



AL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

Don Antonio Vargas Yáñez, mayor de edad, provisto de documento nacional de identidad número 25.072.821 S, actuando en nombre del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, cuya representación ostenta en su condición de Decano-Presidente del mismo, ante ese ayuntamiento comparece y, como mejor en Derecho proceda,

DICE:

Que, dentro del plazo legalmente conferido en la exposición pública del Avance de Revisión del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga, y en nombre de la Corporación que representa, viene a formular las SUGERENCIAS que se contienen en el Informe que se acompaña elaborado por la Comisión de Urbanismo del Colegio que fue aprobado por la Comisión Permanente de Junta de Gobierno en sesión celebrada en fecha 23 de Junio de 2015.

Y por lo expuesto, **SOLICITA** de ese Ayuntamiento:

Que teniendo por presentado este escrito y el referido INFORME adjunto, con una extensión total de 86 páginas, lo admita e incorpore al expediente de su razón, dando por recibidas las sugerencias y alternativas de planeamiento contenidas en el citado Informe.

En Málaga a 29 de Junio de 2015

Fdo. Antonio Vargas Yáñez



INFORME Y SUGERENCIAS DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA SOBRE EL AVANCE DE REVISIÓN DEL P.E.P.R.I. DEL CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA

Constituida la **Comisión de Urbanismo** del COAMALAGA, para el estudio del Documento identificado como **Avance de Revisión del PEPRI del Centro Histórico de Málaga**, integrada por los **arquitectos colegiados** que abajo se relacionan, con el objeto de aportar **sugerencias** para su consideración por la administración municipal en el proceso de redacción del **futuro planeamiento especial de protección y reforma interior** a elaborar, y habiéndose debatido en **diferentes sesiones** celebradas por la Comisión, se han emitido por los citados colegiados **informes específicos** relativos a las diferentes **escalas** (territorial, estructural y local), **temas** (morfología, singularidades, actividades, movilidad y urbanización) y **áreas homogéneas** que estructuran la exposición de **contenidos informativos y propositivos** del Avance.

Como resultado de las **reuniones y debates** mantenidos, y del conocimiento de todos y cada uno de los referidos **trabajos**, ha sido elaborado de forma integrada el **INFORME** que a continuación se adjunta que trata de refundir con la **máxima exactitud posible** las diferentes **opiniones de los intervinientes**, habiéndose **ligado y cohesionado** entre sí las distintas **aportaciones y sugerencias** relativas a las **mismas cuestiones**, por lo que seguramente no hayan podido evitarse **repeticiones y/o contradicciones** que, en todo caso, obedecerían a la **literalidad** de las citadas manifestaciones individuales.

Este documento **no es fruto de un consenso** en el seno de la **Comisión** dado que, obviamente, **no todas las opiniones** que en él figuran **han sido compartidas** por todos los intervinientes en las misma. De cualquier modo el texto que a continuación se presenta es el resultado de la **interpretación y vertebración**, del conjunto de dichas intervenciones, efectuada por el arquitecto encargado de redactarlo quien consecuentemente asume la responsabilidad de haber **interpretado** erróneamente, en el caso de que así fuere, las **opiniones particulares** de los miembros de la Comisión. En cualquier caso más allá de la "**función técnica**", colegial, o disciplinar propia de la **Comisión**, y de las **propuestas concretas** que se formulen el **objetivo fundamental** pretendido ha sido el de elaborar una **herramienta** capaz de **fomentar** en los ciudadanos el **pensamiento crítico sobre su ciudad**, y dotarlos de **argumentos técnicos** que lo sustenten, entendiéndose que a nivel de **avance de planeamiento** es posible plantear **sugerencias y alternativas** de diverso alcance, algunas **novedosas**, y otras **utópicas** o posiblemente **conflictivas** que seguramente, en algunos casos solo serían realizables a largo plazo.

Por otra parte el **INFORME** adjunto que trata de expresar nuestras **SUGERENCIAS** para el **futuro PEPRI** se ha formalizado asimismo siguiendo **básicamente** el mismo **guión metodológico (3 escalas y 5 temas)** preconcebido para el propio **Documento de Avance** lo que entendemos que ello puede facilitar su lectura, aunque en determinados pasajes pueda haberse incurrido en **repeticiones** del mismo tipo de las que también se contemplan en el citado **Documento de Avance**. No obstante hemos añadido un **Documento SÍNTESIS** que permite simplificar la lectura y sistematizar y reordenar los contenidos del **INFORME**.

La presentación del presente **INFORME** de sugerencias ha sido efectuada tras someter sus contenidos al **conocimiento y consideración** de la **Junta de Gobierno colegial** en sesiones celebradas en fechas **09 y 23/06/2015**, lo que se hace constar en Málaga a **24 de Junio de 2015**.



El presente **INFORME** se compone de los siguientes **documentos**:

- **DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN**
- 1. **MORFOLOGÍA URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO**
- 2. **SINGULARIDADES DEL CENTRO. NORMAS Y PROTECCIONES**
- 3. **ACTIVIDADES, USOS Y EQUIPAMIENTOS EN EL CENTRO HISTÓRICO**
- 4. **MOVILIDAD URBANA EN EL CENTRO HISTÓRICO**
- 5. **URBANIZACIÓN, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANÍSTICOS**
- **GESTIÓN DEL CENTRO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

SÍNTESIS DE PROPUESTAS Y SUGERENCIAS:

- **GESTIÓN DEL CENTRO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**
- **LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN**
- **LA PLAZA DE LA MARINA**
- **LA ALAMEDA PRINCIPAL**
- **EL GUADALMEDINA**
- **EL MUELLE DE HEREDIA**
- **EL ENSANCHE HEREDIA**
- **EL PARQUE**
- **EL PASEO DE LOS CURAS**
- **GIBRALFARO**
- **CARRETERÍA-ALAMOS**
- **LA VICTORIA-LAGUNILLAS-EJIDO**
- **SAN FELIPE-MOLINILLO-CAPUCHINOS**
- **LAS ACTIVIDADES Y EL USO RESIDENCIAL EN EL CENTRO**
- **ASPECTOS ESPECÍFICOS DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA**
- **LOS EQUIPAMIENTOS MULTIFUNCIONALES**
- **LA MOVILIDAD EN EL CENTRO Y LA UTILIDAD DE LA PEATONALIZACIÓN**
- **URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS**

Francisco J. Carrera Rodríguez

arquitecto de asesoramiento y formación y
coordinador de la Comisión de Urbanismo

Han formado parte de la Comisión de Urbanismo, asistiendo a las reuniones de la misma y/o aportando informes y sugerencias los siguientes arquitectos colegiados:

Oscar Agudo Ruiz, Alejandro Armenteros de Dalmases, Daniel Barrera Fernández, Mercedes C. Carmona Martín, Francisco J. Carrera Rodríguez, Fran Carrera Ros, Antonio Díaz Casado, Laura Domínguez Correa, Javier Gamero Orozco, Adela Giráldez García, Juan Diego Gil Contreras, Sebastián González Juli, Antonio Gonzáles Ramírez, Joaquín González Ramírez, Mónica Granados Cabrera, Francisco Félix Jiménez Zurita, Manuel Medina Arrabal, Juan Angel Pérez Sáez, Fernando Ramos Muñoz, Juan Pedro Sánchez García, Eduardo Serrano Muñoz, Antonio Vargas Yáñez y Rogelio Vilches Roldán.



DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

En el **Avance** de planeamiento se ha optado como **criterio de partida**, y tras una **amplia reflexión** explícitamente contemplada en el **Documento**, la incorporación al **PEPRI** de la delimitación del **Conjunto Histórico de Málaga** (que incluye el “eje **Reding-Pries-Sancha**”) a fin de evitar la intervención de “**Cultura**” en los **procedimientos** de concesión de **licencias urbanísticas** en dicho entorno, tal como se aplica en el ámbito del **Centro Histórico** desde la aprobación del **vigente PEPRI** en virtud de las disposiciones al respecto de la **LPHA**. En definitiva el **ámbito de actuación delimitado** es el resultado de la **superposición** con puntuales correcciones de las del **PEPRI** vigente, **PGOU-2011**, **Conjunto Histórico** (BOJA 30/04/2012) y **Catastral**.

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-Pries-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**), el Río **Guadalmedina** y su entorno más próximo, **El Ejido**, el barrio de **El Molinillo**, el sistema **Gibralfaro-Sancha...** que, efectivamente, **no pertenecen al “Conjunto”** pero, en general, **sí al “Centro”**). En tal situación debería identificarse el planeamiento como el **PEPRI del Conjunto Histórico de Málaga** (lo que cubriría los **objetivos** antes enunciados) y no tanto como el **PEPRI del Centro Histórico** (ya que la conveniente **ordenación urbanística integral** de su propio ámbito físico y funcional se presente **incompleta**).

En todo caso consideramos que, abierta la vía de la **redelimitación sustancial del ámbito de actuación del PEPRI**, y admitiendo la **incorporación** al mismo de **Reding-Pries-Sancha**, no tiene sentido, ni es objetivamente deseable a efectos de la ordenación urbanística, que no **se revise** en profundidad y en su totalidad dicha **delimitación** a fin de incluir en el **planeamiento integral del Centro** aquellos espacios que por todo el mundo se **identifican, utilizan, viven y vinculan**, como **parte consustancial**, con el **Centro de Málaga** (recinto al que paradójicamente **no pertenece** física ni funcionalmente el enclave **Reding-Pries-Sancha**).



A 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”**? ¿si se incorpora al PEPRI el **Monte Gibralfaro**, que también tiene su propio **Plan Especial**, no sería lógico **ampliar su delimitación** hasta el **Paseo de Sancha**, e incluso hasta el **Camino Nuevo** evitando dejar fuera del PEPRI a **espacios intersticiales** de borde, además de resolver su **soldadura** Oeste con el **barrio de La Victoria**? ¿es admisible considerar que el **Río Guadalmedina** pertenece a la **periferia** del Centro y no al **mismo Centro** de Málaga? ¿no es **El Ejido** la atalaya **dotacional pública** potencial del Centro como **Gibralfaro** es su **espacio libre** público por excelencia?...

El Avance **no incluye** en el ámbito a algunos de dichos **enclaves** pese a que, necesaria e inevitablemente, se refiere a ellos tanto a **nivel informativo**, obviamente, como a **nivel propositivo** (delimitación de “**supermanzanas**” p.ej.), de forma que a quienes no hubieren reparado en la **delimitación concreta** propuesta por el Avance les parecería que, efectivamente, son **piezas urbanas** ciertamente **incluidas** en el ámbito del **PEPRI** pretendido.

En consecuencia se propone como **sugerencia** que sea de nuevo **revisada la delimitación del ámbito de actuación** del **PEPRI C-CHA** (PLAN ESPECIAL del CENTRO y del CONJUNTO HISTÓRICO de Málaga) a fin de valorar objetivamente la conveniencia de **incorporar** para su **ordenación** urbanística integrada, y **programación** de las gestiones urbanísticas a realizar según los casos, a las siguientes **áreas**:

- **MONTES GIBRALFARO Y SANCHA** hasta su línea de contacto con Reding, Pries, Sancha, Salvador Rueda, Camino Nuevo y Victoria con especial atención a la ordenación pormenorizada a efectuar, sobre los **espacios intersticiales** existentes entre el ámbito del PE-Gibralfaro y la ciudad circundante, y a su consideración a todos los efectos como una de las “**supermanzanas**” delimitadas por el propio **Avance**. En efecto, en ese sentido, se observa **contradicción** entre la delimitación del Centro en el Avance y la del PE-Gibralfaro (asumida para el futuro PEPRI) resultando un **área “amordazada”** entre el BIC **Conjunto Histórico** de 2012, al que se ciñe el avance de la revisión, el **Plan especial Gibralfaro** y la citada “**supermanzana**” circundada por el Camino Nuevo, Calle Ferrándiz y Victoria.
- **EL EJIDO** en su totalidad hasta su la confluencia con Alameda Capuchinos, rellenaría la “mella” física que presenta la propia **delimitación Norte** del Avance, se ajustaría asimismo a la configuración de otra de las “**supermanzanas**” previstas y propiciaría la **intervención urbanística** en su interior avanzando y/o resolviendo pormenorizadamente la ordenación requerida por el **PGOU** como **enclave dotacional público a escala territorial** del **Centro de la Ciudad**. Se considera con ello que el **ámbito del PEPRI** quedaría más completo y mejor definido su **límite Norte** mejorándose la **movilidad y accesibilidad** Norte-Sur. **El Ejido** es un área de oportunidad de renovación de **equipamientos** que pueden ayudar a incorporar la actividad **territorial y estructural** que el Avance intenta introducir en el cercano barrio **Lagunillas** cuyo tejido no debe soportar esa carga ya que sus **posibilidades dotacionales**, son claramente de **escala local**. Los flujos que siempre se han producido entre **El Ejido y el Centro** a través de los barrios **Cruz Verde y Lagunillas**, deben **reconducirse y planificarse** desde el **PEPRI** a fin de **regenerar el tejido residencial y otros usos compatibles**.



- **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...”

- El **RÍO GUADALMEDINA** (cauce actual y espacios urbanos aledaños al Oeste). El “**Centro**” tiene su **PEPRI**, a revisar, y **Trinidad-Perchel** tiene su **PE** (por cierto **más antiguo aun** que el **PEPRI-Centro**) pero, más que un río, el **Guadalmedina** parece ser “tierra de nadie” y por lo tanto seguimos conformándonos con **poder cruzarlo**, en **casi** los mismos puntos de siempre y **casi** con los mismos **puentes** de siempre (Armiñán, Aurora, Alemanes, Tetuán...). Creemos que, pese a las **dificultades técnicas** (esas que solo se dan en Málaga al parecer), ya es momento de sentar desde el planeamiento urbanístico las **bases de la actuación sobre el Guadalmedina**, vinculantes o no, y su **incorporación** de hecho a la Ciudad, es decir **al Centro**. Y al mismo tiempo, **incluida en el PEPRI o no**, habría formularse también la **revisión del PE “Trinidad-Perchel”** y **seguramente** debiera incorporarse, en uno u otro o en ambos, el **área también central y comercial** de la ciudad configurada por **Corte Inglés - Estación AVE - San Andrés**, un área que no es menos “Centro” que Paseo Sancha p.ej...

Y por último, con referencia a la **delimitación**, cabe efectuar algunas **sugerencias** puntuales en relación con las líneas que definen físicamente, según el Avance, los **diferentes ámbitos o áreas** que componen internamente el **Centro de Málaga**. Veamos:

- No se entiende que en la Delimitación de la **Zona 15 “Gibralfaro”** se incluyan las calles Agua y Picacho, como viarios de conexión de este sector, y se detraigan de la **Zona 14 “La Victoria”** de la que le son propios morfológicamente. Este hecho fracciona las manzanas de la parte **Este de la calle Victoria** y las disgrega sin tener una **estructura morfológica** unida y bien conectada en su parte trasera. En coherencia con el concepto “**supermanzana**” se propone que este ámbito 14 las incluya incluso la parte trasera de esas manzanas (falda de monte hasta el viario de subida a Gibralfaro) puesto que es ahí donde se producen las **propuestas de intervención** tanto a nivel territorial como estructural. Se entienden que estas propuestas deben estar más ligadas al **tejido urbano**.



- Cabría discutir si **Gibralfaro debiera excluirse** del **PEPRI-Centro** (manteniendo básicamente las determinaciones de **su propio P.E.**, que obviamente influyen en el **Centro**) o si **se refunde en el PEPRI** sin necesidad de continuar con la tramitación del citado **PE-Gibralfaro** (iniciada pero por el momento “detenida”). Seguramente sea esta última **la mejor opción** y la más **unitaria e integradora**, pero **parece claro** que es dentro del ámbito del **PEPRI-Centro** donde han de resolverse las **zonas de intersección** entre dichos ámbitos, borde de la **faldas sur y oeste de Gibralfaro**, con conexión directa con la **trama urbana del Centro**, donde el PEPRI ha de proponer, potenciar y gestionar **usos y actividades** que sirvan para poner en valor los dos ámbitos cada uno con sus **características propias**. Esta **zona intermedia** debe conectarse y ser **soporte de trama urbana** sin olvidar su condición de **espacio de oportunidad** colindante con otro de gran valor medioambiental, cultural e histórico, que necesita de **exquisita gestión** y estrategias de intervención.
- Asimismo se sugiere **cerrar el área 14** por la calle Oeste de subida a **Gibralfaro**, al Sur por la calle **Campos Elíseos** y límite de lo edificado, y la calle **Pinosol** por el Norte.
- Se observa que queda **fuera del ámbito** la manzana triangular del barrio **Compás de la Victoria** comprendida entre las calles Tejeros, Julio Mathías y Cotrina, motivada por la propia **delimitación del Conjunto Histórico**, lo que ocasiona su **descuelgue** con respecto a la ordenación y formalización física y ordenación del propio **PEPRI-Centro**.
- Con independencia de **antecedentes**, históricos y urbanísticos, y de la **estructura actual de la propiedad**, no resulta **coherente** que la franja Mondéjar-Hermosilla-Siloé, que **morfológicamente y topográficamente** pertenece a la zona de **El Ejido**, se incluya en el **Centro** y que **El Ejido** propiamente dicho quede **fuera del ámbito de actuación**. Nuestra **sugerencia** anterior (incorporación de **El Ejido** al **PEPRI**) resolvería cuestión.
- La delimitación de la **zona homogénea de Capuchinos** realiza pequeños **ajustes** respecto a la delimitación del **vigente PEPRI**, sin embargo estos ajustes no se realizan bajo un **mismo criterio** ni resuelven la **identidad del barrio** como tal. No se entiende por qué la delimitación de las **áreas homogéneas** que hace el **Avance del PEPRI** no tiene ningún tipo de **correspondencia** con la **delimitación de barrios** de la Junta Municipal del **Distrito Centro**, cuando lo cierto es que esta se ajusta bien a la **identidad** de los barrios de **CAPUCHINOS** (incluyendo por ejemplo la Alameda de Capuchinos), y del **MOLINILLO** (delimitándose este desde la Cruz de Molinillo hacia el norte, incluyendo las calles San Bartolomé y Alderete).

La delimitación de la **supermanzana** al norte de Cruz de Molinillo contiene suelos interiores y exteriores a la propia delimitación del PEPRI contemplada por el Avance. Estos filtros creados con la intención de potenciar los usos y espacio públicos en el interior, carecen de sentido si se crea una división y no pueden tratarse de manera unitaria. La **cohesión física y social** de **El Molinillo y Capuchinos** se refuerza con esta **supermanzana** pero a la vez desaparece con la propia **delimitación del Avance** de PEPRI.

Lo más lógico para la **Gestión del CENTRO** debiera ser la aplicación de un **mismo criterio** al menos en cuanto a la **delimitación de los barrios** que lo integran. En ese sentido consideramos que la **delimitación interna predefinida** no es del todo coherente, siendo incluso contradictoria con uno de los **objetivos** del Avance: “**potenciar los ámbitos singulares de los barrios**”.



1. MORFOLOGÍA URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO

LA ESCALA TERRITORIAL

Interesa como **introducción** previa al **análisis** de las distintas áreas, y de las **propuestas de intervención** sobre las mismas, efectuar las siguiente **reflexiones de carácter general** como contrapunto a las determinaciones del **Avance de Revisión del PEPRI** vinculada a la **morfología** del Centro:

- Del conjunto de las **recomendaciones** planteadas en el Avance para la **protección y mejora ambiental** del Centro Histórico, se observa que se refieren básicamente a la **urbanización y al tráfico** y en todo caso al **paisaje histórico urbano**, pero **se ignoran** absolutamente aspectos de tipo **sensorial**, de **paisaje sonoro**, de **auralidad**... ¿la **percepción por los habitantes** no se mide ni se evalúa? ¿el **paisaje histórico urbano** solo se refiere a la **forma edificada** y al **espacio libre** y no al **paisaje sensorial**?
- El Avance no analiza la **percepción del hábitat por el habitante**, ni la relación **personas-espacio físico**... insiste en el Centro como espacio de referencia de la **vida pública de la ciudad** pero **sin crítica explícita** a la sobrecarga de uso festivo y representativo que lo colapsa y lo tematiza desoyendo las **reflexiones** al respecto que ya se habían planteado en un **informe de sugerencias** de este Colegio para la revisión del PEPRI en 2009 (*moderar la función de “salón de visitas y celebraciones” de la ciudad*).

Efectuando un repaso de las **actuaciones** planteadas por el **Avance** y/o de sus **carencias**, en simultaneidad con nuestras propias **aportaciones y sugerencias**, se analizan a continuación las **áreas urbanas más identificativas del Centro Histórico** de Málaga en cuanto a su percepción morfológica (que no puede obviar aspectos de singularidad, de uso y de movilidad cuyo estudio corresponde en propiedad a otros temas específicos atendiendo a la metodología expositiva adoptada por el Avance) desde la **escala territorial** de la ciudad:

- El área propuesta en el Avance como **espacio de oportunidad** en el borde del **Monte Gibralfaro** con el **barrio de La Victoria** presenta una **delimitación ambigua**. Se propone formalizar un **borde claro** coincidente con la traza del **camino de subida** y enlazarlo con la calle Pinosol. Se trata en cualquier caso de un espacio supuestamente perteneciente a la **escala estructural**, o incluso **local** pero en realidad afecta a la **imagen paisajística** de la Ciudad, y a la definición formal y funcional de un enclave **identificativo del Centro de Málaga** que efectivamente excede del ámbito local e incluso estructural del mismo: el **Monte Gibralfaro** es evidentemente un **hito territorial** del Centro Histórico de la Ciudad.

Este espacio de oportunidad tiene vocación como **soporte de equipamientos y espacios libres** que cubra las **carencias de la trama urbana residencial** por lo que debería integrarse en la **supermanzana urbana de Calle Victoria** dejando el resto del monte en el **Área 15 “Gibralfaro”**, que constituiría otra **supermanzana** distinta con vocación de **espacio natural-patrimonial**. Desde el punto de vista de la **morfología urbana** este gran espacio libre conforma a **escala territorial**, junto al enclave urbano de equipamientos de **El Ejido**, el **equilibrio dotacional público** del Centro de Málaga.



El **itinerario peatonal estructurante** en el borde del **Monte Gibralfaro** carece obviamente de definición detallada en el Avance pero, en cualquier caso, ofrece **escaso enlace con los equipamientos** de escala territorial y estructural que se proponen. La sensación es que las propuestas de este área de intervención específica son las del **Plan Especial Gibralfaro**, con la incorporación de una serie de **objetivos y directrices** (pág 65 de la Memoria del Avance), pero que **no han sido pensadas** desde el propio Avance de Revisión del PEPRI. Entendemos imprescindible intervenir desde el propio PEPRI en el **diseño urbanístico** de esta zona de **enorme importancia dotacional** para el Centro y para la propia Ciudad, (**línea de actuación A.2**), y proponemos la ubicación en ella de **espacios para uso deportivo de escala local** ya que, seguramente, sea el único área del Centro que pueda proporcionarlos.

En este área la exclusión de Mundo Nuevo (sur), y su conexión con túnel y con la zona Este **no es coherente**. No se plantean **alternativas** relativas al **cine Andalucía** y alrededores aunque en la realidad sí que existen **negociaciones** entre propiedad y ayuntamiento, sobre **edificabilidad y usos**, incluso relacionadas con la manzana **Astoria-Victoria**.

Por otra parte se hace necesaria la **búsqueda imaginativa** de la integración de **Gibralfaro** en la **mall urbana** circundante (sirvan ejemplos como los viales de acceso a Parque Güell en Barcelona, las escaleras mecánicas integradas en el paisaje, la calle Lombard de tráfico rodado en ladera ajardinada de San Francisco...) como **oportunidad** para poner en valor una interesante **morfología urbana** añadiendo **valores paisajísticos** relacionados con la **topografía**.

- El Avance insiste en la consideración de **Alameda-Parque** como un “eje” cuando creemos que **nunca ha sido realmente un eje** sino la concatenación de **tres espacios distintos sin articulación** entre ellos: **Avda. Andalucía** al Oeste (sin articulación con el Río), **Alameda principal** (sin articulación con el Parque) y el propio **Paseo del Parque** (que tampoco se articulado con la red viaria Este). Entendemos que más **importante** que peatonalizar la **Alameda** (los laterales y/o el espacio central) es **delimitarla** y reforzar las vías transversales de **conexión entre Centro, Puerto y Trinidad**. En cualquier caso el **Avance del PEPRI** no profundiza en medida alguna a nivel propositivo en las **posibles soluciones a urbanas** a implantar sobre dicho **supuesto “eje”** propiamente dicho. En efecto:
 - El **Avance** de planeamiento es testigo privilegiado de la **llegada del metro al Centro** pero apenas se hace eco de tal circunstancia y, desde luego, **no analiza** las consecuencias para el Centro de esa **nueva infraestructura territorial** en el corto, medio y largo plazo (en relación con ello sugerimos que, como medida urgente, se valore al menos la posibilidad de ubicar la **estación “Atarazanas”** en el solar nº22 **liberando el espacio peatonal** de la Alameda sin hipotecar sus **posibles soluciones** de diseño y funcionales como tal espacio peatonal y gestionando la **inmediata actuación edificatoria** en dicho solar).
 - La **peatonalización total o parcial** de la Alameda tiene, por lo que al tráfico se refiere, evidente **influencia en el Paseo Central del Parque**, pero no se aborda propuesta alguna de intervención sobre dicho **espacio central** que acompañe coherentemente a la que sí se plantea acertadamente sobre el espacio **Ayuntamiento-Banco España-Rectorado**. Y aunque el Avance sí formula la **posible intervención** sobre dos zonas concretas (eje **Alameda-Parque** y fachada **Puerto- Muelle Heredia**), se olvida del **espacio intermedio** existente entre dichos ámbitos longitudinales incluida la **Plaza Marina**.



- Sobre el **Guadalmedina** tampoco se propone nada concreto en el Avance salvo el requerimiento de una mayor implicación ciudadana al respecto. En todo caso la propuesta de **nuevas pasarelas** es acertada, aunque **debieran ser más** y tendrían que propiciar la creación de **pequeñas plazas fluviales** de borde del Centro y de Trinidad- Perchel, **fomentar flujos de actividad** hacia ellas que procuren volver a "**habitar el río**" y generar **demandas ciudadanas** que condicionen en su día la **actuación definitiva** a proyectar sobre el **Río**, es decir construir la **propuesta final** desde el **urbanismo "táctico"**: tras un proceso de habitar el río, seguimiento del mismo y evaluación de resultados.
- El Avance tampoco propone nada sobre la **integración puerto-ciudad** ni sobre la **fachada de la ciudad**. Debería asumirse coherentemente como **frente del Centro Histórico** a toda la fachada comprendida entre el futuro **Auditorio, Muelle Heredia y la Aduana**. Las actuaciones sobre este **espacio Puerto-Ciudad** deberían **aumentar la edificabilidad prevista** en el Plan Especial del Puerto, si se necesita para compensar deseables **intervenciones internas** "duras" en el Centro que supongan **pérdida de edificabilidad**, pero en todo caso en un marco de **transparencia y participación** del que carecen las **actuales negociaciones** de carácter especulativo ente **Autoridad Portuaria y Ayuntamiento**, para la **definición de la forma y los usos** de dicho espacio en perjuicio de la **coherencia** final de la **propuesta urbanística** propiamente dicha.

Proponemos lograr una fachada Ciudad-Puerto con mayor coherencia y continuidad edificatoria (tramo Muelle Heredia - Paseo Antonio Machado – Auditorio) con la edificabilidad que sea necesaria 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 (atención también al impacto e interacción de las grúas)... El **Muelle Heredia (ámbito Puerto-Ciudad)** es el auténtico **área de oportunidad** para creación de **nueva ciudad** en el Centro Histórico incluidas sus **principales infraestructuras** (transporte público a todos los niveles)

Se considera **imprescindible** que en la fase de **información urbanística del PEPRI** que haya de aprobarse inicialmente se elabore un **listado y análisis específico de puntos negros** (edificios en situación indiscutible de "fuera de ordenación", y/o vaciados fuera de escala o manifiestamente distorsionantes del paisaje urbano, y espacios públicos deteriorados o desvirtuados) que permita establecer un **plan de actuaciones** sobre ellos con sus correspondientes **estudios de viabilidad** para eliminar o **minimizar sus efectos negativos**. El ejemplo de la iniciativa "**reinventer París**" pudiera servir de **referencia conceptual** válida como posible **modelo de actuación** pero, con independencia de las actuaciones puntuales sobre solares o edificios, ha de prestarse **atención desde el PEPRI** a las necesarias intervenciones de **escala intermedia** (a las que se refiere Vicente Seguí en su informe previo a la revisión del PEPRI) que deben **predeterminarse y delimitarse** desde el Plan aunque evitando, en su justa medida, que el **PEPRI** se configure como un **plan de planes futuros**, de formulación y tramitación inciertas en el tiempo, sino como **coordinador** de dichos planes.



LA ESCALA ESTRUCTURAL

Siguiendo con el **análisis por áreas** iniciando anteriormente efectuamos las siguientes **apreciaciones** descendiendo a la **escala estructural**:

- La identificación del área **MÁRTIRES-POZOS DULCES**, y también del **ENTORNO DE CALLE GRANADA**, como zonas en la que en cierta medida se ha mantenido la **ciudad musulmana**, justifica el énfasis con el que el Avance propone la **recuperación de los patios** como elementos patrimoniales fundamentales de la **trama urbana** de la ciudad. Los patios son efectivamente **estructurantes de dicha trama** por su función vinculado al **uso residencial** (a proteger, potenciar y recuperar en el Centro, al margen de su reclamo turístico) y por sus **dimensiones** que en muchos casos superan a las de la propia calle en la que se sitúa el inmueble. Se considera **acertada la propuesta del Avance** al respecto.
- Consideramos **coherente** con la intervención propuesta para el eje urbano de **CARRETERÍA-ALAMOS** la puesta en el valor complementariamente de los **itinerarios peatonales paralelos Puerta Nueva-Pozos Dulces-Catalinas... y Beatas-Granada-Cózar**. Probablemente la **recuperación e integración urbana** de dichos recorridos permita reflexionar y ponderar en alguna medida la **restricción pretendida** con respecto al **tráfico rodado en el eje Carretería-Alamos** ya que, tratándose este eje de un **primera ronda de circunvalación histórica** de la ciudad, y de un elemento viario de **conexión funcional** entre la almendra central y los arrabales, y entre el propio Centro y su periferia Este (en gran parte perteneciente al Conjunto Histórico a ordenar): Paseo, Reding, Plaza de Toros, Malagueta, Palmeral, Muelle Uno, Centre Pompidou ..., debe seguir manteniendo con las **necesarias y oportunas limitaciones** ese papel de “**elemento viario**” en **convivencia con el uso peatonal**, y no tanto el rol de espacio libre propiamente dicho al uso (terrazas) en el que tengan cabida el **tránsito peatonal**, el **carril bici**, el **transporte público** (lanzaderas urbanas para acceder al Centro), el **suministro comercial...** y también la **circulación rodada** que sea **razonablemente necesaria**, tal como se plantea para **Calle Victoria**.

En cualquier caso **Calle Carretería debe renovarse y regenerarse** como elemento urbano de **soldadura y cohesión** entre la almendra central y el arrabal (Biedmas) de **uso preferentemente peatonal**, por lo que **no debe impedirse**, controladamente por supuesto, el **tráfico rodado**. En consecuencia, aunque con los **matices** expresados, estamos de **acuerdo** con la propuesta del **Avance**.

- Las **pasarelas peatonales** sobre el **GUADALMEDINA** provienen de la propuesta de José Seguí que obtuvo el primer premio en el **concurso de ideas**. Con independencia del **diseño y morfología** grafiados a nivel de Avance es importante plantear los **objetivos arquitectónicos** a los que debe atender el futuro proyecto. En efecto, con carácter general, deben responder al modelo de “**punte-plaza**” y por tanto deben contemplarse **criterios** de localización, **integración paisajística** urbana, estética, **funcionalidad peatonal**, respeto y/o potenciación de **visuales** (p.ej. que la vista de la chimenea resulte centrada con respecto al edificio de la policía que actuaría como zócalo).



En ese sentido cabe recordar el pretendido “**parque-puente**” de **Carretera de Cádiz** (Óxido Rojo) que, pese a las premisas en ese sentido del PGOU y del PE aplicables, fue **construido finalmente** con un tablero convencional **sin el más mínimo diseño urbano** y sin la más mínima componente a nivel “peatonal” o de “parque”.

- En el apartado anterior “**0. DELIMITACIÓN**” además de nuestras propuestas relativas a la definición de los **límites del ámbito de actuación** del futuro PEPRI, ya sugeríamos determinados **reajustes internos de delimitación de áreas o barrios** identificativos. En el presente apartado, atendiendo específicamente a la **configuración morfológica y estructural** del Centro, y considerando que **el Avance delimita** las zonas **sin enunciar ni denunciar** su problemática **respectiva**, incidimos en ellos y proponemos además **otros ajustes** internos. Concretamente para el **entorno Alameda-Parque** se sugiere lo siguiente:
 - Incorporación al **Parque** (zona 3) de la **falda de la Alcazaba** para dar continuidad al espacio verde **Puerta Oscura-Parque**. También deben incorporarse el **Paseo de los Curas y el Muelle 2**.
 - Incorporación de la **Plaza de la Marina** al **Ensanche Larios** (zona 6) porque **tradicionalmente** fue parte de él, y para dar continuidad al tejido urbano construido (o por construir) hasta el **Puerto**.
 - Incorporación de la **manzana del Málaga-Palacio** a la **Zona monumental** (10) para tratar coherentemente todo el **entorno Catedral - Zona monumental**, muy heterogénea y de difícil tratamiento unitario, por lo que habría que incorporar también todas las **manzanas alrededor de la Catedral** para unificar los espacios públicos relacionados con la **Catedral** en coherencia las últimas intervenciones sobre el espacio público (**Plan Turístico**).
- El **futuro PEPRI** debe abordar la solución a problemas que apenas si se enuncian en el Avance: **alineaciones** edificatorias, espacios **vacíos**, registro de solares, edificios agresivos **fuera de ordenanza** (deben revisarse los criterios aplicados en la Modificación de alturas para la margen izquierda del Guadalmedina), **sistemas alternativos de desplazamiento** con posible incidencia en la **morfología urbana** (segway, triciclo, híbridos...) y de accesibilidad de **servicios emergencia** (debe habilitarse una red homogénea de puntos asistencia alrededor del Centro).

