

1. Antecedentes

1.1. La última aprobación inicial

Con motivo del último trámite de exposición al público, correspondiente a la segunda Modificación del Plan Especial que recibiera la aprobación inicial municipal en fecha 19 de Noviembre de 2001 (la primera aprobación inicial se produjo en fecha 1 de Agosto de 2000), éste **Colegio Oficial de Arquitectos** presentó **alegaciones** estructuradas según las conclusiones siguientes:

Se observa que el nuevo Documento aprobado inicialmente adolece de similares **deficiencias técnicas** a las advertidas en la Modificación original: carencia de visado colegial, indefiniciones numéricas relativas a la edificabilidad, ausencia de secciones transversales, inexistencia de determinaciones sobre el cordón litoral viario, etc. que tendrían que ser subsanadas antes de su aprobación provisional.

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

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

Es contradictorio y opuesto a los intereses de la Ciudad que un símbolo de la apertura de la Ciudad al Mar a través del Puerto, el derribo de la verja y del silo, se sustituya en la práctica por una **pantalla edificatoria** de 280 m., en gran parte ciega, con altura predominante de 19 m., y que deje una acera al Paseo de Los Curas de tan sólo 5 m. de anchura. El edificio propuesto en el muelle 2 destinado a Multicines y Centro Comercial es urbanísticamente inadmisibles por presentar un **volumen excesivo** que impide la permeabilidad Puerto-Ciudad requerida (objetivo de partida irrenunciable) y porque materialmente **no cabe** en el espacio físico en el que se ubica. Obviamente o existe un error en el "programa" o bien el "solar" elegido carece de dimensiones para responder a ese programa; por más que se muevan las piezas no es posible encajarlas: **sobra volumen**.

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

Es imprescindible que un Planeamiento, que además pretende la integración entre la Ciudad y el Puerto, analice el problema de su imbricación en la **estructura general municipal** e incorpore en su propuesta soluciones, si se quiere orientativas y no programadas en plazo, que al menos ofrezcan en su plano de "imagen final" una ordenación convincente y funcional del conjunto.

Es irrenunciable que la fachada marítima del Centro Histórico, la **herencia urbanística del S.XIX** formalizada por éste junto con el Parque y el propio Puerto, reciba el tratamiento arquitectónico exigible al propio Centro en sus calles y edificios. El Puerto es una parte más del Centro y, si quedaran dudas, el objetivo del Plan Especial es integrarlo en él, aspecto éste que por su enorme **trascendencia urbanística y arquitectónica** en la imagen de nuestra ciudad requeriría que en el documento del Plan Especial se analizara adecuadamente y se contemplaran al menos a nivel de anteproyecto los edificios que van a ocupar el **frente marítimo** de la Ciudad, nada menos que la **fachada de su Centro Histórico**.

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

En relación con el citado conjunto de alegaciones la Administración Municipal, y la propia Autoridad Portuaria, emitió en fecha 30.07.02 Informe Técnico en el que se respondía al Colegio lo siguiente (?):

"... las alegaciones presentadas por el Colegio de Arquitectos son en definitiva las siguientes:

*... el Documento carece de **visado colegial** y ... el Documento debería denominarse **Modificación del P.E.** para los muelles 1 y 2 y no directamente Plan Especial...*

que se resolvieron del siguiente modo:

- *El visado colegial no es obligatorio por tratarse de un trabajo elaborado de oficio por la Administración. Se **rechaza** la alegación.*
- *Y que efectivamente la denominación del Documento debe ser Modificación del Plan Especial y no Plan Especial de los muelles 1 y 2: Se **acepta** totalmente la alegación pero se espera a la aprobación definitiva para corregir el título del Documento..."*

1.2. La aprobación provisional

Posteriormente en fecha 25.09.02 tras conocerse por la Administración Municipal una nueva versión del P.E. de los Muelles 1 y 2, y entender que no modificaba sustancialmente a la aprobada inicialmente en Noviembre 2001, le es otorgada **Aprobación Provisional** sometida a los siguientes **condicionantes** más significativos:

“... La documentación se presentará por completo a 1/1000 con secciones diferentes de todos los muelles, y todos los alzados frontales, a 1/500. Plantas de aparcamientos subterráneos con situación de rampas, escaleras, entradas y salidas peatonales. Viales de servicio, circulaciones rodadas, peatonales y de servicio del Puerto. Ordenación de espacios libres, arbolado... Todo ello de manera vinculante y no orientativa...”

... adaptar la ordenación de la esquina a una posible conexión del Pº de los Curas con C/Vélez-Málaga. Dicha conexión en su caso debe preverse bajo rasante a las cotas y con la planta facilitadas por el Ayuntamiento con una anchura de 15 m....

... concretar las rasantes en todos los muelles, así como el los aparcamientos subterráneos, carriles, recorridos peatonales... En general se eliminarán todas las referencias a “areas de movimiento”...

... la edificación en la esquina se separará del cantil una distancia en torno a 40 m.....

... deberán eliminarse todas las referencias a compromisos municipales respecto a la conexión viaria.

... completar las determinaciones y propuestas formales de la ordenación del Muelle 1... con secciones de las edificaciones y sus terrazas... y la ordenación concreta de sus paseos, pérgolas, arbolado,... sección completa del acerado y viario del Pº de la Farola, incluyendo accesos con La Malagueta... logrando la mayor continuidad longitudinal al recorrido peatonal sobre las terrazas....Debe rectificarse la ordenación junto a La Farola disponiendo de una rotonda... con la edificación sobre la rasante del Paseo de la Farola a unas distancia de ésta del orden de 60 m....

...habrá de corregirse el reparto de origen/destino al complejo según diferentes vías... completar el análisis de la red viaria actual...rectificar el estudio de la prognosis de la demanda...prever en los nuevos aparcamientos la mayor demanda de plazas...habiéndose llegado a la conclusión de un aumento de la congestión en Canovas del Castillo, rotonda de Torrijos y comunicación con Paseo de Reding... estudiar la incidencia en la Ciudad de la implantación que se pretende... los accesos a aparcamientos se dimensionarán con la capacidad suficiente para evitar retenciones en entradas y salidas y faciliten los itinerarios de acceso y retorno a los usuarios del litoral Este y Oeste...”

Considerada improcedente dicha Aprobación Provisional éste Colegio de Arquitectos de Málaga formuló **Recurso de alzada** en fecha 12.12.02 en el que se incluyó análisis técnico del nuevo Documento provisionalmente aprobado destacándose los siguientes aspectos:

Ausencia de determinaciones sobre gran parte del **Muelle 2** delegando las soluciones en el resultado del concurso de ideas convocado.

