La torre del puerto y la deriva del urbanismo en Málaga

Textos de la jornada desarrollada en el Rectorado de la UMA el 24 de octubre de 2025 con representantes y miembros de:

La Real Academia de Bellas Artes de San Telmo

Academia Malagueña de las Ciencias

Academia Andaluza de Ciencia Regional

Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)

Defendamos Nuestro Horizonte

Instituto Universitario del Habitat, el Territorio y la Digitalización (IHDT)

Instituto de Estudios Urbanos y Sociales (IEUS)

La torre del puerto y la deriva del urbanismo en Málaga

Edición de textos de la Jornada celebrada el 24 de octubre de 2025 en el Rectorado de la Universidad de Málaga. Textos originales y algunos ampliados para esta edición.

@ de los textos: sus autores

@ de las imágenes: sus autores

El video integro de la Jornada esta disponible en https://ieus.city/multimedia/

Recopilatorio de estudios e informes 2020-2023: https://ieus.city/informes-estudios-y-articulos-sobre-la-torre-del-puerto/

Noviembre de 2025

Indice

Prólogo,
Rosario Camacho Martínez, Presidenta de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo *página 5*

Introducción,
Recuperar la participación ciudadana y el interés general en el urbanismo de la ciudad
Pedro Marín Cots, presidente del Instituto de Estudios Urbanos y Sociales (IEUS) *página 8*

1 Presentación
Carlos Alvarez, músico, IEUS
María José Andrade, arquitecta-urbanista, IEUS *página 13*

2 Actuaciones de la Real Academia de San Telmo en defensa del patrimonio histórico-artístico y medioambiental
Angel Asenjo Díaz, arquitecto-urbanista, representante de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo *página 16*

3 Actuaciones jurídicas de la Academia de San Telmo
Juan Ramón Fernández-Canivell y Toro, abogado-urbanista *página 24*

4 El Puerto de Málaga. De la ingeniería ilustrada al absolutismo iletrado
Damián Quero Castanys, arquitecto-urbanista, IEUS *página 30*

5 La Torre del Puerto
Salvador Moreno Peralta, arquitecto-urbanista, IEUS *página 34*

6 Catar regala una Torre a Málaga
Eduardo Mangada, arquitecto-urbanista *página 37*

7 El rascacielos del puerto de Málaga y su impacto en el paisaje
Matías Mérida Rodríguez Departamento de Geografía. Universidad de Málaga *página 40*

8 La afección al paisaje cultural de Málaga del hotel-rascacielos proyectado en su puerto
Víctor Fernández Salinas, Catedrático de geografía humana y miembro del comité nacional español de ICOMOS *página 48*

9 Málaga Paisajes
Javier Aguilera Rojas, arquitecto-urbanista *página 51*

10 La Torre del Puerto
Rafael Martín Delgado, arquitecto-urbanista, Academia Malagueña de Ciencias *página 57*

11 Recuperar el valor del planeamiento como alternativa a la Torre del Puerto de Málaga
Carlos Rosa Jiménez, Instituto Universitario de Hábitat, Territorio y Digitalización. Universidad de Málaga *página 59*

12 El fraudulento proyecto inmobiliario del Puerto amenaza de colapso a la ciudad
Rafael Esteve Secall, Miembro de la Academia Andaluza de Ciencia Regional, Profesor Titular de Economía Aplicada de la UMA, Maître en Ciencia Urbana y Regional por la Universidad Católica de Lovaina *página 64*

Anexo
Tres preguntas sobre paisaje a Sir David Chipperfield
Damián Quero Castanys, arquitecto-urbanista, IEUS *página 75*

Prólogo

Rosario Camacho Martínez, Presidenta de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo

Málaga es una ciudad portuaria y, aunque hasta hace poco tiempo no se había logrado la integración del puerto en la ciudad, los trabajos realizados para la conexión de ambos se han visto culminados, y hoy los malagueños disfrutan de su puerto.

Pero en el conjunto del puerto hay una parcela polémica, una parcela que ha sido objeto de muchas discusiones y ésta es la plataforma del Morro de Levante. Desde 1999 se han propuesto para ella diferentes ocupaciones como construir allí el Auditorio de Música, o un edificio singular con una funcionalidad necesaria como pensó en 2001 la asociación malagueña AESDIMA al traer a Málaga al arquitecto Frank Ghery para evaluar la parcela, y se esbozaron algunas ideas que no pudieron concretarse porque el episodio no terminó de la mejor manera.

Pero la polémica surgió especialmente después de 2013, cuando se anunció por la Autoridad Portuaria de Málaga, siendo Presidente de la misma Paulino Plata, la idea de construir en dicha parcela un edificio en altura, un hotel que mejorase el déficit de plazas hoteleras de la ciudad, y con ello rentabilizar las instalaciones portuarias, mostrando imágenes del proyecto planteado. El procedimiento elegido se presentaba más que como un concurso clásico como un trámite de concurrencia integrando un proyecto básico que se presentó al Ayuntamiento, en junio de 2015, por la Autoridad Portuaria, el arquitecto autor del proyecto José Seguí y un inversor de origen catarí. Desde entonces se ha convertido este proyecto en tema de gran oposición social, dando lugar a un amplio y agrio debate que implica a diferentes instituciones y que viven intensamente los ciudadanos.

El proyecto mostraba una torre cilíndrica, o más bien oval, de 135 metros (39 plantas), una volumetría abusiva emergiendo sobre la línea de nuestro horizonte, con un tremendo impacto paisajístico, que fue lo que provocó la reacción por parte de la Junta General de la Academia de Bellas Artes de San Telmo y no solo de ella, también se han manifestado el Colectivo “Defendamos Nuestro Horizonte”, de la UMA, diferentes colegios profesionales y el Instituto de Estudios Urbanos y Sociales (IEUS), entre otros. Así como el Manifiesto Cultural de 2021, con más de trescientas firmas prestigiosas, que llevaría al Ministerio de Cultura a paralizar el proyecto.

Desde aquella fecha de 2015, y teniendo en cuenta la afección al paisaje que podía producir este proyecto, la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo está implicada en este asunto. En nuestros Estatutos (Cap. I, art. 1) se señala que la Academia “tiene como objeto el fomento de la creatividad artística, así como el estudio, difusión y promoción de las artes y del patrimonio cultural, histórico-artístico y medio-ambiental, …. teniendo como ámbito natural y preferente de actuación el de la ciudad de Málaga y su provincia”. En torno a este tema, como indica Ángel Asenjo en su ponencia, se han llevado a cabo

diversas manifestaciones de rechazo desde una perspectiva urbanística y jurídico-urbanística, señalando que el lugar elegido para levantar la torre no era el adecuado con respecto a la línea del horizonte de Málaga, y apoyándose en todo momento en el compromiso de los académicos de cumplir con las obligaciones estatutarias, afirmando la necesidad de velar por la sostenibilidad del paisaje natural y urbano. Por otro lado para otorgar la concesión el Ayuntamiento tenía que redactar un Plan Especial del Puerto que permitiera la construcción de hasta 150 metros de altura y se debía consentir por parte del Consejo de Ministros el uso hotelero en suelo portuario, lo que había que justificar mediante el "interés público"; evidentemente algunos aspectos del proyecto hacían dudar de su legalidad urbanística.

Siendo Presidente de la Academia de San Telmo José Manuel Cabra de Luna, en agosto de 2017, presentó la institución Recurso de Alzada al primer instrumento urbanístico que fue tramitado, cuando se produjo la aceptación a trámite del Estudio Ambiental Urbanístico de la parcela en la que se había proyectado esa edificación en altura. La alegación fue rechazada al considerarse falta de legitimación de nuestra Academia para llevar a cabo dicha actuación, lo que nos obligó a tramitar todos los escritos firmados por el Presidente como persona física (ahora por la Presidenta) y los tres Vicepresidentes de la Academia, y desde entonces hemos estado atentos a los trámites administrativos a los que se ha sometido la ordenación urbanística de la parcela, oponiéndonos cuando ha sido necesario, aunque sin entrar a enjuiciar la calidad del proyecto.

Un gran peso en este debate tuvo el informe del Catedrático de Geografía Humana de la Universidad de Sevilla, y experto del Comité Nacional Español de ICOMOS, Víctor Fernández Salinas, emitido en julio de 2017, sobre la repercusión del hotel rascacielos en el paisaje histórico malagueño; además, considerando la extrema complejidad del asunto, transmite su preocupación de que "en caso de continuar con la tramitación simplificada para la evaluación ambiental estratégica de Modificación de Elementos del Plan Especial del Puerto de Málaga se puedan obviar aspectos clave respecto al futuro impacto del edificio". En el mismo sentido hay que recordar el informe de la Real Academia de la Historia de octubre de 2021, firmado por su académica numeraria Josefina Gómez Mendoza, Catedrática de Análisis Geográfico Regional de la Universidad Autónoma de Madrid, señalando el muy negativo impacto visual de la torre y los daños irreparables en el paisaje de la ciudad.

La Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informó favorablemente la citada Evaluación Ambiental Estratégica, en diciembre de 2017, que fue aprobada por el Ayuntamiento, presentando la Academia, en su postura de defensa, las correspondientes alegaciones, al entender que no existía dicha Modificación sino más bien una modificación encubierta del PGOU de Málaga.

He querido hacer hincapié en la firme postura de defensa de nuestro patrimonio y nuestro horizonte que, desde los primeros planteamientos de este proyecto está ejerciendo la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo. Incluso a finales de 2023 la Academia presentó una solución alternativa proponiendo llevar al

Morro de Levante el Auditorio de Música, concebido para la Explanada del Bulto, para desarrollar en esta parcela la edificación en altura aunque descompuesta en dos o más elementos verticales de menor altura.

Por desgracia las cosas no han cambiado mucho desde 2019, fecha en que Carlos Rubio fue nombrado Presidente de la Autoridad Portuaria, sustituyendo a José Sánchez Maldonado, que por poco tiempo sustituyó a Paulino Plata, aunque las exigencias iniciales para acometer este proyecto sí han cambiado ya que hoy, y desde hace unos años, no son prioritarias: el puerto ha mejorado sus ingresos y Málaga cuenta con un número muy elevado de plazas de hotel.

Es cierto que ha habido otros cambios; en 2022 algunos grupos municipales, PSOE y también Ciudadanos, teniendo en cuenta la fuerte oposición de los malagueños, dejaron de apoyar el proyecto, aunque se ha mantenido por el grupo popular, en solitario pero con mayoría. La Academia de San Telmo también denunció que la evaluación ambiental de 2017 había caducado, a pesar de lo cual se apoyó la modificación del Plan Especial del Puerto, después de otro intento, en noviembre de 2023, lo que nos obligó a interponer nuevo recurso contencioso-administrativo.

Pero la sombra de esta torre es muy alargada y entre los elementos a los que afecta no podemos olvidar la situación en la que queda la emblemática Farola del Puerto de Málaga, que ha sido una referencia imprescindible en la ciudad portuaria, y que fue declarada Bien de Interés Cultural por Decreto del Consejo de Ministros (BOE 25 de julio de 2023); y aunque se ha señalado la afección al ámbito de la rotonda, no cabe duda de que la oculta y la deja sin funcionalidad alguna. Se da paradoja de que ostentando la máxima figura de protección del Patrimonio, quedaría muy afectada si se construyera la torre en el Morro de Levante

En cualquier caso este proceso es cada vez más confuso y no soplan vientos favorables, porque a finales de 2024 se anunció la salida del proyecto del arquitecto José Seguí, presentando los promotores del proyecto como nuevo arquitecto a David Chipperfield, premio Pritzker de Arquitectura en 2023, que poco después no aportó un proyecto sino unos bocetos con una torre de 144 metros y base cuadrangular, una sustancial modificación y, con esa altura en este suelo, no estaría de acuerdo con los planteamientos de sostenibilidad que antes caracterizaban a este arquitecto. Además, se introducen nuevas polémicas en el tema pues, entre otras circunstancias, pone en cuestión la validez del concurso adjudicado a un proyecto determinado, que ahora es sustancialmente modificado.

Desde la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, ateniéndonos a nuestros Estatutos, siempre hemos trabajado por la mejora estética y urbana de nuestra ciudad, interviniendo en los más importantes hechos de su desarrollo urbanístico y arquitectónico. Nuestro compromiso es velar por el patrimonio de Málaga y luchar para evitar un atentado paisajístico y arquitectónico en un lugar del Mediterráneo absolutamente inadecuado.

Introducción

Recuperar la participación ciudadana y el interés general en el urbanismo de la ciudad

Pedro Marín Cots, presidente del Instituto de Estudios Urbanos y Sociales (IEUS)

La altura y la ubicación de las diversas propuestas que más o menos hemos ido conociendo de la torre del puerto, y su afección sobre el paisaje urbano del eje litoral y de la ciudad histórica han sido los principales elementos del debate “sottovoce” que Málaga ha tenido en los últimos años, y sobre los que se desarrolló una jornada en el Rectorado el 24 de octubre de 2025 organizada por diversas entidades contrarias a su proceso de construcción y a la deriva que está tomando el urbanismo en Málaga.

Ciertamente, la pertinencia de la posición y la altura son condicionantes de la modificación sobre el paisaje actual y supondría además la ruptura con la escala del emplazamiento en relación con los elementos que configuran ese espacio, Gibralfaro, la Catedral o el rio Guadalmendina. El ejemplo de las torres de Martinicos es devastador en la mirada hacia el norte del rio, de la Trinidad y de Ciudad Jardín, pero puede no serlo por ejemplo en Teatinos o el ensanche hacia el Guadalhorce. Todo depende del lugar elegido y del equilibrio con la morfología urbana existente.

También hay que tener en cuenta la afección que puede suponer las diversas actividades que desarrolle la torre y sus instalaciones complementarias en la movilidad y el tráfico en un ámbito urbano muy saturado. El proceso de peatonalización de calles y plazas en el área central de la ciudad iniciado en 1994 perdería sentido si ahora se obvia.

La modificación del Plan Especial del Puerto y las cuestiones relacionadas con el concurso de la adjudicación son igualmente importantes, y están siendo objeto de procesos judiciales, que parece ser la forma en que terminan diversos procesos urbanos cuando se alteran parámetros edificatorios del planeamiento general y cuando parece que el interés particular de determinados grupos mercantiles se impone al interés general.

La importancia del interés general en el derecho administrativo y comparado radica precisamente en que debe ser la administración pública como representante del estado la que debe garantizarlo frente a intereses particulares aspecto crucial en el estado del bienestar. Y al mismo tiempo son instrumentos del interés general la transparencia informativa y la participación ciudadana, que en el caso del proceso de la torre del puerto han brillado por su ausencia.

En este escenario de reivindicación ciudadana frente a la opacidad del procedimiento urbanístico y administrativo que puede suponer una hipoteca histórica a la imagen y al paisaje de Málaga, puede extrañar que un reputado arquitecto como David Chipperfield acepte el encargo de formalizar el diseño y

la construcción de la torre que puede tener efectos devastadores sobre el horizonte de la ciudad.

Y el asombro puede ser mayor cuando en las razones del jurado para otorgarle el premio Pritzker de 2023 se señalaba: *"David Chipperfield cree que el papel del arquitecto es fomentar nuevas formas de mejorar la vida y los medios de vida en un planeta en el que la humanidad ha convertido nuestro propio hogar en un lugar de fragilidad. Su visión de dicho papel se ha ampliado continuamente desde las formas de integrar un edificio individual tanto en su emplazamiento como en su cultura local, hasta la comprensión de la definición más amplia de emplazamiento y cultura."*

Y al recoger el galardón, Chipperfield señaló: "Como arquitecto, soy en cierto modo el guardián del significado, la memoria y el patrimonio. Las ciudades son registros históricos, y la arquitectura, a partir de un momento determinado, es un registro histórico. Las ciudades son dinámicas, por lo que no se quedan ahí, sino que evolucionan. Y en esa evolución, eliminamos edificios y los reemplazamos por otros. Nosotros mismos elegimos, y el concepto de proteger solo lo mejor no es suficiente. También se trata de proteger el carácter y las cualidades que reflejan la riqueza de la evolución de una ciudad".

Ciertamente no se puede estar más de acuerdo con estas declaraciones como le hicimos llegar en el mes de marzo cuando planeamos de mutuo acuerdo la posibilidad de una reunión sobre la torre del puerto que no se llegó a producir.

Los excelentes trabajos del arquitecto británico de renovación urbana y rehabilitación arquitectónica por ejemplo en Berlín - la galería James-Simon en la entrada de la Isla de los Museos o la Neue Nationalgalerie, el icono de Mies van der Rohe, o de obra nueva - Veles i Vents en el puerto de Valencia o los edificios de La Confluence en Lyon- que por su cuidado con el entorno contrastan con la propuesta presentada en Málaga, más parecida a la edificación sin contexto de los territorios suntuosos del oriente vinculado a la economía petrolífera. En ese sentido, creo que preferimos sin duda incorporarnos a los proyectos de las ciudades europeas señaladas, que a las edificaciones en altura sin referencia de lugares lejanos donde la opinión ciudadana simplemente no existe.

Es por ello que en este pequeño texto me gustaría centrarme no solo en los parámetros urbanísticos sino en otra cuestión fundamental como es la participación ciudadana en el proyecto de la torre del puerto, que al igual que en otros muchos de la ciudad ha sido dejada a un lado como algo molesto y engorroso.

Incluso hay personas que manifiestan que las elecciones municipales eran un refrendo de la voluntad de los malagueños de llevar adelante este proyecto. Quien mantiene estos argumentos tan deficientes no tiene realmente idea de lo que significa la democracia participativa, y los diferentes niveles que significa. Si a través de las elecciones, donde en un programa electoral cabe todo, se resolvieran todas las cuestiones urbanas seriamos una democracia muy imperfecta, en el polo opuesto de países como Suiza o Dinamarca que tienen

continuos procesos participativos sobre cuestiones que afectan a los ciudadanos y al interés general.

Al mismo tiempo, la normativa urbanística, obliga a la administración pública a desarrollar periodos de información pública donde los ciudadanos puedan realizar alegaciones a un determinado proyecto, como en este caso es la torre y la modificación del plan especial. Otra cuestión es que el procedimiento sea meramente publicitario para cumplir el expediente, sin reuniones y debates públicos, y se denieguen todas las propuestas ciudadanas, como en los últimos años suele acontecer.

La gobernanza o participación ciudadana debe ser hoy en día una pieza básica del entramado democrático de una ciudad, si no se tiene en cuenta o se desvirtúa hasta hacerlo un artificio hueco o un engaño, tendremos cada vez más similitudes con sociedades no democráticas y autoritarias, en la deriva que actualmente estamos conociendo en algunas sociedades occidentales, incluida la nuestra.

Que un proyecto de la magnitud de la torre del puerto no haya tenido un proceso de participación y decisión ciudadana se convierte no solo en un problema urbanístico, sino de carencia democrática. Incluso la prensa nos informa que el expediente ha sido revisado por el puerto y remitido a Madrid, a Puertos del Estado, de lo que se dio cuenta en un consejo de administración portuario, sin que los participantes, entre ellos el delegado del gobierno central, pudiesen ver el contenido de la propuesta. Y todo ello sin que hayamos conocido como es el proyecto y que características tiene, más allá de su altura de 144 metros y que por las nuevas imágenes distribuidas se parece poco a las sombras que vislumbramos en primavera.

Que los ciudadanos malagueños no conozcan las características físicas de un proyecto que puede hipotecar el paisaje de Málaga durante generaciones solo puede calificarse de un ejercicio de opacidad democrática. Al igual que la dejación de responsabilidades, Urbanismo señala que el tema es cuestión del Puerto, y la Autoridad Portuaria que serán los promotores los que deberán hacer público el proyecto que recibieron en marzo de 2025.

O también es una cuestión de fe que nos hace recordar el Retablo de las Maravillas de Cervantes, ver lo que no existe para mantener las apariencias. El alcalde Málaga señalaba a la prensa en relación a la torre cuyo diseño se desconocía "*que cualquier detalle arquitectónico que añada belleza a la ciudad hay que verlo positivamente*".

La presión económica de intereses particulares que quieren imponerse de cualquier manera a los generales es obvia y todo el mundo la puede ver. El catedrático de arquitectura de la ETSA, Víctor Pérez Escolano señalaba a la prensa local en 2022 que, aunque hay argumentos de peso para que no se levante en el espigón de levante, "*la torre del puerto de Málaga es parte del gran paquete catarí en España y por sus cojones que se hará*".

La preocupante deriva a obviar el planeamiento urbanístico vinculado al PGOU o a la referencia estratégica de la Agenda Urbana, ha encontrado en la nueva legislación autonómica, su reglamento general y sus instrucciones sobre cómo llevar a cabo actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana que pueden alterar edificabilidades o usos sin modificación del planeamiento general, una suerte de urbanismo a la carta, donde el interés privado predomina sobre el general y colectivo en consonancia con las actuales políticas de mercantilización extrema.

Es incomprensible que el gobierno central dudase y finalmente no llevase la normativa urbanística al tribunal Constitucional y que se conformase con un lavado de cara a los artículos más polémicos, que posteriormente han vuelto al lugar de salida con el reglamento general y las instrucciones. Y prácticamente sin que casi nadie del parlamento andaluz o del ámbito universitario y académico haya dicho nada. Silencio sepulcral.

El Bosque Urbano es otro ejemplo donde los intereses generales se fueron difuminando hasta la llegada de los colectivos vecinales. Es poco comprensible que 220 hectáreas calificadas como zona verde en el PGOU de 1983, en una zona de alta densidad urbana y con una carencia absoluta de espacios libres, fueran "*recalificadas*" por los planes posteriores de 1998 y 2011, cuando la jurisprudencia del Tribunal Supremo o los Dictámenes del propio Consejo de Estado son muy claros en estas situaciones, "*ni una revisión del PGOU, ni una modificación puntual de elementos del Plan General tienen capacidad de modificar, y menos de disminuir una zona verde previa, lo que la doctrina jurisprudencial ha denominado principio de no regresión planificadora en materia de zonas verdes y suelos protegidos"*.

La respuesta municipal no es profundizar en el debate ciudadano, sobra y hasta es incordiante e inoportuno, consiste en mirar hacia otro lado y solicitar el pago de las costas judiciales por parte de los vecinos, 223.554 €, que afortunadamente el Juzgado de los Contencioso-Administrativo ha rechazado. Desde luego es una forma de actuar, solicitar ese tipo de cantidades totalmente fuera del alcance de los vecinos para que se les quiten las ganas de pleitear. Esas maneras de actuar a mucha gente les parece una forma de intimidación y desde luego no tienen que ver con la participación ciudadana democrática.

Pero históricamente no siempre fue así, desde la transición democrática en Málaga se constituyeron nuevas reglas del juego y un compromiso político de participación ciudadana cuyo campo de actuación más destacado fue el planeamiento urbanístico. Sin embargo, en algún momento, a mediados de la segunda década de este siglo, el contrato social sobre el campo de juego común se fue degradando y derivando a un retorno al pasado, donde los intereses individuales de carácter mercantil se han ido imponiendo a los generales de la Málaga. La desregulación económica vía urbanismo ha provocado la ruptura de la cohesión social de la ciudad, y la desmesurada presión turística y la carencia de vivienda asequible solo sería un ejemplo, quizá el más sangrante.

