

EL CENTRO HISTÓRICO: UN PROYECTO DE CIUDAD AMABLE

Julio García Villanova

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe del Departamento de Proyectos y Obras de la Gerencia Municipal de Urbanismo

Alberto Serón de la Torre

Ingeniero Técnico de Obras Públicas, Jefe de Sección de Obras en la Vía Pública de la Gerencia Municipal de Urbanismo

El Centro Histórico de la ciudad encierra en su interior lo más representativo de la Málaga cultural, comercial y lúdica. Es aquí, en la “almendra”, donde tiene su enclave natural el paradigma de lo que debe ser la ciudad amable, la ciudad abierta que facilite el intercambio de valores y la intercomunicación entre los diversos planos en los que se mueve la vida ciudadana. La concurrencia espacial de monumentos, museos, comercio tradicional y los múltiples locales de restauración justifican, por si solos, la atracción de un elevado número de desplazamientos que tienen al Centro por destino.

Pero el Centro, en razón de su propia historia, tiene unas limitaciones viarias que provocan el conflicto entre los diversos modos de desplazamiento, y este conflicto atenta directamente contra el principio básico del modelo de ciudad confortable y atractiva. Se hace precisa la ordenación de los diversos intereses concurrente para propiciar el fin propuesto. Todo ello conduce, necesariamente, a la definición de un modelo de movilidad sostenible que respetando los derechos ya consolidados, optimice el uso de las vías públicas priorizando y promocionando el modo de transporte que permita la mayor calidad y eficacia para favorecer el complejo e interactivo mundo de las relaciones ciudadanas.

EL MODELO PEATONAL

Es claro que el modelo tradicional de ciudad, se ha basado en la optimización de su sistema viario en razón al uso del automóvil privado, lo que a su vez, ha propiciado, como ya advirtiera en su momento Colin Buchanan, un incremento del transporte particular, a causa de que una mejor oferta genera una mayor demanda. Este mecanismo ha de ser corregido buscando un modelo alternativo de movilidad basado en un nuevo equilibrio entre los diferentes modos de desplazamiento y de tal manera que se enfatice la escala humana como patrón de la solución. Sobre esta base, el nuevo modelo tendrá que priorizar la movilidad peatonal frente a cualquier otro medio de transporte mecánico dentro de la zona a tratar.

Históricamente, las áreas peatonalizadas tienen su origen en los años veinte y, paradójicamente, en los centros de algunas ciudades de Estados Unidos, lo que viene a significar que no es la condición de ciudad antigua la que sugiere la conveniencia de la peatonalización sino, más bien, el conflicto espacial entre dos modos de entender los desplazamientos, es decir, el conflicto se origina por la coexistencia en un espacio limitado, de los peatones y los vehículos. La superación de esta confrontación no es el objetivo único que se persigue con la priorización peatonal en el uso de la vía pública, es preciso valorar las

Estado actual de calle Comedias.



mejoras que se obtienen en calidad ambiental (disminución de ruidos y contaminación), seguridad (disminución de accidentalidad) y, por último, la cuestión básica sobre la que se asientan las mayores críticas, la potenciación del comercio. Este aspecto, generador de amplios debates, ha resultado esencial en la implantación de las áreas peatonales en las ciudades alemanas y, en general, clave en las estrategias de competencias del comercio tradicional frente a las grandes superficies. En la actualidad, al menos en el ámbito europeo, el debate está superado a favor de los indudables beneficios que su implantación aporta. En expresión de Rolf Monheim, un clásico en el estudio y definición de áreas peatonales, “una ciudad sin áreas peatonales representativas parece ahora desesperadamente anticuada”.

La implantación de un Plan de Peatonalización en un área determinada ha de pasar por tres requisitos indispensables aunque con peso relativo diferente dentro del esquema general:

1. Área a peatonalizar de suficiente extensión como para albergar en su interior diversidad de actividades que sean complementarias entre si, de tal manera que no se generen zonas muertas a determinadas horas.
2. Posibilidad real de poder atenuar el tráfico en su interior sin que ello provoque el colapso de las vías periféricas.
3. Poder garantizar el acceso de determinados vehículos en razón de sus propios derechos, del servicio público que prestan o de las necesidades de suministro de las industrias o comercios existentes en el área.

En orden al tráfico dentro de la zona, es conveniente destacar que se habla siempre de modelos de tráfico atenuado o de sistemas de priorización del peatón, es decir, en ningún caso se establece la necesidad de suprimir toda clase tráfico rodado por el interior de las áreas peatonales. Conviene, pues, aclarar y limitar el contenido de ambos conceptos.

