

PROYECTO AMPLIACIÓN SUR DEL FRENTE FLUVIAL DE SEVILLA 2017 PROYECTO MÁLAGA PUERTO Y CIUDAD 2017

Antonio Barrionuevo Ferrer

Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Universidad de Sevilla

Resumen

El puerto y la ciudad son entidades necesitadas de un “pacto de convivencia” del que se benefician mutuamente. Las ciudades portuarias tienen caracteres específicos que deben conservarlos y potenciarlos, ya que es parte de su cultura milenaria, que además de ser un motor económico conforma su peculiar paisaje.

Es tendencia generalizada que los muelles más interiores de los puertos se conviertan en partes abiertas y vinculadas a la trama urbana en posición de frentes marítimos, en otros casos frentes fluviales, ya que las actividades náuticas actuales plantean un salto de escala de los buques y de las instalaciones terrestres, necesiéndose nuevos muelles y espacios cada vez más amplios y avanzados tecnológicamente para el mejor desarrollo de la actividad industrial y cruceros o de recreo.

Para llevar a cabo estos trabajos de investigación basados en figurar propuestas de convivencias puerto-ciudad, nos hemos planteado su aplicación sobre casos de estudio concretos: el Puerto Fluvial de Sevilla y el Puerto Marítimo de Málaga, desarrollados con el apoyo de ejercicios de proyectos en los que han participado profesores y estudiantes de la Escuela Superior de Arquitectura de Sevilla.

Palabras clave: Investigación universitaria, Puerto, Ciudad, Sevilla, Málaga, pacto de convivencia

Abstract

The port and the city are entities in need of a “pact of coexistence” that would be mutually beneficial. Port cities have specific characteristics that must be preserved and enhanced as they are part of its millennium-old culture. They are not only an economic engine, they also create its particular landscape.

It is a widespread trend that the innermost docks of ports become open areas, linked to the urban fabric as maritime or river fronts, since the current nautical activities cause an increase in scale of both ships and land facilities. This creates a need for new piers, increasingly broader and technological advanced spaces, that allow the development of industrial port activities and shipping vessels, but also cruise ships and pleasure boats.

To carry out this research project, based on proposals for a port-city coexistence, we studied its application on specific cases: the Port of Seville and the Port of Malaga, which were developed based on Project exercises, in which various professors and students of the School of Architecture of Seville have been involved

Key words: University research, Port, City, Seville, Malaga, pact of communal existence

El puerto y la ciudad son entidades necesitadas de un “pacto de convivencia” del que se beneficien mutuamente. Las ciudades portuarias tienen caracteres específicos que deben conservarlos y potenciarlos, ya que es parte de su cultura milenaria, que además de ser un motor económico conforma su peculiar paisaje.

Es tendencia generalizada que los muelles más interiores de los puertos se conviertan en partes abiertas y vinculadas a la trama urbana en posición de frentes marítimos, en otros casos frentes fluviales, ya que las actividades náuticas actuales plantean un salto de escala de los buques y de las instalaciones terrestres, necesitando nuevos muelles y espacios cada vez más amplios y avanzados tecnológicamente para el mejor desarrollo de la actividad industrial de cruceros o de recreo.

Para llevar a cabo estos trabajos de investigación basados en figurar propuestas de convivencias puerto-ciudad, nos hemos planteado su aplicación sobre casos de estudio concretos: el Puerto Fluvial de Sevilla y el Puerto Marítimo de Málaga, desarrollados con el apoyo de ejercicios de proyectos en los que han participado profesores y estudiantes de la Escuela Superior de Arquitectura de Sevilla¹. También con anterioridad se ha desarrollado una hipotética ordenación –Proyecto Málaga Litoral 2016– en la que participaron también profesores y estudiantes de la Escuela de Arquitectura de Málaga.

Se ha comprobado la utilidad de estos trabajos de investigación académicos y universitarios para producir un cúmulo de ideas hipotéticas que ilustren posibilidades presentes y futuras para la “convivencia puerto-ciudad”.

Como expuso el profesor veneciano Rinio Bruttomesso, director del comité científico de RETE –Association for the Collaboration between Ports and Cities– esta colaboración entre los centros universitarios con los puertos es muy provechosa si se dan ciertas condiciones:

La primera es una relación franca y sin reserva en la que ambas partes expongan con claridad sus propios objetivos, planes e intereses, tanto para la actividad portuaria como para el desarrollo de la ciudad.

La segunda, que se actúe con realismo y no por ello exento de imaginación propia de la investigación proyectual.