Se han ido obviando el marco de referencia estratégico de la ciudad como es la Agenda Urbana y el propio PGOU, es decir, las propuestas consensuadas a lo

largo de los años, por ocurrencias carentes de un mínimo conocimiento estructurado y ponderado.

Es ciertamente difícil de comprender como hemos llegado a esta situación de desencuentros, aparte del giro neoliberal de la política municipal y autonómica, más aún cuando las profundas discrepancias no son con fondos de inversión desconocidos, sino con personas que conocemos, con las que tenemos una buena relación y con las que hemos trabajado juntos en muchos proyectos. Con la autoridad portuaria hemos compartido proyectos y experiencias en las asociaciones de integración puerto-ciudad RETE y AIVP desde hace años, como también lo hicimos con sus antecesores.

Y qué decir del alcalde de la ciudad después de tantos años de trabajo conjunto, siguiendo la estela de Pedro Aparicio y Celia Villalobos, por mejorar la ciudad que en los años setenta estaba rota y desarticulada. En su despacho luce el premio que obtuvo Málaga en 1998 de Naciones Unidas Habitat al ser la primera ciudad europea ganadora del premio a las Buenas Practicas Urbanas. En años posteriores, Málaga fue un referente europeo en desarrollar de manera consensuada la Agenda Urbana y su Sistema de Indicadores. El alcalde era entonces invitado a las reuniones de alcaldes centristas y progresistas de la London School of Economics que se celebraba en Barcelona.

¿Qué demonios ha pasado? Teníamos un campo de juego donde los limites eran respetados por los partidos políticos, asociaciones empresariales, sindicales y la propia sociedad civil para mantener la coherencia del estado del bienestar. Y todo eso, con lo que costo construirlo, lo hemos perdido en la época toxica que nos ha tocado vivir. Sin embargo, como decía hace unos días en estas páginas el filósofo Josep Ramoneda "*cuando se pierde la noción de limite, todo es posible*". Por ello el primer objetivo colectivo de la ciudad, entiendo que debería ser recuperar el sentido democrático del interés general, de la participación ciudadana vinculo inseparable de la cohesión social y de la renovación de la ciudad.

1 La torre del puerto y la deriva urbanística

Carlos Alvarez, músico, IEUS
María José Andrade, arquitecta-urbanista, IEUS

Carlos

Buenas tardes. Bienvenidos y bienvenidas al rectorado de la UMA, que nos acoge y avala en este nuevo encuentro para analizar, debatir, examinar muy atentamente la cuestión de la denominada torre del puerto y la deriva urbanística por la que discurre Málaga.

Por primera vez, se aúnan hoy las distintas aproximaciones que la sociedad civil ha desarrollado para intentar exponer una visión holística de la materia que nos preocupa.

Las organizaciones y entidades aquí presentes avalan la idoneidad de los procesos democráticos que permiten la aplicación e implementación de las normativas urbanísticas y que, en este caso, se concretan en la audiencia y consulta de la opinión pública y en la posibilidad de presentar recursos y alegaciones a las mismas. A este respecto, IEUS hizo una invitación a David Chipperfield para debatir sobre su proyecto y aceptó verse con nosotros en el próximo viaje que hiciera a Málaga; han pasado 6 meses y no hemos sabido de él, como tampoco sabemos qué ha pasado con el proyecto. Y en su otra vertiente, tanto la Academia de Bellas Artes de San Telmo como la Plataforma Defendamos Nuestro Horizonte han interpuesto sendos contenciosos judiciales. En un documental de referencia, “Citizen Jane: La batalla por la ciudad”, que trata sobre el posicionamiento ciudadano ante los cambios drásticos de la Nueva York de hace 7 décadas, y basándose en las ideas desplegadas por Jane Jacobs en su libro “Muerte y vida de las grandes ciudades”, se plantean preguntas cruciales y básicas que tienen que ver con el diseño de ciudad y que, probablemente, surgirán también en este encuentro: ¿quién decide?, ¿qué forma física tendrán los cambios?, ¿cómo funcionarán esos cambios? y, fundamentalmente, ¿quién va a vivir allí?

Han pasado más de diez años desde que se planteó por primera vez el propósito de la torre, con diversidad de opiniones sobre su idoneidad y con una clara tendencia a la cronificación, como, por cierto, otros proyectos que duermen el sueño de los justos, y esto nos llevaría a pensar si el crecimiento de la ciudad (con su plan de incontables torres que no mejoran el entorno y no solucionan el problema de la vivienda) y el diseño de la misma están por encima de la política y su capacidad de decisión.

Los participantes de este panel son ejemplos de un manifiesto consenso sobre el problema en cuestión y la finalidad de esta convocatoria será dar visibilidad y divulgar las conclusiones de esta nutrida representación profesional y ciudadana.

María José Andrade

Sin duda es un momento único, el encuentro de todas estas asociaciones que de alguna manera se han enfrentado de forma individual a la torre, y hoy están aquí esta tarde para obtener una visión holística y potenciar su divulgación.

1. Por un lado, está el futuro. La ciudad que queremos. Considero que es fundamental no perder de vista la escala de nuestra ciudad. ¿Queremos que Málaga sea una ciudad de torres dispersas y grandes avenidas como Róterdam? ¿Qué tenga un Skyline como un collage inconexo de distintas piezas como Barcelona? ¿O queremos que siga siendo y mejorando hacia una ciudad amable, de escala mediterránea, contemporánea, donde convivan sus callejuelas y plazas con grandes espacios verdes acordes a nuestro clima? Y digo Róterdam y Barcelona, no porque sean malas ciudades, ni mucho menos, sino porque copiamos lo peor de ellas, precisamente sus torres en suelo de dominio público portuario, la World Port Center de Foster, de finales de los 90, el siglo pasado, y el Vela de Bofill, de hace más de 15 años, que surgieron en un contexto completamente diferente y que no se puede copiar y extrapolar a nuestra ciudad. ¿Por qué no estudiar los planes de renaturalización de estas ciudades en vez de estas barbaridades?

2. Creo que nuestra ciudad adolece de numerosas discontinuidades como para seguir introduciendo elementos aislados en vez de conectar y crear sinergias. Vamos años luz por detrás de estas ciudades, copiando de forma banal lo peor de las mismas sin ninguna coherencia con nuestra ciudad.

Las ciudades portuarias siempre han estado conectadas. Estas ciudades se han enfrentado a lo largo de la historia a los mismos problemas y la solución a estos problemas globales iban de puerto a puerto adaptándose al contexto local. Por lo tanto, los problemas a los que nos enfrentamos en nuestra ciudad ya han sido vividos y solucionados en otras ciudades portuarias. Podemos aprender de sus aciertos y de sus errores. No caigamos en los mismos errores, aprovechemos esta condición portuaria para no volver a caer en ellos.

Este crecimiento al que nos enfrentamos no es a demanda de las necesidades de la ciudad, sino a demanda de los inversores. Os invito a la reflexión que plantea Guillermo Busutil unos días atrás: “un proyecto financiero que busca lucrarse en un territorio ajeno, sin respeto por su cultura ni su medio ambiente”

3. Y ya no es solo la ciudad que queremos en el futuro, sino la responsabilidad de mantener nuestro patrimonio, siglos de historia y recuperar la relación con el mar. No somos una ciudad costera, somos una ciudad portuaria, y nuestras civilizaciones llegaron por el mar.

4. De tener un paseo único, entre las aguas abrigadas y abiertas desde el que contemplar el mar, el horizonte y la ciudad histórica y patrimonial, a tener una autovía que conecta con un mastodonte ajeno a nuestra cultura y al lugar que *irrumpe e interrumpe* la relación de la ciudad con el mar, con el horizonte.

5.

Me gustaría recordar las palabras de Carlos Hernández Pezzi, que fue presidente del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, que definía la torre del puerto como irreversible e innecesaria, desmesurada y ajena a la ciudad y a sus necesidades.

2 Actuaciones de la Real Academia de San Telmo en defensa del patrimonio histórico-artístico y medioambiental

Angel Asenjo Díaz, arquitecto-urbanista, representante de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo

En este escrito/ponencia, como representante de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo de Málaga, describiremos las actuaciones que esta Academia ha realizado en defensa del patrimonio Histórico-Artístico y Medioambiental de la ciudad de Málaga, en relación al concurso para la adjudicación de la parcela y de la tramitación urbanística de la Torre del Puerto de Málaga objeto de esta Jornada, de la que esta ponencia es parte.

Mirando un poco hacia atrás, situándonos en el origen de la problemática, cuya consecuencia es la causa de la celebración de esta Jornada, cuando estaban concluidas o a punto de concluirse las obras de la Ampliación del Morro de Levante del Puerto de Málaga, donde se encuentra la parcela concursada para la construcción de la Torre del Puerto, siendo Alcaldesa de Málaga Celia Villalobos, a finales de 1999, esta edil municipal me preguntó, qué pensaba sobre el posible destino de esta parcela, pues se había conformado sin concretarse en el proyecto el destino de la misma. La Alcaldesa quería recabar algunas ideas sobre este asunto, antes de celebrar la reunión que tenía prevista con Enrique Linde, Presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga, en la que iban a comentar su destino en la forma que fuera más adecuada para el mejor desarrollo de la ciudad de Málaga. No lo dudé, le respondí de forma inmediata, le dije que se debía destinar a ubicar en ella el Auditorio de la Música de Málaga, ya que era una necesidad de la ciudad, pues el Teatro Cervantes era insuficiente para satisfacer las demandas de esta naturaleza habidas en Málaga y la Costa del Sol. Poco después me comentó, que a Enrique Linde la había parecido bien la idea, y me consta que la ha defendido en algunas ocasiones posteriormente.

Esta conversación y esta idea, las trasladé a los pocos días a la Academia de Bellas Artes de San Telmo de Málaga reunida en Junta General, para conocimiento de los académicos y para que se posicionaran en su defensa, o para aparcarla, si consideraban que no era una propuesta adecuada y, conforme a lo esperado, se acordó por los asistentes defender esta idea, pues era una necesidad ciudadana que era enriquecedora para la ciudad, sin afectar a su patrimonio cultural, ni producir afecciones medioambientalmente perceptibles. Unos meses después, Celia Villalobos fue nombrada Ministra de Sanidad y esta idea se quedó sin el liderazgo necesario para defenderla.

Entonces fue nombrado Alcalde de Málaga Francisco de la Torre, y con independencia de abordar con gran ilusión los temas en curso y otros nuevos de interés para la ciudad, en relación a la parcela objeto de esta Jornada, pensó que el lugar más adecuado para el Auditorio de la Música de Málaga no era la Plataforma del Puerto del Morro de Levante, sino la Plataforma de la Zona de El Bulto, próximo a la glorieta en la que confluyen el Paseo Marítimo de Poniente y la Avda. Ingeniero José María Garnica, con lo que se dejaba el destino de esta parcela abierto a otras posibles expectativas de desarrollo.

Esta idea del Alcalde le llevó a conseguir en 2007 el acuerdo necesario para poder llevar a efecto la implantación de este Auditorio de Música en este último emplazamiento, que suscribió con el Presidente de la Autoridad Portuaria, que continuaba siendo Enrique Linde y con la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, constituyéndose de esta forma una especie de consorcio, que poco después y de común acuerdo, convocó un Concurso Internacional para la adjudicación del proyecto del mismo, que recayó en 2008 en los Arquitectos Federico Soriano y Agustín Benedicto, de cuya adjudicación prefiero no comentar nada.

Mientras tanto, esta parcela de la Plataforma del puerto del Morro de Levante solo fue objeto de deseo, cuando la Asociación malagueña AESDIMA en 2009 organizó la visita del renombrado Arquitecto Frank Gerhy a Málaga, de la que tenemos un desdichado recuerdo, cuyo objetivo era propiciar el desarrollo de la misma, con independencia de la parte de la misma que se decidió destinar a la Terminal de Cruceros de Málaga. Esta visita se desvirtuó por la intervención de los técnicos portuarios, que habían aconsejado la contratación del proyecto de esta terminal a un Estudio de Arquitectura de Miami, de nombre desconocido, y creyeron que se había llamado a Frank Gerhy para contratarle este proyecto. Poco después, en Abril de 2008, se iniciaron las obras de construcción de la indicada Terminal de Cruceros de Málaga, que concluyeron en Julio de 2012.

Con fecha 25 de Octubre de 2012 fue nombrado Presidente de la Autoridad Portuaria José Sánchez Maldonado, quién a los seis meses aproximadamente dimitió por problemas con los sindicatos, que produjeron protestas y altercados por despidos de personal, con independencia de otras cuestiones derivadas de la nueva Ley de Puertos del Estado. Poco después, con fecha 4 de Junio de 2013, fue nombrado Presidente de la Autoridad Portuaria Paulino Plata, un político conocido en esta ciudad, que es uno de los protagonistas de esta Jornada.

Como consecuencia de la fecha en que se produce este nombramiento, Paulino Plata se vio obligado a actuar conforme a lo recogido en la nueva Ley de Puertos, o la Ley de Puertos modificada, que se había aprobado poco antes mediante el Decreto 2/2011, de 5 de Septiembre de 2011, creando un marco legal y regulador que fomenta la inversión pública y privada en la construcción y modernización de las instalaciones portuarias, que han de ser autónomas desde el punto de vista presupuestario.

De esta forma, como Presidente de la Autoridad Portuaria Málaga, Paulino Plata se tuvo que plantear la necesidad de rentabilizar las instalaciones portuarias y para ello había de procurar ingresos extraordinarios, que compensaran el déficit que en ese momento producía la actividad portuaria, y con independencia de otras iniciativas heredadas como los Muelles Uno y Dos, el Muelle de Contenedores y otras, que podían producir una cierta rentabilidad, sacó a Concurso la adjudicación de la indicada Parcela del Puerto del Morro de Levante, proponiendo en sus bases el desarrollo de un Gran Hotel en altura, argumentando que con esta propuesta la Autoridad Portuaria contribuía, no sólo

a mejorar los ingresos del Puerto de Málaga, sino también a mejorar el déficit de plazas hoteleras que en aquel momento había en esta ciudad.

Esta idea pronto tuvo eco en algunos medios de comunicación, que anunciaron de forma triunfalista esta iniciativa, apareciendo en la prensa la descripción detallada del proyecto, como si estuviera adjudicada la parcela del concurso, de forma previa a que se produjera su convocatoria, para cuyo desarrollo los responsables portuarios y/o los técnicos de la promotora del proyecto buscaron a un inversor de origen catarí, o al menos ellos dijeron que lo era, para que se pudiera llevar a cabo este proyecto, que fue presentado al Alcalde de Málaga el día 15 de Junio de 2015 por la terna formada por la Autoridad Portuaria, el Promotor y el Arquitecto.

Ante esta situación, la Academia tomó el acuerdo en Junta General de oponerse a este proyecto, que rechazaba, entre otros aspectos, por no entender como un proyecto en suelo público se publicaba en los medios de comunicación sin haber sido objeto del necesario concurso público de adjudicación de parcelas. Esta actuación se la planteó la Academia en el ámbito de sus obligaciones estatutarias, pues en los Estatutos en el Artículo I, del Capítulo I se recoge que es obligación de la Academia el estudio, difusión y promoción de las artes, del patrimonio cultural y del medio ambiente y, en consecuencia, está obligada a la defensa de estos aspectos culturales y medioambientales.

En este contexto, como comentario menor, os comento, como exponente de la situación que se vivía en esos momentos que, por aquel entonces, yo colaboraba con relativa asiduidad con el Diario SUR, con el que tuvimos anteriormente experiencias satisfactorias, permitiéndonos defender posicionamientos de reivindicación pública frente a los proyectos de los Muelles Uno y Dos, en relación a las ideas sobre la relación Puerto-Ciudad, entre otros asuntos de esta ciudad. Dentro de esa relación de colaboración y desde el posicionamiento en la Academia, escribí un artículo sobre este asunto que se titulaba “Seamos escrupulosos con los temas importantes de la ciudad”, que no fue publicado, con lo que dí por concluidas mis colaboraciones con este periódico, pero esto no fue óbice para que la Academia participara en foros y tertulias, entre las que cabe destacar la que hizo el Presidente José Manuel Cabra en unas Jornadas, que sobre el Puerto de Málaga se celebraron en el OMAU, con independencia de otras actuaciones realizadas por miembros de esta Academia de Bellas Artes en las televisiones y radios locales, entre otras, haciendo público nuestro posicionamiento en diversos escritos publicados por distintos medios.

La posición de la Academia en este asunto ha sido siempre muy clara en defensa del Paisaje Histórico y del Patrimonio Cultural de la ciudad, y lo ha desarrollado tanto desde una perspectiva técnica, a través de sus miembros de la Sección de Arquitectura, como desde una perspectiva jurídico-urbanística, para lo que hemos contado con la colaboración incondicional de Juan Ramón Fernández Canivell, planteando actuaciones en defensa de la legalidad urbanística de este proyecto, lo que en escrito aparte suscrito por él, detallará con precisión.

Pero el punto de partida de la cuestión que nos ocupa, se inicia en Noviembre de 2015, cuando el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acuerda

el “inicio del trámite de competencia de proyecto” durante el plazo de un mes, relativo a la nueva parcela creada en el ámbito del dominio público marítimo en el Morro de Levante del Puerto de Málaga, que la Autoridad Portuaria, entonces presidida por Paulino Plata, planteó la celebración del concurso correspondiente para adjudicar a terceros esta parcela para su desarrollo edificatorio, lo que como hemos indicado justificó por razones de viabilidad económica del Puerto de Málaga, que de acuerdo con la nueva Ley de Puertos debía ser autónomo desde el punto de vista económico, proponiendo desarrollar un conjunto hotelero porque colaboraba a paliar el déficit de plazas hoteleras de esta ciudad.

En Febrero de 2016, en el BOE Nº 44, de 20 de Febrero, aparece la Resolución de la Autoridad Portuaria de Málaga, por la que se inicia la convocatoria del Concurso para la concesión administrativa de esta Parcela, cuyas bases del concurso requirieron una copiosa documentación técnica y otra económica, dando el plazo de un mes para su presentación, lo que era imposible sino se tenía preparada, contra lo que la Academia presentó el correspondiente escrito alegatorio dentro del plazo establecido a tal efecto.

En Julio de 2016, la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga acuerda adjudicar la concesión de esta Parcela de 17.610 m²s para la construcción de un Hotel en altura, a la sociedad catarí Andalusian Hospitality II, S.L., con domicilio social en Marbella, que presentó una oferta económica por la que había de afrontar unas garantías, que fueron dadas por terceros, y una oferta técnica, que recogía la propuesta proyectada por el Arquitecto José Seguí. Además, no recuerdo bien, si fuera o dentro de plazo, se presentó una segunda oferta por una sociedad, que no recuerdo su nombre, que realmente era de acompañamiento de la anterior, pues económicamente presentó una oferta inferior y técnicamente recogía la propuesta elaborada por el Arquitecto Antonio Moneo, que no tiene relación alguna con Rafael Moneo, más allá de la coincidencia en el apellido, lo que se interpretó como una operación de maquillaje para la adjudicación.

En Julio de 2017 la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, admite a trámite la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga, y dentro del plazo concedido a tal efecto, la Academia presenta escrito de Recurso de Alzada contra la admisión a trámite de este documento ambiental ante la Delegación Territorial indicada, y posteriormente también se da cuenta al Fiscal Coordinador de la Fiscalía de Medio Ambiente y Urbanismo del Ministerio de Justicia de Madrid.

En Septiembre de 2017 se presenta al público y a los medios de comunicación el proyecto de la Torre del Puerto de Málaga de 135 metros de altura y se manifiestan todas las virtudes, que a criterio de los promotores y de los técnicos, tenía el proyecto y todas las complementarias que consideraron oportunas, sin tener en cuenta la oposición manifiesta al mismo por parte del Colectivo Defendamos Nuestro Horizonte, perteneciente a la Universidad de Málaga, por colectivos pertenecientes a Colegios Profesionales, por la Academia de Bellas Artes, y también y de forma muy destacada, por el Instituto de Estudios Urbanos y Sociales (IEUS), entre otros organismos y entidades de la ciudad y también por parte de muchos ciudadanos.

En Octubre de 2017, la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informa de forma favorable la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada indicada con validez de 4 años, que fue publicada en Diciembre de 2017 y remitida a la GMU de Málaga, contra lo que la Academia presentó escrito de disconformidad, solicitando que fuera admitida como interesada en este procedimiento, lo que fue rechazado por la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

En Junio de 2018, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Málaga, acuerda la Aprobación Inicial de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga, contra lo que la Academia presentó escrito de alegación argumentando, entre otros aspectos, que esta Modificación no era tal, sino una Innovación del PGOU en Málaga vigente encubierta y que se planteaba en un suelo de dominio público por ser una zona de rellenos del suelo marítimo.

El día 19 de Febrero de 2019, mediante el Decreto 385/2019, la Junta de Gobierno de la Junta de Andalucía concede el nombramiento de Carlos Rubio como Presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga, comunicando esta designación al Ministerio de Fomento, relevando de esta manera de su cargo a Paulino Plata, con lo que se plantean dudas sobre la continuidad de este proyecto, pero no fue así y su tramitación continuó en la forma en que estaba planteada.

Poco después, en Marzo de 2019 la Comisión Permanente del Consejo Consultivo de Andalucía, emite dictamen favorable al proyecto de Modificación del este Plan Especial del Puerto de Málaga y, al mes siguiente, tras analizar y contestar a las alegaciones presentadas durante el período de exposición al público y recibidos los Informes Sectoriales, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Málaga, acuerda la Aprobación Provisional de esta Modificación de este Plan Especial, lo que la Academia alegó solicitando la anulación de esta aprobación.

Pasado algún tiempo, en Agosto de 2021, la Academia envía un escrito al Ministerio de Cultura y Deporte, denunciando el impacto visual de carácter negativo e irreversible que puede producir en el paisaje Patrimonial de la ciudad de Málaga, el edificio propuesto a desarrollar en esta Parcela adjudicada por la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga, lo que apoyó el Ministro de Cultura, calificando esta actuación de expolio paisajístico. En este sentido, fue muy importante el Informe de ICOMOS, que expondrán sus representantes.

Meses más tarde, en Noviembre de 2021, la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, remite a la Academia la Resolución de la desestimación del Recurso de Alzada interpuesto contra la Admisión a trámite de la Evaluación Ambiental Estratégica indicada, por falta de legitimación activa en el acto impugnado, contra lo que la Academia, unos meses después, interpuso Recurso Contencioso-Administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.

Este hecho obligó a la Academia a tomar el acuerdo de personarse en los siguientes procedimientos, que expondrá Juan Ramón Fernández Canivell, firmados por el Presidente de la Academia, como tal y como persona física y también por los tres Vicepresidentes de igual forma, así como por Pedro Rodríguez de forma voluntaria, lo que hemos ido haciendo con la constancia con la que hemos actuado en la tramitación, desde el primer instrumento de planeamiento tramitado y también en la tramitación de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Puerto de Málaga, que como digo, os expondrán de forma detallada Juan Ramón Fernández Canivell.

En los primeros meses del año 2022, a mediados del mes de marzo, el fondo catarí Al Alfia, que participa en la promotora del Hotel del Puerto, informa al Ayuntamiento de Málaga que ha alcanzado un acuerdo con la cadena hotelera Hespería, para que se encarguen de la explotación del futuro establecimiento de 5 estrellas Gran Lujo, cuya inversión el emir de Catar engloba en una serie de proyectos en España, entre los que se encuentra la Marina Deportiva de la desembocadura del Río Guadalmedina, cuyo importe total de la inversión planteada ascenderá a 4.700 millones de euros, lo que se piensa que puede allanar el camino de la Torre.

