

**ESTUDIO URBANISTICO DE LAS
TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS
Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.**

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

CAPITULO PRIMERO: EL PAPEL DE LAS REDES DE AUTOBUSES PÚBLICOS EN LA DEFINICIÓN DEL URBANISMO METROPOLITANO

1.- Algunas cuestiones básicas de partida.

Hay quien postula, no sin razón, que la esencia de la ciudad moderna y metropolitana es la movilidad, el tipo de movilidad que con la fabricación en cadena del Ford T en 1908 da origen a una sociedad motorizada, provocando un cambio de la fisonomía urbana mayor aún que el producido por la Revolución Industrial. El acceso del automóvil privado irrumpe en la historia de las ciudades como la materialización de una utopía, la de la libertad, libertad de acción, de movimientos, de multiplicación de opciones electivas, de diversificación de relaciones laborales... una libertad que no sólo transforma las ciudades sino que altera la estructura económica y los hábitos más profundos de la sociedad.

Pero lo que pudo ser en principio una contracción del espacio-tiempo por el acercamiento temporal de los lugares, gracias al vehículo privado, acabó produciendo precisamente lo contrario, es decir, una dilatación del espacio hasta límites inconcebibles, **haciendo que los**

desplazamientos entre lugares ocuparan una parte sustancial de la jornada laboral del ciudadano, incidiendo de una manera negativa, aunque resignada, en su propia calidad de vida. Las ciudades se fragmentaron y se especializaron por zonas: residenciales, de ocio, de trabajo, etc, de forma que acabó siendo la vida misma la que se fragmentara sin más nexo de unión que la función transitiva del desplazamiento en la inmensidad del espacio metropolitano, que es el escenario en el que se desenvuelve hoy la mayor parte de la población mundial, aunque anímicamente no se alcance a comprender del todo esa dimensión, de la misma forma que nos resulta ininteligible el funcionamiento de la mayoría de los tecnificados objetos cotidianos.

No es cuestión de extenderse, por ser algo suficientemente sabido, en las formas con las que la planificación urbana ha estado incorporando el automóvil, este elemento inicialmente extraño y luego tan familiar y necesario, en la conformación de las ciudades existentes y las proyectadas. Obviamos aquí referirnos a las que prácticamente nacieron con el tráfico motorizado ya incorporado casi como su razón de ser. El caso que nos interesa es de las ciudades a cuyo grupo Málaga pertenece, es decir, las que de un modo u otro tuvieron que adaptarse a las nuevas formas de movilidad, dando

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

lugar a un cambio radical en el paisaje de la vida cotidiana. Hubo algunas, las grandes ciudades ya populosas, que incluyeron la previsión de líneas de transporte colectivo -tranvías, trolebús o metro subterráneo- como parte de la inversión infraestructural en capital fijo como soporte de sus crecimientos: se trazaron como verdaderas “cañerías” de la movilidad física, lo que podríamos llamar hoy corredores específicos o plataformas reservadas, arterias exclusivamente dedicadas a los flujos de desplazamiento, altamente determinantes en la cualificación del espacio público por la indudable valorización de sus entornos. No se necesita explicar el efecto “**diversificador de centralidades**” (si se nos permite la expresión) de las paradas de un metro, un autobús o un tranvía y, sobre todo, la fusión que en la experiencia urbana se da entre el espacio físico y el temporal, pues ya antes de que se produjera la actual revolución de las comunicaciones, el término “**proximidad**” no era tanto un concepto relativo a la distancia espacial sino a la facilidad de vinculación a la red, en este caso, a la de transporte físico, urbano o interurbano, antes que alcanzara el significado ubicuo y global de las tecnologías telemáticas de hoy.

Pero, aparte de estos corredores exclusivos para el transporte público, la forma que las ciudades tuvieron de incorporar el vehículo

privado (e incluimos aquí a todos los motorizados) fue siempre inicialmente traumática, en la medida en que se adaptaron calles, paseos, avenidas y bulevares a un modo de transporte a fin de cuentas invasivo, ajeno a aquel para el que fueron concebidos.



La Calle Velázquez de Madrid al desaparecer el boulevard

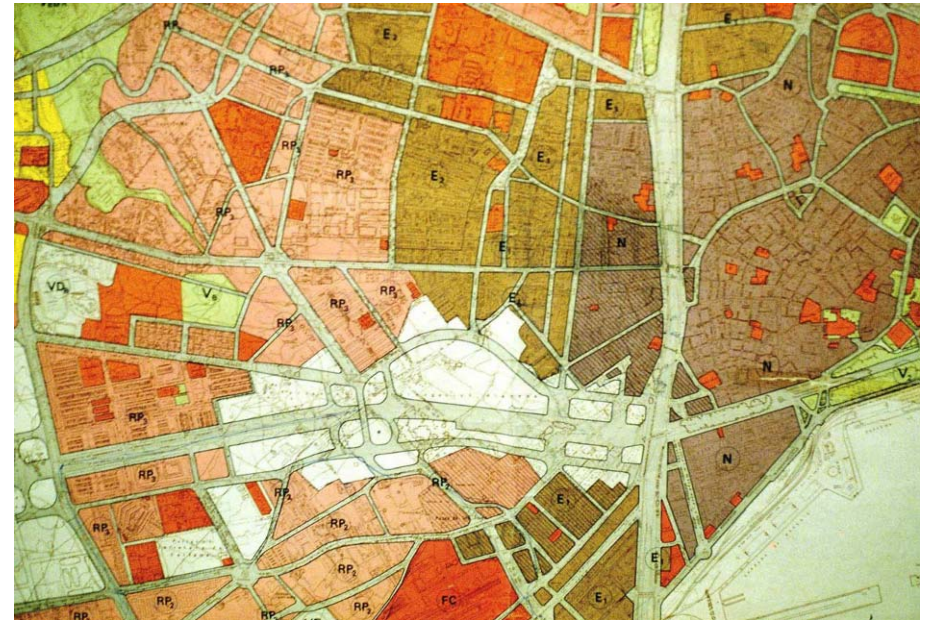
Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Propuesta de recuperar los boulevares en Calle Velázquez de Madrid

No obstante, durante mucho tiempo la relación entre los peatones y los coches fue una situación de compromiso que testimoniaba un conflicto resuelto, bien por la vía de una compatibilidad sin sobresaltos entre calzadas y aceras en la calle corredor, con su fecunda mezcla de usos, o por la separación drástica de éstos, como dejó establecido (y ejecutado) el urbanismo funcionalista de la Carta de Atenas, que en España inspiró las ciudades del desarrollismo y, en Málaga el Plan General de Ordenación Urbana

de 1971, cuya Red Arterial estaba diseñada como una función autónoma que al quedar desvinculada de la complejidad del hecho urbano, acababa rindiendo tributo a una absurda movilidad en sí misma, sin significado.



PGOU de Málaga 1971. Predominio de la red arterial de tráfico

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

2.- La crisis del vehículo privado y su relación con la crisis del modelo urbano.

A pesar del título de este epígrafe, es muy aventurado hablar de crisis del vehículo privado porque la fabricación industrial sigue siendo el motor de la economía y el sector de la automoción es uno de sus principales componentes, si bien hoy está experimentando un gran desplazamiento hacia los países asiáticos, con enorme capacidad de consumo y costes laborales más bajos. **Lo que sí está en crisis es la forma de uso del vehículo privado** especialmente en el medio urbano por el que hasta ahora ha transitado, por varias razones simultáneas:

- a) Unos cambios de paradigmas en la percepción y formas de uso de la ciudad moderna, la del conocimiento y las nuevas tecnologías: la necesidad de una redefinición de las características del espacio metropolitano dentro del concepto de “ciudad global”, con la que se intenta recomponer unas relaciones cotidianas de proximidad entre sectores urbanos- y dentro de ellos- que minimicen el recurso al automóvil privado.

- b) La interiorización social y política de la conciencia medioambiental, traducida en limitaciones a los combustibles contaminantes y efectos disuasorios sobre la propia tenencia del automóvil: desde una idea patrimonial que valora más su posesión, expresión de “status” social y libertad de acción, a una idea que prima más su estricto valor de uso, como simple medio de transporte, incluso “compartido”.



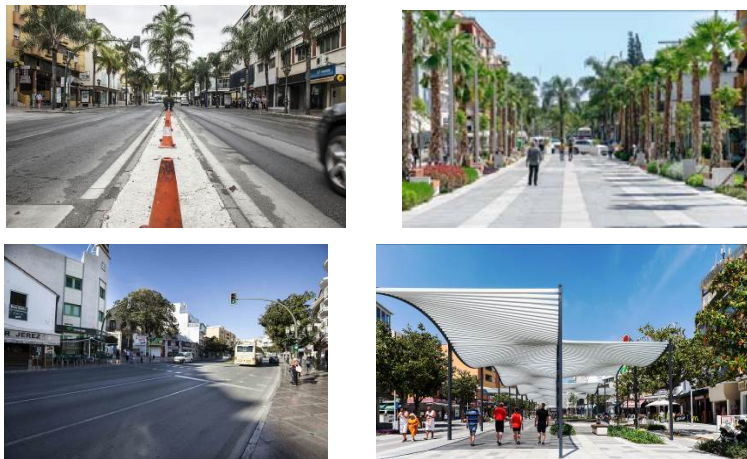
Autobuses ecológicos



Car sharing

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

- c) Extensión de esa conciencia ambiental a una exigencias cualitativas sobre el medio urbano que superó la etapa de las reivindicaciones dotacionales para reclamar el derecho a la belleza y la calidad urbana, como un último estadio o una expresión madura del “derecho a la ciudad” lefevbriano. Esa conciencia, y por reacción a las saturaciones del tráfico motorizado, ha dado lugar a toda una corriente de peatonalizaciones de calles rodadas que si bien en muchos casos ha permitido la regeneración de áreas degradadas, justo es decir que en otros se ha hecho de una manera un tanto irreflexiva, sin tener en cuenta las implicaciones en el funcionamiento general de la ciudad.



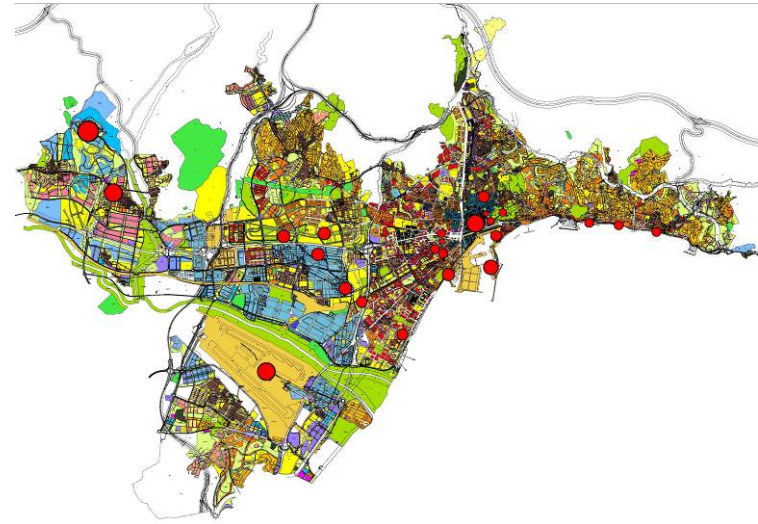
Peatonalización del área central de Torremolinos

3.- Características del espacio metropolitano.

La extensión metropolitana en la que hoy se expresa el concepto de lo urbano es un espacio continuo en su urbanización pero discontinuo en su funcionalidad, en sus intensidades y sus significados. Es una red de apariencia linfática compuesta por unos nudos (los lugares significativos de la ciudad, las áreas residenciales, los centros terciarios, de negocios y de transportes, parques tecnológicos, comerciales, núcleos de población autónomos en sus funciones primarias, centros históricos o monumentales, playas, lugares de concentración de la memoria simbólica, etc.), y unas vías de comunicación que propician la accesibilidad entre ellos. Lo importante de esta red es la solidez y cohesión de su entramado. Pero la red de esta ciudad urbano-regional no siempre está cohesionada porque dentro de esos nudos se da el desequilibrio entre lugares fuertes y lugares débiles, como han señalado oportunamente Borja y Castells (*Borja, Castells, 1997*); zonas de gran intensidad urbana, de gran presencia de “ciudad” con lo mejor de sus atributos junto a focos de marginalidad; sectores, tanto productivos como humanos, centrifugados de la globalización, al no poder jugar el papel competitivo que aquella obliga a desempeñar: barrios degradados o simplemente espacios excesivamente

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

especializados o unifuncionales que, aun teniendo encaje en el sistema económico urbano, son poco generadores de “ciudadanía” (expresando con ello la cualidad inherente a la “polis”) al faltar el elemento sustantivo de aquella que es, por encima de cualquier otra consideración, la diversidad (que no el desorden), lo azaroso (que no lo inseguro) y lo multifuncional (que no lo confuso). Lo contrario es un urbanismo atrofiado o, como lo describe Paul Goldberger, “espacio urbanoide” (Goldberger, 1998).