Y sin embargo el Avance insiste sobre **criterios y debates ya obsoletos**: ¿**arquitectura contemporánea** en el Centro? ¿incide el lenguaje contemporáneo en la **mejora del tejido urbano**?, ¿sirven las directrices sobre lleno/vacío y proporciones de huecos como **garantía de calidad arquitectónica**?... Se denuncia el **fachadismo** pero **la propia GMU lo propicia** y aprueba.
- Morfológicamente la **SUPERMANZANA “EL EJIDO”** reconocida e **identificada** en el Avance, y que sin embargo queda **fuera de la delimitación** final del ámbito de actuación del **PEPRI**, es una pieza importante del **Centro Histórico** que debe jugar un **papel singular** en la configuración urbanística del mismo.



Se trata efectivamente de un **área de borde del Centro** pero en su justa medida equivalente al **Monte Gibralfaro**, este es la atalaya verde que lo delimita al Este y **El Ejido es su enclave dotacional más relevante** que lo cierra por el Norte y Oeste; funcionalmente es un recinto urbano rodeado por calles, unas incluidas de derecho en el Centro a ordenar y otras no (Capuchinos) pero todas conforman y delimitan con mucho sentido una de las **supermanzanas definidas** por el propio Avance. Desde el punto de vista de la **planificación urbanística**, del diseño y de la **morfología urbana** El Ejido debe estar incluido en el **ámbito de actuación del PEPRI**, por más que la programación y la **gestión urbanística** a desarrollar para su efectiva incorporación funcional al **Centro** seguramente sean otra cuestión a resolver.

- Y por último al respecto de algunas **propuestas del Avance a escala estructural** relacionadas con la **morfología urbana** del Centro se observa lo siguiente:
 - Los **espacios “de oportunidad”** se localizan todos al Norte de la Plaza de la Constitución cuando también existen **zonas degradadas en otros lugares** lo que, en todo caso, es contrario a la necesaria **homogeneidad** en el ámbito del PEPRI.
 - La identificación de “**supermanzanas**” en el Centro de Málaga es **errónea**. La implantación del concepto “supermanzana” pudiera tener sentido en Barcelona (escala urbana, tipos de vías, anchura, alineaciones rectilíneas y sección constante...) pero en el **Centro Histórico de Málaga** donde se plantea **disuadir el tráfico en determinadas vías** de paso (Carretería, Álamos, Victoria...) que seguramente propiciarán un **mayor aislamiento** de la almendra central, y donde los **itinerarios peatonales** carecen de **continuidad**, no resulta **coherente** la implementación de esa **técnica** de ordenación.
 - La **peatonalización del viario** es fácil (ej. C/.Larios) pero hacerlo con **sentido estructural** y con **utilidad** requiere de un **mayor estudio y profundización**:
 - El “eje” propuesto **Uncibay-Victoria** por el entorno del Teatro Cervantes demanda igualmente su **continuidad hacia el Puerto**; l
 - La lectura y **uso transversal** del espacio público lineal tiene su **campo de experimentación** más claro en el **Guadalmedina** (conexiones Centro-Trinidad-Perchel);
 - La **prolongación** del tramo peatonal de **Calle Cervantes** en la Malagueta (por cierto fuera del ámbito del PEPRI) no tiene sentido **sin continuidad** hacia **Paseo Marítimo-Playa** y hacia **Campos Eliseos-Gibralfaro** (tal vez sea de mayor interés **peatonalizar C/.Maestranza** y conectar **Paseo Marítimo con Parque-Ayuntamiento** pasando por el **Hotel Miramar** ¿podría segregarse para uso y dominio público una parte de sus espacios libres?);
 - La **supresión** del fuerte carácter urbano estructural como “ronda de circunvalación interna” del Centro del **eje Carretería-Alamos** es **discutible** y puede ser **contraproducente** (no debiera eliminarse **sustancialmente** el tráfico aunque **sí los aparcamientos** en superficie)...



LA ESCALA LOCAL

El supuesto “eje **ALAMEDA-PARQUE**” es, en realidad, solo una **sucesión lineal de espacios** que han venido permitiendo en el tiempo su utilización como **corredor viario** y su identificación administrativa como carretera nacional que cruza el centro de la ciudad de Málaga; en ese sentido sería identificable efectivamente como “eje” de **escala territorial**.

Por otra parte, la ejecución de las rondas de circunvalación y/o el estudio de posibles **soluciones alternativas al “tráfico pasante”** (p.ej. el soterramiento del Paseo de Los Curas como la actuación seguramente más creíble pese a sus dificultades) permitirían circunscribir el estudio de las **propuestas de actuación** sobre dicho “eje” a la propia **escala estructural del Centro Histórico** ya que, en cualquier caso, es un **sistema urbano** de gran **importancia y trascendencia** en la **morfología del Centro Urbano de Málaga**.

Pero lo cierto es que **se le puede relevar** a este entorno del **papel territorial** funcional actual (canal fundamental de tráfico rodado) si se resuelve su **delimitación física y funcional** mediante otros elementos exteriores (formalizando p.ej. una de las **supermanzanas contempladas** por el Avance), si se articula en un sistema **Alameda-Plaza de La Marina-Parque** junto a las estribaciones del Monte **Gibralfaro** (Puerta Oscura), se interacciona con la **Zona Monumental** (Catedral, Aduana, Alcazaba), se vincula con el mar (**Palmeral de las sorpresas**) y con el **Ensanche Heredia** y su significación como pieza clave de la **morfología y fachada Sur** del Centro Histórico, se articula con el **Guadamedina...**

Si se acometen intervenciones en el sentido apuntado tal vez pudiéramos concebir los **estudios y propuestas urbanísticas** sobre dicho “eje”, y su área de influencia, como pertenecientes a la **escala local de trabajo**, y ello con independencia de que la **regeneración y/o renovación urbana** que haya de plantearse ocasione, efectivamente, una nueva **imagen** del Centro a escala **estructural y territorial**.

A partir de lo expuesto entendemos oportuno proponer **a nivel de planificación**, y/o a programar en su caso, las siguientes posibles **intervenciones urbanas** en este área:

- Cerrar la **Alameda Principal** como **salón urbano recuperando** el espacio delimitado en su día por la **antigua Acera de la Marina**. Con ello se reforzaría la supresión planteada del **eje lineal de tráfico** entre **Alameda y Parque** a través de **La Marina**. Si el propio Avance propone potenciar el eje **Paseo Curas – Muelle Heredia** y peatonalizar (en gran medida) la Alameda ¿**habría que mantener necesariamente ese eje de tráfico rodado interiormente al Parque y a la Alameda?**
- Propiciar la **prolongación de Larios hacia el Puerto** utilizando esas nuevas alineaciones que se configurarían en **La Marina**. Con ello se consigue la principal de las **conexiones funcionales** Puerto-Ciudad desde el mismo Centro Histórico, aunque quedaría por resolver, evidentemente, el problema del tráfico “**pasante**” **Muelle Heredia – Paseo Curas**.
- Actuar conjuntamente sobre los **edificios fuera de ordenanzas** (en su caso derribo + reedificación) absorbiéndose la **edificabilidad suprimida** por el **nuevo frente** a edificar en **Plaza de la Marina, Muelle Heredia, Paseo Machado...** y edificar los **solares vacíos**.



- Tratar el **Parque** y los Jardines de **Puerta Oscura** como una **Zona Verde única e integrada** (sin eje viario central) y conectarlo sin solución de continuidad con el **Monte Gibralfaro**. La solución propuesta en el Avance de **peatonalizar la Avenida Cervantes** para incluir en el recinto a los edificios de Ayuntamiento, Banco de España y Rectorado debiera completarse con la **Calle Guillén Sotelo** y la propia **calzada central del Parque** donde a lo sumo solo tuviese cabida, en su caso, el **transporte público**.
- Es cierto que, en este caso, **no existe razón histórica** para reivindicar que el **eje central del parque** no sea un vial, pero **si se reduce** o se suprime el **tráfico rodado por la Alameda** no es necesario mantenerlo por **El Parque**, lográndose una **oportunidad histórica** para la definitiva **unión física y funcional entre Monte y Mar**, elementos geográficos identificativos de la **ciudad histórica de Málaga**, mediante un **gran parque y corredor ecológico** que pondría en conexión **Montes de Málaga**, Seminario, Victoria, Gibralfaro... con Jardines de Puerta Oscura, el **Parque actual ampliado** sustancialmente **en su interior**, el Paseo de España, el Palmeral de las Sorpresas.... y con el propio **Mar**.
- En ese nuevo espacio central del **Parque renovado** tendrían cabida **diferentes funciones urbanas** (puesta en uso y valor real de la Zona Verde más importante de la ciudad) **culturales y turísticas** (inicio de itinerarios y conexión con la zona monumental más próxima y posible **acceso urbano al Castillo de Gibralfaro** desde el Centro mediante funicular p.ej.) y **naturalísticas** (por su conexión ininterrumpida entre Naturaleza y Areas Libres urbanas que simbolizarían la recuperación definitiva de la geografía malagueña).
- Ese **sistema de espacios libres articulados** en dirección **Monte-Mar** (sustitutorio del sistema de ejes viarios transversales Este-Oeste) solo presentaría un elemento distorsionante: **el Paseo de Los Curas** eje viario al parecer hoy por hoy **insustituible**, aunque ya muy sometido a presiones urbanas (elemento de **soldadura Puerto-Ciudad**) que, sin duda, aumentarían al máximo en el caso de que se consiguiera **“peatonalizar” completamente el Parque** propiciando de forma definitiva la **búsqueda de soluciones**: supresión del tráfico pasante (desvío por las rondas de circunvalación), soterramiento parcial o total... y en cualquier caso elaborando estudios serios y bien fundamentados sobre los **tráficos reales** que ha de soportar y sus posibles **desviaciones**.

Se trata en cualquier caso de reconocer que **el papel urbano del Parque y del Paseo de Los Curas** es preferentemente el de **unir la Ciudad con el Puerto** mediante un único **sistema dotacional articulado** de espacios libres, y ello pudiera admitir la conveniencia, **compatibilidad**, necesidad o imprescindibilidad de admitir en su interior **determinados tráfico rodados**, pero **no a la viceversa**.
- Por lo que se refiere a la **fachada Oeste del MONTE GIBRALFARO** no se encuentran en el Avance estrategias para **mejorar la percepción visual** de su borde trasero de contacto con el **área de Calle Victoria**, cuya remodelación se presenta como “proyecto estrella” del futuro PEPRI. Consideramos que hay que aprovechar la intervención en esta zona: construcción de **nuevos usos**, mejora de los **espacios libres** y de ajardinamiento y especies vegetales y/o por medio de una **ordenanza de edificación**, que posibilite mejorar este **frente de especial interés para la ciudad** ya que en realidad será una **nueva fachada**.



Efectivamente dentro del ámbito del **PEPRI-Centro** resulta lógico incluir tanto las **zonas de intersección** entre los ámbitos **VICTORIA Y GIBRALFARO**, como las de **borde de la falda sur y oeste de Gibralfaro**, con conexión directa con la trama urbana del Centro, debiendo desde dicho Plan proponer, potenciar y gestionar **usos y actividades** que sirvan para **poner en valor** los dos ámbitos cada uno con sus características propias.

Esta **zona intermedia** debe conectarse y ser **soporte de la trama urbana** sin olvidar su condición de colindante con un **espacio de oportunidad** (Monte Gibralfaro) de gran valor **medioambiental, cultural e histórico**, que también necesita de una **exquisita gestión y estrategias de intervención**, ya sea dentro del **PEPRI-Centro** o mediante el desarrollo de su propio **Plan Especial**.

En el otro borde del ámbito de actuación (**áreas SAN FELIPE Y CAPUCHINOS**, en el entorno del Ejido), zona **Oeste del Centro Histórico**, por su estado de **degradación urbana y abandono** el barrio “**San Felipe**” requiere de **tratamiento específico**, lo que si bien en el **Avance** ya insinúa lo cierto es que no aporta **propuesta alguna** de solución a **escala local** “en coherencia” con el tratamiento otorgado por el **Documento** a ese nivel de definición (a excepción hecha de Biedmas y Lagunillas) al conjunto del **Centro Histórico**.

En concreto el **PEPRI** deberá establecer **propuestas concretas de intervención integrada** en la zona correspondiente a **C/.Parras, C/.Alta y C/.Postigos** por los siguientes **motivos**:

- La identificación del propio Avance de **San Felipe Neri y Capuchinos** como **barrios degradados** por diversas causas que han venido sucediendo en la corona norte (elevada cantidad de **vivienda pública** realizada).
- El **abandono** descrito, tanto del **espacio construido** como del **espacio libre**, de los barrios al norte de la calle Carretería y asegurando el Avance su intención de proponer **estrategias de equilibrio y regeneración** en ellos.
- Actual **gueto marginal** de zonas evitadas por el transeúnte por la **sensación de inseguridad** (C/Alta y C/.Parras).
- **Espacio público de baja calidad** y ausencia de estancias abiertas, salvo la Plaza de Pepe Mena. El espacio público es una de sus mayores carencias (cantidad y calidad), más aún con los espacios de oportunidad e itinerarios peatonales existentes.

En efecto, el **Avance del PEPRI** apenas entra en la definición a **escala local**, y ello pese a las **reflexiones y objetivos** de planeamiento explícitos en el **Documento**. Veamos:

“... la **autonomía funcional de cada barrio**, y las peculiaridades que constituyen su esencia y le otorgan sentido propio... el **tratamiento minucioso y detallado** de las actuaciones a plantear desde un punto de vista muy cercano a las demandas de las personas que lo habitan o en él trabajan... la aproximación a los problemas concretos, con **soluciones específicas** para cada lugar...”

“... definir mapas de **ámbitos urbanos** deteriorados, obsoletos, desfavorecidos o en dificultades, precisados de **regeneración y renovación** urbana, o de actuaciones de **rehabilitación edificatoria**...”



“... promover, en **ámbitos deteriorados** o con escasez de servicios, la implantación de **actividades económicas dinamizadoras**, en conjunto con la mejora de la articulación entre distintos barrios...”

“...llevar a cabo un **análisis de la actividad** teniendo en cuenta los distintos agentes que intervienen: residentes, visitantes y trabajadores, estableciendo **marcos normativos** necesarios para alcanzar un **equilibrio** entre todos ellos...”

“... la escala de barrio o **escala local** es la que nos **permite aproximarnos** a la heterogeneidad de los barrios que conforman el **Centro Histórico**...”

“... se consideran **prioritarios** los entornos de **Biedmas** (zona 11) y **Lagunillas** (zona 14) porque a diferencia de los demás entornos que pertenecen a la almendra central del Conjunto Histórico, pertenecen a los **arrabales** que precisan de **mayor atención** para cumplir con el **objetivo básico** de equilibrar el Centro Histórico, revitalizando y recualificando los barrios al norte de calle Carretería, que presentan mayor grado de obsolescencia física y funcional...”

Consideramos que todas las **áreas delimitadas** por el PEPRI deberían haber sido analizadas **al mismo nivel**, obviamente cada una con su problemática y alcance, pero aun reconociendo la problemática de los “**arrabales**” hay en el Centro **áreas deprimidas** como los barrios de **San Felipe Neri y Capuchinos** p.ej. que hubieran precisado **a nivel de Avance** de planeamiento de **propuestas a escala local** para su regeneración, al menos **al mismo nivel** que las incorporadas en el Documento para los citados “**arrabales**”, ya que:

- El propio **Avance** los identifica como **barrios degradados** por diversas causas que han venido sucediendo en la corona norte (elevada cantidad de **vivienda pública** realizada).
- La **problemática existente**, retroalimentada entre otras cuestiones por la **tipología edificatoria** planteada, ha dado lugar a una “**pérdida de identidad urbana**” y “de valores de **ciudadanía y convivencia**”, requiere de una **actuación integrada**.
- El **abandono**, tanto del espacio construido como del espacio libre en gran parte de estas áreas, precisa de estrategias de **equilibrio y regeneración urbana**.
- La **carencia de usos y actividades** en su interior impide, no ya su **integración** estructural y funcional en la ciudad, sino su propio desarrollo como **barrio equilibrado**.

Con carácter general **para todas las zonas** en relación con el **contenido documental informativo y propositivo** del futuro **PEPRI** se sugieren las siguientes especificaciones relativas a la **morfología urbana**:

- Seguimiento riguroso del **ITE**. En particular en el **Área 8 “Ensanches del XIX”** proliferan los incendios en zonas comunes de los edificios, desprendimientos, etc.
- Incorporación en el PEPRI de un “**Plan de Arbolado**” para todas aquellas calles donde su anchura y **arquitectura** lo permita.
- Especial atención a la valoración del “**manzanario histórico**” de interés mediante planos de **análisis** del mismo y **grados de protección** aplicables en los planos de ordenación.



Se trata de **preestablecer los criterios y niveles de intervención** admisibles sobre el parcelario, y el propio manzanario, a fin de sentar las bases para **evitar o justificar**, según los casos, la adecuación a los **objetivos de Reforma y Protección** aplicables al **Conjunto Histórico** de Málaga, de **futuras actuaciones** del tipo “Judería”, “Camas”, “Pasillo Atocha”, etc. **previstas expresamente o no** por la ordenación del propio **PEPRI**.

En ese sentido **no es suficiente** con admitir la intervención de **reforma interior pretendida**, por no afectar supuestamente a una **trama urbana protegible** en sí misma, sino que ha de garantizarse la correcta formalización y **recomposición urbana** de los nuevos espacios y elementos resultantes:

- Seguramente la **apertura de Plaza Camas** fuese objetivamente **justificada** en sí misma pero el nuevo espacio resultante se mantiene por mucho tiempo **no resuelto, inacabado, distorsionado...**
- El proyecto de comunicar **Calle Granada y Alcazabilla** reivindicado hace **más de 30 años**, incorporado al vigente **PEPRI**, desarrollado posteriormente por planeamiento específico de desarrollo, con el **visto bueno** de todas las administraciones, y por lo tanto probablemente reconocido al menos como **urbanísticamente interesante**, ha dado como resultado por el momento que **dos adarves medievales** preexistentes se cambien por una **algorfa contemporánea** consistente en un **patio cubierto** de operaciones de un restaurante, con viga de cuelgue incluida sin enfoscar, y en la **ausencia de definición formal de la plaza** creada por inexistencia aún de la edificación prevista en perjuicio de la **imagen estética** de un **entorno degradado** con el que, desgraciadamente, **se integra** coherentemente; C/.Tomás de Cózar, Palacio Marqués Sonora en C/.Granada, solar en Marquesa de Moya...
- Lo mismo podría decirse de la urbanización de la **falda de La Alcazaba** sobre el Teatro Romano y por encima del túnel, **nunca puesta en valor ni en uso** y actualmente casi en estado de abandono, o el paulatino deterioro de la **travesía del Pintor Nogales** recientemente **rehabilitada** (por cierto ¿qué fue del gneis “verde” característico de sus antiguas aceras? y del pavimento de los **andenes del Parque** (roturas y hundimientos motivados por los vehículos utilizados en la fumigación de las palmeras, y desaparición de los tubos que delimitan los jardines), y de tantos **otros elementos** nobles ornamentales de edificios del Centro que **desaparecieron** durante las obras de **rehabilitación** de los mismos: p.ej. el **relieve pétreo elipsoidal** que existía sobre el arco del **Pasaje Chinitas** en la propia Plaza Constitución...?)

Se ha de ser **especialmente cuidadoso** con este tipo de **intervenciones urbanas** y cuando no sea posible acabarlas por razones coyunturales y circunstanciales, deben **ocultarse** al menos las medianeras vistas, y utilizar **elementos figurativos** que completen virtualmente la **morfología urbana pretendida** para dichos espacios simulando en su caso la altura y forma de la construcción a la que sustituye. No pueden permitirse este tipo de vistas tan negativas en un ámbito declarado **“Conjunto Histórico”** y mucho menos en el entorno de su **zona monumental**.



- Como ya se ha expuesto no resulta coherente que se contemplen, incluso con cierto detalle, propuestas para las áreas **Biedmas y Lagunillas** (arrabales) y que no se efectúe **análisis ni reflexión alguna** sobre **Cózar, Pedro de Toledo** (erróneamente identificada ya que se supone que se refiere a **Juan de Málaga**) y **Chinitas**, que son **islas de degradación** enquistadas que se han demostrado **impermeables a la revitalización**, cuando el Avance las identifica e incluye expresamente a todas ellas, junto a Biedmas y Lagunillas, en **el mismo grupo de “areas de intervención”**. Se espera obviamente que el Documento de aprobación inicial del **PEPRI** establezca para todas ellas un **mismo nivel de definición**.
- **No se considera acertada** la propuesta del **Avance** relativa a la manzana **Fiat Lux** (“...puesta en valor de la chimenea liberándola de la edificación que la oculta... deberá valorarse la integración del edificio destinado a Subestación Eléctrica...”) ya que debiera ser **a la inversa**: recuperar el conjunto industrial, integrando la chimenea, y reordenar la subestación, ampliando el ámbito de la intervención incluyendo la antigua cárcel de mujeres planteando una **ordenación integral**.
- Debe abordarse la **problemática existente** (el Avance solo la menciona) relativa a la desaparición y privatización de los “**pasajes**” (espacio público comercial que ha pasado de intermitentemente **abierto a privatizado** temporal o definitivamente): Pasaje Heredia, C/. Solimán (Especerías-Compañía), Casas de Campos – Vendeja (eje Somera), C/ Repeso, Blasco de Garay - Córdoba, pasajes internos VPO ente Pasaje de Campos, Plaza Merced, Victoria, Huerto del Conde, Pedro de Molina, etc.
- Las **modificaciones del PEPRI** deben someterse a un **mayor análisis** y a una profundización exhaustiva en cuanto a las **mejoras** que representen para el propio PEPRI (y para el “**bienestar de la población**”: art.36 LOUA). Se considera que algunas de las ya **aprobadas** (alturas ribera Guadalmedina, revisión art.,19 PEPRI por el PGOU, uso hotelero Trinidad Grund–Vendeja, Plaza de Camas...) no han sido **suficientemente justificadas** en ese sentido. El **objetivo prioritario** del **PEPRI** y de sus **innovaciones** ha de ser siempre el **uso residencial**.
- 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.



El **visitante** puede pasarlo bien y llevarse una ¿buena impresión? del ambiente festivo y cultural de Málaga pero no ve realmente una **ciudad ordenada y limpia**, ni siquiera donde normalmente lo está, ni habrá podido apreciar su **habitual imagen** urbana y monumental.

- El **futuro PEPRI** debe incluir en su memoria informativa y diagnóstico (el Avance no lo ha hecho) una **revisión crítica de la rehabilitación** llevada a cabo hasta hoy:
 - No hay **mapa del color** (como continuación de la carta del color de 1999):
 - La rehabilitación de inmuebles es **fragmentada**: (fachada y zonas comunes, o sólo fachada; fachada de locales con su propia imagen comercial; maquillaje pseudoclásico de edificios desarrollistas; intentos de rebajar escala de edificios con doble altura permitida...)
 - Han de estudiarse **soluciones** para la problemática de las **cubiertas** en el Centro, un **tejido homogéneo y morfológicamente característico** actualmente plagado de **agresiones**, que no parece contar con medios y herramientas para su **control y mejora**: Plaza Obispo, Museo Taurino, Teatro Echegaray, Museo Thyssen, Hostel Alcazabilla...

No se trata tanto de prohibir (la **cubierta transitable** es una solución constructiva, histórica y tradicional perfectamente admisible incluso como **mirador urbano** público y privado) sino de **regular normativamente** para evitar determinadas situaciones seguramente **incompatibles** con la configuración y protección arquitectónica y residencial del **Centro Histórico**.

- El **Centro**, a diferencia de cualquier otro distrito, **se habita** de diferentes modos: el **residente**, el **visitante** frecuente u ocasional, y el **turista**. Cada nivel de frecuencia e intensidad obtiene una **experiencia distinta**, y aporta un **conocimiento diferenciado** por lo que no se sabe a ciencia cierta quien es el **interlocutor válido** para el debate y toma de decisiones urbanas y para analizar objetivamente si los **resultados de la gestión** son los adecuados. En ese sentido se observa que en el Documento de Avance el "planificador abunda en **expresiones** que comportan una **valoración claramente positiva** de las actuaciones acometidas con anterioridad (p.ej. "ilusionante proyecto revitalizador" con referencia al SOHO), **sin soporte científico** alguno, y sin relación con la **percepción de los habitantes**, y por lo tanto muy **subjetiva y poco crítica**.



2. SINGULARIDADES DEL CENTRO. NORMAS Y PROTECCIONES

LA ESCALA TERRITORIAL

En realidad las **singularidades** que presenta el **Centro Histórico** o las que hayan de **ponerse de manifiesto** mediante la ordenación urbanística a proponer por el **PEPRI** son todas de marcado interés territorial a nivel de la **Ciudad de Málaga**. No obstante la inserción concreta de las intervenciones al respecto en la propia **estructura espacial del ámbito de la actuación**, y la **vinculación física** de las mismas **con los diferentes barrios** que integran el Centro de la Ciudad, han aconsejado a los arquitectos integrantes de la **Comisión de Urbanismo** del Colegio a referir el **análisis** del Avance y las propuestas de **sugerencias** a las respectivas **escalas estructural y local** predeterminadas por el propio **Avance** de planeamiento, tal como se expone a continuación.

En ese sentido consideramos oportuno efectuar una pequeña **reflexión crítica** en relación con el **esquema metodológico-documental** utilizado en última instancia para la **formalización del Avance**. Resulta muy evidente que este ha sido constituido mediante una **recopilación de diferentes trabajos**, estudios, informes y **propuestas independientes** de **diverso alcance** y de **distintas fechas** de elaboración, procedentes de casi todas las áreas que integran la Administración Municipal, y de otras externas, que interesaba **formalizar y articular** de algún modo como **documento único** y coherente supuestamente **identificable como Avance** de planeamiento. En ese contexto fueron establecidos sin duda **los 5 temas y las 3 escalas** que constituyen su **carta de presentación** y que “a priori” **ordenan bien** las ideas y los contenidos del **Documento** pero que en muchos momentos y **pasajes del Avance** presentan **vacíos y/o contradicciones** expositivas.

En cualquier caso las **singularidades**, a menudo **motor de crecimiento y desarrollo** de entornos menos favorecidos, deben ser como mínimo **a escala estructural** ya que su **influencia** suele **sobrepasar** los límites de barriadas e incluso de distritos. Creemos que lo razonable, dentro del ámbito de la actuación predefinido o a delimitar, es reconocer una **red de singularidades** que formen parte de un todo, y **no segregarnos por barrios**.

Por otra parte, en realidad el *“leitmotiv”* del **PEPRI**, que lo define e identifica como **figura específica** de ordenación, es la **PROTECCIÓN** y la **REFORMA INTERIOR** del ámbito de la actuación y, en ese marco conceptual, efectivamente la componente **“Reforma Interior”** integra determinaciones relativas a la morfología urbana, usos y actividades, movilidad, urbanización, etc., pero la **“Protección”** es por sí misma una **determinación muy concreta** impuesta por la legislación sobre el **Patrimonio** que no hay porqué identificarla con **otra denominación**: en este caso **no consideramos apropiado** haber cambiado el nombre de **“Protección del Patrimonio”** por **“Singularidades”**, aunque solo sea en un **avance de planeamiento**, ya que este es un concepto que de partida **se presta a confusión** (suponemos que la administración sectorial autonómica, **“Cultura”**, habría preferido la expresión **“Protección del Patrimonio”** a efectos de **identificar claramente al Documento** como avance del **plan de protección del Conjunto Histórico** requerido por la **legislación vigente** en la materia).



LA ESCALA ESTRUCTURAL

En el marco de las **singularidades del Centro** las **Ordenanzas de edificación** juegan un papel fundamental a escala propiamente **estructural** y seguramente también a partir de ahora a **escala local**. En efecto, el propio **Avance** plantea que el Centro Histórico no sea regulado como un ente único, sino como agregación de varias **zonas homogéneas diferentes** entre sí. Este concepto es esencial a la hora de redactar unas futuras **Ordenanzas** por contraposición a las actuales, seguramente demasiado **rígidas**, que no tienen en cuenta las singularidades de cada área.

En cualquier caso el **Avance**, que por su nivel de definición reglamentario solo incluye al respecto un **análisis de la aplicación del PEPRI** vigente y algunas **premisas** para la formulación de las **futuras Ordenanzas**, nos sugiere las siguientes **reflexiones** sobre diferentes asuntos relacionados:

MODIFICACIONES DEL PEPRI APROBADAS Y NO INCLUIDAS EN EL AVANCE

No resulta admisible que las **modificaciones introducidas** en el vigente PEPRI, tramitadas y **aprobadas**, y otras *intervenciones realizadas* que, en mayor o menor medida, y con mayor o menor acierto, difieren de la ordenación **originalmente planificada**, no aparezcan en el **plano base** del Avance, sobre todo cuando algunos ejemplos son bastante **relevantes** (Camas, Hoy Esparteros...). A partir de ahí huelga profundizar en el **análisis** incorporado al **Avance** al respecto de la **aplicación y desarrollo** del citado PEPRI aún en vigor.

ALTURA DE EDIFICACIÓN

En el citado análisis p.ej. **no se analizan los resultados** de la aplicación práctica de la **ordenanza de alturas del PEPRI** original, coincidente con la misma norma de los **PGOU** coetáneos para el **Centro Histórico**. La atribución expresa por el planeamiento a la figura **Estudio de Detalle** para alterar la **altura-tipo de calle** prevista en el PEPRI ha podido dar resultados **aceptables o inasumibles**, según los casos, pero el Avance obvia cualquier **reflexión** al respecto de la **altura de edificación**.

La ausencia de tal análisis y la abundante **casuística** habida en desarrollo del PEPRI, fundamentalmente durante sus primeros años de vigencia, nos ha impedido efectuar un **estudio objetivo** sobre los resultados de la norma concreta en cuestión, lo que resulta **imprescindible** ya que, precisamente, esa fue una **ordenanza novedosa del PEPRI** considerada en su momento como una **buena solución** (aceptada por Cultura en el marco de un plan de protección) **legítima y flexible** para evitar que **continuara** desvirtuándose el **paisaje urbano del Centro**, como había sucedido en el pasado por culpa de la **rigidez de las ordenanzas** de altura edificable de los respectivos **planeamientos anteriores**.

En consecuencia entendemos **indispensable** analizar profundamente esta cuestión **antes de revisar o formular las nuevas ordenanzas** de edificación del Centro a fin de comprobar si los **procedimientos** basados en una **ordenanza flexible** al respecto, han dado lugar en algún caso a **alturas desproporcionadas** con respecto al **espacio público** en el que están situados, a los efectos oportunos.



A título de **ejemplo** del resultado de la **aplicación práctica** de la citada normativa vigente podríamos citar la edificación hotelera de la esquina de **Molina Larios** con **Bolsa**, actuación que efectivamente **precisó** (como suponemos que se viene exigiendo **en todos los casos** en el Centro) del preceptivo **Estudio de Detalle** aprobado por la Gerencia de Urbanismo, seguramente previo **Informe de Cultura** (por su situación debe estar afectado por el entorno **BIC** de La Catedral), para justificar una **altura edificable superior** a la genéricamente preestablecida por el PEPRI en una **calle** que, también seguramente, tenga **anchura suficiente** para soportar esa altura edificada.

Pero en cualquier caso **¿es positivo el resultado**, en lo que a percepción del entorno y escala urbana se refiere, **se ajuste o no a la normativa?**. Consideramos que el documento informativo del **PEPRI a aprobar inicialmente** debe recopilar la información y justificación de todas las **actuaciones realizadas** con esa Ordenanza a fin de **mantenerla o revisarla**, ya que pudiera ser que **algunas de las edificaciones resultantes del PEPRI** (por ese o por otro motivo) deban ser adscritas por el nuevo PEPRI en la **Calificación B (Edificios no integrados)** que plantea el propio **Avance**.

MODIFICACIÓN DE LOS GRADOS DE PROTECCIÓN

La propuesta de **modificación de los Grados de Protección**, vista la aplicación del PEPRI vigente, es más que **necesaria**. Uno de los principales problemas ha sido (independientemente del grado de protección del edificio) la **demolición** seguramente indiscriminada de **inmuebles protegidos**, en algunos casos de forma completa y, en la mayoría, **conservando** únicamente la **fachada**. Esto sigue dando lugar a un **entorno urbano “falseado”** que no hace más que incrementar la sensación de **“parque temático”**.

