



Arquitectos de Málaga

AL EXCMO. SR. ALCALDE-PRESIDENTE
DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUAN JOSÉ GUTIÉRREZ BLANCO, mayor de edad, Arquitecto, con D.N.I. nº 24.783.640, en su calidad de Decano-Presidente del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, con domicilio social en C/Las Palmeras del Limonar s/n, de Málaga, cuya representación estatutariamente ostenta y tiene a todos los efectos legales debidamente acreditada, actuando por mandamiento de la Comisión Permanente de Junta de Gobierno de fecha 18/12/2001, ante V.E. comparece y como mejor en Derecho proceda, DICE:

Que habiendo sido sometido a información Pública hasta el día 21 de diciembre de 2001 el "**PLAN ESPECIAL DE LOS MUELLES 1 Y 2 DEL PUERTO DE MÁLAGA**", tiene a bien formular, por medio del presente escrito y dentro del plazo legalmente conferido, el siguiente

INFORME-ALEGACIÓN

DE LA LEGITIMACIÓN GENERAL PARA FORMULAR EL INFORME- ALEGACIÓN.

En uso de las facultades que los Colegios de Arquitectos concede el Artículo 3º de los Estatutos para el régimen y Gobierno de los Colegios de Arquitectos aprobado por Decreto de 13 de Junio de 1.931, y confirmados por Ley de 2 de Noviembre siguiente y además la Ley de Colegios Profesionales de 13 de Febrero de 1.974, y acogándose a la letra y al espíritu de la vigente Ley del Suelo que acredita y fundamenta el ejercicio de las acciones públicas encaminadas a garantizar la corrección de los actos de planeamiento, es por lo que se hace pertinente formular Alegaciones referidas a las incorrecciones de que adolece el expediente aludido.

MOTIVO DE LA PARTICIPACIÓN DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA EN ESTE TRAMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA.

La comparecencia de este Colegio en el período de Información Pública del Plan Especial de los Muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga hay que entenderla desde el marco general impuesto por los Arts. 4,4 LS 1/97 y 6.1 Ley 6/98 relativo a la participación ciudadana en los procesos de formulación, tramitación y gestión del Planeamiento urbanístico. En este contexto la intervención del Colegio Oficial de Arquitectos tiene como objeto fundamental el de manifestarse, y solicitar soluciones, con respecto a la problemática planteada con motivo de la actuación urbanística que pretende ejecutarse sobre los Muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga

A tal fin, conocido por la Comisión de Urbanismo del Colegio el documento aprobado inicialmente y debatidos sus contenidos, fue encargada al Secretario de la Comisión la elaboración del correspondiente Informe con base en el cual se formula la presente alegación:



1. Antecedentes

Con motivo del trámite de exposición al público de la primera Modificación del Plan Especial que recibiera la aprobación inicial municipal el pasado 1 de Agosto de 2000, éste Colegio Oficial de Arquitectos (entonces Delegación en Málaga del Colegio de Andalucía Oriental) presentó alegaciones estructuradas del siguiente modo:

- **Sobre la habilitación legal del arquitecto autor:** El Documento de Modificación del Plan Especial no fue sometido al preceptivo visado estatutario colegial.
- **Sobre el contenido técnico y documental del Expediente:** El expediente presentaba importantes carencias documentales, e indefiniciones técnicas, con respecto a los requisitos impuestos por la legislación urbanística a los planes especiales, adoleciendo fundamentalmente de justificación de la integración física, funcional y ambiental de las propuestas en el entorno urbano y ello pese a que la integración Puerto-Ciudad era el objetivo fundamental, mejor dicho el único objetivo, del Plan Especial.
- **Análisis comparativo con el Plan Especial aprobado** a través de los siguientes aspectos: Permeabilidad visual, Permeabilidad peatonal, Accesibilidad y aparcamientos e Integración del paisaje edificado en el Puerto en el paisaje urbano, alegando contra las propuestas de Modificación del Plan Especial por ser susceptibles de ocasionar impactos visuales, problemas de accesibilidad, y en general por no responder a criterios integradores con el Centro de la Ciudad.

En particular nuestra alegación rechazaba la ubicación de determinados edificios en lugares estratégicos, la falta de claridad en la estructura de la ordenación, la ausencia de decisiones sobre el cordón litoral, la reconducción de las actuaciones en el Puerto persiguiendo exclusivamente la rentabilidad económica, y en definitiva criticaba la inexistencia absoluta de la pretendida integración del Puerto en la Ciudad.

La alegación intentaba demostrar que la Modificación no suponía mejora alguna con respecto al Plan Especial aprobado, sino todo lo contrario, y ello sin dejar de reconocer las indefiniciones que asimismo presentaba, presenta de hecho, el Documento aprobado en 1998.

Con posterioridad, tras adoptar el Excmo. Sr. Alcalde la decisión de dejar sin efecto la aprobación inicial decretada en Agosto de 2000, representantes de este Colegio de Arquitectos han participado en diversas reuniones con el Ayuntamiento y con la Autoridad Portuaria, especialmente con ésta, lo que nos ha brindado la oportunidad de conocer de primera mano la evolución de las propuestas contempladas



Arquitectos de Málaga

en la Modificación del P.E. desde Agosto-2000 hasta la que ahora se expone de nuevo al público, y consecuentemente nos ha permitido extraer conclusiones, y la formación de una opinión, seguramente fundamentadas.

