

# Delirious Málaga

En el año 1978, el arquitecto Rem Koolhaas publicó su *Delirious Nueva York*, un detenido análisis de la evolución experimentada por la isla de Manhattan. Cuatro o cinco años antes habían comenzado en Málaga los primeros



empujes de un cierto urbanismo crítico, que después se llamaría de múltiples modos: urbanismo democrático, alternativo y hasta urbanismo urbano -lo cual no dejaba de afirmar aún más sus contenidos contradictorios

## RIZOMA

Alfredo Rubio, José María Romero, Rafael Reinoso y Eduardo Serrano

**K** OOLHAAS ENTENDIÓ lo ocurrido en la isla de Manhattan entre 1890 y 1940 como un laboratorio: «una isla mítica donde la invención y la puesta a prueba de un modo de vida metropolitano y su consiguiente arquitectura podrían aplicarse como un experimento colectivo en el que la ciudad entera se convertía en una fábrica de experiencia artificial, donde lo real y lo natural dejaban de existir».

Fueron años de la mejor tensión teórica, práctica y, diríamos, que hasta ética y política. Todos sabíamos que la ciudad no es cualquier cosa, menos aún una pura mercancía. Todo aquello no estuvo exento de múltiples errores: por ejemplo, la sacralización del Plan González Edo, reivindicado frente al plan *desarrollista* y funcionalista -en la medida de lo posible-, de R. Álvarez de Toledo y E. Caballero, que sin embargo, como quien no quiere la cosa, había formulado algunos patrones esenciales para el futuro físico de la ciudad: indujo los planes parciales de la Malagueta, con su rotunda transformación física y funcional, y el Ejido; condujo el nacimiento de los primeros polígonos industriales, y definió el viejo proyecto decimonónico de la prolongación de la Alameda (Moreno Monroy, 1861), sólo aparentemente bien resuelta. Y aparecieron los inmuebles de catorce plantas, la mayoría de los cuales no añadían al paisaje de Málaga ninguna fantasía innovadora. Durante aquella secuencia se echaron en falta referencias, paradigmas y menos economía política de la urbanización malamente argumentada y trabada. Las cosas acabaron con el Plan de 1983 y el rotundo fracaso de la operación Trinidad-Perchel. La arquitectura quedó

fuera y la austeridad del entonces celebrado Plan Bolonia fue olvidada muy pronto.

Desde entonces los mismos protagonistas han podido ir incorporando cualesquiera de los discursos técnicos disponibles y sólo ellos han podido ejecutar a la vez la doble operación de planificar y construir y, paralelamente, criticar los resultados de ambas actividades. En ningún caso, la más mínima autocrítica. Con el primer plan democrático la ciudad careció de un modelo, aunque debemos reconocer con justicia que los problemas fundamentales eran los de la ciudad consolidada (la ciudad existente) y sus necesidades perentorias de infraestructuras y equipamientos. Pero, desde el tan denostado Plan de E. Caballero y R. Álvarez de Toledo, la ciudad ha carecido de modelo, aunque esta afirmación requiere precisiones que no son posibles aquí. La ciudad se ha entendido al margen del territorio y, sin duda alguna, sin considerar su dinámica. Hasta el punto que ha costado muchos esfuerzos que se entendiera su actual naturaleza metropolitana, más allá de los exiguos e interesados límites que la Junta a impuesto a lo que llama «aglomeración metropolitana» de Málaga, ahora revisada sólo en términos nominalistas con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (2005).

El *delirious Málaga* consiste precisamente en eso: en la incapacidad de pensarla, más allá de las consignas y de la retórica que hoy rodean lo que se califica como estratégico. Eso explica la ausencia manifiesta de un proyecto posible y aceptado por todos los agentes sociales y económicos. Cuando la ciudad de Málaga, es decir, sus múltiples organismos, instituciones, técnicos y un largo etcétera, mira los resultados de otras ciudades -las escasas que se comportan verdaderamente como innovadoras- se queda sólo en

la contemplación de los resultados, absorta aspira a conseguir unos resultados idénticos sin aplicarse al estudio y comprensión de los procesos que siguen esas pocas ciudades innovadoras para conseguir sus objetivos y sin autoanalizarse adecuadamente para evaluar sus posibilidades y sus límites. A la vez, y lo percibimos tantas veces en las miradas de unos y otros, se desprecian creatividad y experimentación.

