



Academia Malagueña de Ciencias

Sugerencias al P. E.
P. R. I. del Centro
Histórico de Málaga

Mayo 2015

SUGERENCIAS AL AVANCE DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCION Y REFORMA INTERIOR DEL CENTRO HISTORICO DE MALAGA

Alfredo Asensi Marfil, Presidente de la Academia Malagueña de Ciencias, de conformidad con el Artículo 4 de sus Estatutos, que establece entre sus fines el de *emitir dictámenes y consultas que procedan en su momento, bien de oficio o a instancia de parte, sobre materias de su competencia,*

HACE CONSTAR : que habiendo conocido el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Excmo Ayuntamiento de Málaga por el que se aprueba el "Avance de la Revisión del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico" - (BOP 15/01/15) el cual establece "que las corporaciones, asociaciones y particulares interesados pueden examinar el expediente (PP 203/12) y formular sugerencias o, en su caso, otras alternativas al planeamiento propuesto" y habiendo examinado dicho documento, en nombre de la Academia que presido formulo las siguientes

SUGERENCIAS

El Documento de Avance estudia 5 temas (Morfología, Singularidades, Actividades, Movilidad e Infraestructuras), en tres escalas, Territorial, Estructural y Local y con una introducción referida a los Límites y Delimitación del ámbito.

Siguiendo el esquema anteriormente indicado, presentaremos nuestras sugerencias.

1. CONSIDERACIONES PREVIAS

Habría que empezar por definir qué es lo que entendemos por rehabilitación en arquitectura.

Se podría afirmar que rehabilitar es recuperar la vida de un espacio sea cual sea su escala o situación.

¿Qué medidas podemos tomar?

Recuperar sus viejos tejidos y estructura para que la ciudad no pierda su condición de espacio habitable. En ocasiones son necesarias operaciones de cirugía urbana; es en realidad lo que se ha hecho a lo largo de la historia. Las ciudades se construyen unas sobre otras, la ciudad actual sobre la precedente, de forma pausada se va cancelando la memoria colectiva.

Sirva como ejemplo en nuestra ciudad, la apertura de calle Larios, quizás el proyecto mejor de la historia de Málaga, este supuso ruptura de las viejas estructuras, fue una operación puramente especulativa que permitió abrir el centro de la ciudad hacia el puerto, lugar en el que se desarrollaba la actividad comercial de la ciudad. En sus orígenes el puerto estaba en la Plaza de la Constitución, espacio comercial de las Málaga romana y musulmana, ello provocó que hubiera dos focos comerciales sin una clara conexión, con esta operación se pudo evitar que gran parte del casco histórico se necrosara. La actividad económica de la ciudad siempre estuvo ligada al puerto.

En ciudades con importante riqueza arquitectónica, estamos obligados a conservarla mediante nuevos usos para los edificios históricos aunque no todos los contenedores sirven para todo, hay usos que suponen intervenciones duras que pueden dañar el monumento.

El valor de la arquitectura poco tiene que ver con la vejez. En ciudades con escaso valor patrimonial, bastaría con no perder sus trazas históricas.

Un edificio cuyo único valor es la edad podría ser sustituido por otro nuevo que permita compatibilizar adaptación al medio y utilidad.

La obsesión por la conservación ambiental, salvo en conjuntos y edificios históricos declarados BIC, nos lleva a mantener piezas inútiles, insostenibles, en las que continente y contenido no tienen relación, ello conduce a escenografías en las que se recrea el pastiche y engaña a la historia.

Las nuevas estructuras deben ser capaces de convivir con las antiguas. El lenguaje en arquitectura debe expresar el momento de su nacimiento, ser coherente con la tecnología que ha servido para su construcción.

Los planeamientos urbanísticos excesivamente ordenancistas pretenden negar la relación del lenguaje de la arquitectura con los sistemas que le ha servido para la construcción. Los huecos en los que domina la dimensión vertical, como todos sabemos, no son consecuencia de una estética determinada en siglos precedentes, arcos, bóvedas son consecuencia de los dominios tecnológicos del momento.

Las estructuras modernas nos permiten todas las formas y dimensiones de huecos imaginables.

No es menos cierto que si no se adaptan las ciudades históricas a las necesidades de las personas que las habitan sus C.H se morirán, no debemos olvidar que lo importante para la ciudad siempre deben ser las personas. Cuando los C.H pierden su utilidad se mueren.

Insistimos que lo importante en una ciudad es la vida, son sus ciudadanos, más allá de su imagen.