La tercera, que no se trate de acciones y propuestas a corto plazo, si no que algunas transformaciones se planteen en décadas para llevarse a cabo.

La cuarta, última y principal condición es que estos estudios sean completamente

[1] Son ejercicios de proyecto repetidamente realizados en sucesivos cursos académicos del departamento de Proyectos de la Escuela Superior Técnica de Arquitectura de Sevilla. Los trabajos presentados se han realizado en el Taller 7, curso 2016/2017 por estudiantes y profesores: Antonio Barrionuevo Ferrer, Antonio Ochoa de Retana, Fátima Pablo-Romero Gil-Delgado y Jose Luis Pérez de Lama Halcón en anteriores cursos intervinieron los profesores Nicolás Carbajal, Carlos Díaz Recasens y Thilo Gumbsch.

Los trabajos sobre el puerto de Málaga se realizaron en la asignatura Proyectos 9 del mismo curso por estudiantes y el profesor Antonio Barrionuevo Ferrer.

altruistas, realizados con medios propios universitarios y apoyados instrumentalmente en lo más básico por los puertos.

Una de las características de estos estudios realizados parte del mayor aprovechamiento de las instalaciones existentes –muelles, tinglados, infraestructuras, etc.- por considerar la utilidad que presentan por lo general estas magníficas y amplias estructuras aptas para ser transformadas conservando su presencia muy implicada con el paisaje reconocido socialmente. También por su belleza como obras singulares de la ingeniería y de la arquitectura industrial, pero también para ejercer actuaciones sostenibles con un considerable ahorro económico y energético al no destruir, sino adaptar y reciclar.

Otro de los objetivos perseguidos ha sido dar mayor visibilidad al puerto desde la ciudad, recreando la escena milenaria de las marinas que a veces han quedado ocultas en la segregación de un puerto industrializado, desplazado y aislado por fuertes cerramientos.

Proyecto Ampliación Sur del Frente Fluvial de Sevilla 2017

En el Puerto de Sevilla se propone avanzar en la recuperación de los Muelles de las Delicias y de Tablada como Ampliación Sur del Frente Fluvial de Sevilla hasta alcanzar el recinto del Parque del Cauce Viejo del Guadaira, prolongándolo hasta la dársena portuaria al sur del muelle de Tablada y enfrentándolo con la Dársena del Batán. Por el norte, extender los parques históricos de María Luisa y los Jardines del Líbano para darles una dimensión riverena asomándolos al cauce histórico del Guadalquivir, reconvirtiendo para ello el Muelle de las Delicias como espacio público arbolado y solidariamente unido a los citados parques.

Entre estos dos espléndidos parques del sistema verde urbano, el Muelle de Tablada, con la Avenida de Guadalhorce convertida en alameda y paseo fluvial de continuación de los muelles históricos ya convertido en paseos, rehabilitaría sus tinglados para convertir este “Puerto-Tablada” en un renovado Sector Sur de la ciudad.

La propuesta “Ampliación Sur del Frente Fluvial de Sevilla” consiste en extender el espacio público de la ciudad hasta el límite sur alcanzado por la Sevilla de la Exposición Iberoamericana del 29, con la construcción de los hotelitos de Heliópolis- la Ciudad del Sol-, en la margen del Río Guadaira, hoy convertido en el Parque del Viejo Cauce.

Supone reconvertir las instalaciones y tinglados del Muelle de Tablada, para crear un potente sector terciario abierto a la ciudadanía; y situar en la Estación Marítima fluvial y el Museo del Puerto y la Ciudad, entre otras grandes dotaciones, siguiendo la tendencia generalizada de reordenar los muelles más interiores de los puertos para crear una nueva centralidad “Puerto de Tablada”, de manera similar al ejemplo de Puerto Madero de Buenos Aires; y para ello desplazar la actividad industrial a un nuevo muelle de mayor capacidad industrial en la Dársena del Cuarto, cabecera del Canal Sevilla-Bonanza, cercano a la nueva Esclusa de la Punta del Verde.



