I numerosi cambiamenti che sono avvenuti lungo i waterfront negli ultimi 30 anni hanno indotto i porti ad allontanarsi dalla città, abbandonando i vecchi docks inadeguati all'attività portuale. È accaduto lo stesso anche a Malaga, dove un progetto di riconnessione della città al mare, con il conseguente spostamento del porto, ha prodotto la disponibilità di alcuni moli prossimi al centro storico che sono stati recuperati ad usi urbani.

Malaga e il suo porto sono quindi interessate da un processo di trasformazione urbanistica, economica e culturale, risultato da un lato della sua posizione geografica strategica, in quanto porta del Mediterraneo, e dall'altro del protagonismo della città, in quanto punto nevralgico del settore turistico della Costa del Sol.

In città convivono due porti distinti fisicamente e funzionalmente, quello urbano (Moli 1 e 2) e quello commerciale (Molo 4), che si relazionano in modo differente.

Il porto urbano, realizzato mediante opere di riempimento nel XIX secolo, si estende sui Moli 1 e 2: il primo con vocazione prevalentemente commerciale e il secondo con un ruolo rappresentativo per la città. Il grande asse viario che attraversa il tessuto urbano separando i moli dal centro storico, svolge allo stesso tempo la funzione di connessione tra i due diversi ambiti territoriali.



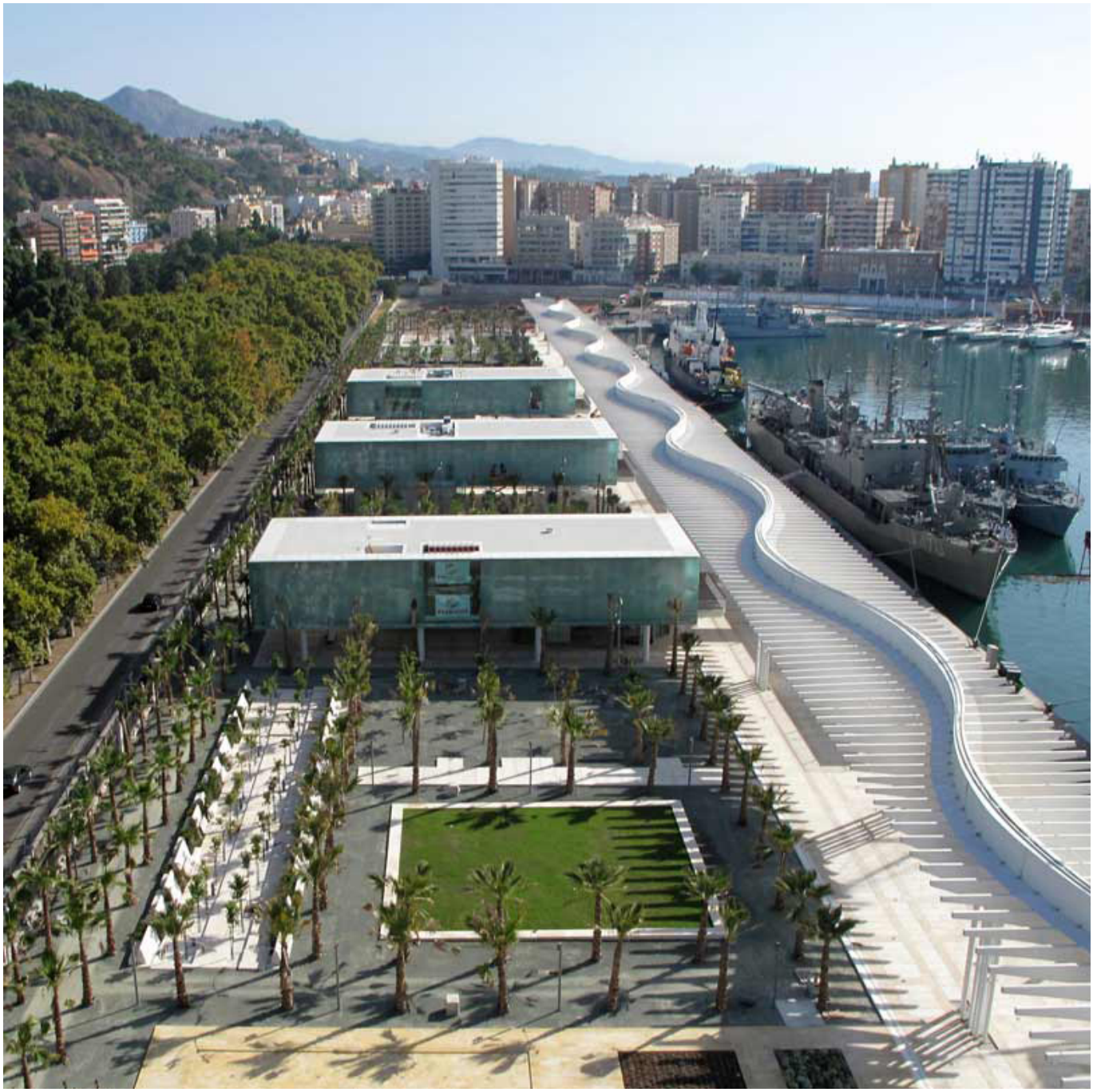
Il porto urbano: i Moli 1 e 2 recentemente riqualificati, i Jardines de Pedro Luis Alonso e de Puerta Oscura, e il centro della città.