Nueva ordenación de la esquina con menor contundencia edificatoria pero carente de la necesaria definición arquitectónica, coherente y estructurada, que requiere un enclave en el que se concentra el 40% del volumen a edificar.

Actuaciones en el muelle 1 escasamente definidas gráficamente, empeorando soluciones anteriores, con posible pérdida de visuales desde el Paseo de la Farola y acercamiento de edificios a la propia Farola.

El Paseo de Los Curas sigue siendo el gran ausente de la ordenación. Tal vez la ausencia reiterativa de estudios y soluciones viarias en el entorno del Puerto y sobre el cordón litoral sea la única “determinación” del P.E. que no constituye “cambio sustancial” en el Documento aprobado provisionalmente.

La financiación de las obras a realizar en el Muelle 2, al presumirse usos sin explotación comercial, deja de ser un compromiso de la empresa concesionaria.

Ausencia del preceptivo visado colegial del Documento que a la vista de su contenido formal, técnico y documental, difícilmente hubiere superado los mínimos controles que la institución colegial ejerce en el acto de visado.

1.3. El concurso de ideas sobre el Muelle 2

En fecha 17.01.03 es fallado el concurso de ideas sobre el Muelle 2 que propicia la formulación de la versión actual del P.E. para incorporación de determinadas propuestas. En el proceso de redacción de las bases del citado concurso el Colegio de Arquitectos emitió informe relativo a los siguientes aspectos fundamentales:

*“...El muelle 2 forma parte de un conjunto físico **unitario**: El Puerto; asimismo el muelle 2 constituye uno de los espacios físicos soporte de la **integración conceptual** entre Puerto y Ciudad a la que no son ajenos, obviamente, los restantes muelles, el Parque, el Paseo de los Curas, La Plaza de la Marina, el propio Centro Histórico, el cordón viario litoral,... Por lo tanto no es aceptable una “segregación”, ni siquiera a nivel de estudio previo, del espacio conocido como muelle 2, como no lo sería tampoco en la pretendida “integración” Puerto-Ciudad la búsqueda de **soluciones sectoriales** para cada una de las diferentes “piezas” citadas...”*

...El **requisito** impuesto por las Bases de que las soluciones que se propongan no afecten ni condicionen a las actuaciones, previstas o aún por decidir, sobre los **muelles colindantes** constituye una traba más a la **“integración”** deseable. Es claro que edificios existentes externos al muelle 2 como el Instituto de Estudios Portuarios o la propia sede de la Autoridad Portuaria habrán de mantenerse y de integrarse en el conjunto pero, p.ej., la **solución de la esquina** entre los muelles 1 y 2 no debe obviarse en el concurso ni someterse al diseño preestablecido, oficialmente desconocido y por consiguiente no vinculante, que se describe en las bases (plaza, multicines, bajo rasante,...) entre otras cuestiones porque ¿qué es la esquina? ¿un punto imaginario o un ámbito más o menos cuantificable que ocupa parte del espacio de los propios muelles 1 y 2?...

...Por otra parte con el Parque y el Centro Histórico en cuanto a la integración física en ellos del muelle 2 (del Puerto) se ha de ser efectivamente **respetuoso**, pero también se ha de ser consecuente con la realidad de que justamente el contacto entre dicho muelle 2 (el Puerto) y el Parque (la Ciudad) se produce a lo largo de un **cordón litoral** de comunicaciones, hoy colapsado, que demanda soluciones como “canal” de tráfico de paso a nivel ciudad, como espacio físico soporte de nuevos sistemas de transporte (metro ligero), como elemento de accesibilidad peatonal y rodada entre Ciudad y Puerto, y como elemento funcional urbano de **soldadura** entre Centro y recinto portuario...

...En efecto el “Paseo de los Curas” (incluidas Plaza de la Marina y Glorieta de Cánovas del Castillo) es un elemento realmente “propio” del muelle 2: la caída de la verja significa la eliminación de la frontera entre él y el Puerto y la puesta a disposición ciudadana de un **nuevo espacio** en el que han de resolverse diferentes problemas urbanos. Por ello el Concurso no puede limitarse al recinto actual del muelle propiamente dicho obviando el Paseo de los Curas, pero es que a su vez no es posible “resolver” el Paseo de los Curas sin el estudio global del cordón litoral (Paseo marítimo de Poniente, Muelle de Heredia, Malagueta,...).

...En consecuencia la convocatoria de un concurso para la solución arquitectónico-urbanística de un determinado elemento urbano (en este caso el espacio físico restringido del muelle 2 del Puerto de Málaga) requiere como mínimo de la existencia previa de **determinaciones globales vinculantes** de Planeamiento sobre su ámbito físico y funcional de influencia (lo que técnicamente se conoce como **“estructura general y orgánica del territorio”**) para en ese marco definir la mejor solución y puesta a su servicio de la pieza en cuestión...

...En este contexto no es razonable recabar soluciones concretas para determinados edificios a construir en un espacio del que aún no se sabe con exactitud cual será su papel en el conjunto Puerto-Ciudad. Es imprescindible si se quiere mantener la convocatoria del concurso, en sí mismo **absolutamente deseable**, que se amplíe el ámbito hacia el de su influencia física y funcional real (recinto portuario completo y entorno urbano afectado) de forma que se soliciten ideas a **dos niveles**: Uno referido al citado **ámbito de influencia con soluciones globales** de tráfico, accesibilidad, aparcamientos, usos en el recinto portuario (con la consiguiente propuesta de remodelación del Plan Especial en su caso), etc. y, en su desarrollo pormenorizado, **soluciones concretas al Muelle 2 y su bordes** (Plaza de la Marina, Paseo de los Curas, Glorieta de Cánovas del Castillo, y la propia esquina con el muelle 1 que no deja de ser parte del muelle 2), y si se desea pueden solicitarse al mismo tiempo en un **tercer nivel** soluciones arquitectónicas y funcionales de los propios edificios a implantar, tercer nivel que parece ser precisamente al que se refiere, en nuestra opinión desacertadamente, el concurso convocado...”

