

Plan Especial del Puerto. Un grupo de arquitectos y portavoces de asociaciones civiles reivindican aprovechar la cesión de los dos muelles para extender el parque de la ciudad

Palmeral y otras sorpresas

EL REPORTAJE

Encarna Maldonado

■ MÁLAGA. Un debate sobre el plan especial del Puerto ocho años después de que apareciera el primer documento sobre el proyecto más manoseado de la historia urbanística de Málaga sólo puede tener un final previsible: tedio. Y entre los argumentos más manidos, las autofelicitaciones por el acuerdo y las sospechas de falta de entendimiento sobre "fleclos sueltos", algunas propuestas novedosas que, puntualmente, arrancaron aplausos entre el centenar de personas que anoche acudió a la mesa redonda celebrada en el Ateneo de Málaga.

El alcalde, Francisco de la Torre (PP), y el presidente de la Autoridad Portuaria, Enrique Linde (PSOE), exhibieron un férreo y poco frecuente consenso: les gusta el uso comercial en los muelles y las palmeras, frente a una hipotética expansión del Parque hacia el Puerto, una idea que gana adeptos en torno al colectivo Rizoma.

Las voces críticas surgieron entre un salteo de arquitectos y expertos afines a Rizoma que acudieron al acto. El primero en abrir fuego fue el arquitecto Eduardo Serrano. ¿Por qué ahora no es posible lo que fue una realidad en 1896? Es decir, ¿cuál es el obstáculo que existe para ampliar el parque hasta el borde de los pantanales, tal y como en su momento hizo Cánovas del Castillo?

El profesor de Geografía Urbana Alfredo Rubio cimentó este argumento al que le agregó la propuesta de buscar la conexión física, rebajando el escalón que actualmente presenta el paseo de la Farola, entre el espacio portuario y la Malagueta. Desde su punto de vista, de esta forma se detendría el proceso de degradación que atraviesa la zona.

A Rubio no le gustan las palmeras. Cree que no aportan ningún va-



CONSENSO. El alcalde y el presidente del Puerto (dcha.) ojean con el gerente de Urbanismo el plan especial.

V. MORENO

lor ambiental y, además, sostiene que mantendrán la asfixia que atosiga al parque.

Joaquín Cestino, de la Asociación de Estudio para el Desarrollo Integral de Málaga (Aesdima), criticó que los sucesivos cambios que se han imprimido al plan desde que el proyecto se presentó en 1998, sólo han conseguido que se reduzca la superficie edificable en un 12 por ciento. El fantasma de la empresa Chelverton, a la que se le adjudicó y después retiró la reconversión de los muelles uno y dos, sigue vivo en su opinión.

Y el arquitecto José María Romero insistió. "¿Por qué ahora no es posible lo que sí fue hace 108 años?". En este sentido sugirió que la diferencia está en que en este momento "se hace negocio con el plan espe-

La defensa del alcalde y el presidente del Puerto pasa por ofrecer en el recinto "actividades normales para la gente normal"

cial", un impulso al que era ajeno Cánovas.

De la Torre abandonó en parte su afición a los discursos formales para decir llanamente lo que pensaba: "No sólo vale lo público, también vale lo privado, y un espacio cultural no da una vida tan intensa como, por ejemplo, unos cines u otro proyecto comercial".

Además, agregó que lo que quie-

re hacer la gente "es cenar al lado del muelle uno, aunque pague 5.000, 6.000 ó 7.000 pesetas".

También defendió que el paseo de la Farola quede en una cota más alta, porque así dará paso a "un balcón maravilloso".

Y Enrique Linde apostilló el argumento: "Los tiempos son distintos y no es un sacrilegio plantear actividades normales que hacen los ciudadanos normales".

Mientras tanto queda la duda del acceso peatonal desde la plaza de la Marina a los muelles uno y dos. El presidente del Puerto recordó la propuesta de Jerónimo Junquera de hacer una plataforma por encima de la carretera. Y el alcalde planteó que esa solución sería una barrera visual que, de nuevo, alejará el mar.