

PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL PARQUE DE MÁLAGA Y DE LA PLAZA DE LA MARINA

EL ESPACIO DE LA ZONA CENTRAL DEL FRENTE MÁLAGA LITORAL

Ángel Asenjo Díaz

ANTECEDENTES

El conocimiento histórico de cómo se ha producido la generación de los suelos objeto del presente concurso, en los que actualmente se ubican el paseo del Parque y la plaza de la Marina y espacios colaterales, consideramos que es necesario para proyectar cualquier posible reordenación de estos. En este sentido, queremos resaltar que estos terrenos, desde su conformación inicial o su reordenación, estaban situados en gran medida fuera del casco histórico de la ciudad en terrenos ganados al mar, lo que ha dado lugar a la creación de un nuevo frente marítimo en los últimos dos siglos. Pensamos que el desarrollo de estos terrenos fue planificado con criterios urbanísticos adecuados, pues fueron promovidos para dar satisfacción a unas necesidades reales de la ciudad, que se habían generado tanto en el orden económico como en el social, lo que se hizo desde un entendimiento cultural próximo al pensamiento moderno instaurado en la segunda mitad del siglo XVIII e implantado en la mayor parte de los países de la Europa Occidental. Entonces, en la ciudad de Málaga concurrieron las circunstancias necesarias para producir este tipo de crecimiento urbanístico, consecuencia de su desarrollo económico y social, ciertamente pujante e impregnado de las ideas culturales vanguardistas del pensamiento industrial de la época, lo que transformó en aquellos tiempos al conjunto de la sociedad malagueña, y consecuentemente a su ordenación urbana.

La construcción del Parque, entendido como continuidad o ampliación de la ya construida Ala-

meda, fue una iniciativa determinante para modernizar esta ciudad, que comportaba la ejecución de unas obras de gran calado que exigían de una inversión económica relevante, obstáculos que pudieron ser superados. El proyecto y las obras fueron acometidas con decisión, pues se tenía claro que transformarían el entendimiento y el funcionamiento de la ciudad y las conductas de los ciudadanos al incrementarse de una forma importante el suelo urbano de la misma. De esta forma, la ciudad salía del recinto amurallado y se extendía a un nuevo espacio abierto, que iba a permitir llevar a cabo una vida ciudadana diferente a la realizada hasta esa fecha por los habitantes de Málaga.

La forma en que se realizó la ampliación del casco urbano de la ciudad de Málaga, mediante terrenos ganados al mar en la segunda mitad del siglo XVIII, y su evolución formal y funcional hasta nuestros días requiere de una descripción de los hechos históricos acontecidos que motivaron la construcción de estos espacios, así como de las posteriores reformas realizadas hasta llegar a nuestros días. Estas actuaciones se pueden contemplar en las cartografías históricas más significativas de la ciudad, lo que nos permite un mejor entendimiento del sentido urbanístico de estos espacios.

Como es conocido, el casco histórico de la ciudad de Málaga estaba determinado por el trazado de la muralla medieval construida en el siglo XIV por la dinastía Nazarí, que fue la última dinastía musulmana del Reino de Granada, derrocada en 1492 y suponiendo el final de Al-Ándalus. Esta muralla se construyó con una forma aproximadamente circular, entre



FIGURA 1. JOSEPH CARRIÓN DE MULA. PLANO DE LA CIUDAD Y PUERTO SOBRE LA COSTA DEL MEDITERRANEO EN EL REINO DE GRANADA, 1791

las estribaciones del Monte de Gibralfaro y el río Guadalmedina, encontrándose en la zona sur frente al mar, la Puerta de las Atarazanas y edificaciones adyacentes, hasta la actual calle Puerta del Mar, la calle Pescadores, hoy calle Martínez, y el Muelle del Puerto, hoy la calle Cortina del Muelle, destacando en este frente litoral por el oeste el Castillo de los Genoveses y por el este el Torreón del Obispo, este último aproximadamente situado en los terrenos de la zona norte del actual aparcamiento de la plaza de la Marina. La ciudad islámica localizaba su centro en la actual plaza de la Constitución.

La plaza de la Constitución, denominada también plaza Mayor o de las Cuatro Calles, se configura en el siglo XVI con unas dimensiones similares a las actuales. En ella se implantó la Casa Consistorial, o Ayuntamiento, de Má-

laga, en el lugar donde se situó posteriormente el extremo norte de la calle del Marqués de Larios, que, como comentaremos más adelante, se ha convertido de forma reciente en el centro urbano de esta ciudad. El trazado de esta calle es consecuencia del proyecto inicial redactado en 1859 por el arquitecto José Moreno Monroy, que proponía conectar de forma directa la plaza de la Constitución con el actual espacio de la plaza de la Marina. Este trazado no pasó a ser definitivo porque posteriormente fue ajustado el proyecto redactado por los arquitectos José María de Sancha y Manuel Rivera Valentín, cuyo diseño es coincidente con su configuración actual. Las obras para la construcción de esta calle fueron promovidas por la sociedad mercantil Hijos de Martín Larios, tras la correspondiente aprobación por el Ayuntamiento de Málaga en 1878, lo



FIGURA 2. RAFAEL MITJANA. PLANO DE MÁLAGA, 1838

que permitió el comienzo de las obras en 1886, de acuerdo con el proyecto antes indicado que hacía coincidir el eje de la nueva calle con el eje central de la edificación del Palacio de los Larios, destruido durante la II República Española, siendo la razón por la que la actual calle Larios se encuentra enfrentada con el edificio de La Equitativa, hoy Hotel Only You y Hotel Soho Boutique Equitativa. Desde una perspectiva actual, este hecho crea un conflicto en la interconexión peatonal entre el centro urbano y los muelles colindantes del Puerto de Málaga, es decir, entre el centro de la ciudad y el mar, siendo deseable hoy día que se produjera de forma más directa por las razones que más adelante expondremos.