Ampliación del Frente Fluvial de Sevilla. Integración urbana del Muelle de Tablada. Juan Aragón Andrades, María Pérez Revuelta



El Muelle de las Delicias como frente fluvial del Parque de Mª Luisa y de los Jardines del Líbano.
José Luis Mansilla Caballo, Alejandro Papakiritsis Sánchez



Permanencia y transformación de las naves de la Avda. de la Raza como nuevo centro terciario.
Rosa María Díaz de Mayorga Ledesma, Jaime Rubio Campuzano



La Avenida de Guadalorce como alameda fluvial de conexión de los muelles históricos con el de Tablada.
Rosa María Díaz de Mayorga Ledesma, Jaime Rubio Campuzano



La nueva Estación Marítimo - Fluvial de Sevilla como transformación de tinglados del Muelle de Tablada. Vista aérea.
Raúl Alfaro Calvo, Francisco González Martínez



La nueva Estación Marítimo - Fluvial de Sevilla como transformación de tinglados del Muelle de Tablada. Sección fugada.
Raúl Alfaro Calvo, Francisco González Martínez



La nueva Estación Marítimo - Fluvial de Sevilla como transformación de tinglados del Muelle de Tablada. Vista interior.
Raúl Alfaro Calvo, Francisco González Martínez



Extensión del Parque del Antiguo Cauce del Guadaira a la Dársena Portuaria.
Nicolás M. Carmona Castro, Ana Ponce Suero



Extensión del Parque del Antiguo Cauce del Guadaira a la Dársena Portuaria. Vista aérea.
Nicolás M. Carmona Castro, Ana Ponce Suero



Transformación de tinglados del Muelle de Tablada como Museo del Puerto y de la ciudad.
Gonzalo Díez Flethes, Jorge Garrido Hedrera



Ampliación del Frente Fluvial de Sevilla. Proyecto Muelle de Tablada 2017. Maqueta.
Felipe Segura Maya, Manuel Ruiz Sos

Proyecto Málaga Puerto y Ciudad 2017

En el caso de Málaga y sus puertos, la reordenación del Muelle de San Andrés como marina náutica, abierta al Paseo Marítimo de Levante y a la ciudad tras el Guadalmedina presentaría una continuidad con la Playa de San Andrés.

El mayor aprovechamiento del Muelle Polivalente, Muelle 9, mediante Silos en altura automatizados para el depósito de vehículos o para graneles sólidos o líquidos que se trasladarías desde su actual localización liberando con ello el Muelle de San Andrés.

La Dársena Pesquera y sus instalaciones terrestres, como la espléndida Lonja, la fábrica de hielo, las casetas de pescadores, naves y áreas de aparcamientos y depósitos, cabe reordenarla ante la disminución de la actividad para ubicar en ella el dique seco, en mejor posición que la actual al fondo del Muelle de Heredia, los servicios de la policía y vigilancia marítima y las dependencias de la Aduana, liberando con ello la franja con frente urbano al paseo-avenida de Manuel Agustín Heredia.

La ordenación del Muelle de Heredia como base de ro-rros, melilleros y carga general comercial y Nueva Estación Marítima permite liberar y abrir a la ciudad el Muelle de Cánovas del castillo, punta entre las dos dársenas del Puerto de Málaga donde situar el Centro de Convenciones-Auditorio, gran equipamiento cultural que Málaga está procurando para continuar su destino como ciudad de la cultura del Sur de Europa en el Mar de Alborán. Y que requiere un emplazamiento a su altura y dimensión simbólica como hito de Málaga abierta a su puerto y al mar como tantos ejemplos que se realizan renovando los puertos en las mejores ciudades del orbe.

El refuerzo de la marina en los Muelles de Gros y de Guadiaro, Muelles 1 y 2, para el aumento de las instalaciones náuticas y el atraque de megayates en invernada y mantenimiento en el Muelle de Heredia.

Preservar las áreas y muelles industriales, potenciando los puertos como focos económicos y la evolución de la ciudad abriendo el puerto a ella, allí donde sea posible para desarrollar usos productivos que completen las partes más significativas de las ciudades portuarias es el “pacto de convivencia” que hoy, cada día, se hace más necesario.



Muelle de San Andrés - Puerto Deportivo. Juan Aragón Andrades, María Pérez Revuelta



Dársena pesquera. Dique seco. Vista aérea.

Nicolás Manuel Carmona Castro, Rosa María Díaz de Mayorga Ledesma, Ana Ponce Suero, Jaime Rubio Campuzano