Hay resistencia a aceptar nuevas formas en la arquitectura y de forma muy especial en los C.H. Posiblemente la rapidez con la que hoy levantamos un edificio provoca un impacto en la población.

La arquitectura es algo que vemos, que percibimos más que otras bellas artes, porque vivimos en ella, pero pertenece al amplísimo campo de la cultura, ello debiera suponer innovación, invención etc., y no podemos saber de todo, de música, pintura, cine teatro arquitectura etc. Cuando no conocemos estos campos con suficiente solvencia tenemos tendencia a rechazarlos, nos sentimos agredidos en nuestra ignorancia, solo somos capaces de aceptar lo contrastado para no ser rechazados por la élite de la cultura

2. ÁMBITO

La delimitación del ámbito se corresponde con la establecida por el Decreto 88 / 2012, de 17 de abril tuvo su inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bien de Interés Cultural con la tipología de Conjunto Histórico.

En el documento de Avance se ha ajustado el límite en algunos puntos y se ha ampliado en la zona norte con la incorporando ámbitos de evidente valor patrimonial como el barrio de la Fontanela o el entorno de la Iglesia de San Felipe Neri.

En esta zona que se amplía, tiene el documento como objetivo su recuperación y puesta en valor como entorno singular, proponiendo intervenciones estructurales de equilibrio entre la almendra y los arrabales, con la implantación de nuevos usos calificadoros.

No obstante, no explica bien el documento por qué esos ámbitos que amplía y no otros de similares características tanto por la existencia de valores patrimoniales como por ser áreas de oportunidad de reforzar la estructura del centro histórico. La delimitación de los centros históricos debe ser más flexible y no puede corresponder a fronteras que añadan más elementos a la segregación urbana, sino todo lo contrario, articulación e integración.

Por tanto la delimitación propuesta en el **AVANCE DEL PEPRI** nos parece incompleta creemos además que debe incluir **EL MONTE GIBRALFARO Y LA MARGEN DERECHA DEL RIO GUADALMEDINA**, ya que el Monte Gibralfaro con **PLAN ESPECIAL APROBADO INICIALMENTE** ha de integrarse en la delimitación. Por otra parte, si definimos el Centro como un barrio colindante con otros que forman en su conjunto la Ciudad, entre sus bordes destaca la margen izquierda del río Guadalmedina, y si lo que se pretende es coordinar el centro con los barrios colindantes, no podemos dejar al Guadalmedina interrumpiendo esa interacción sino que deberíamos llevar el borde del Centro hasta la margen derecha del río, en el tramo del mismo que discurre por la ciudad.

Por último entendemos que la delimitación que propone el PEPRI es heterogénea porque como se ha enumerado más arriba engloba elementos que tienen objetivos diferentes por lo que se entiende necesario justificar el criterio adoptado

a) Proponemos por tanto que una vez justificado el criterio adoptado para la delimitación del PEPRI que nos ocupa, incluir en la misma el MONTE GIBRALFARO y ambas márgenes del tramo del Río Guadalmedina que discurre por la ciudad.

3.- MORFOLOGIA.

El documento de Avance establece que el objetivo principal es diagnosticar los problemas y dotarles de solución, teniendo en cuenta que la actividad humana debe ser el epicentro de todas las actuaciones a plantear: la forma urbana y sus elementos deben estar al servicio de las personas.

Totalmente de acuerdo, ya que tenemos de cuidar con mimo los espacios construidos, porque en ellos viven personas y en ellos sucede la vida, la vida de las ciudades vivas.

Dice igualmente el Avance que la morfología urbana se constituye como base, soporte material, de la vida de las personas que la utilizan, solas y socialmente agrupadas, su diseño debe someterse y condicionarse al objetivo irrenunciable de alcanzar una funcionalidad idónea y debe lograr un equilibrio entre sus diferentes partes, y entre su forma y las funciones que lo caracterizan, para alcanzar un equilibrio entre las actividades de los distintos agentes que intervienen: residentes, visitantes y trabajadores, se considera tarea prioritaria para garantizar la convivencia ciudadana.

En cuanto a la movilidad urbana, se debe diferenciar y asignar los espacios para los distintos estratos de tráficos, y reequilibrar el transporte colectivo en las áreas perimetrales, dando a la par respuesta adecuada al estacionamiento.

Como criterio de oportunidad dice el Avance que, entre otros aspectos se propone facilitar y fomentar las intervenciones de los ciudadanos en actuaciones de rehabilitación urbana y de sus inmuebles, mediante el desarrollo de Áreas de Rehabilitación Integral, que posibiliten la adecuación y complemento de las capacidades inversoras privadas a los costes de ejecución mediante el apoyo de las instituciones públicas.

