la ciudad portuaria y contribuir a la producción de un marco de vida que responda a las expectativas ciudadanas. Se requiere una concertación constante entre los diferentes actores económicos, institucionales y sociales de cada lugar, así como una visión común integradora. Es el momento de que los representantes de la ciudad portuaria se comprometan al balance y la reflexión para ajustar y clarificar esa visión común.

No debemos olvidar que el fin último de la actuación es el propio ciudadano, por lo que resulta esencial sensibilizarlos en las dinámicas de la ciudad portuaria y compartir ambiciones comunes más allá de la mejora de calidad de vida con el renacimiento urbano de los espacios portuarios. El ciudadano debe pasar de ser sujeto indiferente o incluso opositor a convertirse en parte activa, encontrando en su actitud la verdadera identidad portuaria de la ciudad.

Sólo cuando se haya logrado una correcta integración social, sólo cuando exista el orgullo cívico de pertenecer a una ciudad portuaria, sólo en ese instante se habrá logrado la integración puerto-ciudad.

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.

Procesos de reelaboración del autor.

La tesis abarca un tema de gran actualidad e interés para las transformaciones que se están llevando a cabo en la actualidad en las ciudades portuarias.

La visión global de este fenómeno y el estudio exhaustivo de las doce ciudades europeas así como los parámetros de medida de la integración puerto ciudad y las acciones de buenas prácticas no sólo teóricas, sino materializadas con ejemplos claros y concisos, se consideran una importante aportación para la actual problemática de estas ciudades.

El análisis tanto histórico como actual, el diagnóstico y la propuesta es extrapolable a otras tantas ciudades portuarias que al igual que Málaga mantienen un puerto operativo en su centro histórico, bien de cruceros, bien de containers, pesca...

La reelaboración estaría enfocada a resumir aquellos aspectos históricos de la ciudad de Málaga que si bien resultan relevantes para los actores locales, quizás sean excesivos para un lector externo.

Readaptaría a su vez el último capítulo de propuesta, enfatizando aquellas soluciones o conclusiones obtenidas de carácter más general que puedan ser de aplicación a nivel global.