

EL MUELLE CUATRO

UNA OPORTUNIDAD ÚNICA PARA EL DESARROLLO DEL CENTRO URBANO DE MÁLAGA

Ángel Asenjo Díaz

Desde la consideración de que en el año 1900 sólo el 13% de la población mundial vivía en las urbes del planeta, y que fue en el año 2007 cuando por primera vez la población urbana superó a la población rural, es razonable admitir la previsión realizada por algunos especialistas, de que en el año 2050 el 66% de la población mundial sería una población urbana. Este crecimiento de la vida urbana es un fenómeno irreversible y la ciudad de Málaga no puede ser ajena a ello, sino más bien todo lo contrario, pues actualmente está considerada como una ciudad en crecimiento por los múltiples atractivos que concurren en ella.

También hemos de considerar, que los urbanistas, los arquitectos, los sociólogos y los científicos, ante estos hechos, que constituyen una realidad evidente, están de acuerdo en que la densidad, la mezcla racial y social y una importante reducción del uso del automóvil como consecuencia de la transformación en los hábitos de uso del transporte público, son los aspectos más determinantes en la definición de la calidad de vida en las ciudades, cuyo modelo de ciudad compacta se presenta irreversible.

Estas consideraciones deben ser tenidas en cuenta desde el entendimiento, pues son determinantes para considerar que las ciudades están de forma permanente y constante en evolución y renovación, y que no se pueden considerar terminadas o acabadas nunca, lo que es parte de la condición urbana por la que la ciudad siempre está por hacer o por rehacer, en casi todos los

casos, como consecuencia del crecimiento de la población, que es generadora de la densidad urbana y consecuentemente del crecimiento de la economía.

Estas determinaciones bien gestionadas son las que posibilitan un crecimiento adecuado de las ciudades, en las que deben convivir la densidad y la complejidad, de forma que se mezclen los usos y la población en el ámbito de un urbanismo democrático, en el que la mezcla de usos, razas y clases

sociales es positiva, para lo que se deberán de articular criterios urbanísticos y políticos adecuados, que posibiliten su mejor desarrollo.

Es evidente que la ciudad de Málaga es sensible a estos hechos, sino más bien todo lo contrario, destacándose en ella el gran valor estratégico que tiene para el futuro el Centro Urbano de esta ciudad, del que es parte sustancial el Centro Histórico, cuyo desarrollo debe ser abordado desde una perspectiva de renovación y complementación en los pocos intersticios que le quedan, un instrumento de modernización de la ciudad en todos los órdenes, pues todas estas actuaciones de crecimiento o consolidación han de convertirse principalmente en espacios para el desarrollo de actividades económicas de forma diversificada, potenciando la terciarización de su economía para no tener que depender exclusivamente del turismo y los servicios para conseguir su consolidación. Desde esta perspectiva, y desde nuestro punto de vista, la más importante y quizás la única posibilidad de desarrollo de cierta entidad del Centro Urbano para propiciar el desarrollo de actividades



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO, DESDE EL PARQUE/PLAZA DE LA MARINA

económicas de carácter terciario es el Muelle Cuatro del Puerto de Málaga, ya que es la única pieza de suelo ordenado para estos usos, con dimensiones suficientes para llevar a efecto una actuación transformadora y modernizadora de la ciudad. Estos terrenos, en parte, están ordenados por el Plan Especial de Puerto de Málaga de 1996, con unos aprovechamientos urbanísticos acordes con los requerimientos de la ciudad en ese momento, que distan mucho de los que a día de hoy se requieren para el desarrollo de estos usos, que son muy superiores, razón por la que será necesario ampliar con el tiempo el ámbito de actuación de este plan especial a la totalidad de este Muelle Cuatro, lo que permitirá una modernización y consolidación del Centro Urbano.

Para ello, se ha de revisar y modificar el Plan Especial del Puerto de Málaga, conforme a lo recogido en el PGOU de Málaga vigente, para recalificar y llevar a efecto la ordenación del conjunto de todos los terrenos del Muelle Cuatro comprendidos entre la Avda. Manuel Joaquín Heredia y el actual Dique de Reparaciones, situado de forma paralela a esta avenida, que deberá modificar su actual uso para ser

destinado a usos ciudadanos, lo que comporta una tramitación que preocupa a la Autoridad Portuaria por las dificultades que actualmente está encontrando cualquier tramitación urbanística, de sistemática paralización por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, y también en cualquiera de las Administraciones Actuales de la Junta de Andalucía o del Estado, intervinientes en este planeamiento.