La política de protección y conservación del patrimonio ha de ser, sobre todo, una política activa. El futuro de la ciudad histórica pasa, ineludiblemente, por el mantenimiento o renovación de sus funciones urbanas (residenciales, comerciales...) como única garantía para seguir siendo un espacio vivo.

Es importante considerar una estrategia global para recuperar el Centro Histórico, como lugar de identidad de los malagueños donde la memoria histórica es muy importante, también la de nuestro tiempo. El reto que debe tener el plan es el de conjugar las nuevas actuaciones con las tramas del centro de la ciudad y las necesidades demandadas por la sociedad contemporánea que lo utiliza, porque en caso contrario, el centro, salvo para los usos terciarios, se quedará vacío. Porque es el uso quien al final imprime de cualidad a la memoria colectiva.

Y dentro de este discurso, la apuesta por facilitar el uso residencial es determinante y un reto, el poder adaptar las tipologías antiguas a las necesidades de la vida contemporánea y a las exigencias técnicas actuales, teniendo en cuenta que el cumplimiento del CTE dificulta y encarece enormemente las rehabilitaciones.

Y para el mantenimiento de la población residencial, además de incrementar la dotación de equipamientos y la accesibilidad universal, es necesario resolver el problema de déficits de aparcamientos para residentes o la dificultad normativa de integrarlos en la propia intervención de rehabilitación que se propone, buscando un equilibrio entre el mantenimiento del patrimonio y la eliminación de trabas para la

atracción de la inversión a operaciones de rehabilitación para uso residencial, y no sólo mediante el mecanismo de subvenciones.

La multifuncionalidad es uno de los rasgos que otorga identidad propia a los centros históricos de las ciudades mediterráneas. Su mantenimiento es, por tanto, un reto para su pervivencia como realidades sociales vivas; sin embargo, no está resultando fácil poner en marcha políticas integradas de recuperación que, más allá de las dimensiones arquitectónicas, afronten en profundidad cuestiones funcionales y sociales. Para evitar convertirse en meros decorados urbanos o grandes museos abiertos, nuestros centros históricos, sin descuidar la protección, tienen que lograr la reutilización funcional de su rico y diversificado patrimonio cultural.

En la pervivencia de la multifuncionalidad tiene un papel decisivo la función residencial, al ser garantía de heterogeneidad social.

Los centros históricos deben ser entendidos como los grandes espacios públicos de la ciudad; es decir, como aquellos lugares de integración, identidad y relación a los que todos tenemos derecho como proyecto de futuro que requieren de directrices generales de actuación.

La inclusión del río Guadalmedina en la trama urbana de Málaga, entendemos es una asignatura pendiente y se debe aprovechar este impulso para encarar las soluciones urbanísticas para este, se tienen estudios hidráulicos, ensayos en modelo reducido y soluciones de todo tipo desde principios del siglo XX, se debe rescatar estos para lo que se propone, una vez analizado todos estos extensos antecedentes, diseñar el siguiente procedimiento

- a) Memoria detallada de las distintas soluciones presentadas a lo largo de la historia reciente de Málaga
- b) Eliminar las soluciones superadas por el devenir de los tiempos
- c) Enumerar las soluciones aun vigentes como alternativas para la realización de un estudio en donde se pueda determinar la necesidad de redacción de **proyecto DEFINITIVO DE SOLUCION HIDRAULICA PARA EL RIO GUADALMEDINA A SU PASO POR MALAGA, CONSENSUADO CON LOS CIUDADANOS CON ESPECIAL INCIDENCIA EN**

LA SEGURIDAD DE LA CIUDAD (Presa del Limonero, arroyos de aguas abajo a la misma y chequeo de las infraestructuras implantadas del encauzamiento del río)

A partir de este punto, una de las soluciones que arrojan dicha propuesta sería el embovedado del cauce -- en una primera fase -- entre el Puente de Antonio Machado y el Puente de Tetuán quedando el Perchel Sur unido físicamente al Centro.

a) Los centros históricos deben ser entendidos como aquellos lugares de integración, identidad y relación a los que todos tenemos derecho que requieren de directrices generales de actuación.

b) Traslado del borde de la delimitación del PEPRI hasta la margen derecha del río Guadalmedina, proyecto DEFINITIVO DE SOLUCION HIDRAULICA PARA EL RIO GUADALMEDINA A SU PASO POR MALAGA y embovedado del cauce del mismo entre los Puentes de Antonio Machado y Tetuán.