2. El nuevo Documento aprobado inicialmente

A la vista de los antecedentes expuestos, y encontrándonos ante otra **versión alternativa** de las propuestas de actuación sobre los muelles 1 y 2, sin variación alguna de los argumentos de fondo que presidieron la primera modificación del Plan Especial, la estructura de ésta segunda alegación apenas debe diferir de la que nos sirvió de esquema en nuestra anterior participación en el trámite de Información Pública.

En efecto, y adelantándonos al análisis del nuevo Documento, 16 meses no han sido suficientes para lograr el cambio radical que, con rara unanimidad entre Instituciones y ciudadanos particulares, se ha venido reivindicando. La **nueva propuesta** inicialmente aprobada en fecha 19 de Noviembre de 2001, de nuevo por Decreto del Excmo. Sr. Alcalde, de nuevo sin **visado colegial**, sin consenso ciudadano previo (reclamábamos en nuestra primera alegación la necesidad de una consulta previa a los ciudadanos mediante **Avance** de Planeamiento), de nuevo sin soluciones al **cordón litoral** (Paseo de los Curas), de nuevo fundamentada en criterios de **rentabilidad** económica, de nuevo encajando con calzador un **complejo multi-cinematográfico** (probablemente la única decisión clara y tajante del Plan: si no hay multicines no es posible que la Ciudad y el Puerto se integren, si no hay multicines no hay solución, si no hay multicines no existe ni Puerto...) e incluso, de nuevo, con **indefiniciones** técnicas y urbanísticas en el Documento.

Y consecuentemente ante tal situación se trataría de volver a insistir en la alegación original matizando, reforzando, o suprimiendo en su caso algunas de las reflexiones entonces planteadas, como en cierto modo efectuaremos a partir de éste punto.

Ya se ha comentado que el nuevo Documento carece de visado tal vez porque, como se deduce del apartado 1.7 de la Memoria, ha sido redactado por la propia Autoridad Portuaria con la colaboración externa, eso sí, de un Arquitecto y un Abogado, actuando dicha APM en calidad de Técnico competente en materia de planeamiento urbanístico.

También hemos citado que el actual Plan Especial (es novedad, aunque intrascendente, que ahora no se denomine "Modificación del P.E." sino Plan Especial propiamente dicho de los muelles 1 y 2) sigue presentando indefiniciones y deficiencias documentales, si bien es cierto que mejorando notablemente en este sentido al Documento aprobado inicialmente en Agosto de 2000. En cualquier caso es reseñable al respecto lo siguiente:

- Formalmente aparecen planos de **Infraestructuras** y de **Tráfico** pero, especialmente el de tráfico, de muy escaso nivel técnico y carente de contenido como documento de Planeamiento (realmente es un plano que prácticamente se limita a insinuar los puntos de entrada y salida a parkings si responder realmente a su denominación: "Tráfico")
- Como en el Documento anterior el actual adolece de **secciones transversales** expresivas de los distintos niveles y rasantes de la ordenación: los desniveles con respecto a Plaza de la Marina, Paseo de Los Curas y Paseo de la Farola, las siluetas de los edificios con respecto a dichos enclaves, la posible diferencia de cota entre el cinturón "PS" de 15 m. destinado a usos operativos y de "Paseo",...), lo que en ejecución del Plan pudiera dar lugar a una materialización y funcionamiento de la propuesta discrecional y diferente a la que sugiere su diseño en planta.
- De nuevo el Plan Especial carece de **especificación sobre el techo edificable máximo** a materializar en cada zona o parcela. El Documento expone y declara reiterativamente que no se superan los 34.000 m²c. en el conjunto, y los desglosa por usos, por niveles, por ocupación de suelo, tamaño de huellas, etc., pero no vemos claro si realmente los edificios planteados se ajustan a dicho techo máximo ya que la suma de todas las huellas de edificación ordenadas por el Plan arroja una superficie total de 25.555 m²., y existen alturas permitidas entre 5 y 19 m. equivalentes a una altura media de 3 plantas edificables. El Plan General de Málaga por su parte contempla criterios de cómputo de edificabilidad que en todo caso el P.E. ha de respetar.
- Igualmente con respecto a los **Usos** el Plan Especial no queda absolutamente definido. Ciertamente es que tampoco fue determinante al respecto el Plan Especial vigente, el Planeamiento de referencia, pero si ahora se quiere pormenorizar las actuaciones y avanzar en la definición de las propuestas bueno sería que no quedaran excesivos cabos sueltos y, en todo caso, se está ordenando un Suelo Urbano para el que la Legislación Urbanística exige Calificación pormenorizada. Si se modifica un Plan será, obviamente, para mejorarlo a todos los niveles.
- Pero por encima de tales indefiniciones sobre usos lo que sí supone una aclaración significativa al respecto, expuesta con mayor expresividad que en el Documento precedente (la 1ª modificación), es que en su conjunto lo que el Puerto propone básicamente es la implantación de una **Gran Superficie Comercial** que, según se quiera interpretar, presentaría 10.000 m²c. ó 30.000 m²c. en función de que se considere que los cines, los bares, etc. sean o no elementos constituyentes del USO Comercial. Por si acaso, aunque no sólo pensando en el Puerto, claro, el Ayuntamiento ya ha liberalizado el límite máximo de 10.000 m²c. que contemplaba el PGMO para nuevas superficies comerciales.