En gran medida, estas operaciones **incumplen** tanto las Ordenanzas del PEPRI actual como la Ley de Patrimonio Histórico según **se reconoce en el Avance** que delimita las actuaciones máximas permitidas para cada **grado de protección**. También se expone expresamente que se quieren **evitar los vaciados** de edificios (o “fachadismo”). La solución propuesta de **penalizar** con una **disminución de la edificabilidad** en caso de producirse un **derribo** no autorizado **de un edificio protegido** es en principio interesante. Dicha pérdida de edificabilidad se compensaría **aumentando el tamaño o el número de patios** lo que, por otra parte, pudiera resultar **conflictivo** tal como comentaremos más adelante en relación con los **patios**.

Tal vez fuera conveniente, en ese sentido, volver a plantearse **recuperar la Ordenanza** contemplada en origen por el **art.19 del PEPRI** (actualmente **sustituido** por el **art.12.4.5 del PGOU**), aunque hemos de reconocer que esa modificación ya fue **aceptada** obviamente por la propia administración sectorial (**Cultura**) de la Junta de Andalucía con **atribuciones específicas** en materia de **Protección** en el Conjunto Histórico del Centro.

El **Catálogo** está actualmente, y desde su creación, prácticamente **obsoleto**. Un Catálogo **preciso**, constantemente **actualizado** y en el que cada edificio se estudie debidamente para determinar su **grado de protección adecuado** es una herramienta **esencial** para la conservación de los mismos. El **estado de conservación** de cada edificio es un punto clave a la hora de otorgar su **grado de protección**. Para tomar una decisión **práctica y viable**, hay que poner en la balanza el **valor patrimonial** del inmueble, por un lado, y por otro el **estado de conservación** (y, por lo tanto, el **coste de rehabilitación**).



La herramienta más útil en este caso es, tal y como se indica en el **Avance**, el estudio de las **ITEs realizadas**. Una campaña efectiva por parte del Ayuntamiento para que se realicen las **ITEs pendiente** es indispensable.

Asimismo la propuesta del Avance de añadir la calificación de **Protección Cautelar** es muy acertada, así como la figura de **Protección Ambiental de Interés Parcelario**.

EL REGISTRO DE SOLARES

Es absolutamente necesario un **registro permanentemente actualizado de solares** y una **efectiva gestión** al respecto. Pero los “solares” que figuran en el Avance (Planos 2.B 1.7 y 2.B P.4) podrían discutirse ya que se han identificado dentro de los “**espacios de oportunidad**” en los que se distinguen a los “solares” de los “inmuebles”. Pues bien muchos “inmuebles de oportunidad” son realmente “**cáscaras vacías**”, e incluso fragmentos de fachada (p.ej. Plaza del Teatro) ¿Por qué no considerar estos espacios como **solares**? Si a la hora de “**rehabilitar**” estos espacios es necesaria la **construcción prácticamente completa** de un edificio de nueva planta, ¿por qué están incluidos en la categoría de **inmuebles** y, en este caso concreto, de **inmueble protegido**?. Seguramente a todos los efectos, **registrales** también, esos “inmuebles” sean **solares propiamente dichos**.

PATIOS Y PARCELARIO HISTÓRICO

La **modificación de las Ordenanzas** relativas a las **dimensiones de patios** interiores necesita, tal y como se indica en el Avance, una **revisión crítica**. Es cierto que los patios deberían ser **proporcionales** al tamaño de parcela, ya que de lo contrario se incita a la unión de varias parcelas para aumentar la edificabilidad, lo cual conllevaría a una **pérdida irrecuperable del parcelario histórico** en su caso **protegible**. Sin embargo, este factor no es suficiente. En primer lugar, debería identificarse el **parcelario histórico** que se conserva, y de ahí extraer las **tipologías de vivienda asociadas** a la parcela que tienen interés histórico o sociológico. Una vez llevado a cabo este proceso, debería incluirse en las Ordenanzas la **prohibición expresa** de agregar dichas parcelas con las colindantes (utilizando el Grado de **Protección Ambiental de Interés Parcelario**, por ejemplo).

Como se ha comentado anteriormente, la **penalización** con reducción del porcentaje de edificabilidad en caso de **derribos no autorizados** en edificios con Protección Arquitectónica puede generar el problema que se detecta en el párrafo anterior. Es decir, si la **penalización** equivale a la resultante de aumentar el tamaño o el número de patios, para un promotor interesado en ofrecer una “vivienda de lujo” es **preferible ser sancionado** con esta medida y poder **construir un edificio de nueva planta** (aunque conserve la fachada) que se adaptase al CTE. Esto podría evitarse si dicha **penalización** de edificabilidad fuese **unida a la prohibición de agregación de parcelas** colindantes. En este caso, la **disminución de edificabilidad** sí conllevaría a una pérdida notable de metros cuadrados que podrían **disuadir** a los interesados llevar a cabo este tipo de prácticas. Y para los casos en los casos de **parcelario no protegido**, la **penalización** debería ser **mayor**, lo suficiente como para que la **infracción** (el derribo del edificio protegido) no pueda ser, en ningún caso, **rentable económicamente**, aunque obviamente esto sea algo ya contemplado expresamente por el **RDUJ**.



Entre los planos de Información, el 2.B I.2 indica las **agregaciones de parcela y demoliciones** que se han llevado a cabo. Sin embargo, llama la atención la diferencia entre el número de **parcelas afectadas** indicadas en dicho plano, el plano 2.B I.3 (en el que aparece el parcelario histórico, incluso el de edificios que se han demolido como los de la Plaza de Calle Camas) y otros realizados de forma independiente por particulares. Esto se debe a que en los planos del **Avance** sólo se han tenido en cuenta los “**vaciados**” que a día de hoy siguen **sin construirse**. Sin embargo, lo interesante y deseable con respecto a la adopción de medidas para la **revisión y mejora objetiva** de los vigentes criterios de **protección y reforma interior** del Centro Histórico debería ser un estudio pormenorizado de los **cambios que se han producido** desde la aprobación del **PEPRI**, tanto en relación con este como con **otros aspectos urbanísticos**.

OTRAS OBSERVACIONES RELATIVAS A LA NORMATIVA DEL PEPRI

Se consideran **acertadas** las propuestas enunciadas en el **Avance**, junto al protagonismo otorgado a la **puesta en valor de los patios**, relativas a la protección de las **pinturas murales** y a las intervenciones cuidadosas en las **cubiertas**. En este sentido consideramos de particular importancia incidir normativamente en las **soluciones constructivas y estéticas** de dichas **cubiertas** que en la actualidad llegan a ofrecer una **imagen aérea caótica del Centro Histórico**, e incluso **a pie de calle**: las necesidades funcionales de las **instalaciones** y las demandas de **usos específicos** urbanísticamente “**no computables**” requieren de las correspondientes **normas y controles** articulados racionalmente desde el propio PEPRI (la **5ª fachada** del Conjunto Histórico).

Por otra parte, tal como se observa en el conjunto global del Documento de Avance, el capítulo de “**singularidades**” se formaliza mediante **informes y trabajos sectoriales** recopilados de **diferente procedencia** y áreas municipales, sin un hilo argumental **unitario y coherente**. Entre dichos informes destaca el elaborado por el departamento de **Arqueología** incorporado al **Avance**, por su estudio **metodológico y exhaustivo** en todas las zonas, y por la **correspondencia** casi exacta que se establece entre las **zonas homogéneas** definidas por el PEPRI y las zonas especificadas en la **Carta de Riesgo**. Es de reconocer asimismo la **información histórica** que aporta dicho informe, y en particular la relativa al área “**Pozos Dulces**”: ubicación de villas urbanas romanas, con piletas de salazones; uso de las aguas subterráneas en época musulmana; posible ubicación de una mezquita en el barrio...

No obstante, bajo la óptica de la **unificación pretendida** por el Avance para los diferentes **catálogos y tipos de protección** como herramienta útil de información, sorprende que los **planos informativos** se presenten de forma **confusa y repetitiva**, mezclándose la propia **información** con algunas de las determinaciones **propuestas**, superponiéndose las teóricas **escalas territorial y estructural**, refiriéndose el estudio arqueológico estrictamente al **Conjunto Histórico** y no exactamente al **ámbito de actuación** propuesto por el propio **Avance**, y especialmente se observa en el área **San Felipe-Capuchinos** que el estado actual de conservación de la **Arca principal del acueducto de San Telmo** que, al igual que el Convento de Capuchinos, es una zona de **protección arqueológica**, necesitaría señalarse como un **punto singular** sobre el que debería realizarse algún tipo de propuesta como **espacio singular de interés cultural**.



Consideramos una **buena decisión** la pretensión de “analizarlo todo” a los efectos de valorar no solo los **edificios y elementos de interés** sino también los **espacios vacantes o agresivos**. La “novedad” sería la **identificación de solares**, edificios **fuera de ordenación y edificios no integrados-sustituibles** (ese listado de “puntos negros” al que nos referíamos en el apartado “**Morfología**”) y, sobre todo, que toda esta información quede incorporada a una **base de datos unificada** de la GMU.

Pero debe tenerse cuidado a la hora del **análisis** de la trama histórica, **el parcelario y el paisaje**, ya que en ese sentido el **diagnóstico** que se efectúa en el **Avance**, con referencia a que en los últimos 20 años (durante la plena vigencia y aplicación actual del PEPRI) se ha recuperado la **identidad del Centro** y el **sentido de pertenencia** por parte del ciudadano, puede ser perfectamente **discutible** ya que en realidad **no se ha detenido la pérdida de población autóctona** y se ha propiciado una **nueva imagen** sustentada por una gran cantidad de **soluciones drásticas**, como **demoliciones y vaciados** interiores, que en muchos casos significan la **desaparición del patrimonio edificado**. Se echa en falta en el Avance un **mayor sentido crítico** en el diagnóstico sobre las **actuaciones realizadas**, o **paralizadas**, en el Centro que, por otra parte, **no se citan con carácter expreso e individualizado** impidiendo establecer conclusiones objetivas.

En cuanto a algunas de las **propuestas normativas** concretas de **escala estructural** que anuncia el Avance consideramos efectivamente interesante, como anteriormente ya hemos expresado, la pretensión de **puesta en valor de los patios** que aun puedan recuperarse así como, obviamente, la de **recuperación de las pinturas murales**, sin embargo resulta **eufemístico** plantear la creación de un **itinerario turístico de pinturas murales** cuando al mismo tiempo es **difícil completar rutas** turísticas por el Centro que no pasen por delante de **edificios vaciados, ruinas**, andamiajes eternos, **solares vacíos** y **deterioros** urbanos que en realidad, como tales edificios y parcelas, son los **elementos definidores** de la **trama histórica**.

Sí nos parece **particularmente interesante** la nueva modalidad prevista de “**Protección Ambiental de Interés Parcelario**” que, permitiendo la demolición total, exigirá que la nueva edificación incorpore “**gestos de recuerdo**” reproduciendo **elementos tipológicos de los inmuebles asociados** a esa parcelación histórica tales como la ordenación de **patios**, la configuración de **cubiertas** o cualquier otro elemento edificatorio **característico**.

Con respecto a **otras previsiones normativas** con incidencia en la **protección arquitectónica**, en cierta medida planteadas por el **Avance**, efectuamos las siguientes **observaciones**:

- Es evidentemente necesaria la **regulación de publicidad disonante** de locales en planta baja, pero falta concreción en el modo de actuar al respecto habida cuenta de la **escasa eficacia** de las medidas contempladas al respecto por el vigente PEPRI. Se propone que este **aspecto estético** sea uno más de los que se sometan a **control municipal** en los correspondientes procedimientos de **licencias de apertura**.
- Asimismo deberían controlarse la **conservación** de determinados **elementos muebles y/o no estructurales** ya que en algunas obras de reforma se han eliminado sin obligar a su restitución, como es el caso de ciertas **balconadas características** del siglo XIX.



- Debiera abordarse decididamente la **problemática** ocasionada por aquellos agentes interesados en ralentizar las intervenciones para provocar **situaciones de ruina**. ¿Cabría exigir a la Memoria del PEPRI una **reflexión** profunda en ese sentido y la **formulación programática** de una **hoja de ruta** para llevar a cabo **gestiones y controles** que intenten frenar dichos **procesos**? Es necesario hacer efectivo el **registro de solares** y hacerlo **consultable y transparente** para el ciudadano.
- En principio es interesante el plano relativo a la “**edad del patrimonio edificado**” pero habiéndose utilizado una **base cartográfica no actualizada** con las **últimas intervenciones urbanísticas** aprobadas y/o realizadas, y sin hacer siquiera **aclaraciones al respecto** de las mismas, resulta cuando menos extraño que se hayan omitido los **datos relativos** a determinados **elementos protegidos y patrimoniales**. En ese sentido insistimos en la necesidad de un **análisis crítico** y conclusiones sobre el **resultado las intervenciones** urbanísticas de diferente alcance que se han desarrollado en el Centro **durante la vigencia del PEPRI**, ya sean como consecuencia directa de **sus propias determinaciones** y previsiones (p.ej. apertura de C/.Camas, entorno del Museo Picasso, Pasaje Heredia, Judería...), como resultado de **actuaciones mediante Estudios de Detalle** y/o **Modificaciones** propiamente dichas del planeamiento (Plaza Camas, Hoyo Esparteros, etc.), y las **modificaciones del Catálogo** de edificios protegidos. Entendemos imprescindible que el Documento de **PEPRI a aprobar inicialmente** contemple expresamente ese **análisis** como **argumentación justificativa** de primer orden para motivar en ese aspecto, y en su caso, la **necesidad** o no de **revisar el PEPRI**.
- La integración en el Documento de Avance del apartado relativo al **Patrimonio Inmaterial** parece obedecer a ese **criterio metodológico** aplicado al efecto, al que hemos aludido en otros pasajes de este Informe, de componer el Avance como un “cajón de sastre” en el que se ha dado cabida a todos aquellos **documentos existentes informativos y propositivos disponibles**, de fechas, autores, alcance y **procedencia diversa** que tengan relación con el **Centro Histórico**. En ese sentido el trabajo incorporado en relación con el **patrimonio inmaterial**, al margen del **evidente interés** que por sí mismo tiene, aparenta ser un documento de relleno, que no conlleva ningún **desarrollo o conclusión concreta** a efectos de la propuesta de ordenación del **PEPRI**.
- Y por otra parte no podemos sustraernos al **incumplimiento sistemático de normas y ordenanzas** en las **obras de la administración**. Es un **agravante para el inversor privado** que el Ayuntamiento incumpla o permita incumplir una normativa vigente que sí le exige **rigidamente** a los particulares: protecciones de pavimentos, elevaciones de altura en los edificios que consideran oportunos, creación de huecos “contra-norma” en edificios singulares (museos, edificios municipales y otros...)... Evidentemente **la Norma es para todos**, promotores públicos y privados, pero si objetivamente los **resultados arquitectónicos** de las obras “oficiales” se admiten como buenos **el problema estaría en la Norma** y en consecuencia habría que **modificarla y/o flexibilizarla**. El **Avance** se plantea una cuestión en ese sentido **¿qué arquitectura debe permitirse en el Centro?** la respuesta parece clara: ...la “**buena arquitectura**” obviamente, como en cualquier lugar de la ciudad, pero **la arquitectura en el Centro** ha de ser **especialmente sensible e integrada** con la protección del **Conjunto Histórico** lo que conlleva una **máxima dificultad** y exige de una mayor **argumentación arquitectónica** justificativa la cual ha de exigirse a los **arquitectos**, en la misma medida, tanto si actúan al servicio de la **función pública** como en desarrollo de la **iniciativa privada**.

Y por último entendemos efectivamente **imprescindible** intervenir sobre el alcance de la **situación legal de fuera de ordenación** en sus diferentes **modulaciones** y, en su caso, las de **asimilación a fuera de ordenanza**, a fin de que los edificios considerados como “**no integrados**” en el Centro y **sustituibles** sean incluidos a todos los efectos en uno de los **supuestos de fuera de ordenación**.



Lo cierto es que **no solo la altura** edificada por encima de la adoptada como correcta por el PEPRI **es causa de “fuera de ordenación”**, de hecho existen **edificaciones arquitectónicamente destacables y catalogables** en el Centro que **“no cumplen”** con esa la altura máxima teóricamente ideal y **no por ello** han de ser **sustituibles** (Equitativa, Edificio de Corrales y Vázquez Molezún..), también el “incumplimiento” de la **normativa de ornato, estética y conservación** puede ser causa de **fuera de ordenación**, pero en cualquier caso la **situación legal** de fuera de ordenación legitima el derecho a la **conservación, mantenimiento** e incluso **consolidación** de la edificación por lo que una **normativa del PEPRI** que obligara a **sustituir edificios** en tal situación, como parece proponer el **Avance**, resultaría por sí misma **inaplicable** si no se argumenta **jurídicamente** con la base suficiente.

LA ESCALA LOCAL

La Alameda Principal

Es uno de los espacios de **mayor riqueza patrimonial** de la ciudad por su concepción original como **salón urbano** aun recuperable como tal, por sus **proporciones**, por su característico y espectacular **arbolado objeto de protección** específica, por su **arquitectura predominante del S.XIX** en cierta medida respetada, e incluso por la presencia de un **icono de la arquitectura española del S.XX** (Stella Maris). La aseveración en la pág. 80 de la **Memoria del Avance** de que en las zonas del Centro de **“atracción turística”** es importante **VER los espacios urbanos históricos**, donde la **presencia del árbol** debe ser moderada, ha de ser **interpretada en su justa medida** en cuanto a su aplicación a la **Alameda Principal**, espacio urbano propiamente dicho antes que zona de “atracción turística” donde **el arbolado es el protagonista**. Se trataría en consecuencia de admirarlo efectivamente como tal **espacio urbano histórico** y de poder **acercarse a sus fachadas** interviniendo decididamente esta vez desde el **PEPRI** (el planeamiento urbanístico en vigor ya “dibujó” a la Alameda testimonialmente (?) como espacio peatonal) como la solución para su **efectiva protección y recuperación del paseo-salón** del Centro de Málaga.

Conexión Parque-Puerto:

Consideramos que el **sistema urbano Parque-Puerto** es una de las **singularidades del Centro Histórico de Málaga** ¿qué fue de aquél proyecto de **integración Puerto-Ciudad** con eliminación de valla incluida? y al mismo tiempo un **espacio urbano objeto de protección** por el PEPRI (tampoco debe olvidarse el **origen común** del Puerto y del Parque). Por lo tanto es conveniente plantear desde el **PEPRI** este proyecto estratégico. Para una Ciudad que debe buscar la **excelencia**, y que quiere sacar valor de sus **potencialidades**, es una **gran oportunidad** para neutralizar **incoherencias heredadas** y afrontar su futuro, seguramente a **medio o largo plazo**, con una visión amplia.

Aun asumiendo el mantenimiento del **eje viario de Paseo de los Curas** (con criterios selectivos desde luego en relación con el **tráfico admisible** que resulte estrictamente necesario) consideramos que existen **varias opciones de integración Parque-Puerto** habida cuenta de la previsión de la **idea arquitectónica** ganadora del concurso relativo al **Muelle 2** (Palmeral de las Sorpresas) que provocó un **desnivel entre Parque y el Paseo de los Curas** igualando las cotas topográficas de **Parque y Palmeral**. **Se podrían plantear dos soluciones alternativas:**



- **Soterramiento completo** del tráfico rodado retomando el proyecto original que fue rechazado por el efecto “dique” de la aguas subterráneas y por su posible afección a las raíces del arbolado del Parque. Con el **desnivel** citado ese problema tal vez pudiera **minimizarse** y/o salvarse definitivamente
- **Pasarelas entre el Parque y el Puerto** (por encima del Paseo de los Curas) o **plazas-puentes** estratégicamente situadas del tipo de las **previstas por el propio PEPRI** sobre el cauce del **Guadalmedina**. El espacio de **tráfico rodado** quedaría **parcialmente cubierto** a modo de **marquesinas** que pudieran utilizarse en su caso como paradas de autobuses.

Peatonalización de Avenida de Cervantes y Conexión Parque-Gibralfaro:

Ya nos hemos extendido en esta propuesta al referirnos a la **morfología urbana**, pero interesa referirnos de nuevo a ella en desarrollo del concepto de la **singularidad y representatividad** que debe corresponder a la **capitalidad de la ciudad de Málaga**. Nuestra propuesta surge de una **valoración muy positiva** de la idea embrionaria del propio **Avance** en el sentido de **peatonalizar la Avenida de Cervantes**, pero entendemos que habría que **profundizar** en ella y ser más ambiciosos al respecto y para ello proponemos lo siguiente:

- Crear una **zona verde propiamente dicha** y no tanto un espacio peatonal (se trataría de una **ampliación del Parque** y no de crear una nueva Calle Alcazabilla p.ej. por citar un modelo diferente de peatonalización). Existirían senderos, espacios de estancia, pasos muy ocasionales y específicos de tráfico rodado... en un **recinto** en el que los edificios institucionales y arquitectónicamente protegidos (**Ayuntamiento, Rectorado y Banco de España**) se constituyesen en **pabellones dentro de un parque** al estilo de otros grandes parques europeos.
- Incorporar junto a las respectivas entradas al Ayuntamiento y al Rectorado **pequeñas plazas bordeadas por jardines** para albergar **simbólicamente** a parte del **colectivo ciudadano** que representan.
- Entender en definitiva que el **parque urbano central** propiamente dicho de la **ciudad de Málaga** se extiende **desde el Puerto hasta el Monte Gibralfaro.**, confiriendo a la **propuesta del Avance** (peatonalización de la manzana del Ayuntamiento) el papel de protagonista y **dinamizador** para conseguir un propósito de **mayor alcance**.

Conexiones internas Alcazaba-Castillo de Gibralfaro e integración urbana de Gibralfaro:

No se alcanza a entender que la **proyección turística y cultural** de la **Zona Monumental** del Centro de Málaga se base en el marketing y en la publicidad de **datos estadísticos** expresivos de la interesante **oferta existente** y del **incremento** permanente de **visitantes** y de plazas hoteleras y que, simultáneamente, nos encontremos con **incongruencias** tales como **obras a medio realizar** eternizadas en la ladera de La Alcazaba, con un **Castillo de Gibralfaro** prácticamente **inaccesible**, con un **monte de Gibralfaro** con tendencia al **abandono** y con un plan especial asimismo retenido, con una familia de **gatos bien alimentados** en las puertas de **La Alcazaba y el Teatro Romano...** y tantas otras **situaciones contradictorias** con la imagen que debe presentar un enclave cultural tan significativo.



Huelga **sugerir** que se mejoren estos aspectos, y mucho menos requerir que sea el **PEPRI** precisamente quien los resuelva, pero bien estaría que dicho planeamiento, **de protección** pero también **de reforma interior**, interviniera aportando **soluciones formales y funcionales** que propiciaran la permanente **puesta en valor** de los espacios naturales y monumentales con la correspondiente atención a las demandas de **conservación y mantenimiento**.

En ese sentido proponemos, además de las **actuaciones correctoras** de las deficiencias actualmente existentes del tipo de las anteriormente enunciadas, estas otras de cierta **relevancia objetiva**:

- Realizar **estudios de viabilidad** para adaptar el interior de **La Coracha** con **recorridos accesibles** (escaleras / rampas mecánicas...).
- En el marco de la propia **delimitación** del ámbito del PEPRI, a la que nos referimos en otros apartados del presente **Informe**, y en el de la de sus diferentes barrios, áreas homogéneas y supermanzanas, integrar en la **ordenación urbanística del futuro Plan** revisado el **patrimonio edificado en el “intersticio” Gibralfaro-Sancha**, que constituye parte de la **memoria de la ciudad, no incluido** en ninguna **figura de protección**.
- La actuación en el propio **Monte de Gibralfaro**, que representa un **área de oportunidad** de la ciudad, debe pretender su integración a todos los efectos en ese “Central Park de Málaga” que ya hemos sugerido, y cuya **singularidad** sea la inserción funcional de un **espacio natural en el contexto urbano** al que realmente pertenece en la actualidad como **pieza fundamental de conexión y corredor ecológico** ente el territorio no urbano al Norte y el Mar al Sur **atravesando la Ciudad** a través de su propio espacio central y monumental.
- Debe retomarse el **Plan Especial Gibralfaro**, integrándolo en la **propuesta de ordenación** a contemplar por el definitivo PEPRI-Centro con el nivel de **promenorización** que corresponda, previa revisión y **optimización de sus previsiones** iniciales. Creemos que la intervención en **Gibralfaro**, en ese contexto funcional al que nos hemos referido, debe dar cabida con las correspondientes **cautelos** a zonas de **paseo** (con nivel de satisfacción y orgullo equivalentes a los paseos marítimos), zonas de **estancia** (asientos y espacios donde percibir la naturaleza y la ciudad), **itinerarios recreativos** (actividades deportivas para observar la naturaleza), **actividades complementarias** al foco atractivo representado por el **Castillo** (restauración, souvenir, artículos singulares, exposiciones temporales y permanentes, galerías de arte...), espacios para **eventos** singulares, oficina de turismo,... todo ello teniendo en cuenta siempre una **conciencia muy sensibilizada** con el contexto **vegetal y natural** pero con objetivos de **integración en la ciudad** y de **reinterpretación** de sus elementos más destacados por su gran **valor histórico y paisajístico**.



3. ACTIVIDADES, USOS Y EQUIPAMIENTOS EN EL CENTRO HISTÓRICO

LA ESCALA TERRITORIAL

En realidad la repercusión a **escala territorial** de las **actividades** propiamente dichas que deban ordenarse o implantarse en el **Centro Histórico** de Málaga en beneficio de su rehabilitación como **espacio residencial** (se supone que este es el objetivo fundamental del **PEPRI**) no parece muy significativa salvo en el caso de aquellos establecimientos e instalaciones de carácter **institucional y dotacional** que, por su incidencia **cultural, turística, administrativa e identificadora de la capitalidad** de la ciudad, y/o por su **localización concreta** en áreas especializadas vinculadas a dicha identidad y representatividad (zona monumental, itinerarios turísticos, áreas especializadas de carácter dotacional público como Ejido y Gibralfaro...), se constituyan física y funcionalmente en hitos o **elementos vertebradores** (los sistemas generales) característicos del **Centro**.

Pero consideramos que en el **esquema metodológico** en el que se ha encorsetado el Documento identificado como **Avance de planeamiento** esos elementos citados pertenecen más al concepto de "**Morfología Urbana**" y al de "**Singularidades**" que al de las "**Actividades**" propiamente dichas. Entendemos que uno de los problemas a abordar y resolver en el proceso iniciado de **revisión integral**, y de **protección**, del Centro es el del **mantenimiento y recuperación**, con carácter general, del **uso residencial** como actividad dominante ("Vivir el Centro") y, consecuentemente, la dotación, regulación y reconducción de todos **los demás usos** y actividades urbanas en función de su **compatibilidad y capacidad del servicio** a dicho uso residencial preferente. Y en ese sentido las **actividades del Centro** a las que se refiere el presente apartado del Informe, en coherencia con el esquema documental del **Avance**, pertenecen propiamente a la **escala local** de cada zona o área homogénea, y en todo caso a la **escala estructural**, y solo inciden en algún caso, o concepto puntual, en la **escala territorial**.

En ese sentido valga como muestra la propuesta expresa del Avance de localizar un **equipamiento Cultural-Deportivo** de carácter **territorial** en el barrio de Lagunillas compartiendo el espacio de la actual Plaza Miguel de los Reyes. Con independencia de que su **implantación espacial** pudiera ser muy **forzada**, y de que esa plaza debiera conservarse íntegra como **espacio libre**, y con aparcamiento bajo rasante, lo cierto es que su ubicación se corresponde con el punto central de un **barrio estrictamente residencial** cuya recuperación como tal no solo es una **necesidad objetiva** y ampliamente reivindicada por la Ciudad, sino que a la vista de la propuestas de ordenación del **Avance** constituye una **apuesta urbanística clara** a escala local (la únicamente realmente junto a la ordenación interna planteada para Biedmas).

Pero en realidad ¿cuál sería la **incidencia objetiva a escala territorial** de ese **equipamiento cultural-deportivo**? ¿no se trataría en todo caso de un importante **equipamiento de barrio** dinamizador de su regeneración residencial,? ¿o de una dotación demandable por los **futuros residentes** del barrio una vez rehabilitado? o si se quiere ¿no sería un equipamiento a **escala estructural** del Centro de Málaga ya que **carece de zonas deportivas**?. Pero en ningún caso resulta **objetivamente identificable** esa posible pieza dotacional como el **equipamiento de carácter territorial** al que se refiere el Avance.



En ese entorno, y **a nivel del propio Centro** en su conjunto, parece obvio que el **Equipamiento** o espacio dotacional por excelencia de escala territorial sea **El Ejido**, enclave urbano significativo del **Centro de Málaga** y coincidente con una de sus **“supermanzanas”** funcionales a decir del propio **Avance** (pese a que paradójicamente no lo incluya en el **ámbito de actuación**), que ya cuenta con esa **calificación dotacional pública** en el PGOU. Por su **entidad superficial**, ubicación relativa en la Ciudad, y **antecedentes** institucionales, **El Ejido** debe ser el **gran equipamiento territorial** del Centro Histórico de Málaga.

Y naturalmente los espacios del **Centro de Málaga** destinados a usos y actividades de carácter **territorial** (al margen de compatibilizar asimismo funciones de escala estructural y local), tal como también se reconoce expresamente por el **Avance** son el **Puerto** y el **Guadalmedina**, junto al **Monte Gibralfaro**, y sin embargo como sucede con **El Ejido** dichos enclaves resultan decididamente **excluidos de la delimitación** del ámbito de actuación (¿?). ¿De verdad puede entenderse desde dentro o desde fuera de la Ciudad que **Puerto y Guadalmedina** no son piezas del **Centro de Málaga**, y que un **plan integral** de ordenación, rehabilitación, reforma, protección, puesta en valor... del **Centro Histórico** con visión de futuro no deba incluir a dichos enclaves que objetivamente lo identifican?. Sería una **incongruencia** evidente y, sin duda, es una **contradicción documental** interna del propio **Avance** que ha de ser resuelta convenientemente en el futuro **PEPRI**.

A otro nivel de repercusión de las **actividades del Centro a escala territorial**, por su posible incidencia en la proliferación de un mercado activo de **viviendas en el centro** de la ciudad, estaría la de convertir Málaga en una **ciudad atrayente** para la ubicación de grandes empresas ya que sus ejecutivos, al igual que en otras ciudades, demandarían **viviendas de alquiler** de “alto standing”. Naturalmente ello no deja de ser un proceso de **gentrificación** urbana, evidentemente no deseable cuando se provoca la expulsión o la desaparición de una **población autóctona** y de **usos preexistentes** en determinados barrios, pero la realidad es que **en grandes áreas** del Centro de Málaga esa **población** y esos **usos** ya **no existen** desde hace décadas y resulta imprescindible reocuparlas con **nuevas actividades** y asentamientos **de carácter residencial** preferente: en ese sentido esa **idea** como y otras como la de las **“tecno-casas”** de los arrabales, y otras **actuaciones similares** debería potenciarse.

Pero en cualquier caso el **Centro Histórico** ha de entenderse como el **Núcleo Residencial** principal de la Ciudad **en convivencia**, en su justa medida, con **otras actividades** institucionales, dotacionales, turísticas... representativas de la misma **a escala territorial**. Por ello, aunque las medidas a adoptar para favorecer la **existencia y permanencia de viviendas** en el Centro sean de carácter estructural y local, es necesario caracterizar al **Centro Histórico de Málaga**, también desde la óptica territorial, como un **núcleo de población** propiamente dicho. A tal efecto se aportan las siguientes **reflexiones**:

- Efectivamente el **PEPRI** debe de ir dirigido a las **personas**, pero debe atender especialmente a los **derechos del residente**, por lo que la mayoría de sus líneas de actuación deben ir dirigidas a este. Pero los derechos del residente parecen haber quedado **al margen** de la elaboración **del Avance** que en ningún momento hace referencia p.ej. a **¿cómo se vive en el Centro?**.



- El **Centro** debe ser considerado realmente como un **barrio** donde la **función residencial** debe prevalecer sobre todas las demás, evitando que se pierda y atrayendo a **nuevos residentes** para garantizar su continuidad; **no se trata de buscar un equilibrio** sino de destacar la **actividad principal**, la **residencial**; no se trata de una **filosofía del equilibrio** sino de **que prevalezca una actividad** sobre todas las demás y de regular estas otras.
- Las **actividades** se vinculan con un determinado número de **habitantes** y posibles **usuarios** por lo que sus **funciones** deben referirse físicamente a **ámbitos urbanos** más controlados en ese sentido. Es decir la **subdivisión del Centro en barrios** es tanto más acertada cuanto más se ajusta a superficies de influencia de carácter aleatorio, y no tanto por su delimitación basada en **argumentos físicos o formales** difíciles de sostener. Por su relación directa con las **necesidades de los residentes** es la **escala local** de trabajo la que interesa especialmente para tratar el tema “**actividades**”, pero el **Avance no entra** en el análisis detallado a dicha escala.