Red Urbana Metropolitana: Centros y Conexiones

Ciertamente, por mucho trabajo a distancia que pueda hoy realizarse mediante las comunicaciones telemáticas en tiempo real, la infinita complejidad de las relaciones laborales (incluyendo su propia precariedad en muchos casos) no permiten concebir una ciudad idealmente policéntrica en la que cada lugar, barrio o distrito sea en sí mismo una especie de microcosmos de la ciudad toda con altos niveles de autosuficiencia como para que en su propio ámbito se produzcan las relaciones entre residencia y trabajo. Pero ello no impide que lo podamos trazar como modelo urbano catalizador de

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

políticas tendentes a realizarlo: se trata, en definitiva, de procurar que esos ámbitos tengan las connotaciones de las **centralidades** ya históricamente consolidadas, esto es, **un cierto nivel de autosuficiencia que haga posible el desarrollo en un mismo lugar del mayor número de actividades y de la mejor manera posible.**

Pero la plenitud urbana de los múltiples centros en los que hoy debe reconocerse la ciudad es sólo la mitad de esta “utopía” metropolitana. **La otra mitad es la máxima posibilidad de movilidad y comunicación entre ellos**, en esa función que hemos apuntado como contradictoria, en la medida en que, por un lado, nos acerca y nos ensambla pero, por otro, dilata y expande la ciudad hasta límites anímicamente inabarcables. Pues bien, después de haber experimentado las carencias- e incluso las miserias- de la ciudad post-industrial, zonificada y segregada, existe ya una conciencia instintiva de un nuevo modelo de ciudad compuesto por lugares intensos, plurales, polivalentes, generadores del orgullo por su pertenencia a ellos, por su simbología, por sus identidades e incluso por su capacidad de suscitar sus particulares formas de monumentalidad. Pero esa idea implícita de **“democracia urbana”** no puede realizarse si junto con la excelencia de los lugares **no se**

facilita la posibilidades de relación entre ellos y la movilidad de sus habitantes. LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS MASIVOS, CONECTADOS Y ACCESIBLES CONJURAN, EN PRIMER LUGAR, LOS RIESGOS DE DISCRIMINACIÓN Y SEGREGACIÓN SOCIAL; EN SEGUNDO LUGAR, ESA “CONECTIVIDAD” SUELE SER GENERALMENTE LA CONDICIÓN PREFERENTE DE ACCESO AL EMPLEO Y LA VIVIENDA Y, POR SUPUESTO, ES EL PRINCIPAL REQUISITO PARA CONSTRUIR UN PROYECTO DE CIUDAD COLECTIVO, CON SENTIDO Y, LO QUE ES INELUDIBLE EN UN MARCO DE ECONOMÍA GLOBALIZADA, COMPETITIVO.

ESTUDIO URBANISTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Red de Autobuses Urbanos de Málaga.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

De aquí podemos extraer la conclusión de que la estancia y el tránsito, los espacios de residencia/ocio/producción/equipamientos dotacionales por un lado, y la red viaria que los conecta, por otro, deben ser contemplados como **partes indisociables de un sistema integrado y estrechamente interrelacionado**. El transporte colectivo debe formar parte de un concepto que incluya, en una misma dimensión vital y productiva, el tiempo de los desplazamientos con los de las funciones propias de esos espacios de actividades mencionados. De esas cuatro funciones básicas del hombre “urbano”, siempre hemos considerado el tiempo de tránsito como un tiempo “muerto”, un vacío vital, un paréntesis de urbanidad en el que las personas quedan reducidas a unos objetos transportables de unos lugares a otros en los que, en ellos sí, encuentran su identidad urbana, como si no la tuviera ese espacio/tiempo intermedio de comunicación. **Resulta paradójico que unas estaciones de metro, unas paradas de autobús o unos largos intercambiadores modales por los que al cabo del día pueden circular varios miles de personas, se conviertan en esos “no lugares” de los que habla Marc Augé en su célebre ensayo, como expresión de esa NADA urbana que, a pesar de su aparente inanidad, resulta ser parte sustancial de la vida moderna.** (Marc Augé: “Los no lugares”, 1992)



Estación de autobuses Dayawan, Huizhou, China



Estación de Bratislava

ESTUDIO URBANISTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA. PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Estaciones del Metro de Medellín

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Estación de autobuses de Casar de Cáceres



Estación de Autobuses de Santa Pola

Con todas estas consideraciones previas, a nuestro juicio la cuestión clave está, antes que nada y si no se ha no se ha producido ya, en que los ciudadanos **transformen esa función pasajera y transitoria, esos lapsos vitales hasta ahora vacíos o anodinos de los desplazamiento por la metrópoli en un acto de afirmación ciudadana, de inclusión social, de responsabilidad colectiva y, por qué no, creativos, en la medida que el propio medio de transporte y sus estaciones estimulen a ello, en su arquitectura, en la eficacia y dignidad de sus servicios, en la comodidad de movimientos internos, en la enorme versatilidad en las posibilidades de intercambio que ofrece el billete, en su simbología, en su imbricación urbana como un hito referencial, “monumental”, en un sentido moderno y no retórico del término(1).**

Asimismo, y en segundo lugar, de estos razonamientos hemos de extraer la conclusión de la necesidad de incorporar la red de desplazamientos colectivos a la planificación urbana desde el primer momento de su redacción (que es, en definitiva lo que este informe pretende). Más concretamente: los planes urbanísticos, de ámbito general o local, abordan todas las cuestiones relativas a densidades, volúmenes, controles de los parámetros de la edificación,

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

aprovechamientos urbanísticos, definiciones de áreas de crecimiento, etc, **pero rara vez- por no decir ninguna- ni el plano de la estructura urbana de la ciudad, ni el de calificación, usos y sistemas, lleva superpuesto como una condición previa la matriz de un sistema de transporte, individual o colectivo, y sus intercambios modales, es decir, la manera con que se procura la accesibilidad a todas y cada una de las partes de la ciudad para todos los tipos de desplazamientos: los externos, hacia y desde el “hinterland” (área metropolitana y otros núcleos provinciales), destinos nacionales o internacionales; y los internos, es decir aquellos que, además de propiciar todos los recorridos de conexión interna entre las diversas partes de la ciudad, ponen al alcance de toda la población la posibilidad de desarrollar su actividad laboral cotidiana desde su domicilio a cualquier punto en el que se encuentre el lugar de trabajo. DICHO DE OTRO MODO, SI EL MODELO METROPOLITANO EN LA CIUDAD GLOBAL PERSIGUE UNA CIERTA “ISOTROPÍA” DE LOS LUGARES EN CUANTO A SUS NIVELES DE EQUIPAMIENTOS, DE URBANIZACIÓN, DE IDENTIFICACIÓN CON ELLOS Y, EN DEFINITIVA, DE BIENESTAR, DICHA ISOTROPÍA URBANÍSTICA NO ES POSIBLE SIN LA OTRA ISOTROPÍA DE SUS REDES DE ACCESO. MÁS CLARAMENTE**

AÚN: UNA ZONA DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD NO DEBERÍA ENTRAR EN CARGA SI ANTES NO HEMOS PLANIFICADO Y EJECUTADO LAS FORMAS DE ACCEDER A ELLA. (y nada más claro para justificar lo que decimos que la situación que hoy vive el Parque Tecnológico de Andalucía).

(En las ilustraciones siguientes se expresa el ámbito del Plan General de Ordenación Urbana y la Red de Autobuses Urbanos).

ESTUDIO URBANISTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



ESTUDIO URBANISTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

4.- El papel de la Red de Autobuses Interurbanos en la definición del Área Metropolitana de Málaga.

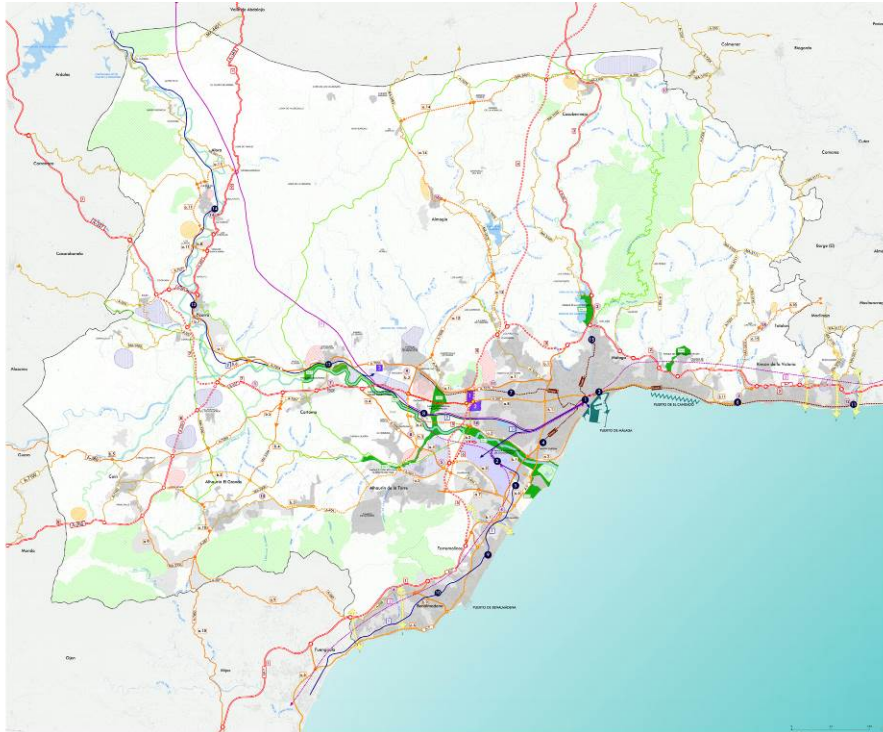
En el presente siglo se han ejecutado en Málaga una serie de infraestructuras de transportes absolutamente clave- por tierra, mar y aire – que han acabado con la insularidad periférica en la que esta ciudad ha estado sumida durante buena parte del siglo XX, incluso cuando el turismo de su costa era utilizado como motor económico del país. Rondas, autopistas, Terminales Ferroviarias de Alta Velocidad, Portuarias y Aeroportuarias obligan hoy a actualizar los límites de una nueva Área Metropolitana que, si la referimos a su efectiva zona de influencia, trascendería de los límites provinciales incluso nacionales. (2)

Pero, “strictu sensu”, el Área Metropolitana de Málaga se extendería hoy a un perímetro concreto, mucho más amplio que la Aglomeración Urbana del POTAUM, cuyos límites estarían establecidos por la **presencia tentacular de su Red de Autobuses Interurbanos que, aún a falta de otras indispensables infraestructuras ferroviarias de cercanías, es la que de una manera más efectiva y concluyente define lo que es hoy la Málaga Metropolitana. HOY MÁLAGA ES ALLÍ DONDE LLEGAN SUS AUTOBUSES INTERURBANOS EN**

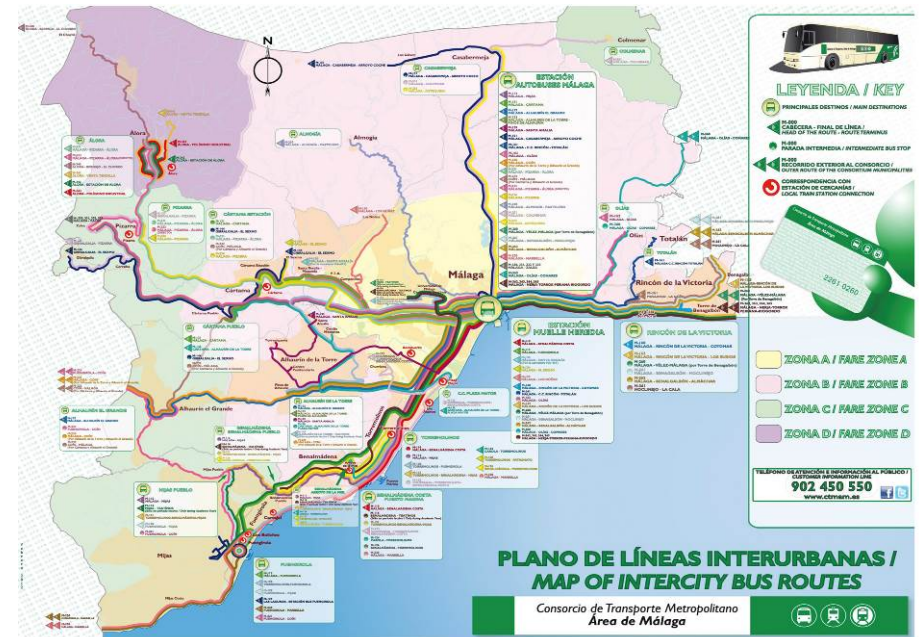
LAS FRECUENCIAS ORIGEN-DESTINO DIARIAS DE LAS RELACIONES RESIDENCIA-TRABAJO QUE FORMAN PARTE DEL ENTRAMADO COMUNICACIONAL SOBRE EL QUE DESCANSA EL TEJIDO PRODUCTIVO, Y LA NECESARIA VERTEBRACIÓN TERRITORIAL QUE ÉSTE DEMANDA.

ESTUDIO URBANÍSTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA. PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Transportes públicos en el POTAM



Red de Autobuses de Líneas Interurbanas

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Área servida por los Autobuses Interurbanos en un tiempo aproximado de 1 hora.

Establecida la **función clave** que en la definición del Área Metropolitana de Málaga desempeña la **Red de Autobuses interurbanos- en íntima interconexión modal con los autobuses urbanos y otros medios de transporte, públicos y privados-** el segundo elemento definitorio lo componen las distintas Áreas de Centralidad que esta red vertebra. La ciudad, no sin esfuerzo, va creando áreas reconocibles e identificables por sus funciones dominantes (que a su vez, traducen una saludable diversificación de

su sustrato económico) como el **Parque Tecnológico, Ciudad Universitaria, nuevas Áreas residenciales de expansión sobre ordenaciones racionales y bien equipadas, Centros Comerciales e Industriales, etc.** (A este respecto, y como una carencia cada vez más evidente, cabe apuntar que las perspectivas económicas de la ciudad para hacer frente a sus retos competitivos, van a precisar de una cierta especialización de lugares estratégicos para **usos terciarios. Si Málaga es ya ciudad de negocios hemos de intentar que éstos tengan aquí sus oficinas centrales y centros logísticos de alcance regional, y no simples sucursales).**

5.- La configuración de una nueva Centralidad acorde con el tamaño de la ciudad a la que sirve de referencia.

