

ÁREAS DE REHABILITACIÓN CONCERTADA DE MÁLAGA

Salvador Moreno Peralta

Arquitecto, Coordinador de las Áreas de Rehabilitación Concertada del Centro Histórico de Málaga

1. INTRODUCCIÓN

El contexto urbano y territorial: justificación última de la intervención de la COPT en las Áreas de Rehabilitación Concertada de Málaga.

El concepto de ciudad en el espacio metropolitano. A la búsqueda del modelo.

Es obvio decir que las competencias propias de la COPT —las Obras Públicas y el Transporte— no constituyen unos fines en sí mismos sino que cobran todo su sentido en la medida en que son piezas clave de la Ordenación del Territorio. Las Obras Públicas y el Transporte no sólo atienden a las necesidades relativas a su propia funcionalidad —la infraestructura en términos generales— necesarias como substrato indispensable de la vida urbana y el funcionamiento de la ciudad, sino que constituyen elementos estratégicos para la definición de un determinado modelo urbano. Por eso, y aunque no figure expresamente en sus siglas, el urbanismo y la ordenación territorial son la tercera competencia de esta Consejería, pero no como una adición a las otras, sino que las comprende y les da su sentido último.

Las intervenciones que la COPT está llevando a cabo en Málaga y su provincia responden, pues, a esta concepción de la infraestructura como sustrato y condición primera para la estructuración urbana y la vertebración del Área Metropolitana y, como una consecuencia de ello, el reforzamiento del papel de capital que la ciudad de Málaga debe jugar en ella.

Las intervenciones a las que nos referimos, que caen dentro de la esfera específica de competencias y decisiones de la administración regional son:

- La construcción de 4 líneas de Metro, en dos fases de dos líneas cada una.
- Los Estudios Informativos del corredor ferroviario litoral, con las líneas Málaga–Manilva y Málaga–Nerja.
- La integración del Puerto con la ciudad.
- Las Áreas de Rehabilitación Concertada del Centro Histórico de Málaga, cuya primera fase es el objeto del presente documento.

De la necesidad de estas intervenciones destacan, por su evidente perentoriedad, las dos primeras, por varias razones. En primer lugar, la urgente necesidad de abordar, desde el transporte público, los problemas de movilidad que hoy se plantean, tanto a nivel interno de la capital como a lo largo del corredor costero entre los dos límites provinciales. No existe proporción entre las decisiones de planeamiento —con las tensiones de crecimiento que éstas desatan— y el ritmo de ejecución de la necesaria infraestructura para que aquel se produzca de una manera armónica y sostenible. El crecimiento urbano —y máxime en uno de los mayores escenarios de oportunidades de la región como es la Costa del Sol— siempre ha ido muy por delante de su soporte infraestructural, de cuya debilidad son consecuencia, precisamente, las enormes dificultades de comunicación que hoy se manifiestan en la ciudad y en toda la franja costera.

Esta debilidad **infraestructural** que, entre otras cosas, está dando lugar al colapso circulatorio y a la pérdida de la calidad de vida en una subregión que basa precisamente en eso su principal recurso, tiene también su reflejo en la **estructura**, como es lógico. Toda la historia del planeamiento urbano de la Costa del Sol, desde los planes de la capital hasta los de los principales núcleos que jalonan la conurbación costera, ha consistido en una obsesiva carrera por la re-estructuración de los municipios a remolque de la realidad de un crecimiento urbano desbocado. Prácticamente todo ese crecimiento se ha producido a partir de una utilización abusiva del eje viario litoral —la carretera nacional 340— del cual, en una organización peduncular, ha parasitado la mayor parte de las urbanizaciones costeras. Este eje fue adaptándose como pudo a los aumentos de la demanda, primero mediante el ensanche de su sección, luego con la ejecución de algunas variantes urbanas y finalmente con su desdoblamiento en la Autovía del Mediterráneo para los tránsitos territoriales, con unas IMD de más de 40.000 vehículos/día en el tramo oriental y más de 70.000 en el occidental. La CN-340, convertida ya en muchos de sus tramos en una estricta vía urbana subsiste, sin embargo, desde el punto de vista urbanístico, como el principal eje estructurante de la costa, pero enormemente debilitado en su funcionalidad si consideramos que, en torno a él, gravitan cerca de tres millones de personas de un extremo a otro de la costa, excluyendo a la capital.