Atenuar el tráfico representa, simplemente, restringir la circulación a aquellos vehículos que realizan un servicio público y a los que ostentan un derecho censal, de propiedad o por arrendamiento, dentro del territorio. Se trata, en definitiva, de suprimir cualquier tráfico parásito o de agitación en el interior del perímetro definido. La consecuencia de ello es determinante y esencial en el aspecto formal de las áreas peatonales: supresión absoluta de aparcamientos libres en vía pública. Esta consideración representa un concepto suficientemente amplio como para que quepa en él un generoso repertorio de variantes que posibilite, en términos políticos, la aceptación del modelo de peatonalización más adecuado a las características del entorno. En ello cabe, desde permitir el acceso solamente a los vehículos que dispongan de plaza de aparcamiento

**EL NUEVO MODELO TENDRÁ
QUE PRIORIZAR LA MOVILIDAD
PEATONAL FRENTE A CUALQUIER
OTRO MEDIO DE TRANSPORTE**

en el interior de un edificio, a establecer zonas de aparcamiento en superficie exclusivamente para residentes, pasando por los sistemas de control de tiempo de estancia en el interior de la zona, libre o solo para residentes, en los que se permiten las paradas para subida o bajada de viajeros. En todo caso y en referencia muy concreta al Centro Histórico de Málaga, lo que no debe existir bajo ningún concepto en el interior del área peatonal, son aparcamientos públicos en régimen de rotación ya que ello distorsiona cualquier sistema de control de acceso y es, en si mismo, generador del tráfico que, precisamente, se quiere suprimir. Este problema no puede ser eliminado a base de una información previa mediante la señalítica adecuada que informe del estado de disponibilidad en los aparcamientos situados en el interior de la zona, baste para ello recordar la habitual formación de colas, en las entradas de aparcamientos, de usuarios que esperan pacientemente el cambio de "completo" a "libre".

EL PROBLEMA DE LA CARGA Y DESCARGA

Comentario aparte merece el tema del tráfico comercial generado por las operaciones de carga y descarga. La experiencia, avalada por la suma de múltiples experiencias en diferentes ciudades, viene a demostrar que sólo funcionan los sistemas más estrictos y rigurosos en los que cualquier clase de permisividad o elasticidad en la aplicación de las reglas, está descartado. Sólo existen dos métodos, compatibles entre si y, en cierto modo, complementarios: la restricción de las operaciones a una banda horaria y las Plataformas Logísticas Urbanas o estaciones de transferencia de mercancías. Ambas deben ser establecidas mediante una amplia operación de consenso entre todos los agentes afectados ya que ambos sistemas introducen aspectos distorsionadores o, cuando menos, incómodos para el suministrador y para el suministrado, el primero, porque limita el suministro a horas que, generalmente, están fuera de la franja horaria comercial y el segundo porque representa un coste añadido al valor del producto y que se estima es del orden del 1%.

EL CONTROL DE ACCESOS

En todo caso, en referencia tanto al transporte privado como al de mercaderías, el funcionamiento del sistema ha de basarse en un control de entrada y salida de los vehículos sin que sea eficaz la mera señalización informativa. En la actualidad existe una gran diversidad de elementos de control de acceso y, algunos, permiten una enorme flexibilidad en su modo de actuación. Entre todos los sistemas posibles, destaca por su eficacia y amplio abanico de posibilidades, el integrado por barreras de pylonas escamoteables y cámaras de TV para lectura automática de matrículas, con centralización de gestión en la Central de Control de Tráfico. El uso de cámaras permite la gestión automatizada del censo de vehículos que tienen autorizado el acceso y el control de los tiempos de estancia y, eventualmente, permite la concesión de autorización de paso por tiempo limitado y por causas especiales y cuya solicitud podría realizarse por vía telefónica con una mínima incomodidad para el usuario. Este modelo permitiría, por ejemplo, resolver fácilmente el típico caso del enfermo o impedido que debe acudir a la consulta médica situada en una zona peatonal.

El mismo sistema de pylonas y cámaras de televisión, permite, fácilmente, gestionar las operaciones de carga y descarga mediante la implantación de una franja horaria, liberando el acceso al inicio de la misma y cerrando el perímetro a su terminación, de tal manera que la salida de un vehículo de esta función pasado el horario de cierre es perfectamente controlable y posibilita la automatización de la incoación del procedimiento sancionador correspondiente.

LA TRANSFORMACIÓN DEL MODELO DE CIUDAD EN EL CENTRO HISTÓRICO

El Centro Histórico de Málaga incluye en su superficie un conjunto de calles cuyo desarrollo total está en el orden de los 30 Km de longitud. Plantear una



Problemas de las operaciones de carga y descarga en el Centro.

transformación de usos sobre un sistema viario de esta magnitud para atenuar el tráfico que soporta y pasar a un modelo de preferencia peatonal, adaptando sus infraestructuras a los nuevos parámetros de calidad y funcionalidad pretendidos, precisa de una estrategia ordenadora de los recursos que han de ponerse a su disposición.

Esta estrategia se fundamenta económicamente en la inclusión del área de referencia en el Programa Urban e integra un conjunto de medidas de desarrollo económico, medio ambiente e integración social y cuyas líneas de actuación se basan en la renovación de las infraestructuras y la cualificación de los espacios libres, buscando, con ello, una efecto regenerador que permita superar la imagen de marginalidad y deterioro ambiental de la que se partía.