De estas Áreas de Centralidad aludidas huelga decir la relevancia que, a la escala de la ciudad a la que sirve y representa, cobra lo que podemos llamar su **epicentro**, el Área Central genuina, es decir, la integrada por el Núcleo Histórico primigenio y su extensión hacia el oeste mediante el Polígono de la Alameda, con las potentes funciones comerciales, administrativas y, muy especialmente, de transportes, (Estación Ferroviaria y de Autobuses) que, con esos

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

propósitos, se planificaron al otro lado del río Guadalmedina, dando lugar a la gran expansión de los últimos cincuenta años.



Nueva Área Central de Málaga en su ámbito metropolitano

Esta centralidad desdoblada o, mejor, integrada, se ha cargado de intenciones e intensidad urbana en los últimos años, por razones sabidas: **espectacular potenciación de los valores patrimoniales del Centro Histórico, integración efectiva con una parte**

significativa del Puerto, Estación de Alta Velocidad con conexión a Estación de Autobuses y Aeropuerto, intensa actividad comercial y hotelera, expectativas de desarrollo en la plataforma de San Andrés, con el Auditorio y el puerto deportivo, recuperación de playas urbanas en Huelin y La Malagueta, etc. Pero, aparte de esta intensificación del núcleo histórico dentro de la centralidad global, cabe pensar también en su “descompresión” espacial mediante la incorporación de terrenos portuarios (por el sur) y de los barrios de Lagunillas/San Rafael/Goleta (por el norte). Esto último supone, ciertamente, un caso excepcional pues, por su propia contingencia, la extensión territorial de las centralidades parecía siempre imposibilitada por las trazas de las murallas que alguna vez las cercaron, de forma tal que los crecimientos urbanos quedaban encomendados a las periferias. Alguna vez se ha invocado una metáfora biológica, cual era considerar que, a mayor dimensión de la ciudad, mayor dimensión de su “corazón” urbano, lo que no ha dejado de ser criticado como una asimilación insustancial. Pero el hecho cierto es que la enorme demanda actual de apartamentos y viviendas turísticas provocada por la atracción de los museos y la revalorización patrimonial del centro ha desbordado con mucho los límites de la calle Carretería/Álamos (límites de la medina

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

musulmana), incorporando a los barrios arriba mencionados, sobre los que habrá que elaborar una política específica que contenga un desmedido proceso de “gentrificación”, lo cual no es objeto del presente informe, pero lo cierto es que están ya incorporados, “de facto” a la función turística dominante en el Centro. Y por otro, **es un hecho palpable que esa centralidad “turistificada” se extiende por los muelles 1 y 2 del Puerto hasta La Farola.**

Luego de todo lo hasta aquí expuesto podemos sacar las siguientes conclusiones:

- a) **El Centro de Málaga no es ya sólo una mera contingencia sino una intensa y concentrada realidad urbana de 3,5 kms. de litoral y una superficie aproximada de 350 Has., (es decir, un ámbito muy superior a la limitada visión que la circunscribe a su Centro Histórico) sometida a una enorme tensión centrípeta y a la fricción de un intenso tráfico entre el este y el oeste de la ciudad.**
- b) **La resolución del conflicto entre estas funciones contradictorias (atracción centrípeta desde todas las partes de la ciudad, tránsito rodado longitudinal con**

tráficos locales y metropolitanos, eliminación de barreras entre el dominio portuario y el urbano) va a exigir sin duda medidas que permitan la segregación de esas funciones- o su coexistencia- , pero, en cualquier caso, una cierta restricción del vehículo privado en beneficio del transporte público y, a este respecto , EL ÚNICO MEDIO QUE EN MÁLAGA TIENE EL PRIVILEGIO DE LLEGAR HASTA EL EPICENTRO DE ESA CENTRALIDAD ES EL AUTOBÚS, YA SEA URBANO O INTERURBANO Y, DENTRO DE ESTE, EN ESPECIAL LOS QUE SIRVEN A LA COSTA Y DEFINEN CON SU SERVICIO EL PERÍMETRO DEL ÁREA METROPOLITANA.

- c) **Establecida la íntima relación entre la movilidad y las funciones estructurantes del Área Metropolitana encomendadas a la Red de Autobuses (véase apartado 4 anterior), ésta tiene un papel clave en la redefinición de la nueva Centralidad, acorde con la escala de una ciudad devenida metrópolis. A este respecto, las propuestas de Nuevas Terminales y Centros de Intercambio Modal del Transporte Interurbano y Metropolitano contenidas en el presente informe son actuaciones determinantes.**

d) Pero lo más importante de todo es que la resolución de los conflictos aludidos que en esa área se concitan, cabe concebirla como una oportunidad para que la ciudad experimente un cambio sustancial en su fisonomía, enmendando la anomalía de ser una ciudad portuaria y meridional cuyo desarrollo urbano se ha realizado históricamente sin que el mar haya sido su referencia, incluso de espaldas a él, y sólo recientemente, con los desarrollos al este y oeste por los paseos marítimos Pablo Ruiz Picasso y Antonio Machado y, sobre todo, con la incorporación al Centro Histórico de los muelles 1 y 2 del Puerto, ese nuevo modelo es sentido hoy por la ciudadanía de una manera explícita y vehemente.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

CAPITULO SEGUNDO: UN NUEVO MODELO DE CIUDAD MARÍTIMA SURGIDA DESDE LA VISIÓN METROPOLITANA: PROYECTO “LITORAL DE MÁLAGA”.

1.- Antecedentes.

De una manera dubitativa y expectante, Málaga acometió en el año 2002, en primer lugar, el cierre al tráfico de la calle Larios, principal arteria de su Centro Histórico y, vista la gran aceptación popular de la medida, su peatonalización definitiva en diciembre de ese mismo año. Es este un hito en la historia de la ciudad, a tenor del efecto inducido, de la misma manera que lo pudo ser la construcción del Hotel Pez Espada en Torremolinos como símbolo desencadenante del turismo de masas. Es una de estas circunstancias que transforman las ciudades y los territorios cambiando radicalmente su fisonomía, los hábitos de su población, sus funciones dominantes y, en definitiva, su modelo productivo.



Peatonalización de Calle Larios

La peatonalización de la calle supuso mucho más que su simple cierre al tráfico. Ciertamente los ciudadanos experimentaron otra forma más pausada de vivir su ciudad, lo que le permitió reparar en el valor patrimonial de la ciudad existente hasta ese momento

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

ignorado, aunque la ejecución del Plan Especial del Centro Histórico y la aplicación de los fondos Urban por parte de la Oficina de Rehabilitación creada a tal efecto ya había puesto el foco sobre la belleza coherente, serena y unitaria de la arquitectura doméstica del siglo XIX, más allá de los monumentos tradicionales. Por otro lado, los problemas del bloqueo del tráfico rodado en la que era arteria principal del Centro Histórico, que para muchos parecían insalvables, no resultaron ser tales, demostrándose la capacidad del viario medio de la ciudad (con la aportación de algunas medidas importantes como el túnel de la Alcazaba) para readaptar los flujos internos. El optimismo desatado por esta medida no solamente se basaba en la calidad ambiental resultante de la eliminación de los coches, sino en la revalorización de las rentas urbanas y en el desencadenamiento de **un proceso de “gentrificación”, residencial y comercial, imparables pero, en comparación con otras capitales, breve, pues en lo que verdaderamente ha desembocado es en una “turistificación” intensiva, con una apropiación del espacio más por los turistas y visitantes que por una nueva clase de residentes.**

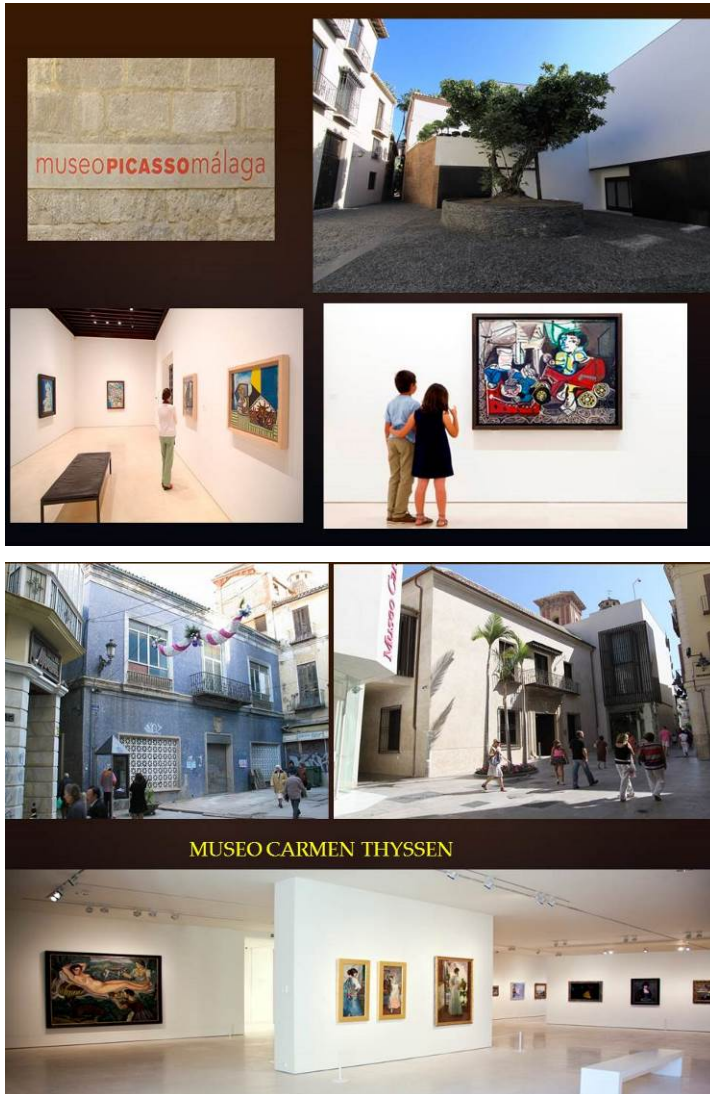
A la peatonalización de la calle Larios siguió la de sus espacios aledaños hasta el entorno de la Catedral y la calle Alcazabilla lo que,

junto con la incorporación de los muelles 1 y 2 del Puerto a esa nueva idea de Centralidad Histórica y la construcción de varios museos han configurado una nueva realidad percibida por propios y extraños como el nacimiento a su vez de una nueva ciudad, hasta el momento insólitamente oculta, sorprendentemente bella, activa y dinámica, exhibida como un paradigma de política urbanística y cultural.



ESTUDIO URBANÍSTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA. PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

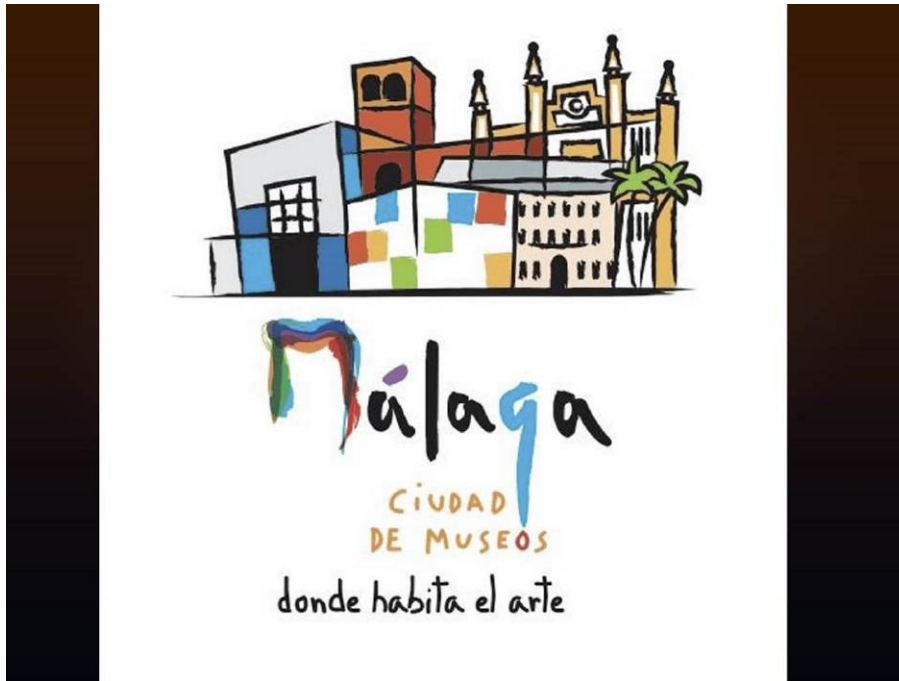


Nuevos Museos en el Centro Histórico

En realidad lo ocurrido en Málaga ha sido una adscripción tardía al “club de las ciudades globales” caracterizadas por una nueva forma de economía de aglomeración: la de la fabulosa generación de plusvalía que depara la explotación de la Cultura, los símbolos, los monumentos y las formas de vida “recreadas”, aunque se presenten como genuinas, todo ello aglutinado en los centros como sedimento

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

de la historia; es decir, **una concepción de la centralidad histórica, no como el espacio para actividades productivas, ya sean culturales o turísticas, sino como producto de consumo en sí mismo, la “marca de identidad corporativa” de la ciudad y, por tanto su nicho de mercado en el escenario de la competitividad entre ciudades.**



Este informe trata de la incidencia que esta “re-funcionalización” del Centro de la ciudad está teniendo sobre sí mismo y sobre su inmediata área de influencia, con una presión especialmente intensa sobre su fachada costera y portuaria, (habida cuenta de la especial configuración urbana y geográfica de la ciudad) **y las consecuencias que está teniendo sobre la movilidad general y, particularmente, sobre el medio de transporte metropolitano**

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

por excelencia como es el sistema integral de autobuses urbanos e interurbanos, constituido por sus unidades móviles, sus líneas y sus infraestructuras de origen y destino.

2.- La Infraestructura de Autobuses Urbanos e interurbanos en el contexto de esta nueva centralidad.