- La nueva versión del Plan Especial carece otra vez de las **necesarias e imprescindibles** determinaciones sobre el Paseo de Los Curas, sobre el Paseo de los Curas y sobre la Plaza de Cánovas del Castillo, la Plaza de la Marina, el Muelle de Heredia,... **el cordón viario litoral** en definitiva. Siguen sin contemplarse ni adoptarse soluciones al tráfico, a la accesibilidad al Puerto, a la permeabilidad peatonal Puerto-Ciudad,... Y que quede claro que éste es un tema eminentemente Municipal, competencia propia del Ayuntamiento que aprueba el expediente: La Autoridad Portuaria, aunque partiendo de premisas erróneas en nuestra opinión, en estos últimos 16 meses ha buscado nuevas soluciones, ha intentado mejorar el Documento y su plano de "Ordenación General", ha buscado consensos... pero el Ayuntamiento no ha participado en la parte que le compete, al menos el Documento aprobado inicialmente por segunda vez vuelve a ignorar el entorno viario, no tiene en cuenta el Plan Intermodal de Transportes... y se ha limitado simplemente a rechazar los estudios de tráfico que aporta la APM en documentación anexa, con toda la razón por cierto, y sorprendentemente, a aprobar la Modificación del Plan Especial.

Entendemos que la misión del Ayuntamiento no consiste en aprobar y/o denegar la propuesta de la Autoridad Portuaria, y de la Sociedad Promotora del Puerto, el Ayuntamiento al que la Ley del Suelo obliga a **dirigir**, controlar e inspeccionar la actividad urbanística en su Municipio ha de involucrarse en la propia formulación del Planeamiento definiendo objetivos, coordinando su formalización y la toma de decisiones, e integrando la pieza a ordenar en la estructura general municipal, como en todos los casos hace o debe hacer, pero especialmente en éste: El único objetivo de éste Planeamiento es precisamente **la integración al Puerto en la Ciudad**, justamente lo que no hace.

El nuevo Documento desde prácticamente su primera página declara que esta 2ª modificación refleja el **consenso** y los acuerdos habidos con el Ayuntamiento durante los últimos meses, e incluso hace partícipes de su formalización a los propios Técnicos de la G.M.U., y en cierto modo así parece reconocerse en uno de los Informes emitidos por dicha G.M.U. sobre el Documento presentado en solicitud de segunda aprobación inicial. En este sentido nuestras alegaciones contra el Plan Especial se formulan no sólo contra el Documento expuesto al público sino también contra el proceso global de su formación, tramitación y aceptación por el propio Ayuntamiento que es quien dirige, controla, "consensua", consiente e incluso aprueba sus contenidos.

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 que, en determinadas situaciones, ofrece en nuestra opinión motivo de discusión, y adolece igualmente de equivalentes indefiniciones de usos, viarias y de accesibilidad ignorando igualmente al Paseo de los Curas y el cordón litoral. 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 ¿irremediablemente? a una "Revisión" que, por lo que respecta a los muelles 1 y 2, fue formulada en Agosto de 2000 bajo la denominación de "Modificación" y ahora como "Plan Especial" propiamente dicho. Y en éste contexto es inevitable efectuar un análisis comparativo entre las propuestas de ambos planes con el objeto de dilucidar si lo que ahora se plantea supone efectivamente el mantenimiento, o mejora, **conceptual** del primer Plan- ya que no sería de recibo una innovación que propiciare soluciones de menor interés y calidad urbanística - y el mejoramiento real de su nivel técnico y **documental**.

El Plan General Municipal de Ordenación de Málaga en la ficha de características urbanísticas correspondientes al PE-PUERTO impone los siguientes objetivos y condicionantes:

*Organización del recinto portuario mediante la regulación y ordenación de **diferentes usos y actividades**.*

*Usos permitidos: Los relacionados con la **actividad portuaria**.*

Edificabilidad 0,32 m²/m².; Ocupación 25%

*Altura máxima: El Plan Especial definirá las alturas en función del uso, de las características del entorno urbano y de los objetivos del Plan en cuanto a **permeabilidad visual y paisaje urbano**.*

Cabe dudar sobre si los usos "portuarios" a que se refiere el PGMO excluyen a los Museísticos, Culturales, Comerciales, Hosteleros, Aparcamientos, etc. en cuyo caso habría que anular el propio Plan Especial aprobado. Más bien debe interpretarse que en los "diferentes" usos y actividades permitidos se incluyen todos aquellos usos urbanos compatibles con un recinto como el Puerto de Málaga (localización junto al Centro Histórico y Parque y mantenimiento de su actividad portuaria) que pretende integrarse en la Ciudad.

La formulación del P.E. y las negociaciones Puerto-Ciudad fueron anteriores al PGMO, aunque éste se aprobara definitivamente antes que el Plan Especial, y la aprobación de éste fue consensuada sin advertencia de incumplimiento del PGMO. En consecuencia apoyamos la interpretación de considerar urbanísticamente correctos los Usos ordenados por el vigente Plan Especial entendiendo, pese a su indeterminación normativa, que en los previstos en los muelles 1 y 2 predomina el carácter institucional, cultural y funcional del propio Puerto frente al hostelero y comercial que se autorizan con carácter auxiliar.

Efectuada la reflexión anterior, los **objetivos específicos** del Planeamiento, del Plan General, del Plan Especial en vigor y por ello también obviamente de la Modificación en trámite, serían los siguientes según expresión literal del 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.

Por otra parte el Plan Especial de 1998 pese a sus inconcreciones y, seguramente falta de repuestas concretas y convincentes a los citados objetivos, sí resulta expresivo (o al menos así fue entendido en su momento) como **instrumento de recuperación urbana del recinto portuario** para usos de marcado carácter **institucional** y cultural (equipamientos) con el lógico apoyo hostelero y comercial a nivel auxiliar y secundario.

