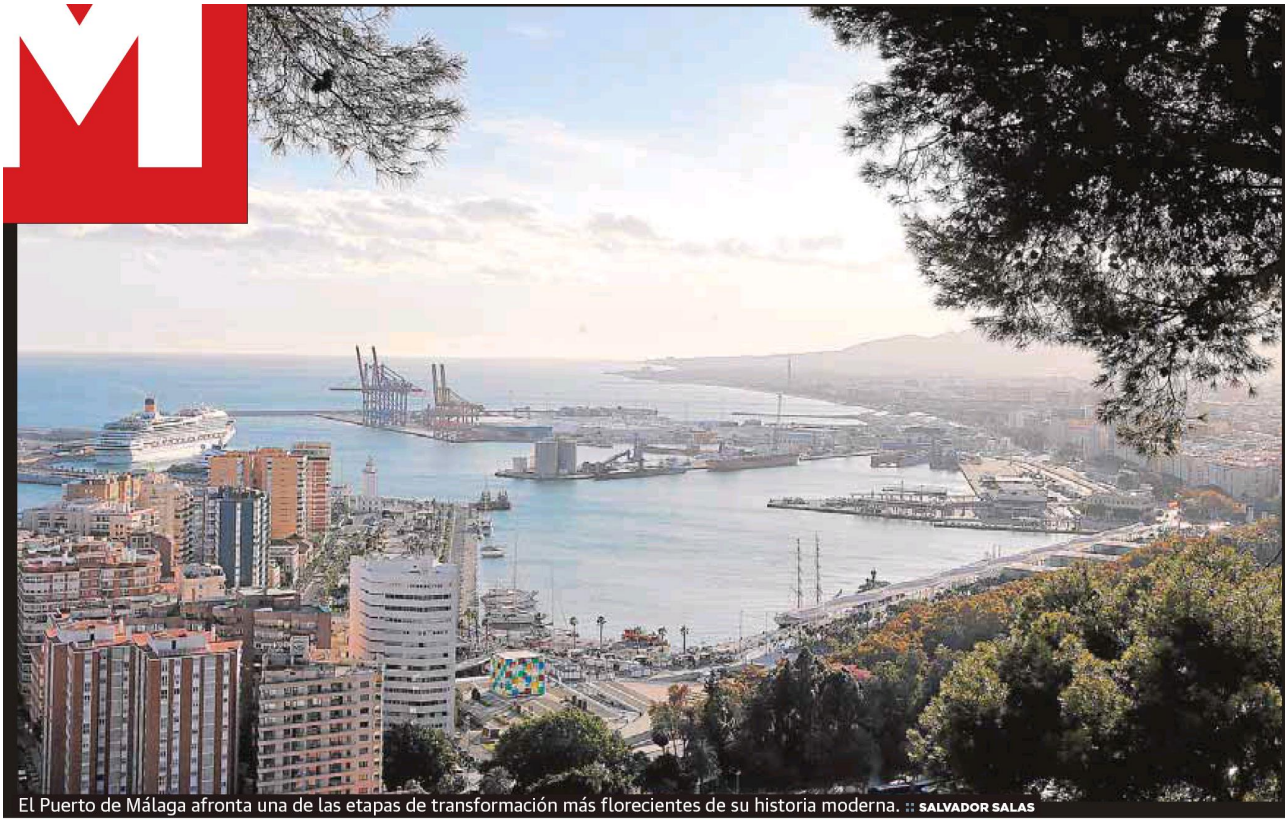


El Puerto de Málaga afronta una de las etapas de transformación más florecientes de su historia moderna. :: SALVADOR SALAS

