

## 1. Sobre la habilitación legal y profesional del Arquitecto autor

La vigente Ley de Colegios profesionales que data de 1.974, recientemente ratificada prácticamente en 1.997 a los efectos de la presente observación, determina expresamente que *"... será requisito imprescindible para el ejercicio de las profesiones colegiadas la incorporación al Colegio en cuyo ámbito territorial se pretenda ejercer la profesión..."*. La actualización del citado texto legal mediante la Ley 7/1997, establece que dicha colegiación obligatoria ha de efectuarse en el Colegio correspondiente al ámbito territorial de residencia del profesional, quedando éste legitimado para ejercer libremente su actividad en la totalidad del territorio español.

La referida legislación determina asimismo que corresponde a los Colegios Profesionales, entre otras funciones, *"... Visar los trabajos profesionales de los colegiados cuando así se establezca expresamente en los Estatutos generales..."*

Los Estatutos para el Régimen de Gobierno de los Colegios de Arquitectos cuya aprobación corresponde a la Administración del Estado, produciéndose su entrada en vigor mediante publicación en B.O.E. e integrándose en consecuencia en el sistema jurídico español, han creado y regulado un completo marco normativo articulado mediante Reglamentos y Normas que en definitiva vienen a establecer que los trabajos profesionales de los Arquitectos han de someterse preceptivamente al control colegial de la identidad y habilitación legal del colegiado autor mediante el denominado "Visado estatutario" que, entre otros fines, garantiza al encargante y a la Administración que el autor del trabajo es efectivamente Arquitecto con titulación oficial y con facultades para ejercer la profesión en España.

La vigente Norma reguladora del visado colegial establece que dicho visado estatutario es obligatorio para cualquier trabajo realizado en ejercicio libre de la profesión, ya sea por encargo privado o de la Administración, excepto cuando el Arquitecto realice sus funciones en calidad de funcionario de la propia Administración encargante.

Dicho visado "estatutario" es independiente de otros visados o controles colegiales sobre aspectos técnicos y/o urbanísticos del trabajo que otros instrumentos o leyes (Normas Básicas de edificación, Legislación Urbanística, ...) preceptúan para determinadas situaciones.

En el caso que nos ocupa, Modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga, no se tiene conocimiento de que su autor el Arquitecto Sr. M.Fenwick se encuentre incorporado a ningún Colegio territorial de Arquitectos de España, careciendo el Expediente del preceptivo visado "estatutario" colegial, que habría correspondido ejercer a ésta Delegación de Málaga del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Oriental, por lo que no existe para la redacción de dicho Documento Técnico constancia de la identidad y habilitación legal de su arquitecto autor.

## **2. Sobre el contenido técnico y documental del Expediente**

El Plan Especial es un instrumento urbanístico contemplado por la Ley del Suelo para fines de muy diversa índole y consecuentemente no está sometido reglamentaria y genéricamente a una metodología documental específica, si bien es obvio que como Plan Urbanístico ha de contar al menos, en todos los casos, con los documentos de Memoria, Planos de Información y de Proyecto, Ordenanzas y Estudio Económico-financiero. La Ley, sin embargo, establece que cuando los Planes Especiales tengan como finalidad la reforma interior de recintos urbanos habrán de asimilarse en cuanto a sus determinaciones a las propias de un Plan Parcial de Ordenación. Y las modificaciones de los Planes han de atenerse a las mismas consideraciones que los Planes originales.

En principio el Plan Especial del Puerto no sería un planeamiento de un recinto urbano sino una figura para ordenar un recinto "portuario" propiamente dicho atendiendo a la funcionalidad concreta de dicho elemento infraestructural concreto, pero es obvio que el objetivo del P.E. , y el de la Modificación que nos ocupa en particular, no es otro que el de organizar un área de actividad urbana, remodelando el espacio terrestre del recinto e integrándolo, pretendidamente, en la Ciudad, y donde el Puerto, el Mar, no es más que un telón de fondo. Y consecuentemente si se diseña una ordenación viaria, si se establecen calificaciones y usos urbanísticos, y si se ordenan volúmenes edificatorios, estaremos hablando, seguramente, de un auténtico P.E.R.I. y su secuencia documental y nivel de determinaciones debería ser coherente con tal tipología de planeamiento.