Arquitectónicamente el esquema de la operación se basaba en tres edificios alineados al Paseo de los Curas muy separados entre sí en localización intermedia entre dicha vía y el cantil del Puerto, en disposición clásica, con ejes de simetría definidos,... intentado mostrar un carácter institucional y respetuoso hacia la **herencia urbanística malagueña del S.XIX**: Centro Histórico, Parque, y el propio Puerto. Bajo el Paseo de La Farola, eso sí, las actividades lúdicas, bares, restaurantes y pequeños establecimientos, y junto a las Plazas de Cánovas del Castillo y de la Farola sendos edificios, y discutibles si se quiere, como remate de la ordenación igualmente destinados usos dotacionales predominantemente. El resto quedaba libre sin tratamiento específico de su superficie: paseos, jardines, o mantenimiento simplemente de su estado vacío, libre, portuario,... actual.

La **eliminación de la verja**, símbolo de la operación, implicaba la "toma" del Puerto por parte de la Ciudad con la implantación de determinadas instalaciones

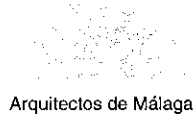
urbanas pero no imponiendo una remodelación y redefinición integral de su espacio físico.

También el Plan aprobado permitía otro tipo de actuaciones y de usos en su propuesta de intervención sobre el recinto portuario entendido éste en su **globalidad**. La integración del Puerto en la Ciudad, la apertura de Málaga hacia el Puerto y la ocupación urbana de casi un millón de metros cuadrados dan para mucho: Espacios Libres, Equipamientos culturales e institucionales, Ocio, Hostelería,... y ¿porqué no? Comercio. Sin embargo la modificación se plantea sólo sobre los muelles 1 y 2 y ahí aparecen la estación marítima, los museos, los gimnasios, los cines, los bares, las tiendas... y todo ello sin la más mínima reflexión sobre el conjunto, sin estudios sobre la incidencia de tal implantación en el ámbito completo y desarrollo futuro del Puerto y en las previsiones unitarias del Planeamiento vigente. Obviamente es lícito formular una Modificación puntual o sectorial de todo Planeamiento pero nunca debe perderse de vista la cohesión, coherencia y unidad del ámbito global de dicho Planeamiento; en el caso que nos ocupa sólo existen muelles 1 y 2, ni se analiza, ni se grafía, ni se justifica el mantenimiento de tal unidad.

Pues bien la Modificación propuesta, con independencia de que el P.E. original atendiera o no suficiente y/o acertadamente a dichas premisas, no ha aprovechado la coyuntura de su formulación para responder mejor a tales demandas reforzando y aumentando las del Plan anterior. Realmente el **único argumento** para su formulación es la adaptación del P.E. al fallo del concurso convocado en 1999 para seleccionar la propuesta más interesante de **explotación comercial** de los usos complementarios del Sistema General Portuario en desarrollo del Plan Especial. No se ajustaría tanto al P.E. la propuesta seleccionada cuando en realidad ha sido necesario modificar dicho Planeamiento, y eso que la propuesta ganadora se ha mostrado ciertamente flexible porque en 2 años ha barajado varias soluciones diferentes (en cuanto a usos, ubicaciones, arquitectura,...), pero en todos los casos desde la propia APM se ha asumido que la necesidad objetiva de actuar mediante Modificación del Plan Especial era evidente.

En el marco de tal flexibilidad de "diseño" de la propuesta ganadora dos circunstancias nos sorprenden especialmente:

- a) La conceptualización como **Gran Superficie Comercial**, plenamente acogida a las disposiciones de la vigente Ley de Comercio (moratorias incluidas), en la que ha derivado la actuación en los muelles 1 y 2, conceptualización que no existía desde luego en el P.E. vigente y tampoco, al menos tan expresivamente como ahora, en la 1ª Modificación de Agosto de 2000.
- b) El mantenimiento, reiterativamente, en todas las soluciones estudiadas de un elemento en concreto: **LOS MULTICINES**. Puede haber o no libros, discos, plaza circular, auditorio al aire libre, más o menos museos, gimnasios y boleras de mayor o menor superficie, puede discutirse si debe o no haber Comercio,



Arquitectos de Málaga

incluso si el Paseo de los Curas se soterra o no, si se construyen pasarelas peatonales, o si se deja como está, todo puede ser válido, todo menos prescindir de los MULTICINES.

En definitiva, con un Documento de Planeamiento de mayor expresividad y definición si se quiere que el Plan vigente, aunque con las deficiencias enumeradas en el apartado 2 anterior del presente Informe, se diseña una nueva intervención urbanística sobre los muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga que se aparta sustancial y conceptualmente del espíritu y contenido de fondo del Plan Especial aprobado el cual, pese a su posible ambigüedad, era explícito en cuanto a la utilización “Institucional” del muelle 2 en particular, frente al carácter, también explícito en el nuevo Plan, de Gran Superficie Comercial que ahora se adopta para el conjunto de los dos muelles. Ello y el olvido de que el Sistema General Portuario, el Puerto, es un ámbito unitario de actuación, física y urbanísticamente, son las diferencias sustanciales entre las versiones 1998 y 2001 del Plan del Puerto, diferencias que en absoluto suponen progreso o cambio a mejor: **NO** es mejor para la Ciudad cambiar el “**Uso ciudadano**” del espacio portuario recuperado por el de “Centro Comercial” convencional con minicines; **NO** es mejor estudiar en detalle, modificando el planeamiento, sólo un trozo del Puerto sin **análisis global** de la funcionalidad del recinto en sí mismo y en su relación con la Ciudad.