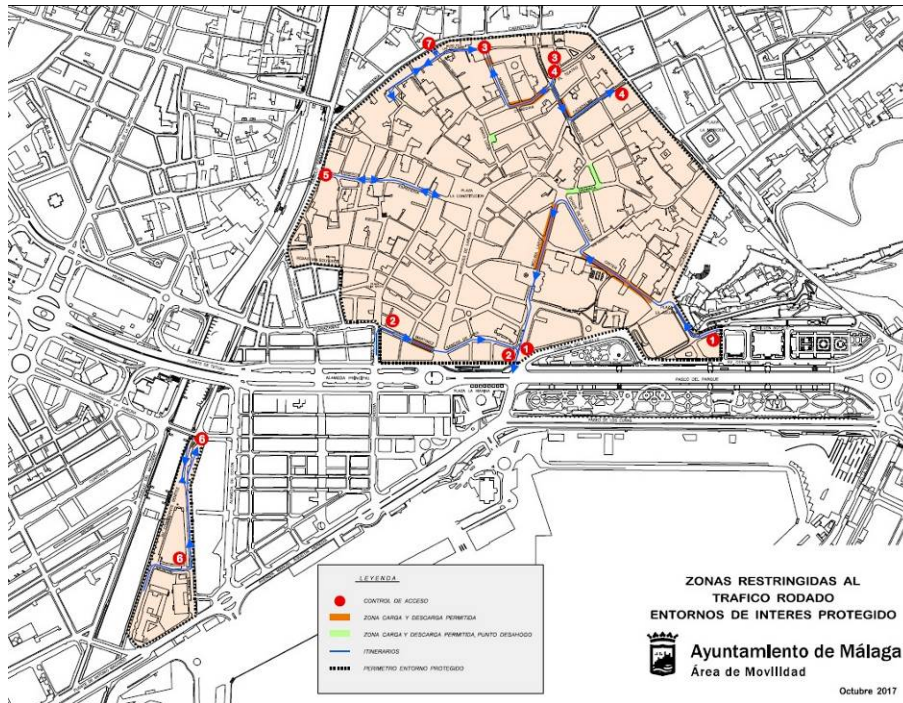
Intentemos exponer con claridad en qué situación se encuentra la Red del Transporte Público de Autobuses Urbanos e Interurbanos ante las demandas de la nueva centralidad y los componentes del problema.

- **A)** Tras el descubrimiento del Centro (incluyendo el Puerto) como producto comercial y cultural generador de valor, (rentable por sí mismo y por las sinergias trasladables a otros sectores productivos de la ciudad) Málaga no va a renunciar a los beneficios de esta nueva economía de **“aglomeración” aludida**. Aunque la descentralización administrativa, cultural y turística está incluida en todos los programas del espectro político- y no parece que sea una medida discutible- lo cierto es que Málaga no tiene suficiente capacidad (ni masa crítica, al menos hoy) para descentralizar

especialmente la función “cultural” que actualmente está explotando concentradamente en su núcleo histórico. Un modelo cultural concebido de una manera muy especial hacia el consumo turístico exige precisamente su concentración y aglomeración en el Centro Histórico. Dicho de una manera descarnada: **Málaga no tiene “historia comercializable” fuera del exiguo círculo de su “almendra” central.**



Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



La explotación turística de la cultura se circunscribe al área de la ciudad histórica

Por supuesto que iniciativas como el complejo de Tabacalera, La Térmica, la Caja Blanca y otras, situadas en posiciones periféricas al Centro son enormemente saludables y esperanzadoras, porque el éxito obtenido hace confiar en la verosimilitud del modelo urbano

policéntrico y, sobre todo, porque nos permite constatar que las inversiones en cultura y patrimonio, criticadas como reclamo turístico, acaban dejando un poso fecundo y estable en el cuerpo social. Pero por mucho que se descentralicen los "atractores" culturales, deportivos, congresuales o de otra índole, **nunca el Centro Histórico perderá la primacía de su exclusividad monumental, sobre todo en un modelo de explotación turística dirigido a las estancias cortas- como es el potente segmento del turismo de cruceros- que exige por su propia naturaleza de la máxima concentración de los valores, consumibles en una escala del viaje.** Una de las razones del "éxito" de Málaga es, precisamente, el haber configurado un modelo espacial de consumo urbano/turístico abordable en las horas de estancia de un crucero. La construcción del dique de Levante y la Terminal de cruceros, la apuesta portuaria por la explotación intensiva de este segmento turístico favorecida por el clima, y la perfecta correspondencia con la oferta urbana diseñada "ad hoc" , **hace que el Centro Histórico se vea literalmente saturado gran parte de los días del año por una promiscua conjunción de turistas, cruceristas y visitantes locales que, como figurantes de una representación teatral, escenifican esa ceremonia de la aglomeración,** como un objetivo en sí mismo y un

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

significante de la vitalidad urbana, lo que se traduce, en último término, **en estímulo al consumo.**

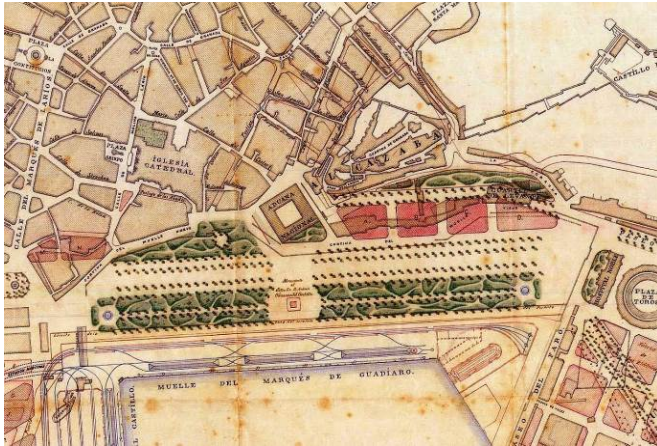


Aglomeración de turistas: aumento del turismo de cruceros

- **B)** Como hemos dicho en el Capítulo anterior, esa intensificación del papel del Centro se produce en uno de los puntos más críticos- si no el más- del funcionamiento global de la ciudad, como es la comunicación en la interfaz entre el Puerto y el Centro (en una relación Norte-Sur) pero, sobre todo, entre toda la gran masa urbana al Oeste del Guadalmedina y la ciudad de directriz lineal y peduncular al Este de la Plaza de Torrijos, las dos confluyentes en el eje Alameda-Parque. Ambos, Alameda y Parque, fueron los ejes viarios a los que Málaga ha estado encomendando históricamente no sólo las funciones de tránsito a la escala de las necesidades de sus respectivos tiempos históricos sino la representación simbólica de los grupos sociales que los protagonizaron, esto es, la burguesía comercial del siglo XVIII en el caso de la Alameda y la burguesía industrial del siglo XIX en el caso del Parque. La Alameda nace como un paseo-salón al estilo del Prado, limitado ornamentalmente por las fuentes de sus extremos, pero **el Parque, sin abandonar del todo esa misma función simbólica y representativa, ya se perfila con una clara intención funcional en el proyecto definitivo de Crooke Laríos como el motor de la extensión de la ciudad hacia el Este, bifurcándose, en la actual Plaza de Torrijos, en un recorrido interior por el Paseo de Reding y, a**

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

través de la actual Avenida de Cánovas del Castillo, hacia el mar.



Desde su primera planificación el Parque iba buscando el mar a través de la actual Avda. Cánovas del Castillo.

- C) El eje Parque-Alameda ha estado soportando siempre una sobrepresión aliviada sólo recientemente por la construcción del Paseo Marítimo Antonio Machado, al Oeste (inicialmente concebido como la carretera de acceso al Puerto desde los polígonos industriales), su correspondiente Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, al Este, y, en su segmento central de encuentro, por el conjunto Avenida Manuel Agustín Heredia-Paseo de los Curas.



Eje Parque-Alameda

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

Pero con las obras en curso de la Alameda- tendentes a una reducción del tráfico rodado en beneficio de su apropiación peatonal- gran parte de esa presión se traslada ahora a este último eje costero Avenida Manuel Agustín Heredia- Paseo de los Curas. Otras conexiones Este- Oeste más al norte estarían muy limitadas al producirse a través del viario medio de la ciudad consolidada, con escasa capacidad, como es el conjunto Gálvez Ginachero/Arroyo de los Ángeles y San Bartolomé/Cruz del Molinillo, o esa exigua circunvalación del Centro Histórico, según la traza de las antiguas murallas, que es la calle Carretería-Álamos y su continuación por el túnel de la Alcazaba, función casi capilar con la que incluso ya no cabe contar ante la anunciada peatonalización parcial de la calle Carretería y su limitación al tráfico de residentes. Es decir, a diferencia de ciudades del interior, o incluso marítimas, en las que su Centro Histórico ha podido ser bordeado por circunvalaciones, aquí la única posible es su propio eje costero, cuando esas otras ciudades se han podido permitir destinarlo a paseos representativos, esplendorosos escaparates de lo mejor de su condición marítima, con un tráfico atemperado y fronterizo entre la excelencia arquitectónica y el litoral, ya sean puertos, marinas o playas.



Avda. Manuel Agustín Heredia



Paseo de los Curas

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

Y es en este eje costero donde confluyen los tránsitos de largo recorrido y origen metropolitano con otros estrictamente urbanos y de acceso al centro; además se le pide que cumpla con esa necesidad simbólica y representativa de los paseos marítimos (las costaneras, los “lungomares”, las “corniches”, etc, que nutren esa especie de mitologías de hermosas ciudades marítimas) y, por si no fuera suficiente, la obligación de garantizar una integración correcta con un Puerto, histórica razón de ser de la ciudad, cuya proximidad con el medio urbano y la readaptación de las funciones estrictamente portuarias lo sitúan ante la necesidad de incorporar parte de sus dársenas interiores al uso ciudadano, como históricamente ha sucedido y, más recientemente, con la construcción del Palmeral de las Sorpresas sobre el muelle 2. Tal acumulación de compromisos sobre la fragilidad de un solo punto augura un auténtico colapso del tráfico general de la ciudad a corto-medio plazo.



Paseo de la Croisette de Cannes



Paseo de La Concha de San Sebastián

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Le Promenade des Anglais, de Niza



Paseo Marítimo de Gijón

- D) Con independencia de este problema surge uno de otra índole pero cuya relación puede fácilmente establecerse, no sólo por hacer referencia a la común cuestión de la accesibilidad sino por el hecho afortunado de plantear un escenario de oportunidades en el que la solución de uno conlleva la solución del otro: **la necesidad de reconsiderar toda la problemática del tráfico de autobuses interurbanos, tanto de la potenciación en sí como medio de transporte, fundamental en la articulación del Área metropolitana, como de las carencias y obsolescencia de las actuales Terminales del Paseo de los Tilos y el Muelle de Heredia.**



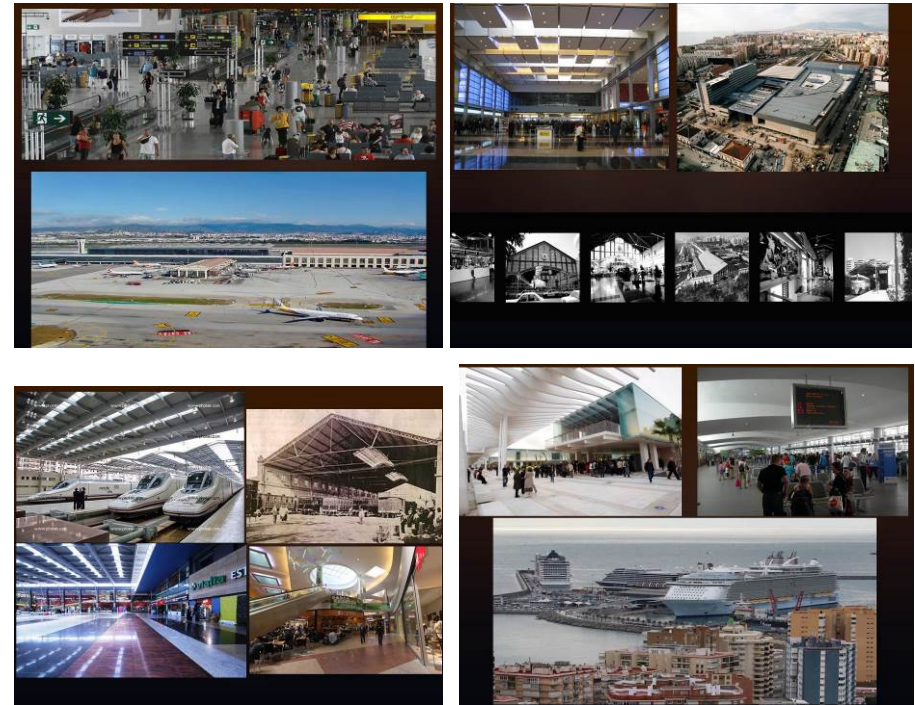
Estación del Paseo de Los Tilos

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Estación de Manuel Agustín Heredia

Todo ello desde la consideración general de tratarse de un elemento, dentro de la estructura general del transporte público, que ha quedado francamente relegado por comparación con la atención recibida por otros sistemas como el ferroviario (Estación María Zambrano para la Alta Velocidad), el portuario (con la Terminal de Cruceros) y el aeroportuario (La nueva Terminal T-3 y la segunda pista del aeropuerto).



Nueva terminal aérea, de cruceros y estación de ferrocarril María Zambrano

- E) Como complemento a lo anterior, y ante la oportunidad privilegiada que Málaga tiene de conseguir unas condiciones óptimas de intermodalidad en su misma centralidad urbana (y a las puertas mismas de su centralidad histórica), tanto el PGOU/2011 vigente como el POTA incluyeron entre sus determinaciones la construcción de una Estación Intermodal de Transporte en la

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

Explanada de la actual Estación ferroviaria en donde habría de trasladarse, en las condiciones óptimas requeridas por la actual demanda, una nueva Estación Terminal de Autobuses, trasladada de su posición actual, conectada con el AVE, Cercanías, línea directa con el aeropuerto y estación de Metro. Este Intercambiador Modal de la Estación viene expresamente consignado en el apartado 1.6 del Título VII de la Memoria Propositiva del PGOU /2011.