Así pues, **la construcción del corredor ferroviario de la costa no supone sólo la solución para un estricto, aunque perentorio, problema de movilidad, sino un importante factor de estructuración urbana**, en la medida en que vuelve a reforzar la función vertebradora que este eje tiene, por la propia naturaleza geográfica del litoral, donde la proximidad al mar tanto de las sierras de Mijas como los montes de Málaga constriñen los desarrollos urbanos a una franja costera, percibida como una ciudad lineal. Y todo ello sin olvidar que el corredor, al estar compuesto por dos vías de ancho internacional con origen-destino en la estación Málaga-Término, conecta con la línea Alta Velocidad Madrid-Córdoba-Málaga, de ahí que las funciones a las que nos estamos refiriendo trasciendan el ámbito puramente local o regional para vincular el Área Metropolitana de Málaga a la red compuesta por el sistema de ciudades y regiones que hoy es el trasunto espacial de la economía globalizada.

De ahí, por tanto que esta intervención permita conjugar conceptos tales como movilidad, accesibilidad, vertebración territorial, desarrollo urbano, implantación y cualificación de la función turística y, como consecuencia de todo ello, calidad de vida y generación de riqueza.

En relación con las **líneas de Metro** (Malagueta-Teatinos y Malagueta-Martín Carpena como primera fase, y Malagueta-Palo y Avda. de Andalucía-Ciudad Jardín en una segunda) resulta pertinente hacer una consideración previa sobre las circunstancias urbanísticas en las que viene a incidir y su relación con el modelo de ciudad que su construcción propicia.

El crecimiento urbano de Málaga producido en los últimos veinte años ha superado con creces los límites en los que la ciudad podía entenderse a partir de

la lógica radio concéntrica de su estructura. Hasta entonces la ciudad podía aprehenderse mentalmente desde el momento en que, a pesar de su gran extensión, tenía unos límites más o menos precisos, un dentro y un fuera, un centro y una periferia. Hoy día, sin embargo, los límites conceptuales de la ciudad, aquellos hasta donde ésta se hace visible y perceptible han configurado una nueva realidad: la vieja ciudad de las murallas, primero, y la ciudad moderna pautada y estructurada por sus rondas de circunvalación, después, diluida hoy en la ciudad–región, la ciudad–territorio, el Área Metropolitana. No nos valen, pues, los esquemas interpretativos duales basados en un centro y una periferia, y la ciudad, ésta ciudad, y en general el hecho metropolitano en sí, necesita ser pensado de otra manera para responder a una cuestión clave: cómo cabe entender hoy lo urbano cuando la ciudad se ha convertido en una región, cómo se expresa el concepto de ciudad en un contexto semejante.

El concepto metropolitano en el que hoy se expresa el concepto de lo urbano es un espacio continuo en su urbanización pero discontinuo en su funcionalidad, en sus intensidades y en sus significados. El espacio urbano–regional es una red compuesta por unos nudos (los lugares significativos de la ciudad, áreas residenciales, zonas industriales, grandes infraestructuras de transporte, centros terciarios y de negocios, parques tecnológicos, áreas monumentales, universidades, etc.) y unas conexiones, que son las vías de comunicación. La solidez de este entramado —de esta red— depende tanto de la de estos nudos como de la eficacia de sus enlaces. Cada uno de estos centros debe ser, desde su propia diversidad, un reflejo o microcosmos de la ciudad toda, un reflejo en sí mismo de la complejidad y la diversidad que siempre ha caracterizado a la ciudad tradicional. La ciudad policéntrica o en red es, en cierto modo, una **ciudad de ciudades en la que cada centro, cada nudo o cada sector debe representar la plenitud de lo urbano en el lugar que le corresponde.**

Pero la red de la ciudad urbano–regional no siempre está cohesionada porque, dentro de esos nudos hay lugares débiles y lugares fuertes, zonas de gran intensidad urbana, de gran capacidad simbólica, de gran presencia de ciudad con lo mejor de sus atributos, junto a otros que son focos de marginalidad, sectores (tanto productivos como humanos) centrifugados por la globalización, al no poder jugar el papel competitivo que implacablemente aquella obliga a desempeñar: los barrios históricos degradados, los reductos de la inmigración o, simplemente, espacios unifuncionales que, aún teniendo un encaje en el sistema económico urbano, son poco generadores de ciudad al faltar el elemento sustantivo de ella que es, por encima de cualquier otra consideración, la diversidad, la polivalencia o la multifuncionalidad, pues lo contrario es el gueto. Por poner como ejemplo la ciudad en la que estamos, no cabe duda de que el campus universitario, los barrios residenciales de Teatinos o el Parque Tecnológico son importantes centros dispersos por el arco de crecimiento de la ciudad. Pero ninguno de ellos alcanza la plenitud de lo urbano por cuanto a todos ellos les falta el atributo de la diversidad: Teatinos es un barrio residencial, pero se está construyendo sin comercios en las calles, de ahí que carezca del elemental pulso vital que debe latir en los espacios públicos para que sean lugares seguros propicios a la relación (gueto residencial). A la Universidad se desplazan todos los días cuarenta mil alumnos sobrecargando la autovía del Guadalhorce y sus escasos accesos alternativos, porque el campus es un espacio unifuncionalmente docente, sin el apoyo de la residencia o del comercio, aún de primera necesidad, que harían innecesario un buen número de esos desplazamientos (gueto universitario).