La calle Larios se construye mediante una operación urbana compleja, demoliendo todas las edificaciones necesarias para crear un vial de dieciséis metros de ancho, y configurando manzanas de perfil curvado que suavizan las charnelas entre las edificaciones nuevas y las preexistentes. Esta calle, que pasó a ser la calle principal de la ciudad como era previsible, se diseñó con un carril rodado central y dos aceras

laterales, no viéndose modificada hasta finales del siglo XX. La posterior peatonalización de la calle Marqués de Larios, llevada a cabo en el año 2002, ha permitido llenarla de atractivos urbanos hasta el punto de convertirla en el lugar de mayor concurrencia ciudadana de Málaga, siendo utilizada como una «plaza longitudinal». Pero a consecuencia de esto, se ha visto reducida la relevancia de la plaza de la Constitución y se ha quedado casi sin expectativas de usos a la plaza de la Marina. Es esta situación lo que actualmente las autoridades municipales plantean corregir, para lo que se ha convocado un concurso internacional de ideas con el objeto de conseguir un nuevo diseño que ponga en valor este último espacio como nuevo punto de centralidad urbana.

MIRANDO AL PASADO

Como hemos indicado en el apartado anterior, hemos de mirar al pasado de los espacios ocupados por el Parque de Málaga y la plaza de la Marina, para su mejor entendimiento.

El Parque de Málaga fue pensado desde su concepción inicial para posibilitar su integración con el Paseo de la Alameda, pues se buscaba conformar un todo urbanístico indiferenciado con estos dos espacios. El primer trazado conocido de la Alameda es de 1768, fue proyectado de forma bastante ajustada al recinto amurallado de la ciudad, según diseño del arquitecto Joseph Carrión de Mula, ordenando el espacio existente en el Fuerte de San Lorenzo y el Castillo de los Genoveses, como puede observarse en la figura 1, que reproduce el plano de esta ordenación. Este trazado no fue el finalmente construido, aproximándose al trazado actual, pero tampoco fue definitivo, lo que se recoge en el estudio realizado por el arquitecto Rafael Mitjana en 1838, ocupando la fortaleza indicada y ordenando los terrenos situados al sur de este espacio hasta el mar entre los espigones de San Lorenzo y San José, lo que resuelve mediante un concepto de ordenación urbana que imponía una rígida retícula ortogonal en contraposición con la trama urbana musulmana de esta ciudad, lo que puede observarse en la figura 2, que recoge el diseño expuesto. Este trazado fue ajustado posteriormente por el arquitecto Pedro Antonio de Mesa en 1863 y más tarde por el arquitecto Emilio de la Cerda en 1892, en los que la traza y la arboleda coinciden de forma sensible con la actual, como puede observarse en las figuras 3 y 4, que reflejan los diseños de estos arquitectos.

El trazado actual fue proyectado años después, en 1918, por el arquitecto Salvador Solier, diseñando un salón urbano que se denominó Salón Bolero, pero que finalmente pasó a llamarse Paseo de la Alameda. Recientemente, este espacio urbano ha sido objeto de remodelación por los técnicos de los Servicios Técnicos Municipales del Ayuntamiento de Málaga, planteando restringir al máximo el tráfico rodado, con lo que se ha recuperado en gran medida para el dominio peatonal, incorporándolo a la idea de peatonalización del espacio urbano que ha promovido la Corporación Municipal en los últimos años.



FIGURA 3. PEDRO ANTONIO DE MESA. PLANO DE MÁLAGA, 1863

El origen de la traza actual del Paseo del Parque se encuentra en el diseño de 1918, plano editado por Tipografía y Papelería La Española, que lo denomina Paseo de Alfonso XIII y lo complementa con los Jardines Crooke-Larios, pero resulta una traza confusa pues no lo alinea con el Paseo de la Alameda como se había planteado inicialmente, sino más bien se aproximaba al eje del futuro Paseo de Heredia, el actual Muelle de Manuel Agustín Heredia, concibiendo este espacio como el borde urbano del Puerto, lo que puede observarse en la figura 5. En el plano se observa que la ordenación de este espacio, planteado con anterioridad al proyecto definitivo del Puerto de Málaga finalmente tuvo que ver modificado su trazado debido a la reforma portuaria, aproximándose a su estado actual.