En su implantación a lo largo del tiempo se ha seguido una estrategia de “fases intermedias” buscando, en todo momento, el consenso con los agentes sociales implicados; se ha ido actuando por calles o conjunto de calles en las que fuera posible su transformación definitiva o la aplicación de un modelo de reurbanización que fuera compatible con el fin último y permitiera, al mismo tiempo, mantener su función viaria anterior. Tal es el caso de la actuación realizada en 1997 en la plaza del Teatro y las calles Tejón y Rodríguez y Méndez Núñez¹, habilitadas para tráfico pero manteniendo la separación tradicional entre aceras y calzadas mediante pilonas ya que ambos pavimentos se diseñaron y ejecutaron en un mismo nivel, lo que permitirá, en su momento, la traslación de usos a un modelo con preferencia peatonal.

El proceso de recuperación del Centro Histórico se ha ido materializando progresivamente desde el año 1994 no sólo en intervenciones sobre la edificación privadas sino que, gracias al apoyo de los programas europeos, la administración ha podido afrontar nuevos aspectos, no previstos o previstos parcialmente en la planificación urbanística, que poseen una enorme importancia para el adecuado ajuste de su tejido urbano y social a los cambios demandados y para el equilibrio del centro histórico respecto al conjunto de la ciudad, afectando especialmente a:

- La programación y el proyecto de las grandes funciones administrativas, culturales, educativas, turísticas adecuadas al centro.
- Recualificación de los espacios libres, mediante la mejora de la peatonalización de calles y plazas, la recuperación de espacios disponibles para áreas verdes,...
- Disposición de nuevos sistemas de transportes y reordenación del tráfico, con el fin de compatibilizar las diferentes funciones del centro histórico (comercio, terciario público y privado, actividades culturales) con el resto de la ciudad.

Estas cuestiones, en gran parte interdependientes, se afronta de forma fragmentaria pero con una estrategia global, derivada del II Plan Estratégico, Plan Intermodal de Transporte y estudios de tráfico y movilidad en el Centro Histórico formulados con la participación y consenso de las instituciones y colectivos ciudadanos. Su objetivo va a ser crear esas condiciones físicas, sociales, urbanísticas y medioambientales en el Centro Histórico, mediante la realización de un conjunto de actuaciones que si bien no resuelven todos y cada uno de los problemas estructurales que afectan al Centro Histórico, si provocarán, por sus efectos inducidos de arrastre, la necesidad de continuar por ese camino de regeneración urbana y social como única forma de lograr la recuperación de la ciudad. Con ello, se podrán aprovechar las oportunidades que la Ciudad Histórica ofrece al resto de la ciudad y su aglomeración.

Gran parte de las actuaciones necesarias en los espacios interiores de este ámbito central se están resolviendo paso a paso mediante intervenciones públicas concretas, ya mencionadas, como la dotación de grandes equipamien-

• 1. Según diseño del Arquitecto Ignacio Dorao Orduña.

tos con funciones administrativas (Empresa de turismo Andaluz), culturales (Museo Picasso), histórica (recuperación de la Alcazaba y el paisaje de la colina, Teatro Romano,...) y la recuperación de los espacios colectivos del centro histórico, partiendo de la ampliación a diversas calles de las primeras "islas peatonales" creadas en los años setenta para conformar un sistema peatonal que recorriera calles y plazas de mayor valor histórico y ambiental que serán al mismo tiempo recalificadas y renovadas como bienes culturales colectivos. Este programa de peatonalización y recalificación del centro se complementa con la creación de varios aparcamientos públicos y un centro de distribución de mercancías.

Otras intervenciones de mayor escala y capacidad de transformación urbana, relacionadas directamente con la accesibilidad al Centro, están en fase de desarrollo, pero que hay que considerarlas en la planificación de las intervenciones anteriores a corto plazo para no hipotecar su materialización futura. Entre estas nuevas actuaciones destacan:

1. Red de metro:

Las líneas 1 y 2 de la primera fase de la red de metro, cuya concesión para la construcción y explotación ha sido adjudicada, conectarán el centro de la ciudad con gran parte de los equipamientos y servicios públicos de interés metropolitano. Este nuevo medio de transporte subterráneo incidirá sin duda en la nueva estrategia del sistema de movilidad y transporte en el Casco Histórico que apuestan por la máxima accesibilidad junto con la calidad ambiental de la escena urbana, a partir de sus valores patrimoniales y la revitalización general de sus funciones. Esta red se apoyaría en el intercambiador de transporte en Plaza de la Marina para facilitar los trasbordos en la zona de la ciudad de mayor concentración de usuarios de estos servicios públicos. La creación del intercambiador modal de transporte contaría con andenes para el uso de 35 líneas de autobuses urbanos, para 17 líneas de autobuses interurbanos, para las líneas 1 y 2 de metro y para el ferrocarril costero, además de un aparcamiento para 600 plazas y, además con el valor añadido de integración de la ciudad con el Puerto con la peatonalización de la plaza de la Marina.

