

## ALEGACIONES A CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA NORIA EN EL PUERTO DE MÁLAGA

Publicado en BOP nº 192, de 4 Octubre 2018

D. Fernando Ramos Muñoz, mayor de edad, con DNI nº \_\_\_\_\_ con domicilio a efectos de notificaciones en \_\_\_\_\_ en Málaga, (y datos de contacto: correo- \_\_\_\_\_ en condición de interesado en el procedimiento que se tramita en el expediente administrativo que se referencia, comparece y, como mejor proceda en Derecho,

### EXPONE

1.- Que, con fecha 7 de Agosto del 2.015, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga autorizó la instalación y explotación al público de una Noria, en terrenos del Puerto.

2.- Que desde dicha fecha, la Noria viene funcionando casi de forma continuada, previa autorizaciones que desde la Autoridad Portuaria se le han venido concediendo, destacando que la última prórroga se le ha otorgado con carácter excepcional.

3.- Que en el Boletín Oficial de la Provincia, nº192, de 4 de octubre de 2.018, se publica la solicitud de Concesión Administrativa presentada por Atracciones MA, SLU, para la ocupación y explotación mediante Concesión Administrativa de un espacio de tierra en la Zona IV-B del Puerto de Málaga, para Mirador Panorámico (Noria), con una superficie de 2.001,00 m<sup>2</sup>

4.- Que en el citado anuncio, de conformidad con lo establecido en los artículos 83 y 85.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se comunica la apertura del Trámite de Información Pública durante el plazo de 20 días hábiles, contados a partir del siguiente a la publicación del acuerdo en el B.O.P., a fin de que cualquiera pueda comparecer y alegar lo que estime oportuno.

Que mediante el presente escrito, y en ejercicio de ese derecho, y dentro del plazo al efecto conferido, el que suscribe, y en la representación que ostenta, formula las siguientes

### ALEGACIONES

#### A / Respecto al sistema de información pública, acceso a documentación y presentación de alegaciones

La [Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común](#) (Art. 45. ya instaba a todas las Administraciones Públicas a promover el uso y aplicación de los medios informáticos y telemáticos en el desarrollo de su actividad y en el ejercicio de sus funciones:

*“Artículo 45. Incorporación de medios técnicos.*

*1. Las Administraciones Públicas impulsarán el empleo y aplicación de las técnicas y medios electrónicos, informáticos y telemáticos, para el desarrollo de su actividad y el ejercicio de sus competencias, con las limitaciones que a la utilización de estos medios establecen la Constitución y las Leyes.*

*2. Cuando sea compatible con los medios técnicos de que dispongan las Administraciones Públicas, los ciudadanos podrán relacionarse con ellas para ejercer sus derechos a través de técnicas y medios electrónicos, informáticos o telemáticos con respecto de las garantías y requisitos previstos en cada procedimiento”*

En este mismo sentido, [la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos](#), en sus artículos 24, 25 y 26, establece la obligatoriedad de crear registros electrónicos para la recepción y remisión de solicitudes, escritos y comunicaciones:

*“Artículo 24.Registros electrónicos.*

*1. Las Administraciones Públicas crearán registros electrónicos para la recepción y remisión de solicitudes, escritos y comunicaciones.*

*2. Los registros electrónicos podrán admitir:*

*a) Documentos electrónicos normalizados correspondientes a los servicios, procedimientos y trámites que se especifiquen conforme a lo dispuesto en la norma de creación del registro, cumplimentados de acuerdo con formatos preestablecidos.*

b) *Cualquier solicitud, escrito o comunicación distinta de los mencionados en el apartado anterior dirigido a cualquier órgano o entidad del ámbito de la administración titular del registro.*

3. *En cada Administración Pública existirá, al menos, un sistema de registros electrónicos suficiente para recibir todo tipo de solicitudes, escritos y comunicaciones dirigidos a dicha Administración Pública.*

*Artículo 25 Creación y funcionamiento.*

2. *En la sede electrónica de acceso al registro figurará la relación actualizada de las solicitudes, escritos y comunicaciones a las que se refiere el apartado 2.a) del artículo anterior que pueden presentarse en el mismo así como, en su caso, la posibilidad de presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones a los que se refiere el apartado 2.b) de dicho artículo.”*

*Artículo 26. Cómputo de plazos.*

1. *Los registros electrónicos se regirán a efectos de cómputo de los plazos imputables tanto a los interesados como a las Administraciones Públicas por la fecha y hora oficial de la sede electrónica de acceso, que deberá contar con las medidas de seguridad necesarias para garantizar su integridad y figurar visible.*

2. *Los registros electrónicos permitirán la presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones todos los días del año durante las veinticuatro horas.”*

A su vez el [Real Decreto 1671/2009, de 6 de noviembre, por el que se desarrolla parcialmente la citada ley 11/2007, de 22 de Junio](#), regula el régimen de creación y las condiciones de funcionamiento de los citados registros electrónicos.

Además, y de acuerdo a la [Ley 39/2015, 1 Octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas](#), según artículos 13, 14 y 83, se establece lo siguiente:

*“Art. 13. Derechos de las personas en sus relaciones con las Administraciones Públicas.*

a) *A comunicarse con las Administraciones Públicas a través de un Punto de Acceso General electrónico de la Administración.*

b) *A ser asistidos en el uso de medios electrónicos en sus relaciones con las Administraciones Públicas.*

*Art. 14. Derecho y obligación de relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas.*

1. *Las personas físicas podrán elegir en todo momento si se comunican con las Administraciones Públicas para el ejercicio de sus derechos y obligaciones a través de medios electrónicos o no, salvo que estén obligadas a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas. El medio elegido por la persona para comunicarse con las Administraciones Públicas podrá ser modificado por aquella en cualquier momento.*

*Art. 83. Información Pública*

2. *A tal efecto, se publicará un anuncio en el Diario oficial correspondiente a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el expediente, o la parte del mismo que se acuerde.*

*El anuncio señalará el lugar de exhibición, debiendo estar en todo caso a disposición de las personas que lo soliciten a través de medios electrónicos en la sede electrónica correspondiente, y determinará el plazo para formular alegaciones, que en ningún caso podrá ser inferior a veinte días.*

3. *La incomparecencia en este trámite no impedirá a los interesados interponer los recursos procedentes contra la resolución definitiva del procedimiento.*

*La comparecencia en el trámite de información pública no otorga, por sí misma, la condición de interesado. No obstante, quienes presenten alegaciones u observaciones en este trámite tienen derecho a obtener de la Administración una respuesta razonada, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales.*

4. *Conforme a lo dispuesto en las leyes, las Administraciones Públicas podrán establecer otras formas, medios y cauces de participación de las personas, directamente o a través de las organizaciones y asociaciones reconocidas por la ley en el procedimiento en el que se dictan los actos administrativos.”*

Asimismo, de acuerdo a la [Ley 7/2017, de 27 Diciembre, de Participación Ciudadana en Andalucía](#), se establece lo siguiente en los artículos 9 y 51:

*“Art. 9.*

a) *Integrar la participación ciudadana en el conjunto de sus actuaciones para que esta pueda ser ejercida tanto individual como colectivamente, de forma real, efectiva, presencial o telemática.*

c) Establecer los medios pertinentes para la promoción del ejercicio efectivo del derecho a la participación ciudadana a través de tecnologías de la información y comunicación (TIC), especialmente a través de la configuración de espacios interactivos en sus sedes electrónicas, portales o páginas web, así como mediante la promoción de sistemas de votación y encuesta de carácter electrónico.

d) Fomentar el uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) en el ámbito de aquellos colectivos sociales que tienen más dificultades en ello y disponer de cauces alternativos que garanticen el ejercicio de su derecho a la participación.