A finales del siglo XIX se planteó la modernización del Puerto de Málaga, proponiéndose



FIGURA 4. EMILIO DE LA CERDA GARIOT. PLANO DE MÁLAGA, 1892

se la creación de tres nuevos muelles: Guadiaro (Muelle Uno), Cánovas del Castillo (Muelle Dos) y Heredia (Muelle Cuatro), lo que generaría unos terrenos para la ciudad, a los que se le confirió la calificación de suelo urbano para su inmediato desarrollo, de acuerdo con la Ley de 5 de septiembre de 1896, que daba un plazo de dos meses para que las Autoridades Municipales presentaran un proyecto de distribución de los terrenos ganados al mar, que incluía también el desmonte propuesto al pie de la Alcazaba. Esta Ley se promulgó en tiempos del malagueño Cánovas del Castillo, siendo presidente del Gobierno de España, quien tenía la idea de construir un parque en los terrenos donde hoy se encuentra el Parque de Málaga. A partir de un boceto a mano de Manuel Domingo Larios, Marqués de Larios, la

Corporación Municipal le encargó su desarrollo al arquitecto municipal Manuel Rivera dando lugar al primer proyecto de ordenación del Parque de Málaga. Tras la dimisión de Rivera la ordenación fue modificada por el proyecto encargado al arquitecto Joaquín Rucoba, que adaptó el trabajo realizado por el primero a las exigencias legales vigentes en ese momento, sobre todo en los aspectos facultativos y económicos, de acuerdo con lo que se recoge en figura 6.

Entre 1897 y 1899 se inician las obras de relleno de los terrenos ganados al mar, para lo que se planteó traer tierras y arena de la desembocadura del río Guadalhorce y las playas de San Andrés, tras muchas vicisitudes con los contratistas, el Ayuntamiento tuvo que rescindir los contratos y hacerse cargo directamente de las obras. En 1900 se continuaron las obras de relleno, acondicionándose los terrenos dedicados a jardines con la instalación de tuberías y de sistema de riego en la zona del paseo central y en los dos laterales, y se contrataron cien bancos de acero fundido con respaldo de madera a la compañía Pastor y Cía, que se colocaron sobre asientos con cimentación de hormigón. En 1901 se realizan las obras del pretil de la Cortina del Muelle, que separa los terrenos propios de la ciudad de los del puerto, y en 1906 se termina la construcción de la zona central del Parque y se aprueba la puesta en funcionamiento de su conexión con la zona de La Malagueta, conforme al proyecto de Enrique Crooke y Larios, presentado en el Ayuntamiento en 1904, incoándose expediente para la implantación en los jardines del Parque del Monumento a Carlos Larios, Marqués de Guadiaro. Entre 1907 y 1909 se delimitan y valoran los solares del Parque, que se permiten vender por la Real Orden de 19 de noviembre de 1909. Una vez que se ha diseñado y construido el Parque en lo esencial, es objeto de continuas mejoras hasta 1926; de forma que en 1914 se moderniza el alumbrado del Paseo Central, así como el de los laterales, que pasan a ser denominados paseos de Enrique Crooke y Larios y de José Aurelio Larios, y entre 1919 y 1920 se inicia la construcción del actual

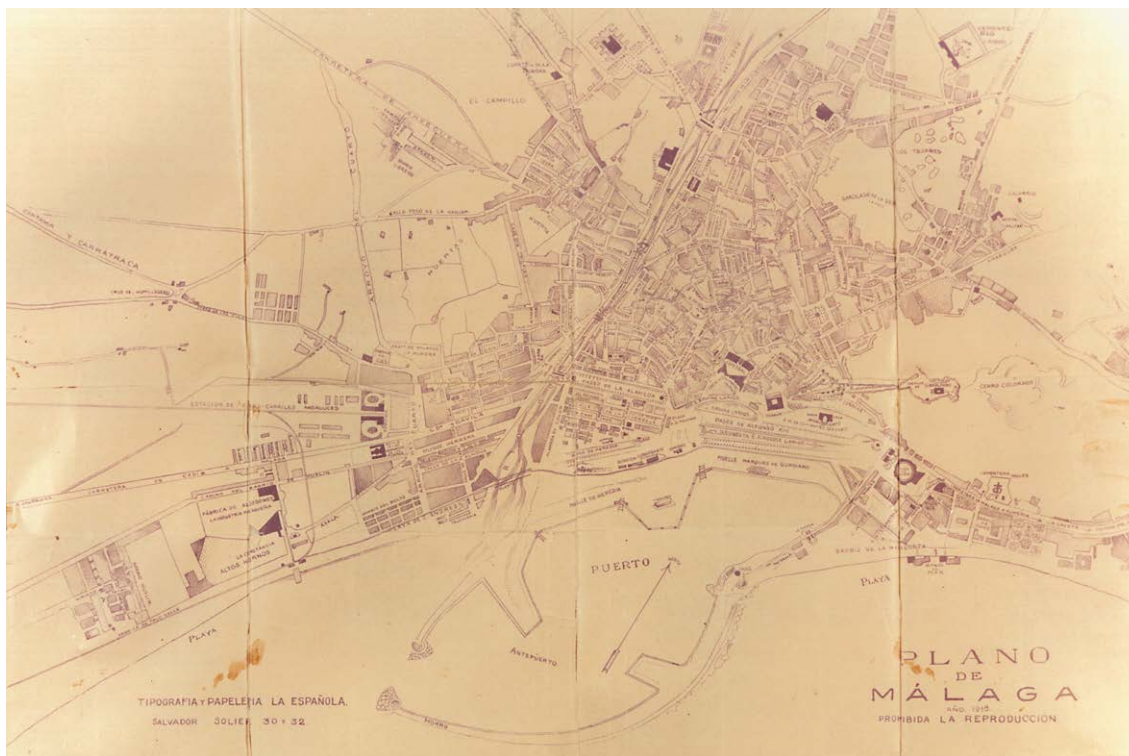


FIGURA 5. PLANO DE MÁLAGA, 1918

edificio del Ayuntamiento. Poco después, según diseño del arquitecto Daniel Rubio en 1927, se construye una gran glorieta decorada con azulejos con el escudo de la ciudad de Málaga en el centro y el de los principales pueblos de Málaga alrededor del indicado escudo, y también se instalan en lugar próximo dos fuentes con figuras femeninas, lo que puede observarse en la figura 7. En este proyecto se define el trazado de este espacio, que posteriormente se ejecuta, lo que coincide en gran medida con el actual Paseo del Parque, proponiendo una solución de unión del Parque con la Alameda, en la que pudo intervenir el prestigioso arquitecto Antonio Palacios, proponiendo un puente sobre el río Guadalmedina como continuación del Paseo de la Alameda, pensando que la ciudad podía crecer hacia el oeste, lo que antes no se habían planteado los responsables municipales.