El Puerto pone rumbo a su tercera gran transformación

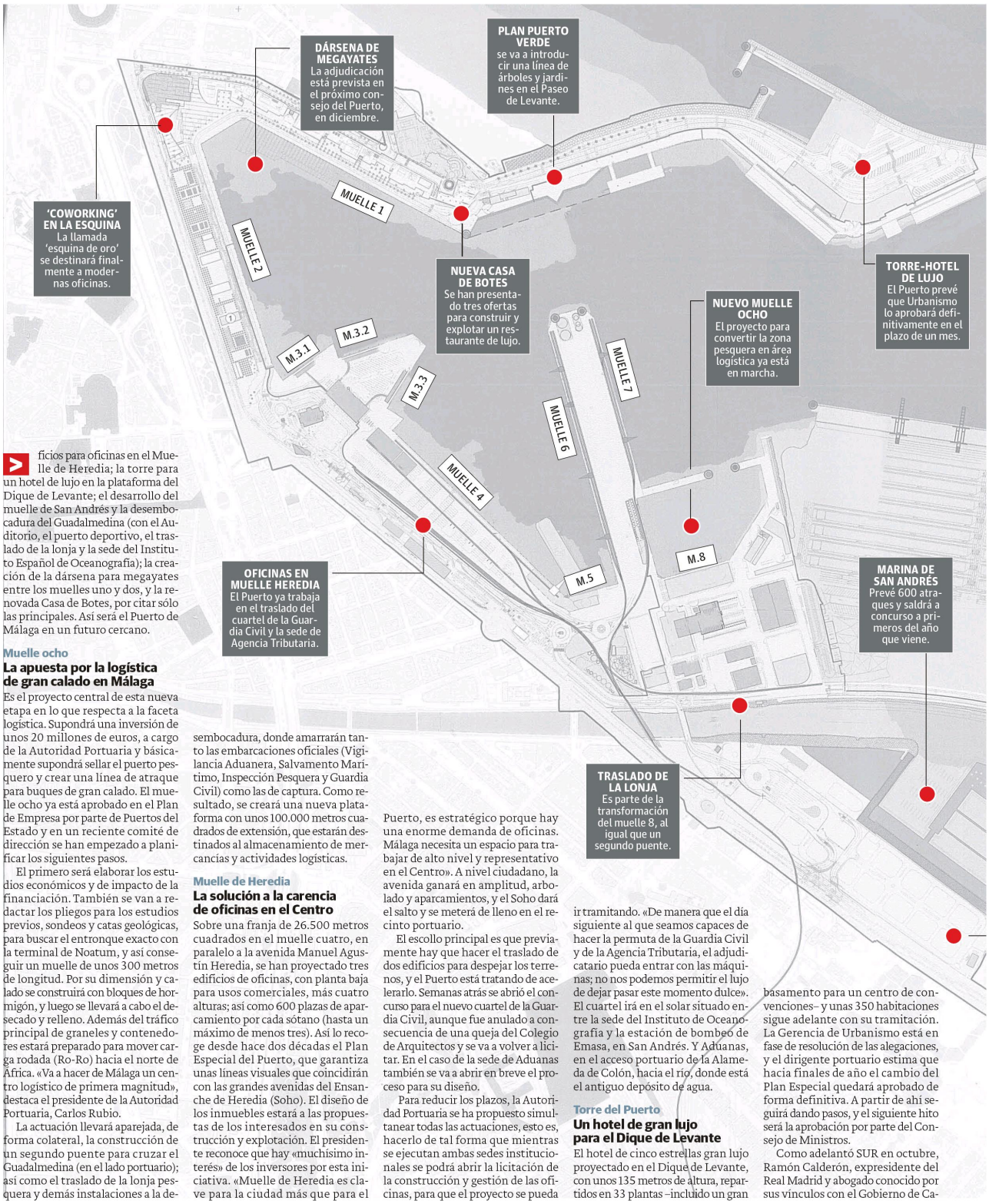
El hotel de lujo, el nuevo muelle 8, las oficinas en Heredia, la dársena para megayates y la marina de San Andrés revolucionarán el uso de este espacio

IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

Tras la pérdida del tráfico de petróleo, la primera renovación del puerto vino de la mano de la creación del muelle 9 y la llegada de la operadora logística Noatum, que trajo consigo el auge de los contenedores. El segundo hito fue la apertura a la ciudad, con la recuperación de los muelles uno (comercial) y dos (Palmeral) para el uso lúdico. Y la tercera gran transformación es la que está en marcha actualmente, con una batería de proyectos que ya no serán exclusivamente industriales o ciudadanos, como hasta ahora, sino una expansión de ambos usos en paralelo.

La reconversión del puerto pesquero en el nuevo muelle 8 es el pilar central de esta etapa en el aspecto industrial, pero otras muchas iniciativas están tomando protagonismo estos días: los edi-



fícios para oficinas en el Muelle de Heredia; la torre para un hotel de lujo en la plataforma del Dique de Levante; el desarrollo del muelle de San Andrés y la desembocadura del Guadalmedina (con el Auditorio, el puerto deportivo, el traslado de la lonja y la sede del Instituto Español de Oceanografía); la creación de la dársena para megayates entre los muelles uno y dos, y la renovada Casa de Botes, por citar sólo las principales. Así será el Puerto de Málaga en un futuro cercano.