1.4. Conclusión

Obviando otras vicisitudes del proceso (tramitación ante la Administración Autonómica, posterior retirada del expediente por parte de la Autoridad Portuaria...) que no resultan significativas a efectos del objeto del presente capítulo de antecedentes, se supone que el **nuevo Documento Técnico** que ahora se expone al público (4ª versión oficial de la Modificación del Plan Especial de los Muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga, y 3ª vez que se aprueba inicialmente) debiera constituir a estas alturas, formal y propositivamente, un “**modelo**” de Planeamiento tras haberse “**enriquecido**” por la opinión de cientos de alegantes (particulares y prestigiosas instituciones ciudadanas), tras haber incorporado soluciones premiadas en “**concurso**”, tras haber sufrido recursos administrativos e incluso duros **informes técnicos** de la propia Administración (Municipal y Autonómica) y tras haber **madurado** las soluciones después de 3 años de estudios.

Pero si por el contrario el nuevo Documento Técnico volviera a resultar ampliamente alegado, por mantener los “defectos” **estructurales** detectados desde su inicio y no atender a las demandas ciudadanas **legítimamente** formuladas, todo el esfuerzo y tiempo invertidos hasta la fecha habrían resultado inútiles y la demora, parón, obstruccionismo o cualquier otro apelativo que pudiera aplicarse al proceso de **integración Puerto-Ciudad** sólo sería imputable a la ineficacia de la propia Administración (Portuaria y Municipal) que no habrían conseguido aún soluciones adecuadas a dichas premisas de **integración funcional y urbana**.

2. El nuevo Documento Técnico

2.1. Introducción

El trámite de información pública al que actualmente se somete el expediente obedece a una nueva **Aprobación Inicial**, según se identifica literalmente en el encabezamiento de la Resolución del Excmo.Sr.Alcalde, y según se deduce del Informe Jurídico que figura en el expediente administrativo que remite a una futura nueva aprobación provisional una vez resueltas las alegaciones que, en su caso, se deriven del proceso de información pública.

En cualquier caso con independencia de que se trate o no de un acto administrativo de “aprobación inicial” propiamente dicha, y de los “matices jurídicos” inherentes a ello, lo cierto es que nos encontramos ante una nueva oportunidad de conocer los últimos trabajos que se están realizando en pos de la pretendida integración del Puerto en la Ciudad, y de los **cambios** que se han introducido en el Documento desde la última exposición pública (Diciembre 2001) que ahora sí reconoce “**sustanciales**” la propia Administración Municipal. Y ante una nueva oportunidad de participación para aportar alegaciones “**en positivo**”, como siempre, ya que no existe otra intención por nuestra parte que la de lograr la mejor solución posible.

Consecuentemente por pura coherencia, después de analizar y opinar sobre 4 versiones de la Modificación del Plan Especial y de conocer, por presencia directa, todo el proceso de actuaciones relativas al Puerto, la emisión de un nuevo Informe-alegación del Colegio es en principio una tarea fácil: se trata de **verificar** si el nuevo Documento, si la nueva “ordenación” propuesta, responde a las **demandas ciudadanas** y resuelve las **deficiencias** que, en nuestra opinión reiteradamente expuesta, se detectaron en versiones anteriores del expediente.

Objetivamente la formulación de un nuevo Documento Técnico se supone que se debe a la necesidad de dar respuesta a estas dos premisas fundamentales:

- Incorporación de las ideas aportadas por el **concurso** relativo al Muelle 2.
- Cumplimentación de la **Resolución** del Excmo.Sr.Alcalde de 25.09.92 sobre exigencia de Texto Refundido.

y en cualquier caso la nueva aprobación administrativa municipal del Documento, como no podría entenderse de otro modo, debería haber contemplado la existencia en el mismo de la adecuada respuesta no sólo a las **reivindicaciones ciudadanas**, bien conocidas por haber sido tan ampliamente expresadas a lo largo del proceso, sino también a las especificaciones de los propios **informes técnicos municipales**.

2.2. Incorporación de las ideas del concurso

En efecto, el nuevo Documento incorpora casi **miméticamente** la solución premiada para el Muelle 2, incluso con sus defectos puntuales (acceso y estación de autobuses en Plaza de la Marina, aumento de rasante del muelle con la consiguiente limitación de permeabilidad visual y de acceso peatonal desde el Paseo de Los Curas...) y además atiende al mandato del Jurado del concurso presentando una **nueva solución de la “esquina” y del Muelle 1**.

El resultado es indudablemente una **notable mejora** con respecto a soluciones anteriores: el puzzle de piezas ahora parece tener más sentido al depender de un **esquema director** de mayor claridad, la forma de las huellas edificables aparentan una cierta lógica, y en definitiva la **imagen final en planta** sugiere una coherencia de diseño y orden en cierto modo inexistente desde la 1ª aprobación inicial de Agosto de 2000. Las vueltas y ajustes introducidos a lo largo de tres años y, especialmente, la aportación de Jerónimo Junquera y del concurso en general, han propiciado lógicamente la **mejor solución** interna hasta ahora expuesta.

Sin embargo las bases del concurso, también discutidas desde el Colegio, presentaban un defecto de gran trascendencia: la **limitación sectorial** del ámbito de estudio al Muelle 2 sin contemplación de su integración en el conjunto del Puerto, en particular, ni en la estructura viaria municipal en general. Por ello la solución ganadora, atractiva en sí misma, e impulsora de la mejor ordenación interna de los muelles 1 y 2 hasta ahora conocida, olvidaba otras cuestiones de gran importancia que el Plan Especial que haya de aprobarse **de ninguna forma** debe obviar.

2.3. Cumplimiento de la Resolución de 25.09.02

Por lo que se refiere al cumplimiento de la citada **Resolución del Excmo Sr. Alcalde** es obvio que el nuevo Documento Técnico no hace prácticamente **ningún caso**. El nuevo Documento expuesto al público sigue mostrando **deficiencias** de representación gráfica, de acotado, de secciones, de alzados frontales... que dificultan su lectura y eluden determinadas justificaciones imprescindibles: permeabilidad visual, accesos y circulaciones peatonales, definición de usos... Y por supuesto el P.E. **sigue careciendo**, insistentemente, de los necesarios estudios y **soluciones viarias**. No obstante sí es de reconocer que ahora sí se graña una propuesta, discutible si se quiere, en el acceso desde **Plaza de la Marina**, y que también se localiza y potencia un acceso concreto en el **Paseo de Los Curas**, pero soluciones al tráfico siguen sin proponerse ni analizarse.

2.4. Respuesta a alegaciones e informes municipales

En relación con las respuestas de ésta nueva versión del Plan Especial a las **reivindicaciones ciudadanas** y sus alegaciones (más de 200 en la 2ª aprobación inicial), y concretamente a las formuladas por éste Colegio, nos remitimos a las especificaciones del apartado 3 siguiente del presente Informe que en definitiva constituye el cuerpo principal de nuestra **alegación** actual.