Y el parque Tecnológico, esa baza que nos pone en el mapa y nos redime de nuestra postración industrial, es sin embargo un gueto de lujo donde las cinco mil personas que allí trabajan tienen que echar una moneda en una máquina para tomarse un simple café. No, estos espacios, que junto a los terrenos de RENFE, el aeropuerto, el Recinto Ferial, la Ciudad de la Justicia y el Plan Bahía van a llenar de contenido al Triángulo Productivo —escenario de la nueva capitalidad— tienen que ser en sí mismos como una especie de reflejo o microcosmos de la ciudad toda, es decir, que **desde ellos no se tenga la**

**EL CRECIMIENTO URBANO
SIEMPRE HA IDO MUY POR
DELANTE DE SU SOPORTE
INFRAESTRUCTURAL**

sensación de estar en una situación subordinada, periférica, marginal o suburbial, sino con todas las connotaciones de la centralidad, entendiendo por ésta la complejidad de funciones que entraña el vivir: la residencia digna, los comercios, los equipamientos, el espacio público y los lugares de ocio.

Pero la plenitud urbana de los múltiples centros que hoy tiene la ciudad es sólo la mitad del modelo. La otra mitad es **la máxima posibilidad de movilidad y comunicación entre ellos**. Tan sólidos deben ser los nudos como los enlaces, y esto alude a un buen número de asignaturas pendientes de nuestra ciudad, entre las que cabe destacar la urgente necesidad de la hiperronda, el soterramiento del ferrocarril en su entrada a la ciudad y las líneas de Metro a las que nos estamos refiriendo. La primera medida —la hiperronda— es absolutamente necesaria para el desvío de tránsitos territoriales y de paso que hoy sobrecargan el viario arterial urbano; la segunda permitirá desbloquear las relaciones norte-sur de un importante sector del oeste de la ciudad, posiblemente el más poblado, con un favorable efecto inmediato en las zonas limítrofes con el ferrocarril y la generación de importantes economías de escala en el conjunto general de la ciudad. Pero es **la construcción del Metro la medida que más va a contribuir a la configuración de ese modelo moderno** de ciudad al que extensamente hemos aludido pues, al estar concebido —por su propia lógica de rentabilidad— de manera que pueda atender a los más amplios sectores de la ciudad, de un lado contribuye a reforzar esos puntos nodales de la red a que nos referíamos (el simple hecho de la existencia de las paradas constituyen una importante instancia de significación y centralización del lugar), y por otro, su mismo trazado como plataforma reservada garantiza la óptima conectividad entre ellos, cumpliéndose, pues, los requisitos necesarios para la consolidación de la ciudad moderna tal y como hoy cabe entenderla: **la ciudad que se reconoce en la vitalidad y plenitud urbana de sus múltiples centros y en la máxima capacidad de comunicación entre ellos**: ciudad accesible e isótropa, que consagra la integración social del espacio. Sin la ingenuidad de los utopistas, pero desde el optimismo ilustrado que toda acción política debiera acarrear, podemos decir que esta forma de ver lo urbano en la desmesura metropolitana es, quizá, la única forma de realizar el ideal de la ciudad democrática en dicho contexto.