La propuesta recoge las directrices de un Anteproyecto redactado por el Ayuntamiento de Málaga en 2009 denominado **“Intercambiador Modal Explanada de la Estación”** como un edificio subterráneo en varios niveles que alojara 5 zonas diferenciadas: la nueva Estación de Autobuses, un distribuidor interior, Túneles de acceso, conexiones con los vestíbulos de ADIF y el Metro, así como el adecuado tratamiento de la plataforma de superficie como parque público.



ESTUDIO URBANÍSTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Explanada de la Estación



Conexión peatonal entre Estación de Autobuses/Metro con la Estación Ferroviaria María Zambrano



ESTUDIO URBANÍSTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Imágenes de la actual Estación



Imágenes de la actual Estación

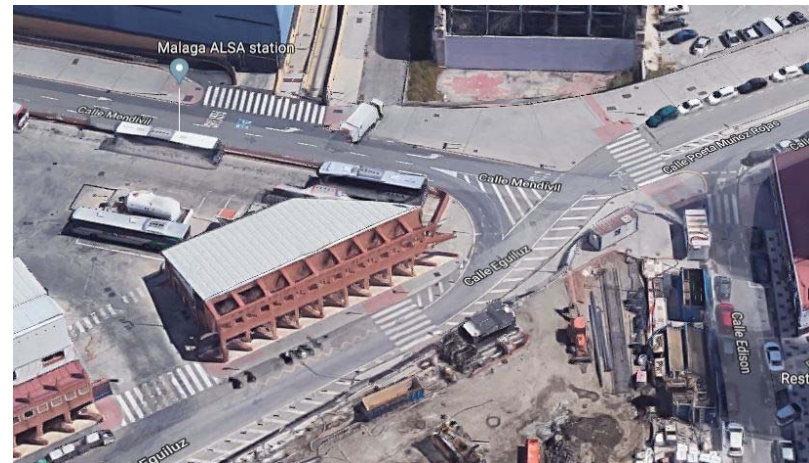


Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

(Hay que hacer constar que, a pesar de que la localización de la actual Estación es óptima en lo que a su relación con la Estación de ADIF se refiere, unas de sus principales problemas son, sin embargo, los accesos y las salidas de los autobuses, dadas las particularidades de la trama urbana circundante. La entrada por la calle Mendivil, desde la Plaza de la Solidaridad, y la salida, con una forzada curva en la calle Eguiluz, generan no pocas dificultades hasta encontrar las vías principales que dirijan radialmente los autobuses hasta sus puntos de destino o de origen. El nuevo intercambiador de la Explanada, por el contrario, tendrá una posición tangencial con un potente eje viario que, por el Sur, conduce hacia el Paseo Marítimo Antonio Machado a través de la avenida ingeniero José María Garnica; y hacia el Norte se inserta en la Avenida de Andalucía a través de la Avenida de las Américas. **Cabe suponer que el conjunto Avenida de Andalucía-Avenida de las Américas-borde litoral adquirirá más importancia con la restricción al tráfico de la Alameda, tras su peatonalización parcial.** Eso dará lugar a la remodelación completa del cuádruple enlace de la Avenida de Andalucía con un nuevo estudio que, sin negar la continuidad del eje de la Prolongación de la Alameda, priorice las circulaciones entre la avenida de las Américas y las direcciones hacia el Oeste).



Dificultad de accesos a la Estación de Autobuses



ESTUDIO URBANISTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA. PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

No cabe ninguna duda sobre la **perentoria necesidad de esta nueva infraestructura ante la obsolescencia de la actual, la presión por el crecimiento de la demanda y la posición absolutamente privilegiada de su emplazamiento, pues pocas veces pueden encontrarse oportunidades de un intercambio modal de transportes tan completo en la misma centralidad geográfica de la ciudad y a las puertas mismas de la Centralidad Histórica.** No obstante, una vez recogida la iniciativa en el planeamiento, lo que consolida su idoneidad, se hace preciso, a nuestro juicio, una mayor atención a las circunstancias que habrán de condicionar su diseño, habida cuenta de los cambios vertiginosos que se han producido (mejor sería decir: que se están produciendo) en la ya aludida “re-funcionalización” del Centro Histórico, con una capacidad de atracción y concentración que trasciende de su propio ámbito para repercutir en un área más amplia. A ello más adelante nos referiremos, pero podemos avanzar ya que con toda seguridad **no podremos prescindir, como así recoge el Anteproyecto, de las funciones complementarias que en estos momentos ejerce la subestación del Muelle de Heredia,** argumentándose que dichas instalaciones se encuentran en el dominio público portuario en el cual, de acuerdo con el Plan Especial del Puerto, se prevén usos de carácter terciario. **El acceso en transporte público hasta el**

núcleo mismo del Centro Histórico (considerado éste como el conjunto integrado por la ciudad y el puerto) **es algo que, dentro de la panoplia de medios de transporte colectivo, SÓLO PUEDE REALIZAR EN EXCLUSIVA EL AUTOBÚS,** pues el ferrocarril bien está con tener su destino en la estación María Zambrano, y el Metro ya ha extendido su línea desde la estación Guadalmedina hasta donde podía hacerlo, en la **estación de La Alameda.**



Autobuses en la Plaza de la Marina

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Estación de Metro Alameda

3.- La actual Plaza de la Marina como negación de la centralidad desde el punto de vista funcional y simbólico: necesidad de su remodelación.

A esta tesis podemos añadir el hecho de que el diseño actual de la Plaza de la Marina, con su aparcamiento subterráneo de 450 plazas de un tamaño inferior al de las medidas estándar de los

automóviles actuales ha quedado obsoleto, y no sólo por esa circunstancia. La escasa ambición presupuestaria del momento y el hecho mismo de que la ciudad no manifestara en ese punto tantas tensiones como ahora, dieron lugar a que se adoptara una rasante prácticamente horizontal en la superficie de la plaza de forma que el aparcamiento sólo quedaba soterrado a medias, produciéndose un escalón de 2,30 metros de altura en el cateto sur del triángulo formado por éste, la hipotenusa de la rasante natural y el cateto de la superficie de la Plaza.

Los avatares posteriores han dibujado en esa plaza un panorama distinto al de hace treinta años, caracterizado por:

- La peatonalización de la calle Larios, la construcción del Palmeral de las Sorpresas y la comercialización del muelle 1, que han extendido la centralidad, literalmente, desde la Plaza de La Constitución hasta la Farola. Esa continuidad física parece aludir a una experiencia urbana fluida, expedita y jubilosa, en la medida en que constituye un escaparate en el que la ciudad puede exhibirse orgullosamente estableciendo nuevos vínculos con su Puerto. Sin embargo esta continuidad se produce de una manera que pudiera resultar incluso grotesca- si se nos permite la expresión- por medio

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

de una estrecha acera al oeste del Paseo de España (lateral peatonal el Parque) donde, a lo largo de un aparcadero de coches de caballos, cientos de personas se concentran en un semáforo a la espera de que, al abrirse, puedan pasar en tropel hacia la explanada del Puerto, y viceversa.

- La permanente exhibición y celebración de eventos a los que hoy se ha consagrado el Centro, sin duda alguna de una manera exagerada, han convertido a una Plaza que debería ser antesala de la interface tierra- agua (y podemos traer aquí a colación cientos de ejemplos urbanos memorables, históricos o de nueva creación) en la trastienda o trastero del utillaje de esos eventos. **La fachada de la ciudad al puerto en su punto clave de acceso es, pues un muro, la entrada a un parking y el amasijo de estructuras necesarias para espectáculos efímeros.**

- Y esa imagen, un tanto ominosa o, en todo caso, impropia de las condiciones urbanas que el sitio reclama, se corresponde con un tráfico de paso entre el Muelle de Heredia y el Paseo de los Curas- en un flujo que ahí se estrangula por las necesidades de incorporación hacia el Parque- que fricciona con la aglomeración de

viandantes que se agolpan en un semáforo sobre el que bascula todo el flujo peatonal entre el Centro Histórico y el Puerto.



Cruce del semáforo Plaza de la Marina - Puerto



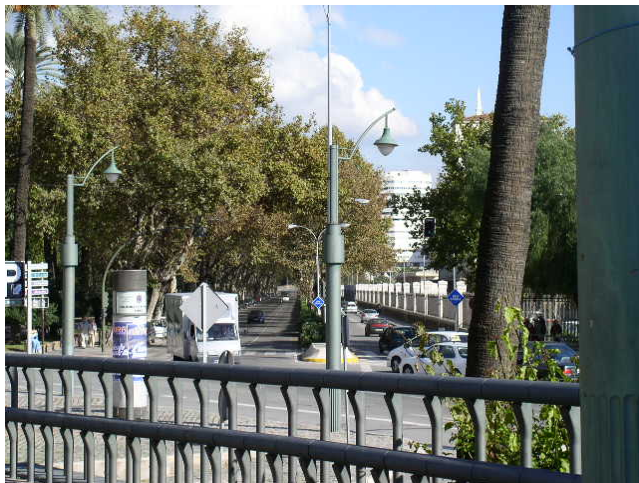
Recorridos peatonales en diagonal desde el Puerto a Calle Larrios

ESTUDIO URBANISTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



La rasante actual impide ver la lámina de agua



Punto de cruce relaciones viarias Este-Oeste y Puerto-Ciudad



Frente de la Plaza de la Marina desde el Puerto



Tránsito de peatones Puerto - Ciudad

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

4.- Desdoblamiento de la Estación de Autobuses en dos terminales: Explanada de la Estación- Nuevo Intercambiador de la Plaza de la Marina.

Un informe suministrado por la EMT sobre la necesidad de reestudiar la articulación del transporte de viajeros metropolitanos e interurbanos (3) señalaba la obsolescencia y las carencias actuales al tiempo **de mantener la existencia de dos Terminales, una en el Paseo de los Tilos y otra en Muelle de Heredia**, con diferente servicio en función del alcance de las líneas, según se trate de destinos del Área Metropolitana y la costa, de pueblos de la provincia, extraprovinciales o internacionales. La opinión que aquí se expresa tiene en cuenta criterios exclusivamente urbanísticos, que deberían ser modulados y cualificados por otros funcionales, desde la óptica de la propia Empresa Municipal de Transportes, entre los que se encuentran, lógicamente, los de explotación, frecuencias del servicio, tiempo de estancia en la estación, intercambio modal, facilidades de las operaciones internas y exigencias operativas para las maniobras de acceso y salida hacia los respectivos destinos.

Aceptada la absoluta idoneidad y oportunidad del Intercambiador de la Plaza de la Estación, hemos de aceptar

igualmente la de otra Estación en un lugar tan céntrico, o similar, como el actual de la estación lineal del Muelle de Heredia. Ya hemos dicho que es el autobús interurbano es hoy el único medio que tiene el privilegio y el monopolio de acceso al Centro Histórico. Pero la Estación de Muelle de Heredia, situada en el dominio portuario, ha de ser levantada ante el inminente desarrollo del muelle 4 por parte del Puerto según las determinaciones de su Plan Especial. Sería, pues, la oportunidad, a tenor de lo expuesto sobre las carencias de la Plaza de la Marina, para abordar una remodelación de la misma con el punto de ambición que en los años 80 no se pudo tener. Nos referimos a la posibilidad de construir ahí una segunda Estación Terminal con funciones parangonables a las que se ejercen en las de Muelle de Heredia pero con todos los servicios de una estación cubierta, conectada con la parada del Metro de la Alameda, polivalente en la medida en que se convierte en una de las principales Puertas de la ciudad (asimilable a la estación de ADIF, la Terminal de Cruceros y el Aeropuerto), símbolo, epítome y escaparate de la misma, por la que el viajero va a emitir el primer juicio sobre Málaga y sus habitantes.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Anteproyecto municipal de intercambiador en la Plaza de la Marina

Esta Estación ya estaba contemplada a nivel de anteproyecto por el Ayuntamiento de Málaga en 2005. (4) Dejamos a la opinión de los expertos el número y dimensionamiento de sus dársenas, así como la distribución porcentual de las distintas líneas en función de sus alcances. **No obstante nos atrevemos a aventurar que así como las líneas de largo recorrido (superiores en tiempo de viaje a una hora), ya sean de otros pueblos de la provincia, de otras ciudades del país o del extranjero parecen necesitar más de las facilidades que depara el intercambio modal de la Explanada de la Estación, la Estación de la Marina habría de ser la terminal para recorridos más cortos y frecuentes entre la metrópoli y los núcleos del Área y de la costa que normalmente atenderían a relaciones recurrentes residencia-trabajo cotidianas.**

A este respecto hemos de recordar que el anteproyecto del Intercambiador único propuesto por el PGOU y el POTAUM en la Explanada de la Estación estimaba un número de **72** dársenas. Según esta previsión, y a tenor del razonamiento expuesto, en la hipótesis del desdoblamiento de las estaciones- intercambiadores hemos de suponer que **el de la Plaza de la Marina debería dimensionarse para, al menos 40 dársenas en dos niveles, diferenciando las de largo recorrido de las de autobuses del Área**

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

Metropolitana y otros destinos próximos. Sin prejuzgar el diseño arquitectónico del Intercambiador, sí podemos exponer razonadamente algunos requisitos además del mencionado número de dársenas:

- No olvidar que se trata de una actuación conjunta de movilidad, transporte y regeneración del espacio público en unas nuevas relaciones en superficie entre el puerto y la ciudad con el ánimo de establecer la conexión más directa y pausada posible.

- En consecuencia todas las funciones principales que ha albergar la estación deberán producirse bajo rasante: movimiento de autobuses y estacionamiento; taquillas, salas de espera y servicios comerciales y complementarios, ya sea directamente vinculados con la estación o de información ciudadana. Los accesos peatonales desde la plaza deberán quedar arquitectónicamente minimizados y reducidos a su exclusiva función, sin olvidar su dimensión estética, en el contexto general de embellecimiento de la plaza.