Con independencia de la Academia de Bellas Artes, la oposición a la Torre del Puerto aumentó de forma creciente y el Colectivo Defendamos Nuestro Horizonte, interpuso el correspondiente recurso contencioso-administrativo contra la aprobación de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga, a la vez que, la Revista El Observador, durante el mes de Julio de 2022, publica una serie de artículos sobre la Torre-Rascacielos situada en el Muelle de Levante del Puerto, en los que se cuestiona el procedimiento del concurso de adjudicación de la parcela indicada, con argumentaciones y documentos que tienen una aparente solidez.

En Julio de 2022, tras varios meses de controversias, el Ayuntamiento de Málaga acepta que la aprobación definitiva y la publicación de la Modificación del Plan Especial del Puerto, debe ser previa al Informe a emitir por el organismo Puertos del Estado del Ministerio de Fomento sobre este proyecto, y cuando se va a proceder a completar la documentación para continuar con la tramitación para la aprobación de esta Modificación de este Plan Especial, la Delegación Territorial de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente comunica la caducidad de la Evaluación Ambiental Estratégica y obliga a tramitar un nuevo Estudio Ambiental Estratégico.

Por aquel entonces, el PSOE de Málaga anuncia el rechazo a la propuesta planteada para el desarrollo de esta parcela, lo que se debe valorar desde el entendimiento, de que este partido fue el iniciador de este concurso, a lo que posteriormente se une Ciudadanos, quedando solo el PP en defensa de este proyecto.

En los primeros meses del año 2023, la Academia se manifiesta ante los medios mediante escritos, posteriormente publicado en el Anuario, que denomina “Buscando el equilibrio urbano en Málaga”, y posteriormente en Diciembre del mismo año publica el escrito denominado “Reiteración del rechazo a la Torre del

Puerto”, que igualmente después fue insertado en el Anuario, lo que coincide con una manifestación del Secretario General del PSOE de Málaga, en las que dice a la prensa, que “el Consejo de Ministro escuchará la voz de la oposición a la Torre del Puerto”, que posteriormente cuestionó el nuevo Ministro de Cultura, Miguel Iceta, en la que dijo que “estoy convencido de que la Torre del Puerto va a salir adelante en el Consejo de Ministros”, lo que escandalizó al PSOE de Málaga y de forma tan lamentable como la declaración realizada, expresó la posterior rectificación de lo manifestado, presentándose como un personaje esperpéntico.

A finales del mes de Noviembre de 2023 el Ayuntamiento Pleno de Málaga aprueba la Aprobación Definitiva de la Modificación de Elementos del Plan Especial, por lo que la Academia acuerda en Enero de 2024 interponer Recurso Contencioso-Administrativo y, por otra parte, solicita a la Autoridad Portuaria la Revisión Oficio del Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 20 de Julio de 2016, por considerar que es nula de pleno derecho la adjudicación de la Parcela.

Un mes más tarde, en Diciembre de 2023, la Academia propone una solución alternativa al desarrollo del proyecto planteado para la Torre del Puerto, por la que se propone llevar a esta parcela el Auditorio de la Música de Málaga y ubicar el proyecto hotelero y de oficinas que promueve la sociedad participada por el fondo catarí, en la Parcela prevista para el Auditorio de la Música en la Plataforma de El Bulto, dividiendo la edificación en altura en dos torres de medianas dimensiones, lo que permitiría al fondo catarí promover un conjunto portuario, comercial, de oficinas y hotelero, que puede ser más viable para ellos, que el proyecto actual de la Torre del Puerto. Esta idea fue apoyada por el PSOE en Málaga, pero la Autoridad Portuaria manifestó que esta idea podría haber tenido sentido antes de decidirse la ubicación de las parcelas, lo que no consideramos que sea una justificación suficiente.

En Octubre de 2024, tras advertir de forma reiterada la Autoridad Portuaria y el propio Arquitecto la necesidad de presentar el proyecto en plazo, el Presidente de la Autoridad Portuaria, Carlos Rubio, otorgó una ampliación de plazo de cuatro meses a los promotores del proyecto de la Torre del Puerto de Málaga, para que presentaran el proyecto de ejecución definitivo y la documentación requerida para su tramitación. El plazo finalizó en los primeros días de Marzo de 2025, y que sepamos no ha sido presentado el Proyecto de Ejecución requerido por el concurso de adjudicación de esta parcela, sino unos bocetos que no tienen carácter ni de anteproyecto.

En Diciembre de 2024, tras vencer el plazo recogido en el concurso, los promotores anuncian la contratación de un nuevo arquitecto al proyecto, lo que se hizo al Pritzker de la Arquitectura de 2.023, David Chipperfield, presentado por el Grupo de Inversión Hesperia a los medios, aportando unos bocetos de las ideas a recoger en este nuevo proyecto, que obviamente es muy distinto al de José Seguí, pues modifica el programa funcional, la configuración volumétrica, la ocupación de la edificación del conjunto y la altura del mismo hasta 144 metros, dejándose de lado los trabajos realizados hasta la fecha por el Arquitecto José Seguí.

Como hemos indicado, desde Marzo de 2025, los ciudadanos malagueños no hemos tenido información alguna sobre la necesaria presentación del indicado Proyecto de Ejecución, pues desconocemos si ha sido realmente contratado por parte de los promotores de este proyecto al Estudio de David Chipperfield, ni tampoco sobre el contenido y cuantía de los trabajos que se hayan podido realizar por este Arquitecto en relación a este proyecto, lo que resulta muy extraño y nos hace pensar que se ha podido producir lo que intuimos. No obstante, solo en los últimos días, quizás para contrarrestar los efectos de rechazo al proyecto que se puedan derivar de la repercusión de esta Jornada, la Autoridad Portuaria y también los promotores, han salido ante los medios para decir que el proyecto ha sido presentado, desconociéndose qué proyecto o qué tipo de proyecto y que este se presentó dentro de la ampliación del plazo concedido por la Autoridad Portuaria, lo que es poco creíble, y afirman que este proyecto ha sido presentado conforme a lo exigido por las bases del concurso de adjudicación de esta parcela, lo que, de igual forma, es poco creíble.

Ante esta situación, la Academia de Bellas Artes lo que ha de hacer, es la personación de los Académicos de Número de la Sección de Arquitectura solicitando una vista en el Expediente y si se ratifica cualquier incumplimiento de las bases del Concurso de adjudicación de la parcela, se ratifique la anulación del concurso, lo que ya ha solicitado esta Academia con el asesoramiento de su colaborador, el abogado -urbanista Juan Ramón Fernández Canivell. Todo ello con independencia, de que igualmente se confirme el hecho denunciado también por la Academia, que considera que el cambio de Arquitecto, presentando un proyecto distinto al de la adjudicación de la parcela, hace que tal adjudicación sea nula de pleno derecho.

Y, en caso de conseguirse la anulación del concurso, o que este quede invalidado por Sentencia Judicial en el procedimiento interpuesto por esta Academia de Bellas Artes, se pida y consiga que no se vuelva a convocar este concurso, y esta parcela de suelo público sea destinada a la construcción de un Edificio Público, que sea un Equipamiento Cultural para la ciudad, como puede ser por ejemplo, un Palacio de Festivales para el Cine, el Teatro o la Danza o cualquier otra actividad artística, o para Museo de la Historia de la Ciudad, en el que se narre la historia de 3000 años que tiene la ciudad de Málaga desde su fundación o cualquier otra actividad cultural, lejos de la especulación inmobiliaria en la que está inmerso el actual proyecto y que, en todo caso, constituya un valor a aportar a la mejora de la ciudad de Málaga.

En todo caso, lo que todos los que no estamos a favor del Proyecto de la Torre del Puerto de Málaga, que somos muchos, más de los que creemos, lo que queremos es salir de este momento de confusión en el que estamos inmersos, lo que nos gustaría despejar en la medida de lo posible, a muy corto plazo, por el bien de la ciudad de Málaga y de sus ciudadanos malagueños, que de forma cada vez más generalizada quieren evitar este atentado urbanístico, que puede distorsionar y destrozar el Frente Litoral Histórico y Cultural de esta ciudad trimilenaria, lo que es el objetivo de esta Jornada

.

3 Actuaciones jurídicas de la Academia de San Telmo

Juan Ramón Fernández-Canivell y Toro, abogado-urbanista

Angel Asenjo ha hecho un recorrido histórico muy correcto, únicamente hay que añadir que últimamente ha habido novedades ante la situación que explica que la cuestión del Puerto (la adjudicación del Concurso) está caducada, es decir, que hay una perención del procedimiento que significa en términos jurídicos que el procedimiento se encuentra caducado procediendo el archivo del mismo.
Con carácter previo tenemos que indicar que la Academia de San Telmo tiene emprendida dos acciones:

- Una primera de carácter urbanístico contra la aprobación de la Modificación del Plan Especial del Puerto que constituye esencialmente, aparte de los defectos formales, como por ejemplo la falta de competencia del Ayuntamiento de Málaga para la aprobación definitiva tener carácter supramunicipal, una modificación encubierta del PGOU 2011. Este recurso está pendiente de resolución. Sentencia que habrá de dictarla el Pleno de la Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJA, por tener carácter de interés general para la ciudad de Málaga.

- Y una segunda, de carácter puramente administrativo y referida a la Ley de Puertos del Estado, que es la Revisión de Oficio de la adjudicación por entender esta parte que de manera irregular se prescindió del procedimiento legalmente establecido, que es un Concurso puro en base a los principios de libre concurrencia y transparencia. Este procedimiento se encuentra en la actualidad en la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional.

Y en relación a esta segunda acción seguida por la Academia, se ha presentado un escrito, manifestando por qué está, en principio, caducado y por qué tiene que archivarse. La Academia y posiblemente nadie en Málaga sepa si el nuevo equipo técnico que cambia el proyecto de Seguí presentó dentro del plazo prorrogado que se concedió hasta mayo, la documentación y el proyecto para seguir el trámite que según esta parte de manera irregular se sigue. Y como la Academia no tiene claro lo que está ocurriendo en la tramitación administrativa considerando que se le está irrogando indefensión ha presentado un escrito en el que además de solicitar vista de expediente anuncia la situación de perención del procedimiento, toda vez que además los cambios del nuevo proyecto del que tenemos noticias por la prensa suponen una alteración ex novo tanto a nivel urbanístico como a nivel del Concurso que por ministerio de Ley obligaría a un nuevo Concurso y además a un nuevo procedimiento de modificación del Plan Especial del Puerto (realmente del PGOU 2011 que incluyera ambas Innovaciones o en cualquier caso esta última que altera el parámetro de altura y edificabilidad).

Como se ha indicado ha habido un cambio de parámetros y, por tanto, ello obliga a iniciar un nuevo concurso. Al día de hoy, no ha respondido nada a la Autoridad Portuaria, pero bueno, estamos a la espera de que nos concedan día y hora para

ello y a su vez respondan sobre la petición de sobreseimiento y archivo del procedimiento existente en cuanto al Concurso.

Como se ha indicado se ha instado una revisión de oficio por no haberse seguido el trámite legalmente establecido, sino que se ha seguido un concurso cerrado, que se llama competencia de proyecto, y no un concurso abierto, como merecía la cuestión y la importancia de la obra. Bueno, dicho eso, la Academia, en el ánimo de mantener una impugnación lógica y proporcional de todo lo que se pueda aprobar referida a la Torre, por las cuestiones tanto de forma como de fondo, tiene iniciados los dos procedimientos ya indicados.

La Academia entiende que esta modificación del Plan Especial que se ha articulado vulnera el principio de jerarquía normativa. ¿Por qué? Porque el Plan Especial del Puerto nace con el PGOU 1983, aunque el Alcalde Pedro Aparicio después no lo desarrolló, pero insistimos nace con el Plan General del 83. El PGOU del 83 prevé un Plan Especial del Puerto como desarrollo del Plan General al entender que es un planeamiento especial para usos ciudadanos y no portuarios. Pero la realidad es que no se hizo nada, y después se aprobó con unas condiciones, determinaciones y unos parámetros, que incluyeron las distintas revisiones de los PGOU posteriores pero el último de 2011 establecía una edificabilidad para uso ciudadano que después la Innovación del Plan Especial del Puerto de 2017 altera a su gusto vulnerando no solo el procedimiento legalmente establecido (que era innovar el PGOU simultanea o separadamente) sino también el principio de jerarquía normativa. El Ayuntamiento, además ha vulnerado los principios de la buena fe y confianza legítima de los ciudadanos, actuación ilícita que entendemos debe ser anulada en base al principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos que proclama el Art. 9.3 Constitución Española.

La Academia entiende que el propio PGOU 2011 con la previsión de una edificabilidad y usos está dando carta de naturaleza urbanística al propio Plan Especial, dado que el uso que se pretende dar a un suelo ganado al mar no es un uso portuario propiamente sino un uso ciudadano, recreativo, que expresamente por la Ley de Puertos viene prohibido, requiriendo la excepcional autorización del Consejo de Ministros. La Academia no ha solicitado la suspensión del acto administrativo lo que ha permitido tanto a la Administración Portuaria como a la urbanística continuar con la tramitación (a pesar de la tardanza administrativa) en base al principio de que los actos administrativos son ejecutivos, todo ello sin perjuicio de lo que los Tribunales resuelvan sobre la legalidad de los actos administrativos impugnados.

Los adjudicatarios y promotores consideran desde el punto de vista urbanístico que el Plan Especial del Puerto es un Plan autónomo que tiene la capacidad para disponer la edificabilidad que estime conveniente, no vinculándole las determinaciones y límites del PGOU. Todo ello resulta contradictorio ya que estos acuden a Urbanismo para la tramitación del Plan Especial por el propio vinculo que establece el PGOU 2011. La Jurisprudencia del Tribunal Supremo exige que la solución planificadora que se plantee sea congruente y como vemos no lo es. Todo se hizo con mucha prisa y lo cierto es que al día de hoy posiblemente la documentación legalmente exigible no esté siquiera presentada o incluso

caducada como indicamos por causas imputables a los promotores/beneficiarios.

A modo de resumen y para concretar los términos de la impugnación urbanística que es distinta, insisto, a la Revisión de Oficio del Concurso que irregularmente convocado y celebrado, voy a describir los motivos en que se ha basado la impugnación:

a) Cuestiones formales

a.1. Vulneración del principio de jerarquía normativa, existiendo una modificación encubierta del PGOU, lo que conlleva que la aprobación definitiva impugnada incurriría en nulidad radical ya que previa o simultáneamente debía haberse innovado el PGOU de 2011 que refrendara las alteraciones de cambio de uso, modificación de la edificabilidad y de la altura.

a.2. Nulidad de pleno derecho de la aprobación definitiva de la Modificación de Elementos al haberse aprobado por órgano manifiestamente incompetente (Art. 47.1.b), e) y f), apartado 2º Ley 39/2015) ya que la tramitación y aprobación de la Innovación corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo, de entenderse que la Modificación tuviera por objeto actuaciones urbanísticas con incidencias e intereses supramunicipal. Las causas de nulidad de pleno derecho pueden ser alegadas en cualquier momento y en cualquier trámite en sede jurisdiccional.

b) Cuestiones de fondo

b.1. Infracción del Art. 72.4 LPEMM (Ley de Puertos del citado – RDL 2/2011 de 5 de septiembre: no se puede aprobar definitivamente la modificación del Plan Especial del Puerto con carácter previo al pronunciamiento del Consejo de Ministros sobre el levantamiento de la prohibición

b.2. No se justifica expresa y concretamente la mejora que la Modificación aporta al interés general que exige el Art. 36.2.a) LOUA.

b.3. No se han exigido las medidas compensatorias por el incremento de edificabilidad que establece el Art. 36.2.a).2º de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).

b.4. Además de lo indicado en el apartado a), en todo caso, el Plan Especial del Puerto incumple las determinaciones, máximo de edificabilidad del PGOU 2011.

Y en relación a la Revisión de Oficio de la adjudicación:

La Academia estatutariamente (Art. 2) como Corporación de Derecho Público tiene entre sus fines:

Velar por la conservación y restauración de los monumentos artísticos de la provincia en cumplimiento de las disposiciones sobre patrimonio histórico y cultural.

Dirigir a las Administraciones Públicas y a otras corporaciones y entidades oficiales o particulares propuestas y mociones que tengan por objeto promover mejoras y progresos en las Bellas Artes y en la protección del Patrimonio Histórico Artístico, o en la situación social de los que las profesan, y atender las consultas que se soliciten por parte de dichas Instituciones y particulares en asuntos relacionados con los fines propios de la Academia y en cumplimiento del artículo 35.4 de la Ley 16/2007, de 3 de diciembre.

La actuación que se prevé en el Sector 2 (Plataforma del Morro) del Puerto de Málaga concretada a uso de Hotel (llamada Torre del Puerto) y que se articula como una innovación del Plan Especial del Puerto de Málaga constituye un grave perjuicio para el Conjunto Histórico de la ciudad de Málaga declarado BIC, así como en particular para La Farola.

Que con fecha 27 de octubre de 2017 la Academia solicitó expresamente el reconocimiento de condición de interesado en el expediente.

Inadecuación del procedimiento: nulidad de pleno derecho por improcedencia del trámite de competencia cuando procedía el concurso; fraude de ley.

El proceso seleccionado (Competencia de Proyectos) para la futura Concesión Administrativa que permita la construcción y explotación de un Hotel de 5 Estrellas que se situará en las parcelas B,C y E del Puerto de Málaga no fue la correcta detectándose un claro fraude de Ley desde el inicio y que desde el principio se percibe la sospecha de que la Administración competente pretendía una adjudicación ad hoc saltándose el principio de transparencia; debido a la importancia del proyecto de Andalusian Hospitality II (un hotel de 5 estrellas de 43.512 m²), la cual, al tratarse de una inversión de más de 100 millones de euros, es de sentido común que el plazo de un mes de información pública contemplado en la Ley para este procedimiento es a todas luces insuficiente, pues, se debería haber realizado un concurso abierto, provocando esta situación una vulneración del art 85.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

"Cuando en el trámite de competencia de proyectos se formulen varias solicitudes, el Consejo de Administración, seleccionará aquélla que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en el supuesto previsto en el artículo 86.1.b) en el que deberá convocarse un concurso. Si en dicho trámite no se presentan otras solicitudes, continuará el procedimiento."

En orden a lo dicho en un supuesto similar el Tribunal Supremo ha declarado la improcedencia de la utilización de Trámite en Competencia, en concreto, respecto del caso de Club Náutico de Ibiza y a este respecto declara la Sentencia nº 3800/2020 de lo Contencioso-administrativo de 20 de julio de 2021 :

"… iniciando el procedimiento de competencia de proyectos, es lo cierto que se presentaron proyectos de utilización de esas instalaciones y nunca se ha justificado que esos otros proyectos no fueran, cuando menos, similar, en cuanto a los usos, a las pretendidas por el original solicitante …"

"… precisamente por esas características de las instalaciones, debió acudir ya directamente al procedimiento de concurso, porque el artículo 85.1º ya vimos que le autorizaba a ello; y nunca se ha justificado las razones por las que se excluyó ese procedimiento, que comporta la mayor garantía en cuanto a los principios que debía regir la concesión. Pero lo que sí era obligado que al presentarse proyectos para ese mismo uso, es decir, interés portuario, debió transformar el procedimiento por el de concurso, como le imponía, ahora de manera necesaria, el artículo 85…"

El TS desmonta el Trámite en Competencia en base al argumento que no es tanto las particularidades del proyecto presentado como la actividad a desarrollar, en cuanto que referidas a un mismo proyecto o similar, ha de reconducirse al procedimiento de concurso, no requiere una determinación previa en la publicación inicial del proyecto presentado.

Además, hecho importante seria que no se trataba, en este procedimiento iniciado, de la selección de ofertas, que es lo que se hizo; sino de selección de proyectos, que es la finalidad de este procedimiento.

En definitiva, en cuanto al procedimiento para otorgar la Concesión, la Autoridad Portuaria ha incurrido en causa de nulidad de pleno derecho del Art.47.1.e) de la Ley 39/2015, al haberse prescindido total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido, toda vez que aquélla en lugar de convocar un Concurso Abierto optó con manifiesto fraude de Ley por el procedimiento de Competencia de Proyectos a partir de una solicitud concreta obviando que cuando se trata de inversiones importantes, como en el presente caso, el mes de información pública no garantiza de acuerdo con el principio de transparencia y competencia y hace prácticamente imposible una Competencia efectiva. La segunda propuesta presentada, Consorcio Light Tower. Puerto de Málaga, la cual se registró en el último día del plazo oficial resultaba, según la Autoridad Portuaria, totalmente inadmisible (y esta parte no ha podido contrastar la constitución del capital que posiblemente sea una sociedad dentro del propio complejo de la adjudicataria).

La mayor dilación en el tiempo que hubiera conllevado el procedimiento de Concurso Abierto en realidad no constituye ningún obstáculo, en el presente caso, ya que la adjudicación se tenía que realizar a resulta de la aprobación de DEUP (Delimitación de espacios y usos portuarios), modificación del Plan Especial del Puerto, y por último la autorización del Hotel por el Consejo de Ministros, conjunto de actuaciones que al día de la fecha no ha tenido lugar y

que hubiera permitido – no era tal la urgencia – haber seguido un procedimiento de Concurso Abierto con clara transparencia en vez del proceso de Competencia del Proyecto que tenía una marcada intención para la adjudicación al grupo catarí.

Al margen de lo denunciado que hace que el Acuerdo de la Autoridad Portuaria incurrió en nulidad de pleno derecho y que justifica la puesta en marcha el procedimiento de revisión de oficio de actos nulos, la Academia viene alegando e impugnando otro tipo de resoluciones y acuerdos complementarios incluso, la innovación del Plan Especial del Puerto, que claramente también constituye una innovación en cubierta del PGOU de Málaga (y que ya se anuncia desde este momento su impugnación cuando tenga lugar la aprobación definitiva de dicho trámite urbanístico), la ubicación pretendida del Hotel en rellenos de dominio público portuario, de por sí constituye otra causa de nulidad conforme establece el Art. 72 del TR de la Ley de Puertos.

"…En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad …"

No es posible realizar rellenos para actividades no portuarias significándose que el relleno preexistente surgió al modificarse el proyecto ya contratado del Dique de Abrigo, teóricamente por motivos constructivos y de diseño del Dique de Abrigo Modificado, resultando una Plataforma sin ningún uso previamente planificado, siendo su uso actual de aparcamiento de la Terminal de Cruceros.

4 El Puerto de Málaga. De la ingeniería ilustrada al absolutismo iletrado

Damián Quero Castanys, arquitecto-urbanista, IEUS

Después de ocho años de resistencia a este proyecto no queda ya nada que decir ni argumento inédito que añadir. Aunque, como quiero mostrar aquí, el solo resumen de lo ya dicho es tan concluyente y estremecedor, que no encuentro modo mejor de convencer a nuestros administradores públicos antes de pedirles que reconsideren sus decisiones. Para ello traigo aquí seis razones que niegan legitimidad política, social y científica al proyecto:

Primera. No hace mucho tiempo, una iniciativa de transformación trascendental de la ciudad, de un cambio de su identidad, que no hubiese nacido de la opinión pública, o como resultado de un estudio o plan urbanístico, o de una reflexión política del ayuntamiento, hubiese sorprendido, soliviantado y movido al rechazo.