Muelle ocho

La apuesta por la logística de gran calado en Málaga

Es el proyecto central de esta nueva etapa en lo que respecta a la faceta logística. Supondrá una inversión de unos 20 millones de euros, a cargo de la Autoridad Portuaria y básicamente supondrá sellar el puerto pesquero y crear una línea de atraque para buques de gran calado. El muelle ocho ya está aprobado en el Plan de Empresa por parte de Puertos del Estado y en un reciente comité de dirección se han empezado a planificar los siguientes pasos.

El primero será elaborar los estudios económicos y de impacto de la financiación. También se van a redactar los pliegos para los estudios previos, sondeos y catas geológicas, para buscar el entronque exacto con la terminal de Noatum, y así conseguir un muelle de unos 300 metros de longitud. Por su dimensión y calado se construirá con bloques de hormigón, y luego se llevará a cabo el desecado y relleno. Además del tráfico principal de graneles y contenedores estará preparado para mover carga rodada (Ro-Ro) hacia el norte de África. «Va a hacer de Málaga un centro logístico de primera magnitud», destaca el presidente de la Autoridad Portuaria, Carlos Rubio.

La actuación llevará aparejada, de forma colateral, la construcción de un segundo puente para cruzar el Guadalmedina (en el lado portuario); así como el traslado de la lonja pesquera y demás instalaciones a la desembocadura, donde amarrarán tanto las embarcaciones oficiales (Vigilancia Aduanera, Salvamento Marítimo, Inspección Pesquera y Guardia Civil) como las de captura. Como resultado, se creará una nueva plataforma con unos 100.000 metros cuadrados de extensión, que estarán destinados al almacenamiento de mercancías y actividades logísticas.

Muelle de Heredia

La solución a la carencia de oficinas en el Centro

Sobre una franja de 26.500 metros cuadrados en el muelle cuatro, en paralelo a la avenida Manuel Agustín Heredia, se han proyectado tres edificios de oficinas, con planta baja para usos comerciales, más cuatro alturas; así como 600 plazas de aparcamiento por cada sótano (hasta un máximo de menos tres). Así lo recoge desde hace dos décadas el Plan Especial del Puerto, que garantiza unas líneas visuales que coincidirán con las grandes avenidas del Ensanche de Heredia (Soho). El diseño de los inmuebles estará a las propuestas de los interesados en su construcción y explotación. El presidente reconoce que hay «muchísimo interés» de los inversores por esta iniciativa. «Muelle de Heredia es clave para la ciudad más que para el Puerto, es estratégico porque hay una enorme demanda de oficinas. Málaga necesita un espacio para trabajar de alto nivel y representativo en el Centro». A nivel ciudadano, la avenida ganará en amplitud, arbolado y aparcamientos, y el Soho dará el salto y se meterá de lleno en el recinto portuario.

El escollo principal es que previamente hay que hacer el traslado de dos edificios para despejar los terrenos, y el Puerto está tratando de acelerarlo. Semanas atrás se abrió el concurso para el nuevo cuartel de la Guardia Civil, aunque fue anulado a consecuencia de una queja del Colegio de Arquitectos y se va a volver a licitar. En el caso de la sede de Aduanas también se va a abrir en breve el proceso para su diseño.

Para reducir los plazos, la Autoridad Portuaria se ha propuesto simultanear todas las actuaciones, esto es, hacerlo de tal forma que mientras se ejecutan ambas sedes institucionales se podrá abrir la licitación de la construcción y gestión de las oficinas, para que el proyecto se pueda ir tramitando. «De manera que el día siguiente al que seamos capaces de hacer la permuta de la Guardia Civil y de la Agencia Tributaria, el adjudicatario pueda entrar con las máquinas; no nos podemos permitir el lujo de dejar pasar este momento dulce». El cuartel irá en el solar situado entre la sede del Instituto de Oceanografía y la estación de bombeo de Emasa, en San Andrés. Y Aduanas, en el acceso portuario de la Alameda de Colón, hacia el río, donde está el antiguo depósito de agua.