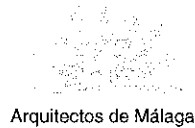
Pero en cualquier caso esta es la Modificación que se nos ofrece, por la Autoridad Portuaria y por el Ayuntamiento, y a ella habrá que responder; parece ser que el P.E. del Puerto ya es historia y ahora de lo que se trata es de formular una **nueva planificación** para la construcción de un Centro Comercial y algún pequeño Museo en los Muelles 1 y 2. Es otro planteamiento, que de entrada rechazamos por las razones hasta aquí expuestas, pero entendemos que también en sí mismo debe ser objeto de análisis y debate. Y decimos esto con antelación a fin de no correr el riesgo de que, discutiendo o sugiriendo determinados reajustes formales de la solución propuesta, se entienda que aceptamos de partida dicho nuevo planteamiento.

Y es que los objetivos invariables de partida de la actuación en el Puerto: Marco de relaciones espaciales, funcionales y urbanísticas entre Ciudad y Puerto, Permeabilidad visual y peatonal, Accesibilidad y aparcamientos, Integración del paisaje edificado en el Puerto en el paisaje urbano... han de ser satisfechos en cualesquiera de las soluciones que se nos propongan, no se trata tanto en éste momento de comprobar si se mejoran o no las respuestas con respecto al Plan vigente sino de que realmente se consigan. Por consiguiente, rechazada la propuesta desde la óptica **conceptual** y de reconducción del USO, proseguiremos nuestro Informe descendiendo al análisis de la nueva ordenación propuesta desde el punto de vista **formal**.

4. El nuevo Plan Especial propuesto para los muelles 1 y 2

4.1. Permeabilidad visual

La nueva ordenación planificada presenta “aparentemente” una mejora



Arquitectos de Málaga

indudable no sólo con respecto a la solución propuesta en la Modificación de Agosto de 2000 sino también, seguramente, con respecto a la del Plan Especial vigente. Al menos en lo que se refiere al tramo comprendido entre la Plaza de la Marina y el Recinto Musical Eduardo Ocón apenas si se plantean elementos que dificulten la **permeabilidad visual Puerto-Ciudad**. Por su parte la actuación en el Muelle 1 suprime en gran medida los obstáculos que, con respecto al Paseo de la Farola, ocasionaba la propuesta anterior al haberse suprimido en esta zona los “multicines” (la aparición ahora de un paralelepípedo de cristal sobre la rasante del Paseo no parece ser excesivamente preocupante).

Sin embargo entre el Recinto Musical y la esquina de los dos muelles se concentra un **volumen excesivo** que, ya a simple vista sobre planos, se muestra urbanísticamente IMPOSIBLE: Los multicines. Toda la “permeabilidad” visual lograda en gran parte del desarrollo lineal de los dos muelles empieza a deteriorarse hacia la esquina y termina rompiéndose con el impactante sólido de 19 m. de altura y unos 100 m. de longitud junto a otros, muy cercanos, de 11 m. de altura, con los que forma un conjunto edificable de casi 280 m. de fachada al Paseo de los Curas (algo menos de la mitad de la longitud total del Paseo) y que deja una acera de anchura variable entre 5 y 7,5 m. por delante y poco más de la anchura del paso operativo portuario por detrás.

El paradigma de la integración del Puerto en la Ciudad, de la **apertura de la Ciudad al Puerto**: la caída de la verja, en efecto se produce pero en su lugar (no más de 3,50 m. más atrás) se coloca una pantalla prácticamente ciega de altura equivalente a 3, 4, o 5 plantas. La decisión, culta pero traumática, de eliminar el “silo”, como símbolo de la supresión de obstáculos entre Parque y Mar, ahora es sustituida por “multicines” y “tiendas”. No habrá verja, ni silo, pero sí habrá edificios, desniveles, pantallas, embotellamientos de tráfico... obstáculos en definitiva para acercarse al Puerto, al Mar, al menos en casi la mitad de la longitud del Paseo de Los Curas.

En definitiva una solución que aparenta ser la **mejor** que puede diseñarse con el “**programa**” preestablecido, resulta en última instancia rechazable porque no consigue realmente la permeabilidad requerida (objetivo de partida irrenunciable) y porque materialmente “**no cabe**”. Obviamente o existe un error en el “programa” (el Puerto de Málaga no es el lugar idóneo para ubicar un Centro Comercial y un Multicines de 13 salas) o bien el solar elegido carece de dimensiones para responder a ese programa (un Centro Comercial con 13 multicines no cabe físicamente en los muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga).

Se podrá afirmar que esta versión del Plan Especial no supera los 34.000 m²c. del Plan vigente. Es posible, aunque como antes expusimos no es algo que resulte en absoluto claro y definido en el Documento, pero aun siendo así lo que resulta demostrado es que por más que se muevan las piezas no es posible encajarlas: **sobra volumen**, tal vez sobran cines. Y no es verdad que ese volumen no se vea, se verá desde el Mar y se verá desde el Paseo de Los Curas, y aunque los árboles, cuyas

ramas “chocarán” inevitablemente con la edificación, atenúen en parte el impacto visual no es este argumento de peso: por la misma razón el arbolado del Parque eliminaría la permeabilidad conseguida en el otro 60% de la longitud del muelle 2.

4.2. Permeabilidad peatonal

En una y otra versión del Plan la permeabilidad peatonal se limita a la eliminación de la valla entre el Paseo de los Curas y el Puerto. La Modificación, por segunda vez, 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?. Se confirma, pues, que de lo que se trata es de efectuar una **actuación sectorial** sobre el recinto del Puerto buscando su propia **rentabilidad económica** (baja rentabilidad por cierto si se confirma el canon publicado de 180 millones anuales), sin relación funcional ni urbanística alguna con la propia Ciudad cuyo Centro, casualmente, se encuentra en sus proximidades.