Concluida esta etapa de desarrollo del proyecto original y de creación de los espacios, se inicia otra etapa en la que se consolidan los jardines y se construyen las parcelas libres de esta ordenación. En 1926 se inicia la construcción del edificio de Correos y Telégrafos, hoy Rectorado de la Universidad de Málaga, y se culmina el traslado de la Fuente de las Tres Gracias desde la plaza de la Marina a la plaza de Torrijos, su actual emplazamiento en la explanada del Hospital Noble, hoy sede de la Empresa Municipal de Aguas, con lo que el Paseo Central del Parque gana en perspectiva y belleza. Y, por último, en 1936 se inicia la construcción de la sede del Banco de España, en la única parcela que quedaba vacante, entre el Ayuntamiento y Correos y Telégrafos, construyéndose más tarde en el único espacio libre los Jardines de Pedro Luis Alonso en 1948, siendo alcalde de Málaga esta



FIGURA 6. JOSÉ DUARTE DE BELLUGA. PLANO DE MÁLAGA, 1887



FIGURA 7. DANIEL RUBIO. PROYECTO DE UNIÓN DE LA ALAMEDA DE ALFONSO XII CON EL PARQUE, 1927

persona, lo que se realiza conforme al proyecto del arquitecto Eduardo Guerrero Strachan.

En la segunda mitad del siglo XX se reforma el Paseo de las Palmeras, popularmente conocido como Paseo de los Curas, que actualmente se denominada Paseo de España, modificándose el diseño del ajardinamiento del Parque, proponiendo dos hileras de plátanos a los lados del vial rodado proyectado, que coincide con el vial norte del actual Paseo de los Curas. Al realizar esta actuación también en los espacios laterales, se introducen remodelaciones que llegan a afectar al diseño original del Par-

que, instalándose la denominada Fuente de los Cisnes de estilo renacentista y redistribuyéndose en gran medida los espacios ajardinados sin modificar de forma sustancial el diseño original al gusto italiano, y también se crea el recinto musical Eduardo Ocón, que, aunque presta un determinado servicio a la ciudad, rompe la estructura del trazado del Parque, lo que se implantó sin que fuera objeto de crítica alguna en su momento, pues no era la forma de proceder en los años de la Autarquía.

Y en relación con el espacio de la plaza de la Marina, hemos de decir que no aparece su configuración actual en los proyectos redactados por los arquitectos Emilio de la Cerda en 1898 y Daniel Rubio en 1927 para la ordenación del Parque de Málaga en relación con la Alameda. Pero sí pudiéndose verificar en los proyectos de ordenación del espacio del actual Parque de Málaga de los arquitectos Emilio Strachan en 1896 y de Joaquín Rucoba en 1897, donde puede observarse que gran parte del espacio de la actual plaza de la Marina se encontraba ocupada por edificaciones, conformando una especie de vértice sur de la ciudad histórica. Fue después de la guerra civil española cuando decididamente las autoridades municipales se proponen intervenir sobre este espacio para conformarlo como un elemento estructurante fundamental de esta ciudad, comenzándose las expropiaciones de las indicadas edificaciones en 1942 y concluyendo las demoliciones de estas en 1948. Entonces, el Ayuntamiento de Málaga convocó en 1952 un concurso de ideas para la creación de una gran fachada entre las calles Larios y Molina Larios, desde la que se contempla el mar, que fue ganado por el arquitecto malagueño Juan Jáuregui Briaies; también fueron premiadas las propuestas de los arquitectos de reconocido prestigio nacional Manuel Muñoz Monasterio y Manuel Manzano-Monís (segundo premio) y Carlos Arniches y Fernando Chueca (tercer premio). Estos últimos equipos coinciden en plantear una fachada como telón de fondo al norte, creando un hito edificatorio compensatorio

volumétricamente en el suroeste a modo de torre, todo en la línea formal del estilo de la Aurtarquía, creando soportales en las zonas bajas de los edificios y ladrillo visto en las fachadas con sillares de cantería en las esquinas. A este concurso también se presentó el arquitecto entonces residente en Málaga, José González Edo, quien también redactó el proyecto de la Prolongación de la Alameda hasta la intersección con la calle Armengual de la Mota, actual plaza de Manuel Alcántara.

El proyecto de Juan Jáuregui Briaies no solo pretendía resolver el acceso a la ciudad desde el Puerto, sino también generar la unificación y enlace del eje Alameda-Parque, para lo que crea la fachada norte de la plaza de la Marina como un conjunto urbano de destacado valor representativo. Este proyecto coordinaba cuestiones funcionales, estéticas y simbólicas, dando una nueva imagen a la ciudad al producir la conexión entre las masas verdes del Parque y de la Alameda, para lo que propone que sea también ajardinado, lo que nunca se llevaría a cabo.