En cualquier caso consideramos que en el futuro **PEPRI** han de tenerse en cuenta las siguientes **premisas**:

- **Actividad Residencial**: se debe diferenciar entre los residentes y los que están de paso, puesto que sus necesidades no son las mismas.
 - **Actividad Comercial**: para mantener un “barrio vivo” no puede potenciarse solo la hostelería (barrios “vivos” de noche y muertos durante el día). Los bares, restaurantes y tiendas para el turismo no son comercios para el residente.
 - **Actividad Dotacional**: educación, cultura, deporte.., son actividades necesarias para la vida residencial, y en general son insuficientes en el Centro. Los museos y otros equipamientos no atienden a las funciones de escala local.
 - **Elementos urbanos** locales: el tratamiento del espacio público no sólo puede estar destinado a la hostelería, debe habilitarse como lugar de relaciones sociales, en continuidad con el espacio residencial, y dotarse con el adecuado mobiliario urbano público.
- En relación con la **caracterización funcional de los barrios** el Avance efectúa algunas referencias a la **regeneración de la trama** en El Soho, al **exceso de revitalización** en la Zona monumental carente de vida residencial, y a la necesidad de **reconducir el “parque temático”** de la almendra central en su conjunto en beneficio de los **derechos de los residentes**, pero realmente las propuestas más concretas de actuación se limitan solo a **Carretería, Lagunillas y Victoria**.

Y por otra parte la **información** reflejada en los planos 3B 1.5 y 3B 1.6 se encuentra **desactualizada y desfasada**, ya que se observa que la identificación de los diferentes **locales destinados al ocio y a la restauración** en las **áreas centrales** no se corresponde con la realidad, lo que **oculta implícitamente** el reconocimiento de una **situación de partida** que, con las **soluciones** planteadas o **líneas de actuación** marcadas, puede ser **erróneamente** resuelta o sin la precisión necesaria.



- Para "**regular y orientar**" la actividad **hostelera** que está **saturando** las áreas centrales sería oportuna la **suspensión cautelar o limitación de nuevas autorizaciones** y al mismo tiempo **potenciar otras** actividades, garantizando el **cumplimiento de ordenanzas** que favorezcan el **uso residencial** como motor de otras actividades en el Centro y cuyos efectos multiplicadores lo consolide. Las calles principales del Centro (los **ejes de actividad** de sus barrios) y las plazas o **espacios centrales** potencialmente utilizables como lugares de **estancia, esparcimiento y encuentro** tendrían que ser destinados fundamentalmente para **uso del residente** y no para la hostelería.

En las citadas zonas se deben aplicar **parámetros limitadores**, especialmente en las ya saturadas, estableciendo **criterios de ocupación** e implantando unos **mínimos de mobiliario urbano** (bancos, vegetación, fuentes, sombra etc..) evitándose que espacios tales como Plaza del Pericón, Plaza las Flores, Plaza Mitjana... se destinen exclusivamente al **ocio nocturno**. La recuperación del **espacio público** en suelo residencial, la **peatonalización**, solo tiene sentido si es **útil para el residente**.

Si el **PEPRI** pretende realmente promocionar la **vida residencial** en el Centro y evitar la **despoblación**, debería adoptar decididamente **medidas dinamizadoras** tanto para las **zonas saturadas** (con exceso de actividad turístico-hostelera) como para las áreas que actualmente presentan **niveles medios o bajos de actividad** urbana:

- En **áreas con exceso de actividad**, aunque a día de hoy sea ya difícil su regulación, se trataría de aplicar las **Ordenanzas Municipales** o modificarlas en su caso, con el fin de **gravar fiscalmente** algunas actividades, **subvencionar** otras, **limitar usos** (tal como se estableció en su momento al respecto de las oficinas bancarias), establecer limitaciones al **uso hostelero** en el **espacio público** (en función de las dimensiones viarias y del propio local), controlar la **compatibilidad de usos no residenciales** en edificios de viviendas (preservando al menos el 50% del techo edificable para uso de vivienda), regular la **edificación hotelera** obligando seguramente a edificios completos y con especial atención a los usos en **planta de cubierta**, garantizar la presencia de **equipamientos propios del residente** (docente, deportivo, biblioteca, centro de salud etc.)... y de realizar actuaciones encaminadas a la **dotación de aparcamientos** para residentes (promociones de titularidad municipal en Calle Gigantes p.ej. y otras del tipo de la de Calle Nosquera, ya que derribar el Mercado de la Merced para crear un aparcamiento de residentes, suprimir y/o renunciar a los aparcamientos de rotación no parecen ser **soluciones realistas**).
- En las **áreas de medio y bajo nivel de actividad** (zonas con alto riesgo de convertirse en nuevos "*parques temáticos*") se está a tiempo de controlar desde un principio la **actividad hostelera** que es la que más problemas genera, para evitar situaciones similares a las existentes en las **zonas saturadas**. La específica intervención urbanística **a escala local** con marcada apuesta residencial, grafiada en el Avance, se limita a los entornos de Carretería y Lagunillas, pero en ningún caso se abordan con decisión **propuestas estructurales de actuación** en el sentido apuntado.



- En todo caso apreciamos que en el **Avance** se utilizan expresiones como “*malagueño de toda la vida*” cuando se refiere a los **habitantes** que ocupan las actuaciones en edificios de **vivienda pública** o a los que se ha **expulsado**..., o como “*parque temático del tapeo o del turismo*”..., que resultan demasiado **subjetivas** y que se entienden en el texto con un **tono negativo** cuando son las que, en parte, **han permitido el desarrollo del Centro y de la Ciudad** en las condiciones que hoy está. El futuro **PEPRI** tendría que aprender de la **experiencia** de aplicación del propio **PEPRI** anterior, y de la propia **realidad objetiva**, para **corregir** aquellas **actividades** que se entiendan desmesuradas pero **no despreciarlas**.
- No se considera necesario alcanzar **en cada zona** del Centro un **equilibrio exhaustivo de usos y actividades**, el equilibrio debe existir con referencia al **ámbito global del PEPRI**, porque hay **zonas más especializadas** en unos usos concretos [dotacionales o de actividad] por sus características y valores, por su situación, etc. y otras que tienen una **vocación más residencial** o se las ha llevado a ello, como es el caso de las Zonas 14, 17, 18. Barrios de Lagunillas-Victoria; Cruz Verde y Cristo de la Epidemia-Compás de la Victoria y otras.

Es más adecuado procurar es que las **tendencias** que se entiendan **excesivas**, como las actividades turísticas y determinadas actividades comerciales expansivas [franquicias] relacionadas con el turismo, no alcancen cuotas más altas y procurar **estrategias** que compatibilicen otros usos. **Potenciarlas** en su medida correcta y **apoyarlas** con usos y actividades compatibles o que presentan **carencias** debiera ser uno de los **objetivos** del **PEPRI-Centro** pero considerar que la **especialización** de estas zonas no es buena ni lo ha sido, con el desarrollo y proyección que le ha proporcionado al Centro y a Ciudad de Málaga, es una “quimera”.

LA ESCALA ESTRUCTURAL

El Documento autodenominado **Avance de planeamiento** realiza un **análisis general** y un **diagnóstico** de los **problemas existentes** bastante completo a nivel de las **Actividades del Centro Histórico**, en los que efectivamente se detectan los **principales conflictos** que en esa materia afectan evidentemente al **Centro de Málaga** (y seguramente a **todos** los centros históricos), sin embargo las **propuestas** de corrección, o al menos una **reflexión de carácter propositivo** sobre dicha problemática, **brillan por su ausencia**, porque si para solucionar los problemas reales que afectan al centro histórico fuera suficiente con formular dos o tres **ordenanzas municipales** relativas a las plantas bajas de los edificios, o con proponer la creación de algunos **nuevos ejes peatonales**, no sería necesaria la **Revisión del PEPRI** Centro, entre otras cuestiones porque para **peatonalizar calles** no hace falta que los diga un **plan urbanístico** (la petonalización de **Calle Larios**, protagonista principal de los “éxitos” del Centro en los últimos años no era una previsión, ni siquiera una posibilidad, contemplada en el **vigente PEPRI** y, por su parte, la formulación y aprobación de **Ordenanzas Municipales** tampoco requiere de dicho **planeamiento previo**).



Pero **en su conjunto**, y por las razones ya apuntadas en el presente Informe, el **Documento Avance** resulta farragoso, mezclando **análisis y diagnóstico** en muchos de sus apartados e incluso **insinuando propuestas** en donde no parece corresponder a tener de la **metodología documental** elegida, lo que lo convierte en un **documento confuso y difuso**, poco claro y **difícil de sintetizar** para el ciudadano en general, **el habitante del Centro histórico**, que necesita saber cómo y de qué manera, de forma clara y concisa, un equipo de **técnicos y urbanistas** al servicio de la Administración Local, en desarrollo de las **directrices** de sus representantes políticos, van a diseñar **el futuro de su lugar de residencia**, actual o potencial, para por los próximos **15-20-30... años** (la vigencia del **actual PEPR** ya supera los 25 años) de una forma **fácil de entender**.

Comienza el documento ponderando por encima de todo la **actividad residencial** llegando a decir que sin ella **“la trama urbana pierde su sentido básico de la existencia”** y más adelante en el apartado dedicado a la **escala estructural** en relación con las **“características de los usos y su vinculación a la regeneración del tejido urbano”** dice que **“hay que mimar al residente”**. Se supone por lo tanto que el Documento se centra en la consecución de este fin, dado que del **análisis y diagnóstico** realizados se comprueba que el **objetivo principal** es conseguir que mediante la **coexistencia de usos**, actualmente deteriorada, el **residente** no solo no abandone el centro sino incluso que se le vuelva atrayente para convertirse en lugar de **primera residencia**.

Pero se observa que se trata de un **Documento** realizado sin que en ningún momento aparezca el **pronunciamiento** o los **deseos del residente**, o sea es un documento **para el residente** pero **sin el residente**, una especie de ejercicio de **despotismo ilustrado**, en el que en determinados pasajes se da paso a un cierto **lucimiento dialéctico** que poco ayuda a la exposición de los **objetivos** de una forma sencilla que, en definitiva es de lo que se debe de tratar: **que el ciudadano lo entienda**. En todo caso es manifiesta la **falta de una encuesta** para conocer cuáles son las **exigencias de “comfort”** de las personas que habitan el centro y qué **niveles de confort** necesita una persona o familia joven para **vivir en el centro**.

Por otra parte, como **contenedor** de diferentes estudios y documentos informativos el Avance sí resulta **muy interesante**, y el **análisis del desequilibrio** de los barrios entre sí, debido a las diferentes **densidades de población y distribución de usos y actividades**. En este sentido se observa que, seguramente la **Zona Mártires-Pozos Dulces**, se encuentre en la **media de población** y también represente un **nivel medio** y con cierto **equilibrio** en cuanto a las **actividades económicas** se refiere, por lo que pudiera **significar**, por diferentes motivos, un **referente** característico del **Centro Histórico** actual.

En cualquier caso en dicha zona (ámbito **residencial de trama medieval**, que mantiene importantes **elementos patrimoniales** de la arquitectura religiosa y conventual) aparecen ciertas **“islas sin actividad”**, coincidentes en general con las tramas más **angostas**, con indicios de **riesgo** de implantación excesiva de **actividades no residenciales** con un alto grado de **incompatibilidad que habría que evitar o regular**: evitar los procesos de **gentrificación** es una cuestión de **voluntad** y de formular y aplicar una normativa concreta de **control y limitación de usos**, pero también es una actuación de **intervención activa** y positivista)



Otra **zona significativa** del Centro Histórico por su **especialidad residencial** es “Victoria” a la que se reconoce también un **nivel medio de actividades** que, en realidad, pierden su **influencia** más allá del propio eje de **Calle Victoria**. Consideramos fundamental la implantación de **equipamientos y actuaciones** suficientes en el **borde del monte Gibralfaro** y, al mismo tiempo, la configuración de la “**fachada trasera**” del barrio frente al monte (el Avance plantea principalmente **plazas públicas con aparcamiento** bajo rasante, lo que complica la existencia de **vegetación**). Quizás se pudieran plantear en estos espacios **actividades y equipamientos deportivos**, seguramente también difíciles de encajar, y volcar los **espacios verdes** en la propia margen del monte al otro lado del pequeño **vial propuesto** por el Avance, con lo que se conseguiría el propósito ya mencionado de configurar una **nueva fachada de ciudad**, más cuidada y apropiada, y adecuar los **espacios verdes** en la falda del monte

La **propuesta-estrella** aparentemente decidida del Avance **semipeatonalizar Calle Victoria** conlleva una pretendida **renovación** de la misma como **nuevo eje de actividad urbana** de explícita **intencionalidad turística**. La realidad es que **no parece posible** ahí una auténtica **peatonalización** tipo Larios, Alcazabilla, etc. Se parte de la base de respetar los **tráficos descendentes**, ya que entre otras cuestiones obviamente debe permitirse el **acceso de residentes** a sus parking privados, y de mantener el doble acceso al **parking de La Alcazaba**, por lo que ni siquiera podría hablarse de una **semi-peatonalización**, a lo sumo de un **simple ensanchamiento de las aceras** y de la creación de un **carril-bici**. Y es que en realidad **poco más podría pretenderse** para la renovación urbana de este eje de **movilidad urbana**. En todo caso lo más importante de la actuación en **Calle Victoria** ha de ser su nueva **función dinamizadora** de **escala estructural** del Centro como **eje de actividad urbana** cuyo ámbito de influencia se extienda por un lado a la falda de **Gibralfaro** y por otro al barrio de **Lagunillas** hasta las inmediaciones de **El Ejido**.

Consideramos que el **necesario equilibrio** en el Centro entre los **diferentes usos y actividades** compatibles con el **Uso Residencial**, como **protagonista deseable**, no debe pretenderse **de forma estricta** para todos y **cada uno de los barrios** o zonas homogéneas que componen el **Centro Histórico**. En ese sentido nos parece conceptualmente muy correcto el **criterio del Avance** de reconocer al Centro como un **conjunto de barrios diferentes** y no como un **espacio unitario** (sobre todo tras incluir en el ámbito de actuación al área **Reding-Sancha**).

En consecuencia **cada barrio** puede tener, y de hecho ya tiene, sus **connotaciones** y desempeña su papel en el conjunto urbano, el **equilibrio** en cuestión hay que encontrarlo en la **globalidad** de ese conjunto y **no pieza a pieza**, barrio a barrio. P.ej. **la almendra central**, o una parte significativa de la misma, ha asumido ya la función dominante de **ciudad turística**, que podría discutirse pero que **difícilmente tiene vuelta atrás**, es más el éxito y los logros de la **Ciudad de Málaga** en los últimos años (Museo Picasso, Larios, Teatro Romano, Alcazabilla, El Palmeral, el Thyssen... los cruceros, El Pimpi...) se derivan de esa **especialidad turística** en **ese lugar del Centro** (nada diferente por otra parte a lo sucedido en **otras ciudades**), y por su parte **otras áreas** tienen o deben tener un marcado **carácter residencial** (Biedmas, Victoria...) o **dotacional** (El Ejido, Gibralfaro...) sin que ello signifique en absoluto, obviamente, un guiño al “zoning”.



Pero lógicamente han de existir **elementos estructurales** que articulen ese conjunto y que, en determinados casos, discurren **por el interior de dichos barrios** dinamizando su **actividad interna** y al mismo tiempo los **conecten y cohesionen** con el exterior. Es el caso del **Eje Victoria** en el que el nuevo **flujo turístico Aduana-Santuario** debe convivir con la **actividad residencial** propia del barrio **sin incurrir en riesgos** inducidos de **gentrificación**. Afortunadamente la **escasa “peatonalización” posible** antes comentada evitará, por razones obvias, la tan denostada **aparición de terrazas**.

La renovación urbana del **eje Victoria** (con un **único sentido** de circulación rodada) debe motivar asimismo la **regeneración del tejido comercial** y la **actividad económica** de la zona en beneficio también de su **carácter residencial** (si se soluciona bien su **ordenación estructural**: dotaciones públicas, aparcamientos, infraestructuras, equipamientos territoriales y estructurales: Astoria-Victoria, Andalucía, Gibralfaro...) y debe repercutir también en uno de los **viales de salida del Centro hacia el Norte** en sustitución del **tráfico ascendente** la **puesta en valor** de un nuevo **eje de actividad urbana** que, en paralelo, se constituiría claramente como **suprimido** en **Calle Victoria**. Se trata del nuevo “eje” **Lagunillas** a dotar con **equipamientos y actividades** de escala **estructural y/o de barrio**, fomentando el flujo y dinamizando la **regeneración y renovación urbana** de este arrabal del Centro Histórico.

Con carácter general las previsiones expuestas en el **Avance** de revisión del PEPRI relativas a las **actividades en el Centro Histórico**, con incidencia en la **escala estructural**, han sugerido en el seno de la **Comisión de Urbanismo** del Colegio alguna de las **reflexiones** que referimos a continuación:

- Es obvio que en gran medida los **aspectos propositivos** anunciados para el **futuro PEPRI** se basan en **hacer desaparecer** paulatinamente el **tráfico rodado** por el Centro (Carretería, Álamos, Victoria...y prácticamente las escasas vías que aun permiten la circulación rodada). Sin demonizar “per se” la **peatonalización** la realidad es que un **abuso de la misma** puede ser la mejor forma de **aislar completamente** el centro histórico como **espacio residencial** propiamente dicho.
- La “**peatonalización**” que en principio es **beneficiosa** por la disminución del ruido, la contaminación y la **recuperación del espacio urbano** para los peatones, como elemento clave de la **identidad urbana**, se convierte en **perniciosa y nociva** cuando responde a **intereses ajenos al residente** propiamente dicho y se traduce en **sustituir el automóvil** por mesas, sillas, toldos, carpas, tinglados y todo tipo de elementos al servicio del comercio la **hostelería** o cualquier evento temporal.

Si queremos adoptar **medidas valientes** para resolver el **problema** que actualmente tiene el **Centro Histórico**, que no es otro que la **falta de confort para el residente**, sería necesario adoptar dentro de las **posibilidades atribuibles al planeamiento urbanístico** alguna unas de las siguientes **medidas**:



- Para fomentar el **uso residencial** la utilización de viviendas para oficinas o tareas administrativas debería **limitarse**, en todos los edificios que no se destinen **exclusivamente** a estos usos, a las planta baja y primera (no solo contemplarse por la normativa, que ya lo está, sino controlarse en la práctica). La continua invasión por el **uso terciario** de los edificios en cualquiera de sus plantas provoca el **desplazamiento de las familias** a otros lugares, dado que esos edificios a partir de la finalización de la jornada laboral se quedan desiertos y eso está disuadiendo a las personas de **habitar el centro**, por la disfunción que se crea en el propio edificio.
- El **espacio público** (la calle) debe disponerse **para el uso del público**, no solo en beneficio del comercio y de la hostelería, **actividades privadas** que deben desarrollarse básicamente en los **espacios privados**. En principio a establecimientos de 40 m² de local p.ej. no se les debiera autorizar ocupar 100 m² de calle o plaza para mesas y sillas, si ello predomina sobre el **tránsito peatonal** y la **utilización ciudadana** del espacio público, y si ocasiona problemas de **estética urbana**, **ruidos**, olores desagradables, de evacuación de **residuos...** y **expulsan a la población** residente. Pero seguramente para una gran parte de los casos eso sea cuestión de **orden y control**, y de **aplicación y/o modificación** de las correspondientes **Ordenanzas Municipales** y no de la existencia de una **normativa urbanística**.
- Asimismo la permisividad de **horarios** y de **ocupación** del espacio público de noche y madrugada, es el mejor **elemento disuasorio** que se puede utilizar para **desplazar a la población** del lugar, y no se trata de limitar el ancho de calle a ocupar por terrazas, o de establecer **reglas y porcentajes** al uso en las normas contemporáneas. Para que esto no ocurra la actividad debe de realizarse fundamentalmente **dentro de la propiedad** del empresario, en el exterior solo en lugares concretos o **donde no exista la posibilidad de ocasionar molestias** pueden y deben de autorizarse terrazas. El planeamiento tiene atribuciones para **permitir, prohibir y ordenar usos**, se trataría de que los **espacios públicos** también se ordenen "urbanísticamente" antes de reurbanizarlos y se acoten dichos **usos concretos**: la ordenación de los **espacios peatonales** y el diseño del **pavimento y mobiliario urbano** de C/. Zegrí, de parte de Alcazabilla y de otros enclaves urbanos resulta **inapreciable** (y deteriorado) por el transeúnte precisamente por esa **ocupación excesiva y distorsionante** del espacio público que lo oculta, aunque sucede precisamente **lo contrario en Calle Larios** y en otras vías principales de su entorno, por lo que hemos de reconocer que no por ello se atrae ni se mantiene el **uso residencial** en dichas vías mejor "utilizadas", es un problema más complejo evidentemente.
- Pero en todo caso si se tiene en cuenta el **Art.4 LOUA** "... *todos los ciudadanos tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna, adecuada y accesible, concebida con arreglo al principio de diseño para todas las personas, que constituya su domicilio libre de ruido u otras inmisiones contaminantes de cualquier tipo que superen los límites máximos admitidos por la legislación aplicable y en un medio ambiente y un paisaje adecuados...*" y realmente se pretende que el **Centro Histórico** sea preferentemente un **espacio para vivir** por quienes **ya lo habitan** (fijar a la población residente) y para **futuros residentes** (incrementar el uso residencial), no queda otra que **aplicar la Ley**.



No obstante, efectuada esa genérica **crítica recurrente** por nuestra parte, hemos de admitir que el **Centro Histórico** propiamente dicho ha sufrido una **reconversión “exitosa”** en los últimos años que lo ha convertido en un **polo de atracción turística**, inevitable y seguramente deseable, ya que se han ofertado **equipamientos culturales** de alto nivel, se han promocionado sus **elementos monumentales**, se han **reurbanizado espacios públicos**, se ha creado una **actividad económica** antes inexistente y seguramente **impensable** no hace muchos, se han demandado y ofertado **instalaciones hoteleras**, han proliferado con evidente éxito de público **usos hosteleros**, se ha hecho **negocio público y privado** en medio de una **situación coyuntural** económica **muy difícil** y en general la **Ciudad lo ha asumido** porque, en realidad **ese fenómeno** no ha sido el **causante** de expulsar a la población, **los residentes** de esas zonas **ya se habían ido** y abandonado el Centro **muchos años antes** y, en consecuencia, la **utilización** de ese espacio urbano por “**el turismo**” en toda la extensión de la palabra no era otra cosa que una **oportunidad a aprovechar** sustentada por la capitalidad, arquitectura, la cultura, el clima, el mar... lo que **en cierta medida** ha sabido gestionarse de modo similar a otras ciudades del mundo con **potencialidad turística**.

Ese **modelo** por el momento no parece **reversible**, el carácter de ese **área central** ya no es de **barrio residencial** y resultaría impensable que el **PEPRI** adoptara medidas encaminadas a la recuperación del **uso residencial** como **predominante** en dicho lugar concreto.

El **problema pendiente** a resolver por el futuro **PEPRI** no está ahí sino fundamentalmente en los **arrabales** (Biedmas, Lagunillas...), donde **no llega el turismo** pero donde, de momento, **tampoco llega el uso residencial**, el problema también está en los **barrios residenciales** (p.ej. Victoria-Olletas y otros de menor entidad poblacional) donde **debe mantenerse la población** y potenciarse la **actividad urbana** propiamente dicha, el problema está también en **resolver urbanística y dotacionalmente** los enclaves **intersticiales** entre la **ciudad turística** y la **ciudad residencial**, es decir en las **intervenciones a escala local** de las diferentes zonas y en actuaciones de **escala estructural** que articulan el Centro Histórico, básicamente el “**eje**” **Carretería-Alamos-Merced-Victoria** con sus correspondientes **nodos dotacionales e hitos urbanos** (p.ej. el sistema Astoria-Victoria-Andalucía).

Y evidentemente en esos **ejes, barrios y áreas** concretas del Centro se ha de ser cuidadosos con los **usos**, la **accesibilidad**, la **peatonalización**, las **dotaciones**, la utilización del **espacio público**... de forma que se **integren en el conjunto** del Centro y que no se mantengan en la **situación marginal y de aislamiento** que actualmente presentan **física y funcionalmente** no solo por su situación **periférica** con respecto al Centro, ya que también existen **situaciones marginales** enquistadas en el propio **espacio central** del mismo.

PROPUESTAS DE ESCALA ESTRUCTURAL SOBRE LAS ACTIVIDADES EN EL CENTRO:

- Ajustar el **uso y explotación** de los locales a la **superficie** de la que son titulares.
- Autorizar las **terrazas** en los espacios donde se garantice la **no interferencia** con las viviendas (ruido, olores, accesibilidad, etc).



- Exigir un plan de **viabilidad empresarial** a los nuevos establecimientos de **hostelería**, dado el aumento incontrolado.
- Regular **restricciones** en el ámbito local de **actividades de carácter territorial** como la “feria de día”, en las que se haga **mal uso del espacio público**.

OTRAS REFLEXIONES DE CARÁCTER PRÁCTICO:

Es necesario **centralizar las gestiones** en un único departamento municipal a fin **de agilizar las nuevas autorizaciones** y no perjudicar el **ejercicio de la profesión** a los técnicos contratados por los empresarios que han de tramitar los documentos al menos en **6 ventanillas** (licencias, obras públicas, industria, aperturas, medioambiente, oficina del Centro...).

Es conveniente **simplificar y optimizar la normativa** (y/o en su caso **jerarquizarla**) para evitar las rigideces y contradicciones existentes que obligan a veces a los técnicos municipales a **interpretaciones discrecionales**. Asimismo debe resolverse la **duplicación de cargas y avales** exigibles a los **inversores privados** (p.ej. se avala la protección del pavimento ante obras públicas, y se vuelve a avalar la misma protección en la licencia del andamiaje) y aunque en la GMU son conscientes de dicha **duplicidad** y acaban devolviendo los avales improcedentes (**varios años después**) de inicio hay que depositarlos para obtener las respectivas **licencias**.

Debe reconocerse que **sin inversión privada no hay desarrollo**. Sin los inversores la ciudad se hundiría en sus propias ruinas y ellos no invierten si no hay oportunidad de negocio. A los **técnicos** nos corresponde hacer cumplir las normas, asesorar y **salvaguardar la esencia de la ciudad histórica** y el bienestar común en desarrollo de las **iniciativas empresariales**, pero **la ciudad**, organismo vivo **en constante evolución**, no puede dirigirse discrecionalmente desde la administración por políticos y técnicos mediante la proliferación de **normas, prohibiciones y directrices**, la ciudad va por su propio camino y **corresponde al planeamiento** allanarlo, **facilitarlo** y proponer los medios técnicos para **hacerlo viable**.

LA ESCALA LOCAL

Evidentemente el **Avance** pese a su **esquema documental**, en principio **bien estructurado y articulado**, o quizás **a causa de ello**, encuentra **dificultades** para insertar determinadas **propuestas urbanísticas de forma coherente** con el conjunto de determinaciones contempladas para el **ámbito de actuación del PEPRI**. Ello es expresamente palpable con respecto a la **expresión gráfica** de las **propuestas** correspondientes a la **escala local** de trabajo donde solo han tenido cabida, y con un gran nivel de definición (aunque solo a nivel de “**planta**”) tratándose de un Avance, las áreas de **Biedmas y Lagunillas**.

No se entiende que **otras áreas** que se relacionan en el Avance como “**de intervención**” específica junto a las dos citadas, tales como **Pedro de Toledo** (se supone que por error ya que parece que se ha querido referir a **Juan de Málaga-Charlie Rivel** y no a la Calle Pedro de Toledo) y **Pasaje Chinitas** no hayan merecido en el **Documento** ni siquiera una **explicación previa** de las propuestas de actuación (los objetivos de planeamiento son obvios en todo caso).



En nuestra opinión el **alcance** y las **necesidades** de esos pequeños enclaves (ciertamente **marginalmente enquistados** en el Centro Histórico) son sensiblemente **muy diferentes** a las de los **dos grandes arrabales** por lo que en realidad no entendemos es que se hayan vinculado las cuatro, y ninguna otra más, al mismo nivel en el listado de **áreas de intervención** propuestas por el Avance.

En consecuencia a la vista de la escasa definición de la **propuesta de ordenación urbanística a escala local** para las diferentes **áreas del Centro** (salvo en el caso de las plantas de ordenación de las zonas de Biedmas y Lagunillas), solo cabe reiterarnos en los **objetivos generales** a contemplar por el PEPRI, en materia de **actividades**, encaminadas al **mantenimiento y recuperación del uso residencial** para aquellos barrios (la mayoría) que deban acogerse a dicho **Uso global preferente**, y requerir que el Documento de **Aprobación Inicial** planifique, y programe en su caso, la **oportuna ordenación pormenorizada y/o las directrices** concretas para su posterior desarrollo, de **todas las áreas** del Centro que hayan de **integrarse** definitivamente el **ámbito de actuación** (Ejido, Guadalmedina, Puerto...), y de modo particular las relativas a los **espacios intersticiales** y de **escala intermedia** de carácter local y estructural del Centro. No obstante se sugieren, al respecto de algunas de las **intervenciones** propias de la **escala local** de trabajo, las siguientes cuestiones:

- La **Alameda Principal**, salón de Málaga del siglo XVIII-XIX, es hoy (y en los últimos 50 años) un tramo de **carretera nacional** y una estación terminal de **transporte público**, pero al mismo tiempo el **eje viario Este-Oeste** supuestamente imprescindible para el funcionamiento de la Ciudad en su conjunto. Es necesario **repensar dicho espacio sin prejuicios** para recuperar su **dignidad perdida** y dotarla de mayor **uso ciudadano**, y no volver a **“pintarla”** en el PEPRI **testimonialmente** como **bulevar peatonal**: debe **pre-diseñarse internamente** con carácter vinculante (al menos de a nivel de **directrices de planeamiento**) para que no ocurra entre otras cosas que un funcionario en Sevilla localice a su gusto el punto exacto de localización del **casetón de salida del metro** en medio del **espacio peatonal** concreto que, **ahora sí**, se considera **necesario** en la Alameda sin haberse pensado el diseño de ese espacio.

Y aunque también se trate de un tema de **movilidad**, que desarrollaremos en su momento, **la actuación en la Alameda** pertenece a la propia esfera de las **“actividades”** del Centro, y la llegada del **metro**, la **peatonalización** (o **“semi-peatonalización”**) y los necesarios estudios de **tráfico y transporte público** a realizar (las **desviaciones** que se anuncian a corto plazo puede ser **de gran enseñanza**) abren un **horizonte espectacular** en cuanto al **papel** a desempeñar por este espacio en el conjunto de los **usos y actividades** del Centro: el **diseño interno del bulevar** y su incidencia funcional no se puede obviar por el PEPRI.

- Como ya se ha expuesto el **Barrio de la Victoria** entendido **en sentido amplio** (de Cristo de la Epidemia a la Plaza de la Merced, y de Gibralfaro a El Ejido, y Lagunillas en el centro) tiene **marcada componente residencial** que debe mantenerse. Este barrio tiene que mantener y **fijar la población residente** y para ello necesita **equipamientos y espacios libres de barrio**, más adecuados a la **escala local**, y no tanto de escalas superiores, como el **equipamiento territorial** propuesto por el Avance en la **Plaza Miguel de los Reyes**, por sí mismo **contradictorio** con la propia aseveración del Avance que critica que el Centro esté plagado de equipamientos de **“atracción para el visitante”** (de escala territorial).



En todo caso este área debe recibir los **flujos**, y con ellos conseguir su **revitalización**, de los nuevos **usos dotacionales** que se incorporen en **El Ejido**, donde la relocalización de **nuevos usos de escala territorial** sustitutivos de los que ya no existen o están mermando es justamente lo que necesitan los **barrios colindantes** para que se produzcan los **flujos buscados** y se generen **sinergias de actividades** de menor nivel **más equilibradas** [alquileres y demandas de nuevas viviendas, comercios especializados...].

- El análisis de distribución de las **actividades estructurales** en el área de **San Felipe-Molinillo-Capuchinos** evidencia la necesidad de incluir **elementos exteriores a la delimitación propuesta** para el PEPRI. Así se ha identificado el **Mercado de Salamanca** cuya actividad se extiende a C/.San Bartolomé, no entendiéndose ésta sin aquél (La C/.San Bartolomé, tal y como figura en el plano de **delimitación de barrios del Distrito nº1 Centro**, se entiende como parte del barrio de **El Molinillo**). Sobre los elementos de **actividad territorial** propuestos en esta zona, cabe mencionar lo siguiente:
 - Se evidencia la estructura de **supermanzana** delimitada por los **ejes territoriales** rodados de **Cruz de Molinillo-Capuchinos y San Jorge-Empecinado**. En su interior quedan **dos barrios** de estrecha relación divididos por la línea de **delimitación del Avance** del PEPRI que **no responde** a eje, cambio de tipología o corte urbanístico alguno. **Se propone** de nuevo la inclusión de la **supermanzana** o la nueva delimitación según **parámetros urbanísticos homogéneos** (C/.Juan del Encina o parcelas catastrales a la misma).
 - Tal y como el **Avance** expone, el **reforzar un eje territorial** puede ser un mecanismo para impulsar las **actividades de rango territorial** hacia áreas o partes de las mismas que se ven necesitadas de una **revitalización de usos no residenciales**, por lo que a ello pueda contribuir la **facilitación de acceso** y visión desde el automóvil, pudiendo fomentar así su **puesta en carga** (Ej. Cruz Verde). Se propone tal mecanismo para **C./Juan del Encina**, donde se plantea además un **centro dotacional**.
 - El **Mercado de Salamanca** queda representado, aun siendo **exterior al ámbito PEPRI** del Avance, con un **área de influencia** o entorno que se extiende a C/. San Bartolomé y Cruz de Molinillo, pertenecientes a él. Esta **relación funcional**, sobre todo en el caso de San Bartolomé es **intrínseca**.
 - En el plano 3.A.P.1 debería haberse representado como **equipamiento cultural** el futuro **museo de interpretación cerámica** en C/.Chinchilla como un **importante conjunto dotacional**.
 - En el plano 3.B.I.2 no se ha identificado como **equipamiento de escala estructural** el **Museo del Vidrio** al haberse considerado de nivel **"territorial"**. Ello resulta confuso ya que contrariamente **otros equipamientos museísticos** como el Picasso, Revello de Toro, Arte Sacro... sí se han identificado como de **escala estructural**. No se entiende que estos no sean **"territoriales"** y que el Museo del Vidrio (y también el Museo Jorge Rando, el Museo del Vino, el CAL, el Thyssen, el Museo de Artes y Costumbres Populares, Mercedarias...) sí lo sean.