2. EL PAPEL DEL CENTRO HISTÓRICO: LA INCORPORACIÓN DEL PUERTO Y LAS ÁREAS DE REHABILITACIÓN CONCERTADA

Málaga es hoy una ciudad de profundas connotaciones periféricas, tanto externamente, por su posición geográfica con respecto a los centro de decisión del país, como internamente, toda vez que la centralidad ha sido ejercida hasta ahora por su pequeño casco histórico, de ámbito muy reducido en comparación con el territorio municipal ocupado por el suelo urbano. Las medidas anteriormente consignadas van encaminadas, pues, a conjugar un verbo que resulta clave en la definición del modelo metropolitano: **centralizar**, centralizar la ciudad mediante nuevos ejes de comunicación que la ligen estructuralmente al sistema de ciudades y regiones en los que hoy se articula la economía mundial (y de ahí la importancia de la ampliación de su aeropuerto, la Alta Velocidad y el ferrocarril costero), y centralizar la propia ciudad internamente, convirtiendo en lugares lo que ahora son simples aglomeraciones urbanas, convirtiendo en centros lo que hasta ahora han sido barrios y distritos periféricos. Pero si bien en esta concepción los lugares quedan hermanados entre sí por disponer de esa **diversidad** (de funciones, de ambientes, de encuentros, de culturas, de composición social, etc.) inherente a las centralidades históricas, es lógico pensar que, valga la redundancia, esas diversidades se expresen de manera distinta de acuerdo con las peculiaridades de cada lugar. Aún disfrutando de la plenitud de lo urbano, no es lo mismo un barrio del interior que uno costero, ni la ciudad que pueda crearse en torno al nuevo Palacio de Justicia que un barrio universitario. Cada lugar, cada centro, debe, pues, cumplir con su adecuado papel en ese equilibrado compendio de centralidades/diversidades que es la ciudad metropolitana.

LA CIUDAD POLICÉNTRICA O EN RED ES, EN CIERTO MODO, UNA CIUDAD DE CIUDADES EN LA QUE CADA CENTRO, CADA NUDO O CADA SECTOR DEBE REPRESENTAR LA PLENITUD DE LO URBANO EN EL LUGAR QUE LE CORRESPONDE

Así las cosas resulta de todo punto obligado preguntarse cuál es el papel que le corresponde a la centralidad genuina, esto es, al mismo Centro Histórico. A pesar de que desde el planeamiento general la calificación urbanística de “Centro” se extiende a un ámbito más amplio, lo cierto es que la idea fijada en el imaginario colectivo (y podríamos decir que incluso en la atención administrativa) como centro histórico se circunscribe de hecho al perímetro dibujado por la muralla musulmana, esto es, el cuasi círculo definido por el río Guadalmedina, las calles Carretería-Álamos, los vestigios musulmanes de la Alcazaba y Gibralfaro y, cerrándolo por el sur, los terrenos portuarios. Un ámbito muy pequeño para tanta ciudad. Pero Málaga tiene hoy la ocasión privilegiada de redefinir y adaptar su Centro Histórico —el corazón de la ciudad— a la escala metropolitana en la que hoy se manifiesta. Pocas ciudades en el mundo tienen la ocasión de que una parte cualitativamente importante de su crecimiento no sea periférico, sino central. Y esta es una de esas ocasiones: **Málaga, merced a las Áreas de Rehabilitación Concertada que habrán de “extender” el concepto de ciudad histórica por el norte, y con la posibilidad de integrar el Puerto con la ciudad —al sur— mediante la incorporación al suelo urbano de las dársenas interiores, tiene la ocasión de reforzar y ampliar su centro para asistir a una gran ciudad.** Acabamos de decir que cada nudo de la ciudad policéntrica debe asumir el papel que le corresponde. Hoy día es un axioma en urbanismo el que los viejos centros históricos se han quedado obsoletos y debilitados para asumir las funciones que tradicionalmente han venido desempeñando cuando la escala de la ciudad se ha desbordado en una ciudad-región. Un corazón muy débil para tanto cuerpo. Pero en la mayoría de los casos los centros se ven aislados y aprisionados por su propia contingencia geográfica. El nuestro, por el contrario, tiene el privilegio de ensancharse y reforzarse con un corazón nuevo para seguir suministrando esa capacidad de síntesis, de identidad, de carga institucional, de referencia simbólica que desempeñan los centros históricos en las ciudades. Y lo hace en un momento especialmente estimulante, cuando la ciudad ha descubierto de golpe la importancia de sus valores patrimoniales merced a la acción complementaria de la administración local y la regional en actuaciones tales como la restauración del Castillo de Gibralfaro, de la Alcazaba y Teatro Romano, la creación del Centro de Arte Contemporáneo, la Rehabilitación del Parador de San Rafael para Centro Cultural y sede de Turismo Andaluz, la creación del museo Municipal, el Centro Cultural de la Generación del 27 y, muy especialmente, la peatonalización de la calle Larios —que ha descubierto a los malagueños la posibilidad de otro “tempo” urbano— y la inauguración del museo Picasso que, aparte de su valor intrínseco, ha puesto de manifiesto el enorme valor de la estratificación histórica que se da en el entorno donde está enclavado.