Su questi moli la proposta progettuale che sta guidando il processo di trasformazione spazio-funzionale punta ad identificare da un lato edifici storici da destinare a nuovi usi (Atarazanas, Castillo de los Genoveses, Aduana, Cortina del Muelle, etc.) e percorsi del passato che univano città e porto da recuperare, dall'altro a costruire nuove forme di relazione e integrazione tra queste due realtà.

In questo contesto sicolloca il concorso internazionale di idee bandito per la riconversione dei moli più prossimi alla città, che ha visto vincitore il progetto "Palmeral de las Sorpresas" dello studio di progettazione Jerónimo Junquera y Asociados S.L. e che prevede lo spostamento delle funzione portuali per poter integrare le banchine nel tessuto urbano.



Il porto urbano e uno scorcio dei giardini realizzati lungo la passeggiata Palmeral de las Sorpresas.



La connessione tra porto e città, tra il Molo 1 dedicato piccole crociere e la nuova passeggiata pedonale Palmeral de las Sorpresas.

La cessione d’uso di alcuni suoli da parte dell’Autorità Portuale ha permesso di

sfruttare circa 200.000 mq di nuove zone urbane e più di 3.000 mt di perimetro portuale al confine con la città.

Gli spazi messi a disposizione dal porto sono stati utilizzati ad uso ricreativo, ludico e culturale, nuovi ambiti urbani in grado di generare un grande potenziale sociale ed economico. In particolare in queste zone si configura un utilizzo turistico e nautico delle acque.



La Dique de Levante prolungata per accogliere il nuovo terminal per l'attracco delle grandi navi da crociera.

Il prolungamento della Dique de Levante (Molo 1) è la soluzione individuata per la creazione di nuovo molo di attracco per le grandi crociere (1.200 m di lunghezza, 20

m di profondità e 800 m di linee di attracco) che si consolida come uno dei più belli tra gli scali crocieristici del Mediterraneo, e di un terminal in grado di accogliere 500.000 passeggeri in transito, di cui 230.000 crocieristi, situato nel centro della città. Il Molo 2 è invece dedicato alle grandi imbarcazioni, mentre la superficie rimanente nella zona di zona di San Andrés ospita una piccola darsena per la nautica da diporto (600 posti barca).



Gli spazi interni del nuovo terminal marittimo di Malaga.

Head Image: Una veduta del centro di Malaga e del porto commerciale.