Viene todo esto al caso por el asunto de las torres de Repsol, nuevamente restringido a posiciones que no dejan de producir sonrojo: se está a favor o en contra del proyecto en función, como alguien ha recordado en algún periódico local, de la relación que se tenga con sus promotores. Por tanto, todo está meridianamente claro. A veces, muchas veces, se agradecería la elegancia del silencio.

No vamos a entrar en la cuestión de las alturas pues, en ocasiones anteriores ya hemos dicho que alturas (grandes o pequeñas) y urbanismo progresista nada tienen que ver, como tampoco alturas con calidad de lo construido e incluso con sostenibilidad. Sin embargo, hay dos cuestiones del asunto que nos interesan y que han sido eliminadas del debate, una vez que el tema se ha restringido falsamente al binomio altura-especulación: en su origen, las expropiaciones que permitieron la instalación de los depósitos fueron realizadas con una finalidad concreta y, ahora, sin avales en la forma de razones convincentes -ni siquiera con razones-, los suelos expropiados pueden ser vendidos a operadores concretos y para finalidades distintas de aquellas que taxativamente determinaba en su momento el interés público. Según recordamos, alcanzados los acuerdos con Repsol, aquellos terrenos estaban destinados a parque público en una zona que es una de las más densificadas de la ciudad y con peor calidad medioambiental y paisajística. Es cierto que se incluían otros usos, en cantidad suficiente (y más) para permitir financiar la operación de traslado, pero, y lo recordamos perfectamente, a la ciudad se le fueron presentados como ocasión para otro gran parque. ¿Cómo es posible que no se recuerde su destino inicial?

Ahora, según parece, debemos agradecer los metros que se dejarán



para zonas verdes. Son un regalo- limosna tras la privatización de lo público. Con independencia del asunto del Parque, que sigue siendo necesario a pesar del inicio del llamado Parque Litoral, esa franja, esos terrenos, podrían ser perfectamente objeto de un proyecto innovador, encajado en las transformaciones que se van a operar -y se vienen operando en lo que conocemos como carretera de Cádiz- y relacionado con los cambios de la intraciudad y las demandas de equipamientos y de nodos urbanos capaces de hacer frente como de hacer efectiva la condición metropolitana de Málaga.

En segundo lugar, reaparece la figura del convenio urbanístico de planeamiento, un instrumento que tenía sus finalidades claras, y que ha acabado por convertirse en instrumento único que, además, se incumple permanentemente: los recursos generados por los mismos deben ser destinados a la adquisición de nuevos suelos para el patrimonio público (LOUA y desarrollos posteriores). Con independencia de lo anterior los convenios son una forma de descomposición democrática puesto que cualquier particular diseña la ciudad y su forma de desarrollo de acuerdo con sus únicos intereses, una vez que ha desembolsado una cierta cantidad de dinero. De modo que, como ha señalado el jurista Joaquín de Salas, «gobierna quien paga en una especie de reactualización del decimonónico sufragio censitario».

En ese mismo contexto, conveniría preguntarnos sobre la finalidad de la redacción de un Plan General de Ordenación Urbana, como viene sucediendo, cuando no se deja de introducir nuevos proyectos de calado profundo para el futuro de la ciudad de Málaga, como sucede con los antiguos terrenos de Repsol, las supuestas 3.000 viviendas -en realidad 4.200- de la ronda y el más reciente proyecto de una nueva ciudad (100.000 habitantes) en el Puerto de la Torre, cuya relación con el desgraciado proyecto de la autopista Las Pedrizas-Torremolinos, no se nos escapa. Como vemos, lo que nos rodea está muy lejos del uso del sentido común, de la defensa de los intereses públicos y de los ciudadanos, de la sostenibilidad urbana y del futuro mismo de la ciudad. ¿Qué hacer? ■

Málaga delirante: Gibralfaro, Malagueta, Portada Alta y el Parque