El Puerto es el escaparate marítimo de toda esa concentración de valores patrimoniales de la cual lo separa esa espléndida realización de la época de Cánovas del Castillo que fue el Parque.

Con esta circunstancia presente, la COPT y el Ayuntamiento de Málaga convocaron hace año y medio un concurso de ideas para la reordenación del muelle 2, fronterizo con el Parque, el cual fue ganado por el arquitecto Jerónimo Junquera con una propuesta conceptualmente muy interesante. Según ésta, el muelle, roturado conforme a una estructura similar al palmeral de Elche, va configurando una sucesión de espacios libres para usos ciudadanos, culturales y expositivos, enmarcados por la cuadrícula dibujada por las palmeras.

Algunos de esos espacios, rehundidos, alberga el testimonio de los cimientos y la maquinaria del actual silo, alguna de cuyas piezas son de alto valor plástico y, desde luego, arqueológico. Es ésta la respuesta concreta dada por el proyecto a la idea, a nuestro juicio totalmente correcta, de considerar este espacio como un trasunto moderno del Parque decimonónico, en la teoría de que la integración portuaria es algo, en el fondo, conceptualmente tan simple como dar un paso adelante, un paso en el que la ciudad acarrea consigo los caracteres que en ese lugar se manifiestan y que, al acercarse al mar se funden y se impregnan de lo portuario, enriqueciéndose mutuamente.

No vamos a entrar aquí en detalles sobre un Plan Especial de Integración Puerto–Ciudad cuyas iniciales redacciones, que planteaban la ocupación de estos privilegiados espacios centrales con usos comerciales más propios de la periferia, fueron fuertemente contestadas por la ciudadanía. En el Puerto se concitan la necesidad de resolver los tránsitos metropolitanos Este–Oeste diferenciándolos de los estrictamente locales, la necesidad de acertar con los adecuados usos urbanos que proporcionen valor añadido a la ciudad, tras su incorporación a ésta, el reforzamiento de las nuevas funciones sobrevenidas como las del tráfico de cruceros y de contenedores, la construcción de los elementos simbólicos y representativos de la ciudad en tanto que puerta de la ciudad desde el mar, la apertura física del centro al mar, con ofertas de usos que refuercen el carácter comercial de aquél y no supongan una intrusión competitiva... en definitiva, demasiados compromisos como para que este espacio sea desperdiciado con un tratamiento banal, en su configuración urbanística y funcional. Este Plan, que no puede ser ajeno a estas consideraciones, se encuentra en su fase final de tramitación, aunque el concurso convocado por la COPT y el Ayuntamiento marcan el camino a seguir.¹

Y en cuanto a las **Áreas de Rehabilitación Concertada**, la justificación de la intervención de la COPT es aquí múltiple. Por un lado, y como ya hemos apuntado, se trata de extender el ámbito de la centralidad histórica hacia donde ya lo es de hecho, aunque no se perciba del todo como tal. La incorporación de los barrios de La Goleta, San Rafael, Ollerías y La Victoria no hace otra cosa que fijar los límites del centro histórico allí donde llegó la ciudad del siglo XVIII, con la Ilustración borbónica y la desamortización militar de las viejas murallas musulmanas. Pero más que este incremento territorial de la centralidad histórica es importante esta intervención porque nos va a permitir realizar las políticas que la Consejería viene aplicando en la rehabilitación residencial de las áreas históricas con valor patrimonial desde hace más de veinte años, de una manera ininterrumpida y como si de una marca de identidad se tratara, una vez que éstas han alcanzado un elevado grado de madurez después de las numerosas experiencias desarrolladas. Políticas que en Málaga empezaron con la Rehabilitación de Trinidad–Perchel continuadas luego con las intervenciones en la zona de Lagunillas y La Cruz Verde, entre otras. Se trata de aplicar todo el conocimiento depurado por lo que se ha aprendido de los aciertos y, muy especialmente, de los errores. Contrariamente a como se abordaron casos anteriores, donde la atención obsesiva por las demandas residenciales descuidó otros aspectos cruciales para lograr el objetivo de una rehabilitación urbanística integral, aquí lo que se despliega es una panoplia de líneas de actuación complementarias que contemplan lo residencial en todas las modalidades del Plan Andaluz de Vivienda, pero teniendo buen cuidado de simultanearlas junto con el fomento al comercio tradicional, la reurbanización del espacio público, la consecución de áreas libres y equipamiento comunitario, la valoración del patrimonio cultural, la óptica turística y la atención específica a la componente social y diversa de la población. Se es consciente de cómo ya en la actualidad, desde el mismo anuncio de la intervención, los precios del suelo en las áreas se han disparado creando las condiciones propicias para el fenómeno conocido por el término sajón de “gentrificación”, es decir, el desplazamiento o la marginación de las población autóctona hacia otros lugares periféricos y la ocupación de los lugares liberados por capas sociales de mucho mayor capacidad adquisitiva. La única forma de evitarlo es con una decidida actuación pública sobre la vivienda social, poniendo ésta, en cualquiera de sus modalidades, al alcance de los sectores más necesitados, espectro éste que hoy, tal y como están los precios del mercado inmobiliario libre, abarcan desde el umbral de insolvencia hasta el colectivo de jóvenes recién licenciados, pasando por el de los inmigrantes y el de la tercera edad. En realidad, no se trata sólo de cubrir desde lo público una inexcusable responsabilidad asistencial dentro del problema de la vivienda —con ser esto importante— sino de introducir en el lugar ofertas competitivas de largo alcance, mediante viviendas modélicas a bajo costo, en propiedad o en alquiler, lo suficientemente repartidas por el área de una manera estratégica como para “marcar” el territorio, disuadiendo de tentaciones especulativas en el entorno inmediato. Si en un sistema de economía libre de mercado no