4. PROTECCIONES Y NORMATIVA. SINGULARIDADES

Es necesario remarcar, que las normativas del futuro documento de protección deben considerarse de una forma amplia y flexible, no olvidando que el centro histórico debe ser una parte de la ciudad viva, sometida a procesos de renovación de conformidad con las necesidades actuales para garantizar la permanencia de la población. La normativa debe ser un instrumento y no un fin en sí misma.

El control del proceso de renovación urbana debe priorizar la homogeneidad de sus principales parámetros que facilite la buena arquitectura. Los procesos de renovación o de rehabilitación de numerosos inmuebles con un estricto cumplimiento de las ordenanzas correspondiente no han tenido como consecuencia una arquitectura de calidad, algunos de cuyos casos no pasan desapercibidos en el paisaje urbano de nuestro centro histórico.

El patrimonio cultural puede y debe convertirse en un poderoso aliado para la recuperación de los centros históricos.

Dice el Avance que son "Singularidades" los elementos que despiertan un especial interés en la trama urbana. Elementos con valor patrimonial algunos, que les hacen ser

dignos de protección, pero asimismo otros que destacan por su singular atracción, belleza o prestancia impresa en el sentir colectivo.

Se debe compatibilizar la rehabilitación de la mayoría de la edificación con actuaciones puntuales de renovación en sustitución de aquellas edificaciones más obsoletas o con mayores carencias de calidad urbana.

Plantear una normativa muy pormenorizada que regule un ámbito tan heterogéneo produce resultados negativos. Fuera de los edificios monumentales han de definirse las protecciones de las edificaciones a proteger, con criterios objetivos y claros, evitando actuaciones fragmentarias que resten coherencia a la unidad homogénea a la que pertenece, contemplando igualmente las posibilidades reales de intervención.

En el Catálogo, las protecciones muy rigurosas deben estar igualmente sustentadas en un conocimiento riguroso del inmueble, de las posibilidades reales y dificultades para la implantación efectiva del uso pretendido.

En caso contrario, cualquier iniciativa de intervención razonable se enfrenta a la inseguridad jurídica de la normativa y al criterio técnico municipal.

Se debe regular un proceso crítico que sustituya el cuerpo normativo por una definición de buenas prácticas y mecanismos de homologación de calidad y excelencia. Estos nuevos aspectos deberán proponerse como producto de la investigación sobre las necesidades y demanda de la vivienda, y ésta deberá considerar situaciones tanto de nueva construcción como de rehabilitación, garantizando una formulación coherente y única de ciudad.

Lo patrimonial es una herencia que disputan los sujetos patrimoniales y, en ese proceso, producen una transmisión generacional que añade valor de historia, al valor existente (lo nuevo confiere existencia a lo antiguo). El procesamiento debe producir renovación, dar vida a lo antiguo a través de lo nuevo, y no conservación como mantenimiento de las condiciones de origen que niega la suma de tiempo al pasado.

Los rasgos que caracterizan los centros históricos son los derivados de las transformaciones de orden social, funcional y morfológico que arrastran: vaciamiento demográfico, envejecimiento de la población, deterioro ambiental... y esto no puede estar aislado de los factores y procesos que han impulsado el enorme desarrollo de las ciudades.

La mayoría de los problemas de los centros históricos están relacionados entre sí, con el propio desarrollo de la ciudad y con los distintos factores (sociales, políticos, económicos, tecnológicos y culturales) que lo impulsan. La pérdida de población es, sin duda, una de las características más acusadas de todos ellos. La reciente legislación apunta en este sentido.

Leyes básicas estatales del suelo de 2008 –Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo– y de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas de 2013 –Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas–, pero no tanto por ser ello una obligación legal, sino por lo que supone de cambio de paradigma para el urbanismo y la ocupación del territorio, tras los pasados años de ocupación expansiva y especulativa del territorio que, en parte, condujeron a la «burbuja inmobiliaria» que hemos sufrido.

Así, el nuevo modelo de urbanismo sostenible y ciudad compacta al que se aspira requiere de una ocupación más racional del territorio, favoreciendo las operaciones urbanísticas de renovación o regeneración urbana frente a las de ensanche.

Establece la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. En primer lugar, potenciar la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, eliminando trabas actualmente existentes y creando mecanismos específicos que la hagan viable y posible.