La modificación del paisaje marítimo de Málaga, dislocando la forma tradicional -y muy querida aquí- de transición desde los montes a la ciudad y al mar, ha sido ahora concebida e impuesta por una empresa venida de un emirato del golfo Pérsico.

La Autoridad Portuaria es la administración pública que tiene encomendada la gestión del lugar elegido por la empresa para implantar su proyecto. La Autoridad asume la encomienda del promotor y ofrece a los designios del emirato el suelo que administra, o, más propiamente dicho, el mar de todos. A continuación, la administración municipal se apresta a modificar *a pedido* el plan urbanístico de la ciudad para introducir al dictado lo que no permitía el plan y prohíbe la ley.

Y todo esto se muestra a la luz como un acontecimiento normal ante un público aturdido e ignorado.

Segunda. Más sorprendente es el papel que adopta la administración pública después de asumir como propia la iniciativa privada del promotor. El rechazo al diálogo, al intercambio de argumentos, la negación de la opinión pública; la altivez con la que se siente y se declara “cargada de razón” ante las instituciones culturales, científicas y profesionales de la ciudad, son muestras de un

despotismo que ni es ilustrado ni pretende serlo. Docilidad y absolutismo; una conjunción sorprendente.

A propósito de la discusión pública que ha suscitado otro proyecto, este para la renovación urbana del área El Bulto-Cotolengo, con oposición vecinal y alegaciones que, al parecer, se habrán de resolver judicialmente, leemos en la prensa que la administración municipal ha adelantado ya su posición: que ninguna de las alegaciones recibidas representa "grandes conflictos jurídicos". Es la perversión de la idea de participación ciudadana en urbanismo, que se extiende ya como concepto y modo de gestión de la ciudad: apalancamiento jurídico en lugar de razonamiento en la discrepancia. Y ya van tres.

Tercera. A falta de legitimación democrática, para defender el proyecto de un rascacielos en el mar han recurrido ahora al siempre celebrado *espacio público para el encuentro social*. Este afamado ideal urbanístico se nos ha ofrecido aquí como cualidad y fundamento democrático del proyecto. El arquitecto autor se ha apresurado a dibujar a la acuarela el espacio público de relación social como ideal democrático, pretendiendo suplantar, o al menos compensar, la falta de respeto a las formas democráticas con que nació y se impone el proyecto.

Propuesta presentada a la ciudad el 6 de febrero de 2025 por el arquitecto David Chipperfield para un rascacielos en el mar.

Mi admirado colega Chipperfield, el interés público de su proyecto no lo sustenta la escena trivial de una "*promenade"* amable para el encuentro simpático de la gente bajo los tilos, como ha adornado usted el camino verde que conduce al rascacielos. El interés público en urbanismo depende del grado de democratización de las instituciones sociales y del ejercicio efectivo de la participación pública en las decisiones.

Cuarta. Quienes impulsan este proyecto, oculto y ocultado al público, no aceptan el diálogo ni exponen sus razones, y se empecinan en la defensa sin explicación de una actuación contraria a los principios hoy asumidos en arquitectura.

El proyectista, autor reconocido de exitosos proyectos fundados en la complicidad de la construcción con su sitio, el más interesante de ellos en Berlín, cambia en Málaga sus principios éticos porque, según él mismo ha explicado, y como lo había dicho Groucho Marx, "*si estos no le gustan, tengo otros",* según petición del cliente. En Málaga se presta a sustituir nuestro sitio por su edificio.

Sabemos que lo nuevo en la ciudad debe expresarse como transformación, no como sustitución: la belleza de la ciudad y el agrado de vivirla requieren cierta continuidad de las formas, complicidad entre lo nuevo y lo que debe permanecer, mantener referencias de la forma nueva a las formas asimiladas por las gentes.

El sitio donde hoy quieren anclar un rascacielos era hace poco tiempo el mar, puro Mediterráneo, ahora profanado, sobre el que se ha vertido piedra y cemento para permitir el atraque de cruceros turísticos. Mal podrá asimilar la gente la transformación del mar en una torre hotelera.

Quinta. Los vacíos son partes constituyentes de las ciudades, tanto como los silencios lo son de la música. Conversando sobre este episodio de Málaga, el arquitecto Guillermo Díaz Vargas me trae una reflexión muy oportuna: que las transformaciones trascendentales de las ciudades son la expresión de mutaciones de gran calado histórico de la propia comunidad política que se asienta en ellas.

Y me refiere el paso de la Córdoba cristiano-visigoda a califal, en la que se relega el espacio central romano -desde el gran Foro hasta el templo del emperador Claudio- para emplazar la sede islámica del poder, con la Mezquita y el Palacio califal, a orillas del Guadalquivir-, o la transformación de la Sevilla musulmana en la Sevilla cristiana y renacentista, donde la coronación del alminar de la mezquita con el campanario cristiano -la Giralda- preside la transformación de la ciudad en aras del Triunfo de la Fe. En la Granada nazarí, la transformación de la colina vacía de la Sabika en la Alhambra. Es toda la ciudad la que reformula su cambio de identidad y lo expresa a través de edificios-símbolo propios. No habría Mezquita sin una Córdoba islámica, como no habría Giralda sin una Sevilla católica, apostólica y, sobre todo, romana.

En Málaga el espacio abierto entre la ciudad y el mar no es un solar, es un vacío monumental cargado de significado, un espacio sagrado que no se puede alterar irreversiblemente, para siempre, sin más fundamento que el capricho y el negocio.

Sexta. La antropología da cuenta, ya desde los primitivos asentamientos humanos, del valor cultural y emocional de la línea que distingue los medios terrestre y acuático. Aunque aquí es innecesario recurrir al fundamento científico, porque es bien conocido el agrado de las gentes en su experiencia de la línea

que divide ciudad y mar, la sensación directa y emotiva de la transición entre la tierra y el agua.

Un hotel erigido más allá de la línea, en aguas de la bahía, que supera en altura la escenografía de los montes de Málaga y le compite al centro monumental, perturba la sensibilidad de las gentes porque trastoca la geografía y destruye la forma de la ciudad que ha sido querida y mantenida desde su fundación.

La geografía es la huella que ha dejado lo civilizado en la naturaleza; violentarla es propio de iletrados. Pido a nuestro Alcalde que restituya la razón ilustrada que ha estado presente en las épocas de esplendor de Málaga, una de ellas, como es reconocido, la que él ha gobernado.

5 La Torre del Puerto

Salvador Moreno Peralta, arquitecto-urbanista, IEUS

Mucho antes de iniciarse el desarrollo turístico inmobiliario de Málaga, en los años 50 del pasado siglo, el arquitecto Don José González Edo, autor de emblemáticos edificios de nuestra ciudad, había redactado un hermoso Plan General de Ordenación Urbana que nunca llegó a ser aprobado porque su humanismo ilustrado, propio de quien se formó en la cultura urbanística centroeuropea, chocaba con la masificación inmobiliaria que convenía al modelo de desarrollo económico de Málaga tras el Plan de Estabilización, aunque fuera a costa de *"destrozar"* la ciudad del Paraíso de Aleixandre.

Entre las zonas de crecimiento urbano del Plan estaba la Malagueta, ese paisaje fronterizo que siempre marcó la transición entre el rebalaje de las jábegas y la ciudad, imagen icónica de Málaga en la pintura paisajística de siglo XIX. Ahí Don José diseñó un barrio regular y ordenado con edificios de tres y cuatro plantas siguiendo la pauta de algunas hermosas casas que aún subsisten en el Paseo de la Farola, hoy protegidas por el planeamiento urbano vigente.

Pero el urbanista fue reconvenido por el alcalde de entonces que le espetó: "Don José, me está usted haciendo una Málaga chata". Consecuentemente el plan nunca se aprobó y en su lugar se erigió un barrio de apretadas torres de diecisiete plantas, un Manhattan de piedra artificial y enfoscado a buena vista que, para la anémica sociedad malagueña de los sesenta era la forma de encaramarse al pescante de la modernidad, cuando todavía los pobres de la ciudad se encaramaban al pescante de los tranvías. Aun con dos o tres buenos edificios individualmente considerados, La Malagueta imponía una imagen de ciudad espesa y amurallada desde los ángulos de visión más sensibles: el mar, la bahía, el puerto y el mirador de Gibralfaro, esto es, desde esos lugares en los que la ciudad se ofrece, sin posibilidad de escapatoria y de la manera más descarnada, a la contemplación inapelable de su cuerpo y de su espíritu delatando lo que es y lo que quiere ser.

Sostengo que la imagen de la ciudad sufre una sacudida cada vez que algo sustituye a lo existente, y que lo nuevo se incorporará a la percepción ciudadana a veces de una manera natural y sosegada, pero otras de forma agreste, permaneciendo como una intromisión, como una injerencia chirriante en la intimidad de lo colectivo… y es que la novedad podrá ser un eco evocador o un grito jubiloso, pero nunca un berrido.

La Málaga con la que el alcalde Paco de la Torre suscitó la admiración de todo el mundo potenciando unos valores patrimoniales y urbanos en los que la ciudad nunca había creído, *"no era otra que la Málaga del PGOU de 1983, el Plan de la transición democrática"*. El alcalde recogió el testigo que los gobiernos anteriores le dejaron como desarrollo de ese Plan: una ciudad ordenada y aceptada por sus habitantes, bien dotada de equipamientos públicos, locales o metropolitanos, como colegios y Centros universitarios, grandes parques como el de La Misericordia y Huelin, sin que hoy se sea capaz de construir el tercero, el de REPSOL, la recuperación del teatro Cervantes, la casa natal y el Museo

Picasso, los jardines de La Concepción, la nueva orquesta sinfónica, los festivales de música y teatro, … es decir, una nueva "urbs" que había procurado un enorme enriquecimiento de la *"civitas".* Ciertamente las políticas urbanísticas y culturales continuadas e impulsadas por de la Torre llegaron a ser una imagen de marca de prestigio internacional, sirviendo de modelo para tantas esforzadas ciudades medias de España siempre opacadas por la abrumadora hegemonía mediática de Madrid o Barcelona. Ese era el gran éxito de su labor, y habíamos llegado a disfrutar del orgullo y del prestigio de ofrecer un raro ejemplo de ciudad, notoria por su calidad de vida y su sencillez a pesar de la complejidad y el dinamismo de su rico ecosistema turístico, tecnológico y cultural.

"Pero en algún momento ese rumbo se torció" y sobrevino la embriaguez de esa falsa modernidad urbanística que no es más que un exhibicionismo de prepotencia y dinero, con el embeleco de los *"reels"* de Istagram sobre las desmadradas ciudades de China o de los emiratos del Golfo, alguno de cuyos conspicuos representantes ya habían dejado una profunda huella en el equipo de fútbol local. Después de los éxitos alcanzados, resulta inconcebible que se pierda el norte y que nuestra ciudad, que había asombrado con la brillante elaboración de un modelo desde su personalidad propia, no tenga otra perspectiva de futuro que concederle barra libre a Fondos de Inversión a los que las sutilezas de la geografía del lugar no desviará su objetivo de estrujar el máximo beneficio de ella, o a prepotentes representantes de emiratos cuya emulación solo nos llevaría a ser una vulgar Dubai de provincias.

No hay en este acto de hoy nada de esa obtusa oposición política con la que la polarización nos está carcomiendo, sino un franco deseo d que el alcalde acabe su actual mandato de la forma brillante con la que lo ejerció, lo que será bueno para él y para los malagueños. En consecuencia, "*le pedimos que paralice esa descabellada idea de amplificar el error de La Malagueta doblando la altura de sus edificios con un priápico rascacielos de 140 metros de altura en el morro del puerto*".

Si nunca podremos interiorizar La Malagueta como una muestra de excelencia urbana, menos aún un edificio singular que para colmo aún nadie conoce pero que, a priori, el alcalde defiende, con base en la nombradía del arquitecto, lo que empeora aún las cosas. No es el arquitecto sino el propio oficio de la arquitectura el que resulta aquí ultrajado, al considerar los galardones profesionales como franquicia para perpetrar la mayor especulación inmobiliaria que esta ciudad ha contemplado, como es pasar de un valor demanial CERO, en tanto que espacio público como plataforma de un morro portuario, a un valor inmobiliario incalculable y graciosamente otorgado.

Las justificaciones técnicas, urbanísticas, legales, estéticas, morales, presentadas como beneficiosas para la economía y el bienestar de nuestros ciudadanos han sido alambicadas, atropelladas, obtusas, abrumadoras, cínicas y amenazantes, confundiendo y retorciendo la razón hasta el punto de tener que estar aquí hoy denunciando esta salvajada- esto es, justificando lo obvio, que desde Bertold Brecht sabemos que es el punto al que se llega cuando se instala esa forma de barbarie que es la mentira, hoy llamada *"postverdad"*. Pero es el propio arquitecto David Chipperfield el que nos exime de la pesada carga

de la prueba y la justificación cuando en varias declaraciones recientes ha afirmado con desparpajo y cinismo colonial que él abraza la causa de la sostenibilidad…pero que vive (y come) de lo insostenible.

Así que, alcalde, por favor, vuelva usted a ser el que ha gobernado con claras ideas y objetivos esta ciudad, afrontando los numerosos problemas que su propio éxito ha causado- que no es poca tarea- ejerza la autoridad y escuche las opiniones de la ciudad. Tiene usted un precedente de lo bueno que puede resultar escuchar a la gente, como aquella vez en que la presión de un manifiesto ciudadano consiguió enmendar el error que se iba a cometer en el muelle 2 con la construcción de un enorme centro comercial donde hoy está el Palmeral de las Sorpresas.

Y no olvide nunca que aquí Puerto y Ciudad son una misma cosa. Este no es el Puerto de la Ciudad sino una Ciudad CON Puerto, como es una ciudad CON Catedral, CON Parque y CON Museos. Eso quiere decir que, por su parte, la Autoridad Portuaria ha de ejercer las atribuciones que le son propias, esto es, mover barcos, personas y mercancías, absteniéndose de tomar decisiones de índole histórico-artística para un ámbito urbano en el ENTORNO de un Bien de Interés Cultural como es el Centro Histórico del cual forma parte.

¡Qué hipocresía sacar pecho con las leyes del Patrimonio y la figura del *"entorno"* monumental para luego decir que la torre deja de estar en el entorno si el espectador *"mira para el otro lado*", como se ha llegado a decir desde la Consejería de Medio Ambiente del gobierno autónomo, insultando nuestra inteligencia! En consecuencia, Sr. Presidente de la Autoridad Portuaria evite usted también que se construya esa Torre del Puerto (en el Puerto histórico de una Ciudad Histórica), así como impida que se erija la anunciada escultura de un Hércules de 8 metros de altura flanqueado por fieros leones con la que acabará de confundirnos a todos los malagueños que nos creímos la capitalidad cultural articulada por el arte que albergan y difunden el Museo Picasso, el Thyssen, el Ruso o el Pompidou, entre otras instituciones de vanguardia.

Para finalizar, podemos sugerirle amablemente a nuestro admirado colega el sr. Chipperfield que no perpetre aquí lo que no haría en el idílico pueblecito de Corrubedo donde reside, así como al autor de la escultura del Hércules ciclópeo que done esta al jardín de Don Pedro Fernández Montes, exalcalde de Torremolinos y promotor del Monumento al Turista, que seguramente será el malagueño que mejor podrá apreciar los secretos de su arte.

6 Catar regala una Torre a Málaga

Eduardo Mangada, arquitecto-urbanista

Sobre este mundo líquido sobrevuelan poderosos fondos financieros, públicos y privados, buscando un lugar donde aterrizar y depositar sus millones de euros, en un fértil territorio que garantice su rápida y segura multiplicación.

Nada mejor que una Amazonía deforestada, unas tierras raras, la arrasada Franja de Gaza y, sobre todo, una ciudad insertada en la constelación de ciudades globales, o que aspire a serlo. Y así, de pronto, muchas ciudades se ven sorprendidas por el anuncio de una nueva operación inmobiliaria, que no urbanística, caída del cielo o emergiendo del infierno, no prevista en el planeamiento vigente, ni siquiera en el imaginario municipal.

El ávido ojo del promotor global ha descubierto un aparente vacío en la trama urbana en el que aterrizar, seguro de obtener grandes y rápidos beneficios, apropiándose de las rentas del suelo, generadas por la propia ciudad a lo largo de los años y el esfuerzo de los ciudadanos, consumando el rapto de un bien común.

Y se van sumando las grandes operaciones financiero-inmobiliarias que están configurando nuestras ciudades, que necesitan la tolerancia, cuando no la connivencia, de los gobiernos municipales y regionales, para asegurar los esperados beneficios con la máxima rapidez, sin trabas ni dilaciones. Es en el reino de la desregulación del desarrollo urbano, demandada por el ultraliberalismo depredador, donde mejor se mueven estos fondos financiero-inmobiliarios, en un continuo proceso de mercantilización y privatización de la ciudad.

De pronto, casi por sorpresa se hace pública la noticia de un nuevo barrio, un centro direccional, una universidad privada, un hotel de lujo… que se anuncia como un regalo de modernidad, que viene a incrementar la competitividad de la ciudad frente a otras ciudades globales, con el consabido latiguillo de la creación de miles de empleos de todo tipo. Un anuncio que desconcierta a ciudadanos y administradores, salvo al Alcalde, el Consejero o el Ministro que conocían complacidos los primeros pasos de esta aventura, desde que empezó a fraguarse en tierras lejanas.

Y la noticia pronto toma cuerpo en manos de ingenierías y arquitectos capaces de construir luminosas y tramposas imágenes, que enmascaran un contenido difuso, a veces inconfesable, vestida con los ropajes de una posmodernidad comercial, rápidamente difundida por los medios de comunicación, en una populista campaña de marketing. Engañosas perspectivas y lujosas maquetas presididas por un edificio icono, una alta torre, cuanto más alta y brillante mejor, firmada por un “arquitecto estrella”, como garantía ultima de su indiscutible bondad.

La noticia y las primeras imágenes dan lugar a un debate ciudadano apresurado, con datos escasos y confusos, faltos del soporte de una clara y completa

información sobre el contenido y la finalidad última de la operación, que debió ser suministrada tanto por los promotores como, sobre todo, por el Ayuntamiento. Un doble ocultamiento que da lugar a una justificada sospecha sobre la oportunidad de la propuesta, su impacto sobre la ciudad y, en última instancia, su legalidad y, más importante, su legitimidad social, política y cultural.

Desgraciadamente y con mayor frecuencia, son los promotores de estas operaciones urbanas, respaldados por millonarios fondos de inversión, que dominan los grandes medios de comunicación y que cuentan con el beneplácito del gobierno de la ciudad, los que acaban imponiendo su proyecto, frente a la oposición ciudadana, cuando existe, que acaba acallada o, simplemente, no atendida, falta del soporte y articulación con organizaciones culturales y políticas de izquierdas que las apoyen.

Con estos párrafos, solo pretendo señalar los pasos que, con más frecuencia, acompañan el nacimiento y formalización de los procesos de desarrollo de las ciudades en el contexto europeo, bajo el imperio del mercado financiero-inmobiliario, ante el que se han rendido los gobiernos de la ciudad.

Un ejemplo de este tipo de operaciones urbanas tiene lugar en Málaga, con el proyecto de la Torre del Puerto. Un alto, muy alto edificio, que alberga un hotel de lujo, bajo cuya sombra se ocultan auditorios, casinos, centros deportivos y aparcamientos. Una gran operación inmobiliaria, asentada sobre un suelo público cedido generosamente a un fondo de inversión catarí. Una promoción inmobiliaria no prevista en el Plan General vigente y contraria a sus objetivos y normativa. Una operación claramente arbitraria, ajena a las necesitades y aspiraciones sociales y funcionales de los malagueños, solo impulsada por un fondo financiero y acogida acrítica y generosamente por el Ayuntamiento de Málaga.

Una iniciativa exógena que, lamentablemente, tiene muchas posibilidades de consolidarse como una excrecencia del tejido urbano malagueño. Un tumor periférico que amenaza la salud morfológica y social de la ciudad, y agrede visualmente a su asiento geográfico, a su paisaje.

Denunciada la arbitraria modificación del Plan General, mediante la dudosa aprobación definitiva del Plan Espacial del Puerto. Denunciada la privatización de un suelo público cuya función prioritaria era acoger un equipamiento o infraestructura pública, el rechazo a la Torre del Puerto debe plantearse en términos políticos y disciplinares, exigiendo al Alcalde una declaración institucional, en la que explicite cuáles son las razones, cuáles los beneficios económicos, funcionales y sociales que aporta esta operación a las arcas municipales y a la ciudad en su conjunto. Un discurso político cultural y no la invocación de los tópicos posmodernos, con que suelen camuflarse operaciones de este tipo en otras ciudades de nuestro entorno occidental.

Con este ejercicio de responsabilidad, el Ayuntamiento de Málaga daría sentido y contenido a la palabra urbanismo, que consiste en saber leer la ciudad, interpretarla y explicarla a los ciudadanos, denunciando las carencias y heridas sociales y morfológicas ya presentes, junto a las oportunidades actuales y futuras, endógenas y exógenas, sobre las que formular un proyecto urbano, que palie las primeras y potencie las segundas, haciendo ciudad en y con la ciudad.

Un ejercicio que, sin duda, obligará al Ayuntamiento a reconsiderar esta irresponsable aventura para rechazarla, al tomar conciencia de que este regalo que llega de Oriente en nada se parece al oro, incienso y mirra, que llevaron a Belén aquellos bondadosos Reyes Magos. Y que, por el contrario, se trata de un regalo envenenado, un atentado urbanístico, social y paisajístico.

Arquitecto yo también, lamento que David Chipperfield, magnifico profesional merecidamente premiado internacionalmente, al que muchos admiramos y al que debemos obras tan importantes como la reconstrucción del Neues Museum, en Berlín, preste su firma para avalar tan deplorable proyecto. Deplorable, por su injustificada altura en el lugar en el que se pretende localizar, ajeno al contexto urbano y agrediendo, sin el obligado respeto, el paisaje marítimo de Málaga.

7 El rascacielos del puerto de Málaga y su impacto en el paisaje

Matías Mérida Rodríguez
Departamento de Geografía. Universidad de Málaga

Buenas tardes y mi agradecimiento por la invitación para participar en este acto. Desde 2017, la plataforma Defendamos Nuestro Horizonte, de la que formo parte desde sus inicios, viene denunciando el impacto paisajístico del rascacielos proyectado en el dique de levante del puerto de Málaga, a través de numerosas y diversas formas. En primer lugar, por la propia denominación del colectivo, de directo significado paisajístico. En segundo lugar, a través de la realización, por parte de un equipo de la Universidad de Málaga dirigido por el firmante, de simulaciones fotogramétricas geolocalizadas, generadas mediante el uso de Sistemas de Información Geográfica y software de análisis de imagen, obtenidas desde diferentes puntos de observación del litoral y de la bahía de Málaga. Con las mismas dimensiones (anchura y altura) que se hicieron públicas del proyecto original, se ofreció a la ciudadanía algo que se intentaba ocultar: el verdadero impacto paisajístico del edificio proyectado. Hay que precisar que la altura entonces conocida, 135 metros, se reveló como inexacta, ya que, cuando se pudo acceder al expediente, se evidencio que la torre se situaba sobre un basamento de 12 metros, por lo que el edificio sumaría, al menos, 147 metros.