Ya se sabe que la actuación denominada “Paseo de los Curas” se encuentra paralizada y sin programación a corto plazo, lo que no debería en ningún caso arrastrar también paralizaciones en la planificación 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 (el conjunto es nada menos que el sector Centro-Parque-Puerto y su incidencia en el P.I.T.)

Habiendo existido como se declara acuerdos, consenso, con el Ayuntamiento, ¿cómo es posible que el Documento no haya superado gráficamente los propios límites del recinto portuario para ni tan siquiera insinuar una solución a los cruces peatonales en Plaza de la Marina, Cánovas del Castillo y en el propio Paseo de Los Curas? ¿cómo es posible que el Ayuntamiento repita aprobación inicial manteniendo el Documento con las mismas **carencias** que en todo momento han sido denunciadas?

4.3. Accesibilidad y aparcamientos

Lo ya expuesto con motivo de la ausencia de decisiones sobre la operación “Paseo de los Curas” como soporte de la permeabilidad peatonal Parque-Puerto, es igualmente válido en relación con el problema del acceso rodado al recinto portuario. Las soluciones de accesibilidad viaria al Puerto y al propio entorno urbano no han sido, como ya se ha dicho, preocupación específica del planeamiento en el Puerto y en tal tesitura, si no se rectifica, nos encontraremos a corto plazo con un Plan aprobado para la implantación de una Gran superficie comercial, con una enorme capacidad de atracción de público pese a todo, que utilizará como canal de tráfico rodado el mismo

actualmente existente, hoy día ya colapsado, sin ninguna operación prevista ni intervención en su diseño, vial que es nada menos que la **arteria litoral** de la Ciudad que más que unir separa físicamente dos recintos urbanos: el Centro y el Puerto.

La Ciudad no se ordena mediante planificaciones sectoriales yuxtapuestas - está claro que algún día se proyectará forzosamente 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 para entonces 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. La integración pretendida no es otra cosa que **la extensión de la Ciudad hacia el Mar resolviendo el problema del tráfico en el cordón litoral**, pero a la vista de que en ninguna de las versiones del Plan Especial se aportan soluciones viarias habrá que pensar que quizás es que no existen, que no es posible el acceso al Puerto y el mantenimiento del tráfico litoral simultáneamente.

En el nuevo Plan Especial, eso sí, se cita literalmente lo siguiente:

... para permitir una mayor integración Puerto-Ciudad se plantea el desplazamiento de la entrada viaria principal del puerto desde su ubicación actual al espacio comprendido entre la Fundación de Estudios Portuarios y la Estación de Autobuses....

lo que constituye la única decisión explícita e implícita adoptada sobre accesibilidad y viario mediante la que se pretende, supuestamente, no imposibilitar una futura **conexión peatonal** Plaza de la Marina-Puerto.

Por su parte la dotación de **aparcamientos** que en los muelles 1 y 2 donde se actúa supera netamente a la del P.E. aprobado, 1.400 plazas frente a 830, no se garantiza en el Documento. La realidad es que tal cuantificación parece efectuarse como un objetivo a conseguir más que como un dimensionado efectivo de la capacidad física del contenedor ordenado por el Plan, que además deja abierta la posibilidad - que ni se estudia ni se justifica, ni se dibuja por supuesto - de dejar paso por el espacio subterráneo destinado a parking al metro ligero previsto por el P.I.T. lo que obviamente eliminaría plazas de aparcamiento.

La ausencia de previsiones concretas sobre el metro ligero es significativa de la falta de respuesta del Plan a las premisas de integración con la Ciudad, especialmente en lo que respecta a conexiones infraestructurales, accesibilidad y comunicaciones. La dificultad del paso del tranvía con la ordenación propuesta en el muelle - pasaría prácticamente por debajo de los "multicines" - no sólo limitaría las posibilidades del parking sino que también provocaría **problemas de rasante** de difícil solución en el entronque con el exterior a través del túnel de calle Vélez-Málaga.

En cualquier caso, desde luego, sería inadmisibile que la demanda de aparcamientos del propio Puerto no se atendiera suficientemente en el propio recinto portuario. El objetivo de partida del Plan Especial del Puerto:

*“Recuperar el Puerto como espacio peatonal, **de aparcamiento**, ocio, y cultura”*

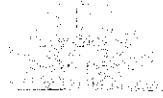
debe entenderse como la encomienda al Puerto de dotar al Centro Histórico de la **reserva de plazas de aparcamiento** que necesita, misión que de algún modo realiza en la actualidad en fechas concretas. Ahora con los nuevos usos previstos y las dificultades expuestas no vaya a suceder que haya que buscar en el Centro plazas de aparcamiento para cubrir las necesidades del Puerto.

Pero como en otros aspectos del Plan, el asunto está en el reivindicado **estudio global** del recinto portuario. Seguramente el Puerto tenga capacidad más que suficiente para atender las demandas de aparcamiento del propio Puerto y parte de las del Centro, pero en su conjunto no resolviéndolo todo en los muelles 1 y 2, precisamente los más sensibles a cualquier intervención.