2). Plan Guadalmedina:

Recuperación del cauce de Guadalmedina, tras las actuaciones ambientales en la cuenca (reforestación) e hidráulicas (trasvase y embovedado del cauce) previstas por el Plan Guadalmedina, con destino a usos urbanísticos y de transporte, antes o después, parece inevitable afrontar este Proyecto requiriéndose por su naturaleza y efectos la participación y consenso ciudadano e implicación institucional por la necesaria coordinación de políticas sectoriales.

INTERVENCIONES ESPECIALES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS

La condición urbana del área sometida al Plan Especial de Reforma Interior del Centro geográficamente seleccionado como objetivo de la iniciativa comunitaria Urban es cuando menos triple. Requiere niveles y criterios de intervención distintos y referidas a la riqueza de formación histórica. Por un lado el borde occidental intramuros del ámbito del Centro Histórico que se encuentra constituido en una franja amplia interior por áreas ambientalmente degradadas así como discordantes edificios pero cualificado por estructuras arquitectónicas de gran importancia (Mesón de San Rafael, Convento de las Catalinas y la Muralla). Por otro, el resto del centro es subdividible en otros ámbitos a su vez con referente y funcionalidad urbana diferenciados: la Málaga del siglo XIX cuyo eje vertebrador de toda lo conforman calle-Larios, Plaza de la Constitución y calle Granada; y el centro monumental de la Málaga antigua medieval que incorpora el Teatro Romano y la Alcazaba y el centro eclesiástico.

a) Intervenciones en el borde occidental del Centro Histórico.

EL PROCESO DE RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO SE HA IDO MATERIALIZANDO PROGRESIVAMENTE DESDE EL AÑO 1994

La segunda fase de la Iniciativa Comunitaria Urban ha alentado la formulación y la aplicación de estrategias particularmente integradoras para la regeneración económica y social sostenible en las zonas más degradadas del centro Histórico, concretamente en las formaciones históricas constituidas básicamente por el espacio intramuros y la fachada externa de la ronda que circunda la traza de la antigua muralla, y que pese a ser un lugar de referencias culturales y simbólicos, su imagen y su estructura presenta problemas de marginalización espacial y degradación física.

La intervención pública en los espacios públicos se inicia en, una primera fase, entre calle Especerías–Cisneros y calle Nosquera. Este sector, consolidado intramuros en el siglo XVI, esta sometido a ajustes del Plan Especial que delimitan de forma muy contenida las actuaciones viales para no producir afectaciones en la trama histórica, es decir se ciñen a un conjunto de pequeñas operaciones de mejora urbana encaminadas principalmente al esponjamiento y accesibilidad a los sectores más aislados. Planimétricamente la estructura urbana es un anillo conformado por las calles Pozos Dulces, Andrés Pérez y Arcos de la Cabeza que tiene como centro una plaza. Esta última recorre la vieja barbacana y tiene continuidad con la calle Muro de las Catalinas. El trazado de calles es irregular, de escasa anchura y con frecuentes quiebros, sin embargo ello no ha sido impedimento para el desarrollo de la rehabilitación de infraestructuras simultáneamente, incluso, con programas de rehabilitación de edificios (en ejecución). El diseño del viales y plazas viene condicionado por la singularidad del trazado, sus circunstancias históricas y su situación en el plano de la ciudad que induce a incorporar un limitado repertorio de elementos y operaciones alusivas a la experiencia del lugar: pavimentos de piedra, faroles, naranjos e higueras, ... para recuperar así su historia y rescatar unos espacios llenos de posibilidades de uso y disfrute ciudadano que vendrán acompañados de nuevas operaciones de reestructuración de inmuebles degradados o infrautilizados, e intervenciones restauratorias en edificios de interés, que persiguen consolidar en los solares públicos un nuevo modelo y programa de vivienda social.

Continuando con los mismos presupuestos de partida de la actuación anterior se acometerá, con el apoyo de los programas europeos, la continuidad de la remodelación de los espacios que se desarrollan a lo largo del camino de ronda de la muralla medieval hasta su interrupción actual en la calle Tejon y Rodríguez. Dos son los espacios singulares: el ensanche de la calle Nosquera frente a la Iglesia de San Julián y la Plaza de las Cofradías² surgidas de actuaciones recientes de esponjamiento del tejido urbano y que polariza en uno de sus lados la singularidad de un edificio de siglo XVIII, antiguo Hospital de San Julián, en rehabilitación para Museo de las Cofradías. Al mismo tiempo la renovación alcanza a la salida de la plaza a calle Comedias a través de las calles Canasteros y Hernán Ruiz.