- El ámbito de la actuación es la huella del actual aparcamiento pero, teniendo en cuenta los vestigios arqueológicos que en su momento de encontraron y se integraron en el diseño, habrá de encontrarse el

modo de conectar directamente con la estación del Metro “Alameda”, hoy en la margen norte de esta avenida, totalmente peatonalizada con las recientes obras. Esta función de intercambio modal bajo tierra con el Metro tiene su correspondencia sobre rasante con el estacionamiento de las taxis, alineados con el eje Alameda-Parque, así como con las líneas de autobuses urbanos.

- En el tratamiento de la plataforma superior habrá de primar como factor identificador del proyecto la restitución de la rasante original, en suave declive hacia el puerto, de forma que desde la desembocadura de calle Larios y Acera de la Marina se vuelva a disponer de una visión directa de la lámina de agua portuaria.

- Dentro de los mismos propósitos, **los accesos a la Estación de los autobuses deberán realizarse directamente desde viales ya previamente soterrados, pues la necesidad de situar rampas de acceso en las proximidades, con una pendiente máxima del 10%, requeriría disponer de 100 metros de rampa en los dos únicos tramos del eje litoral de acceso, esto es, Manuel Agustín Heredia y Paseo de los Curas, lo que haría muy problemática- o, peor, absolutamente contradictoria- la circulación de tránsito con la de acceso a la Estación. Esto nos lleva, como veremos en el**

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

apartado siguiente, a la necesidad de abordar una intervención de soterramiento del eje litoral de mayor alcance.

- Todas las propuestas desarrolladas hasta aquí comportan una disuasión al acceso a la centralidad del vehículo privado pero, evidentemente, se trata de una disuasión genérica y tendencial. El Centro es por su propia naturaleza, lugar en el que las funciones de movilidad se intercambian de todas las maneras posibles, y sus eventuales conflictos quedan resueltos al alcanzar SU punto de equilibrio, no por la eliminación radical de uno de sus componentes. **La Marina tiene que seguir alojando una parte importante del vehículo privado**, ya sea motorizado o de cualquier otra índole (habida cuenta de la rápida evolución de los que pudiéramos llamar “alternativos”, como las bicicletas, patines o patinetes). **Una parte de estos aparcamientos deberán ser para residentes, pues no podemos aceptar la hipótesis del despoblamiento total del Centro en favor de los visitantes alimentando de una manera inconsciente la creación de una burbuja turística que puede explotar al llegar al momento de saturación.** Concretamente, la iniciativa municipal de crear en el barrio antiguamente llamado “ensanche Heredia” y hoy rebautizado como “Soho”, de una comunidad de artistas, “hípsters” o “millenials” persigue encontrar

ese punto de equilibrio entre visitantes y residentes que propicie una allí una vida “real”, aunque sea como resultado de un proceso de “gentrificación” inducido.

Pero otra parte importante de los aparcamientos **habrá de seguir siendo para los visitantes**, ya sean turistas o locales, con una **política tarifaria- acorde con los aparcamientos públicos de las áreas centrales europeas- que tengan en cuenta el coste de lo que, en realidad, es un privilegio, como es el hecho de acceder cómodamente a la más absoluta centralidad.** (Es sabido que el factor de localización constituye un elemento de valor dentro del producto “ciudad”, y en él la centralidad reclama su jerarquía). En estos aparcamientos se favorece la rotación (y, por tanto, la rentabilidad) y el acceso a turistas que llegan a la ciudad motorizados, pues sería absurdamente radical pensar que los únicos turistas del Centro son cruceristas, o provenientes del tren, del avión y, en menor medida, del autobús. Una política sensata para el Centro ha de contemplar una cierta terciarización de su ámbito, el emplazamiento de despachos profesionales, instituciones políticas o administrativas, sedes empresariales, etc que requieran del automóvil privado pues, a la diversidad funcional inherente a la

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

centralidad corresponde la diversidad de las razones del desplazamiento.

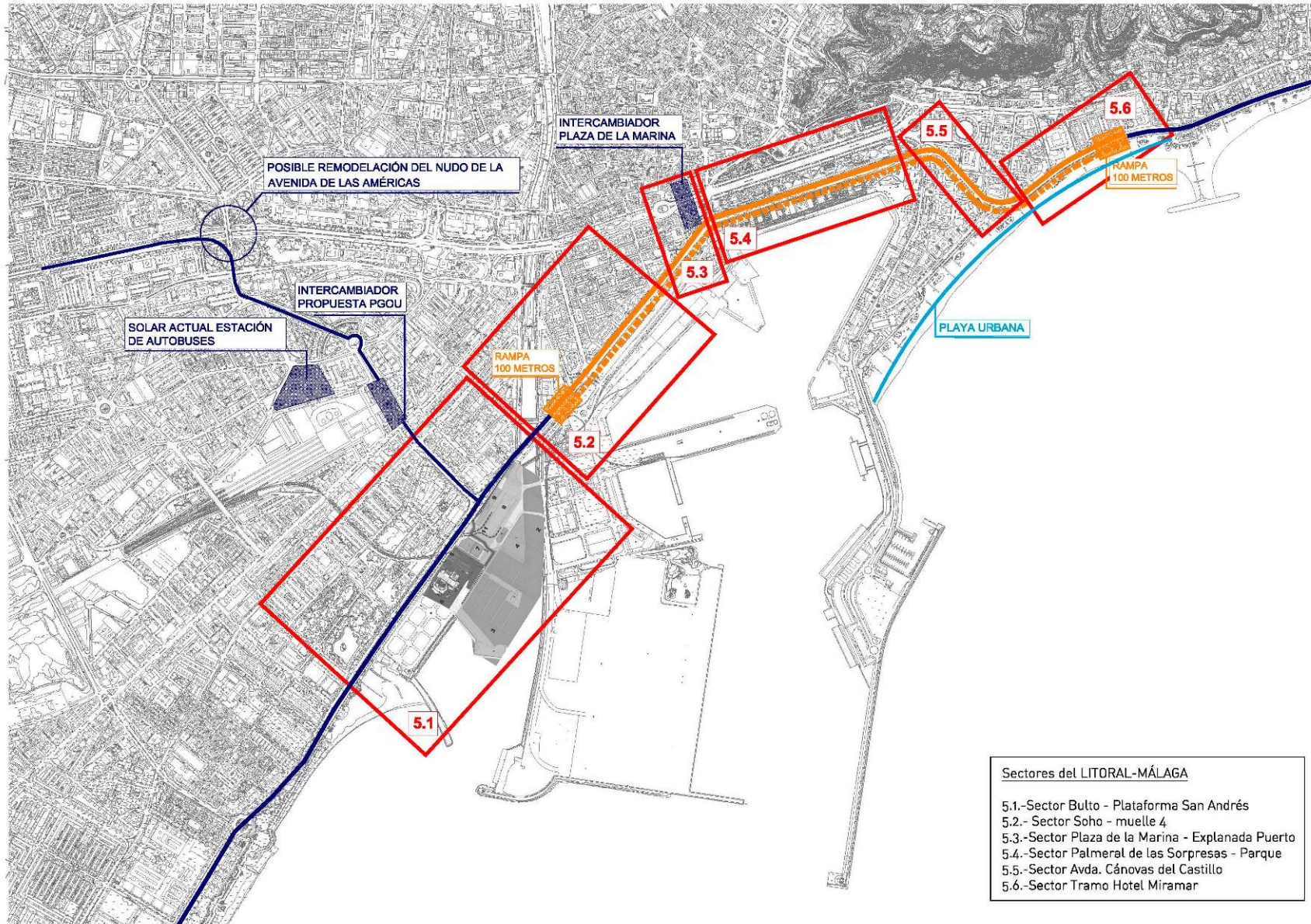
Siguiendo el caso de Estaciones de Intercambio modal similares, estos aparcamientos (residentes/visitantes) podrían alojarse en una o dos plantas bajo los niveles de las dársenas, pero en el caso que nos ocupa las cosas se ven facilitadas por la existencia del **“Protocolo Acuerdo Puerto-Ayuntamiento” de 5 de abril de 2004** cuya **cláusula Quinta prevé expresamente la adjudicación por el Puerto a la empresa municipal SMASSA de la explotación de un aparcamiento bajo la explanada de entrada al Puerto** con un número mínimo de 450 plazas (es decir, coincidentes con las del actual aparcamiento) por un período de 35 años ampliable a otros 17. Entre las condiciones de dicha cláusula figura expresamente la conexión con al actual aparcamiento de la Plaza. En el escenario previsto por este informe, la conexión sería entonces entre la Nueva Terminal de Autobuses y el “nuevo” aparcamiento, bajo la explanada del Puerto, lo que eximiría de profundizarse aún más la obra de la Terminal en el ámbito de la Plaza. De esta forma el conjunto quedaría conformado (y justificado) por la conjunción de los siguientes elementos:

- a) **Nueva Plaza de la Marina como “balcón o antesala” del Puerto estableciendo una continuidad peatonal entre la ciudad (desde calle Larios y calle Molina Lario) hasta la explanada del Puerto y el Palmeral, con su continuación hasta la Farola por el paseo del mismo nombre.**
- b) **Intercambio modal Autobuses Interurbanos (área Metropolitana preferentemente y otros) con el Metro (y conexión con AVE y Aeropuerto)**
- c) **Intercambio modal Autobuses Interurbanos con autobuses urbanos**
- d) **Intercambio modal Autobuses con taxi y vehículo/s privado/s**
- e) **Intercambio modal Autobuses con el tráfico portuario (Ferrys cercanos, Melilla) y recorridos turísticos.**

Como puede comprobarse la envergadura de la intervención está a tono con la magnitud de los problemas que resuelve, no sólo los funcionales sino los de una formalización simbólica y efectiva de una ciudad marítima que Málaga solo lo ha sido en poco más que las ensoñaciones de sus poetas. Pero para el cumplimiento de este propósito se requiere de una actuación que la condiciona en su viabilidad y que a continuación describimos.

ESTUDIO URBANÍSTICO DE LAS TERMINALES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SU RELACIÓN CON LA CENTRALIDAD EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.
PROPUESTAS DE FUTURO.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

5.- Una nueva ciudad identificada con su paseo marítimo: el LITORAL DE MÁLAGA. Soterramiento parcial del eje viario longitudinal Este- Oeste.

Repetimos aquí la última reflexión del párrafo anterior que podríamos resumir en el dicho de que a grandes males grandes remedios. No sólo esta propuesta de nueva Estación Central en la Plaza de la Marina sino toda la argumentación que hemos ido llevando en el apartado **2- C)** anterior iba encaminada a demostrar que el estrangulamiento real de todos los tránsitos longitudinales a lo largo del eje costero en su segmento central, desde, al menos, el río Guadalmedina hasta bien entrado el Paseo Marítimo Pablo Picasso por el Este augura un auténtico colapso circulatorio a corto o medio plazo, por no existir alternativas de diversificación por el viario interno, ni otras alternativas de circunvalación. Mediciones de tráfico, aforos en intersecciones, estudio de alternativas y cálculos de IMD entre las calles del entramado viario circundante podrán refrendar con la autoridad del dato lo que probablemente resulte de una evidencia palmaria. Málaga no puede embarcarse en operaciones de peatonalización, muy brillantes en sus resultados inmediatos pero irreflexivas, en la medida en que esconde bajo la alfombra funciones circulatorias insoslayables...e inocultables, **a menos que sí, que**

realmente se oculten, soterrándolas, como ha sido práctica común en todas las ciudades densificadas. En estas ciudades, una primera “generación” de ingeniería de tráfico recurrió sistemáticamente a los pasos elevados a distinto nivel, introduciendo en la escala urbana soluciones viarias propias de autopistas territoriales, con la degradación paisajística, contaminación e inhospitalidad que todo ello comportaba. Una evolución posterior de la conciencia ecológica, imbricada con una percepción distinta de los derechos cívicos y la calidad de vida que, como hemos apuntado, reclamaba el respeto medioambiental y la belleza urbana más allá de la reivindicación de los equipamientos comunitarios, dio lugar a que muchas de estas agresivas superestructuras se demolieran (el caso conocido, entre otros muchos, del “scalextric” de Atocha, en Madrid), aunque en Málaga, por ejemplo, subsiste el cuádruple trébol elevado en el cruce de la Avenida de Andalucía y el par Avda. Ingeniero de la Torre Acosta/Mauricio Moro. La alternativa fue, o bien volver a la solución de los movimientos circulatorios en superficie o su soterramiento cuando la intensidad del tráfico sobre rasante lo hacía imposible (Caso de la operación “Madrid- Río” o el soterramiento del frente marítimo de La Coruña, túnel de O Parrote, por ejemplo).

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

Si en Málaga se ha abordado una restricción al tráfico de la Alameda Principal, en la que se barajó hasta la posibilidad de transformarla en el Paseo dieciochesco original, es decir, su peatonalización absoluta; si la solución adoptada de peatonalizar las calzadas laterales garantiza- aunque merma- la continuidad viaria con el Parque; si se va a restringir al tráfico, hasta casi anularlo, de la calle Carretería que circunvala la vieja medina musulmana en la que, por ahora se ha circunscrito el Centro Histórico como producto; si la ciudad ha experimentado jubilosamente lo que significa poder transitar y “dominar” cívicamente por las dársenas interiores conformadas por el muelle 1 y el Palmeral de las Sorpresas; si esta experiencia de “integración”, que alude a una continuidad física, sin interferencias, entre el llamado “Soho” y el muelle 4, entre la calle Larios y la explanada del Puerto, entre el Paseo de España/Paseo de los Curas y el Palmeral quiere hacerse efectiva, esa experiencia, **decimos, resulta absolutamente contradictoria con un tránsito urbano intensificado con sobrecargas territoriales, a menos que discurra soterrado por la totalidad del frente urbano.**

La única forma de coordinar estos aspectos inconciliables es la separación de los tráficoes en distintos niveles, como se ha está haciendo continuamente en las grandes ciudades que, además

de solucionar problemas funcionales, saben bien de las ventajas (cuantificables en términos económicos) que supone la recuperación del plano de superficie para un uso mixto en el que la escala (y la percepción de la ciudad) del peatón coexista con las facilidades de acceso a residencia, comercios y equipamientos.