- Asimismo no han sido reconocidos **otros enclaves dotacionales** existentes, algunos de **escala estructural**, como Centro Educativo Postigos, Centros de ayuda social (ONG), Casas-hermandad, etc. En cualquier caso es evidente en el Avance la **inexistencia de estudios a nivel local** (salvo excepciones), lo que se pone muy de manifiesto en el aspecto dotacional y la **arbitrariedad** a la hora de adscribir los diferentes **equipamientos existentes** a las respectivas **tres escalas** de referencia que finalmente han estructurado el **Documento**.

En cuanto a las “**áreas homogéneas de dinamismo**” en dicho entorno se observa lo siguiente:

- El barrio de **Capuchinos** se identifica como zona de **reducido nivel de actividades**. No se entiende si este plano es de **análisis o propuesta**, pues el **centro dotacional propuesto** entre C/.Tizo y Rosal (¿a **qué escala** funcional afectaría? ¿no debe influir en el **viario general** de la ciudad?) haría cambiar esa cualificación, al igual que el cambio de **uso no definido** (resulta realmente indescifrable pese a la importancia y **singularidad** señalada por el **Avance**) para el **Cuartel de Capuchinos**.
 - Se identifica la **C/.Capuchinos y Carrera de Capuchinos** como **ejes estructurantes de nivel medio** de actividades, cuando la realidad actual y **según las propuestas** observadas en el Avance **carecen de actividad**.
 - El **Avance** considera **eje secundario de actividad local** el encuentro entre C/.Juan del Encina y C/.Empecinado lo que **no parece real**, ni con base en la situación **actual** ni en la **propuesta**.
 - Habida cuenta de la **falta de equipamiento** en el barrio de **San Felipe** con los problemas que ello conlleva, de la existencia de grandes solares disponibles (**espacios de oportunidad**), y de la conveniencia de potenciar su **eje viario estructural** (Postigos-Molinillo-Capuchinos) se echa en falta en el **Avance** alguna propuesta de **actividad dinamizadora** del barrio.
 - De nuevo en este aspecto el análisis del Avance se ve forzado a **sobrepasar los límites del PEPRI** propuesto para extenderse al **Mercado de Salamanca**, observándose que la **C/.San Bartolomé** pertenece más al barrio de **El Molinillo** que al de **Capuchinos**.
- Por lo que se refiere a dichos **usos dotacionales** (equipamientos) **a nivel de barrio**, ya sean **públicos o privados**, se observa lo siguiente:
 - No se encuentra en el capítulo de **actividades** del Avance estudio alguno de la **suficiencia** o no de los **centros docentes**, y de todos los **equipamientos existentes**, construidos o no. Parece obvio que no, porque no deben existir importantes **demandas** de la **población residente**, pero un **Documento** tan denso y **completo a nivel informativo** (y tan detallado en algunos aspectos) no debiera haber incurrido en esa **deficiencia**. Esperemos que el **PEPRI** a aprobar inicialmente contenga un **riguroso estudio informativo** de las **necesidades dotacionales** de todo tipo en consonancia con las **previsiones programáticas** y **medidas propositivas** da adoptar para atraer **nueva población**.



- Se propone en el Documento la **recuperación del comercio tradicional** en el Centro pero **no se efectúa reflexión** alguna en cuanto a la **forma de conseguirlo**: ¿qué se implantaría antes la población residente o el comercio a su servicio? *es la pescadilla que se muerde la cola...* ¿la legislación vigente en materia de arrendamientos urbanos ayudan a mantener los comercios antiguos?... ¿la población residente en el Centro o en cualquier otro lugar de la Ciudad va a hacer viable la subsistencia de ese comercio tradicional o seguirá prefiriendo el gran centro comercial o el mercadona?... Pero **sí debería recuperarse** el comercio “tradicional”, esperemos que el **PEPRI** lo planifique y que lo **consiga**.
- El **Avance** predefine una red de **13 equipamientos multifuncionales** que denomina **espacios construidos de oportunidad**. Sin embargo, **no se recogen** los equipamientos que, como conclusión del **anexo arqueológico**, aparecerían nuevos y que estarían englobados en esta red, p.ej. el **centro de interpretación de mezquitas funerarias** en C/ Dos Aguas y el **centro de interpretación de alfares medievales** en C/ Jinetes.

No se entiende el por qué han prevalecido esos **13** sobre los demás, cuando estos ejemplos y otros tantos aparecen grafiados en el **plano 1.B.P.1** con la misma categoría que **la Alcazaba o la Catedral**, dando lugar a confusión (si no están terminados ni abiertos al públicos, y tampoco son **espacios construidos de oportunidad**, ¿qué son?) Se atisba una **falta de concreción** al respecto de esos **espacios** que, como bien se explica el **anexo arqueológico**, actuarían como **dinamizadores económicos y sociales** de la zona en la que se encuentran.

- Se considera necesario un **plano de información** relativo al **inventario** de las propiedades y **edificios municipales** a fin de identificar la **posible ubicación** de ciertos **equipamientos** imprescindibles para la **actividad residencial** (colegios, guarderías... y por cierto también la **atención sanitaria**: no parece haberse contemplado referencia alguna en el Avance a esta actividad dotacional ¿la **Casa Invisible** por su localización no podría ser una buena ubicación para un **centro de salud**?).

En relación con los citados **EQUIPAMIENTOS MULTIFUNCIONALES** planteados por el Avance, por su importancia a **escala de barrio** y como regeneradores de la **actividad residencial** propiamente dicha del en el Centro, aportamos las siguientes **reflexiones**:

- El Documento del **Avance del PEPRI-Centro**, tanto a nivel informativo como propositivo, atiende con cierta **pormenorización** al tema de los **equipamientos** pero lo cierto es que **sobre la situación actual poco aporta** la Memoria en relación con los **déficits, demandas, tendencias**, resultado de la **gestión del vigente PEPRI**, operaciones en curso, etc., tan solo algunas **indicaciones muy genéricas** como que son “...*claramente insuficientes los equipamientos educativos, deportivos y de atención sanitaria...*”. Se echan en falta referencias a algunos de los **equipamientos existentes** y se observan determinados **errores documentales** en cuanto a la **correspondencia entre planos**. En realidad **la propuesta más sustantiva** del Avance es la relativa a los **equipamientos multifuncionales** pero no explica cuál es la **estrategia** al respecto de los mismos.



- Es **fundamental y necesaria** la **coherencia** entre las distintas **políticas** que convergen en la ciudad, y de las **prácticas** respecto a los **objetivos** que también deberían ser **compartidos**. En consonancia con ello igualmente los **equipamientos** deben destinarse básicamente a practicar la **cohesión social** y **evitar los guetos**, de forma que la **totalidad** de quienes habitan cada barrio o parte de la ciudad sean los **destinatarios** de sus servicios, redundando **en beneficio de la colectividad** en general.

Sin embargo, contrariamente a ese deseable **principio de universalidad**, se está **generalizando** en la ciudad la **dinámica** de fomentar **modos de gestionar** los equipamientos conducentes a la **segregación por motivos económicos**, y propiciando la **desigualdad**, la **polarización** y la **miseria económica y existencial**. Es el caso, p.ej., de algunos **equipamientos deportivos** y también lo será el de la **conversión de los mercados** (pronto el de La Merced) en espacios de tiendas **tipo gourmet** para **consumidores de elevado nivel económico** y para **turistas**, afectando seguramente a la **red de comercios existentes** que, en general, dan servicio a la **población residente** en su entorno.

- En ese **modelo de actuación**, de tipo **turístico-hostelero**, se incardinan igualmente intervenciones tales como la de Hoyo de Esparteros que además de su **potencia generificadora** anulan, mediante **modificaciones o ajustes** de la ordenación urbanística preestablecida, **reservas de suelo dotacional** que **en principio** estarían previstas para usos **educativos, sanitarios, etc.** seguramente **necesarios** en el futuro **para el barrio** o área urbana correspondiente.

Y por otra parte sin embargo, pese a la **gran experiencia** ya existente en Andalucía al respecto de los **huertos urbanos**, que constituyen **verdaderos equipamientos** con demostradas virtudes y excelente capacidad como catalizadores sociales, el **Avance** no contempla esa **posibilidad dotacional** para el futuro cuyo **estudio en profundidad** consideramos conveniente en atención a los **objetivos** anteriormente indicados de **cohesión social y servicio al residente**.

Pero refiriéndonos concretamente a los **equipamientos plurifuncionales**, dado el **protagonismo** que se les confiere en el **Avance** como **estrategia compensatoria** de los efectos del **modelo turístico-hostelero**, y porque efectivamente consideramos que es una **propuesta interesante**, efectuamos las siguientes **observaciones**:

- El Avance viene a reconocer que el **modelo turístico-hostelero**, pese a ser un **motor económico** del Centro Histórico, no puede seguir funcionando si no **se acepta** que “... **el Centro es también un modelo de vida... que son las personas las que lo gestionan... las que consumen y viven... y que una parte muy importante del Centro está al servicio de ellos...**” “...las **decisiones espaciales** deben encontrar el **acuerdo, y diálogo** entre la participación deseada por los **ciudadanos** y las necesidades del **modelo económico** que genera rentas, consumo y empleo...”. Lo más importante de todo ello es que no se trata de “...una mera **cuestión educacional o académica** sino una **exigencia de supervivencia** que tenemos que asumir...” para lo que se reclama “...una cierta red de **equipamientos multifuncionales y multigeneracionales...**”.



- Pero un primer problema es que estamos ante un **profundo y destructivo conflicto** que no se puede resolver **reequilibrando** (concepto este que se repite varias veces en la Memoria del documento) la **dinámica urbana** actual con medidas que fortalezcan lo que podría llamarse “**componente social**” del Centro Histórico, porque esa **dinámica** se enmarca en un **proceso gentrificador**, y como tal tendente a la **generación y captura de las rentas** del suelo, que solo podrá ser frenado con una **resistencia** muy activa por parte de la **población afectada**. ¿Cuál es esa “**componente social**”? porque la **fuerza de la gentrificación** está en que construye **su propia sociedad** que ya no la forman ciudadanos sino **clientes**, y los que resultan **expulsados** ya no son ciudadanos sino **marginales**, puesto que es la **insolvencia económica** la que determina quién se queda y quién se excluye.
- Y un **segundo** problema es el que concierne a los modos en que se practica la **actividad urbanística**. Con los exclusivos **instrumentos del planeamiento** es difícil **hacer frente** a los procesos de **gentrificación**, y más si esta se propicia desde otros ámbitos. No es posible **inducir cambios sociales** y económicos **actuando** exclusivamente sobre el **medio físico** ni tampoco debe esperarse que se produzcan **grandes transformaciones sociales** que hagan de la ciudad un **espacio vivo y digno** para todos sus habitantes, pero sí ha de perseguirse la **recuperación del sentido del trabajo urbanístico** considerando **conjuntamente** lo **social** y su medio **territorial**: no se puede continuar **planificando** el espacio habitable **al margen** de sus concretos **habitantes** (*tic “tecnocrático”*) ni tratar a las **colectividades ciudadanas** como si fueran **indiferentes** al sustrato material de la ciudad (*tic “sociologista”, incluido el marxismo convencional*).

Para que **la ciudad** (que es “de piedra” pero también “de carne”) sea de nuevo **de los ciudadanos** es necesario que estos recuperen **capacidad de decisión** sobre todo aquello que afecta a **su vida** empezando por **su entorno** próximo y, de modo destacado, por **sus espacios públicos**. Es decir, que **se reinventen** colectivamente como **ciudadanos** para no quedar reducidos a la condición de **clientes** o de **marginales/excluidos**.

- Aún aceptando la **limitada eficacia de los equipamientos** hay que admitir que la **apuesta** del Avance **tiene sentido**, sin embargo la **estrategia** a seguir para que el mecanismo no sea **meramente compensatorio**, o perfeccionador del **modelo turístico-hostelero**, ha de basarse en dotar de **determinadas características** a ese tipo de **equipamientos** como elementos urbanísticos destinados a **fomentar la creatividad social**, y para ello:
 - Deben propiciarse **espacios de encuentro** que en alguna medida recuperen la función de los **antiguos espacios públicos** urbanos, hoy a punto de desaparecer de las calles y plazas del **centro histórico**. Además del “**intercambio cultural**...” al que se refiere el **Avance** se considera más decisivo ofrecer la **oportunidad material** para que surjan y/o tengan cabida **iniciativas colectivas** de cualquier tipo. Dichos **espacios de reunión** donde sea posible algo tan sencillo, pero tan importante, como la **palabra hablada en colectividad** han de ser funcionalmente **abiertos**, es decir susceptibles de acoger **nuevas funciones** decididas e inventadas por los **vecinos**.



- Fomentar estas **iniciativas** no debiera ser una tarea ajena a la **gestión urbanística** pues, tal como hemos enunciado anteriormente, la **actividad urbanística** no debe limitarse a la definición del **espacio físico** sino extenderse también a la **relación** entre este y sus **habitantes y usuarios** (es el concepto de **funcionalidad abierta** al que se refiere "**El equipamiento sin nombre**" del profesor Alfredo Rubio).
- En segundo lugar es **decisivo** que estos centros sean **gestionados directamente por quienes los usan**. Es decir, han de ser **lugares para la comunicación no mediada** ni condicionada por instancias intercaladas entre las **personas** y los **medios de todo tipo** que deban ponerse a su disposición en estos **equipamientos**. El objetivo es potenciar las **comunidades locales capaces de autogobierno**, y no tanto paliar carencias relativas al convivir o resolver supuestas **necesidades predefinidas** por expertos externos.

Pero esto no será posible si la **disposición de los recursos necesarios**, principalmente el **espacio construido**, se confía a **instancias ajenas** (es decir la propia administración municipal ejercida al modo convencional) o se confiere a **concesionarios privados** que no atienden propiamente a criterios de servicio a la población sino de **rentabilidad económica**. En ese caso el acceso, **previo pago**, a sus servicios produce una **segregación social** basada que los convierte en **espacios gentrificados** y a su vez activos **productores de gentrificación**.

Propuestas relacionadas con la RED LOCAL DE EQUIPAMIENTOS

Insistiendo en la línea de **rehabilitar, renovar y regenerar áreas urbanas** para **equiparlas al mismo tiempo** (en aplicación literal de las intenciones de la **Ley RRR**), lo que en cierta medida ya plantea el Avance en **Lagunillas y Biedmas**, y no tanto en la de buscar **solares o edificios** para calificarlos de **equipamiento** mediante **actuaciones aisladas**, se proponen a título de **hipótesis** las siguientes intervenciones sobre un ámbito identificativo y vivo del Centro Histórico (p.ej. espacio construido en el **entorno de la Plaza de La Merced**) pero no por ello no necesitado de **rehabilitación** y nueva puesta en valor:

- Derribo y reordenación del Mercado Merced
- Derribo y reedificación de Frailes 8
- San Juan de Letrán, Derribo, reedificación y realineación San Juan de Letrán 2
- Derribo y reedificación Álamos 36
- Derribo y reedificación María Guerrero 6
- Edificación solar Cine Andalucía
- Derribo y reedificación Victoria 8
- Edificación lateral Norte Plaza Victoria rehabilitación, usos mixtos y reordenación de cubiertas
- Derribo y reordenación Cienfuegos 3



Esta hipótesis afectaría a **tres “áreas homogéneas”** (13, 14 y 15) pero ¿por qué han de coincidir la de delimitación de dichas áreas con las de **“intervención integrada”**? En el caso de Biedmas p.ej. el Avance no se superponen exactamente dichas áreas ya que los problemas a resolver no se circunscriben necesariamente a la delimitación de las “área homogénea” y desde luego **el área integrada no puede referirse** individualizada y estrictamente **a manzanas** como se plantea, **rígidamente**, en el Avance. Para intervenir sobre el **espacio público coherente** (caso de las calles perimetrales a las áreas elegidas), se necesitará actuar sobre **ambos lados de la calle**, por lo que necesariamente se ha de intervenir en **varias manzanas** a la vez.

Asimismo considerando como **hipótesis de intervención** el entorno de **Biedmas** propondríamos las siguientes **actuaciones**:

- Apertura plaza frente a Cofarán
- Derribo y reedificación manzana Cofarán
- Derribo, reedificación y realineación Subestación Eléctrica
- Rehabilitación industria Fiat Lux.
- Reubicación Policía Local en Manzana Cofarán, con zona aparcamiento vehículos en ribera.
- Rehabilitación antigua Cárcel Mujeres, y uso abierto a ciudadanos
- Derribo y reedificación manzana viviendas entre San Rafael y Nuño Gómez
- Revitalización de los espacios públicos del área
- Integración Locales Participación C/.Mariscal

Y de modo similar en **otras áreas** sería necesario intervenir sobre los siguientes **enclaves**:

- Hoyo de Esparteros, CAC, Centro de Salud, viviendas y Colegio García Lorca.
- Llano Doña Trinidad, equipamiento y espacio público.
- Corralón de Santa Sofía y medianeras edificios vivienda adyacentes.
- Plaza de Camas, Museo Costumbres, solares y edificios “fuera de ordenanza”.
- Garaje Delicias, Plaza Cristos y solares sin edificar conjuntamente con el espacio público.

La red equipamientos debe implantarse sobre suelos vacantes, el proceso urbanizador no consigue edificarlos, por especulación y/o abandono, pero seguramente la GMU ¿podría edificarlos gestionando su **compra o expropiación**?. Se reconoce la **carencia de equipamientos** en el Centro pero contradictoriamente durante la **gestión del vigente PEPRI** se ha “justificado” la **supresión** de suelos calificados como **dotacionales** (p.ej. en Hoyo de Esparteros).

El concepto de **“red de equipamientos”** debería reconducirse como **“red de áreas de intervención”** y seguir en la medida de lo posible el ejemplo de la **iniciativa “reinventar Paris”**. Las intervenciones de **renovación y regeneración urbanas** debieran realizarse **simultáneamente** sobre el **espacio construido** (nueva planta, rehabilitación, sustitución...) **y espacio público**: ¿no puede actuarse a la vez sobre ambos?, ¿no es mejor configura áreas que agrupen espacio público y varios solares + rehabilitaciones + equipamientos?.



4. LA MOVILIDAD URBANA EN EL CENTRO HISTÓRICO

LA ESCALA TERRITORIAL

Es evidente que las **especificaciones** del **Avance** en materia de **movilidad**, en el contexto en el que han sido elaboradas, no se enmarcan fácilmente el **esquema secuencial y metodológico** aparentemente diseñado en última instancia como **contenedor de los diferentes documentos** que lo integran, lo que **en modo alguno** debe entenderse como una crítica por nuestra parte a la **estructura expositiva del Avance** ni, **en absoluto**, como una **valoración negativa de la calidad y validez** de los contenidos de los **estudios informativos y propositivos** correspondientes al tema “**movilidad**” incorporados al Avance, sino la simple **constatación** de una **circunstancia** que nos parece efectivamente cierta.

En ese sentido el tema **movilidad** no diferencia con claridad las escalas de trabajo **territorial y estructural**, prefijadas expresamente en el **Avance** para los **otros temas**, y se presenta el estudio con un **único nivel** de determinaciones. En cualquier caso nuestra **reflexiones** al respecto intentarán adscribirse respectivamente a cada una de las **3 escalas** (territorial, estructural y local) que articulan el contenido del **Avance**, aun reconociendo que es a la **escala estructural** a la que se circunscriben la mayoría de las **observaciones** a realizar. En consecuencia por su incidencia expresa en la **escala territorial** consideramos oportunas las siguientes **observaciones y sugerencias** de carácter general:

- El **Centro Histórico** no puede concebirse como una **isla urbana** a la que no deba acceder el **tráfico rodado** pero, efectivamente, el Centro **tampoco** puede ser bajo ningún concepto un **lugar de paso** para comunicar entre sí a otras zonas de la ciudad.
- Deben analizarse expresamente las **necesidades concretas**, y las **soluciones alternativas**, del **actual tráfico litoral pasante Este-Oeste** (Paseo Curas-Muelle Heredia) sobre un espacio público que debe reservarse a **soluciones viarias** y de **relación interna** del propio **Centro**. y/o de este con su entorno más inmediato: a la vista de la **delimitación del ámbito de actuación** elegido para el PEPRI, y de la **definitiva configuración** de dicho ámbito que sugerimos desde nuestro propio informe ese tráfico “pasante” seguramente debiera **limitarse con carácter preferente** al que tenga origen y destino p.ej. entre La Caleta-Limonar y la Glorieta del Avenida Ingeniero José María Garnica, encontrando las oportunas **soluciones disuasoria y desvíos razonables, soterramientos...** para **otros tráfico**s de mayor alcance.
- Desde luego al **Centro Histórico** hay que **llegar**, y de él hay que **salir**, en transporte **público**, en **bicicleta** y también en **vehículo privado**, por lo tanto han de **estudiarse detalladamente** y resolverse desde el PEPRI:
 - Las soluciones al **transporte público** ya que la **Alameda Principal** (el lugar idóneo elegido desde siempre como **estación urbana**) a medio plazo ya no podrá ni deberá ser destinada a esa actividad urbana “**sobre rasante**”.



- La conexión de los **carriles bici** de la Ciudad con la propia red del Centro Histórico, ejecutando y adaptando en su caso el **plan existente** al respecto.
- Optimizar la **dotación de aparcamientos** existentes y futuros (**de rotación y de residentes**) con base en estudios específicos basados en las **demandas** concretas de los **potenciales** visitantes y de los propios **usuarios** del Centro, ya sean “clientes”, trabajadores o, sobre todos, los **residentes** propiamente dichos pretendidos.
- Aunque sea supuestamente un asunto de **escala local**, consideramos imprescindible introducir los necesarios **ajustes normativos** en el PEPRI en relación con la **reserva de aparcamientos** en los edificios de viviendas. Evidentemente un Centro **prácticamente peatonalizado** no puede aceptar **nuevos parkings privados** en su interior ni, normalmente, más localizaciones de aparcamiento en Calle Santa Lucía o en Calle Granados... pero **el residente necesita aparcar** lo más cerca posible de su casa, y además **hay que facilitárselo** si se quiere “rehabitar” el Centro: hay que encontrar y calificar urbanísticamente las localizaciones ideales de **bolsas de aparcamiento**.
- Si se reduce sustancialmente el **tráfico litoral pasante Este-Oeste**, y ello se acompaña de las actuaciones previstas por el Avance en el **entorno de la Alameda Principal** (supresión del tráfico en Puerta del Mar, Torregorda, Atarazanas...), los **tráficos “de paso” Sur-Norte** perderían en gran medida su teórica **intensidad actual** y, por lo tanto, las soluciones aparentemente **difíciles y rebuscadas** que se plantean en el **Avance** para los tráficos en dicha dirección (al suprimirse también el **tráfico “ascendente”** en Calle Victoria) tal vez resulten **minimizadas** al quedar limitadas a **tráficos con origen y destino** en el propio **Centro Histórico**.

(En ese sentido interesa referirnos al esquema viario del Aeropuerto de Málaga que cuenta con importante acceso Sur, de entrada y salida, recientemente reforzado y contará a corto plazo con un más importante aún acceso Norte, igualmente de salida y llegada, y dichos viales se contemplan enfrentados físicamente entre sí, sin llegar a unirse funcionalmente a través del aeropuerto, a fin de impedir tráficos de paso que sin duda se producirían si se formalizara esa continuidad viaria objetivamente posible y aparentemente apetecible).

- El **punto Armiñán**, una de las puertas de **acceso al Centro**, y su punto de **conexión Oeste** con el resto de Ciudad, debería dibujarse en el **PEPRI** en coherencia con el que se contempla, como carga urbanística externa del vigente **Plan Especial “Martiricos”**, y en el propio **PGOU** (cabe suponer que el **Documento de PEPRI a aprobar inicialmente** establecerá, **como base de partida cartográfica** de la ordenación urbanística a proponer, todas las **actuaciones ya aprobadas y/o ejecutadas** lo que, como ya hemos indicado en otros pasajes del presente **Informe**, no ha sido efectuado en esta fase de **Avance**),

Asimismo **se sugiere** para el PEPRI que el **punto de La Aurora** se modifique a fin de **mejorar el estrecho paso peatonal** existente junto a la antigua escuela de arquitectura y se adopte la solución aportada, en ese aspecto concreto, por la idea ganadora del **Proyecto Guadalmedina de Seguí**, que propone que los coches que van a Mármol desde el norte circulen **subterráneos** y que el actual carril de vehículos se haga **peatonal**.



- La **metodología de peatonalización** y recualificación espacios que se aplica habitualmente responde a una **secuencia obsoleta**: decisión política, proyecto GMU, construcción, crítica ciudadanos, reformas. Proponemos un **urbanismo táctico**: pruebas ágiles, efímeras y económicas, que consigan una apropiación tácita por parte ciudadanos (ej. noche de Reyes, días sin tráfico, Semana Santa) y en función de ello **tomar las decisiones mediante concurso** para su formalización definitiva. Y en todo caso se observa **falta de continuidad** de los **recorridos peatonales estructurantes** (p.ej. el eje Alameda-Parque corta los recorridos Norte-Sur). En realidad el único itinerario con **cierta continuidad**, es Larios-Santuario Victoria, pero no existen recorridos continuos entre Almendra, Perchel y Trinidad, ni hacia La Malagueta.
- Deben analizarse y contemplarse **soluciones a la “movilidad”** en el Centro durante los **actos festivos mayoritarios** por más que ya sean eventos asumidos por los residentes y usuarios (Semana Santa, Feria, y otros puntuales como Carnaval, Reyes, etc.), articulando una red y **sistemas adecuados de cruces y pasos** de calle. Debe acabarse con la expresión *"no puedo entrar ni salir de mi casa durante..."*.

LA ESCALA ESTRUCTURAL

Directamente vinculada con la **movilidad a escala territorial** hay que considerar la actuación propuesta por el Avance para **Calle Victoria**. En efecto el **eje Victoria-Compás de la Victoria** asume en la actualidad y seguirá asumiendo el papel de **eje territorial**, compartiendo sus **funciones propiamente estructurales** en el Centro con las **territoriales** y con las de **escala local** del propio barrio y de las áreas colindantes. La **diferencia cualitativa** ente la **situación actual** y la **propuesta** es que hasta ahora se había entendido ese eje como soporte territorial de la **movilidad Norte-Este** de la ciudad a través del **Centro**, mientras que **en el futuro** se plantea como **eje territorial de actividad cultural-turística** de la Ciudad **articulado** por el conjunto monumental (Catedral, Museos, Teatro Romano, Alcazaba, Astoria-Victoria, Santuario Victoria) en **prolongación de Alcazabilla**.

Por lo tanto la **actuación prevista** por el Avance, perfectamente **asumible** siempre que medie un **proyecto integral de regeneración y renovación urbana** de la totalidad de su ámbito de influencia, presupone una **alteración de la movilidad actual** cuyas incidencias en el funcionamiento del Centro y de la ciudad en su conjunto deben ser **cuidadosamente analizadas**.

Pero como ya se ha dicho la intervención propuesta sobre **Calle Victoria**, lejos de constituir una **peatonalización al uso** (tan aplaudida por unos y/o tan denostada por otros) consiste solo en un **ampliación puntual de sus aceras**, en la creación de un **carril bici** y en la **supresión del aparcamiento** existente; entendemos que eso, seguramente, es **lo mínimo** que se le debe pedir a una calle del **Centro Histórico** y, naturalmente, de ello se deriva que el espacio de **circulación rodada máximo** resultante no pueda admitir más que un **único carril** pero **¿es necesario** mantener al menos ese único carril?:



Creemos que sí, que el papel de vial territorial de conexión con el resto de la ciudad no lo puede perder absolutamente, que al menos un itinerario de **transporte público** a través del Centro, por calles que por sus dimensiones sea posible, debe habilitarse y además hay que dar **acceso a los garajes de las viviendas existentes** en esa calle.

Por otra parte **Calle Victoria** es **eje estructural de actividad** del Centro y del barrio de la Victoria y debe propiciar la **regeneración y renovación urbana** del área de **Lagunillas** para **integrarla** en el Centro y hacerla **accesible** y, en cualquier caso, no tiene alternativas reales para ser totalmente sustituida como **canal de movilidad Norte-Este** de entrada y salida del propio **Centro Histórico**. Es posible **reducir su capacidad de tráfico rodado** pero se comprende que el límite esté en **mantener al menos un carril**, y si se adoptan las oportunas medidas sobre el **tráfico a escala territorial** anteriormente sugeridas, es viable que las **demandas del carril suprimido** puedan ser **atendidas suficientemente** por la red viaria existente **en el entorno del propio barrio**.

Si se encuentran las soluciones adecuadas a dichos tráficos de salida hacia el Norte **propuesta-estrella** del Avance **semipeatonalizar Calle Victoria** es no solo posible sino manifiestamente **deseable** y, además, **sin excesivos riesgos** en cuanto a la temible **aparición de terrazas** en el espacio peatonal dada la **linealidad y escasas dimensiones relativas** previstas para dicho espacio

Pero en realidad el **tráfico ascendente a resolver** se limita actualmente al procedente del **túnel de La Alcazaba** ya que hoy no está permitido el giro en Plaza María Guerrero para los que provienen de Alamos-Ollerías-Carretería que hoy día ya resuelven su **salida Norte**, sin aparentes conflictos, por **calles diferentes a Victoria**.

Y en consecuencia para resolver el “problema” planteado por el **cierre ascendente** de Calle Victoria se cuenta con **los ejes Ollerías, Dos Aceras, Carrión-Ejido, Peña-Mariblanca-Cruz Verde-Altozano y Lagunillas**, que mediante las oportunas **rectificaciones y señalizaciones**, y las medidas a adoptar en cuanto a **eliminación de tráficos de paso innecesarios**, no parece que resulte excesivamente difícil ni conflictivo salvo por **dos cuestiones concretas** de difícil arreglo:

- La **inevitable** utilización de **Plaza de la Merced, Madre de Dios y entorno del Cervantes** para casi todo el tráfico hacia Norte y Oeste de salida del Túnel.
- La **imposibilidad física** de itinerarios de **transporte público** hacia la zona Norte del Centro.

Las soluciones pasan necesariamente por **minimizar el tráfico de entrada** por el túnel utilizando el **Camino Nuevo** con el mismo criterio expuesto en relación con el **tráfico pasante litoral**. E igualmente en cuanto al tráfico entrante por **Carretería**; mantener **abierto al tráfico rodado** el eje **Carretería-Alamos** con diseño idéntico al propuesto para Calle Victoria y **con preferencia para una línea EMT** interna al propio Centro; y **reforzar líneas EMT** por el **perímetro** (Sta.Isabel, Rosaleda, Molinillo, Capuchinos, Olletas, Victoria, Camino Nuevo, Reding) del **Centro Histórico**.



Al respecto del **tráfico rodado** en sentido **Norte-Sur y viceversa** a escala estructural del Centro consideramos **a diferencia del Avance**, que no incide en ello, que el Río debe ser **eje fundamental** ya que tiene **capacidad** para encauzar ese **tráfico** sin comprometer por ello al espacio de **ocio, verde y peatonal**. Sin embargo sí valoramos como **aciertos del Avance** las propuestas de **eliminar el tráfico de cruce** hacia el Norte, y las **cabeceras de bus**, en la **Alameda Principal** así como y la supresión de la **rotonda de Torrijos** que permite la **integración Parque-Malagueta-Reding** y simplifica el **eje de tráfico rodado Este-Oeste**.

La **movilidad a escala estructural** en el Centro Histórico, además de contemplar y optimizar los **flujos de tráfico** rodado de entrada y salida atendiendo a las propias **demandas de todo tipo** existentes y previsibles, de **evitar los tráficos de paso** innecesarios y de articularla funcionalmente mediante **transporte público**, presenta actualmente dos elementos de conflicto en relación con el uso residencial pretendido:

▪ **LA PEATONALIZACION**

La manifiesta **intencionalidad del Avance** de hacer **desaparecer paulatinamente el tráfico rodado**, si no se pondera y modula adecuadamente es **la mejor forma de aislar** completamente el centro histórico como **espacio residencial**. Una persona **residente** no puede acceder a su casa en automóvil para dejar la **compra**, cargar **maletas** porque va a salir de viaje, recoger o acercar a una **persona enferma**, las personas de **tercera edad** o con movilidad reducida tienen dificultades, cargar en la puerta de casa el **carrito del bebé**, etc. etc., actos todos llenos de **cotidianeidad** porque en **el recorrido hasta sus viviendas**, o incluso en el **portal**, hay **obstáculos físicos** vinculados con la **“peatonalización”**. Contrólense el tráfico rodado, concédase preferencia al peatón, pero elimínense y evítense en el futuro esos obstáculos articulando desde el **PEPRI** las oportunas **ordenanzas**.

Las **calles** son legal y reglamentariamente las **vías de acceso y circulación** de la ciudad y, asimismo cualquier **lugar al que no se puede llegar** para dar servicio a sus ocupantes o a la actividad que se desarrolla, **lugar que termina muriendo**. No se puede impedir este **derecho**. Y asimismo recuérdese el **precepto urbanístico** histórico y textualmente aún vigente: para que un **suelo urbano** tenga consideración de **“solar edificable”** ha de contar con **acceso rodado**.

