

1.-Consideraciones generales

Como es sabido, hubo un momento en la historia en la que el tándem Ciudad-Puerto era una sola cosa. El Puerto era la razón de ser de la ciudad y, por tanto, la transversalidad entre éste y la ciudad era algo natural, un tránsito sosegado entre dos sistemas complementarios, (el urbano y el portuario), como partes integrantes de una misma estructura. Incluso la Autoridad Municipal detentaba la competencia sobre los terrenos portuarios, de manera que estaba garantizada una "unidad de acción", hoy escindida entre la competencia de los alcaldes y las de las Autoridades Portuarias.

Creo haber leído en un artículo de Rinio Bruttomesso su propuesta de una vuelta a esa "unidad de acción", expresada claramente con la frase "pasar desde la ciudad CON puerto a la CIUDAD-PUERTO". Realmente todo lo que se está haciendo, pensando, investigando, polemizando sobre los "water fronts" consiste, precisamente, en la definición de ese concepto que, si bien alude a una clara idea de integración superestructural, parece también claro que no en todos los lugares puede manifestarse de la misma forma.

Para empezar, no son lo mismo aquellas ciudades cuya función portuaria, como importante y global sistema de transportes sigue vigente, que aquellas que han visto esa función debilitada, si no desaparecida. Y aún en el primer caso, las funciones comerciales, de tránsito, intercambio, trasiego de mercancías, almacenaje, etc, no son las mismas hoy que en el pasado. Sencillamente antes no había aeropuertos, autopistas ni incluso ferrocarriles, luego los intercambios y las relaciones con un exterior, próximo o remoto, se desarrollaban básicamente a través de los puertos así como la acumulación de riqueza, es decir las "puertas" por donde los flujos de capital entraban y salían para diversificarse en otros destinos productivos.

En el segundo caso, y también por razones históricas, estratégicas, geográficas, etc, los puertos pierden el sentido de su estricta funcionalidad marítima y quedan varados ante sus ciudades...pero en una posición casi siempre de privilegio. Una posición tan privilegiada que, como veremos en el caso de Málaga, sus expectativas desbordan las propias capacidades políticas, administrativas y económicas de decisión. En estos casos los puertos plantean demandas nuevas, hasta entonces inimaginables: por ejemplo, extender las áreas de centralidad histórica (uno de los grandes

temas de discusión que ha suscitado el Plan del Puerto de Málaga ha sido, precisamente, el paradójico descubrimiento de algo evidente: el que el Puerto es CENTRALIDAD HISTÓRICA). En otros casos está la simple mejora de la calidad de vida de los habitantes, como la regeneración del barrio portuario de la Barceloneta, por ejemplo) . Y siempre, como una constante, está la exigencia de exhibir su **capacidad simbólica**, es decir, el puerto como el lugar con más aptitud para un nuevo simbolismo urbano, para traducir un optimismo emprendedor, para cambiar la imagen de la ciudad... lo cual nos ha llevado, en el mejor de los casos, a emplazar ahí equipamientos urbanos singulares, como modernos faros de Alejandría o Colosos de Rodas. A veces, la disponibilidad del terreno y su potencialidad icónica han arrastrado la necesidad de ese equipamiento, en unos casos necesarios y en otros, probablemente superfluos. (No es lo mismo el acuario de Baltimore, la Ópera de Oslo o el Guggenheim de la ría de Bilbao que la pretensión de hacer una torre muy alta junto a la Farola del Puerto sólo para llamar la atención). Hasta ahora hemos conocido casos verdaderamente exitosos de equipamientos muy caros pero que, en contrapartida, han incrementado enormemente el atractivo de la ciudad. Más aún, la fuerza de la iconografía y la publicidad es tal que algunas ciudades han convertido en verdaderos atractivos turísticos obsoletas estructuras portuarias, como los silos de Marsella o Montreal, por ejemplo, algo que no se quiso hacer aquí.

turísticos obsoletas estructuras portuarias, como los silos de Marsella o Montreal, por ejemplo, algo que no se quiso hacer aquí.