A lo largo de estos 8 años y medio, se ha actuado en defensa del paisaje desde otros múltiples formatos. Por un lado, con la realización de manifiestos públicos, de hondo contenido paisajístico, como el denominado “Defendamos nuestro horizonte” (2017) o el formulado en 2021, que llevaba por título “No a la ruptura del patrimonio cultural del paisaje”, y que fue refrendado, inicialmente, por 300 personalidades, a escala nacional, del mundo de la cultura. Este último se acompañó de un video con mensajes de los firmantes, visible en la web www.defendamosnuestrohorizonte.org, y que tuvo una importante repercusión social. Ambos manifiestos se prolongaron con la adhesión de ciudadanos malagueños, acumulándose entre 3.000 y 4.000 firmas en cada uno de ellos. Se impulsó también una recogida de firmas a través de la plataforma change.org, que ha reunido más de 17.000 firmas. Se ha participado en medios de comunicación, locales y nacionales, a través de entrevistas y artículos de opinión. Se han organizado diversas concentraciones para evidenciar el rechazo social a este proyecto. Igualmente, se han impartido conferencias y ponencias en diversos foros (locales, nacionales e internacionales) así como colaborado en actividades docentes en diversos grados universitarios. También se han realizado numerosas reuniones con asociaciones y partidos políticos de diversa orientación ideológica. Por último, pero no menos importante, se ha actuado en el procedimiento urbanístico, a través de la formulación de alegaciones (más de 1.400, el proyecto más contestado de la historia de la ciudad), elaboración de informes, escritos de diversa naturaleza (como el que alertaba de la caducidad de la primera evaluación ambiental), y, más recientemente, mediante la interposición de un recurso contencioso-administrativo contra la modificación de elementos del Plan Especial que permite la construcción de un edificio de esta naturaleza. Para sufragar su coste, se impulsó una campaña de crowdfunding exitosa, con participación de unos 600 cofinanciadores.

Existen muchos motivos de oposición al rascacielos proyectado en el dique de levante. Entre otros, por la privatización en la práctica de un espacio público, por su afección a la actividad portuaria, por su exposición a los riesgos ambientales, especialmente a los temporales marítimos, por las grandes dudas sobre su viabilidad hotelera y sobre el destino final del edificio, por la acentuación de la turistificación de la ciudad o por los evidentes problemas de movilidad que supondría su construcción y funcionamiento. Pero entre ellos, sin duda ha sido la afección al paisaje el que más repercusión ha tenido y el que más ha movido a su rechazo por parte de la población.

El impacto paisajístico de este rascacielos comienza con su emplazamiento. La explanada del dique de levante constituye, al contrario de lo que se ha afirmado, un lugar central en la ciudad. Málaga se organiza en torno a su bahía, disponiendo en su vértice el centro histórico y el puerto. La ciudad se extiende a ambos lados de la misma, y además se dispone frecuentemente en forma de gradas orientadas hacia la bahía, escalonadas en su topografía, y no únicamente en su parte más montañosa, la oriental y la central, sino también en pequeñas elevaciones o altozanos, o piedemontes, como ocurre en Teatinos. Incluso en la parte occidental, situada en una llanura, la alternancia constructiva permite que buena parte de la ciudad se proyecte sobre el mar.

Fuente: M.Merida

Por otra parte, el emplazamiento se ubica en un entorno abierto, en la parcela de la ciudad que, con diferencia, en mayor medida se adentra en la bahía, alejado de otras construcciones. Como se ha afirmado en diversas ocasiones, incluso en el propio Informe Ambiental, el edificio proyectado emergería en mitad del mar. Como consecuencia, la visibilidad desde su entorno de un espacio central y abierto, es altísima. Posiblemente, el lugar del entorno urbano más visible, la peor elección para situar un edificio de esa naturaleza. Precisamente por esta visibilidad, habría que actuar en este lugar tan sensible de una manera extremadamente cuidadosa y, desde luego, consensuada socialmente.

La centralidad a la que hacemos referencia no ha surgido precisamente en tiempos recientes. Ahonda sus raíces no ya en la historia, sino en el propio momento fundacional de la ciudad de Málaga. Como refleja muy bien el escudo de la ciudad, vigente desde finales del siglo XV, la esencia de la ciudad radica en la combinación entre el espacio construido, el monte (concretamente Gibralfaro) y el mar con su puerto. Esta imagen refleja fielmente el carácter del paisaje de la ciudad, en los términos establecidos por el Convenio Europeo del Paisaje.

Las relaciones entre Málaga y el mar han ido históricamente muy estrechas, siendo el lugar de emisión de vistas urbanas más habitual, como se refleja en las vistas de Wingaerde y Hoefnagel, del siglo XVI, o en la de Texeira, del siglo XVII. Igualmente, constituye una visión preferente entre los viajeros del siglo XIX y un escenario frecuente en las obras de los pintores de la escuela malagueña de dicho siglo. Una de ellas, Crepúsculo en el puerto de Málaga (Emilio Ocon, 1878), fue copiada y reinterpretada por Pablo Picasso en su primer oleo (1889).

Sobre este emplazamiento central de carácter histórico se ha proyectado un edificio de 150 metros de altura que viene a romper la imagen urbana y a imponerse sobre ella, generando un brutal impacto paisajístico. Dado que se ubicaría en un espacio muy visible, sus 150 metros generarían una cuenca visual amplísima, de algo más de 1.000 km² terrestres (además de lo marítimos), afectando a un 13% de la provincia de Málaga.

Fuente: M.Mérida

Fuente: M.Mérida

Fuente: M. Mérida

Las consecuencias sobre el paisaje serían drásticas y de diversa índole. Alteraría las relaciones visuales entre Málaga y el mar, tanto desde tierra, rompiendo la línea del horizonte marítimo, como desde el mar. Por otra parte, dada la disposición de la ciudad, expandida sobre la bahía de Málaga, la construcción afectaría a las conexiones visuales existentes entre ambos lados de la bahía, emergiendo, perceptivamente en mitad del mar. Al mismo tiempo, impediría la percepción completa de los elementos estructurantes del paisaje del entorno de la ciudad, los denominados *invariantes paisajísticos*, como la sierra de Mijas, al oeste, o lo propios Montes de Málaga, al este. Pero, sin duda, uno de los principales impactos paisajísticos que provocaría el edificio guarda relación con

la percepción de los más relevantes hitos paisajísticos de la ciudad, tanto los naturales (el propio monte Gibralfaro) como culturales. Así, elementos definitorios del paisaje e identidad de la ciudad verían eliminada o minimizada su capacidad referencial, al situar un extraordinario volumen, que atraería todas las miradas, en un lugar perceptivamente cercano. Por ejemplo, la torre de la catedral, ya asediada en los años 60 por la construcción del hotel Málaga-Palacio, quedaría inadvertida (cuando no oculta) desde numerosas trayectorias visuales. Algo parecido ocurriría con la Alcazaba e incluso el propio castillo de Gibralfaro.

Mención aparte merece el impacto que tendría sobre la Farola, que ha sido calificada en el propio Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad como el principal icono de la ciudad, y que desde 2023 está reconocida como Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, a partir de una iniciativa ciudadana de la que me honra haber formado parte, junto al profesor Francisco Rodríguez Marín y el empresario Francisco Sánchez Guitard.

La afección sobre la percepción de la Farola es notable, tanto desde el mar como desde tierra. Con independencia de la práctica y generalizada eliminación de su condición de hito paisajístico que provocaría colocar en sus inmediaciones un edificio de este volumen y altura, desde determinadas trayectorias, muy transitadas, como el muelle 2 (Palmeral de las Sorpresas), el rascacielos se superpondría a la silueta de la Farola, sobresaliendo muy por encima de ella. No es este un eje visual más, el de la Farola recortada sobre el mar, sino uno empleado con frecuencia como imagen de la ciudad, tanto institucionalmente como en campañas publicitarias empresariales.

La superposición de un edificio elevado sobre un monumento relevante se puede evidenciar, desafortunadamente, en otras ciudades, pero este hecho al menos tiene la virtud de poder apreciar materialmente el efecto que provocaría este proyecto sobre el BIC la Farola. Utilizaremos como caso de estudio comparativo uno muy conocido, un impacto clásico, casi canónico, sobre el patrimonio

cultural. Nos referimos al impacto del edificio denominado Torre de Valencia sobre la puerta de Alcalá, en Madrid. Una actuación de comienzos de los años 70, situada por tanto en el tardofranquismo. A pesar de la época y del contexto político y social, su construcción provocó una enorme controversia en Madrid, dando lugar a su paralización durante varios meses y, según se puede leer en los medios de comunicación, a la intervención directa del entonces presidente del Gobierno, Carrero Blanco. Pues bien, las distancias entre este edificio y la puerta de Alcalá es exactamente la misma que entre el rascacielos del puerto y la Farola. Es más: desde la misma distancia de observación que existe entre el muelle 2 y la Farola, las proporciones son prácticamente idénticas, sobresaliendo algo más el proyecto de rascacielos malagueño. Por tanto, su contemplación resulta de gran utilidad para calibrar cómo sería el impacto sobre la Farola. 50 años más tarde, y en un régimen democrático, la historia amenaza con repetirse.

Torre de Valencia tras puerta de Alcalá (Madrid). Fuente: M.Mérida

Por otra parte, el impacto del rascacielos sobre la Farola no es únicamente perceptivo, sino también operativo, algo que afectaría también a su simbología. La construcción del rascacielos daría lugar al apagado de la Farola, y por ello, a la pérdida de su funcionalidad como señal marítima. Además de que no existe ningún motivo técnico que, al margen del rascacielos, justificara su apagado, la pérdida de su iluminación, con su característica secuencia, golpearía a una característica esencial del monumento. En numerosas ocasiones y formatos (pintura, cartelería, publicidad), la Farola es reflejada iluminando su entorno con su haz de luz, por lo que su apagado dañaría gravemente su simbolismo y por tanto su representatividad sobre la ciudad de Málaga.

El apartado final de esta intervención la voy a dedicar a revisar algunos de los disparates y despropósitos que sobre paisaje se han formulado en estos ya largos 8 años de controversia urbanística y ciudadana. Comencemos por un clásico, una frase que ya se ha instalado en la memoria de muchos malagueños, recogida en el informe ambiental de la primera evaluación ambiental: “estas vistas son fácilmente modificables en función de la ubicación del observador”. Esto es: para diluir el impacto, basta con cambiar al observador de sitio. Un

método ciertamente taxativo. Una frase tan cómica que la propia Consejería de Medio Ambiente tuvo, al menos, la deferencia de no incluirla en la segunda evaluación ambiental.

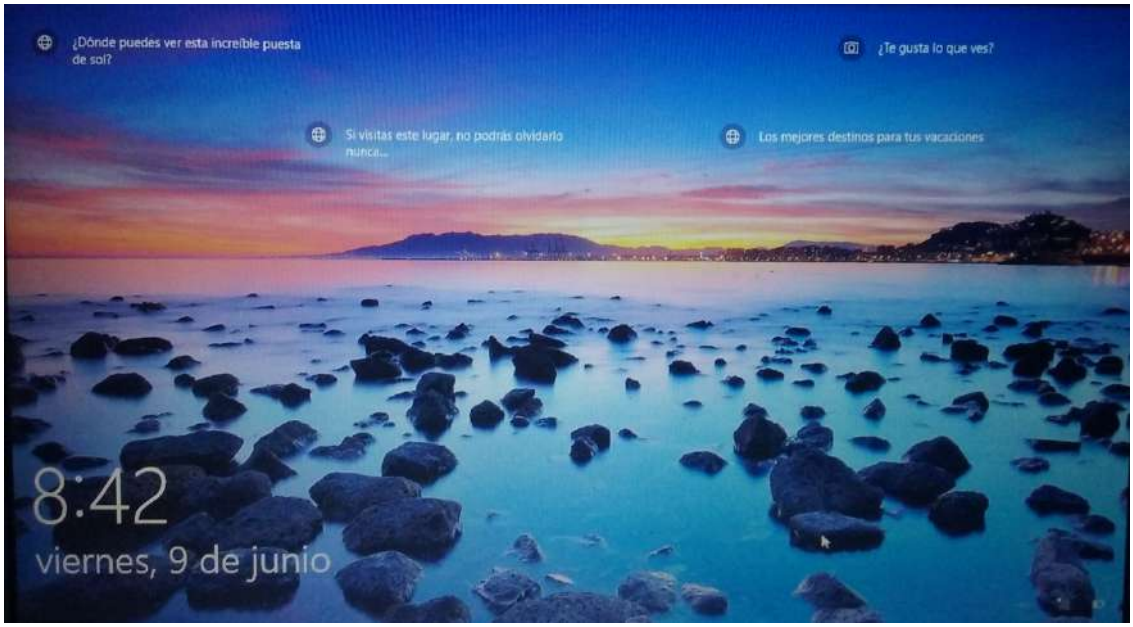
En relación con el Documento Ambiental Estratégico (elaborado por los promotores en el marco de la evaluación ambiental), se ha declarado, en tono halagador, y no precisamente por un cualquiera, que “tiene muchas fotos”. En dicho documento se incluyen también numerosos desatinos, como convertir en supuestos referentes para el rascacielos construcciones como un estadio de futbol (nuevo San Mamés, en Bilbao) o un hotel de 1912 (hotel María Cristina, en San Sebastián, de 6 plantas). Se incluyen, además, calles que no son de Málaga, sino de Torrevieja (Alicante), al copiar un documento relativo a dicha localidad. Se recoge, igualmente, la propuesta de minimizar el impacto visual plantando algunos árboles alrededor de un rascacielos que, recordemos, alcanzaría nada menos que 150 metros de altura.

En relación a sus dimensiones, una idea que se ha venido repitiendo durante este tiempo es la de ocultar la altura real del rascacielos. Primero se anunciaron 135 metros, sin aclarar que irían sobre un basamento de 12 metros. Igualmente, en una supuesta modificación del proyecto, se insistió en que mediría 116 metros, eliminando de ese computo de nuevo el basamento de 12 metros, que supondría 3-4 plantas. Expresado de forma gráfica, sería como medir a las personas no desde los pies, sino desde las rodillas.

Las comparaciones del rascacielos con otros edificios, espacios y objetos merecen un apartado específico. Se ha contrapuesto, y tampoco precisamente por un cualquiera, el impacto del rascacielos con el de la explanada portuaria del muelle de contenedores, afirmando que esta provoca un impacto mayor. Este comentario chocaría frontalmente con las propias leyes de la óptica, pretendiendo que un objeto plano situado al nivel de mar sea más visible que un objeto vertical de 150 metros de altura. Se ha comparado también con objetos de carácter verdaderamente excepcional, como la Torre Eiffel, en un ejercicio, por otra parte, de notable exceso de inmodestia. Serían muchas y conocidas las razones por la que no sería procedente, en modo alguno, esta comparación, pero lo llamativo es que alguien que se desplace a París no tome como referencia el único rascacielos parisino, la torre Montparnasse, construido hace 50 años y que no goza precisamente de la simpatía de residentes y visitantes. También es recurrente la comparación con la pantalla arquitectónica del barrio de la Malagueta, en este caso para criticarla y elogiar al rascacielos como edificio aislado. Se olvida que exactamente las mismas razones y planteamientos urbanísticos que dieron lugar al desastre paisajístico de la Malagueta son las que se emplean ahora, 50 años más tarde, con el rascacielos del puerto.

Mención aparte merece la comparación, también recurrente, con las grúas portuarias. Se podrían aducir muchos motivos por los cuáles no es pertinente esa comparación, pero vamos a centrarnos en la esencial: las grúas forman parte del paisaje portuario, y participan en el carácter de su paisaje, mientras que un rascacielos no, al igual que, por poner otro ejemplo, una urbanización de chalés adosados o un parque temático.

A lo largo del proceso se han producido declaraciones que, como mínimo, habría que calificar de sorprendentes. Por ejemplo, al anunciar que la Junta de Andalucía recurriría el decreto de incoación de BIC de la Farola, estimando que dicho decreto protegía excesivamente (desde su punto de vista) al monumento, la encargada de exponerlo fue nada menos que la entonces consejera de Cultura y Patrimonio Histórico. ¿Se imaginan a un consejero de Agricultura alegando contra una decisión de la Unión Europea que beneficiara 'excesivamente' a los agricultores andaluces?



Fuente: M. Mérida.

Finalizaremos la exposición con esta imagen. Se trata de un fondo de pantalla que la aplicación Spotlight de Windows ofrece automáticamente en ordenadores de su versión 10. En la imagen, tomada desde los Baños del Carmen, aparece la bahía de Málaga, con la ciudad extendida sobre ella, con frases como: "¿Dónde puedes ver esta increíble puesta de sol?" "Si visitas este lugar, no podrás olvidarlo nunca". En una presentación que realicé, junto con mi compañero Enrique Navarro, en el Foro de Turismo de la ciudad de Málaga, les planteé estas dos preguntas a los asistentes mientras contemplaban esta fotografía: *¿Se pueden imaginar una campaña de promoción de Málaga más eficaz y gratuita?* Y la segunda: *¿Tiene sentido destrozar esta imagen?* Muchas gracias.

8 La afección al paisaje cultural de Málaga del hotel-rascacielos proyectado en su puerto

Víctor Fernández Salinas

Catedrático de geografía humana y miembro del comité nacional español de ICOMOS

Aunque no existan demasiadas referencias al paisaje cultural de Málaga, este existe y tiene valores. Antigüedad, emplazamiento y cúmulo de símbolos naturales y culturales (desde el monte de Gibralfaro –que en su momento el actual alcalde quiso proponer a la Lista del Patrimonio Mundial–, a la catedral, pasando por la Farola, los frentes marítimos el trasfondo de los Montes de Málaga, etc.) hacen del paisaje malagueño un bien cultural que, aun sin figura legal que lo identifique y proteja, se proyecta en el espacio, es reconocido por los malagueños y posee unas claves que no deberían ser violadas.

Puede hablarse de tres escalas en las que entender este paisaje que, a modo de muñecas rusas, entrelazan sus significados y valores. El primero y más amplio sería el de la bahía de Málaga, el segundo el de la propia ciudad entre el mar y sus montes y el tercero el del puerto en sí mismo. Ninguno de estos paisajes tiene reconocimiento explícito, más allá del que aparece en el *Catálogo de Paisajes de la Provincia de Málaga* sobre el *Territorio metropolitano de Málaga*, de poco uso como referente. Más bien, la población muestra un buen muestrario de inmuebles que ignoraron el potencial paisajístico de la ciudad de forma sistemática durante los siglos XX y lo que llevamos de XXI, entre los que destacan algunos construidos durante el franquismo, como el hotel Málaga Palacio (de indudable valor arquitectónico, pero que habría estado incomparablemente mejor en otro sitio) o, dejando de lado ejemplos intermedios, el hotel H10 Croma Málaga, de Rafael Moneo, que impone, a pesar de su interesante diseño, una volumetría abusiva en pleno conjunto histórico de la ciudad en su fachada al río Guadalmedina, y las torres de Martinicos (con el pretencioso nombre de *AQ Urban Sky*), que han aterrizado en un lugar de Málaga descomponiendo la relación entre el citado río Guadalmedina, la permanente asignatura pendiente de la ciudad, y su entorno en la parte septentrional de la población. También estarían mejor en otro sitio.

No sé si Málaga necesita un rascacielos de 144 metros de altura, lo que sí doy por cierto es que el lugar en el que se proyecta no es el idóneo. Probablemente en otro sitio tendría consecuencias, sino irrelevantes para el paisaje, sí al menos menores para los valores culturales del paisaje cultural malagueño. Construir este rascacielos es imponer una nueva imagen de la ciudad (privatiza espacios que pertenecen a todos, da una vuelta de tuerca al ya irreparable proceso de turistificación abusiva e ignora las claves que dan personalidad a esta capital); todo ello con los beneplácitos y el impulso de una institución que de lo que debería encargarse es de que el puerto fuera más competitivo, sostenible y un activo urbano con dimensión social. Me refiero, claro está, a la Autoridad Portuaria, que parece más dedicada a los negocios inmobiliarios del "*monopoly"* urbano que a la vocación para la que esta institución está concebida. Además, el proyecto también cuenta con el apoyo del ayuntamiento, al que se la ido de la

mano vender Málaga como marca y está regalando, como si fuera suyo, el espíritu de este lugar y la personalidad de buena parte de los malagueños. Fue el ayuntamiento el que modificó el Plan Especial del Puerto para que en este se facilite la construcción de este hotel. Pero, en la prensa del pasado mes de septiembre, la concejala de Urbanismo Carmen Casero anunciaba que el ayuntamiento se había desvinculado del proyecto y que solo intervendría en la tramitación de la licencia de obra cuando *Andalusian Hospitality II* (otro nombre que se las trae) solicitara la licencia de obras. Desvincularse sí, pero evitarlo no. Según dijo, no entraba en sus competencias y derivó al Consejo de Ministros la hipotética paralización del proyecto.

Al final, nadie será responsable de que se construya el hotel, ni del apagón de la Farola, que perderá su funcionalidad al cruzarse el haz de su luz con el rascacielos. Resulta paradójico que hace tres años fuera declarada *bien de interés cultural*, entre otros valores notables por haber alumbrado más de dos siglos la entrada del puerto, y que ahora sea necesario jubilarla porque se construya un hotel privado. Eso sí, el coste del nuevo faro, lo haremos entre todos. Privada es la razón que la deja inservible, público el gasto de construir un nuevo faro. Me parece bien que se musealice la farola, tal y como anuncia la Autoridad Portuaria, pero mucho mejor que continúe ejerciendo de símbolo y alumbrando la puerta y el puerto de Málaga durante, por lo menos, otros dos siglos, porque si algo ha sido Málaga siempre, es puerto; lo de hotel, le ha venido más recientemente. Es incomprensible que desde la Administración de Cultura se menosprecie el hecho de que la función es también importante en la definición de un bien cultural, no solo su materialidad, y que, no evitando el apagado de la Farola, están permitiendo el expolio de parte de sus valores y de los valores de Málaga.

La ciudad se considera moderna, pero lo es superficialmente. El modelo de gobernanza al que remite el proceso del rascacielos no puede ser más oscuro, a la vez que obsoleto. En el mundo de la participación (más allá de los anuncios en el Boletín Oficial del Estado o en el de la Junta de Andalucía), de la trasparencia administrativa y de la modernidad en el sentido profundo de la palabra y concepto, la trayectoria del proceso no se puede calificar más que de opaca. Es el escenario de la prevalencia de los intereses públicos sobre los privados y del triunfo de la estética del nuevo rico, eso sí, con firma de un *Pritzker*, la de David Chipperfield. De alguna manera, trata de asemejarnos a los malagueños a personajes como el desclasado al que se le promete un *Rolex*. Porque el autor del proyecto es casi lo único que sabemos. A estas altura se desconoce el diseño, solo su altura, que rebasa, no solo al resto de los edificios de la ciudad, sino al propio Gibralfaro (130 metros) y convierte al inmueble fantasma en el centro y protagonista de la bahía de Málaga. El último que llega a una ciudad trimilenaria es el que impone y transforma su imagen. El puerto quedará reducido en su apariencia a una lámina de agua a modo de estanque a los pies del inmueble.