Art. 51.

2. Las medidas de fomento podrán ser, entre otras, las siguientes:

f) Medidas para la accesibilidad, especialmente en lo relativo a las nuevas tecnologías.”

A los efectos recogidos anteriormente, de acceso telemático a la documentación sometida a Información Pública, solicité mediante correo electrónico (División de Secretaría General de la Autoridad Portuaria, secretaria@puertomalaga.com), con fecha 31 de Octubre del presente, se me indicara el procedimiento mediante el cual pudiera ejercer el acceso online que contempla la legislación vigente, sin haber obtenido contestación hasta la fecha.

Por lo tanto, considero que no se ha cumplimentado el periodo de Información Pública de acuerdo a la legislación y reglamentos vigentes, de modo que la posibilidad de información y acceso de la ciudadanía directamente afectada se ha visto limitada estrictamente al modo presencial, lo que resulta manifiestamente insuficiente e inadecuado.

Esta deficiencia del procedimiento de información y presentación de alegaciones incumple todos los principios rectores y objetivos establecidos en directivas europeas, leyes y reglamentos a nivel estatal, autonómico y municipal que regulan los procedimientos y obligaciones de la Administración Pública respecto a Transparencia, Información Pública, Accesibilidad Universal y Gobernanza Democrática vigentes y que son de aplicación en este caso.

## **B / Respecto al procedimiento de concesión contemplado en la [Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, RDL 2/2011, de 5 Septiembre](#)**

Desde la instalación inicial en 2015, la Autoridad Portuaria de Málaga ha venido autorizando de forma encadenada la ocupación y actividad de la Noria, siempre bajo la consideración de ser una instalación con carácter provisional. Ante la imposibilidad de poder continuar con un instrumento legal agotado, como son las Autorizaciones que se regulan en el Título V “Dominio Público Portuario estatal”, Capítulo III, Sección II de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, dado que se han cumplido con creces los tres años de plazo máximo que el artículo 75 establece, se pretende ahora conceder una concesión demanial, en el mismo lugar que viene ocupando, dentro del dominio público portuario, en concreto en el sector 10 (Muelle Heredia) tal como se regula por el Plan Especial del Puerto.

“Artículo 75. *Ámbito de aplicación.*

3. *Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidas en el artículo 72 y deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.”*

Ante dicha pretensión, hay que mencionar que el artículo 81.1 dispone que:

“Sección 3.ª *Concesiones demaniales*

Artículo 81. *Ámbito de aplicación.*

1. *Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.”*

A la vista de la solicitud realizada, implica la modificación sustancial que se pretende en la hasta ahora argumentada provisionalidad de la instalación. La autorización inicial que otorgó la Autoridad Portuaria fue únicamente por 8 meses, contemplándose un compromiso de posterior desmontaje a la finalización de dicho plazo. Posteriores prorrogas y nuevas autorizaciones han ido postergando dicho desmontaje, y a la vista del expediente que se tramita, destaca la evidente ampliación a la que ahora se aspira, proyectando ampliar el plazo de instalación a tres años o superior.

Asimismo, parece un hecho relevante, a la hora de analizar la conveniencia de ampliar los plazos de concesión e hipotecar ese entorno portuario a dicha actividad, la falta de viabilidad económica y sostenibilidad que demuestra dicha instalación a la fecha actual, que tras la experiencia de 3 años ya se

ha visto obligada a reducir la cantidad de cabinas a la mitad, a resultas de la evidente falta de atractivo comercial.

Especialmente cuando la misma empresa concesionaria expresa inequívocamente que su objetivo no es la viabilidad y sostenibilidad de la noria provisional, sino que esta sirva de avanzadilla de su verdadero objetivo, la noria estable "[Estela de Alborán](#)":

*"La experiencia operativa de LA NORIA ITINERANTE como el instrumento único y más fiable para conseguir un mirador privilegiado, nos ha permitido leer el pulso de la aceptación ciudadana y los volúmenes requeridos para trazar el plan de viabilidad. Llegados a este punto emprendemos el anteproyecto de instalación de una NORIA ESTABLE en una zona necesitada de rehabilitar a pesar de ser conscientes de las dificultades que todo proyecto de transformaciones urbanas implican, pero con la ilusión de conseguir un alto valor añadido a la ciudad y su puerto."*

Precisamente poder analizar la viabilidad económica y adecuación al entorno, montando y desmontando en varias ubicaciones posibles, es el sentido de la "provisionalidad" de la noria; es por lo que sería conveniente, en su caso, estudiar el impacto socioeconómico y urbano si la ubicación es otra (por ejemplo, al Oeste del Muelle Heredia o en la Plataforma de San Andrés), en lugar de insistir y prorrogar indefinidamente su estancia en la ubicación actual (con altísimo impacto ambiental y desastroso resultado empresarial) para consolidarla como avanzadilla de la "Estela de Alborán".

Por todo lo anterior, considero que la presente solicitud no cumple estrictamente los plazos, el procedimiento ni las condiciones establecidas en la Ley de Puertos, pretendiendo consolidar la continuidad de su actividad inicialmente provisional y ahora casi definitiva, sin justificar debidamente su necesidad, ni su adecuación a lo establecido en los usos y ordenación ciudadanas y portuarias, impacto ambiental y viabilidad empresarial para ese sector.

Para analizar debidamente el impacto y las consecuencias de dicha concesión demanial, habría que considerar conjuntamente y de manera integral el periodo de 3 años ya transcurridos, junto al nuevo periodo a conceder, y en relación a la posibilidad de ejecutar la propuesta ya presentada para una instalación definitiva en el entorno cercano, y todo ello acompañado de garantías de la sostenibilidad y viabilidad económica de la instalación y de justificación de la reducción de expectativas ya experimentada por la empresa gestora.

## **C / Respecto a las directrices de sostenibilidad e integración ciudad-puerto**

Las directrices y criterios generales sobre integración puerto-ciudad sostenidos por la [ESPO European Seaport Organization](#), recogidas en el "[Código de Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos 2010](#)" y la Carta Europea Puertos "[Green Guide 2012](#)", y los determinados por la [Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades RETE](#) son aquí un referencia obligada.