Tras la adjudicación del concurso se iniciaron las obras de urbanización de este espacio, que se planteó como la unión entre el Parque y la Alameda y que se llevó a efecto conforme a las ideas recogidas en este proyecto. En consecuencia, fueron edificados los tres edificios que conforman la fachada norte de la plaza, de acuerdo con los proyectos del arquitecto Juan Jáuregui Briaies, diseñados con un estilo característico de la época en España, conservándose actualmente como en origen. De forma casi simultánea, en el extremo suroeste de la plaza se construye el edificio La Equitativa, en los terrenos del antiguo Palacio de los Larios, según diseño del arquitecto Manuel Cabanyes Mata de 1956, donde se aprecian notas propias del historicismo islámico, aunque en general es conceptualmente racionalista al más puro estilo de la arquitectura del Movimiento Moderno; tras su rehabilitación y reforma para el uso hotelero ha seguido, esencialmente, respetando su aspecto exterior.

OBSERVANDO EL PRESENTE

Dejando atrás el necesario entendimiento histórico de estos espacios para analizar su presente, vamos a hacer una breve reflexión sobre la función que estos actualmente juegan en la ciudad, y el aprovechamiento que de los mismos hace el ciudadano, con independencia de su estado de conservación.

El Parque de Málaga es objeto de preocupación para nuestros gobernantes municipales desde hace algún tiempo, lo que se puso de manifiesto, cuando a finales del siglo XX, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga convocó un concurso de ideas para buscar soluciones a la conexión del Parque con el Puerto. Esta convocatoria se realizó cuando aún no se había tramitado la ordenación de los Muelles Uno y Dos, en la forma en que se encuentran actualmente; aunque por aquel entonces ya se había convocado previamente un concurso de ideas para la ordenación de los indicados muelles, pero de una forma muy distinta a la que finalmente se ha realizado. Las ideas propiciadas por ese primer concurso fueron muy contestadas por la sociedad malagueña, pues planteaba soluciones de alta ocupación de suelo y volúmenes a edificar muy desproporcionados. La conexión del Parque con el Puerto se planeaba mediante unos puentes peatonales, con los que permitir un más fácil acceso de los ciudadanos con el frente litoral, con el mar, quedando muy lejos la idea del soterramiento del tráfico por el Paseo de los Curas, aunque sí se permitía rebajar la rasante de este de forma admisible.

En este sentido, hemos de resaltar que el Parque de Málaga, con independencia de que esté sufriendo un deterioro creciente, quizás provocado por la emisión de los gases de la circulación rodada que lo atraviesa, presenta un trazado obsoleto, pues su diseño original estaba pensado para otra forma de vivir y utilizar la ciudad. Los actuales espacios cerrados, que conforman los principales jardines del parque actual, provocan

que las circulaciones peatonales tengan carácter longitudinal por la zona sur del Paseo del Parque y por el Paseo de España, cuya traza es paralela al Paseo de los Curas, siendo en el último de menor intensidad especialmente por la noche. Esta invitación a la circulación peatonal de forma longitudinal le resta apetencia a que este espacio sea utilizado de forma transversal, que es lo que permitiría a los ciudadanos disfrutarlo de forma más generalizada, así como también disfrutar de sus especies arbóreas, vegetales y florales, cuya riqueza, como sabemos, es extraordinaria. Esta falta de invitación a la transversalidad se agudiza por la noche, pues el propio diseño de estos jardines favorece que se hayan convertido en un espacio inseguro.

Ante este frustrante panorama, es lógico que las autoridades municipales se hayan planteado su reordenación y mejora, para procurar una mayor utilización de estos privilegiados jardines, ubicados en pleno centro de la ciudad, de forma segura, potenciándolos para su disfrute por parte de la población tanto por el día como por la noche sin las reservas actuales.

Y en relación con la plaza de la Marina hemos de destacar que, en 1984, tras la aprobación de la Revisión del PGOU de Málaga de 1983 dirigido por el arquitecto Manuel de Solà-Morales, el Ayuntamiento de Málaga le encargó a este la reordenación de esta plaza, tanto para el tráfico rodado como para propiciar su uso peatonal, con el objetivo de que pasara a ser un espacio primordial para la imagen de la ciudad. Este proyecto, además de la reordenación del espacio urbano, planteó la creación de un aparcamiento subterráneo para solucionar la congestión del tráfico provocado por los flujos de vehículos que circulaban entre la Alameda y el Parque y resolver las confluencias del tráfico de las calles Larios y Molina Larios, ambas entonces abiertas al tráfico y con la calle Cortina del Muelle, lo que en principio le daba sentido al nuevo diseño de esta plaza. El proyecto mantuvo también la fuente preexistente circunvalada por un vacío a modo de terraza, para separar los espacios exterior e

interior de este aparcamiento, creando un jardín artificial sobre unas pilastras y jardineras en la zona noroeste, además de una estructura a modo de pérgola en la zona noroeste, para producir una eventual zona de sombras, y una pequeña edificación para información turística. En el suelo de esta ordenación, el arquitecto se planteó referenciar la planta del Castillo de los Genoveses, quizás como consecuencia de que durante los trabajos de excavaciones afloraron parte de las murallas medievales y modernas de la ciudad, restos del propio Castillo de los Genoveses y un lienzo del muelle realizado en el siglo XVIII, testimonios arqueológicos de la historia de Málaga. Estos restos arqueológicos fueron mutilados y muy disminuidos, aunque se intentó integrarlos en el espacio de aparcamientos construido, lo que ha tenido escasa relevancia.