Málaga es la ciudad de la cultura, la que se reinventó partiendo del páramo cultural y urbanístico en que se había convertido en los últimos decenios del siglo XX, pero ahora corre el riesgo de morir de éxito. Las voces que reclamen que el modelo de desarrollo urbano (social, económico y cultural) ha de ajustarse son

cada vez más frecuentes y proceden, tanto de las bases sociales, como de estudios académicos. No se trata de abominar del turismo, pero sí darle su sitio y domeñar su imagen al carácter malagueño, el de una ciudad plural que no puede ser un mero escenario para el consumo de los visitantes.

Corre la leyenda de que el arquitecto César Pelli dijo cuando presentaba el proyecto en Sevilla que su torre justificaba su altura en que así sacaría a bailar a la Giralda. En el caso que nos ocupa, la torre de David Chipperfield, aprovechando e imitando la cínica retórica que acompaña algunos discursos arquitectónicos, jugará a la pelota con la Farola, que no deja de ser uno de los corazones de la vieja Málaga.

9 Málaga Paisajes

Javier Aguilera Rojas, arquitecto-urbanista

¿Qué es un paisaje?

Para la Real Academia Española un paisaje puede estar relacionado con la mirada: es la parte de un territorio que puede ser observada desde un determinado lugar. Y también, en una segunda acepción, un paisaje es un espacio admirable por su aspecto artístico.

Por tanto, el paisaje puede estar relacionado con *«la mirada»* y con *«lo estético»*. Percepción y admiración se unen para poder entender mejor lo que significa un paisaje.

Un paisaje no es nada si nadie lo mira

Pero, un paisaje no es nada si nadie lo mira. Un paisaje no es un lugar que se contempla, sino lo que la mente construye a partir de lo que mira. Es importante no solamente lo que se ve, los elementos físicos que configuran el paisaje, sino aquellas cosas que forman parte de la historia del lugar y de las personas que habitan en ese lugar.

Un paisaje urbano histórico

El paisaje por tanto puede tener usos y significados diversos para quienes lo viven y lo contemplan. Y cuando se trata de paisajes urbanos históricos, como en el caso de la ciudad de Málaga, el calificativo de histórico no solamente se cualifica, sino que se transforma.

Con independencia de la larga historia de la ciudad de Málaga y de la intensa carga cultural que la acompaña, son los valores perceptivos e inmateriales los que le pueden proporcionar una mayor identidad y personalidad a la propia ciudad. Así, cuando se establece la conexión entre los valores históricos y los elementos que lo forman, son esenciales los componentes paisajísticos que se derivan de la percepción de la escena urbana y los hitos que la configuran.

La mirada cualifica el paisaje

Es la mirada la que cualifica al paisaje, una mirada que puede descubrir más allá de la simple descripción física, las huellas de la memoria que contiene lo que se contempla. Una memoria que es el resultado del paso de los años para depositar en aquello que se ve y que se percibe el peso de la historia. Como sucede con algunos elementos esenciales de la historia de la ciudad milenaria de Málaga: los montes de Gibralfaro, la Alcazaba, la catedral y el puerto, por supuesto, el puerto de Málaga.

Málaga y el Mar

Y, en este caso, es el mar, contemplado desde la ciudad, perfilado en la delicada línea del horizonte, el que forma parte del paisaje cultural de la ciudad de Málaga dando sentido a la propia ciudad llena de una historia relacionada con el Mediterráneo.

Desde dentro de la ciudad, no es admisible que el paisaje histórico de Málaga pueda ser intensamente alterado por el perfil de un gigantesco elemento que rompe totalmente el panorama de la visión marítima. Y desde fuera, no se puede permitir que ese puntiagudo rascacielos protagonice el paisaje que se contempla con la llegada a Málaga desde el mar.

La percepción del espacio urbano

Pero puede ser de interés no solo considerar los valores históricos o culturales de ese contexto urbano, sino también los que se derivan de la percepción del espacio y de la conexión paisajística que se establecería entre una torre de 144 metros de altura, en ese lugar singular del puerto, y su entorno.

Son los valores perceptivos los que es necesario analizar para entender de la mejor manera posible la configuración del lugar, la configuración de la Málaga histórica, de ese lugar que nace y crece a partir de las laderas del monte Gibralfaro y de su puerto a orillas del mar Mediterráneo.

La imagen “vigorosa” de los paisajes urbanos

Esta idea del lugar es la que desarrolló Kevin Lynch en su libro La imagen de la ciudad. Lynch estableció un sistema de análisis para resolver las dificultades de percepción y extraer la estructura y la identidad de los lugares, de las ciudades, en las que puede estar latente una cierta confusión.

Será necesario leer y hacer visible lo que capta la atención y persiste en la memoria, como explica Lynch, creando unas imágenes que él llama vigorosas. Es decir, con una la fuerza o actividad notable. Para Lynch será necesario descubrir y conservar esas imágenes vigorosas del paisaje de la ciudad para que formen parte imprescindible de su historia.

Emoción que despiertan los paisajes urbanos

Otro de los análisis del paisaje de la ciudad, de la escena urbana, es el que realiza Thomas Gordon Cullen. Cullen explica que la relación entre los elementos de la ciudad se deriva de la facultad de ver, porque es precisamente por medio de la vista por lo que podemos formarnos una idea de conjunto. La vista, dice en un tono provocador, no es solo útil para desplazarnos sino para evocar recuerdos y experiencias, es decir emociones. En este sentido resulta esencial la manera

en la que la percepción del paisaje histórico colabora a darle valor y singularidad a un lugar y a configurar su personalidad.

Es por tanto importante reconocer y conservar una imagen *"vigorosa"* del paisaje de la ciudad de Málaga, al modo que lo contaría Kevin Lynch. Pero es también importante esa sensación de empatía y de identidad que se experimenta cuando se está en un sitio singular, como es la ciudad y el puerto de Málaga, tal como lo explicaría Gordon Cullen.

La torre de Málaga irrumpirá abruptamente en el paisaje de Málaga y destruirá toda la relación emocional que a lo largo de cientos de años se ha establecido, configurando su personalidad, entre el espectador de la ciudad y los hitos históricos de su paisaje.

Las personas que viven la ciudad

Pero no puede olvidarse que la comprensión del lugar está estrechamente unida a la actividad humana que se lleva a cabo en la ciudad, en la ciudad de Málaga. Son las personas las que viven su espacio, las que lo perciben, las que lo usan y las que lo disfrutan como parte esencial de la propia ciudad, que ha ido transformándose a lo largo de siglos de historia.

El puerto, la Alcazaba, la catedral de Santa María, el castillo de Gibralfaro, todo el tejido urbano malagueño forma parte de una historia de transformación que tiene un largo recorrido histórico, llevado de la mano de las personas, de las instituciones, que han intervenido en sus cambios y en su evolución.

La formación del paisaje histórico de Málaga

En este proceso de transformación de la ciudad de Málaga se han producido aciertos que han dado fuerza y personalidad al paisaje de la ciudad. Los cerros que cobijan la ciudad, specialmente el de Gibarlfaro, son las primeras referencias paisajísticas que todavía permanecen, junto con la colina de la Alcazaba y sus construcciones. Y también la principal herencia romana representada por el Teatro. Y en momentos destados de la historia de Málaga, los campanarios de las iglesias, especialemte la torre norte de la catedral, convertidos en hitos destacados del paisaje. Y desde luego, el puerto, que tuvo siempre un papel destacado en la ciudad tanto funcional como paisajísticamente. Y en el puerto, el delicado y discreto edificio del faro en el muelle de levante, La farola, referencia imprescindible. Espero que nadie tenga la vulgar ocurrencia de decir que la nueva torre de Málaga estará ahí para sacar a bailar sevillanas a La Farola, como quizás alguien dijo de la torre Pelli de Sevilla con la Giralda.

Pero también se han producido errores que han desfigurado ese paisaje histórico a los que no haré referencia porque están en la mente de todos. No permitamos que la construcción de la nueva torre que se pretende levantar en el muelle de levante sea uno de esos errores.

Y no se trata de que construyendo una torre de extraordinario valor arquitectónico todo estaría justificado. Si ahí, en el extremo del muelle de levante, trasladáramos, en mi opinión, las dos torres más bellas del mundo, La Giralda sevillana o el edificio de la Chrysler neoyorkino, el resultado sería igualmente perturbador y desastroso para el paisaje histórico de Málaga, tanto para el que se vería desde la ciudad hacia el mar, como el que se contemplaría desde el mar hacia la ciudad.

Destacar por la altura

Me permito reproducir las palabras del arquitecto Cristóbal Valhonrat, un excelente especialista en patrimonio histórico que escribe en su último libro:

«La recurrente apelación de arquitectos y promotores a la emulación, hoy en día, de colosales monumentos como la Torre Eiffel de París, creyéndose con el derecho de repetir la hazaña, olvida que en la ciudad de hoy nuestra capacidad de alteración y los mecanismos de protección no son los de aquellos tiempos. La carrera para hacerse destacar por la altura ha producido perniciosos efectos en ciudades como Londres y, en un entorno más limitado, en Sevilla. La ciudad diversa no es la configurada alrededor del edificio como objeto que se yergue autónomo, preferiblemente sin nada alrededor, sino la ciudad hospitalaria, la ciudad que puede aunar la utopía a la vez que la tradición».

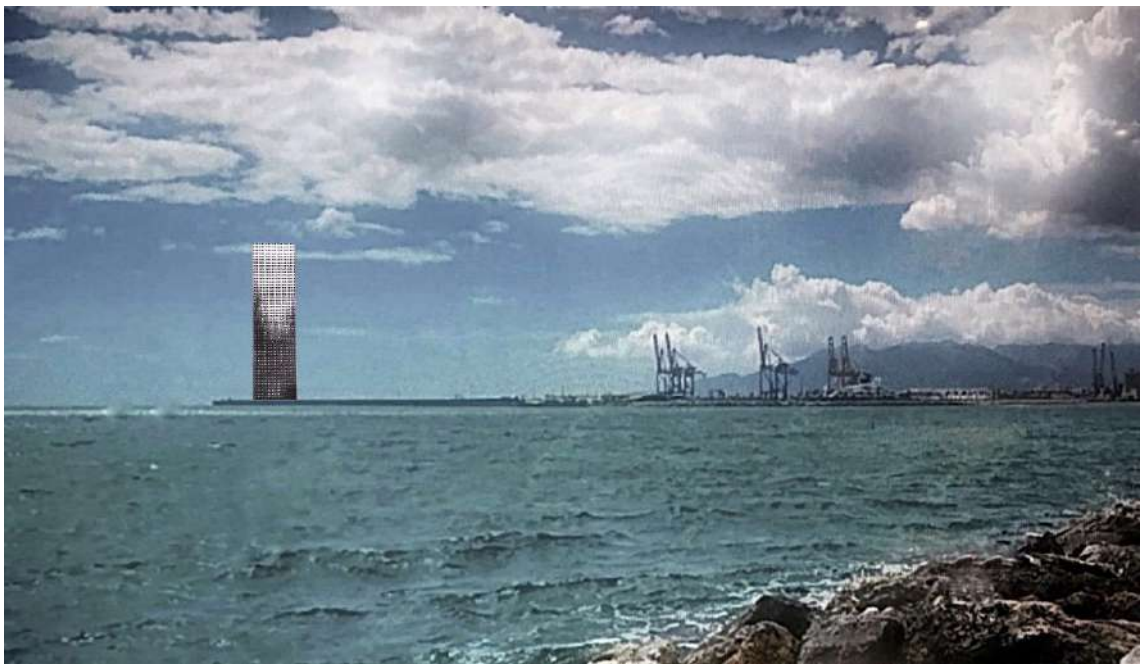


Imagen 1, Montaje creado a partir de imágenes de Google con un supuesto volumen de una torre de 144 metros de altura. Fuente: Francisco Morales Ferraro

Imagen 2, Montaje creado a partir de imágenes de Google con un supuesto volumen de una torre de 144 metros de altura. Fuente: Francisco Morales Ferraro

Imagen 3, Montaje creado a partir de imágenes de Google con un supuesto volumen de una torre de 144 metros de altura. Fuente: Francisco Morales Ferraro

Imagen 4, Montaje creado a partir de imágenes de Google con un supuesto volumen de una torre de 144 metros de altura. Fuente: Francisco Morales Ferraro

10 La Torre del Puerto

Rafael Martín Delgado, arquitecto-urbanista,
Academia Malagueña de Ciencias

Según el diccionario de la RAE ¨superfluo" significa "no necesario, que está de más". No he encontrado mejor vocablo que pueda definir tan breve y acertadamente el proyecto llamado torre del Puerto; y es que es su innecesariedad y su demasía lo que le caracteriza.

La primitiva idea de ubicar en el espacio portuario una instalación hotelera surge en un momento muy distinto del actual. Hace bastante más de una década la ciudad de Málaga tenía una escasa y poco atractiva oferta hotelera, sin hoteles de cinco estrellas y menos de una docena de categorías inferiores.

La tradicional lentitud de la tramitación administrativa que tantos inconvenientes e impaciencias provoca en este caso puede ser beneficiosa para poder tomar una decisión acertada. Y es que en este tiempo han sido muchas las plazas hoteleras creadas, muchos los proyectos pendientes de realización, bastantes los establecimientos de lujo instalados, excesivos los pisos turísticos puestos en explotación y desmesurado el crecimiento de la actividad derivada de esta explosión turística traducida en bares, restaurantes, terrazas, cenadores, etc. Hasta tal punto que el principal reto que esta ciudad debe afrontar es como atraer suficiente demanda para cubrir la generosa oferta existente en la actualidad sin que sufra demasiado la convivencia ciudadana. En pocas palabras: el proyecto es superfluo porque no viene a llenar ningún vacío existente.

Es difícil entender como en su día se descartó precipitadamente y sin razones de peso la ubicación en la explanada del dique de Levante del tan deseado y esperado Auditorio de Málaga. Hubiera sido sin duda un edificio singular con el que la fachada marítima de la ciudad se vería favorecida y prestigiada y para un uso cultural que cubriría las actuales carencias que en este aspecto tiene Málaga. Quizá aún se esté a tiempo de retomar este proyecto, tal como se propone desde la Academia de Bellas Artes, sabiendo que el nuevo acceso construido y la falta de coincidencia horaria entre el tráfico de cruceros y los espectáculos musicales no producirían insalvables problemas de movilidad. Cierto es que la negativa primera y las necesidades de la Autoridad Portuaria han hecho que la superficie para su construcción se haya viso reducida por las necesidades del tráfico de cruceros y otros usos ya introducidos. Habría, por tanto, que modificar el actual proyecto para acomodarlo al nuevo emplazamiento y sus actuales dimensiones, lo que parece que estaría en sintonía con una intención del Ayuntamiento de reducir su coste para hacerlo más asumible.

Para la actual dinámica portuaria, la construcción de un hotel en su seno es más un problema que una solución. La apertura del puerto a la ciudad y la utilización urbana de los muelles 1 y 2 nunca se planteó como una operación lucrativa para el puerto sino como un servicio obligado del puerto a la ciudad de Málaga. En ninguna operación puerto-ciudad que se ha llevado a cabo ha primado el interés económico del puerto ni la búsqueda de ingresos adicionales. Los ingresos portuarios están basados en su actividad comercial y en la explotación de sus

muelles e instalaciones para el almacenaje y la carga y descarga de mercancías, graneles, automóviles, contenedores, cruceros, etc. Por lo tanto, no cabe como argumentación la necesidad de financiación de la Autoridad Portuaria, que con el actual y positivo movimiento comercial mantiene suficientes ingresos para su supervivencia.

La imagen presentada recientemente por el arquitecto David Chipperfield, escogido ahora por la Autoridad Portuaria para desarrollar el proyecto, esconde la edificación detrás de un improbable paseo arbolado situado en el morro de Levante, en un gesto que deja entrever la falta de fe en la propuesta. El problema de escala que presenta la torre no se resuelve plantando unos árboles en el morro. El proyecto que se planteó inicialmente tenía una altura de 116 m sobre el nivel del mar, que ya era superior a la del monte de Gibralfaro. La propuesta de Chipperfield aumenta esa altura hasta 144 m, ya claramente por encima de la muralla del castillo, de 130m. en su punto más alto. La solución anterior se presentaba como una torre, pero, dada su planta elíptica, cuando se desplazaba el punto de vista hacia el Este o el Oeste la torre se iba trasformando en algo más parecido a un bloque. En la propuesta de Chipperfield, la falta de definición de la imagen presentada no permite percibir este aspecto.

El Convenio Europeo del Paisaje, firmado en Florencia en 2000 y ratificado por España en 2007, reafirma la importancia sobre todo del paisaje histórico ligado a lo urbano, en la intención de preservar y mejorar la percepción del ambiente local y la preservación de las culturas locales.

Es difícil justificar que lo que ha sido el histórico avance de la ciudad hacia el mar y que ha ofrecido la posibilidad de mejorar su equipamiento con espacios como el Parque, el Paseo de los Curas o el Palmeral se culmine con esa agresión al paisaje, hay que recalcar que para uso y beneficio privados, en la fachada más noble e histórica de la ciudad. Una ciudad que ha atravesado momentos difíciles en los que, a pesar de casos aislados y actuaciones urbanísticas no adecuadas, ha conseguido mantener el centro histórico y buena parte de su entorno sin perder sus señas de identidad.

La presencia de la torre como vigilante permanente del conjunto urbano significaría una desfiguración y una adulteración de lo que ha sido la relación de la ciudad con el mar. Por eso, si llegara a realizarse el actual proyecto, siempre se tendría la sensación de que tan desproporcionado edificio estaría de más, que es la mejor y más exacta definición de la palabra superfluo.

11 Recuperar el valor del planeamiento como alternativa a la Torre del Puerto de Málaga

Carlos Rosa Jiménez

Instituto Universitario de Hábitat, Territorio y Digitalización. Universidad de Málaga

Esta ponencia sobre el debate de la Torre del Puerto se hace desde las investigaciones y trabajos realizados en el Instituto Universitario de Hábitat, Territorio y Digitalización donde profundizamos, precisamente, en las relaciones entre el paisaje y la arquitectura del turismo dentro de la ciudad post-industrial. La Torre del Puerto de Málaga representa una forma de hacer ciudad donde el planeamiento ha sido sustituido por la improvisación, y el interés colectivo por la negociación puntual. Con frecuencia, el debate sobre la torre se centra en su altura, en su impacto visual o en si conviene tener un rascacielos frente al mar. Sin embargo, el verdadero problema no es, posiblemente, la torre en sí, sino el proceso que lo ha hecho posible, lo que está distorsionando la cuestión principal: la necesidad de una ordenación completa e integral de su *waterfront*, su frente marítimo, como parte de una estrategia urbana coherente y compartida.

Ilustración 1. Localización de la Torre del Puerto en el entorno patrimonial. Fuente: Plataforma Malaka.net

El proyecto de hotel de lujo, cuya altura ha ido oscilando de unos 135 a 144 metros de altura, se situaría en el extremo del Dique de Levante, en la zona más visible del puerto. Su ubicación es singular: el límite entre el puerto y la ciudad, un espacio de enorme valor simbólico y paisajístico. Sin embargo, también es un espacio de competencias difusas. El Ayuntamiento ha señalado en varias ocasiones que el proyecto no está en el ámbito municipal, sino que depende de la Autoridad Portuaria. Y, sin embargo, las consecuencias urbanas, visuales y sociales de la torre recaen directamente sobre la ciudad.

Este hecho resume la falta de un marco común de planificación entre puerto y ciudad como núcleo del problema. El resultado es un conjunto de decisiones fragmentadas, sin una visión integral del litoral, ni de su relación con los barrios, la movilidad o el paisaje. Por ello, el caso de la torre no es una excepción, sino un síntoma de una deriva del urbanismo malagueño hacia la fragmentación y la falta de planificación conjunta del litoral, donde el debate se ha reducido a una cuestión de gustos, a favor o en contra del rascacielos, cuando lo que urge es un proyecto de ciudad, no de parcela."

La deriva del urbanismo malagueño

Durante las últimas décadas, Málaga ha vivido un proceso de transformación extraordinario. Ha pasado de ser una ciudad portuaria y provincial para convertirse en una de las urbes más dinámicas del sur de Europa. Un proceso que ha incrementado notablemente su prosperidad y visibilidad, pero que, como contrapartida, se ha basado en un modelo urbanístico articulado en proyectos singulares, obviando con ello la planificación integral.

El plan general de ordenación urbana queda obsoleto frente a la dinámica de los acuerdos urbanísticos propiciado por los operadores y fondos de inversión privada, tanto nacionales como internacionales. La ciudad sigue la estela del efecto pulsar descrito por Alfonso Vegara y Juan de las Rivas[1], y como tal promueve una serie de proyectos icónicos y estelares que posicionen a Málaga en la red de las ciudades globales, tan bien descrito y analizado por la socióloga Saskia Sassen. La Torre del Puerto forma parte de este contexto: un proyecto edificio de gran altura que se impulsa desde fuera del marco municipal, sin un debate ciudadano real y sin una evaluación integral de su impacto.

La construcción de edificios en altura cerca de centros históricos está ampliamente estudiado por la academia, y es un fenómeno que se ha repetido a nivel mundial, por tanto, no nos enfrentamos a una situación novedosa o singular. Recientemente, Horácek[2] lo ha descrito como un proceso de confrontación dialéctica entre progresistas y conservacionista, y el esquema se repite en el caso de Málaga. Por un lado, los progresistas que lo ven como un símbolo del progreso, donde una empresa inversora internacional, apoyada por las administraciones políticas locales, promueve la construcción de uno o varios edificios en altura que afecta a un entorno patrimonial, argumentando el concepto de crecimiento económico y la creación de empleos. Por otro lado, los conservacionistas. que ven la altura de los nuevos edificios como un impacto y violación de los valores patrimoniales, que incluye a la oposición ciudadana apoyada por instituciones culturales internacionales.

[1] Vegara, A. y de las Rivas, J. (2004). *Territorios Inteligentes*. Fundación Metropoli.
[2] Horácek, M. (2020). Tall Buildings Artistically Considered? High-rises and the Historic Urban Landscape. In P. Mitkovic (Ed.), *International Conference on Urban Planning ICUP2020 Proceedings* (pp. 17–23). Faculty of Civil Engineering and Architecture, University of Nis. https://doi.org/2738-0548

El valor del proceso

El proyecto de la Torre del Puerto fue objeto de un informe elaborado por la dirección de la E.T.S de Arquitectura de la Universidad de Málaga, y a petición del Ministerio de Cultura. Se trataba de valorar si dicho proyecto atentaba contra el patrimonio histórico español. Cabe destacar que en la Escuela de Arquitectura hay división de opiniones tanto a favor como en contra. Y personalmente, me parece bien que exista esta diversidad. No quiero, decir con esto, que esté a favor de la Torre, solo indicar que los arquitectos e ingenieros somos responsables de construir la ciudad y, por tanto, somos conscientes que nuestro trabajo siempre produce impactos, valorar si son positivos o negativos, tiene una componente objetiva pero también subjetiva y procesual.

Los resultados de este informe fueron publicados en la monografía "Mediterranean Landscape in Transition. Nuevos enfoques para hacer frente a los nuevos retos sociales y medioambientales"[3], y concluía que el estudio de impacto ambiental era deficitario y obsoleto como herramienta para valorar su impacto en el Patrimonio Histórico. Además, la comparativa del proyecto de la torre de Málaga con otras situaciones similares[4], como fue el proyecto del hotel vela de Barcelona, en una situación muy similar, si bien el proyecto de Barcelona iba acompañado de un importante desarrollo de espacios públicos, del que carecía inicialmente el proyecto de Pepe Seguí, pero que parece haber subsanado el proyecto de Chipperfield.