En el Código de Buenas Prácticas, se menciona como ejemplo de planificación sostenible a seguir:

*"[Pág. 20]*

*Por eso el puerto de Róterdam estableció un programa de mejora de la calidad espacial del puerto que contiene, entre otras cosas, un plan verde, el desarrollo de nuevos puntos panorámicos, guías para excursiones en bicicleta por el puerto, un premio anual para las empresas que mejor mantengan sus instalaciones, un plan para un nuevo alumbrado público sostenible, un sistema de señalización turística que indica los puntos panorámicos y otros lugares de interés, así como un manual para un enfoque coherente del diseño de espacios públicos e infraestructuras."*

En cuanto al tipo de actividades portuarias a percibir desde la ciudad:

*"[Pág. 21]*

*La persona que visita una ciudad portuaria debería percibir de inmediato la sensación de estar realmente en una ciudad portuaria, incluso aunque la actividad principal del puerto se haya alejado. Esto ya no es así en muchas ciudades portuarias contemporáneas. La mejor solución es mantener en la ciudad actividades portuarias sostenibles, lo cual puede tener también un impacto positivo en las relaciones puerto-ciudad."*

*"[Pág. 22]*

*En el año 2007 el Profesor Eric Van Hooydonk (Universidad de Amberes) publicó su ya clásico libro "Soft Values of Seaports"...*

[...]

... aplicó este enfoque conceptual a su ciudad natal, Amberes, proponiendo una estrategia para elevar el estatus de "icono portuario" de la ciudad que constaba de 250 recomendaciones basadas en cuatro pilares: la reconstrucción de la ciudad portuaria, la narración de la historia del puerto, la ruptura de los límites del puerto y la ampliación de la perspectiva de la comunidad portuaria.

[...]

La estrategia tiene por objeto evitar que Helsinki pierda su identidad de ciudad portuaria como consecuencia de esta importante transformación."

Y respecto a las relaciones del Puerto con la ciudad más inmediata y su tejido residencial:

"[Pág. 25]

... las personas que viven dentro o cerca de las áreas portuarias tienen el potencial de ser los mejores embajadores del puerto. El punto de partida para el desarrollo de una buena relación puerto-ciudad consiste, por lo tanto, en buscar soluciones que sean beneficiosas para ambas partes.

[...]

Esto tan sólo es posible gracias al diálogo permanente con los grupos de interés que incorpora, en particular, a la población local. En el marco del proyecto se adoptan iniciativas concretas, y los proyectos específicos mejoran las relaciones entre el puerto y residentes, ampliando así la base social de las actividades de éste. La intensa participación de los residentes en la política y la implantación de proyectos concretos en la zona han llevado al crecimiento orgánico de la estructura del proyecto..."

Sobre las externalidades negativas, se determinan los siguientes criterios:

"[Pág. 26]

Los problemas típicos que se generan por tener una zona de puerto activa dentro o cerca de una zona urbana o poblada se relacionan con el ruido, la calidad del aire, la contaminación lumínica y otros efectos externos vinculados."

Como resumen de objetivos de integración puerto-ciudad y cuestiones ambientales a abordar, y que afectan directamente a la concesión de referencia, podemos establecer las conclusiones sintéticas que se establecen en "[La relación puerto-ciudad](#)", Alfonso Camarero, 2014:

- La gestión del tráfico vial derivado de la actividad portuaria en zona urbana.
- La necesidad de considerar el impacto visual de los equipamientos e infraestructuras portuarias para una mejor integración con el paisaje y con la población.
- La necesidad de analizar con todos los actores locales públicos y privados cómo compartir los medios y conocimientos sobre la gestión medio ambiental.
- La necesidad de que las autoridades portuarias interactúen de forma comprometida con la ciudadanía, instaurando un diálogo recíproco y continuo con los ciudadanos."

Y en cuanto a las relaciones puerto-ciudad a debatir y revisar:

- Un puerto necesita conexiones adecuadas en el ámbito urbano.
- La planificación urbanística y de transporte de ambos debe ser compatible.
- Las actividades portuarias deben estar situadas en los lugares más acordes con su impacto."

Por lo tanto, considero la ubicación pretendida de la Noria no corresponde a un estudio sostenible que garantice la calidad espacial del puerto, ni conviene a una regulación equilibrada de los itinerarios y flujos de movilidad peatonal y operativa, ni se corresponde con una determinación de los puntos panorámicos más adecuados desde las necesidades portuarias o urbanas.

Considero que la ubicación pretendida solo responde a la intención de agotar los ya muy solicitados espacios de integración y comunicación directa puerto-ciudad, entorpecidos y aumentando la presión actual en esos puntos, para beneficio de la concesionaria, y a costa de cargar las externalidades sobre el resto de actividades urbanas y/o portuarias, y especialmente en este caso, cargarlas sobre el tejido residencial adyacente, que viene sufriendo su impacto negativo desde el inicio de la instalación.

Asimismo, la actividad propuesta, en un lugar tan central, visible y protagonista, contribuye decisivamente a la degradación del carácter portuario y su banalización perceptiva, en contra de los objetivos consensuados de integración puerto-ciudad que optan por conservar y potenciar el carácter de ambos socioecosistemas.

Ubicándola en el extremo Oeste del Puerto, en los suelos destinados al Auditorio, se reduciría la congestión y flujo de tráfico rodado y peatonal en la entrada del Puerto, una de las principales conexiones portuarias con el Centro y la ciudad en general.



Además, contribuiría a distribuir equitativamente los estímulos de atracción ocio/turismo/comercio y actividad socioeconómica a lo largo de todo el Muelle de Heredia y Paseo Antonio Machado, extendiendo la posibilidad de revitalización hasta el necesitado entorno de Parque de Huelin.

#### **D / Respecto a la afección al BIC Centro Histórico, y al PEPRI Centro**

Según recoge el [Informe de Sugerencias al Avance PEPRI del Colegio Oficial de Arquitectos \(2015\)](#):

[Pág. 3, 4]

“No obstante consideramos incoherente el citado debate interno habido en la GMU reconocido en el Avance, sobre el ámbito de actuación del PEPRI y la delimitación finalmente establecida en dicho Documento, ya que se basa en criterios pragmáticos y de "operatividad" que no contempla la incorporación de otros agentes e instituciones ciudadanas en la toma de decisiones sobre la delimitación más lógica y consensuada de dicho ámbito de planificación y ordenación urbanística.

En efecto se ha propuesto una nueva delimitación basada en el Conjunto Histórico de Málaga pero no en la que realmente corresponde a su Centro Histórico propiamente dicho, y no solo porque se incorpore el sector lineal Reding-Prías-Sancha (que pertenece al “Conjunto Histórico” pero no al “Centro Histórico”) sino porque no se incluyen ámbitos urbanos como El Puerto (Palmeral y Muelle de Heredia),...”

[...]

4A título de ejemplos ¿qué fue de aquella idea perogrullesca de integración Puerto-Ciudad? ¿aun debemos considerar a ambos espacios como urbanísticamente independientes? ¿no cabe integrar en un único plan especial a los del Centro y Puerto para resolver adecuadamente, entre otras, la actuación urbanística futura a implantar en el evidente espacio de oportunidad “Muelle Heredia”?”