Torre del Puerto

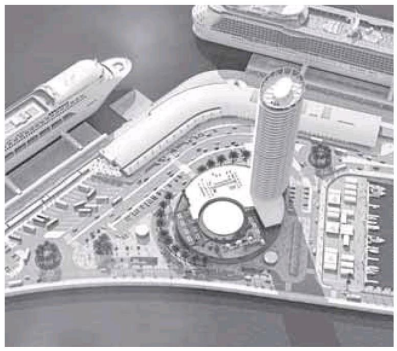
Un hotel de gran lujo para el Dique de Levante

El hotel de cinco estrellas gran lujo proyectado en el Dique de Levante, con unos 135 metros de altura, repartidos en 33 plantas –incluido un gran basamento para un centro de convenciones– y unas 350 habitaciones sigue adelante con su tramitación. La Gerencia de Urbanismo está en fase de resolución de las alegaciones, y el dirigente portuario estima que hacia finales de año el cambio del Plan Especial quedará aprobado de forma definitiva. A partir de ahí seguirá dando pasos, y el siguiente hito será la aprobación por parte del Consejo de Ministros.

Como adelantó SUR en octubre, Ramón Calderón, expresidente del Real Madrid y abogado conocido por sus vínculos con el Gobierno de Ca-

La futura dársena para megayates está a punto de ser adjudicada, mientras que otros proyectos clave lo harán en las próximas semanas

AUDITORIO DE MÁLAGA
El Puerto trabaja para liberar el espacio, aunque ello depende del futuro muelle 8.



1. El proyecto para un hotel de lujo en el Dique de Levante contará en breve con el permiso municipal. :: SUR

2. El Guadalmedina acogerá un puerto deportivo y la nueva lonja, entre otros usos. :: MIGUE FERNÁNDEZ. ARCHIVO

3. Las carpas de San Andrés dejarán paso al Auditorio una vez que se termine la transformación del muelle 8. :: ÑITO SALAS. ARCHIVO

4. Tres grupos optan a crear un restaurante de lujo en la antigua casa de botes. :: SALVADOR SALAS. ARCHIVO

5. El Muelle de Heredia acogerá tres edificios para oficinas. :: GERMÁN POZO. ARCHIVO

tar, acudió a Málaga para anunciar al alcalde, Francisco de la Torre, que una sociedad vinculada a la familia real de aquel país asumirá el control de la iniciativa. Lo hará a través del «holding» empresarial Al Alfía, que en España es propietaria de Ecisa, la principal constructora alicantina. Al respecto, Carlos Rubio sostiene que, oficialmente, existe un promotor del proyecto que ha depositado todos los avales y garantías exigibles por la legislación, por lo que no hay inquietud sobre su viabilidad.

Dársena de megayates

Centro de invernada para barcos de superlujo

Es una de las iniciativas que están más avanzadas. La dársena del Marqués de Guadiaro, entre el muelle uno y la mitad del dos, se convertirá próximamente en un centro de invernada para megayates. Tres operadores internacionales de puertos deportivos aspiran a construir y explotar la marina, por un periodo que oscila entre los 6 y los 20 años. La superficie de agua será de 41.484 metros cuadrados, con 770 metros lineales de muelle. El diseño está abierto a las propuestas de los licitadores, aunque la previsión es que tengan cabida entre 30 y 40 barcos, con esloras desde 20 hasta 100 metros.

Port Ginesta (de Sitges) en alianza con Alcara Infaestructuras; el puerto deportivo Botafoch (Ibiza); y Cabo Marina, perteneciente a la multinacional estadounidense Igy Marinas, que se presenta junto a Puerto Picasso Málaga, son las tres ofertas presentadas. La adjudicación está prevista en el próximo consejo de administración, que tendrá lugar en diciembre. «La comisión técnica que esta evaluando las ofertas prácticamente ha finalizado, estamos convencidos de que la oferta ganadora va a hacer un buen proyecto».

Puerto deportivo de San Andrés

Fin al déficit de instalaciones náuticas de recreo en Málaga

«Málaga lo está pidiendo a gritos; un puerto deportivo con una ubicación central y con esa capacidad es una necesidad», asegura Carlos Rubio cuando se le pregunta sobre la vieja aspiración de la marina de San Andrés. La intención de los gestores portuarios es sacarla de nuevo a concurso en el primer trimestre del año que viene, con un contrato que incluirá la construcción y explotación por un plazo de 50 años.

El Plan Especial del Puerto prevé habilitar 600 atraques y 300 aparcamientos. La dársena contará con dos edificios: uno para un complejo náutico y otro de tipo comercial. Entre los usos previstos habrá una escuela de vela, restaurantes y tiendas especializadas en el sector náutico. Ambas construcciones se completarán con una zona de varada.

El Puerto ha puesto rumbo a su tercera gran transformación, con las máquinas a toda marcha para no perder la ola del cambio de Málaga.