Y por otra parte resulta sorprendente que el Ayuntamiento otorgue una y otra vez aprobaciones iniciales y/o provisionales, a las sucesivas versiones de P.E. que presenta la Autoridad Portuaria, pese a que en todos los casos la propia administración municipal ha formulado **informes técnicos** suficientemente explícitos de las deficiencias documentales y propositivas de los Documentos que “siempre” resultan aprobados aunque también siempre de forma “condicionada”.

En la versión actualmente expuesta al público si el **Informe Técnico** del Departamento de Planeamiento del G.M.U. se habría entendido “desfavorable”, dado su contenido, para cualquier otro expediente urbanístico de los muchos que habitualmente se tramitan en dicha Gerencia, las conclusiones de los **informes municipales de tráfico** resultan absolutamente demoledoras:

*“... La situación en Canovas del Castillo es **crítica** ...no pueden admitirse nuevas demandas de tráfico mientras no se adopten **soluciones** ... debe construirse una conexión de **3 carriles** entre Paseo de Los Curas y C/.Vélez-Málaga... debe **soterrarse** el cruce de Cánovas del Castillo... debe ampliarse la sección del Paseo de Los Curas a **3 carriles por sentido** más una vía de servicio de acceso al Puerto...”*

Es obvio que si la “ordenación” interna del Puerto hubiese contemplado tales requisitos, que “a priori” parecen imprescindibles, nos encontraríamos ante otra nueva y **distinta versión** del Plan, y sin embargo el Ayuntamiento ha vuelto a **aprobar** el Documento presentado por la APM sin que se resuelvan en el mismo tales **condicionantes** (?). Volveremos sin duda a otra futura aprobación provisional polémica y en cualquier caso a una enésima versión oficial del Plan Especial.

En definitiva el Documento Técnico en información pública se adapta a las ideas del concurso, pero demasiado **rígidamente**, no resuelve las **deficiencias técnicas** reiteradamente observadas por los técnicos municipales y por las propias resoluciones de aprobación desde Agosto de 2000, e insiste en olvidarse de la **integración funcional** en la Ciudad en cuanto a su incidencia en la **estructura general viaria municipal** lo que resulta sorprendente y paradójico al ser la propia **Administración Municipal** quien detecta dichos problemas, quien debe buscar e imponer las soluciones, y quien sin embargo aprueba el Documento.

En cualquier caso siendo nuestra intención mantener una línea de absoluta **coherencia** con el proceso de participación en el expediente que hasta el momento hemos llevado a cabo – informes, alegaciones, reuniones con las autoridades portuaria y municipal, integración en el Foro Puerto-Ciudad, recurso de alzada, intervención en el concurso del muelle 2...- enfocaremos nuestra intervención en el actual trámite de información pública, como ya habíamos expresado, **verificando** a continuación si el **nuevo Documento Técnico** y la **nueva ordenación** dan respuesta a las observaciones que **reiteradamente** hemos venido exponiendo tras el estudio de las diferentes versiones anteriores del expediente.

3. El Colegio de Arquitectos y el Plan Especial del Puerto

Atendiendo a las cuestiones planteadas por el Colegio de Arquitectos, a lo largo del proceso de modificación del Plan Especial, Muelles 1 y 2, del Puerto de Málaga, que resumidamente se han expuesto en el apartado 1 del presente Informe, y analizado el Documento actualmente sometido a consulta ciudadana, se observa lo siguiente:

3.1. Aspectos técnicos y documentales

En relación con las observaciones realizadas en este contexto a las versiones anteriores del expediente, el nuevo Documento Técnico presenta las siguientes connotaciones:

- Carencia del **preceptivo visado colegial** tal vez propiciada por el hecho de que sus autores (*según se declara expresamente en la Memoria el Documento ha sido redactado por la Autoridad Portuaria y la Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto*) no son “**técnicos competentes**” figurando los arquitectos Sres. Junquera y Fenwick como meros **colaboradores externos** sin firma.

Sobre la obligatoriedad del **visado colegial** nos remitimos a los **fundamentos** expuestos en el Recurso de Alzada interpuesto por éste Colegio profesional en fecha 12.12.02 con motivo de la aprobación provisional del expediente.

- **Denominación inadecuada** ya que se trata de una **Modificación** de un Plan Especial vigente y así debe reconocerse en el título. Curiosamente nuestra **alegación** al respecto en éste sentido fue la **única expresamente aceptada** por el Ayuntamiento y por la Autoridad Portuaria, y sin embargo se reincide en la identificación formal del expediente como Plan Especial propiamente dicho.

Dicha **desatención** es significativa de la falta de cuidado en la definición formal que caracteriza al Documento que por citar otra deficiencia puntual observemos el “cajetín” de Memoria y planos donde se autodefine el nuevo Documento como **Plan Especial Muelles 1 Y 2 : Aprobación Provisional 25.09.02** cuando se trata de una versión posterior y absolutamente diferente sometida de nuevo a **aprobación inicial**.

- **Insuficiencia** puntual de determinadas secciones, alzados, cotas, especificaciones normativas, definición de usos, escala de representación..., e incluso **contradicciones** gráficas, en un contexto similar al que fuera denunciado ampliamente por **alegantes y técnicos municipales** desde la primera aprobación inicial, si bien es de reconocer que los edificios y enclaves puntuales que ahora requieren de esa mayor definición han de ser resueltos necesariamente y en su momento **a nivel de proyecto** (accesos desde Plaza de la Marina y Cánovas del Castillo, Paseo y entorno de La Farola....) y que tratándose aún de **la fase de Planeamiento** las determinaciones pueden entenderse suficientemente expresivas de la propuesta urbanística que se plantea.

No obstante en ésta fase de Plan Especial sí se requiere una mayor **vinculación** de algunas de sus especificaciones: las soluciones arquitectónicas de los citados accesos y enclaves necesitan **regulación normativa**, los “usos” aunque dotados de la necesaria flexibilidad requieren de mayor compromiso y **pormenorización**, la distribución de techos edificables máximos exige de absoluta **precisión** (el planeamiento no puede establecer volúmenes “no consumidos” pero “sí disponibles” no se sabe donde)... Y desde luego sigue siendo una **carencia absoluta** del Plan Especial la documentación técnica que le es exigible de información, análisis, diagnóstico, síntesis, estudio de alternativas, y propuesta de soluciones en relación con la colapsada **estructura viaria** a la que se “enchufa” la intervención propuesta en el Puerto

- **Ausencia** reiterada de la documentación expresamente exigible por la Legislación Urbanística a la figura Modificación de Planeamiento: justificación de la **coherencia** y determinaciones del Plan a modificar. En efecto la **Modificación puntual** del planeamiento (modificación de elementos), e incluso la Revisión Parcial, son figuras legítimas y literalmente contempladas por la Ley, aunque en casos como el Plan del Puerto resulte más deseable una revisión (estudio) **unitaria** de su conjunto que una intervención sectorial, pero lo que es incuestionable es la obligación de toda “modificación” de justificar su procedencia y oportunidad y el mantenimiento de la coherencia de funcionamiento y determinaciones del **único planeamiento** actual y futuro del conjunto: **el Plan Especial del Puerto de Málaga**. Y esta versión, como las anteriores, que efectivamente es una Modificación del P.E., y no un Plan Especial en sí mismo, adolece de la **deficiencia técnica y documental** de no analizar la incidencia de sus determinaciones en el conjunto de previsiones del recinto en su globalidad.