En esta publicación recalcábamos, que la confrontación no siempre es inevitable. Existen ejemplos internacionales que muestran cómo los conflictos urbanísticos pueden convertirse en oportunidades de debate y de mejora colectiva. Uno de ellos es el caso de la Catedral de Colonia**,** en Alemania. En 2005, la construcción de cinco torres de gran altura junto al casco histórico provocó una fuerte controversia por el impacto visual que tendrían sobre la catedral, declarada Patrimonio de la Humanidad. En lugar de imponer una decisión o bloquear el proyecto, las autoridades optaron por un *multi-stage cooperative workshop*, un proceso cooperativo en varias fases, en el que participaron arquitectos, urbanistas, representantes ciudadanos y la administración.

El resultado fue notable. El proyecto inicial de cinco torres se transformó en un conjunto de edificios más bajo, compacto, flexible y energéticamente eficiente[5]. La clave no fue el diseño final, sino el método: la construcción de un consenso técnico y social que permitió compatibilizar desarrollo y patrimonio. Este tipo de

---

[3] Rosa Jiménez, C. J., & Conejo Arrabal, F. (2024). Deficiencias de los estudios paisajísticos en los estudios de impacto ambiental en entornos patrimoniales. La Torre del Puerto de Málaga como caso de estudio. En M. J. Márquez Ballesteros, K. España, & C. J. Rosa Jiménez (editores), *Mediterranean landscape in trasition. Nuevos enfoques para hacer frente a los nuevos retos sociales y medioambientales* (pp. 235-247). Tirant lo Blanch.

[4] Ambas ciudades son costeras, cuentan con centros históricos protegidos por no están incluidas en la lista de patrimonio de la humanidad, como si le ocurre en el caso de Sevilla, que finalmente construyó la torre Pelli.

[5] Véase Kloos, M. (2015). Heritage Impact Assessments as a Tool to Open Up Perspectives for Sustainability: Three Case Studies Related to Discussions Concerning the Visual Integrity of World Heritage Cultural and Urban Landscapes. En M.-T. Albert, C. Lawrence, & J. Andreyev (Eds.), *Perceptions of Sustainability in Heritage Studies* (pp. 215–225). De Gruyter

procesos participativos son perfectamente trasladables a Málaga. No se trata de paralizar el desarrollo, sino de planificarlo mejor, de hacerlo transparente, compartido y coherente con la identidad de la ciudad.

El waterfront de Málaga como oportunidad de ciudad

El frente marítimo de Málaga transciende el espacio portuario, porque es él confluyen el paisaje de la ciudad histórica, el mar, el monte Gibralfaro y la mirada de los que llegan por mar. En la última década, este paisaje ha sido protagonista de numerosas e importantes transformaciones como el Palmeral de las Sorpresas, el Muelle Uno o el Museo Pompidou, alterando la relación histórica entre el puerto y la ciudad.

Ilustración 2. Proyecto del Muelle 4 (2020). Fuente: Asenjo y asociados

Ilustración 3. Proyecto del Plan Málaga Litoral (2020). Fuente: Ayuntamiento de Málaga

El debate no puede quedar relegado a aceptar o rechazar la arquitectura en altura, sino a preguntarse dónde, por qué y para quién se construye. Por ello, el *waterfront* de Málaga no puede seguir siendo un conjunto de operaciones inconexas y de intereses particulares, sino que debe ser una estrategia urbana integrada, debatida y consensuada con la ciudadanía (Ilustración 2 y 3). La Torre del Puerto de Málaga es, en definitiva, un síntoma más que una causa. El auténtico debate no es sobre un rascacielos, sino sobre qué modelo de ciudad queremos construir.

El planeamiento no debe entenderse como una traba burocrática, sino como un instrumento de equilibrio. Es el lenguaje con el que una sociedad define sus prioridades, sus límites y su identidad, en tanto que un planeamiento débil convierte al territorio en un tablero de operaciones mercantiles inconexas. Por ello, Málaga debe de recuperar el planeamiento integral y estratégico, dentro de un marco consensuado que dote de sentido a los procesos de cambio y modernización, tan necesarios en su *waterfront*, que permita crear una visión coherente de futuro. Y en este camino, acciones y procesos participativos como los desarrollados en la ciudad de Colonia y su catedral, no solo mejora la calidad de los proyectos, sino que fortalece el vínculo entre la ciudadanía, el planeamiento y los gestores urbanos, tanto públicos como privados. Con esto queremos concluir que no se trata de construir menos, sino de planificar mejor, y el debate actual sobre la Torre del Puerto debería ser el punto de inflexión hacia este nuevo paradigma que es recuperar el valor del planeamiento.

12 El fraudulento proyecto inmobiliario del Puerto amenaza de colapso a la ciudad

Rafael Esteve Secall

Miembro de la Academia Andaluza de Ciencia Regional
Profesor Titular de Economía Aplicada de la UMA
Maître en Ciencia Urbana y Regional por la Universidad Católica de Lovaina

Mi convicción sobre este encubierto proyecto inmobiliario disfrazado de hotel en el puerto de Málaga es que surgió de intereses promovidos desde Málaga, Sevilla y Madrid pues, ante su complejidad administrativa y su dimensión política y financiera de ámbito nacional, –al exigir aprobación del Consejo de Ministros–, buscaron y encontraron apoyo internacional en fondos financieros árabes que apenas mostraron interés inicialmente.

Confiaban en que, con ellos, sería más fácil emprender su construcción y superar la prohibición establecida por la Ley de Puertos para edificios residenciales en terrenos portuarios. Sobre el proyecto planeaba la poderosa imagen del Hotel Vela de Barcelona.

Pero, frente a tan espectacular hotel, (y sólo hotel, conforme a la aprobación excepcional de la Ley de Puertos), el diseño del eventual "complejo hotelero de nuestro Puerto, –por cierto, un 50% más alto que la "Vela" del edificio catalán–, es un desatino. Si aquella precisó una inversión pública de la Autoridad Portuaria de Barcelona (entre 60 y 80 millones de €) para preparar los terrenos en la playa donde se edificó, y conseguir la imprescindible defensa frente a los temporales[6], ¿qué precauciones no habría que tomar en el proyecto de marras. ¿Cuánto costará garantizarla en un mar abierto con 30 metros de profundidad a un kilómetro del litoral, que cuenta solo con la protección de los cajones sumergidos y del espaldón del dique de levante, de inevitable deterioro, como hemos visto, a pocos metros de la torre?

Todo puede hacerse, pero ¿a qué costo? ¿Quién puede creerse que ahí, una inversión "exclusivamente hotelera" pueda ser rentable, requisito necesario para obtener la concesión? ¿A quién quieren engañar?

¡Primera constatación del oculto interés inmobiliario!

También resulta relevante destacar, de un lado, la "alergia" mostrada por el promotor árabe a los trámites burocráticos correspondientes, reflejada en el proceloso discurrir del proyecto, que prueba su falta de capacidad gestora. De otro, la evidente prisa de la Autoridad Portuaria en materializarlo. Por tanto, no resulta extraño el "singular" recorrido administrativo cuya mejor calificación, para

[6] "La obra ha consistido en la creación de una bema sumergida apoyada en el dique del talud y que se prolonga mar adentro unos 50 metros, de modo que *se disipa una cantidad importante de la energía del oleaje".* Autoridad Portuaria de Barcelona, *Memoria 2006, Actuaciones Puerto–Ciudad,* p. 28.

no utilizar otra más gruesa en la mente de todos, es la de “chapucero”. Cuatro pinceladas lo demuestran.

“Pincelada Uno”: El estudio de tráfico.

Necesario en la tramitación del proyecto, *lo encargó* la Autoridad Portuaria en abril de 2015, *dos meses antes de que, en junio, llegara a sus oficinas la solicitud* de una concesión administrativa para construir y explotar un hotel y un complejo complementario comercial y un casino.

Ese Estudio de Tráfico se presentó en la Gerencia Municipal de Urbanismo seis meses después. Su objetivo era analizar los flujos de movilidad rodada asociados a las actuaciones previstas en el Dique de Levante; a saber: “Nueva estación marítima, acuario y hotel”.

Los datos e infografías utilizados en el Estudio, cuando se contrató, fueron los del Complejo Hotelero, sin haber todavía solicitud administrativa alguna. Su principal conclusión fue:

“La movilidad E-W y N-S en las zonas residenciales de la Malagueta y paseo de Reding no se verán afectadas por la implantación de los nuevos desarrollos propuestos. El escenario presenta un nivel operativo óptimo y suficiente capacidad ...”, por lo tanto, se deduce que *“no se van a generar situaciones de colapso por las nuevas demandas generadas, ni a corto, ni a medio ni a largo plazo.”*

Dicho estudio**,** *realizado con muy escasos y limitados conteos de tráfico***,** ni siquiera tuvo en cuenta la influencia del *Aparcamiento del Muelle Uno* –con más de 1.000 plazas, y 4 años de funcionamiento entonces–, como *factor de atracción en sí mismo y foco adicional de congestión* ligado a la zona comercial y de ocio de los Muelles Uno y Dos, así como del propio centro urbano. Ni tampoco tuvo en cuenta *el centro comercial que ocupará el basamento sobre el que se levanta el hotel* y un nuevo parking en un sótano, que podría ser generador de mucho más tráfico y adicionales colapsos en el mismo dique de Levante, a lo que nos referimos más adelante. Basta tener claro *su dimensión en superficie que equivale, como mínimo, al 70 % del centro comercial del Muelle Uno*. Mientras las plazas de parking de este nuevo complejo hotelero y comercial constituyen un 50 % más de los aparcamientos subterráneos ya existentes en terrenos portuarios. Este es un factor agravante en la problemática del tráfico “pasado por alto” en el Estudio de Tráfico.

En consecuencia, era un simple papel, de nula validez técnica, pero necesario para iniciar la chapucera tramitación del expediente.

Poco más habría que añadir, salvo apuntar los crecientes y agravados problemas de movilidad urbana, ya existentes en el cordón litoral, que no se tenían en cuenta. *¡Y ha pasado una década!*

¿Cuántos días y horas en los momentos actuales se colapsa el tráfico en los paseos de La Farola, Ciudad de Melilla, y Cánovas del Castillo, así como por

todo el esencial corredor E–W, singularmente los paseos de los Curas y Pablo Ruiz Picasso?
Desde otra perspectiva, la ubicación de un complejo hotelero en el dique de levante es la peor localización posible de la ciudad, incluso para su doble viabilidad como hotel y como centro comercial. Pues, al margen de su lejanía del centro urbano, constituye de hecho una ratonera por su aislamiento y problemática accesibilidad para la clientela del hotel y del centro comercial. La atracción de las 460 plazas de aparcamientos subterráneos previstos al servicio del hotel, del centro comercial y del ocio, –de un lado–, y de otro las dificultades e incertidumbres de los desplazamientos al aeropuerto, estación ferroviaria, y ronda de circunvalación, son deficiencias que inhabilitan el dique de levante para hacer viables ambos equipamientos aisladamente; y todavía más inviables de forma conjunta.

Por lo tanto, sobrevuelan sobre el proyecto nuevos interrogantes, al menos, acerca de los sobrecostes de construcción y explotación de un nuevo aparcamiento subterráneo en un subsuelo rodeado de agua por todas partes, donde el nivel del mar está a unos tres metros de la superficie del muelle.

¿Puede alguien responder *qué puede ocurrir con el tráfico rodado de todo el corredor E–W , incluida la circulación por el centro neurálgico de la ciudad, por la atracción de 1.500 aparcamientos subterráneos sucesivos desde el final del Parque hasta la Estación Marítima de Cruceros (Pompidou, Farola y Centro Comercial del dique de Levante)? Y añadamos que el atractivo de dicho trayecto no reside solo en el centro comercial pues deambular por el paseo de la Farola y el propio Dique de Levante resulta delicioso casi siempre.*

Para acceder a esos 1.500 aparcamientos sólo existe un carril de entrada, que empieza en el lateral sur del Paseo de los Curas, que se une seguidamente al único carril de entrada por el Paseo de la Farola dado el doble sentido de la calzada. Y la salida de los vehículos son dos únicos carriles en los paseos de la Farola y Ciudad de Melilla. *Item más, la situación del tráfico se complica adicionalmente por el embudo en que se convierte ese doble carril,* porque el tráfico salido por el paseo de la Farola gira obligatoriamente hacia la derecha, donde se superpone con el procedente del Paseo de los Curas y del Parque, convergiendo poco después en la plaza de la Malagueta con el procedente por el paseo Ciudad de Melilla frente al restaurante Antonio Martín.

Como cualquier conductor habitual de la zona coincidirá conmigo, entiendo que siendo ese entorno una de las zonas más conflictivas para la circulación de la ciudad y esenciales en su movilidad E-W, la adicional atracción del centro comercial en el dique de Levante, será el factor desencadenante del colapso casi permanente del tráfico. Afectará a la Plaza de Torrijos, entrada y salida del Parque, entrada y salida del túnel de la Alcazaba, entrada y salida al Paseo de Reding entrada y salida al Paseo de los Curas, entrada y salida al Paseo de la Farola, doble circulación por Cánovas del Castillo y paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, salida del paseo Ciudad de Melilla y plaza de la Malagueta. A eso se añaden los cruces y cambios de sentido, los accesos adicionales de algunas pequeñas y estrechas calles del entorno, que dan salida a los aparcamientos del Pompidou y de calle Cervantes (860 plazas) que no hemos tenido en cuenta,

más los privados de los edificios del barrio, Google incluido, Todo este maremágnum se complica aún más por las terminales de autobuses urbanos en la plaza de Torrijos, a los que se suman los autobuses discrecionales para el excursionismo de pasajeros de los grandes barcos de cruceros que atracan en el mismo dique de Levante. Su capacidad suele superar los 3.000 pax. por barco siendo raro el día en que no haya alguno en los muelles. En esta época otoñal suelen atracar diariamente un par de ellos y, a veces, coinciden cuatro a la vez. De este modo, el barrio de la Malagueta se consolidará como una constante ratonera, en la que tantas veces y de forma creciente se ven atrapados sus propios vecinos, a causa de la atracción de la playa, de los múltiples eventos que, muchos días al año se celebran en su entorno (con y sin cortes totales o parciales de tráfico), más los específicos del centro urbano que también les afectan. La falta de seguridad por el creciente colapso circulatorio hará cada día más inhabitable y peligroso el barrio (dificultades crecientes para el acceso de ambulancias, policías, bomberos y emergencias en general).

La conclusión más razonable y grave del futuro que se avizora es que "parece ignorarse deliberadamente que el complejo hotele-ro y comercial del dique de levante será la guinda del co-lapso de la ciudad", porque por muchas restricciones de carácter permanente que puedan plantearse al tráfico de vehículos particulares, dudo que puedan adoptarse pues resultarían contradictorias con los intereses comerciales existentes. Los aparcamientos están ahí al servicio de los comercios del Muelle Uno y el previsto en el dique de levante, pues es indiscutible que la base de funcionamiento de tales centros comerciales son los aparcamientos para atraer a los clientes. Unos y otros se refuerzan mutuamente y necesitan ser amortizados.

¡Segunda constatación del oculto interés inmobiliario!

¿Y la incidencia del tráfico pesado en la ciudad durante los 4 años de su construcción?

¿Cuántos camiones pesados tendrán que entrar y salir diariamente de la obra cargados con todo tipo de materiales de construcción, para atravesar la ciudad por levante o por poniente? ¿Por dónde van a circular? ¿Por el paseo de la Farola y el Ciudad de Melilla? ¿Qué ocurrirá entonces en el tráfico de la ciudad? ¿Quién pagará los costos de los nuevos colapsos circulatorios y el indudable deterioro que las calles van a sufrir y qué problemas adicionales se ocasionarán? Serán daños importantes que recaerán sobre las cuentas del Ayuntamiento y los bolsillos de todos los ciudadanos.

Además, en las ilusorias cifras del hotel habría que computar los costes "excepcionales" de transporte por las dificultades de acceso al morro de levante, al igual que por los daños directos, indirectos y el lucro cesante que su construcción originará en otras muchas actividades. ¿Saldrán los números? ¿Se han previsto garantías económicas suficientes? ¿Podrá soportar la ciudad esa obra durante varios años?

¿Existen alternativas? Sí. Que ese tráfico de camiones discurra por el interior del puerto y acceda por el paseo marítimo Antonio Machado. ¿Qué ocurrirá entonces?
Es muy fácil de vaticinar. O se destroza la actividad comercial y el tráfico de los muelles 1 y 2, con la huida de los yates de lujo, –por lo que el puerto se tiraría piedras sobre el propio tejado–, o se destroza la actividad comercial de la Malagueta y se colapsa aún más el tráfico del cordón litoral, con lo que las piedras caerán sobre toda la ciudadanía. Tampoco podemos excluir la huída de los cruceros durante ese tiempo, por el deterioro de su escala en Málaga, dada la proximidad de la obra del Complejo y el entorpecimiento de todo tipo para el prioritario servicio a la actividad portuaria.

*"Pincelada Dos": "*Curiosas" circunstancias de la tramitación del expediente y el anuncio con las bases del concurso en el Boletín Oficial del Estado (20/02/2016).

Supongo que la confidencialidad es exigencia fundamental en procedimientos administrativos como éste, donde los interesados en un concurso público debían aportar una documentación para participar en el mismo. Se trataba del "Trámite de Competencia de Proyectos, correspondiente a la solicitud de concesión administrativa de los terrenos del dique de Levante".

Pues bien, el anuncio aparecido en *la publicidad oficial del BOE con las Bases del citado concurso no era neutral.* Por el contrario*:*

1) Mencionaba expresamente a la empresa promotora catarí como peticionaria de dicha concesión; 2) *con los datos concretos de su proyecto en dichas Bases*; 3) fijando un *insólito plazo de un mes para la eventual presentación de proyectos alternativos*, y 4) conculcando, en mi opinión, los principios relativos a *"potenciar la competencia intraportuaria*" y a *"favorecer la máxima rentabilización socioeconómica de este dominio público dentro de los usos portuarios",* (arts. 66 y 109 de la Ley de Puertos).

Pero ese *anuncio no solo consiste en "un traje a su medida",* sino que, tras enumerar detalladamente el contenido documental a incluir en cada uno de dos sobres cerrados, *el anuncio del BOE añade: "Andalusian Hospitality II. S.L deberá presentar igualmente la documentación correspondiente a los apartados b), c) y d) del Sobre nº 1."*

¿Cómo es posible que, *para iniciar un procedimiento administrativo de COMPETENCIA DE PROYECTOS* teóricamente confidencial, el anuncio del BOE incluya una información individualizada, dirigida expresamente a una empresa candidata a la concesión *requiriendo parte de una documentación, ya presentada, que faltaba?*

¿Cómo es posible que la presentación de proyectos a competir tuviera un limitado plazo de un mes frente al habitual de dos meses, sobre todo teniendo en cuenta la *dimensión económica y urbanística de un proyecto, sobre terreno público a concesionar, estimado en unos 150 millones de €, de los cuales 106 corresponden solo a los costes de construcción?*

Son pruebas más que evidentes del ¿respeto? al "espíritu y la letra" de la ley, del gran interés local y la prisa de la Autoridad Portuaria, paralelos al desinterés, hasta entonces, del capital foráneo financiador del proyecto, que parece ir a rastras de la citada administración.

Detalle "curioso" adicional fue la presentación el último día hábil del concurso, de otra "singular" propuesta donde, se presentó una maqueta y un documento que entre otras carencias, no acreditaba la personalidad del solicitante, ni la solvencia técnica y profesional, para afrontar las obligaciones de la concesión. Se le dio un plazo para subsanación de errores después del cual ni se presentó garantía económica provisional, ni la Memoria Económico-financiera. Además, entre otras circunstancias, se cambiaron los integrantes de la solicitud inicial... A fin de cuentas, una broma que pareció urdida para aparentar la existencia de una competencia en el trámite comentado que nunca existió, ni se pretendió.

*"Pincelada Tres"**:*** El proyecto del complejo hotelero, comercial y de ocio

Lo primero a subrayar es que no se trata sólo de un proyecto hotelero sino también de un centro comercial y un casino. El volumen total edificable es de 45.000 m^2, de los cuales 35.000 corresponden al hotel y los 10.000 restantes al centro comercial y de ocio

La promotora es una empresa inmobiliaria catarí con nula experiencia en turismo, que arrendará la explotación a una cadena hotelera, por aquel entonces norteamericana, seguramente ignorante de las características del mercado turístico de Málaga y la Costa del Sol. Pero el colmo del dislate es que *la solvencia técnica del proyecto de hotel brilla por su ausencia*.

La cifra de 33 plantas del "Complejo Hotelero" y de sus 300 habitaciones y 52 suites, dan una media de *once alojamientos por piso*. Al mismo tiempo, los datos de la superficie total destinada a comunicaciones horizontales y verticales del *Programa del hotel* distribuida de forma homogénea entre todas las plantas, arroja una superficie media de unos 85 m^2 por cada una.

Teniendo en cuenta la organización del espacio en el conjunto del edificio, la de cada planta, la movilidad horizontal y vertical, tanto para clientes, como para empleados, así como la capacidad de los ascensores, todo lo cual debía ser componente fundamental de la calidad y viabilidad económica de un hotel, nos encontramos que las superficies para ascensores, anchura de pasillos y dimensiones de vestíbulos, son más propios de un edificio de viviendas.

La conclusión no puede ser más evidente: *La distribución de las superficies* por planta edificada *no se corresponden en modo alguno con los estándares de un "hotel de gran lujo" que debe ser espacioso en todos sus aspectos.*

Asimismo, debido a la estructura del edificio, ¿cuál será el peso del consumo eléctrico en los gastos generales de un hotel de estas características? ¿Dónde queda la tan traída y llevada sostenibilidad? ¿Y la productividad de sus trabajadores? Porque los salarios constituyen la partida más relevante en una explotación hotelera.

Quienes hayan hecho un viaje de crucero, habrán comprobado que los barcos son estupendos complejos turísticos, comerciales y de ocio, además de hoteles flotantes. Y saben que *los camarotes se encuentran en las plantas centrales del barco, todas situadas a lo largo de larguísimos pasillos.* El resto son espacios destinados al comercio, ocio, casino, espectáculos, restauración y a las necesidades de los servicios internos y de la tripulación. ¿Por qué? Porque la productividad del trabajo estrictamente hotelero en la limpieza de esos camarotes se rentabiliza en superficies horizontales y no verticales, para no perder tiempo en desplazamientos inútiles y gravosos en energía. En definitiva, cualquier hotelero experimentado confirmará que *un hotel diseñado como una elevadísima torre vertical es un sinsentido. Y este proyecto, en esencia, es similar a un barco de crucero.... "de pié".*

¡Tercera constatación del oculto interés inmobiliario!