Pero lo más importante, desde nuestro punto de vista, es que a nivel sobre rasante este proyecto ha provocado, por el tratamiento formal y topográfico de la cubierta del edificio de aparcamientos, un mayor distanciamiento perceptivo desde la zona norte de la plaza hacia el mar. Este alejamiento del borde marítimo es una consecuencia directa de la elevación de la rasante de la zona sur de la plaza y por lo esclerótico del elemento vegetal. Además, se hace evidente el choque de lenguajes entre las fachadas de los edificios situados en la zona norte de la plaza, las fachadas historicistas/racionalistas del edificio situado al suroeste y los elementos posmodernos presentes en la remodelación de la plaza, lo que por otra parte es reflejo del espíritu complejo y contradictorio que caracteriza la identidad diversa de esta ciudad.

MIRANDO AL FUTURO

En la segunda mitad de 2021, el Ayuntamiento de Málaga, a través de la sociedad municipal Promálaga, convocó un concurso con el objetivo de transformar el aparcamiento subterráneo de la plaza de la Marina en una estación intermodal, lo que ha complementado con la con-

vocatoria en el año 2022, de un concurso internacional, igualmente de ideas, para resolver el diseño de la plaza con una solución actualizada según los nuevos requerimientos demandados.

El objeto de este concurso no es solo dar respuesta a la aspiración ciudadana de la ordenación de esta plaza, para facilitar la conexión del centro urbano con el frente litoral, y con el Puerto, o lo que es igual, con el mar, sino también resolver la integración del actual Parque de Málaga con el Palmeral de las Sorpresas y, consecuentemente, con el Puerto y el mar. De esta forma, y con unos objetivos distintos a los del concurso convocado en su día para la unión del Parque con la Alameda, ahora se plantea resolver una nueva ordenación de la plaza de la Marina para articular la necesaria conexión del Centro Histórico con el Mar, una vieja aspiración ciudadana, a la vez que se plantea integrar el Parque con el Muelle Dos de una forma absolutamente decidida. Para tal fin es necesario que se lleve a efecto el proyecto concursado del soterramiento total del tráfico actual que discurre por el paseo de los Curas, con lo que se libera toda esta área para el dominio peatonal, convirtiendo el Parque, el paseo de los Curas y el Muelle Dos en un espacio único y unitario, tanto para la estancia, como para la conexión directa entre la ciudad y el espacio portuario.

El entendimiento histórico de la evolución habida en los espacios de la plaza de la Marina y el Parque, y consecuentemente en el paseo de los Curas, nos permite pensar en la forma de actuar sobre estos espacios con independencia de las ideas promovidas en este concurso, conduciéndose hacia un mejor entendimiento de los objetivos técnicos y políticos a alcanzar, para procurar la mejor ordenación de estos. El primer Plan General de Málaga, redactado en 1972, a finales del período autárquico, y la Revisión de este Plan General, redactado en 1983, en los inicios del período democrático, califica estos terrenos como zonas verdes libres de edificación, sin profundizar en su ordenación, como puede observarse en las figuras 8 y 9.

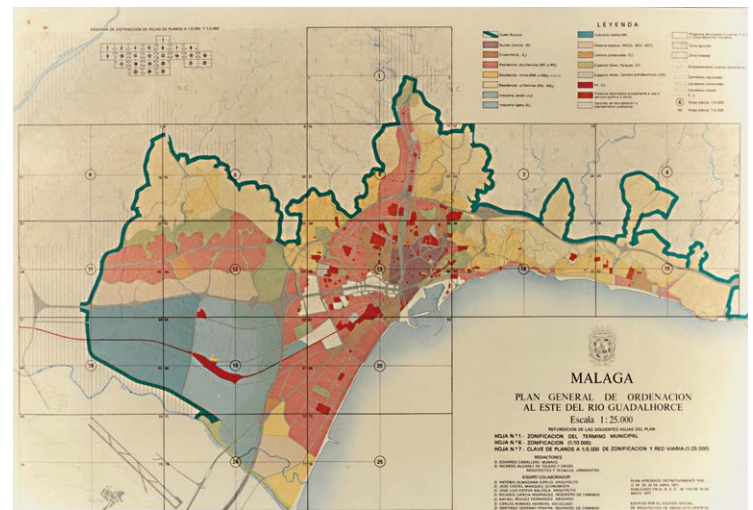


FIGURA 8. EDUARDO CABALLERO MONRÓS Y RICARDO ÁLVAREZ DE TOLEDO Y GROSS. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN AL ESTE DEL RÍO GUADALHORCE, MÁLAGA, 1971



FIGURA 9. DAMIÁN QUERO CASTANYS, SALVADOR MORENO PERALTA Y JOSÉ SEGUÍ PÉREZ. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE MÁLAGA, 1983

Es poco después, cuando se inicia el proceso de modernización del centro de la ciudad, por la entonces alcaldesa de Málaga Celia Villalobos, con la peatonalización de la calle Larios, lo que posteriormente se incrementó y potenció sobre gran parte de las calles del Centro Histórico de esta ciudad, siendo alcalde Francisco de la Torre. La dinámica transformadora sobre el centro de la ciudad acometida a lo largo de estos últimos años desemboca en una inquietud para llevar a cabo la mejora de los espacios objeto de los concursos indicados, para dar un paso más en este proceso de modernización, lo que se concreta en el recientemente convocado concurso de la Zona Centro del frente litoral

de Málaga. Esta acción constituye una valiente propuesta para la transformación del centro urbano en un espacio principalmente peatonal, convirtiendo al peatón en el usuario principal, y relegando el tráfico rodado a una función estricta de servicio al ciudadano.