En segundo lugar, ofrecer un marco normativo idóneo para permitir la reconversión y reactivación del sector de la construcción, encontrando nuevos ámbitos de actuación, en concreto, en la rehabilitación edificatoria y en la regeneración y renovación urbanas.

En tercer lugar, fomentar la calidad, la sostenibilidad y la competitividad, tanto en la edificación, como en el suelo, acercando nuestro marco normativo al marco europeo, sobre todo en relación con los objetivos de eficiencia, ahorro energético y lucha contra la pobreza energética.

La Unesco, en uno de sus documentos urbanísticos establece que "los espacios, los edificios, la forma urbana y las sensaciones deberán ser conservadas en la medida que favorezcan la permanencia de sus habitantes " y bajo esta premisa se desarrollan estas sugerencias a este apartado del Avance del PEPRI.

Sin embargo consideramos que además de la protección y la rehabilitación debe considerarse y de forma muy extensa, la agresión externa. Nos referimos como indica el Avance del Plan a los tipos de agresiones sobre los espacios e inmuebles sobre todo aquellas que proceden de establecimientos comerciales ya sean en planta alta -- rótulos, luces, etc. -- como en baja -- marquesinas, altavoces, publicidad, elementos de terraza, etc., --.

a) El nuevo modelo de urbanismo sostenible y ciudad compacta al que se aspira requiere de una ocupación más racional del territorio, favoreciendo las operaciones urbanísticas de renovación o regeneración urbana frente a las de ensanche

b) Conservar y rehabilitar, en caso necesario, el Puente metálico del ferrocarril, último al sur, sobre el Guadalmedina.

c) Actualizar las Ordenanzas de 1998 correspondiente al PEPRI vigente y aplicarlas en sus aspectos de protección, rehabilitación, agresión y reposición -- para "que se favorezca la permanencia de los residentes en el Centro."

5.- ACTIVIDADES

Es de fácil comprensión, que en el barrio, las actividades deben realizarse "por" y "para" el ciudadano considerando además, que el residente es un ciudadano muy importante. Sin embargo nos parece que este aspecto se ha olvidado en el Centro Histórico.

El incremento de locales dedicados a la restauración y el inexistente control de las terrazas, sus dimensiones y los ruidos que generan, está originando que la vida en el centro sea insoportable emigrando los residentes a otros barrios más tranquilos,

denigrándose cada día más nuestro Centro Histórico, todo esto sin incidir en los residuos sólidos verdadero problema del centro y que comentaremos más adelante

Por todo ello, apuntamos las siguientes sugerencias :

a) Establecer medidas disuasorias en aquellas zonas -- calles o plazas -- donde se encuentre muy saturado la ocupación de éstas por las terrazas comerciales, llegando incluso a prohibirse nuevos establecimientos de restauración.

b) Exigir el cumplimiento por la autoridad competente de la vigente "Ordenanza Reguladora de la Vía Pública" actualizándola en aquellos artículos que procediese, con el fin de conseguir el bienestar y la permanencia de los residentes en el centro.

6.- MOVILIDAD

En este apartado, el Avance sigue con las mismas ideas que en los apartados anteriores, es decir protegiendo al residente : "..... y facilitar el acceso en vehículo privado al residente" y realiza un estudio de la red viaria, el transporte colectivo y los aparcamientos.

De entre los temas a los que hace alusión, por su interés, nos hemos querido detener en la Modificación del tráfico en Calle Victoria así como la conversión de carriles del Túnel de Alcazabilla, la movilidad peatonal por el Centro Histórico, los carriles bici y el transporte colectivo en la Alameda.

La conversión del tráfico en calle Victoria en una sola dirección, la descendente, ampliando las zonas peatonales, nos parece una solución deseable. Sin embargo no nos parece idónea la solución para el tráfico ascendente de los autobuses por el itinerario: lateral oeste de la Plaza de la Merced, Merced, Frailes y Cruz Verde. Es por todo ello por lo que estimamos **,que aunque la propuesta del PEPRI de modificación del tráfico en la calle VICTORIA pueda ser deseable tal vez no sea acertada**

a).- Reestudiar en general el tráfico tanto privado como el itinerario de los autobuses de calle de la Victoria.

En relación con el Túnel de Alcazabilla, hemos leído en la página 195 del Avance del Plan, ".....acondicionando al mismo tiempo este túnel para que el paso de peatones sea agradable y libre de ruidos", sin embargo el autor se ha olvidado de lo

más esencial, la seguridad. No habrá un paso agradable -- tan necesario en dicha vía -- si no se consigue que la misma sea segura.

b).- Establecer como premisa fundamental para cualquier actuación en el Túnel de Alcazabilla, la seguridad de los peatones que utilicen el mismo.