Ordenar urbanísticamente este espacio de la ciudad tiene toda la lógica urbana que se pueda requerir para un desarrollo de esta naturaleza, tanto desde una perspectiva histórica, pues su origen es un terreno de crecimiento urbano, como puede observarse en los planos de ordenación de Rafael Mitjana (1835), de Emilio de la Cerda (1892), o de Daniel Rubio (1927), entre otros, como desde una perspectiva actual y de futuro, pues no existe otra zona de tanta centralidad, capaz de acoger usos terciarios, administrativos y comerciales, de forma que se puedan concentrar de forma intensiva en un lugar. Por ello, es la única zona del centro urbano que es capaz de dar respuesta a los requerimientos actualmente planteados para su desarrollo y con-



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL INTERIOR DEL PUERTO

solidación económica con la incorporación de usos terciarios, cuya consolidación puede conducir a la ciudad de Málaga a convertirse en la capital de la zona oeste del Mar Mediterráneo y la puerta de Europa en relación a África y Latinoamérica.

Este lugar de esta ciudad tiene una gran accesibilidad, pues está apoyado en el eje litoral, entre los Paseos Marítimos de Levante y Poniente, siendo fácilmente accesible mediante vehículos rodados, tanto desde el interior como desde el exterior de la ciudad, posibilitándose en su ámbito la creación de un gran aparcamiento subterráneo, que sería el nuevo gran aparcamiento del centro urbano. También es un lugar de gran accesibilidad peatonal, por su proximidad al eje Parque-Alameda y consecuentemente al centro histórico malagueño, con quien tiene un acceso de gran inmediatez. También es un lugar también de gran accesibilidad intermodal, por su proximidad con la estación ferroviaria y los previsibles centros intermodales de transporte, que el Ayuntamiento de Málaga tiene previsto construir junto a la Estación Vialia de cercanías y largo recorrido y en la Plaza de la Marina, haciendo desaparecer el actual apar-

camiento público existente en la misma, que se puede desplazar a este espacio con una capacidad muy superior de acogida de vehículos.

La consolidación de este espacio para los usos terciarios indicados, lo convertiría en la actuación más importante que se puede desarrollar en esta ciudad, en cuanto a la integración Puerto-Ciudad, pues constituiría una actuación de una trascendencia mayor que la producida por las actuaciones llevadas a cabo en los Muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga, pues con independencia de los efectos directos que este conjunto podría producir en su entorno próximo, también debe ser considerado el posible efecto indirecto, por el que muchas oficinas ubicadas en edificios del centro histórico podrían ser trasladadas a este espacio, dejando libre las edificaciones ocupadas actualmente por ellas para recuperar el uso residencial (para lo que en su día fueron construidas), con lo que también se revitalizaría el centro histórico de la ciudad.

En este sentido, también debe tenerse en cuenta que no se está planteando ninguna actuación desproporcionada en el ámbito del centro urbano de Málaga, pues hemos de tener en cuenta que el Plan del Ensanche de Heredia a

principios del siglo pasado ordenó un territorio de una superficie aprox. de 200.000 m² de suelo, con un desarrollo bastante superior a 200.000 m² de construcción, (cuando la ciudad de Málaga tenía una población del orden de 80.000-100.000 habitantes), mientras que la Modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga que proponemos para el Muelle Cuatro plantea ordenar un suelo de unos 100.000 m² con un desarrollo de 150.000 m² a construir, para una ciudad cuya población actual es del orden de 600.000 -700.000 habitantes, que con su Área Metropolitana pueda alcanzar una población superior al 1.000.000 -1.200.000 habitantes.