A continuación, vamos a exponer nuestra opinión sobre las ideas planteadas por el indicado concurso, y en concreto sobre cómo pensamos que deberían evolucionar los espacios del Parque de Málaga y de la plaza de la Marina para que, en el futuro, Málaga sea una ciudad más preparada para el disfrute de sus ciudadanos y de visitantes.

El Parque de Málaga es, quizás, el lugar más esplendoroso de esta ciudad, en parte debido a su riqueza botánica. Pero, incrementar su utilización solo puede lograrse potenciando la transversalidad entre el lateral sur y el Muelle Dos, buscando vías más amplias de penetración de estos espacios para permitir la integración del Centro Histórico con el Puerto de Málaga, facilitando así el uso ciudadano de estos espacios.

El Parque a corto y medio plazo seguirá dividido por la cicatriz del tráfico, que esperamos sea cada vez menor y más sostenible, lo que beneficiará fundamentalmente a la vegetación. Este tráfico, en todo caso, debe ser cada vez más contenido, permitiendo potenciar los pasos peatonales para facilitar la interconexión de los espacios adyacentes al norte y al sur de este eje viario, que deben ser reordenados para posibilitar la creación de un espacio único con una accesibilidad prioritariamente transversal para que se propicie la indicada unión del Centro Histórico y el Puerto de Málaga. La interconexión norte-sur obligará a modificar el diseño del trazado actual de los espacios ajardinados y arbolados y de los pasos peatonales complementarios, para reforzar, de la forma más perceptible y directa posible, la relación entre la ciudad y el mar.

Esta operación urbanística debe realizarse desde el máximo respeto medioambiental y de la forma más sostenible posible, partiendo de la

mejora de lo existente, para lo que se debe rearbolar de forma intensiva el Muelle Dos, y sobre todo la franja norte del mismo con árboles de gran porte que cumplan la función de los actuales plataneros del paseo de los Curas, cuyo estado de salud no es bueno y, además, de forma ineludible, se verán afectados por las obras del soterramiento. Pensamos que el soterramiento es una obra necesaria para la ciudad, aunque algunos la tachan de faraónica.

Para la adecuada integración del Parque con el Muelle Dos debe potenciarse la plantación de especies arbóreas y arbustivas de forma selectiva, con una previsión de crecimiento a medio y largo plazo, procurando el rejuvenecimiento de la biodiversidad existente y la mejora de las condiciones microclimáticas del conjunto, de forma que se optimice el excepcional conjunto botánico que es el Parque de Málaga, para que continúe siendo un referente, por su extraordinaria variedad de especies arbóreas, en el ámbito nacional e internacional.

De esta forma, una vez realizadas las obras del indicado soterramiento en el espacio del actual paseo de los Curas y paseo de España, se podrá hacer una plantación de árboles seleccionados, que amplifique la excepcional calidad de la actual arboleda del Parque de Málaga, para convertir este jardín botánico en un espacio singular del litoral mediterráneo. Este renovado ámbito debe ordenarse a partir de la generación de espacios diversos, destinados a la estancia, el recreo y la cultura, trazados de forma diáfana y con una adecuada iluminación natural y artificial, de forma que deje de ser un lugar poco frecuentado para recuperar su lugar como uno de los más espacios nobles de esta ciudad.

Este nuevo espacio reordenado, deberá participar de alguna forma en el concepto de *Smart City*, proponiendo un espacio sostenible que llegue a convertirse en un museo abierto de las altas tecnologías, como expresión de lo que actualmente es una parte importante de la sociedad malagueña. Para alcanzar este objetivo se ha de dotar de todas las infraestructuras tecnológicas

de redes de comunicación, de instalaciones audiovisuales, de redes de recargo, de sistemas de información y de cuantos requerimientos de puedan plantear, más allá de lo que actualmente se está planteando por las autoridades municipales para la celebración de la Expo 2027.

En otro orden de cosas, también se debe tener especial cuidado en el Parque del futuro, en relación con las funciones de su infraestructura, debiéndose prestar especial atención a la reposición de las aguas y al suministro para el riego y limpieza, apostando por la creación de alguna *Cold Island*. También debe contemplarse la implantación de marquesinas de protección y elementos fotovoltaicos productores de energías limpias, de forma que se alcance el autosuministro de la totalidad de estos espacios, en especial para su iluminación, y favorezca lugares más frescos, lo que también se debe apoyar con enfriamientos por evaporación. Estos aspectos deben ser contemplados para la progresiva mejora de este espacio público único y privilegiado, para cuya utilización no debe olvidarse tampoco los puntos de atención al ciudadano, así como la necesaria monitorización de la seguridad y del mantenimiento preventivo del conjunto.