En cualquier caso el Documento Técnico, con independencia del mayor o menor acierto en la **propuesta urbanística** que ofrece, ha ganado en **calidad** de representación y la **imagen final** en planta del conjunto, tras la incorporación del “concurso” y la impregnación de éste en el diseño global del ámbito de actuación, es expresiva de una **sustancial mejora** del instrumento planeamiento con respecto a versiones anteriores.

3.2. Derivación hacia el Uso de Gran Superficie Comercial

Según se detalla en el Informe Técnico de Planeamiento de la G.M.U. que consta en el **expediente administrativo** expuesto al público el vigente Plan Especial de 1998 ordenaba (ordena mejor dicho) para los muelles 1 y 2 un total de **34.000 m2c.** de los que 9.800 corresponden a usos “**comerciales y de ocio**” y 24.200 a usos “**no comerciales**”. En la versión actual los usos “comerciales y de ocio” (cines, comercial, restauración y deportivo) consumen **23.987 m2c.** y los usos “no comerciales” (aula del mar, museo y terminal marítima) consumen **5.100 m2c.** restando como “disponibles” otros 5.003 m2c.

Y simultáneamente con tales datos el nuevo P.E. determina que en ningún caso el Uso Comercial superará los **2.500 m2c.** para no “incurrir” en la “tipología” de **Gran Superficie Comercial.**

En alegaciones anteriores éste Colegio de Arquitectos ya se manifestó contrario a la presumible **conversión** del Puerto en un Gran Centro Comercial; en la versión de Noviembre 2001 dicha conversión ya no era una presunción sino una **decisión** clara y rotunda de la APM, aceptada por la Administración Municipal, a la que incluso urgió su formulación para evitar la famosa “moratoria” de 2002. Naturalmente el Colegio alegó contra tal decisión que afortunadamente, sin que nos interese el motivo concreto, resultó **rechazada** por la Junta de Andalucía.

En la actualidad la Autoridad Portuaria y la Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto de Málaga han “**renunciado**” a la implantación de una **Gran Superficie Comercial** pero formulan un planeamiento con usos no pormenorizados entre los que caben **24.000 m2c. de usos comerciales y de ocio** limitando, eso sí, el uso estrictamente comercial a **2.500 m2c.** ¿ha de entenderse que dicho uso “comercial” se refiere exclusivamente a “tiendas”? ¿un **conjunto** unitario de cines, bares, cafeterías, tiendas... de casi 20.000 m2c., si descontamos el uso deportivo, no es una Gran Superficie Comercial?

Pensamos que con moratoria o sin moratoria, con denominación o no de Gran Superficie, con la limitación o no a los 2.500 m²c., la instalación propuesta es un **complejo lúdico-comercial** que mantiene los mismos **fundamentos** que propiciaron las alegaciones del Colegio en anteriores ocasiones: pérdida del **carácter portuario e institucional** que prescribieron en su momento, respectivamente, el Plan General y el Plan Especial aún vigentes para el recinto del Puerto.

Cierto es, y así hay que reconocerlo, que la “**liberación**” del **Muelle 2** como “Zona Verde” y puntualmente para edificios públicos y portuarios, y la importantísima “**reducción**” del impacto edificatorio en la “**esquina**” que en versiones anteriores ocasionaba el citado “gran centro comercial y de ocio”, **minimizan** en alguna medida los efectos derivados de tal implantación: al menos la **imagen** urbana y edificatoria de la intervención en el Puerto resulta **sustancialmente mejorada** con el nuevo diseño adoptado aunque se mantengan, obviamente, los aspectos rechazables en cuanto a la “privatización” y “superficialización” de un espacio público y abierto al mar.

3.3. El Muelle 2. Plaza de la Marina y Paseo de Los Curas

El **gran acierto** de la ordenación propuesta, aunque desde una óptica estrictamente **sectorial**, es sin duda la intervención sobre el Muelle 2: tres años de debate y de estudio de alternativas parece que han dado sus frutos aunque sólo sea en cuanto al **esquema** de una solución para el muelle 2 que seguramente constituya la mejor alternativa de integración entre Parque y Puerto, entre Centro Histórico y Puerto, propuesta hasta ahora. En realidad la solución es la que se reivindicaba: un **espacio libre** de uso ciudadano **ligado al Parque** y con alguna edificación **de carácter institucional y cultural** además de las propias instalaciones portuarias, porque para llenar el muelle 2 de edificios ya está el silo cuya desaparición, en tal caso, resultaría injustificada. La solución, el objetivo al menos, era claro y el resultado tras pasar por el tamiz de un **concurso de ideas** entre arquitectos de prestigio ha de darse por bien recibido aunque, obviamente, con las lógicas reservas.

Pero una cosa es un concurso de ideas y otra un **Plan Especial**. El concurso partió de una base errónea advertida por el Colegio de Arquitectos en su momento: su olvido de la **estructura general municipal**, del conjunto global del **recinto portuario**, incluso de la “esquina”, que también es muelle 2. Se trataba de un concurso de ideas para ordenar por dentro un recinto al que no se le requería, ni se le permitía, intervenir ni condicionar el espacio más allá de sus propios y teóricos límites. Pese a todo las ideas a premiar pudieran ser interesantes en sí mismas pero su incorporación a un Plan Especial exigiría la necesaria **ponderación** de las soluciones y la imprescindible **reflexión** sobre la imbricación en la estructura general y orgánica del Puerto y de la Ciudad.