[Pág. 5]

“5- EL PUERTO (muelles 2 “Palmeral” y 4 “Heredia”, e incluso hasta la explanada de San Andrés y ¿futuro auditorio? al otro lado del Río) por considerar que es un espacio propio del Centro de la Ciudad, uno ya urbanizado pero insuficientemente integrado funcionalmente en la misma (El Palmeral) y otro identificable como fachada Sur del Centro edificado y “espacio de oportunidad”, para completar y reconducir su ordenación urbanística integral e infraestructural, que no puede desperdiciarse y/o hipotecarse por la implantación, prevista en su propio PE, de unos cuantos edificios sueltos de oficinas alineados en el área central del gran “vacío urbano” existente entre la fachada edificada de la Avenida y el cantil del Puerto. La intervención urbanística en esta zona de la Ciudad nos parece de una enorme trascendencia para su futuro y habrá que estar atentos para que ese espacio urbanístico potencial no resulte hipotecado, y en ese contexto el papel a desempeñar por el PEPRI-Centro para ordenar su planificación es de vital importancia. Otra cuestión será el desarrollo y nivel de pormenorización de la ordenación en el Plan y su programación en el tiempo, es probable que aun no haya llegado el momento de intervenir ahí pero, al menos, que las operaciones que se lleven a cabo no invaliden la posibilidad de actuar racionalmente cuando llegue la oportunidad. Como dice Salvador Gámez “...que las decisiones que se adopten en el presente no impidan las soluciones más deseables en el futuro...” “

[Pág. 9]

*“Proponemos lograr una fachada Ciudad-Puerto con mayor coherencia y continuidad edificatoria (tramo Muelle Heredia - Paseo Antonio Machado – Auditorio) [...] para constituirse en referencia visual dominante planificando toda la actuación coherentemente, programando a medio-largo plazo, y contemplando diversidad de usos: vivienda + comercio + oficina + hotelero + parking subterráneo, transporte público (bus, metro, cercanías...) y las posibles dotaciones e infraestructuras en estudio como el casino-hotel en el dique, la noria, hotel en la desembocadura del Guadalmedina, Puerto Deportivo que por su afección a la percepción conjunta de Puerto y Ciudad no son ajenas al Centro Histórico...”*

[Pág. 18]

“Es necesaria una reflexión sobre el exceso de las “arquitecturas” efímeras, que al margen de consideraciones estéticas, condicionan el uso del espacio público y por su frecuencia y/o larga duración llegan a constituirse en estructurantes: fiestas, festival cine, tribunas semana santa, carnaval, feria, navidad, conciertos, desfiles, celebraciones, noche en blanco, mítines, exposiciones, campañas marketing comercio local y hostelería... Es cierto que su ubicación, en general, se plantea en zonas del Centro donde ya decididamente se ha optado por la actividad turística dominante, pero incluso así debería evitarse que en las fechas de mayor afluencia turística al visitante se le impida contemplar p.ej. el entorno de Alcazabilla (normalmente está lleno de carpas y tenderetes), o pasear cómodamente por la zona comercial emblemáticamente peatonalizada (Larios-Constitución) pero invadida por tribunas y/o casetas de feria.”

Parece evidente, por tanto, la necesidad de contemplar estas actuaciones o autorizaciones de actividad más o menos “provisional” o “efímero” sobre el espacio público en el contexto de ordenación y protección del BIC Centro, y en relación a sus necesidades y afecciones. La delimitación estricta del BIC Centro, la autonomía del PE Puerto, o la distinta regulación normativa del suelo portuario, no pueden ser excusa para no aproximarse al análisis de la instalación de la noria en función de la unidad urbana que conforman Centro y Puerto, y de las protecciones y restricciones que comporta.

Sorprende que sea precisamente la Consejería del Cultura (25 Junio 2015) la que se escude en la delimitación estricta del BIC Centro Histórico o la falta de declaración de entorno protegido, para evitar implicarse en el conflicto entre la tutela patrimonial y la autonomía de gestión portuaria, y, en su caso, pronunciarse negativamente sobre dicha instalación, de evidente afección visual sobre el bien patrimonial a proteger.

Muy al contrario, en los Informes de Planeamiento de la Gerencia de Urbanismo evacuados al efecto, y con el mismo conocimiento de que ni ese espacio forma parte del BIC Centro, ni este tiene declarado entorno de protección, en dichos informes se hace una lectura acertada y consecuente de la protección visual del patrimonio histórico, y por lo tanto se concluye en lo desaconsejable de la implantación.

Es más, incluso en el Informe de 2 de Julio 2015, que permite la instalación de la noria provisional en la ubicación actual, se insiste en que lo expresado en informes anteriores, sobre la contaminación visual que supone la noria sobre el Centro Histórico sigue siendo pertinente, también para esta ubicación, y cualquier otra en el entorno de la Plaza de la Marina y acceso principal al Puerto.

Coincide por tanto con lo recogido en la [Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía](#):

*“Artículo 19. Contaminación visual o perceptiva*

*1. Se entiende por contaminación visual o perceptiva, a los efectos de esta Ley, aquella intervención, uso o acción en el bien o su entorno de protección que degrade los valores de un bien inmueble integrante del Patrimonio Histórico y toda interferencia que impida o distorsione su contemplación.*

*2. Los municipios en los que se encuentren bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía deberán recoger en el planeamiento urbanístico o en las ordenanzas municipales de edificación y urbanización medidas que eviten su contaminación visual o perceptiva. Tales medidas comprenderán, al menos, el control de los siguientes elementos:*

*a) Las construcciones o instalaciones de carácter permanente o temporal que por su altura volumetría o distancia puedan perturbar su percepción.”*

En cuanto a las posibles afecciones sobre BIC o entornos patrimoniales que se puedan derivar de usos portuarios, dice la [Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía](#):

*“Artículo 67. Zonas de exclusión.*

*1. La planificación territorial determinará, en su caso, las zonas de exclusión a efectos de las intervenciones reguladas en la presente ley, los niveles de protección y las prescripciones que deberán incorporar las iniciativas, con objeto de asegurar:*

*c) La integración de las obras e instalaciones en el medio físico.*

*d) La armonización del paisaje.*

*e) La protección del patrimonio histórico.*

*f) La compatibilidad con los sistemas generales y demás determinaciones urbanísticas.”*

Respecto a la necesidad de evaluar adecuadamente el impacto ambiental de la noria, ya sea “provisional” o definitiva, y según la [Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental](#), y [Decreto-ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifica la Ley 7/2007](#), y [Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental](#), se determina:

*“Dieciocho. Se modifica el artículo 36, quedando redactado del siguiente modo:*

1. Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de esta Ley, sobre las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, industria, minería, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre,...

También se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria:

b) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, Evaluación Ambiental.”

“ANEXO V

Criterios mencionados en el artículo 31 para determinar si un plan o programa debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria

1. Las características de los planes y programas, considerando en particular:

a) La medida en que el plan o programa establece un marco para proyectos y otras actividades, bien en relación con la ubicación, naturaleza, dimensiones, y condiciones de funcionamiento o bien en relación con la asignación de recursos.

c) La pertinencia del plan o programa para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible.

2. Las características de los efectos y del área probablemente afectada, considerando en particular:

f) El valor y la vulnerabilidad del área probablemente afectada a causa de:

2.º Los efectos en el patrimonio cultural.

5.º Los efectos en áreas o paisajes con rango de protección reconocido en los ámbitos nacional, comunitario o internacional.”