4.4. Integración de la Arquitectura del Puerto en el paisaje urbano

Seguramente un Plan Especial no tiene, por escala y rango competencial, obligación de descender al nivel del diseño arquitectónico, o quizás sí (téngase en cuenta que la Legislación Urbanística 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. Se va a ocupar con edificios el **frente marítimo** de la Ciudad, la **fachada de su Centro Histórico**, un espacio de dominio público donde prácticamente nunca hubo nada excepto un único edificio, incluso representativo de la silueta de Málaga, que desaparece; 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 que propician casi 300 m. de fachada al Parque y al Mar que prácticamente ocupan la anchura total del muelle? ¿no sería necesario que estos edificios se muestren al menos a nivel de anteproyecto?

Hay que reconocer, no obstante, que el Documento actual ha ganado en expresividad con respecto a la Modificación anterior, pero por ello ahora se sabe que el edificio de los multicines y su entorno a edificar causa un importante **impacto**. Si antes se suponía el impacto por su ubicación cerca de La Farola y sobresaliendo por encima del Paseo, ahora ya se sabe a ciencia cierta que en la nueva ubicación sus 19 m. de altura, sus 100 m. de longitud, su separación de 5 m. desde el bordillo actual y futuro del Paseo de Los Curas, y su fachada ciega a éste, son de un **impacto ambiental asegurado** en un espacio actual de PARQUE-ÁRBOLES-PUERTO-MAR únicamente interrumpido por una verja diáfana de 2 ó 3 m. de altura.



Arquitectos de Málaga

Obviamente el Plan del Puerto tiene que proyectar nuevos edificios, el P.E. vigente los contempla y, aunque es opinable, la integración del Puerto en la Ciudad seguramente demanda determinados hitos institucionales, culturales, infraestructurales, etc., de carácter público que en cualquier caso han de someterse a los mismos requisitos de calidad, dignidad, e integración paisajística exigibles a edificios destinados a Ocio y Comercio de promoción privada como el que nos ocupa. La crítica al conjunto edificatorio propuesto en este caso no es por su conceptualización y Uso sino por su **imagen urbana**. El impacto edificatorio a evitar trasciende al uso privado o público de los edificios.

El Puerto tiene que ser, de hecho lo es, una parte más **del Centro Histórico** y por ello su **Arquitectura** tiene que ser respetuosa con el Centro al mismo nivel que éste demanda para las nuevos edificios en sus calles, Arquitectura contemporánea desde luego pero como respuesta al problema de la Arquitectura del Centro de Málaga, de su imagen externa. No puede banalizarse la portada de Málaga desde el Mar con la implantación de un Centro Comercial al uso; el esfuerzo de **Cánovas del Castillo** - el Parque junto al Puerto como antesala del Centro Histórico, como formalización del conjunto urbano del XIX, como la seña identificativa de nuestra Ciudad - no puede destruirse: La eliminación de la verja, la apertura del Centro Histórico al Mar, forma parte de un proceso simultáneo de ampliación del Puerto: construcción de nuevo dique, nuevas infraestructuras, nueva Estación marítima... dejemos que la **Ciudad** reciba y se haga cargo de los viejos muelles y que disponga de ellos como más le convenga, y que el Puerto se encargue de gestionar los nuevos espacios portuarios que a cambio recibe.

Sobre la deseada integración del Puerto en el **paisaje urbano** de la Ciudad, y su incidencia en la propia Rehabilitación del Centro Histórico transcribimos a continuación por su significación algunos párrafos de las conclusiones del debate sobre Arquitectura y Ciudad Histórica que fueron editadas por éste Colegio de Arquitectos a principios del presente año 2001 en la publicación **VIVIR EL CENTRO**, con motivo de las Jornadas celebradas en el propio Colegio en el que participaron junto a otros profesionales y ciudadanos en general, arquitectos de reconocido prestigio malagueños y foráneos:

□ ... La Ciudad es un problema de estructura y no de forma, y el Centro Histórico es un componente más de la Ciudad que ha de presentar una imagen global e integradora. La imagen de Málaga obedece a la conjunción invariable Ciudad-Mar-Monjaña, consecuentemente la Arquitectura de la ciudad ha de ser el resultado del respeto a éste conjunto identificador...□

□...La recuperación estructural de la Ciudad, y de su Centro Histórico, ha de basarse en la conexión perdida con el mar y en la mejora de su imagen ambiental. La ciudad es espacio público, y Málaga carece del

□foro□ característico de toda ciudad mediterránea cuyo emplazamiento romano debió estar próximo al emplazamiento del actual edificio de la Aduana...□

□...La importancia histórica y arquitectónica de la Aduana sugiere su destino como Museo Arqueológico, de Bellas Artes y de la Historia de la Ciudad, recuperando su papel de foro ciudadano como elemento central del eje: Museo Picasso y su entorno recuperado (Historia de la ciudad) – Conjunto Alcazaba Gibralfaro (Montaña integrada en el Centro) – Parque (Espacio público) – Puerto y litoral (apertura de la ciudad al Mar). La Málaga vigorosa del s.XIX debe reconvertirse en la ciudad del Ocio y la Cultura del s.XXI, cuya estructura o modelo ha de articularse en torno a dicho eje cultural y al espacio libre público representado por el acercamiento del Parque al Puerto...□

□... La intervención en el Puerto como parte indisoluble de ese modelo estructural de la ciudad (el Puerto y el Centro Histórico son una misma cosa y no dos polos diferentes de actividad) y contenedor de su espacio libre público, terrestre y marítimo, más representativo, debe evitar los efectos distorsionantes de imagen que presagian los proyectos actualmente en estudio...□