Volviendo a la cuestión de la centralidad, cuando hablamos de la integración puerto-ciudad se trata generalmente de una extensión de la ciudad histórica...pero sin los tiempos históricos de maduración de una ciudad. Se trata de hacer una "nueva" ciudad histórica precipitada, sobreactuada, en donde lo mediático prime sobre lo funcional, como un motor para la comercialización de lo segundo. Ya sabemos que la nueva Economía resitúa la ciudad histórica en la sociedad del espectáculo y en el mercado global de la producción urbana, que hace competir a las ciudades entre sí como si fueran empresas: la ciudad histórica, en tanto que depositaria de la identidad, deviene el logotipo de la ciudad en su conjunto, **su imagen de identidad corporativa**. El Puerto, elemento consustancial de la centralidad, registra, pues, no la necesidad de presentar, sino de **representar** la esencia de la ciudad, pero, al hacerlo de una manera acelerada, "proyectada", su misma urgencia lleva a la impostura, a transformar lo histórico en histérico, a una versión hiperreal de la centralidad. Si la ciudad histórica- y, sobre todo, su puerto- fueron alguna vez espacios productivos, hoy día esa productividad parece limitada a suministrar "identidad corporativa", jugo de ciudad concentrado y enlatado

para consumo de los que esperan encontrarse ese producto: es el "brandismo", la tematización de los espacios urbanos del Canary Wharf, de la arquitectura "in vitro" de la villa Olímpica de Barcelona, la renovación urbana del casco histórico de Palermo, etc.

Podemos ser desconfiados y reticentes respecto a eso, pero lo cierto es que estos modelos sobrecargados de identidad, hiperreales, han funcionado en muchos lugares, y quizás no puedan ya producirse de otra forma porque, inevitablemente, las transformaciones de los "water fronts", las ya tópicas "integraciones puerto-ciudad", no se desarrollarán más en un tiempo histórico, acompasado a lo que podríamos llamar naturales "biorritmos" urbanos, sino que responderán a la inexcusable necesidad de un Plan, o sea, de un PROYECTO y su versión culturalmente más presentable, esto es, el CONCURSO DE IDEAS con sus esplendores ilustrativos y sus apremiantes representaciones de la modernidad.

Bien, aceptémoslo, pero entonces exijamos al proyecto algunos requisitos indispensables:

1.- Una estrecha unidad de acción entre las Autoridades Portuarias y Municipales que garantice el acuerdo entre los requerimientos estrictamente portuarios y las aspiraciones ciudadanas.

2.- Un proyecto que **traslade** hacia los espacios portuarios el atributo básico de la centralidad histórica, esto es, la DIVERSIDAD de usos, de funciones, relaciones e intercambios. No al unifuncionalismo comercial, que es la fórmula poco imaginativa a la que las Autoridades Portuarias han recurrido frecuentemente, urgidas por afrontar sus dificultades económicas, sustituyendo la escasa productividad portuaria por los ingresos de un mercado conocido: en los mejores casos, con la reproducción impostada del comercio histórico (los docks de Santa Katherine, el Docca de Santo Amaro en Lisboa, Puerto Madero, en Buenos Aires, la Basse Ville y el Vieux Port de Quebec, y tantos otros, por no hablar del ya clásico modelo de Port Grimaux...). En otros casos, implantando Centros Comerciales de periferia, como el Maremágnum de Barcelona, lo que se quiso hacer aquí hace años con la iniciativa de Chelverton y lo que- me temo- puede ocurrir con el muelle 1 enmascarado en un centro comercial lineal, pero con sus recursos clásicos a la "locomotora" de un supermercado. Sobre esto volveremos.

3.- Pero cuando hablamos de DIVERSIDAD nos estamos refiriendo al término con todas sus consecuencias, esto es, aludiendo **también** al uso RESIDENCIAL que, generalmente, es visto con desconfianza, como si al solo conjuro de la palabra estuviéramos hablando de especulación

inmobiliaria (En este sentido, los "docks" de Londres sólo pudieron sobrevivir finalmente gracias a la admisión del uso residencial)

4.- Y un problema que suele ser general. El desarrollo de las ciudades, cuando se rompió la íntima fusión de ciudad y puerto, generó una barrera viaria, un paseo marítimo, una costanera, un lungomare..., en cualquier caso, una vía de tráfico interior necesaria para los recorridos longitudinales de una ciudad extendida, y en principio contradictoria con la intrínseca transversalidad que comporta la nueva y pretendida fusión del puerto con la ciudad. Y así vemos un variado repertorio de soluciones según las características de esa "interface": vías soterradas (Barcelona), vías sobreelevadas (Génova), nuevos puentes intraportuarios como una primera ronda periférica en ciudades asiáticas o, simplemente, calles en superficie donde se logra la coexistencia pacífica entre esos flujos transversales y los longitudinales.