Por todo lo anterior, se manifiesta que existe una evidente afección y contaminación visual de la noria respecto al Centro Histórico, que no queda suficientemente justificada ni ha sido correctamente evaluada.

Por lo que entiendo debería revisarse la pertinencia de realizar la evaluación ambiental estratégica ordinaria, en tanto en cuanto la instalación de la noria afecta innegablemente a la percepción del BIC Centro Histórico.

A pesar de que el PE Puerto no excluya expresamente el uso propuesto, dado que no contempla la afección al BIC Centro, ni el PEPRI contempla expresamente un entorno de protección, sí que se puede determinar una zona de exclusión portuaria para usos que contaminen visualmente al patrimonio, como es el caso.

## **E / Respecto a objetivos del Plan Especial del Puerto**

Si bien la actividad solicitada podría entenderse como admisible (dentro de una interpretación flexible de los usos adecuados y/o complementarios) en la zona de “Actuaciones Complementarias” (nuevo acceso al Puerto, aparcamiento subterráneo y alfombra de conexión puerto-ciudad) en que se ubica ahora, no parece suficientemente justificada su permanencia por más tiempo en esa ubicación.

De acuerdo a los Informes de Planeamiento de 27 Mayo, 8 Junio y 2 julio de 2015, no parece suficientemente justificada su necesidad para complementar otros usos ciudadano-portuarios, o de ocio/recreo de ese entorno, y sí queda constancia del grave impacto visual y paisajístico que representa, tanto en la ubicación inicialmente pretendida (al final del Muelle2) como en la actualmente establecida.

Es en el mismo contenido del Plan Especial, así como en la Ley Patrimonio Histórico Andaluz 14/2007 en lo tocante a contaminación visual, donde se fundamenta acertadamente la inadecuación (o falta de justificación y oportunidad) de la noria a ese entorno.

A pesar de que ni ese espacio forma parte del BIC Centro, ni este tiene declarado entorno de protección, en dichos informes se hace una lectura acertada y consecuente de la protección visual del patrimonio histórico, y por lo tanto se concluye en lo desaconsejable de la implantación.

Se especifica claramente, además, que es la ubicación pretendida el problema fundamental a tratar, por lo que, de elegirse otra ubicación más al Oeste (el extremo opuesto de Muelle de Heredia, o la Plataforma de San Andrés) se reduciría o equilibraría considerablemente el impacto de la instalación y por tanto las externalidades negativas.



Se argumenta también acertadamente que cualquier intervención en esa zona de Actividades Complementarias, justo en el entorno de mayor conexión potencial Centro-Puerto no solo no debe entorpecer o colmar la relación puerto-ciudad, sino que antes bien, debe contribuir a su fluidez y claridad, lo que no es el caso de esta instalación.

En el tercer informe, de 2 de Julio 2015, se expresa con claridad que se permite la instalación porque no existe ninguna determinación específica en el planeamiento que impida taxativamente su instalación, o su posible asimilación a algunos de los usos previstos ciudadano-portuarios o de ocio, esparcimiento y recreo, y no porque esta actividad sea especialmente adecuada en esa ubicación.

Se entiende y apoya la instalación simplemente como posibilidad y oportunidad de experimentación urbana, siempre bajo la consideración de su condición temporal y reversible, y siempre que no afecte a ninguna de las ordenaciones previstas o en estudio para ese entorno de Muelle de Heredia.

Por otra parte, se especifica que sigue existiendo afección en cuanto a flujos de movilidad y conexiones, imagen urbana, aunque en esta ubicación el impacto sea menor.

Por lo tanto, transcurridos 3 años, y cumplidos los objetivos de experimentación, no tiene sentido dar continuidad a su permanencia, dado que ya empezaría a afectar determinadamente a las posibles ordenaciones futuras del entorno. Tampoco se ha considerado suficientemente, bajo mi criterio, la afección de la instalación a los edificios de la Autoridad Portuaria o el Centro de Estudios Portuarios, ambos catalogados como edificios protegidos con Grado I de Protección Arquitectónica, ni se han implementado las necesarias medidas de reordenación y urbanización de los espacios urbanos compartidos por estas edificaciones y la instalación propuesta.

Igualmente, tampoco se ha dado respuesta a la mejora de la calidad arquitectónica de la instalación, aún dentro de su calificación como provisional, y sigue concurriendo la circunstancia de que (como recoge Informe de Planeamiento de 8 Junio 2015) el elemento sigue careciendo de diseño específico que pueda asumir el protagonismo que está obligado a soportar, y la carga icónica que le sobre viene por su ubicación.

Finalmente, y de acuerdo a documentación elaborada por el OMAU, como "[Interreg III B "C2M: Integración del Frente Marítimo en el Centro Histórico"](#)", Marón Cots, 2004, o "["The City Port projects of Málaga"](#)", Lanzat + Marín Cots ([The AIVP Days, 24 Junio 2016](#)), en las estimaciones y revisiones del PE Puerto juega un papel determinante la conexión del futuro desarrollo de Muelle Heredia con el tejido consolidado del Ensanche Heredia (SOHO), que se verían afectados por la presencia de dicha instalación.

Dice este último estudio, y se reproduce aquí, a efectos de ilustrar sobre la necesidad de plena disposición de alternativas para esta futura ordenación, sin verse hipotecada por la permanencia de la noria provisional por más tiempo, con consecuencias imprevisibles y creadoras de inseguridad jurídica:

[Pág 33]

*Zonificación de espacios portuarios para nuevas estrategia:*

*- La integración del barrio portuario en el muelle 4"*

[Pág. 36]

*Primera propuesta municipal de acuerdo a los nuevos retos ciudadanos*

*- Desde principios de 2016 se trabaja conjuntamente entre técnicos municipales y de la autoridad portuaria para consensuar futuros cambios del Plan Especial vigente que permita afrontar los nuevos retos urbanos y portuarios que por diversas cuestiones, entre ellas las económicas, impiden a día de hoy el desarrollo de alguno de los proyectos emblemáticos previstos en la planificación del puerto en la zonas de uso ciudadano que quedan por desarrollar.*

*- Entre esos retos urbanos la integración del río en la ciudad a abierto una perspectiva de intereses ciudadanos que ha quedado representada esquemáticamente en esta primera propuesta efectuada en junio de 2016 por técnicos municipales que aun no ha sido objeto de análisis en la comisión técnica convocada al efecto y que por tanto, se presenta en este encuentro de la AIVP como un ejercicio practico objeto de reflexión profesional exenta de compromisos sobre la ejecución de estas propuestas en el futuro.*

*- En la imagen, además de referenciar la ubicación de los nuevos proyectos en marcha en el dique de levante (acuario y hotel), cuyas modificaciones si se han puesto en marcha y administrativamente, se delimitan los nuevos ámbitos objeto de cambios en el Plan Especial del Puerto, la integración del barrio portuario en el muelle 4, la plataforma de San Andrés, y el río Guadalmedina.*

[Pág. 38]

#### *Determinaciones y futuro de la ordenación en el Muelle 4*

- El muelle 4 se destina actualmente a uso mixto portuario y ciudadano.