De acuerdo con el proyecto “se pretende, por un lado ofrecer al ciudadano un espacio propicio para el ocio y el encuentro, tan necesario en una zona tan comprimida como la del sector y, por otro, dotarla de la personalidad propia mediante elementos singulares de elaborado diseño que, dentro de un lenguaje inequívocamente actual, contengan connotaciones que refuercen valores simbólicos intemporales y vinculando a la naturaleza de nuestra ciudad, convirtiendo la plaza en referente físico y sobre todo cultural del centro histórico...”. Se diseña un pavimento de losas de granito de 90x90 cm. dispuestas en junta continua y una retícula de puntos de luz tenue que refuerza aun más la geometría. Sobre esta base se colocan tres bancos circulares, alineación de olivos como referentes simbólicos y de la dinámica cultural inherente a la actividad cofradiera y una pared de agua como contrapunto a la línea de olivos.

b) Intervenciones en la Málaga del XIX.

Dentro de las acciones programadas de rehabilitación y dotación de infraestructuras del Plan URBAN, del que la ciudad de Málaga es beneficiaria desde 1994, se impulso la construcción del túnel de la Alcazaba, el paso inferior del puente Tetuán y la remodelación del eje Prim–Atarazanas, que, junto con

• 2. Proyecto del Departamento de Proyectos y Obras de G.M.U.O.e I. sobre diseño del Arquitecto José Fernández Oyarzábal.

la construcción de aparcamientos de Mundo Nuevo y calle Camas por la Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios SMASSA, han producido un cambio del modelo de accesibilidad al centro, eliminando presión a calles individuales y desviando tráficos de paso que han permitido acometer en el periodo 2002 como proyecto singular la peatonalización y renovación de la calle Marqués de Larios y Plaza de la Constitución, vía vertebradora de la actividad económica y social del Centro y que, desde 1891, año de su inauguración, es uno de los espacios más representativos de Málaga.

Entre los años 97 y 98, se actúa en el Centro renovando servicios y pavimentos en diversas calles, entre las que cabe destacar las calles San Juan, Santos y Hornos por una parte y por otra, Marín García, Esparteros, Ángel Ganivet, Mesón de Vélez y Zapateros ya en el entorno de la calle Marqués de Larios. También se ejecutan las calles Denis Belgrano, San Telmo, Mosquera y Madre de Dios.

Las actuaciones en las proximidades del núcleo de mayor centralidad del área, se continúan en el año 2000 con la ejecución de tres Proyectos, son los referidos a las calles Alarcón Luján y Liborio García³ por un lado, Santa María y Sánchez Pastor⁴ por otro y la peatonalización de las calles Bolsa, Strachan y Torre de Sandoval.⁵ Este último Proyecto merece ser destacado por constituir un hito y un referente en las actuaciones transformadoras del Centro Histórico de la ciudad. Aunque años antes ya se había producido la peatonalización de



Calle Luis de Velázquez antes y después de ser peatonalizada

Degradado entorno de calle Camas en 1996 y el estado actual.



- 3. Según diseño del arquitecto Ignacio Dorao Orduña.
- 4. Proyecto del Departamento de Proyectos y Obras de G.M.U.O.e l. sobre diseño de los arquitectos Gavilanes, González y Pérez de la Fuente.
- 5. Idem.



Calle Larios antes y después de ser peatonalizada.



Plaza de las Flores, antes y después de su renovación.

• 6. Proyecto del Departamento de Proyectos y Obras de G.M.U.O.e I. sobre diseño de los Arquitectos Gavilanes, González y Pérez de la Fuente.

• 7. Idem.

• 8. Proyecto en fase de redacción del Departamento de Proyectos y Obras de G.M.U.O.e I. sobre diseño de los Arquitectos Gavilanes, González y Pérez de la Fuente.

las calles Luis de Velásquez y Ángel, la presente actuación tiene una representatividad y trascendencia mucho mayores y se convierten en paradigma del modelo de ciudad pretendido, basado en el uso preferentemente peatonal del espacio, una urbanización de calidad, la recuperación de la escala humana en el medio urbano y la inclusión de algún referente cultural.

El éxito alcanzado con esta última realización comentada, da pie y seguridad para abordar la más ambiciosa y trascendental actuación en orden a la renovación conceptual y formal del Centro Histórico de Málaga, la calle Marqués de Larios que al cumplir poco más de un siglo de existencia, se va a adecuar a la nueva forma de entender la movilidad en los centros urbanos y a constituirse en apropiado escenario urbano en el que se desarrollen y manifiesten los diferentes planos vitales presentes en las señas de identidad de la ciudad.

La obra de la calle Marqués de Larios⁶ (calle Larios en el coloquial lenguaje con que se tratan las cosas que nos son propias), se inicia en abril de 2002 y con ella se abre el debate ciudadano sobre su utilización por el tráfico rodado o no. A su conclusión, los resultados parecen claros, la ciudadanía, en general, se inclina por el uso exclusivamente peatonal mientras que en los sectores residencial y comercial vecinos de ella, se manifiestan ciertas reticencias a esta solución. Se decide aplicar un periodo de prueba con el tráfico totalmente restringido y antes de su terminación el debate ha desaparecido, la peatonalización de calle Larios es un hecho no sujeto a discusión, definitivo y sancionado por el pueblo soberano. Con la perspectiva, escasa pero válida, de apenas tres años, hoy nos preguntamos sorprendidos cómo se pudo pretender alguna vez que tuviera tráfico y qué base de discusión tenía el debate.