Claramente, esto significa **plantearse el soterramiento de todo el eje viario litoral, desde las proximidades del río Guadalmedina hasta un punto pasada la calle Gutenberg en el Paseo Pablo Ruiz Picasso, a lo largo de 2,5 Kms. aproximadamente. (Pasando por la avenida del muelle de Heredia, Paseo de los Curas y Avenida Cánovas del Castillo).** No corresponde aquí concretar la solución técnica, pero hemos de tener en cuenta de que las rampas y sus gálibos han de permitir la circulación de los autobuses interurbanos (4,5 ms. de gálibo mínimo y pendientes máximas del 10%). **Por otro lado, y como se ha realizado en múltiples casos, los tráficoes de ambas direcciones podrían ir separados en dos niveles para reducir la anchura del cajón, lo que permitiría dejar abierto un carril en superficie mientras se ejecutan las obras. A partir de esta medida, la cota de superficie habría de concebirse como un auténtico Paseo Marítimo litoral,**

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

con el carácter que esa función conlleva, es decir, un tránsito sosegado, en el que el tráfico local, de taxis y autobuses urbanos ceda el absoluto protagonismo al uso peatonal, de bicicletas, de estancias, juego, recreo y miradores sobre la bahía, mientras el tráfico intensivo discurre soterrado, con accesos varios a los aparcamientos e instalaciones existentes bajo rasante, esto es, el intercambiador de la Plaza de la Marina, el aparcamiento de la explanada del Puerto y los actualmente existentes bajo el muelle 1.

Pero lo que realmente adquiere una mayor trascendencia urbana es que estas exigencias funcionales y estas **infra**-estructuras desvelan una **super**-estructura como una prometedora realidad emergente: una centralidad urbana totalmente abierta y vinculada con el mar y su puerto. Si antes el frente marítimo era una sucesión de fragmentos inconexos, entre sí y con su trasera urbana, **ahora empieza a verse como un TODO conceptual, unitario (en tanto que tal frente marítimo) y diverso (al serlo así los tramos que a él se asoman). Ahora el término LITORAL DE MÁLAGA** no es sólo una circunstancia geográfica, ni siquiera una hermosa remembranza de la revista que sirvió de vehículo a la Generación del 27, **sino algo que se entiende desde lo urbano con la fuerza de una seña**

identitaria y el efecto (nada despreciable) de un eslogan, con toda la generación de riqueza que la “inversión en producción de excelencia urbana” han demostrado las intervenciones de los últimos diez años.

Podemos establecer los cabos del litoral de Málaga- su abierta bahía- en varios lugares, (por ejemplo, desde la Térmica a los Baños del Carmen) pero, circunscritos a la Centralidad, hemos de considerar un arco que va desde la Plataforma de San Andrés, con el futuro hito del Auditorium, hasta el recientemente rehabilitado Hotel Miramar, todo ello con centro en el Puerto.

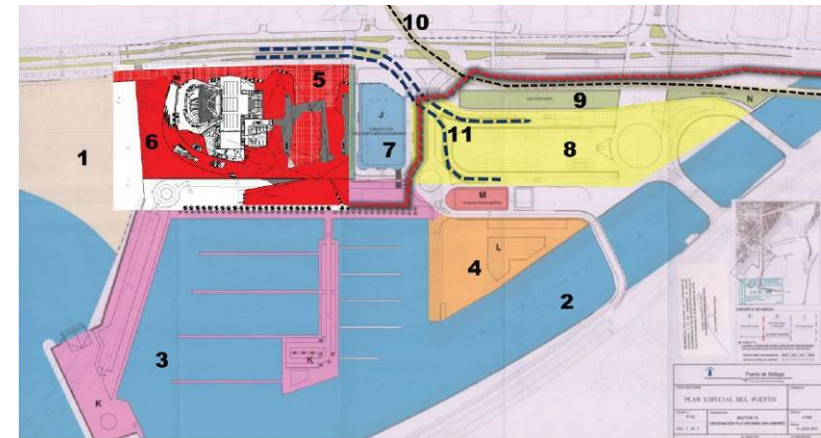
En este arco se reconocen diversos segmentos unidos, repetimos, por los elementos unitarios de diseño que nos permitan hablar de ese Paseo Marítimo al que nos referimos en el apartado **2-C**, que tanto han caracterizado a ciudades marítimas con las que siempre nos hemos querido parangonar. Durante, al menos, 3,5 Kms., el ciudadano ha de percibir **la presencia física de ese Paseo del siglo XXI como la digna correspondencia con el Parque del siglo XIX**. Dentro de esa unidad, cada segmento ha de entenderse, a su vez, como nudos de centralidad que dan respuesta a las circunstancias particulares del medio urbano trasero. Aquí el ornato y lo funcional

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

van de la mano, si no queremos considerar ya que el embellecimiento y la dignificación del espacio urbano tienen, de por sí unas altas repercusiones económicas y funcionales. Estos segmentos son:

-5.1) El primero es el antiguo barrio de El Bulto, entre la avenida Ingeniero José María Garnica y el Parque de Huelin, con la conexión entre el conjunto formado por la estación María Zambrano y el intercambiador previsto en la Explanada de la Estación y la plataforma de san Andrés perteneciente al dominio portuario. Esta plataforma es un enorme espacio ganado al mar inicialmente concebido como un polígono industrial dentro del Puerto. Desechada la idea, desde el PGOU/98 **ha sido siempre vista como una especie de área de oportunidad para usos ciudadanos, centrales y singulares, entre los que destacan la Dársena Deportiva y una gran parcela destinada al nuevo y proyectado Auditorium**, todo ello formando parte de una prolongación hacia el mar del andén de la margen derecha del río Guadalmedina, encauzada su desembocadura hacia poniente, favoreciendo con ello la incorporación de la plataforma a la “lógica” del espacio urbano, en una réplica a lo que ha significado, al otro lado del puerto, la incorporación del muelle 1 y muelle 2. Por el momento, ni el

Auditorium ni el Puerto Deportivo se han ejecutado por falta de financiación, al haberse intentado realizar en el largo período de la crisis, pero ello no obsta para seguir manteniendo estos usos, vehementemente reclamados por la ciudad, tenidos en cuenta **como uno de esos nudos de centralidad dentro del concepto amplio de Centralidad global** que nos venimos refiriendo.



Propuesta de ordenación de usos en la modificación del Plan Especial del Puerto 2010

1. Playa
2. Río Guadalmedina
3. Dársena náutico-deportiva
4. Complejo náutico 2.200m²
5. Parcela del Auditorium de Málaga (31.354 m²)
6. Edificio del auditorio (28.000 m² techo)
7. Edificio cultural (4.900 m² parcela y 8.000 m²)
8. Nuevos accesos viarios al puerto
9. Nuevos edificios portuarios
10. Ferrocarril soterrado al puerto
11. Accesos soterrados camiones

Esquema de Ordenación de la Plataforma de San Andrés con el Auditorium

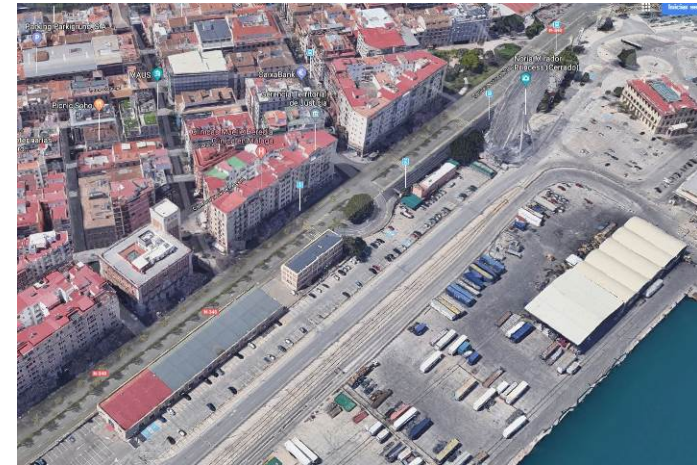
Fuente: El Planeamiento Urbano y las opciones del Frente Litoral. Carlos Lanzat, arquitecto.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Plataforma de San Andrés

-5.2) El segundo es el tramo integrado por la **Avenida Muelle de Heredia**, hoy frontera entre el barrio del **SOHO** y el **muelle 4**, que habrá de propiciar la integración futura entre ambas zonas en desarrollo del Plan Especial del Puerto. En estas fechas la Autoridad Portuaria se ha manifestado ya dispuesta a iniciar los trámites para la incorporación urbana del muelle con usos predominantemente terciarios.



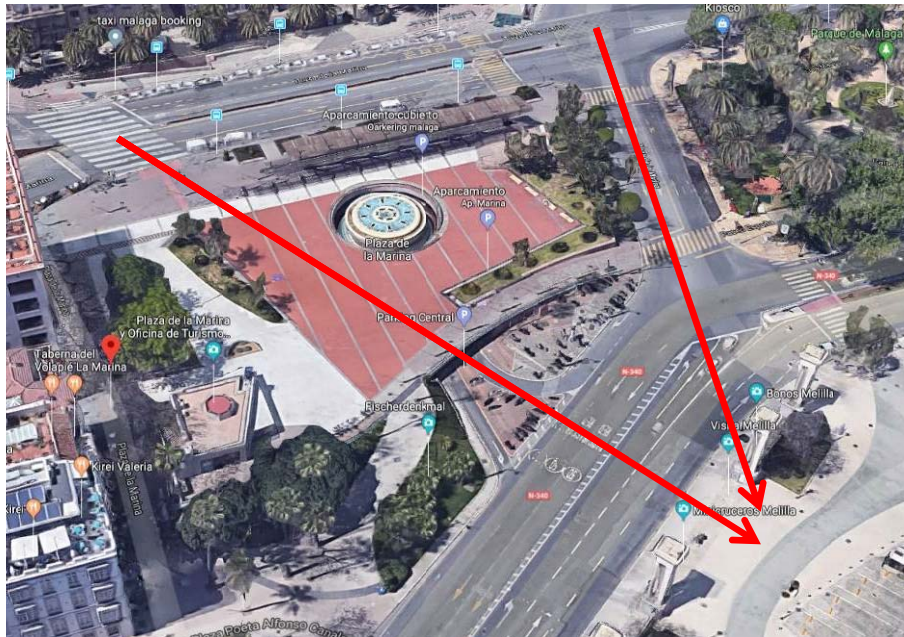
El Soho y Avda. Manuel Agustín Heredia



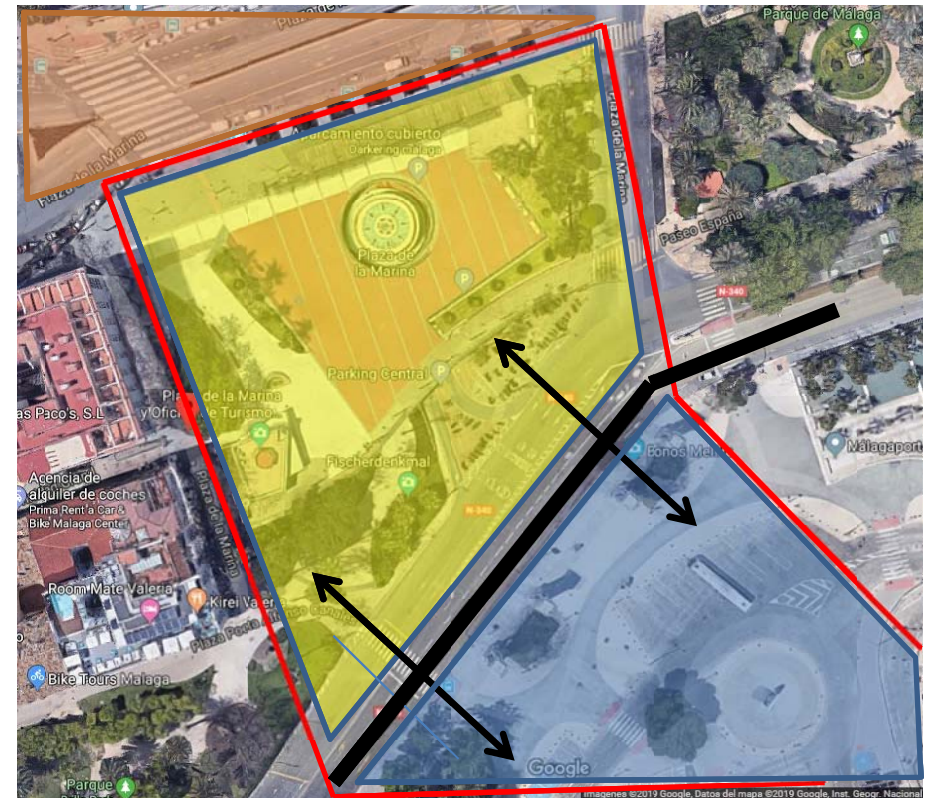
Muelle 4





Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

-5.3) El tercer tramo, que merece comentario aparte, es el epicentro absoluto de la ciudad, la Plaza de La Marina, lugar en el que confluyen los cuatro cuadrantes ideales en los que cabe interpretar la ciudad, en sus relaciones Este- Oeste (Alameda – Parque) y Norte-Sur (Ciudad- Puerto). Al que nos hemos referido ampliamente en el apartado anterior.