Pues bien, en el desarrollo del Plan Especial del Puerto que, no olvidemos, abarca desde el Paseo de la Farola hasta la plataforma de San Andrés, no se han tenido en cuenta las cuestiones que aquí se han planteado, a pesar de estar formuladas muchas de ellas entre sus determinaciones.

2.- Resumen sintético de lo ocurrido con el Plan Especial del Puerto de Málaga

1.- En 1998 se aprueba el Plan Especial del Puerto, comprensivo de TODOS los terrenos competencia de la Autoridad Portuaria, desde la Farola hasta El Bulto. Básicamente podemos concebir su ámbito integrado por cuatro sectores fundamentales: el muelle 1, de la Farola; el muelle 2, paralelo al Parque; el muelle 4, frontero a la calle Muelle de Heredia; y la plataforma de san Andrés, al otro lado del río.

2.- A pesar de que muchas de las determinaciones de este Plan eran correctas en su contemplación de la relación del Puerto con la ciudad, lo cierto es que el Plan, como documento administrativo, se circunscribía sólo al ámbito portuario, como un espacio acotado y desvinculado de la ciudad. En ese momento, pocas autoridades políticas eran conscientes de que lo que debía proponerse ahí era un **Plan de Integración del Puerto con la Ciudad**.

3.- Sin este tipo de preocupaciones, la Autoridad Portuaria adjudica a una empresa inmobiliaria, Chelverton Properties, no ya la explotación comercial de los muelles 1 y 2, sino la misma ORDENACIÓN urbanística de ambas dársenas. La protesta ciudadana pone en evidencia la ilegalidad de fragmentar el desarrollo del Puerto empezando por las dos zonas supuestamente más rentables desde un aspecto estrictamente dominical del

suelo, y la irregularidad que supone encomendar a una empresa inmobiliaria atribuciones urbanísticas para las que no estaba legalmente capacitada. La propuesta de Chelverton comportaba construir en el muelle un edificio longitudinal de 300 metros y seis plantas. La protesta ciudadana y el rechazo municipal detienen el proyecto de Chelverton

4.- Desde algunas posiciones ciudadanas se defiende el principio de que la integración Puerto-Ciudad debe hacerse de forma natural, como si la "ciudad diese un paso al frente" llevando consigo los caracteres urbanos de las zonas limítrofes, reproduciendo los mismos procesos con que la ciudad había avanzado históricamente hacia el mar. El nuevo frente portuario, convertido ahora en urbano, debería ser concordante con los segmentos de ciudad de donde procede, exhibiendo ahí lo mejor de sí misma. Se insistía, con eso en algo importante: el ENSANCHAMIENTO natural de la CENTRALIDAD. El muelle 1, zócalo del barrio de La Malagueta, podía albergar usos comerciales en su desnivel; el muelle 2, paralelo al Parque, debía ser la versión moderna del Parque decimonónico; el muelle 4, la extensión natural de un barrio de la Ilustración, el pequeño Ensanche de Heredia; y en la plataforma de El Bulto, en la latitud de la Estación del AVE y el Centro comercial Larios, el Puerto Deportivo, el auditorium y demás equipamientos urbanos que tuvieran una gran facilidad de acceso sin perturbar las zonas más sensibles del centro histórico al este del río Guadalmedina.

5.- A fines del 2002 se convoca un concurso en el muelle 2 para destinarlo preferentemente a zonas libres y equipamientos públicos. El proyecto ganador es el de Jerónimo Junquera, denominado "Palmeral de las Sorpresas".