Por todo ello, pensamos que la ordenación del Muelle Cuatro del Puerto de Málaga viene a satisfacer las necesidades de crecimiento del Centro Urbano, para lo que es casi la única opción que tiene esta ciudad. De igual forma, puede venir a dar respuesta a los requerimientos de implantación de usos terciarios que hay planteados actualmente, como posibilidad de generación de una nueva componente potente y equilibrada de la economía local, complementaria de las actividades turísticas, culturales y de servicio, que tanta fragilidad introducen en la misma. También este desarrollo terciario, con un gran aparcamiento urbano entendido como lugar de recepción de tráfico rodado, puede constituir una gran aportación a la peatonalización del centro urbano, que se encuentra consolidada en gran medida en los últimos años, y que con esta aportación se podría ver enriquecida de forma determinante.

Por último, el desarrollo edificatorio y urbanístico de este conjunto podría ser un elemento determinante para la modernización de esta ciudad, que históricamente ha sido cosmopolita y ha sabido renovarse a través de su historia, lo que podría convertirse en un referente de modernidad y vanguardismo social y cultural del sur de Europa.

Para ello, se han estudiado diversas ordenaciones alternativas, que en todos los casos pre-



ARRIBA: VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE LA DÁRSENA DEL PUERTO
 ABAJO: VISTA INTERIOR DEL CONJUNTO HACIA EL PUERTO/FAROLA

tenden ir más allá de la ordenación aprobada, sin entrar en enjuiciar la concepción de la misma, que en la ciudad de Málaga de los años noventa del pasado siglo, podía ser lógico entenderla como elemento de cierre de la ciudad, al conformarla como la fachada sur de la Avenida Manuel Agustín Heredia y, en consecuencia, como una barrera o terminación de la ciudad, dando la espalda al Muelle Heredia, condenándolo a desarrollar actividades portuarias como destino final de estos suelos. Esto se rechaza en las ordenaciones que hemos estudiado, en las que se permeabiliza la implantación de las edificaciones entre esta avenida y el actual dique de reparaciones del Puerto de Málaga, en cuyo espacio proponemos implantar un conjunto de edificaciones aisladas en altura, de forma que no se cree barrera perceptiva y visual alguna. Las interrelacionamos a través de un zócalo, compuesto por la planta baja, una primera planta y una planta diáfana, conformada por pasajes peatonales y locales comerciales, de restauración, de ocio y culturales, de forma que se dé continuidad al Ensanche de Heredia y al Centro Histórico de la ciudad, hasta llegar al mar, al dique indicado, donde se plantea



VISTA INTERIOR DEL CONJUNTO. ZONA PEATONAL/COMERCIAL

desarrollar un puerto deportivo y recreativo de alta calidad, y muy urbano.

Esta ordenación, que abarca todos los terrenos del actual Muelle Cuatro del Puerto de Málaga, comprende como hemos indicado, los terrenos ya ordenados por el Plan Especial del Puerto y los restantes terrenos actualmente de usos portuarios del Muelle Cuatro de este puerto malagueño, de forma que descomponemos esta ordenación en dos fases, la primera de ellas coincidente con los terrenos ordenados y, la segunda, constituida por los restantes terrenos de este muelle, cuyo uso portuario ha de ser modificado para poder desarrollar los usos terciarios previstos, lo que exige una tramitación urbanística y administrativa de cierta complejidad, razón por la que se puede pensar en realizar un desarrollo a corto plazo para una Primera Fase, coincidente con el suelo calificado, y un desarrollo medio plazo para la Segunda Fase, coincidentes con el suelo por calificar. Entre ellas se distribuirá el aprovechamiento urbanístico de los 150.000 m² que proponemos, compuesta por 15 edificios destinados a oficinas proyectadas con alturas diferentes de 6,12 y 18 plantas distri-

buidas de la forma más adecuada, para que este conjunto se integre urbanísticamente al máximo con la ordenación de su entorno. Las que situamos sobre un zócalo de usos diversos, que a su vez se sitúa sobre la edificación bajo rasante, que puede llegar a ser de hasta cuatro sótanos, destinados a aparcamientos, creando un todo funcional capaz de dar respuesta a requerimientos diversos.

Este estudio de ordenación de este Muelle Cuatro de nuestro puerto ha sido complementado con el análisis de unas Actuaciones Complementarias, que se han centrado en el estudio de la conexión peatonal de la Plaza de la Marina con el Puerto de Málaga, mediante un conjunto de pasarelas, que posibilitan una fácil interconexión entre estos espacios y también en el estudio del desarrollo del espacio existente entre esta ordenación de Muelle Cuatro y el Río Guadalmedina, que cerramos con una torre de cierta altura destinada al uso hotelero, lo que se plantea necesario para el buen funcionamiento de este conjunto.