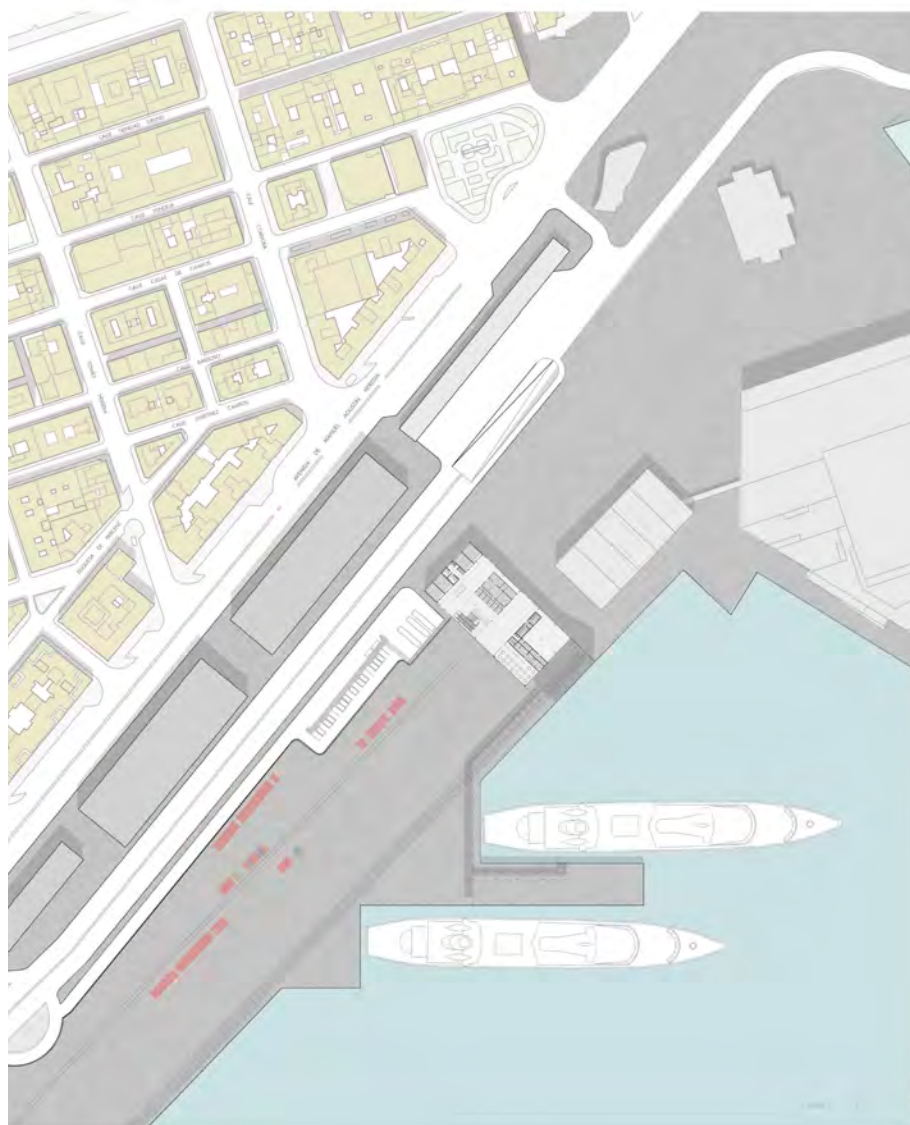
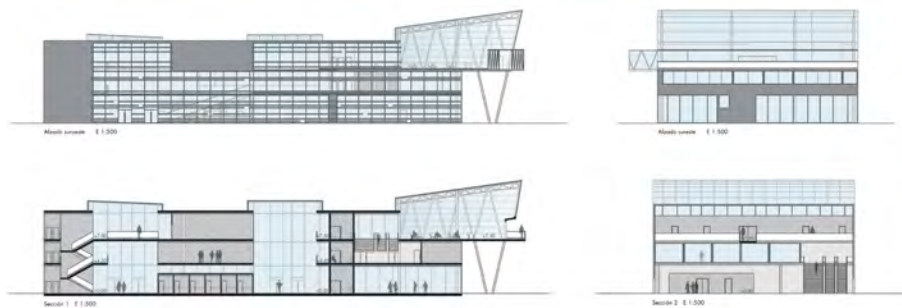
Lonja pesquera. Sección fugada.

Rosa María Díaz de Mayorga Ledesma, Jaime Rubio Campuzano



Málaga: El Puerto y la Ciudad 2017. Maqueta.

Alejandro Montero García, Alfredo López Sánchez, Iván Carrascosa Gómez, M^a Belén Rey Álvarez



Muelle de Heredia. Estación Marítima y Ro-Ro. Gonzalo Cid Revriego, Alejandro Papakiritsis Sánchez



Situación en el Muelle Cánovas de Castillo del Nuevo Auditorio de Málaga. Alejandro Gómez Ramírez, Iván ramos Salas



Situación en el Muelle Cánovas de Castillo del Nuevo Auditorio de Málaga. Alejandro Gómez Ramírez, Iván ramos Salas



Muelles de Gross (M1) - Paseo de la Farola- y de Guadiaro (M2): Marina Náutica. Gonzalo Díez Flethes, Jorge Garrido Hedera