Desde mucho tiempo atrás el problema del transporte -- público y privado -- por el centro de la ciudad ha sido un tema sobre el que se ha hablado mucho pero nunca se ha resuelto. Incidencias, como que los autobuses hagan paradas prolongadas en la Alameda Principal para regulación del tiempo o situaciones próximas y de gran importancia como la llegada del Metro a la calle Torregorda -- en lugar de la Plaza de la Marina como estaba prevista -- , que obligará a que la vía de servicio norte de la Alameda se convierta en peatonal.

Por otra parte el estudio de la red de metro es el gran ausente ,a nuestro entender, en el PEPRI que nos ocupa, pensamos que la red de metro debe de estar presente en el mismo y asentarse en los siguientes puntos

1.-La previsión de la prolongación de la Red de Metro hasta la Malagueta, que no debe excluir la previsión de la Línea de Metro Guadalmedina-Ciudad Jardín, como referente racionalizador de la gestión económica del Metro y como componente facilitador de los movimientos ciudadanos desde y hacia el centro histórico de la ciudad. Esta Línea permite reconstruir el ausente eje Norte-Sur en la lógica urbana de la ciudad de Málaga, con particular beneficio para regenerar la dinámica urbana de su Centro Histórico en el frente más deteriorado.

2.-La previsión de la prolongación de la Red del Ferrocarril de Cercanías hasta la Plaza de la Marina, con el objetivo de articular el centro histórico con la dinámica periferia residencial y productiva, incluido el PTA ha de estar a nuestro juicio incluido en el PEPRI .**En este sentido nos preocupa el impacto que pueda suponer la construcción de un túnel que atraviese la Ciudad de este a oeste por lo que entendemos se debe de estudiar una franja amplia para el establecimiento tanto del metro como del intercambiador con el Ferrocarril de Cercanías**

Hay otro punto en el PEPRI que nos preocupa y es la no inclusión en el mismo de soluciones para el Monte Gibralfaro que tiene UN PLAN ESPECIAL APROBADO

La construcción del Funicular de Gibralfaro, ya dispone de la superficie reservada en los alrededores del Túnel de la Alcazaba, con estudios técnicos muy perfilados que solo

requieren decidir el proyecto con menores costes de construcción y explotación y con el menor impacto visual y ambiental.

El Funicular de Gibralfaro puede ser identificado como la necesaria Infraestructura Cultural que permite incorporar, al centro histórico de la ciudad de Málaga, el valor de un cualificado circuito cultural, paisajístico, estético y ambiental que posibilita que, mediante un trayecto mecanizado, el ciudadano, nacional, comunitario o extranjero, que vive en la ciudad o la visita, pueda disfrutar de la visual completa de la ciudad, mediante una infraestructura que le permita acceder con rapidez, seguridad, economía de medios y sostenibilidad ambiental a la excepcional cota visual, histórica, paisajística y ambiental de Gibralfaro.

El ascenso en medio mecánico puede y debe suplir al distante acceso actual por Monte Sancha y agrega dos valores complementarios:

- Continuar el circuito cultural desde lo alto de Gibralfaro, en cómodo y espectacular descenso, con el tránsito por la Coracha, Museo Municipal, Parque y Puerto

- La contribución a hacer del Parador de Turismo un referente emblemático para el ciudadano de Málaga y como recurso para la economía turística.

- Establecer la circunvalación norte oeste de GIBRALFARO para disfrute ciudadano de su masa forestal

- Estudiar las alternativas de circulación de calle VICTORIA ,tal vez por la prolongación de calle Barcenillas,San Lázaro con incorporación por calle Aguas y su enlace con Mundo Nuevo

La dinámica gestión de la Empresa Municipal de Transportes puede permitir incorporar la polivalencia a su estructura organizativa y operativa, mediante la incorporación a su ámbito de la construcción y gestión del Funicular de Gibralfaro integrado en el sistema municipal de movilidad.