- Desde el punto de vista de los usos ciudadanos previstos en el Plan Especial se destinan unos 28.000 m<sup>2</sup> para uso de oficinas, comercial en planta baja y una nueva Aduana del Puerto. Las edificaciones combinarán edificios de varias plantas con otros de planta baja, que coinciden con las calles de la ciudad que desembocan en la zona, con el objeto de mantener la conexión y la visión entre el puerto y la ciudad también aquí.

- Estos usos se sacaron a concesión por concurso público y quedó desierta por falta de participantes por lo que actualmente es objeto de revisión por la Autoridad portuaria y el Ayuntamiento para el estudio de nuevas propuestas y usos que sean viables.

- A los efectos de la ordenación general también debe incluirse el muelle 3, destinada al servicio de pasajeros y mercancías de la línea regular con Ceuta y Melilla que cuenta con una estación marítima de pasajeros construida en los años 1960.

- Desde el punto de vista ciudadano el reto es poder integrar el barrio portuario hasta el agua, incluso con edificaciones (de uso portuario o ciudadano) que apuesten con una nueva singularidad en la interfaz del puerto generando actividades y usos compartidos entre puerto y ciudad y con nuevos espacios públicos singulares no contemplados en otros proyectos ya ejecutados. El reto de la viabilidad debe asentarse también en una revisión profunda de lo actualmente previsto.”

#### **F / Respecto a la [Estrategia de Paisaje de Andalucía \(2012\)](#)**

En cuanto al contexto y alcance de la EPA, y la situación actual de los paisajes andaluces, establece en sobre las tipologías de dinámicas paisajísticas los siguientes riesgos:

*“I. Perturbación y contaminación visual generalizadas: dinámica de introducción de nuevas actividades o infraestructuras, de forma que se perturba el aprecio de los valores paisajísticos en general o de un valor paisajístico en particular.*

*III. Banalización: dinámica de implantación de nuevas funciones a través de formas que no toman en consideración las características específicas de un lugar.”*

Y, específicamente sobre en el caso de los cascos históricos andaluces (2.2.6. Las ciudades y áreas muy alteradas):

*“- En los centros históricos la situación es muy variada, aunque se va imponiendo una dinámica de reinterpretación, impulsada por la importancia creciente del turismo y de las funciones terciarias. En este contexto, aunque los logros superan ya a los conflictos, existen serios riesgos de estandarización y de contaminación visual. Es casi inevitable que aparezcan formas estandarizadas, pero a veces se ha roto el equilibrio que debe seguir todo proceso de reinterpretación a favor de intervenciones visiblemente contaminantes e impactantes.”*

Sostiene la EPA (3. Marco de Referencia), recogiendo lo establecido en el Artículo 1 del Convenio Europeo del Paisaje CEP (2000, ratificado por España en 2007, vigente desde 2008) que

*“Por paisaje se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.”*

*“Por “gestión de los paisajes” se entenderán las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, a garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y medioambientales.”*

*“Por “ordenación paisajística” se entenderán las acciones que presenten un carácter prospectivo particularmente acentuado con vistas a mejorar, restaurar o crear paisajes.”*

Recoge también el Artículo 5.d del CEP, que dice:

*“d. Integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como en cualesquiera otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje.”*

Y por último, se adhiere al énfasis puesto en la participación” establecido por el CEP en su Artículo 5: *“Cada parte se compromete a [...] establecer procedimientos para la participación pública, así como para*

la participación de las autoridades locales y regionales y otras partes interesadas en la formulación y aplicación de las políticas en materia de paisaje”.

Se reconoce expresamente (3.3. El paisaje en la acción legislativa de la Junta de Andalucía):

“- Se ha reconocido el derecho de la sociedad al paisaje en el marco del desarrollo sostenible, la mejora de la calidad de vida de las poblaciones, la preservación del patrimonio y la identidad de las distintas sociedades.”

Lo que lleva a:

“- La consideración expresa del paisaje en la promulgación, modificación, revisión o de desarrollo de todas aquellas normas jurídicas cuyas determinaciones pudiesen afectar de alguna manera a la configuración del paisaje o contribuyeran a un mayor conocimiento, sensibilización y fomento del mismo.  
- La incorporación específica y expresa del paisaje en los procedimientos destinados a promover la participación ciudadana en el diseño y aprobación de los instrumentos encargados de desarrollar las políticas públicas.”

Y en consecuencia, respecto al POTA:

“- la regulación particular de los usos y actividades con incidencia paisajística,”

En cuanto a los Principios Rectores de la EPA, se señala que:

“4.1. Gobernanza.

Entre los requisitos institucionales de la gobernanza para el desarrollo sostenible son de especial relevancia los siguientes:

2. La cultura política participativa.

3. La fortaleza del capital social.

4. Un enfoque proactivo y no reactivo de la gestión pública ante los problemas.

5. La aplicación de instrumentos políticos innovadores (sustitución de la regulación directa del tipo arriba-abajo y de cariz controlador pro al aplicación de instrumentos motivadores de información, de educación, económicos, etc.).

6. La evaluación (rendir cuentas sobre la ejecución de las políticas y sus resultados).”

4.2. Desarrollo sostenible.

“...el concepto insiste en la necesidad de integrar de forma equilibrada las tres dimensiones de la sostenibilidad: la ambiental, la económica y la social, gestionando los vínculos entre ellas y sus interrelaciones, teniendo en cuenta que el sistema económico no puede gestionarse al margen de las relaciones sociales e institucionales que lo envuelven...”

“¿Qué significa el desarrollo sostenible en el ámbito del paisaje?

2. Un uso sostenible de los paisajes debe tener en cuenta el funcionamiento de los socioecosistemas, [...] evitando la fragmentación de los mismos.

4. El desarrollo sostenible preserva las particularidades de los paisajes.

7. El desarrollo sostenible presta atención al sentimiento de pertenencia de las personas a un lugar, tomando en consideración su personalidad y su cultura.

4.3. Subsidiariedad.

El principio de subsidiariedad requiere que las decisiones se adopten en el nivel más cercano posible a los ciudadanos, quedando limitada la actuación de los niveles político-administrativos superiores.

4.4. Prevención y precaución.

“...se considera conveniente incorporar también en la EPA el principio de prevención y precaución.

Esto significa que ha de darse prioridad a un enfoque proactivo (frente a uno reactivo en el que se actúa una vez aparece el problema) para anticiparse a los problemas y, en consecuencia, dar prioridad a la intervención sobre las causas de deterioro del paisaje en su origen frente al planteamiento de medidas correctoras de sus efectos o de recuperación de las pérdidas sufridas. Se trata de prever los daños antes de que se produzcan, evitando el deterioro de la calidad paisajística y anticipando los posibles conflictos que puedan surgir. De la misma manera, ha de actuarse con precaución frente a la incertidumbre de los efectos negativos que sobre el capital paisajístico pueda traer consigo una actividad.”