Y, de igual forma, en relación con la plaza de la Marina debemos decir que la contemplamos como el lugar más estratégico del centro urbano de esta ciudad, especialmente por su riqueza espacial, lo que obliga a proponer su mejor utilización por parte de los ciudadanos. Potenciando la permeabilidad entre el Centro Histórico y el Puerto de Málaga, este espacio urbano se convertiría en el nuevo lugar de centralidad urbana de esta ciudad, en la nueva plaza central, para lo que es necesario tratar la cubierta de la proyectada Estación Intermodal de forma integrada con las actuaciones acometidas en calle Larios y calle Molina Larios, y también en el Puerto de Málaga, para lo que hay que estudiar, al igual que en el Parque, la cicatriz producida por el tráfico rodado proveniente del Parque y de la Alameda, que debe ser resuelta en la forma que mejor proceda.

Esta conexión peatonal del Centro Histórico con el Puerto de Málaga, se puede favorecer dando prioridad al tráfico peatonal respecto del tráfico rodado, pero la solución realmente eficaz para dar continuidad a estos espacios e interrelacionarlos de forma real, es soterrar de forma parcial el tráfico en el tramo comprendido entre la calle Larios y la calle Molina Larios, para eliminar definitivamente las interferencias entre los tráficos peatonal y rodado, lo que pensamos aconsejable, pues además se favorecerían los accesos a la Estación Intermodal desde el Parque y la Alameda.

Las edificaciones a constituir en esta plaza deben de ser, en todo caso, mínimas, priorizando la permeabilidad visual para facilitar la lectura de los espacios y favorecer el tráfico peatonal, así como tienen que ser ordenadas como parte de un todo con el Parque y, obviamente, con el Muelle Dos y el espacio de acceso al Puerto constituyendo un ecosistema sostenible, que permita la máxima calidad de vida para los ciudadanos, para que disfruten plenamente de este espacio de centralidad de la ciudad de Málaga.

Y, por último, queremos comentar un aspecto sobre el que en este concurso se ha pasado de puntillas: la necesaria dotación de aparcamientos que la ciudad requiere en este lugar. Ya que el actual Aparcamiento de la Marina dejará de existir como tal, cuando se construya la Estación Intermodal concursada en este lugar, y en las bases del concurso solo se prevé a la entrada del Puerto un pequeño aparcamiento subterráneo, cuya conexión y funcionamiento no se plantea, ni se requiere. Aunque hay teorías encontradas sobre la implantación de grandes bolsas de aparcamiento en el centro de la ciudad, en lo que algunos ven la solución a un problema y otros opinan que producen un efecto negativo de atracción del tráfico exterior, lo que plantean resolver mediante bolsas periféricas conectadas con el transporte público, considero que la solución al problema debe encontrarse dando respuesta a la realidad de



FIGURA 10. ZAHA HADID ARCHITECTS, ASENJO Y ASOCIADOS Y EMF ARQUITECTURA DEL PAISATGE. 'HILADO'. TERCER FINALISTA EN EL CONCURSO INTERNACIONAL PARA EL PLAN LITORAL DE MÁLAGA. PLANTA DE LA ORDENACIÓN GENERAL

Málaga como capital de la Costa del Sol, como centro neurálgico territorial, que debe ser receptivo a los ciudadanos nacionales y extranjeros que viven en esta conurbación, a los que si no se ofrece un aparcamiento cierto para sus vehículos particulares, no vendrán a Málaga. Por ello, desde mi punto de vista, debe potenciarse el desarrollo del Muelle Cuatro, en su totalidad, como lugar de crecimiento terciario de nuestra ciudad, y en él situar el aparcamiento que la ciudad va a requerir necesariamente.

COMENTARIO FINAL

Esta reflexión con la que mostramos nuestra visión del pasado, presente y futuro de los espacios del Parque de Málaga y la plaza de la Marina, es indudablemente consecuencia del trabajo realizado por el estudio Asenjo y Asociados en colaboración con el estudio Zaha Hadid Architects y EMF Arquitectura del Paisatge, con el que concurrimos al concurso para la ordenación de estos espacios del frente litoral de Málaga, convocado por el Ayuntamiento de Málaga, obteniendo el tercer premio, y del que se presenta

la ordenación general en la figura 10 y dos vistas de la propuesta en las figuras 11 y 12.

En este punto aprovechamos para dejar constancia de nuestro respeto al fallo emitido por el jurado, que ha adjudicado al estudio B72oFermín Vázquez en colaboración con el Luis Machuca Arquitectos y DJ Arquitectura, el primer premio, y al estudio West 8 en colaboración con la ingeniería Estudio 7, el segundo, lo que seguro ha sido una difícil decisión, pues los tres finalistas hemos planteado soluciones con muchos puntos coincidentes y con sutiles diferencias, razón por la que el presente artículo sobre el futuro de estos espacios, creemos que recoge una visión amplia sobre las cuestiones generales de esta ordenación.

A modo de conclusión, podemos sintetizar diciendo que todos deseamos un centro urbano más bello en el orden estético, más peatonal en el orden funcional y más sostenible en el orden ambiental, o lo que es igual, a que se reordenen estos espacios del centro de la ciudad, para que sea más moderno, más eficiente y digital, y para que de esta forma aspiremos a una mejor ciudad de Málaga para disfrute de los malagueños y sus visitantes. ●



FIGURA 11. 'HILADO'. VISTA AÉREA DE LA ACTUACIÓN EN EL ENTORNO DE LA PLAZA DE LA MARINA



FIGURA 12. 'HILADO'. VISTA DE LA PLAZA DE LA MARINA HACIA EL PUERTO