Sobre el viario interno de las supermanzanas, el Plan hace un estudio detallado y lleno de buenas intenciones (Art. 4.3.1.2. y Planos 4.B.P.2. y 4.B.P.3.). Entendemos que existe demasiada zona peatonal y además se está incrementando la misma. Por todo ello, pensamos que se debe

Por último en cuanto a los carriles bici, tan necesarios hoy en la ciudad ,consideramos que deben seguir aumentándose y se echa de menos un carril del Rectorado al Ejido

a) Suprimir la regulación de tiempos de los autobuses en la Alameda.

b) Recuperar la parada del metro en la zona entre la Plaza de la Marina y el muelle uno , prolongación de la Red del Ferrocarril de Cercanías hasta la Plaza de la Marina y estudiar la previsión de la Línea de Metro Guadalmedina-Ciudad Jardín

c) Prioridad en vías de servicio laterales de la Alameda para el tráfico peatonal.

d) Realizar un Concurso de Ideas que establezca una solución "práctica, estética y económica", del tráfico en general que pueda circular por la Alameda y las calles adyacentes.

e) Establecer el viario peatonal pensando en el peatón pero con especial prioridad del residente.

f) Establecer un carril bici desde el Rectorado al Ejido.

g) Abordar el estudio para el proyecto de construcción del funicular de Gibralfaro

7.- INFRAESTRUCTURAS Este último capítulo, Infraestructuras, estudia en primer lugar el diseño de espacios urbanos para posteriormente analizar las distintas redes de servicio, Abastecimiento, Saneamiento, Telecomunicaciones, Electricidad y Recogida de residuos sólidos.

La exposición de lo que se hace de la red de saneamiento nos parece confusa ,sería deseable ,naturalmente, un sistema separativo que debería ser uno de los objetivos de la actuación ,tal vez sería necesario actualizar el inventario existente y confeccionar un plan que programe actuaciones de futuro por zonas

En cuanto al diseño de espacios urbanos queremos hacer hincapié en solo dos cosas. En el pavimento deben tener prioridad los materiales antideslizantes; el peatón no debe sufrir una caída por el uso de un pavimento inadecuado. Por otra parte, los alcorques y tapas de arquetas de las distintas redes, deberían tener forma cuadrada o rectangular ya que nos llevaría a unas soluciones de reparación más rápidas y económicas.

Por lo que se refiere a la red de recogida de residuos sólidos, entendemos que se ha hecho un estudio detallado y completo, sin embargo creemos que será difícil conseguir una limpieza en el Centro Histórico si no se educa al trabajador y al visitante a que cumplan las mínimas normas de urbanidad. Una campaña continua sobre el medio ambiente y la obligación de que los locales de restauración dispongan de un cuarto interior para los residuos sólidos que puedan generar, serían dos piezas necesarias.

a) Consideramos que los materiales del pavimento no deben ser resbaladizos y los alcorques y tapas de arqueta deberían ser de forma cuadrada y acondicionar la red de saneamiento a un sistema separativo

b) Sugerimos, en último lugar, que como complemento para mejorar la red de recogida de residuos sólidos sería necesaria una campaña continua sobre la conservación del medio ambiente y la exigencia -- previa a la apertura -- a los locales de restauración de un cuarto para los residuos que puedan generar.

En Málaga a ocho de mayo de 2015

El Presidente de la Academia Malagueña de Ciencias



Alfredo Asensi Marfil

Nota: El informe que sirve de base a las sugerencias que se formulan ha sido elaborado por un grupo de Académicos de Número constituido por: D. Ángel Sánchez Blanco. D. Eduardo Conejo Moreno. D. Francisco Serrano Casares. D. Juan Camacho Martínez. D. Juan Lucena Rodríguez. D. Luis Machuca Santa-Cruz. D. Manuel Olmedo Checa y D. Juan Antonio Rodríguez Arribas (Coordinador).

Entre ellos hay prestigiosos expertos en Arquitectura, Ingenierías, Derecho Administrativo, Ecología y Urbanismo.



Academia Malagueña de Ciencias

Sugerencias al P. E.
P. R. I. del Centro
Histórico de Málaga.
Resumen

Mayo 2015

PEPRI CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA

Resumen de las Sugerencias presentadas por ACADEMIA MALAGUEÑA DE CIENCIAS

INTRODUCCIÓN .Se podría afirmar que rehabilitar es recuperar la vida de un espacio sea cual sea su escala o situación. Un edificio cuyo único valor es la edad podría ser sustituido por otro nuevo que permita compatibilizar adaptación al medio y utilidad. La arquitectura es algo que vemos, que percibimos más que otras bellas artes, porque vivimos en ella, pero pertenece al amplísimo campo de la cultura, ello debiera suponer innovación, invención etc., Cuando no conocemos estos campos nos sentimos agredidos en nuestra ignorancia

DELIMITACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL PEPRI. La delimitación propuesta en el AVANCE DEL PEPRI nos parece incompleta creemos además que debe incluir el Monte Gibralfaro y la margen derecha del río Guadalmedina, ya que el Monte Gibralfaro con Plan Especial aprobado inicialmente, ha de integrarse en la delimitación y si lo que se pretende es coordinar el centro con los barrios colindantes, no podemos dejar al Guadalmedina interrumpiendo esa interacción

MORFOLOGÍA Dice el Avance que, entre otros aspectos se propone facilitar y fomentar las intervenciones de los ciudadanos en actuaciones de rehabilitación urbana y de sus inmuebles, mediante el desarrollo de Áreas de Rehabilitación Integral,

Entendemos que la multifuncionalidad es uno de los rasgos que otorga identidad propia a los centros históricos de las ciudades mediterráneas ,para evitar convertirse en meros decorados urbanos o grandes museos abiertos, nuestros centros históricos, sin descuidar la protección, tienen que lograr la reutilización funcional de su rico y diversificado patrimonio cultural. Por otra parte con el traslado del borde de la delimitación del PEPRI hasta la margen derecha del río Guadalmedina, se podrá acometer el proyecto definitivo de solución hidráulica para el río Guadalmedina a su paso por Málaga y así proceder con seguridad al embovedado del cauce entre los Puentes de Antonio Machado y Tetuán.

SINGULARIDADES. Entendemos que el nuevo modelo de urbanismo sostenible y ciudad compacta al que se aspira requiere de una ocupación más racional del territorio, favoreciendo las operaciones urbanísticas de renovación o regeneración urbana frente a las de ensanche para lo cual es necesario actualizar las Ordenanzas de 1998 correspondiente al PEPRI vigente y aplicarlas en sus aspectos de protección, rehabilitación, agresión y reposición -- para "que se favorezca la permanencia de los residentes en el Centro."

ACTIVIDADES. Entendemos necesario establecer medidas disuasorias en aquellas zonas -- calles o plazas - - donde se encuentre muy saturada la ocupación de éstas por las terrazas comerciales, llegando incluso a prohibirse nuevos establecimientos de restauración

MOVILIDAD En este apartado, el Avance sigue con las mismas ideas que en los apartados anteriores, es decir protegiendo al residente. Entendemos que aunque la propuesta del PEPRI de modificación del tráfico en la calle VICTORIA pueda ser deseable tal vez no sea acertada, por lo que habrá que reestudiar en general el tráfico tanto privado como el itinerario de los autobuses de la calle Victoria y establecer como premisa fundamental para cualquier actuación en el Túnel de Alcazabilla, la seguridad de los peatones que utilicen el mismo. Es importante para la Ciudad recuperar la **parada del metro** en la zona entre la Plaza de la Marina y el muelle uno, prolongación de la Red del Ferrocarril de Cercanías hasta la Plaza de la Marina y estudiar la previsión de la Línea de Metro Guadalmedina-Ciudad Jardín. También entendemos que establecer un carril bici desde el Rectorado al Ejido. Y muy IMPORTANTE es abordar el estudio para el proyecto de construcción del **funicular de Gibralfaro**

INFRAESTRUCTURAS. Consideramos que los materiales del pavimento no deben ser resbaladizos y los alcorques y tapas de arqueta deberían ser de forma cuadrada y acondicionar la red de saneamiento a un sistema separativo

Nota: El informe que sirve de base a las sugerencias que se formulan ha sido elaborado por un grupo de Académicos de Número constituido por: D. Ángel Sánchez Blanco. D. Eduardo Conejo Moreno. D. Francisco Serrano Casares. D. Juan Camacho Martínez. D. Juan Lucena Rodríguez. D. Luis Machuca Santa-Cruz. D. Manuel Olmedo Checa y D. Juan Antonio Rodríguez Arribas (Coordinador).

Entre ellos hay prestigiosos expertos en Arquitectura, Ingenierías, Derecho Administrativo, Ecología y Urbanismo.

- Rehabilitar es recuperar la vida de un espacio
- Incluir en la delimitación del PEPRI el Monte Gibralfaro y la margen derecha del río Guadalmedina
- Embovedado del cauce del mismo entre los Puentes de Antonio Machado y Tetuán.
- Ocupación más racional del territorio, favoreciendo las operaciones urbanísticas de renovación o regeneración urbana.
 - Prohibir nuevos establecimientos de restauración en zonas saturadas de ocupación
- Recuperar la **parada del metro** en la zona de la Plaza de la Marina , prolongación de la Red del Ferrocarril de Cercanías hasta la Plaza de la Marina y proyecto de construcción del **funicular de Gibralfaro**