Todo lo cual se recoge en los Contenidos Operativos de la EPA, afirmando en cuanto a la Línea Estratégica 21 “Valores culturales del paisaje”:

“- La definición de objetivos de calidad paisajística en incoación y declaración de nuevos BIC

- La descontaminación visual de entornos de BIC”

Y en la Línea Estratégica 51. “Infraestructuras de transporte”:

“- Planes de Usos de los Espacios Portuarios, Planes Especiales de Ordenación de los Puertos y Planes Directores: consideración de aspectos paisajísticos”

Por lo tanto, entiendo no se ajusta la instalación solicitada a los principios rectores de la EPA, ni se cumplen en este caso los procedimientos necesarios control de calidad y afección paisajística sobre el BIC Centro Histórico o el paisaje portuario, ni se cumple el estímulo de participación e implicación de la ciudadanía en la toma de decisiones que afectan directamente al paisaje común subjetivo, siendo

necesaria una evaluación adecuada de la afección medioambiental y paisajística (objetiva y subjetiva) para poder determinar el grado y carácter de la afección.

Existe un evidente riesgo de banalización del paisaje cultural conformado por el Centro Histórico y el Puerto, así como una perturbación y contaminación visual no valorada por los procedimientos de aplicación. No se está actuando bajo los principios de prevención y precaución, ni se asegura la correspondencia con el desarrollo sostenible supuestamente pretendido.

#### **G / Incumplimiento de las directrices y recomendaciones indicadas en el Informe ICOMOS sobre Rascacielos del Puerto de Enero 2018**

Señala dicho Informe varias consideraciones respecto al caso estudiado del pretendido Rascacielos del Muelle de Levante, que son de aplicación también en este caso particular. Dice, en las pág. 45, 47, 78 (4.1. El proyecto de hotel-rascacielos):

[pág. 45]

*“En abril de 2017 la Autoridad Portuaria presenta una propuesta de modificación del Plan Especial del puerto entendiendo que es el momento de activar las gestiones para aprobarlas. Desde el punto de vista del paisaje urbano y del puerto, el apartado 4.9 (Referencias con los «hitos» de la Ciudad y sus referencias paisajísticas) se expresa:*

*Se plantea un análisis comparativo con los principales «hitos» de la Ciudad: Catedral, Edificio «La Equitativa», Edificios en la Malagueta, elementos de las grúas portuarias, la nueva Noria del Puerto y los cruceros que competirán en escala y altura con la propuesta del edificio del Hotel. La altura máxima de ciento cincuenta metros (150 m) está analizada desde su integración comparativa con estos «hitos o referencias visuales» que van a competir con la propuesta del Hotel. Este análisis comparativo, nos puede demostrar que la escala de la propuesta arquitectónica puede entenderse, comparativamente en el tiempo y la historia de la Ciudad, como resultado de la lógica no solo visual sino también tecnológica que la hace posible. Desde este análisis podemos «leer» los diferentes «hitos» colindantes de la ciudad, como fiel reflejo de los momentos históricos en los cuales fueron construidos como reflejo de su modernidad arquitectónica y de sus avanzadas tecnologías. Autoridad Portuaria de Málaga. Modificación Puntual de Elementos del Plan Especial del Puerto en la Plataforma del Morro: 23.”*

[pág. 47, 48]

*“...se incluye un proyecto, en el momento actual ni siquiera aprobado, de Nueva Noria del Puerto con 100 m, la actualmente existente en el puerto ronda los 70 m.”*

Queda claro, pues, la afección de la Noria en su ubicación actual sobre el paisaje urbano y portuario, e incluso sobre actuaciones estudiadas a futuro como la del Muelle de Levante, y ya se advierte que el impacto previsto sería aún mayor, en función de las dimensiones de la Noria que se propone como definitiva, en una ubicación muy cercana a la actual.

Hay que destacar que la Noria, en sus dimensiones y ubicación actual, se utiliza en este Informe (e incluso en la propuesta del Rascacielos) como herramienta para calibrar y evaluar el impacto paisajístico y las relaciones ambientales y de legibilidad entre todos los elementos significativos del paisaje portuario y urbano, por lo que hay consenso sobre su evidente y alto impacto ambiental y presencia inevitable.

Por lo tanto, entiendo que desplazar la ubicación actual de la Noria (70m) y alejarla del BIC Centro Histórico, así como descentrarla respecto al conjunto del paisaje portuario, para cambiar a una situación más periférica y secundaria, contribuiría a rebajar el estrés paisajístico y competitivo al que se vería sometido cualquier desarrollo portuario o propuesta evaluada, incluida la de la Plataforma del Morro de Levante, y especialmente para aquellas que pretendan erigirse en protagonistas o emblemáticas, lo que a su vez significaría menor impacto para el conjunto de la imagen urbana.

#### **H / Afección medioambiental a tejido residencial inmediato y consolidado, o a futuro desarrollo Muelle Heredia.**

Sirva como recordatorio de las justificaciones no resueltas de esta instalación, esta elocuente noticia publicada en Diario SUR:

[“La noria plantea tres ubicaciones en el Puerto para quedarse en Málaga de forma definitiva”](#) / Diario SUR 20160120

*“La empresa gestora propone el traslado junto a la estación marítima del Melillero; en el inicio del Palmeral o al final del Muelle Uno.*

[...]

*...la ubicación definitiva será distinta de la actual, tanto por las quejas recibidas por parte de un grupo de vecinos del edificio situado en frente; como porque realmente no se considera un emplazamiento óptimo. A ello, se une que la parcela actual estará afectada por el plan para dotar de nuevos usos ciudadanos al Muelle de Heredia.*

[...]

*La localización que la compañía considera más adecuada es junto a la estación marítima del Melillero, ocupando parte del aparcamiento de la sede del Puerto. Ello supondría retranquear unos 60 metros hacia el mar la estructura actual, con lo que se mantiene la panorámica pero no se molesta a los residentes.*

*...esta opción se topa con las reticencias de la Autoridad Portuaria, que alegan que estos terrenos están dentro del recinto industrial del muelle,...*

[...]

*La segunda opción es la esquina de la entrada al Palmeral, en el muelle 2. Esta era bien vista por el Puerto pero Urbanismo la tumbó, porque preveía un impacto y una interferencia para el tránsito hacia este paseo.*

[...]

*La tercera opción que se ha visto como oportuna es al final del Muelle Uno, junto a la Casa de Botes, en la parcela que inicialmente se iba a destinar al acuario, y que ahora está paralizado por dificultades financieras de la sociedad promotora. En este caso, los gestores portuarios prefieren reservar estos terrenos que se consideran una de las joyas de la corona para una actuación emblemática y del máximo calado social y urbano; aunque a la espera de un promotor que lo quiera desarrollar.*

*A estas tres, los responsables del Puerto añaden una cuarta posibilidad, que podría estar en el extremo del Muelle de Heredia más cercano al río Guadalmedina. Aunque algo más alejado del Casco Histórico, en este caso estaría vinculado a los futuros desarrollos del muelle 4 (donde ya hay una propuesta para hacer un centro comercial) y al entorno del Soho.”*

O esta otra noticia, publicada por RTVE (Telediario TD2) el 30 Octubre 2015:

[“Los vecinos protestan por la noria del puerto de Málaga”](#)