Por otro lado**, "***un hotel de gran lujo y de ciudad no es más o menos rentable por sus vistas"*. (En alguna información publicitaria se califica de "hotel residencial")[7]. Su atractivo prioritario no reside en contemplar una ciudad desde una habitación, sino en la calidad de su diseño, de su construcción, de su mobiliario y de los servicios que preste. "*Cuestiones, que examinando con detalle el proyecto, brillan estructuralmente por su ausencia".*

Por el contrario, un rascacielos en altura sí es un formidable negocio inmobiliario sólo *"por esas vistas".* Esto es lo que realmente explica un diseño, que en su proceloso discurrir fue modificado rebajando algo su altitud y engordando algo el edifico por su base para, –entre otras cosas como se dijo– mejorar las "terrazas accesibles", que no añaden valor hotelero alguno; prueba adicional de que el hotel no importa en sí. En cambio, son *fundamentales, en la promoción, para vender más suites a precio de oro gracias a la exclusividad de sus panoramas.*

¡Cuarta constatación del oculto interés inmobiliario!

"Pincelada Cuatro": ¿Desinterés o incapacidad de la promotora para afrontar la imprescindible complejidad administrativa? el estudio de viabilidad económica.

Mayor chapuza aún, por la excepcionalidad de este proyecto, se manifiesta al comprobar que *la promotora no se encargó del trascendental Estudio de Viabilidad Económica, sino que fue contratado por la propia Autoridad Portuaria que se lo presentó a sí misma. ¿Tenía prisa? ¡Todo perfectamente lógico y legal!* Resulta evidente que dicha promotora carecía de capacidad de gestión e iba a remolque de unos intereses necesitados de capacidad financiera sobrada para superar todo clase de obstáculos.

¿Qué aspectos relevantes podemos destacar de este Estudio?

1º El tipo de la tasa de actividad con el que la Autoridad Portuaria adjudicó un "concurso" que presenta las graves irregularidades relatadas, fue del 4 % en una

[7] El País. Negocios, 13/01/2019, p. 3.

horquilla legal de discrecionalidad entre el 2 % y el 8 %. Lo lógico al tratarse de un proyecto de "Gran Lujo", es que el tipo a aplicar hubiese sido el máximo, al tratarse de un terreno público "exclusivo y excluyente" de otras actividades o usos relacionados con el bien público. El "sacrificio" de dicho carácter público exigiría una compensación pública acorde por medio de unas tasas superiores a la aprobada.[8] Evidentemente no fue así.

2º. Minusvaloración y no cómputo de todos los eventuales costos de construcción, en especial sus cimientos. y el garaje subterráneo en un suelo que tiene el nivel del mar a tres metros de profundidad por sus cuatro costados.

3º. Tampoco se valoraron todas las tasas portuarias a aplicar, en concreto las relativas a lo que no es hotel: el centro comercial, de ocio y casino. *Además, el 55 % de la rentabilidad del complejo no procedía del hotel sino de estas otras actividades***,** sin las cuales, los ya de por sí deficientísimos números, salían negativos, *que acreditaban la inviabilidad económico–finan-ciera del hotel.*

4º. Disparatado proyecto hotelero como evidencia el número de suites por planta, ya citado, y el objetivo temporal de la renovación del mobiliario a los 20 años, cuando –como mucho– debe hacerse cada década, o incluso menos años, en un hotel de gran lujo.

De esa forma se elaboró otro papel, para ir completando el expediente, donde aflora *un ilusorio y reducido margen de beneficio, que desaparece sólo con renovar el mobiliario a los 10 años. Pero esta falta de rentabilidad ya no es sólo del hotel, sino que incluye a todo el complejo hotelero, comercial y casino. Así se salva el imprescindible requisito legal para obtener la aprobación de la concesión*. Nuevo trámite administrativo resuelto falazmente.

¡Quinta constatación del oculto interés inmobiliario!

La gravedad del asunto no radica sólo en la inconsistencia del estudio de viabilidad económica, sino también en la inusitada enjundia de los problemas que pudieran presentarse en las infraestructuras portuarias colindantes. Entiendo que exigirían un informe técnico de ingeniería portuaria muy riguroso sobre la idoneidad y viabilidad de un proyecto de esas características y en ese lugar, así como de las recomendaciones pertinentes relativas a la seguridad de dichas infraestructuras. ¿Existe tal estudio? ¿Se prevé realizarlo? ¿No sería requisito imprescindible contar con dicho informe de la administración portuaria del Estado antes de que el Consejo de Ministros adopte decisión alguna?

Por consiguiente, ¿en qué consiste realmente el negocio proyectado? Nada nuevo: la venta de un rascacielos parcelado a trocitos, es decir por suites

---

[8] "[...] *Se ha adjudicado por la Autoridad Portuaria mediante un procedimiento y plazo que ha conllevado una evidente falta de concurrencia lo que no garantiza que la propuesta sea la de mayor interés público, no sólo en el aspecto económico sino también de calidad y atractivos arquitectónicos....";* Caffarena Laporta, José Antonio, Informe "Hotel en el Puerto de Málaga", 21/12/ 2017. El señor Caffarena fue el anterior Director del Puerto de Málaga.

residenciales, a precios exorbitantes, dada la excepcionalidad del lugar y sus vistas, bajo fórmulas bien conocidas de *promociones inmobiliarias "lujosamente exclusivas", compatible con la explotación hotelera, para burlar la prohibición legal de un uso residencial.*

Este tradicional y especulativo emprendimiento permite despreocuparse de los costos de la edificación, porque los elevadísimos márgenes de beneficio y el tipo de mercado en el que opera, facilita recuperar gran parte de la inversión –si no toda– a corto plazo.

"Sólo con la venta de las 52 suites especiales proyectadas, a unos 2 millones de € cada una, se recupera la inversión total de la construcción prevista en 106 millones de €". Incluso no es difícil que se vendan todas ellas antes de que termine la construcción dados los intereses involucrados Una vez en marcha la obra, la explotación del hotel pierde su interés que nunca ha tenido, cumpliendo su cometido de "*disfrazar*" el objetivo inmobiliario oculto. A partir de ahí, cumplidos los objetivos del corto plazo y terminada la construcción, el interés del negocio cambia de orientación hacia el largo plazo del arrendamiento del hotel y sobre todo de la superficie comercial.

El edificio será arrendado a una empresa hotelera que explotará las suites de los propietarios que las quieran ceder, cuando no estén ocupadas por ellos, prometiendo unos beneficios, que nunca serán tales. Así ocurrió en el pasado –y tenemos sobrada experiencia en España– con la desaparición de empresas inmobiliario–turísticas bien conocidas. *La explotación del hotel en sí es secundaria y ruinosa, como el diseño del edificio augura.* Y aquí aparece "*el fantasma del Algarrobico".*

¿Con qué títulos se *venderá vuelo inmobiliario*, es decir partes alícuotas del edificio, *si el suelo sobre el que se levanta no es propiedad del vendedor sino un simple concesionario a plazo fijo?*

Los enredos jurídicos de unas ventas más o menos encubiertas de las suites, en un edificio levantado en terrenos públicos, que recuperarán tal cualidad, al cabo de 50 años, plantean un horizonte de conflictividad jurídica inevitable.

Pero no son los únicos problemas judiciales en perspectiva. Hay que tener presente que el negocio inmobiliario tiene otra fundamental dimensión además de la hotelera. Me refiero al arrendamiento y explotación de los locales comerciales y de ocio cuyas actividades generan más de la mitad del beneficio esperado del proyecto concesional, antes reseñado, muy fácilmente explicable
Ya hemos visto que las superficies comerciales y de ocio previstas en el Complejo Hotelero son 10.000 m^2 frente a los 35.000 m^2 del hotel. Como se puede comprobar el oculto interés inmobiliario tiene una dimensión incompatible con la excepción a aprobar por el consejo de ministros, Pues si el negocio hotelero radica en la venta de suites, el resto y principal negocio a largo plazo, reside en la explotación por arrendamiento de las superficies comerciales y de ocio que constituye una dimensión "escondida" en la explotación del Complejo. Este es el núcleo del negocio: disfrazar el arrendamiento de un centro comercial como hotel para salvar su principal escollo.

¿Saben ustedes, ¿cuál es la superficie comercial y de ocio del Muelle Uno? Son 14.000 $m^{2.}$ Es decir que el proyecto de la torre portuaria esconde un nuevo "muelle uno" comercial en un macizo basamento de 12 metros de altura y unos 10.000 m^2, ¯en principio pues podrían ser más– en el morro de levante, además del hotel. Es decir que las 33 plantas del hotel irán sobre los 12 metros del basamento, que puede ser algo más elevado ante las dificultades detectadas para hacer el aparcamiento subterráneo. Eso motivó que se planteara la solución técnica de que ese subterráneo sólo lo fuera a medias para salvar el problema freático del mar de manera que se elevara aún más el basamento, unos 2 metros adicionales.

¿Son conscientes nuestras autoridades nacionales, regionales y locales del colosal fraude de ley que pretende perpetrarse? ¿No tienen nada que decir al respecto los responsables del urbanismo municipal? ¿Y los ciudadanos?

¡Es la sexta, última y definitiva constatación del oculto interés inmobiliario!

Por último, el fantasma del Algarrobico emergerá por una triple vía.

1ª) El inevitable abandono de la explotación hotelera por la empresa arrendataria, a la vista de las razones expuestas, al igual que por *el deterioro del edificio al paso del tiempo, que nadie tendrá interés en remediar dada la caducidad de la concesión.*

2ª) Algo parecido ocurrirá con la zona comercial y de ocio que constituye el basamento sobre el que se levanta la proyectada torre hotelera

3ª) Antes o después surgirán múltiples problemas, –por el simple discurrir de los años– entre el concesionario y los propietarios de las suites y los arrendatarios de los negocios, de múltiples nacionalidades, residencia en cualquier lugar del mundo, empresas interpuestas, etc... Es decir, se avizora un horizonte de conflictividad judicial en relación con la problemática del deterioro de la construcción, agravado por la inaccesibilidad real o ficticia a muchos de ellos.

¿Y la administración portuaria? ¿Podrá litigar con un poderosísimo fondo financiero árabe con esta complejísima realidad integrada por decenas de propietarios internacionales –muchos de los cuales ya no serán primeros compradores–, con contratos formalizados en múltiples países, probablemente paraísos fiscales? La experiencia futbolera de nuestra ciudad con el capital catarí es el mejor aviso para navegantes de la chapuza.

Porque antes de que el edificio empiece a deteriorarse, el hotel habrá desaparecido como tal por abandono de la empresa hotelera, *"quedando sólo los propietarios de las suites y el concesionario explotando el centro comercial, el casino; y, como residencias, las habitaciones no vendidas que es precisamente lo que está taxativamente prohibido"*. Esto irá agudizando el problema de su mantenimiento, extensible a la zona comercial, a medida que se acerque el fin de la concesión, *Qquién se ocupará entonces de mantener ese nuevo Algarrobico convertido en edificio emblemático de málaga para nuestra vergüenza? ¿Se perpetuará la concesión? ¿Quién lo demolerá?*

Conclusión

Aún en el supuesto de que nos creamos que la explotación del complejo hotelero portuario fuese realmente un proyecto rentable, conviene no olvidar que las crisis económicas también llegan a los hoteles de lujo y a los centros comerciales. Recordemos las casi una y dos décadas, respectivamente, en que permanecieron cerrados los emblemáticos hoteles de lujo de la Costa del Sol –Byblos y Don Miguel– o el medio siglo del Hotel Miramar, todos ellos vandalizados a su cierre. ¿Se imaginan esta situación en el lugar y edificio más "emblemáticos" de la ciudad, con el añadido de las preocupantes circunstancias actuales de cambio de época y grandes incertidumbres que planean sobre el clima político y social a escala mundial?

Y termino. *Supongo que, por lo menos, el recién anunciado nuevo proyecto de torre pondrá el contador administrativo a cero. La pretensión contraria, que se apunta, será en mi opinión un monumental fraude porque dicho proyecto ni es el mismo, ni puede heredar –pasados diez años–, la chapucera y obsoleta tramitación conocida.*

En suma, si la explotación del hotel es ruinosa por las razones expuestas, si el centro comercial puede acabar colapsando la ciudad, ¿qué se espera para enterrar este nuevo Algarrobico a fin de que los malagueños podamos recuperar por fin el sueño olvidando los fantasmas que nos desvelan?

¿Vamos a tolerar este monumental, disparatado y renovado fraude?

Anexo

Tres preguntas sobre paisaje a Sir David Chipperfield

Damián Quero Castanys, arquitecto. Miembro del Instituto de Estudios Urbanos y Sociales (IEUS) de Málaga.

Este documento fue publicado en Málaga Hoy los días 20, 21 y 22 de mayo de 2025

Primera. Paisaje geometría.

Apreciado arquitecto David Chipperfield, posiblemente usted ya sabe que, para poder edificar en Málaga un hotel de 144 metros de altura cimentado en el fondo del mar, ha sido antes necesario aprobar un estudio para prever su impacto paisajístico en la frontera marítima del centro de la ciudad. El esforzado equipo ambientalista que ha realizado el estudio ha podido establecer la adecuación paisajística del rascacielos en este sitio con cierto rigor científico, o así lo entendieron las autoridades que lo han aprobado. Consistía este modo de evaluación del impacto en suponer que un observador virtual, situado de pié a cierta distancia del rascacielos, gira sobre sí mismo barriendo su eje de visión un círculo completo. Registrando el ángulo de giro durante el que el observador percibe visualmente el edificio, y refiriéndolo a los 360° del giro completo, resulta un porcentaje ciertamente escaso, y de ello se deduce que el impacto sobre el paisaje será admisible. El método lleva a la conclusión irrefutable de que, si no se mira, el edificio no se ve. Y con este fundamento las autoridades ambiental y municipal han declarado la ausencia de impacto paisajístico significativo, aunque no han podido evitar la guasa general entre los malagueños.

De usted, señor Chipperfield, se espera en Málaga que enfoque la cuestión paisajística de su proyecto con argumentos de mayor solidez científica, una vez que avance más allá de la imagen que nos mostró en su primera visita, más centrada en la jardinería del entorno que en el edificio que nos trae. Conocemos de usted su excelente tratamiento teórico y proyectual de la relación de la arquitectura con su sitio, de modo que le invito a entrar en razonamientos más elaborados.

Aquí no reclamamos una caligrafía detallada del espacio libre, ni estamos ante una iniciativa de ornamentación del morro portuario. Nos preocupa la arquitectura y la forma de la ciudad, su fachada como representación simbólica de toda la ciudad.

Un lugar extenso y abierto se experimenta como urbano si se percibe conectado visualmente con otros elementos de la ciudad. La estructura que vincula el lugar a la ciudad es el entramado de relaciones visuales que se organizan entre edificios y elementos geográficos, naturales o construidos. De modo que la

modificación del paisaje que provocará la irrupción de una nueva construcción no es solo -ni principalmente- una cuestión de geometría. Es necesario prever cómo el sitio modificado será percibido por las gentes, cuáles serán sus nuevas relaciones visuales con la ciudad y cómo será alterada la escala del conjunto. La escala del sitio se percibe por referencia a las dimensiones de los elementos que lo configuran: aquí son ahora el monte y castillo de Gibralfaro, con una elevación de 132 metros sobre el nivel del mar, la Alcazaba, la Catedral y la fachada del centro histórico en la Cortina del Muelle. Bajo su dirección y con su consejo se va a levantar en este sitio de la ciudad un hotel de 144 metros de altura, superando la del monte Gibralfaro. De modo que el hotel irrumpe aquí como nueva referencia comparativa -consciente o inconsciente- de dimensiones.

Hace años desarrollé con los arquitectos Rosa Barba y Ricard Pie estudios y trabajos para la ordenación de territorios litorales. Nuestro método consistía en regular la altura máxima de las nuevas construcciones de modo que su irrupción no alterase la escala de percepción de la escena geográfica. En paisajes litorales estos estudios y experiencias nos permitieron establecer que la altura de las nuevas construcciones no debe ser mayor de una tercera parte de la altura de los elementos geográficos conformadores de la escena. Traspasada por un edificio la proporción de un tercio de la altitud orográfica, su irrupción en la escena la ridiculiza como objeto *de juguete,* como maqueta: las formaciones orográficas y las construcciones monumentales que configuran el sitio perderán la dignidad de su potencia geográfica en la competencia con la desmesura de un vulgar hotel.

Sin duda usted ha estudiado cuál debe ser en este sitio la altura adecuada para su edificio, y nos podrá explicar cómo el hotel de 144 metros de altura que nos propone, introducido en la escena urbana dominada por el monte Gibralfaro de 132 metros de altitud, modificará la escala del sitio fundacional de la ciudad. Le pedimos que nos tranquilice en nuestro temor a la sensación ridícula *"de juguete",* como de un *"belén"*, que transmitirán en adelante las formas de Gibralfaro, de la Alcazaba y la Catedral que hoy percibimos como soberbias.

Segunda. Paisaje tradición.

En el pensamiento actual de las ciudades, las transformaciones deben expresar simultáneamente el cambio y la continuidad, dicho de otro modo, lo que ha de permanecer constante en lo cambiante, la figura del tiempo expresada en las formas construidas. El tiempo de la arquitectura y de la ciudad no es abstracción ni mera duración como el tiempo horario. Es tiempo con significado, tiempo como

acumulación de experiencias, tradición en la acepción, entre otros, de Walter Benjamin en sus reflexiones sobre arquitectura y ciudad.

El arquitecto Ignasi de Solà-Morales lo explicaba magistralmente cuando proponía para la arquitectura la síntesis de formas nuevas y tradición. Lo nuevo requiere para ser inteligible algún modo de continuidad de la forma: la forma nueva necesita referencias a lo socialmente codificado y asimilado. La contemplación de una forma edificada o de una obra de arte encierra siempre una decodificación consciente o inconsciente.

Y el arquitecto Bernardo Secchi dijo que con la historia solo se pueden establecer roturas aparentes. Ruptura y continuidad se debaten en todo proyecto de arquitectura para ser asumidas en un proyecto general. En este lugar de Málaga queremos la juiciosa discreción que reclamaba Ignasi de Solà-Morales para expresar en las formas construidas la complicidad de lo nuevo con la tradición. En palabras de Adorno, la forma da cuenta de lo civilizado.

Una mirada urbanística a los lugares públicos no puede estar limitada a las características geométricas del espacio; es también necesariamente de condición antropológica. Y eso no porque la ordenación de las funciones y los usos propios de estos lugares reclamen el concurso excepcional de otras disciplinas, sino porque el significado y la percepción de sus formas -su figura- son inseparables de los ritos y los mitos de cada sociedad.

De modo que la recreación de un lugar no es solo cuestión de geometría, es, sobre todo, narración. Narrar la transformación del sitio es un ejercicio de sintaxis, no la acuarela de sorpresas pintorescas que sigue siendo tan frecuente en el paisajismo y la jardinería. Como lo ha explicado desde la topología Ricardo Saiegh, la sintaxis -la estructura- de un espacio urbano la forman las relaciones visuales, las conexiones y desconexiones de sus construcciones con lo que permanece, los anudamientos y trenzados de lo nuevo con la ciudad.

En sus proyectos y en sus teorizaciones usted, arquitecto Chipperfield, ha asumido la continuidad de lo actual con la tradición, y el jurado del premio Pritzker lo destacó así. Usted sabe que necesitamos la tradición y la historia para la vida y para la acción, para que nos rediman de los espacios sin huellas, de los proyectos que ocultan los vestigios. También en Málaga.

La continuidad del espacio que nos interesa es la que se establece con la historia y con el sitio de la ciudad; es la continuidad del léxico y de la sintaxis, que permite la narración del proceso de transformaciones, de adecuación pausada de cada lugar a las exigencias cambiantes de *la misma* ciudad.

En esta ciudad esperamos de su intervención que no destruya la figura de su fundación entre el monte, el río y el mar, y que conserve la forma de la transición civilizada de la ciudad al mar. Lévi-Strauss nos enseñó el potente valor antropológico que tiene la identificación y delimitación correcta de los medios terrestre y marino, y la transición entre ellos. Y Chillida dijo *"en una línea el mundo se une; con una línea el mundo se divide"*. Así, dividiendo y a la vez

uniendo, la historia ha construido nuestra relación con el mar. Resístase, apreciado colega, a que el capricho de sus clientes le obligue a destruirla.

Tercera. El paisaje oculto: el sitio de la ciudad.

La narración de la ciudad no es ajena al desafío mutuo entre las formas naturales y los ritos urbanos, entre la fatalidad y las aspiraciones humanas, entre el orden simbólico y la transgresión. Por eso admiramos las ciudades que, a pesar de los cataclismos urbanísticos padecidos, han sabido resistir y conservar en sus formas la explicación del sitio donde se fundaron, y provocan la sensación directa de la geografía que las aloja: Málaga como ejemplo, donde, a pesar de sus épocas de oscuridad, permanecen los elementos arquetípicos de su geografía y se reconocen las marcas del tiempo atrapadas en sus formas. Por eso esta ciudad hace fácil e intuitiva la orientación en ella, y al recorrerla se distinguen con claridad sus épocas y se perciben sus transformaciones; son éstas las cualidades -orientación en el espacio y en el tiempo- que suscitan y excitan el goce estético de las ciudades.

Los conceptos apropiados para describir las estructuras significantes de cada ciudad los he nombrado en mis trabajos como *el sitio de la ciudad* o *el paisaje oculto*. El *sitio*, noción relacionada con los mitos de fundación de la ciudad, es el resultado del proceso urbano de acumulación continua de lugares, de materiales diversos y con frecuencia contrapuestos. El *sitio* es la figura de los tiempos atrapados en la materia desde la fundación de la ciudad: la metáfora de su historización. El proyecto de arquitectura debe desvelar su significado, su paisaje oculto, y conservarlo. Así como en los hombres el fallo de la memoria causa el delirio, la ruptura de la continuidad en la narración de la ciudad provoca el disloque del *sitio*, que las gentes percibirán como barbarie, como desorientación, como fealdad.

Todo proyecto, en el sentido cultural de la palabra, nace de un impulso ético. En su práctica de la arquitectura ha concebido y construido usted, señor Chipperfield, proyectos sin destruir el sitio, y ha incluido en él sus obras como nuevos episodios que refuerzan la narración y reconstruyen la simbolización. Por eso ha sido usted reconocido y premiado. El edificio que ahora usted se propone construir aquí parece no tener figura, como si deliberadamente hubiese querido hacerlo evanescente, pasar desapercibido, como eludiendo el disloque que va a crear su presencia.

Esperábamos que su arquitectura fuese figura del tiempo actual, no adivinábamos cómo, pero ¿es quizá que, en su opinión, el tiempo que ahora

vivimos no tiene figuración posible en la arquitectura, que los procesos económicos y administrativos que forman ahora las ciudades no pueden tener presencia inteligible en el lenguaje de la arquitectura? Así lo pensaba Habermas a final del siglo pasado. Si ésta fuese también su idea de la arquitectura y su visión del mundo estaríamos muy interesados en dialogar con usted sobre ello, y quizá coincidiésemos. Pero entonces, ¿porqué irrumpir aquí con un nuevo episodio urbano recurriendo al pintoresquismo banal, qué trivialidad, qué símbolo de la vacuidad nos va a exhibir?

Decía Lacan sobre la rememoración: *"Que el sujeto reviva, rememore en el sentido intuitivo de la palabra, los acontecimientos formadores de su experiencia, no es en sí tan importante. Lo que cuenta es lo que reconstruye con ellos".* Le pido para Málaga, señor Chipperfield, *juiciosa discreción* si se propone usted reconstruir acontecimientos que formaron nuestra ciudad y nuestra experiencia de ella. Aunque, hablando entre profesionales, le sugiero que renuncie a hacerlo.