Y en este sentido el nuevo Documento Técnico se ha limitado a incorporar gráficamente la **idea ganadora** - que en cuanto al interior del muelle no discutimos - y las recomendaciones del Jurado sobre el tratamiento edificatorio de la “**esquina**” - lo que beneficia a la ordenación e **imagen del conjunto** -. Pero a su vez dicha restitución gráfica mimética muestra a las claras los **problemas** derivados de una base de partida errónea en la formulación del concurso. P.ej.:

- Un panel presentado a concurso para ordenar **sectorialmente** el Muelle 2 puede soportar que el Paseo de Los Curas resulte **virtualmente semienterrado** y convertido en un tobogán porque se supone que alguien arreglará el tráfico **fuera del ámbito** del concurso.
- Incluso ese desnivel entre el Paseo de Los Curas y el Muelle puede ocasionar que desde la acera **se imposibilite** la visual de la lámina de agua, e incluso se impida el **acceso libre y continuo** al Puerto, desde cualquier punto de dicho Paseo. ¿Para qué entonces derribar la verja?.
- Un **esquema** de canal de tránsito peatonal o “alfombra” que une la Plaza de la Constitución con el Puerto, con Larios peatonalizada como protagonista, puede justificar en un panel presentado a concurso la construcción de una rampa de **acceso peatonal** al Puerto pero puede olvidarse de que esa alfombra continua se encuentra atravesada por una auténtica **autopista** Parque-Alameda.
- Incluso la **claridad** de dicho esquema puede hacer olvidar que bajo la rampa de acceso al Puerto, en la **cota actual** del perímetro de la plaza y del eje Muelle de Heredia–Paseo de Los Curas, va a seguir habiendo “**vida urbana**” a la que se le puede **ocultar** la actual vista al Mar, y en la que se puede **imposibilitar** la continuidad peatonal entre Muelle de Heredia y Paseo de Los Curas...

Entendemos que al diseño del Muelle 2 le falta, como a todo el proyecto del Puerto, el estudio de soluciones al **Paseo de Los Curas**. Una de las observaciones que hicimos a las bases del concurso expresaba literalmente:

*“...En efecto el “Paseo de los Curas” (incluidas Plaza de la Marina y Glorieta de Cánovas del Castillo) es un elemento realmente “propio” del muelle 2: la caída de la verja significa la eliminación de la frontera entre él y el Puerto y la puesta a disposición ciudadana de un **nuevo espacio** en el que han de resolverse diferentes **problemas urbanos**. Por ello el Concurso no puede limitarse al recinto actual del muelle propiamente dicho obviando el Paseo de los Curas, pero es que a su vez no es posible “resolver” el Paseo de los Curas sin el estudio global del cordón litoral (Paseo marítimo de Poniente, Muelle de Heredia, Malagueta,...)”*.

En este sentido resultan muy relevantes las conclusiones de los **Informes municipales** sobre Tráfico (por cierto no se entiende que con tales conclusiones municipales se haya podido aprobar de nuevo el planeamiento) :

*“... La situación en Cánovas del Castillo es **crítica** ...no pueden admitirse nuevas demandas de tráfico mientras no se adopten **soluciones** ... debe construirse una conexión de **3 carriles** entre Paseo de Los Curas y C/.Vélez-Málaga... debe **soterrarse** el cruce de Cánovas del Castillo... debe ampliarse la sección del Paseo de Los Curas a **3 carriles por sentido** más una vía de servicio de acceso al Puerto...”*

Y evidentemente no sería ésta por sí sola una solución definitiva para los **problemas circulatorios** actuales en el **cordón litoral** ni a los nuevos que deriven las demandas del Puerto pero sí nos parece imprescindible, en la línea apuntada por los técnicos municipales, lo siguiente:

- Afinar la solución de **acceso peatonal** al Puerto desde **Plaza de la Marina** aligerando la pasarela y reduciendo al máximo el **impacto y opacidad** que bajo ella propicia el diseño actualmente grafiado, para ello debería reducirse al mínimo el intercambiador de transporte público y dejar **paso de luz** entre éste y la estación marítima. Y en ningún caso debe admitirse que la **cota superior** de dicha pasarela supere la de la rasante actual de la Plaza de la Marina.
- **Ampliar** la sección actual del **Paseo de Los Curas** con destino al tráfico rodado utilizando parte del muelle 2 **ganado a la Ciudad** (creemos que dicho muelle cuenta con **anchura suficiente** para que convivan todos los usos previstos y premiados en el concurso: paso operativo, palmeral, sorpresas, edificios públicos... y viario, sólo se requiere una nueva vuelta de tuerca al diseño).
- **Permeabilizar** al máximo la línea de “soldadura” entre el Muelle y el Paseo y se procure resolver el/los acceso/s peatonal/es principal/es con pasarela/s deprimiendo ligeramente la calzada de tráfico rodado de modo similar al acceso de Plaza de La Marina.
- **Soterrar** decididamente el cruce de Cánovas del Castillo habilitando también decididamente (el Documento actual no resulta claramente expresivo al respecto) un importante **acceso peatonal** al Puerto en la “**esquina**” a nivel de la cota de cubierta de la edificación.
- **No hipotecar** en ningún caso la posible **conexión viaria** con el túnel de C/. Vélez-Málaga (preferiblemente **sobre rasante**) reajustando la ordenación del Muelle para integrar en ella dicho canal de tráfico ya sea peatonal o rodado.

Naturalmente que tales soluciones tiene que ser resueltas necesariamente mediante “proyectos” específicos pero corresponde al Plan Especial su **previsión**, estudio de **viabilidad**, regulación **normativa**, especificaciones de **programación y financiación**, e incluso grafiado de una posible **imagen final** orientativa aunque sea, en efecto, **no estrictamente vinculante**.

Y quede claro que cuando decimos que el Planeamiento a aprobar debe contener tales determinaciones (como todo planeamiento que se precie) no estamos dirigiéndonos unilateralmente a la Autoridad Portuaria o la Sociedad Promotora, en todo caso nos estamos remitiendo al propio Ayuntamiento de Málaga. A la Administración municipal le corresponde legalmente la **dirección y el control del planeamiento**, al Ayuntamiento le compete el **diseño de la Ciudad** y especialmente el de su **estructura general y orgánica**; por ello el Ayuntamiento no puede limitarse a ser testigo de los planes formulados por el Puerto y aprobarlos una y otra vez sin que se incorporen a los mismos las soluciones globales que la Ciudad demanda y que los propios técnicos municipales recomiendan.