*“La noria instalada en el Puerto de Málaga ha provocado muchas protestas de los vecinos de la zona. Dicen que se sienten observados por los usuarios de la atracción. La noria tiene una altura de 70 metros y un alcance visual de 30 kilómetros. La empresa dispone de una concesión por ocho meses, renovable. Lo que empezó siendo un nuevo atractivo turístico de la ciudad de Málaga, se ha convertido para los vecinos de enfrente en una pesadilla. Han pasado de vivir con las ventanas abiertas y las persianas subidas a sentirse como en un escaparate. Se trata de 200 vecinos afectados en cuatro bloques de viviendas. Temen que en cualquier momento aparezcan fotos y vídeos en sus casas colgados en internet, así que ahora se ven obligados a correr cortinas y bajar las persianas. Han recogido firmas y han acudido al ayuntamiento malagueño. Solo quieren que no se prorrogue la concesión y aunque confían en una solución por las buenas están dispuestos a llegar donde haga falta.”*

A la fecha actual, ninguna de las problemáticas de afección al tejido urbano inmediato ha sido resuelta satisfactoriamente, ni hay una idea clara de cómo afecta la concesión al futuro desarrollo urbano de Muelle de Heredia.

Se sigue produciendo una agresión ambiental sobre el tejido residencial inmediato, sin que haya ninguna necesidad ni fuerza mayor o razón de peso que obligue a ubicar la noria exactamente allí, y sigue existiendo la misma incertidumbre sobre la ordenación definitiva del Muelle de Heredia, por lo que serían de aplicación los principios de prudencia, prevención y precaución (señalados en Estrategia Paisaje Andalucía o en Informe Sugerencias PEPR I Colg Arquitectos) en el sentido de no tomar decisiones en el presente que impidan soluciones más deseables en el futuro.

## **I / Respecto a gestión sostenible del turismo/ocio y externalidades negativas sobre ordenación del territorio y paisaje**

Respecto a la argüida justificación de la necesidad de desarrollo de actividades relacionadas con el turismo y el ocio, de acuerdo a la importancia de dicho sector económico en la ciudad, en ningún caso han de suponer la desatención a las consecuencias negativas para el entorno urbano, paisajístico y patrimonial, e incluso han de evaluarse éstas previamente, si no se quiere que sean contraproducentes para dicho sector, según recoge la [Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía](#):

*“Exposición de Motivos*



*El nivel de satisfacción viene determinado por la experiencia global que se obtiene, no sólo de los servicios turísticos prestados sino, junto a ello, de todo el conglomerado de elementos relativos al entorno; la ordenación del turismo tiene, pues, una significativa dimensión territorial, ambiental y paisajística.*

*Artículo 10. Acciones de ordenación y fomento.*

*La consecución de los objetivos generales de la Ley se llevará a cabo mediante el apoyo y el impulso de las acciones siguientes:*

*b) La diversificación de los productos turísticos, así como la incorporación de nuevas ofertas de actividades vinculadas al turismo que potencien la cualificación de los destinos turísticos andaluces.*

*d) El uso eficiente y sostenible del suelo como recurso, destinando los espacios más idóneos para un uso turístico a la implantación de aquellas actividades susceptibles de generar mayor nivel de empleo y valor añadido en la economía local.*

*e) La preservación y, en su caso, mejora del atractivo de los espacios culturales o naturales objeto de frecuente visita turística, facilitando su transitabilidad y la comprensión de los valores que los caracterizan y manteniendo su especificidad y su integridad ambiental.*

*f) La mejora de la calidad de la urbanización de los espacios en los que se desenvuelve la estancia de las personas turistas, con el fin de potenciar su dotación con equipamientos específicos.*

*i) La rehabilitación de espacios y edificios de interés patrimonial, sin menoscabo de las competencias atribuidas a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico, con destino al desarrollo de actividades turísticas o a la prestación de servicios turísticos.*

*m) El establecimiento de criterios generales y recomendaciones para la consideración y tratamiento del paisaje en la política turística.”*

A tal efecto, no está demostrado, como argumenta la empresa concesionaria, la supuesta demanda ciudadana para la instalación de la noria provisional o, en su caso, la estable (denominada “Estela de Alborán”):

*“El anteproyecto de la Estela del Alborán en Málaga, no es un encargo al uso hoy día nos atrevemos a decir que responde al deseo de miles de Malagueños la mayoría anónimos, de organizaciones ciudadanas, asociaciones profesionales, comerciantes, hoteleras, acción social, comunicadores, personalidades que de una forma u otra nos han hecho llegar su apoyo y avalan la necesidad en la ciudad de una instalación de estas características.”*

No queda demostrado, igualmente, la sostenibilidad de la instalación en esa ubicación, ni en lo que respecta a la cualificación de las dinámicas de turismo/ocio, ni en lo tocante a las consecuencias directas sobre el tejido urbano inmediato, y ni siquiera en la viabilidad económica del proyecto, que ha frustrado claramente sus expectativas de acogida por los usuarios potenciales.

Por lo tanto,

## **SOLICITA**

Por todo lo expuesto anteriormente, en base a todos los criterios y directrices de integración puerto-ciudad, paisajismo, calidad del medioambiente urbano, protección del patrimonio, desarrollo sostenible urbano y portuario, sostenibilidad de dinámicas de turismo y ocio, protección de la legibilidad, carácter e imagen urbana/portuaria, principios de prudencia, precaución y prevención respecto a las posibles ordenaciones futuras de Muelle de Heredia y su relación urbana y espacial con este entorno, y en gran medida coincidiendo con los criterios y argumentos ya manifestados reiterativa y públicamente durante estos 3 años de instalación de la Noria provisional, tanto por vecinos residentes en el entorno y colectivos ciudadanos, como por técnicos competentes en urbanismo, geografía, arquitectura, paisajismo, medio ambiente, turismo, etc, e instituciones (incluyendo la propia Autoridad Portuaria o la Gerencia Municipal de Urbanismo), así como por la misma empresa que opta a la concesión, estimo objetivamente que la actual no es una ubicación adecuada y supone una afección negativa para la imagen urbana, el paisaje patrimonial y la percepción visual del entorno, así como un aumento del estrés urbano en ese entorno

directo, por lo que sugiero como ubicación provisional el extremo Oeste del Muelle de Heredia o los suelos previstos para el futuro Auditorio, donde no hay afección a viviendas cercanas, no hay impacto directo sobre el BIC Centro Histórico, no se apropiaría de la imagen urbana ni del perfil marítimo al no constituir una ubicación protagonista sino complementaria, no supondría problemas de movilidad o accesibilidad portuaria y podría contribuir sosteniblemente a revitalizar la dotación de espacio público del Parque Huelin, así como a iniciar una relación espacial fluida y directa, pero controlada y experimental, de la ciudad con la futura plaza pública que acogerá el Auditorio.

Solicito que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, tenga por formuladas las alegaciones que constan en el cuerpo del mismo, con el objeto de que sean tenidas en cuenta en el procedimiento de referencia y se resuelva éste mediante Resolución Denegatoria a la solicitud presentada por Atracciones MA, SLU.

En Málaga, a 5 de Noviembre de 2018

Firmado:  
Fernando Ramos Muñoz  
arquitecto

Correo-e: \_\_\_\_\_