La calle Larios remodelada ha cambiado la imagen del centro. Se ha transformado su uso para recuperar un espacio para uso peatonal por los ciudadanos de acuerdo con sus valores originales y contemplando la necesaria actualización formal a través de la renovación de sus pavimentos con materiales de piedra natural resistentes y decorativos y la incorporación de elementos tradicionales de iluminación y mobiliario urbano. La plaza de la Constitución también se ha transformado, incorpora el 90 % de su superficie al peatón; se recupera la fuente original de Génova; se mejora las posibilidades para festejos de la ciudad; se crean distintos ambientes; y se dota de mayor cantidad de elementos vegetales.

El resultado de peatonalización de calle Larios y Plaza de la Constitución no ha podido ser más satisfactorio. Ha supuesto una espectacular "reconquista" del Centro Histórico como lugar de encuentro ciudadano, una perceptible dinamización de las actividades comerciales y de las actuaciones en vivienda.

Como actuaciones complementarias ha sucedido la ejecución de Plaza de las Flores,⁷ recientemente terminada y se iniciarán en breve plazo las de renovación del eje calle Granada–Plaza Spinola–Plaza del Carbón–Plaza del Siglo y Calderería.⁸

El espacio donde hoy se ubica la Plaza de las Flores es el resultado de la mutación de la trama medieval conocida como calle Siete Revueltas que, tras los sucesivos planes de ensanche del XIX, ha dado lugar a la actual configuración de la trama urbana actual siendo la renovación más reciente de su superficie de principios de los sesenta.

La renovación urbana abarca no sólo a la plaza sino a las calles que posibilitan su acceso desde la red principal del centro histórico. Concretamente se reurbanizan las calles Manuel Pérez Bryan, Jose Álvarez–Net Fonseca, Francisco de Rioja y San Juan de los Reyes.

La plaza se rediseña en su totalidad con una concepción distinta que, al mismo tiempo su regeneración, busca una trabazón coherente con los espacios públicos colindantes recientemente transformados: Plaza de la Constitución y

calle Larios, para introducir también actividad en un espacio vacío, de escasa concurrencia.

La superficie de la plaza se pavimenta con piezas de mármol travertino rojo español, colocado a espiga, sobre la que se insertan a tresbolillo alineaciones de naranjos formando retícula. Y como, elemento singular, en las proximidades de la Iglesia de la Concepción y como fondo visual de la calle Pérez Bryan se emplaza una nueva fuente muraria.

En cuanto al eje calle Granada–Plaza Spínola–Plaza del Carbón–Plaza del Siglo y Calderería, ya se adecuó, como parte de la obra de renovación de calle Larios, con carácter provisional y con uso preferentemente peatonal, el tramo comprendido entre la Plaza de la Constitución y calle Sánchez Pastor, mediante un tratamiento de su calzada con una capa de hormigón fratasado.

Asumida ya la idea del uso dado cabe abordar el desarrollo del proyecto de este eje principal como continuidad del anterior que debería extenderse en una fase intermedia a Plaza del Carbón y del Siglo produciendo en éstas un cambio cualitativo en su imagen urbana.

El proyecto de remodelación prevé la creación de dos ambientes diferentes. Por un lado estarán las calles Granada y Calderería. Tendrán un pavimento de mármol grisáceo, con el mismo diseño que la calle Larios y concebido como “preferentemente peatonal”. El principal cambio en sus usos consistirá en el traslado de la parada de taxi actual a la calle Calderería.

En cuanto al espacio configurado por las plazas Spínola, Carbón y Siglo, se trata como una unidad diferenciada. El pavimento que se utilizará en esta parte estará formado por cilindros de mármol de color crema, unidos con mortero. Irán salpicados con algunos de color azul, verde y rojo, configurando el conjunto una forma sinuosa que simboliza la traza del primitivo cauce del Calvario.

Esta zona contará con juegos luminosos formados por cables de fibra de vidrio en el suelo que formarán puntos de luz “como pequeños destellos”. Frente a la plaza del Carbón habrá un grupo de álamos, mientras que para la plaza del Siglo se ha previsto la colocación de algunos árboles del amor. El proyecto contempla el espacio que albergara una escultura futura y contenedores soterrados en la plaza del Carbón.

c) Intervenciones en el centro monumental y el censo eclesiástico.

c.1) Ordenación de la ladera de Poniente de la Alcazaba y calle Alcazabilla:

Como segunda fase del “Concurso de Ideas para la Ordenación del Entorno de la Alcazaba”,⁹ están previstas actuaciones concretas en la ladera de Poniente Norte para ampliar y realzar las perspectivas de la Alcazaba, recuperar los valores ambientales y respetar y permitir el rescate del patrimonio arqueológico de la zona, incidiendo en la puesta en valor de los restos de la muralla medieval que discurre entre la Alcazaba y la calle Alcazabilla.