Si el Ayuntamiento no tiene resueltos o suficientemente diagnosticados en su Plan General los **problemas estructurales** a los que nos referimos deberá encontrar las soluciones, al menos las mínimas imprescindibles siendo realistas, en simultaneidad con la propia tramitación de ésta Modificación del Plan Especial e incorporarlas al expediente con todas sus consecuencias antes de su definitiva aprobación. En la situación en la que nos encontramos y a la vista de que 3 años no han sido suficientes para encontrar soluciones al respecto, tal vez haya llegado el momento de **agilizarlas** en el marco de la **Revisión del PGOU** cuyos trabajos ahora se inician.

Nuestras alegaciones, en definitiva, no son en contra o a favor del Puerto ni del Ayuntamiento sino **a favor** del expediente de **integración Puerto-Ciudad**. Si el Plan Especial no termina de aprobarse será porque no ha conseguido aún definirse acertadamente para atender a sus **objetivos**, y la Ciudad tiene el derecho y la responsabilidad de dar constancia de ello participando en su formación alegando en su caso, y si las demoras producidas han hecho coincidir prácticamente dicho proceso de integración con la **Revisión del PGOU** bienvenida sea tal coyuntura si en el marco de dicho planeamiento municipal, como no puede ser de otra forma, se encuentran las soluciones estructurales que correspondan y se consigue **desbloquear** la situación en la que en la actualidad realmente se encuentra el proceso de integración **consensuado** en 1998.

3.4. El Muelle 1 y el Paseo de La Farola

El nuevo Documento Técnico presenta también novedades en el Muelle 1. La intención fundamental ha sido, obviamente, la de **asimilar el diseño** de la ordenación de éste espacio a la del Muelle 2 premiada en concurso. Y el resultado desde una óptica global es, efectivamente, de **mayor coherencia** que en versiones anteriores con la “**palmera**” en éste caso como elemento integrador (esperemos que en la opinión pública malagueña no se reavive su habitual fobia a la palmera cuando se entere de que en el Puerto se preven “unas cuantas”).

Las últimas propuestas sobre el Muelle 1 no habían sido especialmente discutidas por éste Colegio: la ampliación peatonal del Paseo de la Farola sobre las cubiertas de los locales constituían un **esquema director** suficientemente claro y flexible como para que, salvo detalles puntuales, pudiera propiciar grandes polémicas o situaciones irresolubles. Quizá alguna posible pérdida puntual de **visuales al mar** desde el Paseo fuera objeto de nuestra disconformidad en determinados momentos.

La versión actual, como hemos dicho, incorpora el palmeral como **elemento estructurador**, y los locales de ocio (restauración principalmente) hacen el papel de “sorpresas”; ello ocasiona una cierta ruptura y atomización de la edificación pero también un **enriquecimiento** funcional y volumétrico de su **imagen arquitectónica**. Además se incorpora decididamente como calle estructurante el anterior vial de servicio originando una ordenación urbanística de mayor limpieza.

Sin embargo la nueva solución presenta un **inconveniente** que es preciso resolver: la nueva calle estructurante constituye una “grieta” que a nivel de la planta de cubiertas, en la propia cota del Paseo de La Farola, constituye una **barrera** al respecto de la **permeabilidad visual y peatonal** necesarias. En efecto: desde el pretil actual del paseo peatonal de La Farola puede verse en su integridad la lámina de agua y la silueta de la Ciudad al fondo; con el diseño propuesto ello se dificulta, prácticamente se imposibilita puntualmente, al preverse edificaciones entre el portil y el Paseo cuyas cubiertas, a la misma cota de rasante que éste, no son accesibles debido a la “grieta” ocasionada por la citada calle.

Se produce, pues, una **pérdida de perspectiva** que “empeora” sustancialmente la propia situación actual del Paseo de La Farola lo que, obviamente, no es admisible precisamente en una iniciativa de **integración Puerto-Ciudad** (la Malagueta y el Paseo de La Farola también son la Ciudad). Y la solución obviamente existe: creación de un **sistema de pasarelas** perpendiculares al Paseo de La Farola que permitan libremente el **acceso peatonal** a todas las cubiertas, y otra serie de pasarelas paralela al propio Paseo que permita la **circulación peatonal longitudinal**; es decir se trata de materializar las cubiertas como **espacio público** propiamente dicho, como **ampliación** del paseo peatonal de La Farola, limitando la concesión privada al espacio cerrado inferior.

En cualquier caso la adopción de ésta solución que apuntamos, u otras con el mismo objetivo, requiere un nueva vuelta de tuerca, un nuevo **reajuste de la ordenación** a establecer por el planeamiento que permita a la fase posterior de proyecto la consecución de los citados fines pretendidos.

3.5. La financiación de las obras de urbanización.

La ausencia de determinaciones concretas sobre el **Muelle 2** en el anterior Documento que fuera provisionalmente aprobado en fecha 25.09.02 (en tanto no se fallara el concurso de ideas) llevaba implícita, y también explícita, la decisión del Plan Especial de liberar a la empresa concesionaria de la carga de **financiación de las obras** a realizar en dicho Muelle. Ello constituía un cambio sustancial respecto de todas las versiones anteriores del P.E. en las que se daba por supuesta la premisa de que todas las obras, de urbanización y de edificación, públicas y privadas, correrían a cargo de la concesión: Se cedía a la iniciativa privada una **explotación comercial** del espacio público pero a cambio, al menos, se obtenía “gratis” un nuevo **espacio urbano** y nuevos **equipamientos públicos**.

Y efectivamente ahora cuando se opta con aparente claridad por “reservar” el Muelle 2 para usos públicos y dotacionales es cuando la Administración - Ayuntamiento y Autoridad Portuaria - dan por hecho que la concesionaria queda **exonerada** de las referidas **cargas urbanísticas** inherentes a dicho Muelle, siendo especialmente significativo que el propio P.E. contemple en ésta última versión que sólo se exigiría financiación privada, parcialmente, en el caso de que el volumen edificable asignado al Muelle 2 contemplara “...finalmente...” (sic) usos con “**explotación comercial**”.

Tal como éste Colegio de Arquitectos manifestó en el Informe de 11.12.02 incorporado al Recurso de Alzada interpuesto contra la citada Aprobación Provisional, hemos de hacernos eco en la actualidad, y en el mismo sentido, de dicha **novedad** que en nuestra opinión constituye un paso atrás en el **proceso de integración** del Puerto en la Ciudad.

4. Síntesis de la alegación

De la lectura del presente **Informe** en su conjunto creemos que puede entenderse claramente cual es la **opinión** del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga sobre la **Modificación del Plan Especial de los Muelles 1 y 2 de Málaga** y cual es la **posición** adoptada por esta institución que entendemos ha sido “**coherente**” a lo largo de todo el proceso de “**modificación**”. Y consecuentemente también pueden extraerse de la globalidad del Informe las “**alegaciones**” que en relación con el Documento actualmente expuesto al público formula el Colegio de Arquitectos.