Por su **relevancia estructural** del Centro y de la propia Ciudad, también a nivel de elemento de **interconexión peatonal**, nos interesa efectuar en este apartado algunas **reflexiones y propuestas** sobre las necesarias **intervenciones urbanas** sobre el **Guadalmedina**, aun cuando la **solución definitiva** del mismo no se resuelva ni contemple a corto ni a medio plazo:

- Se consideran **acertadas** en general las **conexiones-plazas** propuestas sobre el **Guadamedina** pero resulta **“redundante”** la **conexión Trinidad-San Rafael**, y **se echan en falta otras** más al Sur (p.ej. en San Jacinto - Huerta Obispo - Llano Dña Trinidad, y Vendeja – Alameda Colón – Avda.Aurora – Cuarteles...).



Proponemos convocar **un concurso internacional** para el diseño de dichos **puentes, pasarelas, y plazas** sobre el Río. En realidad dichos **elementos “fluviales”** deben concebirse como **calles** (que prolongan y refuerzan, incluso con mayor sección, el espacio público que conectan) y **no tanto como “pasarelas”** ya que no deben ser espacios de paso sino **“habitables”**.

- Se considera necesaria una **planificación general de puentes-plaza** en toda la directriz del **Río**, así como una **programación en el tiempo** a medio plazo para ir construyendo las más **prioritarias**, sin perjuicio de que se sigan realizando **otros estudios** sobre el río **en paralelo** (habitar el río, mientras se reflexiona sobre él): secuencia de **pequeñas plazas** a lo largo de ambas riberas, como **espacios de estancia** que atraigan **flujos de actividad** al Río que **no en todos los casos** han de conectar con la otra ribera. En este sentido **se propone**:
 - Crear y/o potenciar **nodos entre itinerario Norte-Sur y recorridos transversales**. En concreto: Plaza S.Rafael, Tribuna Pobres, Plaza Calle Puente, Plaza Ángeles Malagueños, Plaza Hacienda-Correos, Plaza Avda. Aurora-Cuarteles, Plaza CAC, Plaza Toros Vieja...
 - Añadir **nuevas conexiones peatonales** a las dos propuestas en el Avance: Compañía-Puente, Cisneros-Cerrojo (sustituyendo a Puente Trinidad), Arriola-Plaza Ángeles (sustituyendo Puente Alemanes), Alameda Colón-San Jacinto (ampliaciones Puente Esperanza y Tetuán), Cuarteles-Vendeja (ampliando Puente Misericordia), Salitre-Plaza CAC (sustituyendo a Puente Perchel), y ampliación Puente Carmen-Antonio Machado.

▪ **EL APARCAMIENTO:**

No se puede mirar hacia otro lado, **el coche existe** y no se puede eliminar, hay que **convivir** con él, por lo tanto es necesario **construir aparcamientos**, si no son en principio rentables ya lo serán si la planificación y la programación es la correcta en desarrollo de los **objetivos** (supuestamente auténticos y deseables) de recuperar la **habitabilidad del Centro**. La **Administración** es la que en esto debe tomar la iniciativa, para que la **iniciativa privada** complete el ciclo mediante concesiones cuando fuese posible. Sin embargo las **propuestas** en ese sentido, aun a nivel de **Avance**, son tibias y alejadas de las necesidades, **la población** residente del Centro como la del Limonar, Teatinos, o Carretera de Cádiz **necesita aparcarse** lo más **cerca** posible **de su vivienda** y aunque en el Centro ese es un problema a resolver evidentemente difícil, su **análisis detallado y estudio de alternativas** no se puede obviar.

La **necesidad imperativa** de equipar el Centro con **aparcamientos** para los **residentes** actuales y futuros **no es excluyente** en cuanto a la necesidad de **completar la red de aparcamiento “de rotación”**. El Avance no se implica en ello, sino todo lo contrario salvo en ¿Lagunillas?. Creemos que es **muy tajante** en ese sentido y debería ser **más flexible**, abriendo la oportunidad a crear alguno más si la situación es propicia. Existe un **tráfico atraído por la ciudad de Málaga** realizado no por sus habitantes, sino por ser **capital de provincia**, atraído a ésta por diversos motivos: **culturales, administrativos, etc.**, tal como explícitamente se reconoce en la memoria de **objetivos del propio PEPRI**, reivindicando a Málaga como **foco de atracción en crecimiento**.



En ese sentido no se puede pensar que la **red de parkings** existente sea **suficiente**. Debería pensarse sobre ese movimiento de población y darle soluciones en **lugares periféricos del Centro** (escala territorial), para dar **preferencia al parking de residentes** (escala estructural) en el **entorno de los ejes principales** de actividad internos (bordes de las “supermanzanas”, concepto urbanístico por cierto discutible, importado de otras ciudades, y seguramente ajeno e inaplicable al Centro de Málaga) sin obviar **posibles emplazamientos** puntuales de **escala local** en convivencia con el uso peatonal prioritario: Biedmas, Compás Victoria, Ejido, Lagunillas, Muelle de Heredia... deben ser **localizaciones prioritarias** de los nuevos parkings pero habría que completar propositivamente, con **soluciones a predeterminar por el PEPRI**, el estudio incorporado al **Avance** en relación con los **déficits** ya existentes al servicio de la **población residente**.

El Avance tampoco incide en la **incomodidad y/o deficiencias** de algunos parkings actuales, donde el ancho de la plaza no permite abrir las puertas de los coches y salir con normalidad. Esto, aunque parezca una nimiedad, hace que la **primera experiencia del visitante** a la ciudad no sea gratificante, de lo que nos hacemos eco porque es **objetivo general explícito en el Avance** “...generar la sensación de agrado que se persigue en aras de alcanzar una revitalización y rehabilitación adecuada del tejido urbano...” y hay que recordar que mientras no se cuente con una adecuada **red urbana y metropolitana articulada y eficiente de transporte público** (al ciudadano no se le deben pedir “sacrificios” en esa materia, hay que darles “servicio”) el vehículo privado **seguirá siendo básicamente** el medio de transporte a utilizar.

SÍNTESIS DE PROPUESTAS ESTRUCTURALES:

- Elaboración de **estudios específicos previos** de viabilidad funcional y necesidad para la implantación de **nuevas áreas peatonales** (Carretería, Álamos, Victoria...)
- Fomento de las vías de “**preferencia peatonal**” en lugar de las “exclusivamente peatonal”, con el objetivo de **garantizar la accesibilidad**.
- Planificación general de **puentes-plaza** en toda la directriz del **Río Guadalmedina**.
- Formulación **en paralelo** con la peatonalización, y en cualquier caso un “**Plan de Aparcamientos**” de residentes.
- La **premisa** debe ser la búsqueda de **soluciones** para la **necesaria convivencia** entre la circulación rodada, el estacionamiento, la carga y descarga (adecuación de horarios y ubicación estratégica), el transporte público y el carril bici, y el **espacio público peatonal**.
- Establecer criterios de diseño en la **señalización** y tratamiento urbanístico de las **infraestructuras** urbanas y el **mobiliario**.
- Establecer **criterios de gestión** ya sea mediante control policial, barreras, etc.



LA ESCALA LOCAL

La intervención propuesta **Calle Carretería**, y su continuidad en **Alamos**, como dinamizadora de la **rehabilitación** de su entorno urbano y como elemento de **soldadura** entre la almendra central y los arrabales, y no de frontera de una y otros, hemos de entenderla como una **muy buena actuación** no solo a nivel **estructural** sino como un **proyecto clave** de la recuperación a **escala local** de todo el ámbito **Oeste del PEPRI**. Pero la actuación debe incardinarse en un **plan integral** implícito en el PEPRI o en desarrollo del mismo que atienda, **planificando y programando**, a todas las materias que estructuran el Avance (morfología, singularidades, actividades...) y muy especialmente a la **“movilidad”** encontrando las soluciones idóneas a la **accesibilidad** al Centro en su conjunto, al **transporte público**, al **aparcamiento de residentes**, es decir al **uso racional y consensuado** del espacio público

Todo lo que hemos expresado al respecto de la **movilidad** parece contemplarse **implícito** en mayor o menor medida en el **Avance**, si uno de los **objetivos** marcados en este Avance es el de disuadir a los ajenos al Centro al uso del vehículo, potenciando para ello un ágil transporte urbano, y **facilitar el acceso al residente**, ¿cómo es posible que a **nivel de propuesta** la documentación gráfica resulte **inexistente la escala local** en la almendra central, y prácticamente en todo el **ámbito de actuación**?. Si lo que se pretende es precisamente facilitar el acceso al residente, ¿por qué no se ha procedido aún al **estudio** de todas aquellas calles donde **la peatonalización impide** la correcta **accesibilidad de los residentes**? ¿o realmente **no hay intención** de facilitar el acceso al residente?.

A la vista del **Documento** identificado **“Avance de planeamiento”** resulta evidente que de los cuatro tipos de **viarios analizados** (vulario general de la ciudad, viario principal de usuarios del centro, viario a escala local intra-barrio y viario peatonal) solo resultan debidamente grafiados los dos primeros, pero ¿qué sucede con **los que realmente interesan al Centro** como **ciudad residencial** a recuperar, a **escala local** “de barrio”, es decir el **viario secundario de usuarios** del Centro (controlado y/o no controlado) y con el **viario peatonal**?. No se ha **avanzado** nada en ese **estudio**. Particularmente, en cuanto al **viario peatonal** se refiere, habría que analizar en detalle las condiciones que debería cumplir para que resulte **de utilidad para el residente**.

Los **viales rodados** preexistentes en el Centro (que ya apenas existen a escala local) ya se sabe: imagen obsoleta, aceras ridículas, coches sobre las aceras y en doble fila, contaminación del aire, posible innecesaria objetividad para el tráfico de paso, ausencia de espacio público para uso del residente... así que normalmente el **“plan A”** es su **“peatonalización”** para conseguir: nueva imagen, mejora estética, espacio para actividades económicas, descontaminación del aire, desaparición del vehículo privado (incluso el del propio residente)... Pero normalmente, el **residente no dispone** en algunos casos de **espacio público** a su servicio, no tiene bancos para sentarse y reunirse con los vecinos, salvo que se suma a la **clientela de las terrazas** que animan la vida de la calle recuperada para “usos urbanos”, sufre **otro tipo de contaminación** (ruidos, olores...), **no puede aparcar** ni ocasionalmente (antes algunas veces sí que podía)... así que lo lógico es **emigrar si se puede** y, desde luego, **no alquilar o comprar una vivienda** allí. Se trataría en consecuencia de aplicar un **“plan B”** a partir del futuro PEPRI: **peatonalizar sí, pero con utilidad para el residente**.



Pero la **movilidad** y la **accesibilidad** no son conceptos que deban quedar relegados al **tráfico de paso** o de **usuarios y residentes**, o al **aparcamiento**, o la **peatonalización**... está también vinculada a **funciones urbanas** tales como las operaciones de mudanza, suministros a comercios y reparto de mercancías diarias para restaurantes, paquetería, paradas de taxi, estacionamientos de autocares turísticos... funciones que siendo propias de la **escala estructural** en la ordenación urbanística influye de forma **concluyente** en el funcionamiento interno a **escala local** de los barrios. La necesaria **densidad comercial** asentada en el centro de la ciudad y a **potenciar** en paralelo con su **rehabilitación residencial**, y la problemática ya existente al respecto exige **estudios pormenorizados** que en el Avance tampoco se han contemplado. Sería útil distinguir **tipos de vías** aptas para **microbús - carga y descarga - coche eléctrico - bici - peatón**, y superponer el radio de acción de cada tipo de **movilidad**.

La **red viaria** en el Centro es **fractal**, no responde a geometría ortogonal, ni secciones constantes de las vías, por ello habría que estudiarla como una **red de capilares** y no como un trazado regular en malla, cada medio de movilidad tendrá sus itinerarios y alcance. En todo caso ha de implantarse una **velocidad máxima** de **30 km/h** en todo el ámbito del Centro.

Aunque necesariamente vinculadas a la **morfología urbana** se proponen a continuación determinadas **actuaciones** de **carácter local** (aunque de gran **relevancia estructural** por su especial ubicación: "**Guadalmedina-Alameda-M.Heredia-P.Marina-Parque**") directamente basadas en la **movilidad** y la **utilidad del espacio peatonal** en el Centro Histórico:

Propuestas Alameda Principal:

- Delimitarla a Este y Oeste para **diferenciarla** espacialmente del **Parque** y de la **Avenida de Andalucía**. Ello se conseguiría al Este con la intervención propuesta en **Plaza de La Marina** y al Oeste **potenciando el desnivel existente** (3 m.) entre Alameda y Avenida de Andalucía. El resultado sería la articulación de **tres espacios diferenciados** y cualificados mediante **dos charnelas** o filtros de conexión (**Gran plaza Correos-Hacienda y plataformas sobre Guadalmedina**, y las **nuevas manzanas de Plaza de La Marina**), y por su parte el **Parque** se articularía con la **Zona Este** mediante la y **reordenación de Plaza de Torrijos** (en alguna medida ya propuesta por el propio Avance) y su conexión con **Maestranza-Cánovas-Reding**.
- **Reforzar** ciertos **ejes transversales Norte-Sur** para conectar Ensanche Heredia y Puerto con la almendra central y Trinidad. La **eliminación del tráfico de paso** desde Alameda hacia el Norte planteada en el Avance se considera un **acierto**.
- **Permitir sólo** el tráfico rodado de **reparto** y para **acceso de residentes**. Todo el **tráfico rodado Este-Oeste** que resulte **necesario mantener** habría de desviarse al **Muelle Heredia** así como las **terminales bus** en su caso (es imprescindible un **análisis** en profundidad de las posibles **alternativas** existentes al respecto y conocer detalladamente la **opinión de los usuarios** del transporte público: la **Alameda** no puede seguir por más tiempo siendo una **estación de autobuses**, pero tampoco puede serlo un **Muelle de Heredia** integrado en el Centro que formalizará su **imagen y fachada** Sur, y por otra parte el **bus** hay que **acercarlo al máximo** a su punto de destino...). Por otra parte la parada del **Metro** ha de integrarse en sótanos de **futuros edificios**, en concreto la prevista en el entorno de **Torregorda** debería ubicarse en **Alameda 22**, y la futurible de Plaza de la Marina (nuevo intercambiador) bajo las **nuevas manzanas** propuestas.



- Ordenar racionalmente el **espacio público** liberándolo convenientemente de terrazas, bares, quioscos, etc. trasladando los **puestos de flores al Parque**, con mayor relación botánica, que además **necesita más tránsito, usos y actividades** que La Alameda donde ya existe una importante actividad comercial. Se insiste de nuevo en la estrategia **urbanismo táctico**.

Propuestas Plaza de la Marina:

- Derribo, reedificación y reordenación **manzana Málaga Palacio** y extensión del tejido edificado sobre la **Plaza de Marina** articulando el Ensanche Heredia – Alameda - Almendra central – Parque - Puerto.
- Separar y delimitar **Alameda Principal y Parque** prolongando **C./Larios** hasta el Puerto, a eje con La Farola. Posible **intercambiador y parada del Metro** bajo las nuevas manzanas.

Propuestas Parque:

- Necesidad de **más itinerarios peatonales transversales Norte-Sur**: conexión Centro-Parque-Puerto.
- Reforzar **conexión Este** de **andenes peatonales** a través de Acera Marina y Vendeja – Trinidad Grund - Casas de Campos; y **conexión Oeste** con Cánovas – VélezMálaga – Maestranza - Reding.
- Solucionar el **tráfico rodado litoral** sin contar con la Alameda, es decir a través de **Muelle de Heredia**, y posibles **soterramientos** a medio-largo plazo en Parque, Paseo Curas, Puerto... y conexión Paseo Picasso.
- En el **interior del Parque** han de habilitarse distintos **espacios cualificados**: espacio botánico singular (entre andén sur y paseo España), manzanas edificadas al Norte, triángulo Cortina Muelle, remates Este y Oeste, dando unidad y coherencia al conjunto y eliminando la percepción espacial de corredores continuos E-O paralelos, sin conexión entre ellos.

Se trata de **ordenar sus límites y articularlo con la ciudad** y de **habilitarlo para su uso** como **parque** propiamente dicho y no como espacio ajardinado que acompaña a itinerarios rodados y peatonales de marcado carácter lineal. Existe un problema de **falta de actividad** en El Parque, **poca presencia de personas** y falta de **seguridad en su interior** (en algún momento se planteó vallarlo y cerrarlo por la noche) y de **dificultades** para gestionar la **explotación, viabilidad económica, concesión** de kioscos y bares... Es necesario **fomentar, implementar y ordenar actividades** mediante nueva ubicación y diseño de **mercados efímeros**: ferias del libro, ferias artesanales, actividades ocio y educativas, etc.

- Proponemos trasladar al Parque los **puestos de flores** de la Alameda Principal, vinculándolos al **Jardín Botánico**. ¿El esquema de malla de "follies" en Parque la Villette (París) podría servir? y distribuir una serie de **nodos de actividad** por todo el ámbito: flores, kioscos-bar, libros, juegos, información, botánica, turismo, asistencia sanitaria, seguridad, etc... Y por otra parte **El Parque necesita recibir y asumir** como propias **las tramas de todo su perímetro urbano**, estableciendo nuevos **recorridos peatonales en su interior** que conecten entre sí las diferentes áreas que lo rodean.



Propuestas Ensanche Heredia:

Actualmente **dos problemas fundamentales** a resolver: la **desconexión** de todo su **perímetro**, y la **carencia de espacios estanciales**. Se proponen las siguientes **posibles actuaciones** a fin de habilitar espacios estanciales, reforzar la **utilidad de la peatonalización** y conseguir la máxima **permeabilidad externa** de la zona hacia el **Guadalmedina**:

▪ **Eje C/.Somera:**

- Derribo garaje Trinidad Grund - Vendeja y edificación en ambas medianeras creando plaza
- Derribo edificio de viviendas sobre Pasaje Vendeja – Casas de Campos, y apertura de calle adosando dos nuevos edificios a medianeras (posibilidad de abrir permanentemente el pasaje y revitalizar como solución intermedia).
- Recuperación uso público plaza C/. Somera esquina C/. Barroso (hoy patio guardería privada).
- Derribo parcial manzana viviendas entre Martínez Campos, Somera y Pinzón, y nueva edificación en medianera, creando nueva plaza.

▪ **Apoyo a la peatonalización de Tomás Heredia:**

- Posible derribo y apertura de plaza, o si se valora arquitectónicamente el edificio, rehabilitarlo eliminando cierros, liberando la planta baja, y cambio su uso como plaza vertical peatonal (Biblioteca Jussieu, OMA, 1992), para estancia, comercio, mercadillo y eventos (Garage Market Málaga, Noche en Blanco, Casas de Campos 33).
- Derribo y nueva edificación esquina a Alameda, alineada con el resto de Tomás Heredia. Intervención conjunta sobre edificaciones esquina Trinidad Grund y Tomás Heredia.

▪ **Permeabilidad y conexión peatonal Guadamedina:**

- Apertura total del Pasaje Valencia, reubicando la cafetería-bar en un local cercano haciendo uso del programa de ayudas a la actividad comercial en el SOHO.
- Reformulación del pasaje semipúblico Comandante Benítez 8 - Alameda Colón 16 con apertura permanente y tratamiento de espacio público mediante intervención sobre el edificio y el patio.
- Estudio viabilidad de demolición de conjunto Alameda Colón 28, y reubicación del exceso de edificabilidad en Muelle Heredia, para reedificación entre medianeras, reordenación, y apertura de nueva calle entre Alemania y Duquesa de Parcent.

Propuesta de itinerarios peatonales Norte-Sur a crear o reforzar:

▪ Paseo de ribera del **Guadalmedina**.

- Eje Alameda Colón, San Jacinto, Huerta Obispo, Llano Dña.Trinidad, Mármoles (conexión entre **Trinidad y Ensanche Heredia** reforzando el eje y el equipamiento en Llano Trinidad, sustituyendo las viviendas previstas en solar Sur: paso a través de un conjunto de interés arquitectónico/patrimonial y dotacional: Casa Obispo, Casa de Socorro, y el citado nuevo equipamiento).



- Eje Tomás Heredia, Torregorda, Atarazanas, Arriola, Ángeles malagueños Noche (debería denominarse Plaza de la **Religiosa Filipense Dolores Márquez**, como memoria sociourbana) como **conexión Ensanche Heredia-Almendra-Trinidad**, rematada por dicha nueva plaza.
- Eje **Córdoba, Puerta del Mar, Félix Sáenz, San Juan-Nueva**.
- Prolongación **Larios – Puerto** a eje con **La Farola**.
- Eje **Molina Lario-Cañón, Parque, Puerto-Muelle 3**.
- Prolongación **Muelle Heredia–Parque–Aduana-Alcazabilla** (*Ver Málaga Ciudad Abierta, Luis Machuca*)
- Conexiones **Alcazabilla, Aduana, Parque, Puerto, Malagueta**.
- Conexiones **Gibralfaro-Malagueta-Puerto**.
- Potenciar **visuales** (espacio portuario, ref. grúas)

Propuesta de itinerarios peatonales Este-Oeste a crear o reforzar:

- Eje **Mármoles-Carretería**
- Resolver tráfico rodado en la rampa del **punto de la Aurora** garantizando la **continuidad de la conexión peatonal** (nueva pasarela) **C/.Compañía - C/.Puente**.
- Continuidad **Hilera – Alcazabilla** (itinerario Polígono Alameda, Perchel, Almendra central).
- **Rediseño del Puente Trinidad** (anchura y alineación) para conectar **C/.Cerrojo y C/.Cisneros**.
- Itinerario **Hacienda, Atarazanas, Martínez, Parque, Puerto, Vélez-Málaga (Malagueta)**.
- **Permeabilidad capilar** nueva actuación en **La Marina** para continuidad andenes Parque con **Alameda Principal y Martínez-Atarazanas**, y **Trinidad Grund y Casas de Campos** con el andén Sur del Parque.
- **Continuidad Oeste** de **C/.Vendeja con Avda. Aurora** y Cuarteles (nueva plaza-puente triangular), y al **Este** con Plaza **Alfonso Canales y Muelle 2**.
- **Continuidad** Martínez Campos con Río pasando a través del **patio de Alameda Colón 16**
- **Continuidad** Pinzón-Río liberando **Pasaje Valencia**
- **Conexión** de **Salitre-Martínez Campos y Pinzón-Río**
- **Continuidad Muelle Heredia, Plaza Alfonso Canales, Parque, Aduana, Alcazabilla** (coincidente eje N-S)
- **Potenciar visuales** (ref. edificio viviendas Lamela esquina Paseo Farola y Avda.Cánovas).



5. URBANIZACIÓN, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANÍSTICOS

LA ESCALA TERRITORIAL

Como en el caso de la **movilidad** es aún más evidente que las **especificaciones** del Avance en materia de urbanización, y el contexto en el que han sido elaboradas, no se enmarcan en el **esquema secuencial y metodológico** diseñado en última instancia como **contenedor de los diferentes documentos** que lo integran, lo que **en modo alguno** debe entenderse como una crítica por nuestra parte a la **estructura expositiva del Avance** ni, **en absoluto**, como una **valoración negativa de la calidad y validez** de los contenidos de los **estudios informativos y propositivos** correspondientes al tema “**urbanización**” del Avance (cuyo nivel de definición resulta sorprendente y excesivamente **detallado** para este nivel de planeamiento) sino la simple **constatación** de una circunstancia que nos parece efectivamente **cierta** y también seguramente **lógica** a los efectos de este tema en concreto

En ese sentido el tema **urbanización** no diferencia las escalas de trabajo **territorial y estructural**, prefijadas expresamente en el **Avance**, **ni desciende realmente a la escala local de casa área**, presentándose el estudio con un **único nivel** de determinaciones, por ello nuestras **reflexiones** al respecto intentarán adscribirse exclusivamente a la **escala estructural**.

LA ESCALA ESTRUCTURAL

- Se propone que sea valorada la posibilidad futura de implantar en el Centro un **sistema integrado de recogida neumática de residuos sólidos urbanos** por las siguientes razones:
 - Mal funcionamiento de los contenedores **soterrados**.
 - Sistema **silencioso**.
 - **Limpieza** de calles y espacios públicos.
 - Eficacia en **reciclado**.
 - Evita **acumulación de RSU** en fechas de máxima actividad.

En relación con los **residuos sólidos urbanos** se observa, aunque no sorprende por las razones ya apuntadas, que el **Avance** no extiendaa su estudio relativo a **las diferentes zonas y áreas** del Centro, al limitarse estrictamente a la **almendra-central** (en este sentido sí podría decirse que el nivel del estudio del Avance es de **escala local**). Se supone que en el **PEPRI** definitivo se aplicará a todos los barrios el **mismo nivel de estudio**.

- Es imprescindible dotar al Centro de una **red separativa de saneamiento** por lo siguientes motivos:
 - Respuesta adecuada frente a **fuertes lluvias**.
 - Posible **almacenamiento y reutilización** de aguas de lluvia para riego y baldeo.
 - Ahorra frecuentes **desatoros** preventivos de la red y las consiguientes **molestias** a los vecinos por **ocupación** de vía pública y **ruidos**.



La propuesta de **nuevo colector de pluviales**, y canalización de arroyos y vaguadas en **C./Victoria**, debiera servir para procurar la formulación de un **plan o proyecto integral** de infraestructuras y urbanización que abarque al resto de **infraestructuras** que no hayan sido contempladas por el Avance (canalizaciones de **telecomunicaciones**, mobiliario urbano sostenible, control de tráfico con pavimentación adecuado...).

- La **normativa de edificación** por su parte debe resolver con carácter general la problemática de las redes de infraestructuras (telecomunicaciones) sobre las **fachadas de los edificios**. Es necesario implantar una **línea estratégica** que busque recuperar la **imagen** de las calles, enterrando el **cableado** eliminando el innecesario, desmontando **marquesinas y cuerpos volados** de las plantas bajas en su mayoría en mal estado y/o en desuso. Se debería incluir en esta línea la eliminación de **aires acondicionados, antenas**, etc... Hay que llegar a acuerdos con las **compañías suministradoras** para solucionar este tema de modo global. Habrá que buscar y valorar soluciones específicas para los **edificios protegidos**".
- Es necesaria la implantación en la ciudad de **galerías técnicas**, previo concurso de ideas para su desarrollo, a fin de:
 - Solucionar la **caótica disposición** de **registros** de suministro.
 - Eliminar **redes aéreas** de suministro.
 - Facilitar la **recogida neumática** de RSU y la **red separativa** de saneamiento.
 - Ahorrar en la **reposición** frecuente del **pavimento**.

Lo cierto es que resulta **inadmisible** que se abran las calles **sistemática y permanentemente** (Calle Granada terminada hace menos de un año ya se ha abierto en tres ocasiones, la Plaza de la Merced otras tantas tras la obra, el Muro de Santa Ana se llegó a abrir 5 veces tras la obra, La calle Fajardo y su entorno rehabilitado también...). Debiera formularse una **normativa de "5 años"** para **pavimentos municipales**: la tecnología avanza rápidamente pero es exigible una mínima previsión de futuro al respecto

- Se considera necesario efectuar un **posicionamiento medioambiental** apostando por **pavimentos continuos** en detrimento de solerías de piedras naturales (implica ahorro y fácil renovación), con texturas y acabados que garanticen todas las **exigencias** actuales de **resbaladicidad, durabilidad**, etc., y procurando conseguir acabados y tonalidades identificables según **áreas homogéneas**, y señalizadores de **recorridos e itinerarios**.
- Por lo que se refiere al **mobiliario urbano** debiera formularse una **Ordenanza** para definir la **densidad mínima** obligatoria y su **morfología**, de cara a **unificar los ambientes públicos** pertenecientes a un mismo entorno. Se trata de **evitar la heterogeneidad** existente al respecto y la **escasez y/o inexistencia de mobiliario urbano** en algunas zonas.
- Por último se recomienda elaborar un listado de los **"puntos negros"** existentes a efectos de **accesibilidad** en el Centro Histórico y programar su **eliminación y/o correcciones** oportunas.



LA GESTIÓN DEL CENTRO Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CONSIDERACIONES GENERALES

En relación con la “**gestión urbanística**” ya nos hemos referido a la **inexistencia de análisis**, en el Documento de **Avance**, sobre el **desarrollo de las determinaciones** al respecto del **vigente PEPR**I: unidades de actuación desarrolladas, **expropiaciones** realizadas, **equipamientos** obtenidos, **unidades de ordenación** proyectadas, **estudios de detalle** (para ajustes de alturas y otras especificaciones), **innovaciones aprobadas** y sus resultados, **remodelaciones** urbanas **planificadas** por el PEPR I efectivamente **conseguidas**, obras de **infraestructuras** previstas ejecutadas, **protecciones arquitectónicas** logradas, previsiones del PEPR I **pendientes**.

En ese sentido es probable que **algunos de los logros en el Centro Histórico** en las últimas décadas **no sean consecuencia directa** de las citadas previsiones urbanísticas del **PEPR**I: peatonalización de Calle **Larios**, **Alcazabilla** y otras, resurgimiento **turístico** del Centro, equipamientos **museísticos**, el desarrollo de los **muelles 1 y 2** del Puerto, la llegada del **Metro** al Centro, los nuevos museos...sería interesante que en la **Memoria informativa** del futuro Plan se efectúe un detallado **listado comparativo** entre las realizaciones en el **Centro Histórico** durante la vigencia del PEPR I (plan de **REFORMA INTERIOR y PROTECCIÓN**) y las previsiones de este al respecto, así como analizar los motivos por lo que las **propuestas** de dicho Plan tras **27 años** desde su aprobación, en su caso, aún **no se han materializado** y porqué sí otras no planificadas.

Por otra parte es de hacer constar, en justicia, que **un plan urbanístico** al uso (plan especial de **reforma interior** en este caso) no tenía habitualmente el cometido de **planificar y programar políticas de peatonalización, museística o turística...** Particularmente en la Málaga de los años 80 del S.XX ya era un **importante logro**, conseguido, aprobar un **plan de reforma interior del Centro** (y a la vez “**proteccionista**”) que planteaba aperturas y **actuaciones urbanísticas** puntuales pero también **intervenciones duras**, ámbitos de **expropiación para vivienda** pública y **equipamientos, ordenanzas** de usos y de edificación **flexibles** que, al menos **en teoría**, resolvían problemas históricos de **desórdenes tipológicos** producidos por sucesivos **cambios normativos rígidos** que conllevaban respectivamente **alturas edificables y alineaciones** cambiantes.

Las **peatonalizaciones** citadas, y **otras actuaciones** en el Centro, se han podido realizar **legítimamente** sin que estuvieran “**dibujadas**” ni propuestas por el **PEPR**I; la “no peatonalización” de **La Alameda** que sí está “**dibujada**” como peatonal en el plano de **Propuesta PEPR**I no se interpreta como un **incumplimiento** de dicho Plan (que se presupone “**no vinculante**” al respecto), etc. Sin embargo la realidad actual es muy diferente, quizás ya no sea el momento de dibujar nuevas **operaciones urbanísticas** de pequeña escala en el Centro, las actuaciones de **reforma interior** ya están hechas o deben mantenerse las previstas en el **PEPR**I aún **vigente**.



Ahora es el momento de **planificar ambiciosamente** en todos sus aspectos el **futuro del Centro** de Málaga (otra cuestión será la **programación en el tiempo** de todas las actuaciones) y de enmarcarlas en un **PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN INTEGRAL** (“PEPROI” si se quiere) del Centro de Málaga, asumiendo en ese sentido el **modelo de planificación** insinuado por el **Avance** (en el que las propuestas se basan fundamentalmente en peatonalizaciones, ordenación del tráfico, e intervenciones urbanas tradicionalmente no contempladas por los **planes urbanísticos**) y por nosotros mismos (**Comisión de Urbanismo** del Colegio de arquitectos) a tenor del tipo de **propuestas y sugerencias realizadas** en los diferentes apartados de este **Informe**.

Si el **vigente PEPRI** va a contar con un **periodo de vigencia** no inferior, con toda seguridad, a **30 años**, y no llegará a ver desarrolladas **todas sus propuestas**, no hemos tenido **reparo alguno** en formular libremente **sugerencias, propuestas, alternativas de planeamiento** de diverso calado, algunas **supuestamente utópicas**, o al menos **novedosas** y posiblemente **conflictivas**, que seguramente **en muchos casos** solo sean **realizables**, en su caso, a **muy largo plazo**.

Pero fundamentalmente de lo que se trata es, en nuestra opinión, de formular un **PLAN INTEGRAL** que abarque **unitaria y unificadamente** todas las **cuestiones** y todas las **actuaciones** a realizar en el **Centro**: un plan **flexible, abierto, interactivo y participativo** y en **revisión y actualización permanente** (SIG, gestión transparente...) que responda a todo tipo de **necesidades en el Centro**.

No tanto un **plan de planes** sectoriales a desarrollar respectiva e individualmente en su momento, como parece plantearse en el **Avance**, un Plan en cuyo desarrollo estén implicados **todos los “sectores”** (urbanización, limpieza, estética, actividades, movilidad, protecciones, autorizaciones y licencias, fiscalidad...y **sectores ciudadanos**) coordinados por una **única administración** o gerencia municipal.