Conexiones peatonales a nivel entre C/ Larios / Molina Lario y el Puerto



-  Estación intermodal de autobuses subterránea.
-  Parking bajo explanada de la estación.
-  Conexión soterrada Avda. Manuel Agustín Heredia / Pº de los Curas
-  Conexión intermodal con Metro Alameda, Taxis, Autobuses urbanos y espacios peatonales sobre rasante.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

- 5.4) El cuarto, es el brillante tramo paralelo **entre el Parque del XIX y el Palmeral de las Sorpresas** en el muelle 2, con el Paseo de los Curas intermedio como vía de tránsito rodado. De alguna manera esta actuación es el principal inductor de la idea que venimos desarrollando en la medida en que su éxito trasciende de cualquier consideración de orden estético para valorar el beneficio social y económico que para el conjunto de la ciudad, su papel, su prestigio e imagen, ha deparado.



- 5.5) El quinto es **la arteria principal del barrio de La Malagueta, Avenida Cánovas del Castillo**, ya concebida como prolongación del Parque hacia el mar en el proyecto de Enrique Crooke Larios de 1904 y en el Plan de Ensanche de Daniel Rubio de 1929. Huelga a estas alturas hacer cualquier descalificación sobre los errores que en

su día pudieron cometerse al transformar este antiguo barrio portuario en el conjunto sobredensificado que es hoy, pues nada más estéril que una actitud testimonial sobre los hechos consumados. El reto de este barrio de La Malagueta es, precisamente, asumirlo con sus características y aplicarle el concepto de “rehabilitación” que parece estar reservado exclusivamente para los centros históricos **cuando son lo “centros modernos”, los que nuestras generaciones han creado, los más necesitados de una visión recuperadora que los incorpore de una manera productiva, desacomplejada y ausente de cualquier tipo de nostalgia, a la vida urbana de la ciudad, pues en ella todo lugar tiene su papel. En este sentido la Avenida Cánovas del Castillo debe asumir orgullosamente el papel del Paseo vertebral del barrio que, a su vez, sea esa prolongación del Parque hacia el mar que el proyecto decimonónico buscaba, desde su bifurcación en la Plaza de Torrijos en dirección del actual restaurante Antonio Martín.** La relación “capilar” que esta Avenida tiene con el Paseo de La Farola habrá de contribuir a la regeneración de unos callejones sombríos cuya estrechez, entre edificios en altura, manifiestan una tendencia hacia la sordidez.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Avda. Cánovas del Castillo

- 5.6) El sexto es el tramo de Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso hasta la calle Gutenberg o, en su caso, hasta la primera plataforma y espigón que, entre éste y el Club Mediterráneo (Paseos ciudad de Melilla y Matías Prats), definen con toda nitidez **la concavidad de la playa más urbana de la ciudad**, servida por el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla. **Como un referente importante, este tramo tiene en cuenta la importancia que para la imagen marítima y turística de la ciudad ha tenido la recuperación del antiguo Hotel Miramar.**



Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso

6.- Destino del solar de la actual Estación de Autobuses y su papel en la financiación de las intervenciones.

Si bien se mira, **todo lo que hasta aquí se ha mencionado se desencadena a partir del traslado de la actual Estación de Autobuses del Paseo de los Tilos al intercambiador de la Explanada de la Estación previsto por el PGOU/2011 y su complementario en la Plaza de La Marina propuesto en este documento.** El informe arriba aludido sobre “La necesidad de reestudiar la articulación del Transporte de viajeros Metropolitanos e interurbanos en la ciudad de Málaga” suministrado por la EMT ya reconocía el buen servicio prestado por estas instalaciones en sus

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

más de treinta años de funcionamiento, pero que “es un hecho incontestable que hoy día la dimensión, tanto de la Estación de Autobuses de los Tilos, como la subestación del Muelle de Heredia se han quedado pequeñas y no ofrecen a los viajeros la calidad requerida”. En el diseño original se tuvieron en cuenta los condicionantes técnicos del Sistema de Transporte de autobuses del momento, así como los requerimientos de la ciudad en 1986, tan lejanos a los del área Metropolitana de hoy. Pero si bien el edificio pudiera ser hoy inadecuado no lo es en absoluto su emplazamiento, en una posición privilegiada con respecto al Centro Multimodal que es hoy la estación María Zambrano, entre las calles Mendivil, Eguiluz, Roger de Flor y, su acceso principal, Mauricio Moro que la conecta directamente con la Avenida de Andalucía y la Prolongación de la Alameda. Su superficie es de 12.000 m², rodeada, pues, por cuatro calles, y su titularidad pública y su posición central la hacen idónea para su enajenación y construcción con un edificio singular de usos múltiples – residenciales, hoteleros, aparcamientos y, fundamentalmente, terciarios- con liberación de espacios públicos para uso prioritario de barrios colindantes, y con un aprovechamiento tal que pueda contribuir a la financiación general de las intervenciones hasta aquí consignadas, aparte de significar un hito urbano centralizador de una zona, hoy recuperada en gran parte

gracias a las intervenciones del Plan Especial de Renfe, pero que alguna vez se caracterizaron por un cierto carácter marginal o periférico. Esta fuente de financiación vendrá a unirse a las fórmulas de financiación público-privadas que cabe aplicar a cada una de las intervenciones, como, por ejemplo, el establecimiento de un canon por expedición de Autobuses de Largo Recorrido valorando siempre el valor que tiene el acceso a la más absoluta centralidad urbana, en el caso de la Plaza de la Marina, y en el intercambio modal con ADIF, Metro y Cercanías en la Explanada de la Estación; tasas por cada viajero de autobuses urbanos e interurbanos, modesta, pero con el mismo criterio de valoración anterior de acceso a las centralidades; ingresos anuales por las plazas de aparcamientos, considerando precios similares a los que en Europa tienen los aparcamientos de las centralidades históricas; e ingresos derivados de la explotación comercial de los locales del primer nivel, en cada una de las Estaciones Intermodales proyectadas, dicho sea todo esto a título de ejemplo y con el objetivo de que esta operación, que hemos denominado **LITORAL DE MÁLAGA**, demuestre su conveniencia y viabilidad, no sólo en los evidentes beneficios urbanos que de su ejecución habrían de derivarse, sino en el propio modelo de inversión y explotación público-privada que, por sus características, la hacen idónea.

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta



Solar de la Estación de Autobuses actual

7.- Consideración final.

Como breve resumen de todo lo hasta aquí expuesto, podemos decir que lo que empieza siendo una reflexión sobre la obsolescencia de las Terminales de Autobuses Interurbanos y su necesidad de reconsiderar la totalidad de su Sistema con nuevas ubicaciones que lo hagan más eficaz y productivo, acaba incidiendo directamente sobre el modelo de Ciudad Metropolitana, esclareciendo el ámbito y las funciones que en ella juega una nueva Centralidad. Ello da una idea del papel vertebrador la Red de Transportes colectivo y cómo, de la optimización de su propio funcionamiento, surge la posibilidad de una reestructuración de la ciudad por la que ésta acaba expresando lo mejor de sí misma.

Salvador Moreno Peralta
Arquitecto urbanista

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

(1) *(Nos vienen aquí a la memoria innumerables ejemplos de Estaciones Ferroviarias, de Autobuses y Centros de Intercambio Modal, modernos y clásicos, de las principales ciudades del mundo y su significación en la historia y en la vida de ellas: Tel Aviv, Sao Paulo, Ciudad de México, Pennsylvania Station y Grand Central Station de Nueva York, Liverpool, St. Pancrass, King Cross y Victoria de Londres, Estación Central de Milán, la Termini de Roma, la Gâre du Nord de París, la Estación de Estrasburgo y la Terminal de Autobuses de la malograda Zaha Hadid, la de Helsinki de Eliel Saarinen, la Hauptbahnhof de Berlín...por referirnos sólo a algunas de las que quien esto escribe conoce directamente. Pero más significativo aún que la importancia urbana y social de las Estaciones es el caso del Metro de la ciudad colombiana de Medellín. En la milagrosa transformación colectiva que se produjo en la ciudad tras la pesadilla de los años en que imperó el narcotráfico tuvo un efecto catalizador y desencadenante la construcción de un metro en superficie que, circulando a lo largo de todo el río Medellín de norte a sur, recorría y ensamblaba todos los barrios de la ciudad y su área metropolitana a lo largo de 30 kilómetros, sin contar con otras líneas transversales y los intercambios con una eficazísima red de autobuses urbanos y unas líneas de teleféricos (metro-cables) que acercaban a la ciudad, integrándola en ella, sectores en principio marginales de los barrios periféricos, que habían sido cruentos escenarios de la guerrilla urbana. Esta función vertebradora de la ciudad, con su capacidad de referencia, era, sin duda importantísima; pero más importante aún era el hecho de que el metro se inaugurara bajo los auspicios de un singular eslogan: "CULTURA METRO", y es así como de una manera innovadora se revelan las potencialidades de un transporte colectivo hasta ese momento insospechadas. La población (casi medio millón de viajeros al día) se sintió identificada con "su" metro de una manera **efectiva** pero, sobre todo, **afectiva**, casi reverencial, con la conciencia instintiva de que aquello era un logro de la civilización sobre la barbarie. Penetrar en las estaciones del Metro desde los numerosos puentes que*

cruzaban el río ensamblando la ciudad, usar sus impecables vagones, recibir los cientos de mensajes, gráficos o sonoros que por todas partes estimulaban a la conciencia cívica, producía una sensación parecida a la de entrar en un santuario. El Metro, en un recorrido al aire libre que tenía mucho de turístico como valor añadido, no sólo era un factor de cohesión urbana sino, sobre todo, de cohesión social. La ciudad, desde su vagones, se hacía dominable inteligible, familiar, propia, cercana....pero lo verdaderamente emocionante se producía al intercambiarse con el "metro-cable" teleférico que extendía esta instancia de cohesión y de inclusión social montaña arriba, sobre las Comunas, esos tipos de barrio de los que Dios parecía haberse olvidado.

(2) *Realmente, a pesar de estar planificada como una ciudad con proyección metropolitana desde el Plan de Ensanche de Daniel Rubio (1929) y el de Plan General de González Edo (1951) sólo ha sido a finales de los años 60 del pasado siglo (con el refrendo del PGOU de 1971) cuando Málaga ha logrado ese objetivo al conseguir "saltar" la barrera del Río Guadalmedina y extenderse por la gran llanada entre éste y el Guadalhorce según una estructura radio- concéntrica de calles y avenidas urbanas muchas de las cuales se ciñen a las vías de comunicación con el territorio, corredores que, por tanto, son utilizados por los autobuses interurbanos para conectar con los núcleos del interior y, muy especialmente, los de la Costa y el Área Metropolitana. Tras unas extensiones en principio balbuceantes, la aprobación del PGOU/83, el ininterrumpido desarrollo de los núcleos turísticos del litoral, la literal absorción de municipios próximos, como Torremolinos, Churriana, Alhaurín de la Torre, Cártama o el Rincón de la Victoria, la construcción de potentes infraestructuras viarias y la asunción por parte de la ciudad de unas funciones de capitalidad que hasta el momento no ejercía de hecho (como la universitaria, la turística o la tecnológica, entre otras) han determinado un desarrollo urbano extendido a casi la*

Arquitecto: Salvador Moreno Peralta

totalidad del término municipal, y explosivo, si consideramos el breve tiempo en el que se ha producido.

- (3) *El “Informe sobre la necesidad de reestudiar la articulación del Transporte de Viajeros Metropolitanos e Interurbanos en la ciudad de Málaga” suministrado por la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. describe con toda precisión la naturaleza del problema suscitado en la actual Estación de Autobuses del Paseo de los Tilos y en la subestación complementaria del Muelle de Heredia tras su funcionamiento durante los últimos 30 años que, si pudo ser satisfactorio en 1988, hoy ha quedado completamente superado en cuanto a su dimensionamiento y concepto. El informe, en su primer epígrafe “Espacio físico para transporte de viajeros” da cuenta de la insuficiencia actual de las dársenas, en número, dimensiones y calidad requerida, en primer lugar por el incremento notorio de los desplazamientos tanto de turistas como de residentes en el Área Metropolitana dado el crecimiento territorial y económico y, en segundo lugar, por las exigencias de calidad que una ciudad moderna impone sobre este tipo de infraestructuras: polivalentes, eficaces, limpias, cómodas, con máximas posibilidades de intercambio modal con otros transportes. Se infiere que el transporte mediante autobuses, a pesar de su bajo coste comparativo y la gran eficacia del servicio prestado como elemento vertebrador del territorio urbano y metropolitano, no parece recibir aquí la consideración que el sistema merece, fundamentalmente en sus infraestructuras de estacionamiento fijas, cuando el parque móvil ha adquirido unos niveles de excelencia, seguridad, rapidez y servicio equiparables, si no mejores, a otros. En el segundo epígrafe, “Dificultad en los accesos”, se pone de manifiesto el estrangulamiento del espacio viario circundante, tanto de los flujos de salida como de acceso, a pesar de que, globalmente considerado ese emplazamiento es óptimo para propiciar las funciones de intercambio modal que pueden darse en la*

Estación de ferrocarriles María Zambrano, AVE, largo recorrido, Cercanías, Metro y línea directa con el aeropuerto. Por último, en el epígrafe “Edificio (prestación de servicios a la ciudadanía)” se pone de manifiesto todas las carencias que en cuanto a confort, eficacia, seguridad y niveles de calidad que la estación tiene, tanto objetivamente como por comparación con lo que hoy se demanda a cualquier estación terminal de transporte, ya sea marítima, portuaria o aeroportuaria.

- (4) *V. “La Estación Central Intermodal de la Plaza de La Marina” Cuadernos de Gestión Pública Local”. Invierno 2008 ISEL Diputación de Málaga. Francisco Ruiz García, Ingeniero de Caminos; Javier Bootello Llopis, Ingeniero de Caminos.*

<https://isel.org/la-estacion-central-intermodal-de-la-plaza-de-la-marina/>