El proyecto en ejecución plantea; construir las embocaduras del túnel, minimizar el impacto de rampas y otros elementos sobre la superficie del aparcamiento de Mundo Nuevo (cobertizo que aloja centro de transformación y salidas de evacuación de aire,...) que ocultan las muralla y el pie de la ladera, poner en valor de la muralla existente, vallar el recinto arqueológico,...

Otra propuestas previstas en el Concurso como el tratamiento de las medianeras de los edificios existentes, la creación de un jardín arqueológico en el entorno del Teatro, el tratamiento paisajístico al resto de la ladera, la mejora de las entradas al Teatro,... serán objeto de revisión en un Proyecto global de Ordenación del Área Monumental de la Alcazabilla y el



Plaza del Siglo.

**LA PEATONALIZACIÓN
DE CALLE LARIOS ES UN HECHO
NO SUJETO A DISCUSIÓN**

• 9. El ganador del Concurso fue el Arquitecto Pau Soler Serratosa que, junto con su equipo, ha realizado los Proyectos correspondientes.

LA RENOVACIÓN URBANA ABARCA NO SÓLO A LA PLAZA SINO A LAS CALLES QUE POSIBILITAN SU ACCESO DESDE LA RED PRINCIPAL DEL CENTRO HISTÓRICO

Teatro Romano, que aglutine y estructure con un tratamiento unitario y homogéneo el área monumental de Alcazabilla de forma que el conjunto de acontecimientos históricos, culturales, religiosos, arquitectónicos y urbanísticos que condicionaron la realidad física actual no impida una lectura lineal e inmediata de las múltiples connotaciones y significados que existen en este Área.

La propuesta metodología llevada a cabo por los tres arquitectos que mas han intervenido en este ámbito territorial sería:

- Tramo Sur. Plaza de la Aduana. Puerta de la Alcazaba.
 - Reordenación del ámbito de acceso a la Alcazaba.
 - Estudio del acceso sur del Teatro Romano, a la Cavea y la Escena.
 - Reordenación de la Plaza de la Aduana como espacio de mayor significación urbana.
- Tramo central .Teatro romano.
 - Mayor presencia del Teatro Romano.
 - Estudio de niveles actualmente existentes entre la ciudad y Teatro Romano.
 - Nuevo perfil urbano.
- Tramo Norte. Muro de Santa Ana. Ladera de la Alcazaba.
 - Rehabilitación paisajística y arqueológica de la ladera de la Alcazaba.

Incorporación de nuevos equipamientos culturales en sustitución de las edificaciones existentes ene. Lado del Teatro Romano y la Alcazaba. Museo Arqueológico de la Ciudad

Incorporación de zona arbolada como cierre visual del área monumental.

c.2) Recuperación de espacios degradados en calle Alcazabilla:

La restauración del Palacio de los Condes de Buenavista, un edificio histórico característico de la arquitectura civil andaluza del siglo XVI, ampliado a varios espacios adyacentes de la Judería, convenientemente adaptados e integrados al conjunto, para convertirse en la sede de nuevo Museo Picasso que acogiese todas las funciones y servicios necesarios, así como la transformación del viario que rodea el Palacio y los jardines de Ibn Gabirol, ha supuesto un cambio radical de la imagen de marginalidad de la Judería y su entorno.

Esta intervención se completa con la renovación próxima de los edificios y espacios degradados que colindan con este gran equipamiento. Las actuaciones previstas son la construcción de una oficina de Turismo, rehabilitando el Torreón Mudéjar existente, el esponjamiento de la trama medieval mediante la creación de la Plaza de las Nieves que permitirá la conexión de calle Alcazabilla con calle Granada así como la renovación de viviendas antiguas.

c.3) Ordenación del entorno de la Catedral:¹⁰

La construcción del túnel de la Alcazaba y la peatonalización de la calle Alcazabilla ha supuesto una redistribución de los flujos de tráfico de paso por el centro. En calle Postigo de los Abades se ha eliminado notablemente la presión del tráfico individual limitando así sus efectos negativos en un espacio, que necesita condiciones ambientales óptimas para frenar la progresiva degradación del monumento por la contaminación, así como calidad formal para mejorar la estancia de los visitantes.

La situación de este espacio viario adolece de un amplio repertorio de problemas: aceras reducidas y deficiente estado de conservación y calidad formal, calzadas asfaltadas utilizadas para un aparcamiento desordenado, carencia de iluminación,...

• 10. Según diseño del Arquitecto Luis Machuca Santa-Cruz.

A consecuencia de satisfacer necesidades de un tráfico de paso generadas por el aparcamiento existente, se diseñará evitando usos totalmente excluyentes, priorizando el tráfico peatonal pero compatibilizado con la coexistencia de un paso amortiguado de vehículos mediante diferenciación de las zonas para cada tránsito, sin crear desniveles ni áreas de estacionamiento, sino con textura y tonalidad de pavimento de piedra que favorezca la distinción visual.