Y en este sentido, el Plan Especial adolece de falta de definición (defecto también apreciable en el Plan original) porque carece de Programa o Plan de Etapas, de Estudio Económico-financiero, de determinaciones numéricas (volumen edificable en cada una de las huellas o envolventes edificatorias ordenadas) y sobre todo carece de integración viaria e infraestructural con la Ciudad al no incorporarse la más mínima idea o solución alternativa sobre el cordón "Muelle de Heredia-Plaza de la Marina-Paseo de los Curas-Malagueta" que no sólo ha de ser el elemento soporte de la "integración" física y funcional entre el Puerto y la Ciudad sino que ha de corresponderle la habilitación de los accesos peatonales y rodados al futuro recinto urbano del Puerto.

Consecuentemente, la Modificación del Plan Especial, no se documenta suficientemente con el nivel de planeamiento exigible por la Ley del Suelo, por no definir suficientemente el espacio viario (se grafía esquemáticamente un sendero de trazado y destino indeterminado), la localización de aparcamientos, y las conexiones con el entorno, por no analizar ni siquiera a nivel esquemático el trazado de redes de infraestructura y saneamiento, por no definir la intensidad edificatoria de cada "pastilla" que demuestre, y garantice, el cumplimiento del techo máximo edificable autorizado, por no establecer procesos de gestión y de programación, y por carecer de datos económicos y financieros que avalen su credibilidad y viabilidad. Se trata de un Planeamiento incompleto, realmente un Avance de Planeamiento, que debió someterse a debate público y abierto en demanda de sugerencias y no a aprobación formal como Documento final vinculante, sobre todo por afectar a un enclave tan importante de la Ciudad.

### **3. Análisis comparativo con el Plan Especial aprobado**

El análisis o juicio crítico que sobre las propuestas de la Modificación del Plan Especial del Puerto haya de efectuarse por nuestra parte, en ningún momento debe entenderse como una reivindicación o aceptación tácita de las determinaciones del Plan aprobado. De hecho el P.E. original plantea una organización espacial de la edificación prevista que, en determinadas situaciones, ofrece en nuestra opinión motivo de discusión, y adolece igualmente de equivalentes indefiniciones viarias y de accesibilidad ignorando igualmente al Paseo de los Curas. Pero es una realidad evidente que se trata de un Plan Especial aprobado y vigente que, tras las últimas actuaciones y gestiones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria, está sometido irremediamente a una "Revisión" que, por lo que respecta a los muelles 1 y 2, ha sido formulada bajo la denominación de "Modificación". Y en éste contexto no cabe otra alternativa que efectuar un análisis comparativo entre las propuestas de ambos planes con el objeto de dilucidar si lo que ahora se plantea supone realmente una mejora con respecto a la solución anterior ya que, obviamente, no sería de recibo una remodelación que propiciare soluciones de menor interés y calidad urbanística.

Los objetivos específicos del Planeamiento, del Plan General, del Plan Especial en vigor, y obviamente de la Modificación en trámite como legalmente no podría ser de otro modo, son los siguientes según expresa literalmente el propio P.E. vigente:

- El Plan Especial como marco de relaciones espaciales, funcionales y urbanísticas entre Ciudad y Puerto.
- El Plan Especial como instrumento que responda a las siguientes demandas ciudadanas:
  - Encontrar niveles de permeabilidad visual y peatonal sin limitaciones físicas.
  - Recuperar el Puerto como espacio peatonal, de aparcamiento, ocio, y cultura.
  - Encontrar soluciones a problemas de borde y accesos. Remodelación Paseo de los Curas.
  - Integración del futuro paisaje edificado del Puerto en el paisaje urbano de la Ciudad.

Pues bien la Modificación propuesta, con independencia de que el P.E. original atendiera o no suficiente y/o acertadamente a tales premisas, no ha aprovechado la coyuntura de su formulación para responder mejor a tales demandas reforzando y aumentando las del Plan anterior. En efecto:

#### **3.1. Niveles de permeabilidad visual**

Aunque la longitud total de fachada de las edificaciones frente al Paseo de los Curas es similar a la del P.E. aprobado, la ubicación en los dos extremos del Paseo de sendos volúmenes edificatorios de gran extensión, uno próximo a la Plaza de la Marina y dos entre el Recinto musical Eduardo Ocón y el Paseo de la Farola, presuponen una imagen cerrada y un obstáculo visual desde el entorno urbano existente justamente en los puntos de acceso al Puerto (Plazas de la Marina y de Torrijos) desde las que prácticamente no se vería el mar.

La desaparición del “silo” sí propicia una mayor permeabilidad visual desde el Parque pero, si bien puntualmente, queda interrumpida por algunas edificaciones que desvirtúan en cierta medida la decisión de derribar el silo cuyo fundamento es, se supone, eliminar el obstáculo “visual” que hoy representa entre el Parque y el Mar.