6.- En el año 2004 se llega a un acuerdo entre el Ayuntamiento y el Puerto para realizar una modificación del Plan mediante un protocolo que, básicamente, incluye lo siguiente:

a) Se otorga al Ayuntamiento una concesión por 35 años para realizar "un edificio para equipamiento cultural" a construir por la Autoridad Portuaria sobre una superficie mínima de 4.000 m² BAJO LA RASANTE del Paseo de los Curas en la esquina entre éste y el de la Farola.

b) Se acepta el Palmeral de las Sorpresas en sustitución del Centro comercial de Chelverton

c) Se deja en suspenso la idea de establecer una "alfombra" continua entre la calle Larios y el Puerto, según idea de Jerónimo Junquera

d) Se desafecta la explanada de san Andrés para construir un Auditorium.

Se tramita y aprueba una Modificación de Elementos del Plan Especial, incluyendo los términos de este protocolo.

7.- Se adjudica el concurso para la explotación como calle comercial del muelle 1. La empresa adjudicataria se declara insolvente y acude en socorro de otras dos, con el apoyo financiero de Unicaja. Las condiciones del concurso exigen una actividad comercial "de calidad".

8.- No obstante lo anterior, entre el Ayuntamiento y la autoridad Portuaria intentan tramitar este año 2010 otra modificación de Elementos del Plan que sitúa en la esquina entre los Paseos de la Farola y Los Curas un supermercado "Carrefour", acompañado de un edificio longitudinal de 100 metros y seis plantas de altura, para "uso cultural", en la bisectriz de ambos paseos, desde la Plaza de Torrijos hasta el muelle, con un gran impacto visual y en contra de los propios informes municipales que alertan sobre la incapacidad de ese lugar para atraer más tráfico.

9.- Nueva protesta ciudadana ante estos hechos (esta vez masiva) y nueva paralización (momentánea) del expediente. El edificio "cultural", preadjudicado a Unicaja, no tiene otra explicación que la de servir de estímulo al supermercado y éste, a su vez, de "locomotora" para un centro comercial lineal a lo largo del muelle 1. De nuevo los intereses estrictamente comerciales priman sobre los intereses públicos y una visión urbanística global. La transformación urbanística, en la que sin duda deberá estar comprometida la iniciativa privada, acaba otra vez dependiendo exclusivamente de ésta- como anteriormente con Chelverton- sin que los agentes públicos, Ayuntamiento y Autoridad Portuaria, hagan valer su irrenunciable obligación de planificar el ámbito de la actuación.

10.- Los adjudicatarios del muelle 1 no cejan en sus pretensiones y la última noticia aparecida en los medios es que en vez de un supermercado van a hacer un gimnasio (!).

El resumen de todo esto es que, a nuestro juicio, el Plan tendría que empezar de nuevo su tramitación desde unas premisas conceptualmente sanas, que contemple los terrenos portuarios en su integridad y en su relación con el hinterland urbano. A nuestro juicio, este Plan, aún ejecutado lógicamente por fases, debe abordar asuntos que están íntimamente relacionados, de manera que una incorrección en el Plan de etapas puede dar lugar a consecuencias irreparables. Por ejemplo:

1) Ha habido un desacuerdo general en cuanto a la rasante del Palmeral de las Sorpresas, que impide la demolición de la verja que deslinda el Puerto de la ciudad con toda su carga reivindicativa. Subyace aquí, probablemente

el hecho de acometer el Palmeral ANTES de que se haya adoptado una solución definitiva sobre el posible soterramiento del Paseo de los Curas y así lograr la máxima transversalidad Parque-Puerto.

2) Aún así, la fusión Parque- Puerto podría no ser continua, sino limitada a dos o tres "pasos" o "puertas". Una de ellas sería, sin duda, la codiciada esquina repetidamente mencionada que algunos proponemos dejarla como un vacío urbano ("el vacío **también** como cultura"), un espectacular balcón-mirador sobre el puerto. Cualquier artefacto arquitectónico que se quiera poner ahí sólo encuentra su justificación como motor de la operación comercial del muelle 1. Ya el Plan del 98 preveía el emplazamiento de este tipo de Equipamientos en el propio muelle 4 y en la plataforma de El Bulto o San Andrés. ¿Por qué el desmedido interés en hacerlo en el lugar paisajísticamente más sensible?