El estudio realizado incorpora también el tratamiento de calle Cañon y de los Jardines, recuperando así los diseños iniciales realizados por el arquitecto Guerrero Strachan en el espacio norte y eliminando los jardines residuales de calle Cañón en su confluencia con Postigo de Abades. Con esto se conseguiría un espacio abierto y digno del lugar donde se encuentra, desde el que se tendría una percepción global de las dos calles que confluyen y por tanto de la fachada sudeste de la Catedral que en estos momentos permanece oculta.

Por otro lado la calle Císter, que circunda la Catedral por su fachada norte, demanda la promoción de un sistema peatonal de acceso a esta zona de concentración de las funciones turísticas y atracción de interés general. Los requisitos de atractivo y comodidad que exigen este tipo de itinerarios no se ve satisfecho en su concepción actual. La acera es estrecha y diferenciada de la calzada asfaltada por un desnivel. Es necesario ya reconocer un uso flexible del espacio de la calle, llegando así a una calle diseñada expresamente para propiciar la coexistencia de tráfico, sirviendo indistinta y sucesivamente a los distintos tipos de tráfico y limitando la velocidad de circulación del automóvil. De esta forma, aprovecharemos mejor el espacio escaso y se establecerá una mejor integración formal con el entorno

d) Actuación en el Parque de Málaga.¹¹

Además del estado de deterioro general que en la actualidad presenta el Parque de Málaga, se aprecian otros problemas cuya solución es acuciante. Hay una evidente falta de comunicación visual y física entre las dos orillas del Parque, existen escalones en los itinerarios peatonales que resultan incómodos además de incumplir la normativa de accesibilidad, las paradas de los autobuses están en posición inadecuada, los pavimentos de tierra se encuentran descarnados y han provocado la rotura de los elementos de límite y, por último, sin pretender ser exhaustivos, hay kioscos que obstruyen el tránsito peatonal.

Para corregir todas estas disfuncionalidades se ha partido de una visión de conjunto y del estudio de las relaciones entre los espacios singulares de su entorno, edificios públicos, el puerto remodelado, la Plaza de la Marina, los Jardines de Pedro Luis Alonso, Puerta Oscura, La Coracha, el Paseo de Reding y las calles Marqués de Larios y Alcazabilla. Se ha estudiado también la propuesta del arquitecto Jerónimo Cuervo sobre la remodelación del Puerto para diseñar conjuntamente las áreas de contacto y establecer un modelo de continuidad.

Estas ideas, se concretan en las siguientes actuaciones:

- **PASEO DEL PARQUE.** Se incrementa y facilita la comunicación transversal peatonal, tanto a lo largo del Parque como en el nudo de Cortina del Muelle esquina a Postigo de los Abades, entre la Catedral y el Parque. En la entrada del Paseo por la Plaza de la Marina se coloca el monumento a Canovas del Castillo en simetría con el Marqués de Larios.
- **REHABILITACIÓN DEL PARQUE.** Incluye la restauración vegetal, recuperación de su trazado original, la modernización de las instalaciones de riego y alumbrado, consolidación de los caminos, reubicación de los kioscos, creación de un estanque de plantas acuáticas en el lugar del estanque actual de los patos y la modificación del Recinto Eduardo Ocón y su integración paisajística.

• 11. Proyecto en fase de redacción del Departamento de Proyectos y Obras de G.M.U.O.e I. sobre diseño del Arquitecto Soler Serratosa.

- JARDINES DE PEDRO LUIS ALONSO. Se tratan los setos perimetrales para aumentar su permeabilidad visual, se incrementa el número de accesos y se renuevan los pavimentos.

En definitiva, se trata de que el eje formado por la Alameda y el Parque se convierta en un espacio de comunicación entre las instituciones públicas principales, (Museo de Arte Contemporáneo, Museo Picasso, Museo Provincial, Museo Municipal, Catedral, Palacio Episcopal, Ayuntamiento, Diputación, Rectorado de la Universidad, Alcazaba, Teatro Romano), entre la ciudad y la naturaleza (Gibraltar, playas de la Malagueta) y entre áreas de ocio y comercio (calle Marqués de Larios, nuevos espacios del Puerto, la Malagueta, Plaza de Toros, etc.).

Toda esta remodelación y adecuación espacial podrían alcanzar su máxima expresión con la incorporación del proyecto de peatonalización de la plaza de la Marina, dándole continuidad peatonal al Centro Histórico hacia el Puerto y enlazando con la zona central de la Alameda, que recuperaría su condición original de calle-salón, y laterales del Parque. La conjunción de todos estos espacios de gran calidad generaría una sinergia de excelencia urbana extraordinaria y representaría un decisivo paso en la creación de la ciudad moderna, amable y atractiva que todos deseamos.