Asimismo consideramos **coherente** nuestra propuesta con las **declaraciones** emitidas públicamente por el propio **equipo redactor del Avance** en el sentido de que **el futuro PEPRI** ya **no contemplará procedimientos de gestión urbanística convencionales** (unidades de ejecución, reparcelaciones expropiaciones...) sino que se sustentará en **otro tipo de planteamientos**. En cualquier caso no debe obviarse la adopción de **medidas** encaminadas a dotar de **reservas de suelos** a la administración tal y como se establece en los artículos 69 a 76 de la **LOUA** en desarrollo de uno de los **finés específicos de la actividad urbanística**, tan necesario como poco utilizado: la **intervención en el mercado de suelo**.



MODELO DE GESTIÓN QUE SE PROPONE

- Debería establecerse un **protocolo de actuación** que incorpore a los **habitantes** de la zona, para determinar los ámbitos de **áreas intervención integrada**. Son los que mejor conocen problemática del entorno.
- Necesidad de crear un **laboratorio de innovación urbana y experimentación**, creación de prototipos replicables y escalables, debate permanente, recopilación de propuestas históricas y contemporáneas para los mismos espacios. Para conseguir financiación para ello debería **revisarse el convenio GMU** propiciando excedentes de plantilla y medios económicos (es necesaria una auditoría interna de la GMU, reduciendo plantilla a lo necesario, e incrementando la creatividad y la experimentación frente a la burocracia interna y el aparato administrativo, actualmente es baja la proporción arquitectos en relación con la totalidad de la plantilla).
- El **Registro de Solares** de la GMU Sevilla es un **ejemplo a seguir** de datos abiertos, accesibilidad permanente, y visualización adecuada de los datos, garantizando **legibilidad** por parte ciudadanos y profesionales. ¿No es posible en Málaga?
- Existe un problema de **atomización de la propiedad privada** acompañada de un laberinto administrativo/societario para posibilitar incluso la **localización de los propietarios**, lo que dificulta la **gestión urbana** en el Centro. El Avance no plantea solución alternativa para gestionar las **áreas de intervención integrada** que requiere inevitablemente de la **participación de los propietarios** de inmuebles.
 - El Avance no anuncia ninguna **estrategia de intervención en solares** (o sobre espacios desactivados) ya que solo contempla dos estados posibles: **solar** o **suelo edificado** sin estados intermedios o transitorios.
 - Es imprescindible la **unificación de criterios** entre la Oficina de Rehabilitación del Centro, el IMV y la GMU a efectos de la **rehabilitación edificatoria** pero incluso sería necesario crear una **única oficina** que integre todas las decisiones, y **de todo tipo**, relacionadas con el **Centro**.
- Es preciso un **criterio específico** para la **integración o demolición de las edificaciones arquitectónicamente no integradas**. No sirve el maquillaje pseudoclásico utilizado en Plaza Merced o Nosquera 13, ni otros con lenguaje contemporáneo, como en Carretería o en Uncibay. Insistimos en la propuesta de **sacar partido de la Ley RRR** con el objetivo de sustituir **edificios agresivos y/o "fuera de ordenanza"** aun siendo conscientes en este caso de los **derechos legales de los propietarios** relativo a la permanencia de los mismos e incluso a su **consolidación**. Sin embargo, la intervención en **tejido urbano consolidado** para su **renovación** (LRRR) pasa legalmente también por el **derribo puntual** de edificios, conservación de **derechos de edificabilidad** y realojamiento de residentes, es cuestión de **analizar cada caso** y de buscar su **viabilidad económica** o encontrar la mejor solución para su **integración** en el contexto.



- Interesan especialmente del **Avance** los párrafos finales del **Título I “Criterios Básicos y Determinaciones Generales”**:

“...La **actividad humana** debe convertirse en el epicentro de todas las **actuaciones a plantear**, no debiendo perderse en ningún momento de los procesos la perspectiva desde tal punto de observación y con tal **finalidad**...”.

“...La **forma urbana** y sus **elementos singulares** deben estar **al servicio de las personas**, proyectarse las intervenciones siempre pensando que han de basarse en lograr un medio óptimo para el desarrollo de las **actividades humanas**. La Movilidad debe estructurarse para **permitir a las personas** la adecuada facilidad en sus movimientos, así como las infraestructuras procurar la mejor dotación de servicios para generar un **medio urbano** agradable a la **residencia, al trabajo y al esparcimiento**.”

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Contradictoriamente con el **enunciado del propio Avance** al respecto se echa en falta en el Documento la medición, evaluación y seguimiento de las **relaciones entre el medio urbano y sus habitantes**, lo que implicaría una recopilación de cartografías ambientales, de la percepción del medio por parte de los habitantes, derivas, psicogeografías, cartografías afectivas, etc. Al contrario, el desarrollo documental articulado mediante los “**5 temas**” no responde a ese **interés previo** por la **relación actividad humana-espacio urbano**, centrándose en el **espacio construido** y el **espacio libre o público**.

Habría sido mejor, y así debería estructurarse la **memoria de ordenación del PEPRI**, reducir los temas a **tres conceptos** manteniendo la referencia de las **tres escalas** (territorial, estructural y local):

- **LO INACTIVO**: morfología, infraestructuras, espacio construido y espacio público.
- **LO ACTIVO**: movilidad, medio ambiente urbano, cartografías, flujos poblacionales, relación del Centro con la periferia, y actividades.
- **La INTERRELACIÓN ENTRE LO ACTIVO Y LO INACTIVO**: psicogeografía, percepción, singularidades, y replanteamiento general del sistema planeamiento dirigido desde la GMU y sin participación ciudadana.

En cualquier caso el **sistema información pública - alegaciones se demuestra ineficaz**, es necesario **implantar la participación** desde las **fases iniciales** de trabajo y no tras la elaboración del planeamiento. Esperemos que la **iniciativa adoptada** por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Málaga, conjuntamente con la **prórroga del plazo de información pública** del Avance, en el sentido de efectuar una **convocatoria pública** para seleccionar a una de **empresa especializada en participación ciudadana** suponga una **reconducción** de dicho sistema convencional con **resultados apreciables** en la fase de **aprobación inicial** de la **Revisión del PEPRI**.



En el **Avance** hemos encontrado **dos referencias** a la **participación ciudadana**:

- **Título I. Criterios Básicos (4. Extensión y Alcance)** donde se dice que “... es necesario permitir una actualización y puesta a punto continuada... referida actualización periódica... información compartida entre áreas... difusión general... elaboración de página web informativa... participación ciudadana”. Sin embargo, **no se considera a los ciudadanos como productores de esa información**, solo se les pide opinión pero no intervención directa.
- **Título II. Transversalidad y Coordinación (5. Memoria de Participación)** donde se describen las reuniones informativas mantenidas entre las distintas áreas, pero **no se establecen protocolos de participación activa de los ciudadanos** como agentes efectivos de recopilación, elaboración y difusión de información urbana, especialmente en lo tocante a la **percepción del hábitat**.

Y por último consideramos necesaria la implantación del **concurso** abierto como **sistema base de diseño urbano**: mayor transparencia y participación, y mayor empoderamiento de ciudadanos y **fortalecimiento de identidad urbana** en coherencia con las sugerencias para el futuro PEPRI que ya hicimos en 2009 desde el Colegio:

“...se deberán promover concursos de arquitectura para resolver ámbitos concretos ya sean equipamientos, nuevas urbanizaciones, ordenaciones de entornos etc... También se debería recoger la posibilidad de convocar concursos de ideas para entornos problemáticos y/o sin resolver...”

El Ayuntamiento lo intentó para la **Plaza de Camas** y para **El Ejido** (incluyendo dicha **previsión** en las respectivas fichas urbanísticas del **PGOU**) pero posteriormente mediante una **Modificación** de dicho PGOU **suprimió** la posibilidad del **concurso en Plaza de Camas** con los resultados de todos conocidos (el **Avance**, por cierto, ni siquiera se hace eco de la actuación llevada a cabo en Camas).

MÁLAGA JUNIO 2015
COMISIÓN DE URBANISMO
COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

Han formado parte de la Comisión de Urbanismo, asistiendo a las reuniones de la misma y/o aportando informes y sugerencias los siguientes arquitectos colegiados:

Oscar Agudo Ruiz, Alejandro Armenteros de Dalmases, Daniel Barrera Fernández, Mercedes C. Carmona Martín, Francisco J. Carrera Rodríguez, Fran Carrera Ros, Antonio Díaz Casado, Laura Domínguez Correa, Javier Gamero Orozco, Adela Giráldez García, Juan Diego Gil Contreras, Sebastián González Juli, Mónica Granados Cabrera, Francisco Félix Jiménez Zurita, Manuel Medina Arrabal, Juan Ángel Pérez Sáez, Fernando Ramos Muñoz, Juan Pedro Sánchez García, Eduardo Serrano Muñoz, Antonio Vargas Yáñez y Rogelio Vilches Roldán.



INFORME SOBRE LA REVISIÓN DEL PEPRI CENTRO

DOCUMENTO SÍNTESIS

Se resumen a continuación las **propuestas** más significativas y las **sugerencias** de carácter general que se deducen de las **reflexiones** efectuadas por la **Comisión de Urbanismo** anteriormente ampliamente expuestas y ordenadas por **temas**. Las **sugerencias** más concretas que se aportan en esta **SÍNTESIS**, se exponen por **áreas o enclaves urbanos identificativos** del Centro, a fin de su mejor identificación y expresividad, sin perjuicio de que también se efectúen otras **sugerencias de carácter general** relativas a diferentes **conceptos globales significativos**, según el siguiente guión:

SÍNTESIS DE PROPUESTAS Y SUGERENCIAS:

- **INTRODUCCIÓN: GESTIÓN DEL CENTRO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**
- **LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN**
- **LA PLAZA DE LA MARINA**
- **LA ALAMEDA PRINCIPAL**
- **EL GUADALMEDINA**
- **EI MUELLE DE HEREDIA**
- **EL ENSANCHE HEREDIA**
- **EL PARQUE**
- **EL PASEO DE LOS CURAS**
- **GIBRALFARO**
- **CARRETERÍA-ALAMOS**
- **LA VICTORIA-LAGUNILLAS-EJIDO**
- **SAN FELIPE-MOLINILLO-CAPUCHINOS**
- **LAS ACTIVIDADES Y EL USO RESIDENCIAL EN EL CENTRO**
- **ASPECTOS ESPECÍFICOS DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA**
- **LOS EQUIPAMIENTOS MULTIFUNCIONALES**
- **LA MOVILIDAD EN EL CENTRO Y LA UTILIDAD DE LA PEATONALIZACIÓN**
- **URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS**

Francisco J. Carrera Rodríguez

arquitecto de asesoramiento y formación y
coordinador de la Comisión de Urbanismo
JUNIO 2015

Han formado parte de la **Comisión de Urbanismo**, asistiendo a las reuniones de la misma y/o aportando los **informes y sugerencias** que constituyen el cuerpo del presente **INFORME** los arquitectos colegiados:

Oscar Agudo Ruiz, Alejandro Armenteros de Dalmases, Daniel Barrera Fernández, Mercedes C. Carmona Martín, Francisco J. Carrera Rodríguez, Fran Carrera Ros, Antonio Díaz Casado, Laura Domínguez Correa, Javier Gamero Orozco, Adela Giráldez García, Juan Diego Gil Contreras, Sebastián González Juli, Antonio González Ramírez, Joaquín González Ramírez, Mónica Granados Cabrera, Francisco Félix Jiménez Zurita, Manuel Medina Arrabal, Juan Ángel Pérez Sáez, Fernando Ramos Muñoz, Juan Pedro Sánchez García, Eduardo Serrano Muñoz, Antonio Vargas Yáñez y Rogelio Vilches Roldán.



INTRODUCCIÓN: GESTIÓN DEL CENTRO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- Consideramos que ha llegado el momento de **planificar ambiciosamente** en todos sus aspectos el **futuro del Centro** de Málaga y de enmarcarlas en un **PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN INTEGRAL** (otra cuestión será la **programación en el tiempo** de todas las actuaciones), asumiendo en ese sentido el **modelo de planificación** insinuado por el **Avance** (en el que las propuestas se basan fundamentalmente en peatonalizaciones, ordenación del tráfico, e intervenciones urbanas tradicionalmente no contempladas por los **planes urbanísticos**) y también por esta **Comisión de Urbanismo** del Colegio de Arquitectos a tenor del tipo de **propuestas y sugerencias realizadas** en los diferentes apartados del presente **INFORME**.
- Si con toda seguridad el **vigente PEPRI** va a contar con un **periodo de vigencia** no inferior a **30 años**, y no llegará a ver desarrolladas **todas sus propuestas**, no debe existir **reparo alguno**, y menos a nivel de **Avance**, para formular libremente **sugerencias, propuestas, alternativas de planeamiento** de diverso alcance, algunas **supuestamente utópicas**, o al menos **novedosas** y posiblemente **conflictivas**, que seguramente **en muchos casos** solo sean **realizables a muy largo plazo**.
- En nuestra opinión es fundamental la formulación de un **PLAN INTEGRAL** que abarque **unitaria y unificadamente** todas las **cuestiones** y todas las **actuaciones** a realizar en el **Centro**: un plan **flexible, abierto, interactivo y participativo** y en **revisión y actualización permanente** (SIG, gestión transparente...) que responda a todo tipo de **necesidades en el Centro**, y no tanto un **plan de planes** sectoriales a desarrollar respectiva e individualmente en su momento, como parece plantearse en el **Avance**, un Plan en cuyo desarrollo estén implicados **todos los “sectores”** (urbanización, limpieza, estética, actividades, movilidad, protecciones, autorizaciones y licencias, fiscalidad...y **sectores ciudadanos**) coordinados por una **única administración** o gerencia municipal.
- El Ayuntamiento de Málaga debe utilizar, en desarrollo de este nuevo proyecto de **Rehabilitación, Renovación y Regeneración Urbana** del Centro Histórico, las figuras contempladas por la **legislación urbanística** para la efectiva aplicación de una de las **potestades** de la **actividad urbanística**, que es asimismo una de sus **finalidades** específicas: la **intervención en el mercado de suelo**.
- Debería establecerse un **protocolo de actuación**, que incorpore a los **habitantes** de la zona, para determinar los ámbitos de **áreas intervención integrada** y crear un **laboratorio de innovación urbana y experimentación** para la elaboración de prototipos replicables y escalables, para el debate permanente, y para la recopilación de propuestas históricas y contemporáneas de actuación sobre los mismos espacios.
- El **Avance** ha sido **estructurado metodológicamente** a partir de **5 temas** de estudio y **3 escalas** de referencia pero **quizás sea mejor** reducir los 5 temas a **tres conceptos**, manteniendo la referencia de las **tres escalas** (territorial, estructural y local):



LO INACTIVO: morfología, infraestructuras, espacio construido y espacio público;

LO ACTIVO: movilidad, medio ambiente urbano, cartografías, flujos poblacionales, relación del Centro con la periferia, y actividades; y

LA **INTERRELACIÓN ENTRE LO ACTIVO Y LO INACTIVO:** psicogeografía, percepción, singularidades, y replanteamiento general del sistema actual de planeamiento dirigido desde la GMU y sin participación ciudadana.

- Por último sugerimos, como **sistema base de diseño urbano**, la implantación del **concurso abierto**: mayor **transparencia y participación**, y mayor empoderamiento de ciudadanos y **fortalecimiento de identidad urbana** en coherencia con las **sugerencias** para el futuro **PEPRI** que ya formulamos en **2009** desde este Colegio. El **vigente PGOU de Málaga** ya se hizo eco de ello, de algún modo, contemplando esa forma de actuación en algunos ámbitos, como **Plaza de Camas** y **Ejido** (incluyendo dicha previsión en las respectivas **fichas urbanísticas**) pero posteriormente mediante una **Modificación** del citado PGOU **se suprimió** la posibilidad del **concurso en Plaza de Camas** por cierto, **desafortunadamente**, con los resultados conocidos.

DIRECTRICES GENERALES

Las **directrices y objetivos generales** que deben pretender las **intervenciones en el Centro** (y en la **ciudad**) y que se contemplan implícitamente en nuestras **sugerencias** son las siguientes:

- La **singularidad y oportunidad** del **PEPRI** por su ámbito específico de aplicación.
- De la **filosofía del equilibrio** a la **autogestión de conflictos y oportunidades** urbanas.
- Construir un **tejido social residente** fuerte, diverso, complejo y estable como **prioridad**.
- **Participación y transparencia** como agente activo y fundamental de construcción de ciudad.
- La **percepción** de la ciudad por el **habitante**. Interacción para el diseño y gestión urbana.
- La **hipertrofia normativa y burocrática**: no se consiguen los objetivos del planeamiento.
- El **concurso abierto y transparente** como sistema de gestión y diseño del espacio urbano.
- La **GMU** debe centrarse en la gestión urbana y aumentar el peso específico de los arquitectos.
- Creación de un **Laboratorio Urbano**. El espíritu del Consejo Social, asociacionismo, etc.
- La **insuficiente calidad de vida y medioambiental** en el Centro. **Contaminación acústica**.
- De la “**creación de riqueza**” a la “**conservación de la riqueza**” preexistente.
- **Repartos de edificabilidades, deberes y derechos** para la gestión y diseño del Centro.
- De la garantía del uso del **vehículo privado** a la garantía de la **movilidad híbrida**.
- La **infraestructura pública** debe construir y cualificar y equipar el **Espacio Público**.
- **Equipamiento Público** como respuesta a **necesidades reales, participadas y cambiantes**.



LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

- Abierta por el propio Avance la vía de la **redelimitación sustancial** del ámbito de actuación del **PEPRI**, y admitiendo la incorporación al mismo de **Reding-Pries-Sancha**, debe revisarse en su totalidad dicha **delimitación** a fin de incluir en el **planeamiento integral del Centro** todos aquellos espacios que se identifican, utilizan, viven y vinculan, como parte consustancial del Centro de Málaga: **GIBRALFARO-SANCHA, MUELLES 2 Y 4 HASTA SAN ANDRÉS, RÍO GUADALMEDINA Y ENTORNO TRINIDAD-PERCHEL, MOLINILLO-CAPUCHINOS, EL EJIDO**, etc.
- La **delimitación interna predefinida** en el Avance de barrios y áreas homogéneas no es del todo coherente, siendo incluso contradictoria con uno de los **objetivos** del Avance: “**potenciar los ámbitos singulares de los barrios**”, lo que precisaría de ajustes puntuales.
- Con independencia de dicha subdivisión interna a reajustar proponemos que, a todos los efectos, la **Gestión del Centro** sea unitaria sobre su ámbito global de modo que en el desarrollo del **planeamiento integral del Centro** se impliquen **todos los “sectores”** (urbanización, limpieza, estética, actividades, movilidad, protecciones, autorizaciones y licencias, fiscalidad... y entes **ciudadanos**) coordinados por una **única administración** o gerencia municipal.

LA PLAZA DE LA MARINA

- La **Plaza de la Marina** tendría que incorporarse al **Ensanche Larios** porque tradicionalmente fue parte de él, y para dar **continuidad al tejido urbano construido** (o por construir) hasta el **Puerto**. Se trataría de **prolongar Calle Larios**, a eje con **La Farola**, creando un nuevo espacio edificado de **cierre Este de la Alameda** que formalice su carácter de **salón urbano** eliminando su función actual de **eje de tráfico rodado** de conexión con El Parque, y **articule morfológicamente** el conjunto Ensanche Heredia-Alameda-Almendra central-Parque-Puerto.
- El futuro **PEPRI** debe integrar en la zona monumental la **manzana del Málaga-Palacio**, y todas las del entorno más cercano a la **Catedral**, para tratarlas coherentemente y **planificar** una **intervención unitaria** de futuro (derribo, reedificación y reordenación) sobre el **espacio construido**, que habría de incorporar asimismo todos los **espacios públicos** relacionados con **La Catedral** en coherencia las últimas intervenciones proyectadas y en ejecución (**plan turístico**).

LA ALAMEDA PRINCIPAL

- Más importante que **peatonalizar la Alameda** (los laterales y/o el espacio central) es **delimitarla** y reforzar las vías transversales de **conexión peatonal** entre **Centro, Puerto y Trinidad**. El sistema Alameda-Parque no es tanto un “eje” urbano como un **conjunto de espacios diferentes** concatenados (Avenida de Andalucía – Alameda – Plaza Marina – Parque) que debe resolver la **ordenación interna de sus piezas** y definir formalmente sus **elementos de articulación** (Guadalmedina – Eje Larios-Puerto – Plaza Torrijos).



- La Alameda debe **diferenciarse** espacialmente del **Parque** y de la **Avenida de Andalucía**. Ello se conseguiría, al Este, con la intervención sugerida para la **Plaza de La Marina** y, al Oeste, **potenciando el desnivel topográfico existente** entre Alameda y Avenida de Andalucía. El resultado sería la articulación de **tres espacios diferenciados** y cualificados mediante **dos charnelas** o filtros de conexión (Gran plaza **Correos-Hacienda** y **plataformas** sobre **Guadalmedina**, y las **nuevas manzanas de Plaza de La Marina**).
- El **diseño interno** de la **Alameda Principal** a recuperar como **bulevar**, y el estudio de su **incidencia funcional** en el Centro, no se puede obviar por el **PEPRI**: la actuación en **La Alameda** pertenece a la propia esfera de las “actividades” del Centro, y la **llegada del metro**, la **peatonalización** (o “semi-peatonalización”) y los necesarios **estudios de tráfico y transporte público** a realizar (las desviaciones que se anuncian a corto plazo motivadas por las obras del “metro” puede ser de gran enseñanza) abren un **horizonte espectacular** en cuanto al papel a desempeñar por **este espacio** en el conjunto de los **usos y actividades del Centro**. El **PEPRI** como planeamiento de desarrollo, e **instrumento de ordenación pormenorizada**, debe contemplar las soluciones.
- En relación con la llegada del **metro** a La Alameda, al **Centro Histórico** en definitiva, debiera contemplantse su posible **continuidad futura** a medio-largo plazo, no solo hacia el **Este** (estaciones “Centro” en **La Marina**, bajo las nuevas construcciones propuestas recuperando el proyecto del “intercambiador”, y en **Torrijos**) sino también hacia el **Norte** (estaciones **Puerta Nueva** y **La Goleta** p.ej.). Por el contrario consideramos **muy urgente** la solución a la **estación “Atarazanas”** que proponemos que sea ubicada **bajo el solar nº 22 de La Alameda**, esquina Torregorda, a fin de **no hipotecar** posibles soluciones de diseño y funcionales en el **espacio peatonal** de La Alameda (solo debe permitirse tráficos rodados de **reparto** y para **acceso de residentes**) y de gestionar la **inmediata edificación** del solar.

EL GUADALMEDINA

- Para el **Guadalmedina** la propuesta de **nuevas pasarelas** que plantea el **Avance** es **acertada**, pero **debieran ser más** y tendría que propiciarse la **creación de pequeñas plazas fluviales** (puentes-plazas) **de borde** del Centro y de Trinidad-Perchel, fomentando **flujos de actividad** y generando **demandas ciudadanas** que condicionen en su día la **actuación definitiva** a proyectar sobre el cauce del río. Es necesaria la **planificación general de puentes-plaza** en toda la directriz del **Río**.
- La construcción de dichas **plazas** (secuencia de **espacios de estancia** que constituyan **nodos** entre el **itinerario peatonal Norte-Sur** y los **recorridos transversales** y resuelvan las **conexiones peatonales** que sean necesarias) puede **programarse** a medio plazo, y **según prioridades**, sin perjuicio de que **en paralelo** se sigan realizando **otros estudios** sobre el **Guadalmedina** (habitar el río, mientras se reflexiona sobre él).
- En la **planificación y diseño** de los puentes-plaza deben contemplantse no solo **criterios** de localización, sino también de **integración paisajística** urbana, estética, **funcionalidad peatonal**, y respeto y/o potenciación de **visuales** (p.ej. que la vista de la **chimenea** de la antigua fábrica de electricidad resulte **centrada** con respecto al edificio de la policía en **Pasillo Rosaleda** que actuaría como zócalo).



- El **PEPRI** deberá reproducir y articular **soluciones urbanísticas viarias** ya aprobadas por la propia administración municipal como la concerniente al **punto de acceso al Centro** y punto de **conexión Oeste** con el resto de Ciudad, que figura en el vigente **Plan Especial de “Martiricos”**, y otras como la solución aportada por la idea ganadora del **Proyecto Guadalmedina**, que propone mejoras significativas al **tráfico rodado y peatonal** en el punto de encuentro del **punto de acceso al Centro** con Mármoles.

EL MUELLE DE HEREDIA

- Ha de asumirse como **frente del Centro Histórico** toda la **fachada** comprendida entre el futuro **Auditorio, Muelle Heredia y la Aduana** y **resolverse** en consecuencia. Las actuaciones sobre este **espacio Puerto-Ciudad** deberían **aumentar**, si fuera necesario, la **edificabilidad** prevista en el **Plan Especial del Puerto** y **compensar** con ello posibles **pérdidas de edificabilidad en el Centro** derivadas de **intervenciones urbanísticas “duras” deseables** (solución a puntos negros, edificaciones agresivas, situaciones de fuera de ordenación...).
- El **Muelle Heredia** (ámbito físico de la **integración Puerto-Ciudad** históricamente demandada) es, además de la **fachada Sur**, el auténtico **área de oportunidad** para creación de nueva ciudad (**diversidad de usos**) en el Centro Histórico y de sus **principales infraestructuras** (incluidos el transporte público a todos los niveles: bus, metro, cercanías...). Es necesario resolver el **transporte público** de paso y de acceso al Centro ya que la **Alameda Principal** (lugar elegido desde casi siempre como **estación urbana**) ya no podrá ni deberá seguir destinada a ello **“sobre rasante”**. Las soluciones a corto/medio plazo están en **Muelle de Heredia** (muelle 3 del Puerto) y en nuevas líneas (lanzaderas, bus circular, metro ligero soterrada o no en el **eje Guadalmedina ...**) de servicio al Centro.
- Han de encontrarse **soluciones alternativas al actual tráfico litoral pasante Este-Oeste** sobre un espacio público (Paseo Curas-Muelle Heredia) que debe reservarse a funciones **s viarias** y de **relación urbana** del propio **Centro**, y de este con su **entorno** más inmediato. Proponemos que ese tráfico “pasante” **se limite con carácter preferente** al que tenga **origen y destino** p.ej. entre Caleta-Limonar y la Glorieta José María Garnica (GMU), y encontrando **soluciones disuasorias, desvíos razonables, soterramientos...** para los **tráficos** de mayor alcance territorial (fundamentalmente de **transporte público**) que necesariamente hayan de mantenerse en ese eje.
- Por otra parte la **supresión de tráfico Sur-Norte** a través de **La Alameda** (entre Muelle Heredia y Almendra Central) que propone el **Avance** (y que consideramos **muy acertada**) presupone igualmente un **descarga de tráfico en Muelle Heredia**. La alternativa fundamental a dichos tráfico en dirección “Norte” está también en el **eje del Guadalmedina** (borde Oeste del Centro) y en **Salvador Rueda-Camino Nuevo** (al Este del ámbito de actuación que proponemos para el **PEPRI**).



EL ENSANCHE HEREDIA

- En el **Ensanche Heredia** (SOHO) creemos que existen **dos problemas fundamentales** (la **desconexión** de todo su **perímetro**, y la **carencia** de **espacios estanciales**) que proponemos resolver mediante actuaciones puntuales para la habilitación de **nuevos espacios estanciales** en el eje “**Somera**”, el refuerzo de la **utilidad de la peatonalización** en “**Tomás Heredia**”, y la obtención de la **máxima permeabilidad** de la zona hacia **Guadalmedina y Trinidad-Perchel**, procurando **nuevos itinerarios y conexiones peatonales** Sur-Norte y Este-Oeste. Dichas actuaciones no excluyen posibles **derribos** puntuales de edificios, **aperturas viarias**, incorporación de **espacios privados** (en Alameda de Colón) en los **itinerarios públicos**, etc. compensando las posibles **pérdidas de edificabilidad** en la configuración de la **nueva fachada Sur** del Centro en el Muelle 3.

EL PARQUE

- En el **interior del Parque** deben habilitarse diferentes **espacios cualificados** (jardín **botánico** singular, **edificios** institucionales, **estancias** junto a Cortina del Muelle, **cabeceras urbanas** Plaza Marina y Plaza Torrijos) dando unidad y coherencia al conjunto y eliminando la percepción espacial de **corredores lineales** inconexos entre sí. Se trata de **ordenar sus límites, articularlo con la ciudad**, de **habilitarlo** en su totalidad como **parque** propiamente dicho, y de **fomentar**, implementar y **ordenar actividades** mediante nueva ubicación y diseño de **mercados efímeros** (ferias y otras actividades).
- Es preciso resolver la **falta de actividad** en El Parque, la **poca presencia de personas** y la falta de **seguridad**, y **las dificultades** para gestionar la **explotación**, **viabilidad económica**, **concesiones**... Proponemos trasladar al Parque los **puestos de flores** de la Alameda vinculándolos al **Jardín Botánico**. Por otra parte **El Parque necesita recibir y asumir** como propias **las tramas de todo su perímetro urbano**, estableciendo nuevos **recorridos peatonales internos** que conecten entre sí dichas áreas urbanas circundantes.
- La **acertada propuesta** del Avance de “peatonalizar” la Avenida de Cervantes, requiere en nuestra opinión de **mayor ambición y alcance**. Proponemos crear una **zona verde propiamente dicha** y no tanto un espacio peatonal, una **ampliación del Parque donde existan senderos**, espacios de estancia, y pasos muy ocasionales y específicos de tráfico rodado en un **recinto** en el que los edificios institucionales y arquitectónicamente protegidos (**Ayuntamiento, Rectorado y Banco de España**) se constituyan en **pabellones dentro de un parque** y se doten de **pequeñas plazas de acceso bordeadas por jardines** albergando simbólicamente a parte del **colectivo ciudadano** que representan.
- Se trata en definitiva de conferir a la **propuesta embrionaria del Avance** el papel de protagonista y **dinamizador** de un **parque urbano central** de la **ciudad de Málaga** que debe configurarse, junto con el **Muelle 2** (palmeral de las sorpresas), **Paseo de Los Curas**, Jardines de **Puerta Oscura**, La Coracha, **Gibralfaro**.., como un **único espacio** libre urbano continuo que conecta el **Monte externo a la Ciudad** con el **Mar** (**corredor ecológico** entre el mar y la montaña y **elemento identificativo** de la **geografía** de la Ciudad).



- Por último, en la secuencia de **hitos urbanos** articuladores del **sistema Alameda-Parque**, que se inicia al Oeste con la **gran plaza-puente** que proponemos sobre el **Guadalmedina**, la **reordenación de Plaza Torrijos** (en alguna medida sugerida por el propio **Avance**) como articulación entre el **Centro** y la **Zona Este** del ámbito del **PEPRI**. Proponemos crear un nuevo **eje peatonal Parque-Torrijos-Maestranza-Miramar-Picasso** (incluso ocupando puntualmente los jardines del hotel Miramar) que consideramos más interesante que la propuesta del Avance de prolongar la **peatonalización** de Cervantes (**Malagueta**).

EL PASEO DE LOS CURAS

- Las intervenciones sugeridas sobre **El Parque** y **La Alameda** obligarían a canalizar todo el **tráfico rodado** Este-Oeste por el eje **Muelle Heredia-Paseo Curas** y, sobre todo a la **búsqueda de soluciones** (supresión del **tráfico pasante** y desvío por las rondas de circunvalación, **soterramiento** parcial o total...) y a la elaboración de **estudios** fundamentados sobre los **tráficos reales** (que no tienen porqué ser los mismos actualmente existentes) que **necesariamente** haya de soportar ese eje y sus **posibles desviaciones**.
- Para el **Paseo de Los Curas** proponemos el **soterramiento completo** del tráfico rodado retomando la **idea original** que fue rechazada por el efecto “dique” de la **aguas subterráneas** y por su posible afección a las **raíces del arbolado** del Parque (la previsión de la **idea arquitectónica ganadora** del concurso relativo al **Muelle 2** propició un **desnivel entre Parque y el Paseo de los Curas**, igualando las cotas topográficas de **Parque y Palmeral**, por lo que aquél problema seguramente ya no sea hoy excluyente), o bien crear **pasarelas** entre el Parque y el Puerto, o **plazas-puentes** del tipo de las planteadas sobre el cauce del **Guadalmedina**, estratégicamente situadas.
- Se trata de reconocer que **el papel urbano del Parque y del Paseo de Los Curas** es preferentemente el de **unir la Ciudad con el Puerto (y la montaña con el mar)** mediante un único **sistema articulado** de **espacios libres**, que pudiera admitir en un segundo plano la **conveniencia, compatibilidad, o necesidad** en su interior de **determinados tráfico rodados**, pero no al contrario: importantes **ejes viarios** lineales actuales en primer plano que permiten la **coexistencia de jardines y espacios libres** públicos entre ellos.

GIBRALFARO

- La actuación en **GIBRALFARO** debe extenderse hasta su completa **integración en la malla urbana circundante** (Victoria, Campos Elíseos, Monte Sancha, Camino Nuevo) resolviendo los **espacios intersticiales** (no ordenados por el **PE-Gibraltar** ni por el **PEPRI-Centro**) como oportunidad para poner en valor una interesante **morfología urbana** añadiendo **valores paisajísticos** relacionados con la **topografía** (p.ej. calles de acceso a Parque Güell en Barcelona, Vía Lombard en San Francisco).