3) Se ha lanzado recientemente una celebrada idea de regenerar el pequeño barrio de la Ilustración mencionado más arriba como una especie de pequeño "Soho", a imagen del barrio artístico y desprejuiciado de otras capitales. Esta idea, apoyada desde el Ayuntamiento, encontraría su máxima capacidad de desarrollo si se vinculara a los usos urbanos del muelle 4, tal y como propusimos Alba, Asenjo y yo en el Programa Comunitario Interreg III B, Cooperación de Metrópolis Mediterráneas). El muelle 4 debe ser CIUDAD con todos sus atributos, contribuyendo a la regeneración de dicho barrio y absorbiendo usos y equipamientos que en otros lugares resultarían inadecuados. Hoy por hoy se proscribire el uso residencial, limitándose a 28.000 m² de usos de oficinas.

4) Nadie, en el Puerto, se ha planteado la circunstancia sobrevenida del éxito de los cruceros, que lo ha convertido en un "home port" y no sólo en un "call port". Las operaciones de los cruceristas ponen claramente de manifiesto las imbricaciones entre las responsabilidades portuarias y las municipales. Los autocares del dique de Levante no encuentran facilidades para circular por el propio puerto, por el espacio fronterizo entre ambos y mucho menos para derivar hacia destinos próximos, como Granada o Córdoba. Nadie ha revisado la ordenación portuaria desde esa óptica.

5) De igual forma, nadie se ha cuestionado la agresión visual de las torres de contenedores, claro ejemplo de precipitación descoordinada, pues la enorme agresión que producen en la imagen global de la ciudad- anulando, de hecho las excelencias del emplazamiento del futuro auditorio- no compensa el movimiento de los contenedores, limitado a menos de 200.000 teus frente a los 2.000.000 de Algeciras o los 1.400.000 de Valencia o Barcelona. Demasiada agresión para tan escasa competitividad.

6) La Plaza de la Marina, la continuación o no del Metro hacia el Este, la pertinencia o no de un intercambiador entre la red de cercanías y el metro, el soterramiento, semisoterramiento o tráfico en superficie por el Paseo de los Curas para la fluidez del tráfico longitudinal, son decisiones que se aplazan continuamente a pesar de que afectan irremediablemente a otras actuaciones como, por ejemplo, la inicialmente proyectada continuación viaria por la calle Vélez Málaga hacia Cánovas del Castillo, o el problema que ya se ha producido con el desnivel de El Palmeral. De nuevo planteamientos erráticos, condicionados sólo por las cuentas de explotación, cuando no por la presión ciudadana.

Para terminar, una consideración final. Las experiencias recientes de las transformaciones de los "water fronts", tanto las realizadas como las proyectadas, testimoniaban o bien el optimismo propio de un momento de bonanza económica, hoy en crisis, la necesidad de exhibición de un nuevo poder económico (escaparate de un "power shift", como en los países asiáticos y emergentes), o, simplemente, la existencia de una enorme masa crítica detrás, como es el caso de Puerto Madero en Buenos Aires. En la mayoría de los casos se ven unos "master plan" con usos, edificios, industrias, equipamientos y objetivos ciudadanos bien definidos, a nivel conceptual y formal. Curiosamente, en Málaga jamás hemos podido disponer de una ajustada representación de lo que realmente se quiere hacer en la globalidad del Puerto, sino ocurrencias, dibujos fragmentarios y tentativas de cara a la ciudadanía en un continuo proceso de verificación-error que tiene más de patética indecisión que de método deductivo. Hoy faltan recursos, faltan ideas y, refiriéndonos al ejemplo de Buenos Aires, falta una ciudad detrás. La ciudad ha sido capaz de detener aberraciones urbanísticas pero no de proponer alternativas. La situación actual es la de una descoordinación visceral entre administraciones, un brutal endeudamiento municipal y un desconcierto portuario. A fin de cuentas es cierto que, como dice Rinio Bruttomesso, cuando hablamos de puerto, hoy y siempre, hablamos de **su** ciudad, como una sinécdoque urbana. No le pidamos al puerto, pues, lo que la ciudad tampoco es capaz de dar.

Salvador Moreno Peralta

OMAU, Málaga 14 septiembre de 2010