La realidad es que el P.E. vigente, que apostó por mantener el silo, seguramente como elemento característico de la imagen urbana del lugar, obvió prácticamente cualquier otra implantación edificatoria concentrando cerca de dicha edificación dos puntuales edificios de apoyo en disposición simétrica con eje en el silo, liberando en consecuencia dos amplios espacios entre dicho conjunto edificatorio y los extremos del Paseo de los Curas.

Puede discutirse sobre la conveniencia de una u otra solución pero en nuestra opinión la demolición del silo sólo tiene sentido para abrir el Parque al Puerto y diafanar en lo máximo posible la relación Puerto-Ciudad, pero si se sustituye la longitud del frente edificado del silo por las de otras construcciones ubicadas en los puntos de mayor impacto desde una perspectiva ciudadana, el resultado creemos que será contrario a la “permeabilidad visual” pretendida.

Por otra parte la forzada ubicación del edificio previsto por el vigente P.E. en la esquina Paseo de los Curas-Paseo de la Farola, es sustituida por una escalinata y una glorieta (supuestamente Auditorio al aire libre) encajonada entre dos potentes conjuntos edificatorios. Puede hablarse de una cierta “mejora” en cuanto a la habilitación de un nuevo punto de acceso al Puerto pero en cualquier caso no deja de ser una solución edificatoria alternativa equivalente a la propuesta por el Plan anterior.

### 3.2. Niveles de permeabilidad peatonal

En una y otra versión del Plan la permeabilidad peatonal se concreta en la eliminación de la valla entre el Paseo de los Curas y el Puerto, la Modificación no aporta nada al respecto cuando ya se han prediseñado y discutido posibles soluciones alternativas al Paseo de los Curas sobre las que el Expediente no efectúa la más mínima reflexión. Entonces de qué “integración Puerto-Ciudad” estamos hablando, y qué “permeabilidad y accesibilidad peatonal sin obstáculos físicos” estamos planteando. ¿No se tratará de una actuación sectorial sobre el recinto del Puerto que pretende buscar su propia rentabilidad sin relación funcional ni urbanística alguna con la propia Ciudad que tan sólo se ubica casualmente en sus proximidades? ¿La permeabilidad peatonal no tiene mucho que ver con la permeabilidad visual que, como antes vimos, no sólo no se mejora sino que se disminuye? ¿O es que la permeabilidad visual consiste en poder ver desde el parque las luces de neón de los contenedores de ocio que se proyectan en el Puerto a los que para acceder hay que cruzar el Paseo “rodado” de los Curas?

Evidentemente, como ya se sabe, la actuación denominada "Paseo de los Curas" se encuentra paralizada y sin programación a corto plazo, lo que no debe en ningún caso arrastrar también una paralización de las actuaciones en el Puerto, pero un PLANEAMIENTO pretendidamente integrador entre la Ciudad y el Puerto no puede obviar el ANÁLISIS del problema y tiene la obligación de incorporar en su propuesta soluciones viables alternativas, si se quiere orientativas y no programadas en plazo, que al menos ofrezcan en su plano de "imagen final" una ordenación convincente y creíble del conjunto, que según los objetivos y la ilusión ciudadana, no es otro que el Sector Centro-Parque-Puerto. Y posteriormente convóquese un concurso público para desarrollar a nivel de proyecto la mejor solución posible.

### 3.3. Accesibilidad y aparcamientos

La ya expuesta ausencia de reflexión alguna en el Expediente sobre la operación "Paseo de los Curas" como soporte de la permeabilidad peatonal Parque-Puerto, es igualmente válida para el problema del acceso rodado al recinto portuario, acceso que salvo el preexistente en Plaza de la Marina no resuelve gráficamente la Modificación propuesta, del mismo modo que tampoco localiza los lugares de aparcamiento subterráneo y sus correspondientes bocas. Al menos el P.E. vigente sí proponía ubicaciones concretas al respecto de los accesos a aparcamientos.

Las soluciones de accesibilidad viaria al Puerto y al propio entorno urbano no han sido, como ya se ha dicho, preocupación específica del planeamiento a diseñar por ambas versiones del P.E. , y en tal situación nos encontraremos si no se rectifica con un Plan aprobado y vigente, que separa virtual y físicamente dos recintos urbanos, el Centro y el Puerto, por la existencia del canal de tráfico rodado Muelle de Heredia-Paseo de los Curas equivalente al eje Parque-Alameda que por sí solo causó el fracaso funcional del Proyecto "Plaza de la Marina" mas allá que la supuesta "fealdad" de su "avanzado diseño" ajeno al "estilo malagueño," o que el "bodrio" de sus "farolas", al impedir el tránsito peatonal fluido Centro-Puerto pese al esfuerzo de diseño empleado en su pavimento y acerado que, obviamente, pasó desapercibido para el ciudadano.