- **El PEPRI, en la medida de sus posibilidades como instrumento de planeamiento, debe encontrar las soluciones formales y funcionales** que propicien la permanente **puesta en valor** del espacio natural y monumental (Gibralfaro) con la correspondiente atención a sus necesidades demandas de **conservación y mantenimiento**. **El Castillo de Gibralfaro** es hoy día prácticamente **inaccesible**, y el **monte de Gibralfaro** presenta cierta tendencia al abandono.
- Debe retomarse el **Plan Especial Gibralfaro**, integrándolo en la **propuesta de ordenación** a contemplar por el definitivo **PEPRI-Centro** con el nivel de **pormenorización** que corresponda, previa revisión y **optimización de sus previsiones** iniciales. La intervención en **Gibralfaro** debe dar cabida a zonas de **paseo** (con nivel de satisfacción y orgullo equivalentes a los paseos marítimos), zonas de **estancia** (asientos y espacios donde percibir la naturaleza y la ciudad), **itinerarios recreativos** (actividades deportivas para observar la naturaleza), **actividades complementarias** al propio atractivo del **Castillo** (restauración, souvenir, artículos singulares, exposiciones temporales y permanentes, galerías de arte...), espacios para **eventos** singulares, oficina de turismo... siempre en el marco de una **conciencia muy sensibilizada** con el contexto **vegetal y natural** pero con objetivos de **integración en la ciudad** y de **reinterpretación** de sus elementos más destacados.
- Se proponen **actuaciones singulares** tales como la posibilidad de **conexión** mediante **funicular** del **Castillo** con el parque central de la Ciudad, en el marco de la renovación y regeneración del **Parque** y su efectiva integración con **El Puetro**; la adaptación del interior de **La Corcha** con **recorridos accesibles** (escaleras y/o rampas mecánicas...) para relacionar funcionalmente **el Castillo y La Alcazaba**; o integrar en la ordenación del monte el **patrimonio edificado en el “intersticio” Gibralfaro-Sancha**, que constituye una parte de la **memoria de la ciudad no incluida** en ninguna **figura de protección**.

CARRETERÍA-ALAMOS

- El **eje Carretería-Álamos** debe seguir manteniendo, con las necesarias y oportunas limitaciones, su papel de elemento viario como **“primera ronda” del Centro**, en **convivencia** con el **uso peatonal** preferente, en el que tengan cabida el carril bici, el transporte público (o lanzaderas urbanas para acceder al Centro), el suministro comercial... y **también la circulación rodada** que sea **razonablemente necesaria**, tal como se plantea para **Calle Victoria**.
- Calles **Carretería y Álamos** deben renovarse y regenerarse como elementos urbanos de **soldadura, cohesión y acceso**, entre la almendra central y los arrabales, de uso **preferentemente peatonal** pero sin impedir necesariamente, y de forma controlada el **tráfico rodado**. En cualquier caso debe **suprimirse el aparcamiento** en la calle para dar cabida a las funciones citadas lo que, simultáneamente, requiere de la creación de nuevas bolsas o edificios de **aparcamiento público** al servicio, fundamentalmente, de actuales y futuros residentes que regeneren la **actividad urbana residencial** en los arrabales.



- Probablemente la **recuperación e integración urbana** de los **itinerarios peatonales paralelos a ese eje (Puerta Nueva-Pozos Dulces-Catalinas... y Beatas-Granada-Cózar)** permita reflexionar y ponderar en alguna medida, y en el sentido sugerido, la **restricción pretendida** con respecto al **tráfico rodado en Carretería-Alamos**.

LA VICTORIA-LAGUNILLAS-EJIDO

- La materialización de la **propuesta** del Avance para **Calle Victoria** es **deseable** siempre que las demandas del **carril de tráfico rodado a suprimir** puedan ser **atendidas suficientemente** por la red viaria existente **en el entorno del propio barrio**. En la actualidad el **tráfico ascendente (Sur-Norte) a resolver** se limita exclusivamente a los que provienen del **túnel de La Alcazaba** y a una de las salidas del parking, que tendrían que derivarse por otros canales: **Ollerías, Dos Aceras, Carrión-Ejido, Peña-Mariblanca-Cruz Verde-Altozano y Lagunillas**, los que mediante las oportunas rectificaciones físicas y de **eliminación de tráficos de paso innecesarios** nos parecen efectivamente suficientes.
- Hay que aprovechar la **intervención en Calle Victoria** para la implantación de **nuevos usos y actividades**, la mejora de los **espacios libres** y de ajardinamiento y especies vegetales en las **zonas de intersección** entre los ámbitos **VICTORIA Y GIBRALFARO** y/o, por medio de una **ordenanza de edificación**, posibilitar la mejora de este **frente de especial interés** para la ciudad que será una **nueva fachada del Centro**. El “**proyecto-estrella**” de **Calle Victoria** no puede limitarse a **su propio espacio** viario, ha de enmarcarse en un **proyecto integral** que se extienda **desde Gibralfaro hasta El Ejido**, pasando por la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de **Lagunillas**, y **desde la Plaza de La Merced** (incluidas la actuaciones Astoria-Victoria y Cine Andalucía) **hasta el Santuario de La Victoria** pasando por la necesaria intervención sobre la **Plaza de La Victoria**.
- La importancia de la actuación en **Calle Victoria** es su nueva **función dinamizadora** a escala estructural del Centro, pero **no puede ni debe** pretender ser una **auténtica peatonalización** tipo Larios, Alcazabilla, etc. Se parte de la base de **respetar los tráficos descendentes**, ya que entre otras cuestiones obviamente debe permitirse el **acceso de residentes** a sus aparcamientos privados, y de mantener el **acceso al parking Alcazaba**, por lo que ni siquiera se trata de una **semi-peatonalización** sino de **ensanchamiento de aceras**, supresión de **aparcamientos**, y creación de **carril-bici**, decisiones todas ellas deseables e imprescindibles. Creemos que efectivamente **sí es necesario mantener ese carril de tráfico rodado** ya que el papel de **vial territorial de conexión** de Victoria con el resto de la ciudad **no puede perderse** absolutamente y, al menos donde ello sea posible, ha de **mantenerse y/o habilitarse un itinerario de transporte público** a través del **Centro**.
- El equipamiento o **espacio dotacional** por excelencia, a escala territorial, del **Centro de Málaga** es **EL EJIDO**, enclave urbano significativo coincidente con una de las “**supermanzanas**” del propio **Avance** (pese a que paradójicamente no lo incluya en el ámbito de actuación). Los **flujos** de los nuevos **usos dotacionales de escala territorial** que reordenen y revitalicen **El Ejido**, sustitutivos de los que ya no existen o están mermando, es justamente lo que necesitan los **barrios colindantes** para que se produzcan los **flujos buscados** y se generen **sinergias de actividades** de nivel local **más equilibradas**.



- No consideramos oportuna la propuesta de localizar un **equipamiento Cultural-Deportivo** de carácter **territorial** en parte del espacio de la actual **Plaza Miguel de los Reyes** en Lagunillas, que debería conservarse íntegra como **espacio libre a escala local** con **aparcamiento bajo rasante** (se ubica en el punto central de un **barrio estrictamente residencial** cuya recuperación como tal no solo es una **necesidad objetiva** y ampliamente reivindicada por la Ciudad, sino también una **apuesta urbanística del Avance**).

SAN FELIPE-MOLINILLO-CAPUCHINOS

- Las áreas de **San Felipe, Molinillo y Capuchinos** debieran **analizarse** específica y conjuntamente revisando de partida a **delimitación física** establecida por el Avance que debe ser **reajustada** atendiendo al concepto funcional de “**supermanzana**”. La **degradación urbana y abandono** el barrio “**San Felipe**”, reconocida por el Avance, hubiera **merecido** por parte de este alguna **propuesta de solución** a escala local “en coherencia” con el tratamiento otorgado por el Documento a **Biedmas y Lagunillas**.
- El **PEPRI** deberá contemplar **propuestas** concretas de **intervención integrada** en la zona para reconducir su **degradación**, recuperar la **identificación del barrio** perdida, entre otras causas, por la elevada cantidad de **vivienda pública** realizada, establecer **estrategias de equilibrio y regeneración** tanto del espacio construido como del espacio libre (el **espacio público** es una de sus mayores **deficiencias**). La **carencia de usos y actividades** en su interior impide, por otra parte, no ya su **integración** estructural y funcional en la ciudad, sino su propio desarrollo como **barrio equilibrado**.
- Debe aprovecharse la **red potencial de itinerarios peatonales** y los **vacíos existentes** utilizándolos como **espacios de oportunidad y de reequipamiento** del barrio. El tipo de actuaciones puntualmente realizadas en **Pozos Dulces y Biedmas** han de tener **continuidad** en esta zona del Centro actualmente **marginal** y evitada por el transeúnte por la **sensación de inseguridad** en determinadas calles.
- Consideramos que este ámbito urbano de **borde Oeste del Centro Histórico** (Molinillo–San Felipe–Capuchinos) presenta suficientes **elementos estructurantes** y de **dinamización urbana**, ejes **viarios** y de **actividad**, patrimonio cultural **arquitectónico y arqueológico**, e incluso museístico, (no en todos los casos bien identificados por el **Avance**), como para permitir en su interior con ciertas garantías las **efectivas intervenciones de rehabilitación, renovación y regeneración urbana** propiamente dichas que se contemplan en la vigente **legislación estatal** en dicha materia (LRRR). Pero es imprescindible al mismo tiempo la **rehabilitación social** de las zonas más degradadas del barrio, por lo que la **planificación y la gestión** de las actuaciones ha de ser integrada siguiendo **modelos ya aplicados** con éxito en los centros de otras **ciudades históricas**.



ASPECTOS ESPECÍFICOS DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA

- La propuesta del **futuro PEPRI** para la **protección y mejora ambiental** del Centro Histórico, además de referirse a la urbanización, al tráfico y al paisaje urbano, debe contemplar aspectos de tipo sensorial, de paisaje sonoro, de auralidad... El paisaje histórico urbano no solo se refiere a la forma edificada y al espacio libre sino también al **PAISAJE SENSORIAL**. El PEPRI ha de dar repuesta a la **PERCEPCIÓN DEL HÁBITAT POR EL HABITANTE** y a la relación **PERSONAS-ESPACIO FÍSICO**.
- El **PEPRI** que haya de aprobarse inicialmente deberá incluir un **estudio pormenorizado** de los resultados derivados de las **Ordenanzas de edificación** del vigente PEPRI. Especialmente sería conveniente analizar las consecuencias de la **remisión normativa** a la figura **Estudio de Detalle** para alterar la **altura-tipo** de calle prevista en el PEPRI (y en el propio PGOU) ya que esa fue una **ordenanza novedosa, legítima y flexible**, considerada en su momento como una **buena solución** (aceptada por Cultura en el marco de un plan de protección) para evitar la continua **desvirtuación del paisaje urbano del Centro** (que se había producido en el pasado por la **rigidez de las ordenanzas** de los sucesivos planeamientos anteriores). Interesa comprobar, a los efectos oportunos, si se han causado en algún caso **alturas desproporcionadas** o resultados objetivamente **no deseables**.
- Es necesaria una especial atención a la valoración del “**manzanario histórico**” de interés mediante **planos de análisis** del mismo y **grados de protección** aplicables en los **planos de ordenación**. Deben preestablecerse **criterios y niveles de intervención admisibles** sobre el **parcelario**, y el propio **manzanario**, a fin de sentar las bases para evitar, o justificar en su caso, la adecuación a los **objetivos de Reforma y Protección** aplicables al Conjunto Histórico de Málaga, de las **futuras operaciones urbanísticas, previstas o no**, por la ordenación del propio **PEPRI**.
- Debe identificarse el **parcelario histórico** a conservar, y de ello extraer las **tipologías de vivienda asociadas** a la parcela que tengan interés histórico o sociológico. Una vez llevado a cabo este proceso, debería crearse un nivel de protección en las Ordenanzas con la **prohibición expresa** de agregar dichas parcelas con las colindantes (utilizando el Grado de **Protección Ambiental de Interés Parcelario**, por ejemplo).
- El **futuro PEPRI** debe solucionar normativamente la problemática de las **cubiertas** en el Centro, un tejido homogéneo y morfológicamente característico actualmente plagado de **agresiones**, que no parece contar con medios y herramientas para su **control y mejora**. **No se trata de prohibir** (la cubierta transitable es una solución constructiva, histórica y tradicional perfectamente admisible incluso como mirador urbano público y privado) **sino de regular** para evitar determinadas **situaciones incompatibles** con la configuración y **protección arquitectónica** y residencial del **Centro Histórico**.
- 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** y distorsionan la **imagen urbana**.



- Se propone la incorporación al **PEPRI** de un **plan específico de arbolado** en el que se contemplen **todos los aspectos** relativos a implantación, especies, portes, condicionantes, proporciones y de compatibilidad con las **características urbanísticas y arquitectónicas** de los diferentes **viales y espacios públicos**.
- Entendemos imprescindible intervenir sobre el **alcance de la situación legal de fuera de ordenación** en sus diferentes **modulaciones** y, en su caso, las de **asimilación a fuera de ordenanza**, a fin de que también los edificios considerados como “**no integrados**” en el Centro y **sustituibles** sean **incluidos** a todos los efectos en uno de los supuestos de **fuera de ordenación**, siendo necesaria la **identificación de solares**, edificios **fuera de ordenación** y edificios **no integrados-sustituibles** (listado de “**puntos negros**”) y, sobre todo, que toda esa información quede incorporada a una **base de datos unificada**.
- Igualmente es absolutamente necesario un **registro permanentemente actualizado de solares** y una **efectiva gestión** al respecto. **Solares** son también los **inmuebles** (incluso “protegidos”), que se identifican en el Avance como “**espacios de oportunidad**”, pero que en la actualidad solo son “**cáscaras**” vacías, o **fragmentos de fachada**. A todos los efectos urbanísticos, y **registrales** también, esos “inmuebles” son **solares propiamente dichos**.
- Y por lo que se refiere al **Catálogo**, actualmente y desde su creación prácticamente **obsoleto**. Un Catálogo **preciso**, constantemente **actualizado** y en el que cada edificio se estudie debidamente para determinar su **grado de protección adecuado** es una herramienta **esencial** para la conservación de los mismos. El **estado de conservación** de cada edificio es un punto clave a la hora de otorgar su **grado de protección**. Para tomar una decisión **práctica y viable**, hay que poner en la balanza el **valor patrimonial** del inmueble, por un lado, y por otro el **estado de conservación** (y, por lo tanto, el **coste de rehabilitación**).

LAS ACTIVIDADES Y EL USO RESIDENCIAL EN EL CENTRO

- El **Centro Histórico** ha de entenderse como el **núcleo residencial** principal de la ciudad en **convivencia**, en su justa medida, con **otras actividades** institucionales, dotacionales, turísticas... **representativas** de la misma **a escala territorial**. Los **objetivos de planeamiento** y las medidas a adoptar en el **ámbito local** por el **PEPRI** han de referirse fundamentalmente a la **permanencia y atracción de viviendas** y a la **caracterización territorial** del Centro Histórico como un **núcleo de población** propiamente dicho.
- En el **Centro**, como barrio donde **la función residencial ha de prevalecer** sobre todas las demás atrayendo a **nuevos residentes** para garantizar su **continuidad**, no se trata tanto de encontrar un **equilibrio** de usos y actividades como de destacar la **actividad principal**: la **residencial**. El **PEPRI** no tiene que moverse en una **filosofía del equilibrio** sino que debe comprometerse a **regular la compatibilidad** de las demás **actividades** con la que debe ser **dominante**.



- En todo caso ese **equilibrio pretendido** por el Avance solo ha de procurarse con referencia al **ámbito global del Centro** (núcleo residencial pero también espacio central e institucional de la Ciudad) pero **no para cada área** o barrio. Hay zonas más **especializadas** en usos concretos (dotacionales o de actividad) por sus **características y valores**, por su situación, etc. y otras que tienen **vocación residencial**. Deben **potenciarse cada una** en su medida correcta, y apoyarlas con **usos y actividades compatibles** resolviendo carencias, pero sin dejar de reconocer que la **especialización** de algunas ha sido **positiva** para el **desarrollo, proyección y dinamización económica** que han proporcionado al **Centro** y a la Ciudad de Málaga en los últimos años.
- El **futuro PEPRI** debe identificar los **ámbitos urbanos** con indicios de **riesgo de implantación excesiva de actividades no residenciales** con un alto grado de **incompatibilidad**. La normativa reguladora en materia de **control y limitación de usos** deberá **evitar procesos de gentrificación**. El **PEPRI**, tal como se preestablece por el **Avance**, debe ir **dirigido a las personas** pero debe **atender especialmente** a los derechos del **residente**.
- Sugerimos que, en relación con las **actividades en el Centro**, el futuro **PEPRI** parta de las siguientes **premisas**:
 - **Actividad Residencial**: Se debe diferenciar entre los residentes y los que están de paso, puesto que sus necesidades no son las mismas.
 - **Actividad Comercial**: para mantener un “barrio vivo” no puede potenciarse solo la hostelería (barrios “vivos” de noche y muertos durante el día). Los bares, restaurantes y tiendas para el turismo no son comercios para el residente.
 - **Actividad Dotacional**: educación, cultura, deporte..., son actividades necesarias para la vida residencial, y en general son insuficientes en el Centro. Los museos y otros equipamientos no atienden a las funciones de escala local.
 - **Elementos urbanos**: el tratamiento del espacio público no sólo puede estar destinado a la hostelería, debe habilitarse como lugar de relaciones sociales, en continuidad con el espacio residencial, y dotarse con el adecuado mobiliario urbano público.
- La realidad es que **grandes áreas** del Centro de Málaga **carecen de** población autóctona y de **usos preexistentes** desde hace décadas, por lo que resulta imprescindible **reocuparlas con nuevas actividades y asentamientos** de carácter residencial preferente: deben retomarse **ideas** como la de las “**tecno-casas**” en los arrabales, y propiciarse otras **actuaciones similares** (p.ej. la ubicación de **grandes empresas** cuyos ejecutivos, al igual que en otras ciudades, demandaran **viviendas de alquiler** de “alto standing”).
- En ese sentido se observa que también en zonas muy céntricas de la propia almendra central como Tomás de Cózar, Juan de Málaga, Pasaje de Chinitas, o algunos enclaves internos de Pozos Dulces (ámbito **residencial de trama medieval**, que mantiene importantes **elementos patrimoniales** de la arquitectura religiosa y conventual y que ha ya sido sometida a una importante intervención de renovación urbana) aparecen “**islas sin actividad**”, coincidentes en general con las tramas más **angostas**, con indicios de **riesgo** de implantación excesiva de **actividades no residenciales** con un alto grado de **incompatibilidad**, lo que exige de **actuaciones inmediatas** a todos los efectos.



- Es necesario adoptar **medidas específicas** en relación con la **actividad hostelera** en el Centro, como ajustar el **uso y explotación** de los locales a la **superficie** de la que son titulares, autorizar las **terrazas** en los espacios donde se garantice la **no interferencia** con las viviendas (ruido, olores, accesibilidad, etc), exigir un plan de **viabilidad empresarial** a los nuevos establecimientos de **hostelería**, regular **restricciones** en el ámbito local de **actividades de carácter territorial** en las que se haga **mal uso del espacio público**.
- No se trata de **dirigir discrecionalmente** desde la administración la **actividad empresarial** mediante la proliferación de **normas, prohibiciones y directrices** (sin inversión privada no hay **desarrollo** y la ciudad es un **organismo vivo** en permanente **evolución**) **pero ese desarrollo** ha de ser ordenado por el **planeamiento**, que debe hacer **viables** las **iniciativas empresariales**, salvaguardando la esencia de la **ciudad histórica** y el **bienestar común**.
- Para fomentar el **uso residencial** la utilización de viviendas para oficinas o tareas administrativas **a partir de la segunda planta** debería **controlarse con efectividad** (la limitación normativa ya existe) en todos los edificios que no se destinen **exclusivamente** a dichos usos. La invasión por el **uso terciario** de los edificios en cualquiera de sus plantas, crea **disfunciones** en el edificio y en la propia ciudad, provocando el **desplazamiento de las familias** y disuadiendo la llegada de **futuros residentes**.
- Consideramos **imprescindible centralizar las gestiones** en un **único departamento municipal** a fin de **agilizar** las autorizaciones, **controlar** con mayor eficacia e integralidad la adecuación técnica y urbanística de las nuevas actividades que se soliciten y, en definitiva **no dificultar** la materialización de las **iniciativas empresariales** que sean **compatibles con el uso residencial** ni el **ejercicio de la profesión** a los técnicos que, en la actualidad, hemos de gestionar y tramitar los proyectos y documentos en al menos en **6 ventanillas** (licencias, obras públicas, industria, aperturas, medioambiente, oficina del Centro...). Como ya habíamos sugerido proponemos, **a todos los efectos**, una **única administración** o gerencia municipal para el **Centro**.

LOS EQUIPAMIENTOS MULTIFUNCIONALES

- En relación con la previsión de **equipamientos** de todo tipo **necesarios en el Centro** es exigible que **Documento de PEPRI**, que haya de aprobarse inicialmente, efectúe el exhaustivo **estudio informativo** que debía haber realizado el Avance, sobre la **situación actual** de las **dotaciones públicas** y expresivo de los **déficits, demandas, tendencias**, resultados de la **gestión del vigente PEPRI**, operaciones en curso, etc., de los diferentes **equipamientos docentes, deportivos, sanitarios**, etc.
- Para la **obtención de equipamientos** sugerimos **operaciones integradas de rehabilitación, renovación y regeneración** de áreas urbanas (sobre espacio construido y sobre espacio público), y **equiparlas al mismo tiempo** en desarrollo de los objetivos de la **Ley “RRR”**, y no tanto buscar **solares o edificios** para calificarlos como **equipamientos** mediante **actuaciones aisladas**. El concepto de **“red de equipamientos”** planteado por el Avance debería reconducirse como **“red de áreas de intervención”**, que no tienen que coincidir con las **áreas homogéneas** delimitadas, siguiendo p.ej. el **modelo** de la iniciativa **“reinventer París”** actualmente en curso.



- Los **equipamientos** deben destinarse básicamente a practicar la **cohesión social** y evitar los guetos, de forma que la totalidad de **quienes habitan** cada barrio o parte de la ciudad sean los **destinatarios** de sus servicios, redundando **en beneficio de la colectividad** en general. En consecuencia **debe corregirse la dinámica** de fomentar **modos de gestión** de los equipamientos conducentes a la **segregación por motivos económicos**, propiciando la desigualdad, la polarización y la miseria económica y existencial, y **perjudicando** seguramente a la **red de comercios** existentes al servicio a la población residente.
- El **PEPRI del Centro** ha de ser un **plan integral**, no solo un planeamiento urbanístico. No es suficiente, para la rehabilitación y revitalización del Centro Histórico, **actuar** exclusivamente sobre el **medio físico** sin **hacer frente** a procesos de **gentrificación** e **inducir cambios sociales** y económicos. Y aunque no sean probables **grandes transformaciones sociales** que hagan de la ciudad un **espacio vivo y digno** para todos sus habitantes, al menos debe perseguirse la **recuperación del sentido del trabajo urbanístico** considerando **conjuntamente** lo **social** y su medio **territorial**: no se puede **planificar** el espacio habitable **al margen** de sus concretos **habitantes** ni tratar a las **colectividades ciudadanas** como si fueran **indiferentes** al sustrato material de la ciudad.
- El futuro PEPRI, **plan integral del Centro**, tiene que propiciar los **espacios de encuentro** que en alguna medida recuperen la función de los **antiguos espacios públicos** urbanos. Dichos **espacios de reunión**, donde sea posible la **palabra hablada en colectividad**, han de ser funcionalmente **abiertos**, es decir susceptibles de acoger **nuevas funciones** decididas e inventadas por los **vecinos**. Esa debe ser la finalidad fundamental de los **equipamientos multifuncionales** propuestos por el Avance que, por su importancia a **escala de barrio** como regeneradores de la **actividad residencial**, y como **estrategia compensatoria** de los efectos del **modelo turístico-hostelero**, consideramos una **propuesta interesante**.
- Los **ciudadanos** han de recuperar **capacidad de decisión** sobre todo aquello que afecta a **su vida** empezando por **su entorno** próximo y, de modo destacado, por **sus equipamientos y espacios públicos**, es decir deben **reinventarse** colectivamente como **ciudadanos** para no quedar reducidos a la condición de **clientes** o de **marginales y excluidos**.

Es **decisivo** que las citadas **dotaciones públicas multifuncionales** sean **gestionadas directamente** por quienes las usan, y **lugares para la comunicación no mediada** ni condicionada por instancias intercaladas entre las **personas** y los **medios de todo tipo** que deban ponerse a su disposición en estos **equipamientos**, pero para ello el equipamiento (su **espacio construido**) no puede conferirse a **instancias ajenas** o **concesionarios privados** que atiendan a criterios de **rentabilidad económica**, y no propiamente de servicio a la población, y **conviertan al equipamiento en espacios gentrificados** y activos **productores de gentrificación**.



LA MOVILIDAD EN EL CENTRO Y LA UTILIDAD DE LA PEATONALIZACIÓN

- En gran medida los **aspectos propositivos** anunciados por el Avance para el **futuro PEPRI** se basan en **hacer desaparecer paulatinamente el tráfico rodado** por el Centro. Entendemos, **sin demonizar la peatonalización**, que un abuso de ello puede llegar a **aislar completamente el Centro Histórico** como **espacio residencial** propiamente dicho. La **“peatonalización”** es beneficiosa por la disminución de ruidos y contaminación y por la **recuperación e identidad del espacio urbano** para los ciudadanos, pero se convierte en **perniciosa y nociva** cuando responde a **intereses ajenos al residente**. Debe reflexionarse sobre **la utilidad de la peatonalización** para el residente.
- **El Centro Histórico** no puede concebirse como una **isla urbana** a la que no deba acceder el **tráfico rodado** pero, efectivamente, el Centro **tampoco** puede ser un **lugar de paso** para comunicar entre sí otras zonas de la ciudad. Al **Centro Histórico** hay que **llegar**, y de él hay que **salir**, en transporte **público**, en **bicicleta** y por el momento también en **vehículo privado**, por lo tanto han de **estudiarse detalladamente** y resolverse desde el **PEPRI** todos los aspectos de **movilidad** que afectan **negativamente** a las demandas actuales y futuras del **uso residencial** pretendido para el **Centro**.
- **La morfología y la singularidad** del Centro, por sí mismas, no son **atractivos suficientes** para fomentar y consolidar el **uso residencial**; y la oferta de **usos, actividades y equipamientos** al servicio de dicho **uso residencial** en el Centro solo será viable cuando **existan demandas suficientes**, es decir **cuando exista población residente**. Por su parte la **movilidad, la accesibilidad, el aparcamiento...** al servicio del **residente** son en la actualidad **condiciones imprescindibles** para el establecimiento de **usos residenciales**, por lo tanto las soluciones a la **“movilidad”** son, “a priori”, **fundamentales** a efectos de **fomentar la vivienda y la rehabilitación integral del Centro** en ese sentido.
- Es necesario optimizar la **dotación de aparcamientos de rotación y de residentes** con base en estudios específicos basados en las **demandas** concretas de los **potenciales visitantes y usuarios** del Centro: turistas, clientes, trabajadores y, sobre todos, los **residentes** propiamente dichos actuales y futuros. Por otra parte en un Centro **prácticamente peatonalizado** ya no se pueden admitir **nuevos aparcamientos privados** en los edificios domésticos pero **el residente necesita aparcar**, y lo más cerca posible de su casa, por lo que si se quiere potenciar el uso residencial en el Centro hay que calificar y/o regular desde el PEPRI la localización estratégica de las **bolsas de aparcamiento**. En cualquier caso la tendencia **a medio-largo plazo** debe ser la **innecesariedad** del vehículo privado para los **desplazamientos y accesos** al Centro, y su sustitución por **el transporte público**, pero hasta tanto al **usuario y al residente** no deben pedírseles sacrificios si se les pretende atraer.
- En relación con la movilidad peatonal y sus itinerarios (la **utilidad de la peatonalización**) proponemos un **“urbanismo táctico”**: pruebas ágiles, efímeras y económicas, que consigan una **apropiación tácita** por parte de los ciudadanos (ej. noche de Reyes, días sin tráfico, Semana Santa...) y en función de ello **tomar las decisiones mediante concurso** para su formalización definitiva.



- Y por lo que se refiere al **tráfico rodado** en el Centro Histórico propiamente dicho, ya sea **de acceso** al mismo, para el **tráfico de paso** que resulte imprescindible, o para el **transporte público**, el único **espacio viario** del que se dispone realmente es el constituido por **Carretería-Alamos, Ollerías y Victoria**. En consecuencia, como ya hemos sugerido **no puede perderse el carácter histórico** de ronda de **circunvalación interna** del eje **Carretería-Alamos** ni prescindirse completamente del tráfico rodado en **Victoria**, de hecho proponemos un **tratamiento similar o idéntico** para ambos viales, e incluso también para **Ollerías** (ampliación del espacio peatonal, carril bici, línea EMT, eliminación de aparcamientos, espacios de carga y descarga, y un único carril de tráfico rodado) **evitando** obviamente los **tráficos** que sean exclusivamente **de paso**.
- **Perimetralmente** el cordón litoral (**Paseo Curas - Muelle Heredia**), la potenciación del eje Norte-Sur **Guadalmedina**, el sistema **Armiñán – Molinillo – Capuchinos – Cristo Epidemia**, el **Camino Nuevo** y el eje **Sancha - Reding**, tendrán como funciones las de **circunvalación** y de **acceso al Centro**, compatibilizando en la medida que sea imprescindible los **tráficos de entrada y salida** del Centro con aquellos otros **de paso Este-Oeste y Norte-Sur** que, no siendo de largo recorrido, **no precisen** discurrir por el **Centro**.
- Para responder a determinados **conflictos de aparente difícil solución** al Norte de Calle Álamos (como la inevitable e **indeseable utilización** de Plaza de la Merced, Madre de Dios y entorno del Cervantes para los **tráficos rodados** procedentes del túnel de La Alcazaba y/o residualmente de Victoria; o la evidente **dificultad espacial** para habilitar itinerarios de **transporte público** en dirección Norte por esa zona del Centro), proponemos la adopción de medidas para **minimizar el tráfico de entrada por el túnel** (lo que permitirá ampliar su espacio peatonal) **desviándolo** previamente por el **Camino Nuevo** (siguiendo el mismo criterio ya sugerido con respecto al tráfico pasante litoral) y la aplicación en el **eje Carretería-Álamos** del mismo diseño urbano propuesto para **Calle Victoria**.
- Creemos que los **tráficos de salida** hacia el Norte por esa zona del Centro podrían **reducirse al mínimo** y en todo caso se dispone, para **otros tráfico de salida** del Centro, de los ejes preferenciales de **Ollerías y Mariblanca-CruzVerde** (también **Dos Aceras-Capuchinos** pero este debe mantener su **circulación descendente** actual en simetría con **Victoria**). En cuanto al **transporte público** se sugiere que el eje **Carretería-Alamos** contenga el **paso preferente** de una **línea EMT** hacia el túnel, y que **perimetralmente** sea **reforzada la red** a través de Sta.Isabel, Rosaleda, Molinillo, Capuchinos, Olletas, Victoria, Camino Nuevo y Reding.

URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

- Proponemos que se valore la posibilidad futura de implantar en el Centro un **sistema integrado de recogida neumática de residuos sólidos urbanos** por considerarse que solo aporta **ventajas y beneficios** con respecto a otros sistemas conocidos, aun reconociendo el **inconveniente** de su **coste económico**. En cualquier caso los estudios y actuaciones que a tal efecto se contemplen en el **PEPRI** deberán ser extensivos a la **totalidad del ámbito** de actuación y no solo a la almendra central.



- Además de la propuesta de **nuevos colectores de pluviales** planteada en el Avance (consideramos **imprescindible** dotar al Centro de una **red separativa de saneamiento**) debe formularse un **plan o proyecto integral** que abarque al resto de **infraestructuras básicas** y de todas las que no han sido contempladas por el Avance (canalizaciones de **telecomunicaciones**, mobiliario urbano sostenible, control de tráfico con pavimentación adecuado...).
- La **normativa de edificación** debe resolver con carácter general la problemática de las redes de infraestructuras (telecomunicaciones) sobre las **fachadas de los edificios**. Es necesario implantar una **línea estratégica** que busque recuperar la **imagen** de las calles, enterrando el **cableado** y eliminando la presencia a la vista de **aires acondicionados, antenas**, etc...y llegar a acuerdos con las **compañías suministradoras**. Habrá que buscar y valorar soluciones específicas para los **edificios protegidos**.
- Se considera fundamental la implantación en la ciudad de **galerías técnicas** a fin de solucionar la **caótica disposición** de **registros** de suministro, eliminar **redes aéreas**, facilitar la **recogida neumática** de RSU y la **red separativa** de saneamiento, y ahorrar en la **reposición** frecuente del **pavimento**.
- Es necesario efectuar un **posicionamiento medioambiental** apostando por **pavimentos continuos** en detrimento de solerías de piedras naturales (implica ahorro y fácil renovación), con texturas y acabados que garanticen todas las **exigencias actuales** de **resbaladicidad, durabilidad**, etc., y procurando conseguir acabados y tonalidades identificables según **áreas homogéneas**, y señalizadores de **recorridos e itinerarios**. Por lo que se refiere al **mobiliario urbano** debiera formularse una **Ordenanza** para definir la **mínima** dotación obligatoria de elementos y características y **unificar los ambientes públicos** pertenecientes a un mismo entorno.
- Por último se sugiere la elaboración de un listado de "**puntos negros**" existentes a efectos de **accesibilidad** en el Centro Histórico y programar su **eliminación y/o correcciones** oportunas.