En cualquier caso a modo de **síntesis** y sin merma de todas y cada unas de las restantes **reflexiones** planteadas (visado colegial, deficiencias técnico-documentales, inaplicación de informes técnicos municipales, predominancia de la explotación comercial del espacio público, supresión de la carga financiación privada sobre el muelle 2...) a lo largo del texto anterior, es posible resumir nuestra **alegación** del siguiente modo:

4.1. El nuevo Documento de Plan Especial ha sido **enriquecido** con la aportación de las ideas premiadas en el concurso relativo al Muelle 2 mejorando sensiblemente su contenido propositivo, el diseño de las soluciones grafiadas y la **imagen final** del conjunto ordenado con respecto a todas las versiones anteriores.

No obstante se necesita aún a nivel de planeamiento redefinir determinados aspectos, que faciliten y legitimen a los proyectos de ejecución subsiguientes las soluciones definitivas, tales como:

Plataforma de acceso al Puerto desde Plaza de La Marina, que debe aligerarse y reducir la opacidad y efecto pantalla que en la versión actual se produce en la cota de rasante actual de la entrada al Puerto, evitando siempre que la cota superior de la Plaza sea superada por la de la plataforma.

El acceso peatonal al Muelle 2 a través del Paseo de Los Curas ha de ser libre y continuo a lo largo de dicho elemento viario, con independencia de que se centralice una entrada principal en el lugar propuesto (actual recinto musical), garantizándose además la necesaria permeabilidad visual a nivel de peatón entre el Paseo de Los Curas y el Puerto.

El acceso al Puerto en la esquina de Cánovas del Castillo debe clarificarse y dejarse expedito demostrando que resulta a la misma cota que el plano de cubierta de la edificación prevista en dicho punto la cual, en consecuencia, no debe sobresalir de la rasante de la glorieta.

La ampliación del espacio peatonal del Paseo de La Farola debe resolverse en su integridad sobre las cubiertas de las edificaciones previstas en el Muelle 1 que en ningún caso deben sobresalir de la rasante actual de dicho Paseo. La falta de continuidad entre las diferentes edificaciones y entre estas y el Paseo de La Farola deberá solucionarse disponiendo de un sistema de pasarelas que garantice la absoluta permeabilidad y libertad de tránsito peatonal a lo largo y ancho de dicha planta de cubiertas.

4.2. El nuevo Documento Técnico sin embargo adolece de la misma **deficiencia** de origen que de forma reiterada ha venido siendo observada por gran parte de los alegantes, y por el Colegio de Arquitectos en particular, cada vez que ha existido alguna oportunidad de participación ciudadana en el expediente: el olvido de la **estructura general municipal** y del conjunto global del **recinto portuario**.

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

Es imprescindible que un Planeamiento, que además pretende la integración entre la Ciudad y el Puerto, analice el problema de su imbricación en la **estructura general viaria municipal** e incorpore en su propuesta soluciones, si se quiere orientativas y no programadas en plazo, que al menos ofrezcan en su plano de “imagen final” una ordenación convincente y funcional del conjunto.

Es exigible, como también dictaminan los técnicos municipales, que al menos sobre la línea de soldadura entre la Ciudad y El Puerto, se adopten soluciones viarias que palién los problemas de tráfico que sobre los actuales van a propiciar las nuevas demandas del Puerto, soluciones tales como:

- **Ampliación de la sección actual del Paseo de Los Curas** utilizando parte del espacio ganado a la Ciudad sobre el Muelle 2 sin que ello haya de perjudicar sustancialmente al “palmeral de las sorpresas” que, obviamente, habría de reajustarse.
- **Eliminación de obstáculos al tráfico rodado** en el Paso de Los Curas encontrando soluciones de accesibilidad peatonal Parque-Puerto mediante una o varias pasarelas, ligeramente elevadas sobre un canal de tráfico rodado ligeramente deprimido a su vez, si definitivamente es descartable el soterramiento total o parcial.

- **Soterramiento de la glorieta de Cánovas del Castillo** aprovechando el cambio de rasante existente en la actualidad con respecto al Paseo de Los Curas y permitiendo un importante acceso peatonal al Puerto a través de la esquina.
- **Reserva viaria entre Paseo de Los Curas y C./Vélez-Málaga** que permita no hipotecar posibles soluciones inmediatas o futuras al tráfico y/o a la máxima integración y permeabilidad entre Puerto y Ciudad.

4.3. En definitiva, y **en coherencia con alegaciones anteriores**, entendemos que el si bien el actual Documento Técnico presenta una **nueva ordenación interna** del recinto portuario notablemente mejorada, que elimina en gran parte problemas de impacto edificatorio anteriormente denunciados, aunque aún susceptible de los reajustes antes apuntados, continúa **en punto muerto** en cuanto a la evaluación y estudio de soluciones de su **incidencia en la estructura general y orgánica municipal**.

Entendemos que la clave de todo planeamiento, y especialmente la de toda **“Modificación de elementos”**, es precisamente esa la justificación de su adecuada **imbricación** en la estructura general y del mantenimiento de la **coherencia** de las determinaciones del planeamiento a modificar, en éste caso el Plan Especial del **recinto portuario** en su conjunto que además constituye de hecho un elemento fundamental (**Sistema General**) de dicha estructura.

Si tres años formulándose **versiones alternativas** de “Modificación” del Plan Especial, aprobándose administrativamente todas ellas, y recibándose alegaciones siempre en el mismo sentido, **no han sido suficientes** para que la Administración municipal y portuaria hayan encontrado respuestas, ni incluido siquiera en los propios documentos técnicos estudio alguno del problema ni **análisis** de soluciones alternativas, tal vez haya que confiar en que dichos estudios y sus soluciones sean ahora posibles en el marco de los trabajos de **Revisión del PGOU de Málaga** cuya fase inicial de tramitación, en la que al parecer nos encontramos, ha venido a solaparse con la fase final de planeamiento de los Muelles 1 y 2.

Esta coincidencia coyuntural, si realmente se produce, debe aprovecharse como una oportunidad de **enriquecer** el debate y **fundamentar** soluciones alternativas que agilicen el proceso de planeamiento de los citados muelles y propicien su definitiva **aprobación racional** a corto plazo, pero nunca utilizarse como excusa para una nueva paralización del “Plan del Puerto”.

Málaga a 16 de Julio de 2003

Francisco J. Carrera Rodríguez
Arquitecto del Servicio de Planeamiento