Con posterioridad a la redacción del Informe Urbanístico objeto del presente artículo redactado a finales de 2019, a mediados de

2020, hemos realizado un estudio más detallado del posible desarrollo de la Primera Fase de este conjunto terciario de oficinas, locales y aparcamientos, que hemos ajustado a la parcela del Plan Especial del Puerto de Málaga, una parcela de suelo urbano susceptible de desarrollo directo que plantea el problema de tener un aprovechamiento urbanístico reducido, del orden de 25.000 m² de construcción, lo que es a todas luces insuficiente, sobre todo, si se tiene en cuenta la privilegiada situación de este espacio respecto del centro urbano de la ciudad, lo que constituiría una pérdida de oportunidad lamentable e imperdonable.

Para el desarrollo de esta Primera Fase de este conjunto, proponemos desarrollar un conjunto edificatorio con un techo edificable del orden de 50.000 m², lo que nos parece más equilibrado con los requerimientos que actualmente tienen planteados la ciudad de Málaga para su desarrollo a corto plazo, para lo que de acuerdo con los criterios urbanísticos antes indicados proponemos, tras realizar una tramitación urbanística en suelo urbano para actualizar este planeamiento, el desarrollo de un conjunto edificatorio formado por 6 Edificios Exentos en altura de 6,12 y 18 Plantas distribuidas de la forma que expresamos gráficamente en nuestro estudio, sobre un zócalo de locales de cierta potencia y tres o cuatro sótanos de aparcamientos, desarrollando este conjunto con una estética actual, de forma que esta actuación testimonie la cultura del momento en que se realiza, como ha sucedido en todo momento en la arquitectura a lo largo de la historia.

Desde un punto de vista urbanístico, esta propuesta de ordenación, ya sea total o parcial, como hemos indicado, modifica al Plan Especial del Puerto de Málaga aprobado de forma más o menos importante, lo que en el supuesto desarrollo de la Primera Fase solo introduce la modificación de dos de sus parámetros, en la altura y en el aprovechamiento urbanístico, respetando la huella de la parcela del suelo urbano aprobado, lo que no debe obstaculizar su desarrollo a cor-

to plazo, lo que se puede resolver mediante una tramitación administrativa de un instrumento de planeamiento urbano, que con buena voluntad por parte de los funcionarios responsables de su aprobación, puede resolverse a corto plazo.

Desde la experiencia, queremos afirmar, que se trata de una modificación necesaria para el mejor desarrollo de la ciudad, pues si bien ésta ofrece oportunidades importantes para su desarrollo y consolidación en todos los órdenes, éstas deben ser apoyadas por todas las administraciones actuantes para que se conviertan en una realidad, lo que en cualquier caso, al menos desde un punto de vista conceptual y formal, debe tenerse claro, que la ordenación urbanística de todos los terrenos del Muelle Cuatro debe llevarse a cabo de forma unitaria, con una concepción estética y funcional única, aunque su desarrollo se prolongue en el tiempo. En este momento, el hecho de llevar a cabo esta ordenación, de esta forma, es una oportunidad única para la ciudad garantizarse que el crecimiento del centro urbano se va a producir de forma coherente, con lo que se conseguirá que el núcleo central de esta ciudad, tenga importantes características urbanas, económicas y sociales, que cualificaran a Málaga como una gran ciudad.

Por último queremos decir, para evitar equívocos, que la arquitectura que se define en estas propuestas, obviamente solo posee un carácter indicativo, pues con independencia de querer expresar de una forma visual las características formales de su ordenación de volúmenes, en la que queremos resaltar los conceptos de permeabilidad visual y física como determinantes, solo tratamos de exponer que este espacio debe ser ordenado como una extensión del centro urbano de la ciudad y no una barrera y finalización del mismo, lo que en todo caso debe ser expresado con la debida modernidad, pues se puede convertir en un referente de la ciudad actual que nos ha tocado vivir, y contribuir a que Málaga se convierta en un referente a nivel internacional. ●