□...La Geografía y la Historia son los condicionantes y elementos estructurantes de la Arquitectura de la Ciudad; el patrimonio ha de entenderse como un hecho actual y no necesariamente como una herencia histórica anclada en el pasado; la ciudad es un conjunto; y en consecuencia no es posible conceptualmente la actuación parcial sobre el Centro. La rehabilitación del Centro de Málaga es un problema de la ciudad que debe recuperar su conexión con el mar, con el puerto y el frente litoral, y respetar la montaña; su arquitectura ha de ser en cada momento y situación el resultado de la lectura histórica y geográfica de la ciudad...□

5. Conclusiones

Del Informe anterior es posible extraer sintéticamente las conclusiones siguientes que constituyen las alegaciones a efectuar por este Colegio Oficial de Arquitectos al expediente "Plan Especial de los Muelles 1-2 del Puerto de Málaga":

Se observa que el nuevo Documento aprobado inicialmente adolece de similares **deficiencias técnicas** a las advertidas en la Modificación original: carencia de visado colegial, indefiniciones numéricas relativas a la edificabilidad, ausencia de secciones transversales, inexistencia de

determinaciones sobre el cordón litoral viario, etc. que tendrían que ser subsanadas antes de su aprobación provisional.

Se rechaza la propuesta implícita y explícita del nuevo Plan Especial de derivar hacia el Uso de **Gran Superficie Comercial** los usos relacionados con la actividad portuaria y los predominantemente institucionales que impusieron, respectivamente, el Plan General y el Plan Especial vigentes.

Es necesario que la concentración de usos y actividades de ocio y comercio, y las nuevas demandas de aparcamiento, en los muelles 1 y 2 se planifique contemplando su **incidencia funcional** en las previsiones del Plan Especial en vigor sobre la totalidad del **recinto portuario**, lo que por otra parte es exigible reglamentariamente a las Modificaciones de los planes a fin de justificar el mantenimiento de la necesaria coherencia del Planeamiento en su conjunto.

Se demuestra que el edificio propuesto en el muelle 2 destinado a Multicines es urbanísticamente inadmisibles por presentar un **volumen excesivo** que impide la permeabilidad Puerto-Ciudad requerida (objetivo de partida irrenunciable) y porque materialmente **no cabe** en el espacio físico en el que se ubica. Obviamente o existe un error en el "programa" (el Puerto de Málaga no es el lugar idóneo para ubicar un Centro Comercial y un Multicines de 13 salas) o bien el "solar" elegido carece de dimensiones para responder a ese programa; por más que se muevan las piezas no es posible encajarlas: **sobra volumen**.

Es contradictorio y opuesto a los intereses de la Ciudad que un símbolo de la apertura de la Ciudad al Mar a través del Puerto, el derribo de la verja y del silo, se sustituya en la práctica por una **pantalla edificatoria** de 280 m., en gran parte ciega, con altura predominante de 19 m., y que deje una acera al Paseo de Los Curas de tan sólo 5 m. de anchura.

Es inaceptable que la planificación de las actuaciones en el Puerto, carezca reiterativamente de determinaciones relativas al **eje viario Muelle de Heredia-Paseo de los Curas**, cuando ya se han prediseñado y discutido posibles soluciones alternativas al Paseo de los Curas sobre las que el Documento no efectúa la más mínima reflexión. ¿De qué "integración Puerto-Ciudad" se está hablando?, ¿Qué "permeabilidad y accesibilidad peatonal sin obstáculos físicos" se está demostrando?. Se confirma, pues, que de lo que se trata es de efectuar una **actuación sectorial** sobre el recinto del Puerto.

Es imprescindible que un Planeamiento, que además pretende la integración entre la Ciudad y el Puerto, analice el problema de su imbricación en la **estructura general municipal** e incorpore en su propuesta soluciones, si se

quiere orientativas y no programadas en plazo, que al menos ofrezcan en su plano de "imagen final" una ordenación convincente y funcional del conjunto.

Es incomprensible que el Ayuntamiento de Málaga, a quien la Ley impone la facultad de dirigir y controlar la actividad urbanística, **repita aprobación inicial** de un Planeamiento que presenta prácticamente las mismas carencias documentales, justificativas, y características conceptuales que la primera Modificación que, desde la fecha de su Información pública, han sido en todo momento denunciadas.

Es irrenunciable que la fachada marítima del Centro Histórico, la **herencia urbanística del S.XIX** formalizada por éste junto con el Parque y el propio Puerto, reciba el tratamiento arquitectónico exigible al propio Centro en sus calles y edificios. El Puerto es una parte más del Centro y si quedaran dudas, el objetivo del Plan Especial es integrarlo en él. La Arquitectura del Centro Histórico, arquitectura contemporánea como respuesta a la problemática del Centro de Málaga, no es la que sugiere una Gran Superficie Comercial encajada forzosamente en el muelle 2 junto al Parque.

Si la eliminación de la verja, la apertura del Centro Histórico al Mar, forma parte de un proceso simultáneo de ampliación del Puerto: construcción de nuevo dique, nuevas infraestructuras, nueva Estación marítima... proponemos que la **Ciudad** reciba y se haga cargo de los viejos muelles y que disponga de ellos como más le convenga, y que el Puerto se encargue de gestionar los nuevos espacios portuarios obtenidos.

Por lo expuesto,

A V.E. SOLICITA, que teniendo por presentado éste escrito, en tiempo y forma, lo admita uniéndolo al Expediente de su razón, a fin de que las alegaciones en el mismo contenidas sean tenidas en cuenta en el trámite de la aprobación del mencionado expediente

Málaga a 19 de diciembre de 2001

Fdo. Juan José Gutiérrez Blanco
Presidente

EXCMO. SR. ALCALDE-PRESIDENTE
del Excmo. Ayuntamiento de
MÁLAGA