Estamos convencidos de que la Ciudad no se ordena mediante planificaciones sectoriales yuxtapuestas - está claro que algún día se proyectará una solución viaria para el cordón litoral Muelle de Heredia-Paseo de los Curas que intente paliar e incluso resuelva los problemas de accesibilidad a un recinto portuario ya en funcionamiento - sino mediante planes integrados desde su origen, máxime cuando el objeto específico del planeamiento es, como en el caso que nos ocupa, el de integrar la Ciudad y el Puerto.

### 3.4. Integración del paisaje edificado en el Puerto en el paisaje urbano

Está claro que un Plan Especial no tiene, por escala y rango competencial, obligación de descender a la escala del diseño arquitectónico, o tal vez sí (téngase en cuenta que la Ley es flexible y admite la figura Plan Especial para diversas finalidades sin apenas límite de contenidos propositivos). Sabemos que los PERI convencionales no suelen descender a la escala del edificio, pero hay Planes como éste que por su enorme trascendencia urbanística y arquitectónica en la imagen de nuestra Ciudad requieren, en nuestra opinión, de estudios profundos sobre éste particular; que se va a llenar el frente marítimo de la Ciudad, de su Centro Histórico, de edificios donde nunca hubo nada edificado; que existe un único edificio que incluso es representativo de la silueta de Málaga y se propone su desaparición; el silo es una arquitectura conocida y asumida por la Ciudad que va a ser eliminada, podríamos estar de acuerdo pero ¿vamos a aceptar cambiarla por otras nuevas arquitecturas con 350 m. de fachada al Parque y al Mar que no se nos muestran ni siquiera a nivel de bocetos o ideas? Las propuestas urbanísticas para la Expo de Sevilla o la Olimpiada de Barcelona o cualquier otra intervención urbana significativa en cualquier Ciudad, se mostraron previamente a los ciudadanos a través de dibujos, maquetas,.... pero en el caso del Puerto de Málaga su Planeamiento a aprobar sólo nos muestra unas envolventes en planta y unas secciones esquemáticas sin detalle alguno, sin ordenación volumétrica ni intenciones arquitectónicas, sólo se conoce su altura (11 a 13,50 m. equivalente a 3-4 plantas convencionales) y sus usos posibles, ni siquiera las condiciones tipológicas, de ocupación de suelo,...

Al margen de los problemas ya indicados, de accesibilidad, permeabilidad e integración funcional y urbana, se nos antoja fundamental el de la integración paisajística y arquitectónica, no sólo es uno de los objetivos del propio P.E. y una demanda ciudadana, sino una necesidad insoslayable, y la Modificación nada contiene al respecto. Estamos convencidos que los aspectos infraestructurales, viarios y funcionales son importantísimos y requieren soluciones claras, pero la Arquitectura es un asunto fundamental que no sólo requiere de un análisis específico, profundo y gráficamente expresado en esta modalidad de Planeamiento Especial, sino que objetivamente debería incluso someterse preceptivamente al oportuno Estudio de Impacto Ambiental, que no sólo se contempla en la Legislación de Medio Ambiente para preservar el paisaje natural sino también, porqué no, el paisaje urbano y el marítimo (de hecho el Anexo 1º, punto 9, del Reglamento de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía, Decreto 297/1995, permite interpretar como reglamentaria la necesidad de someter a Evaluación de Impacto ambiental este tipo de actuaciones sobre recintos portuarios).

En cualquier caso, resulte preceptiva o no por la Ley tal evaluación ambiental, no cabe duda alguna que la intervención edificatoria sobre el Puerto, por su intensidad, novedad, e imbricación urbana, es susceptible de producir impactos ambientales en la imagen del frente litoral y de la propia Ciudad, lo que exige del máximo cuidado en su Arquitectura que no puede quedar al arbitrio de las multinacionales y empresas comerciales y de sus intereses económicos sino que debe someterse a criterios integradores, condicionantes de calidad, y a una planificación previa a nivel arquitectónico cuyas especificaciones deben corresponder precisamente al Plan Especial que actualmente se tramita prácticamente sin pena ni gloria ni mayor difusión que la que proporciona la lectura de un BOP de un día de Agosto de 2000.