• 1. Para mayor información sobre la problemática de Puerto véase documento “Integración de Puerto y ciudad” Interreg III B C2M, Ayuntamiento de Málaga, Servicio de Programas. 2004.

puede fijarse desde lo público el precio del suelo, juguemos, pues a esas leyes de una manera ventajosa para no perder de vista el objetivo fundamental: la intervención pública sobre la zona genera de una manera ineluctable un incremento de su valor de cambio; la cuestión está en garantizar que el uso propiciado por ese valor de cambio sea lo más variado posible y al alcance del mayor número posible de capas de la población.

A la materialización de estos objetivos van destinadas las concretas líneas de actuación que se describen en el apartado siguiente.

3. REDACCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN EN LAS ÁREAS DE REHABILITACIÓN CONCERTADA DE MÁLAGA

FASE 1ª. DIAGNÓSTICO Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

a) Antecedentes. Situación General del Área. Conveniencia y oportunidad de la declaración de Áreas de Rehabilitación Concertada.

En enero de 1999 se suscribió un convenio entre el Ayuntamiento de Málaga y el Colegio de Arquitectos por el que se encargaba a tres equipos de arquitectos los análisis de tres sectores del Centro histórico de la ciudad con objeto de solicitar su declaración como **Áreas de Rehabilitación Concertada**, acogidas a la determinaciones que para éstas establecía el Convenio Programa suscrito el 3 de noviembre del 2000 entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento de Málaga.

Estos equipos son:

- Lorenzo Díaz Cabiale, con la subzona 1: entorno de calle Madre de Dios.
- Antonio Álvarez Gil, Salvador García García, con la subzona 2: entorno de calle Ollerías.
- Carlos Lanzat, Rafael Lacour, Alberto Santoyo, con la subzona 3: entorno de calle de la Victoria.

Estas áreas constituyen parte de los primeros arrabales de la ciudad musulmana, que fueron colonizados a mediados del setecientos, tras la primera desamortización militar de las murallas que cercaban la medina.

Son, pues, barrios históricos de traza predominantemente regular, con una edificación heterogénea en la que se mezclan inmuebles residenciales del siglo XIX con otros del barroco tardío, bodegas y otros tipos de edificios industriales, centros culturales, institucionales y religiosos, y una falta notoria de zonas libres públicas, parques y jardines. Algunas intervenciones del IMV no han logrado detener un proceso de deterioro creciente, tanto en el patrimonio edificado como en el componente social, por tratarse de actuaciones aisladas y estrictamente inmobiliarias, destinadas a abordar el aspecto meramente cuantitativo del problema del déficit de viviendas, al margen de una sólida y coherente estrategia de rehabilitación integral, como persigue, precisamente, la filosofía que anima el concepto de Rehabilitación Concertada y las propias directrices del PEPRI del Centro, que es la figura de planeamiento vigente en el ámbito de la actuación.

La conveniencia y oportunidad de la declaración de Áreas de Rehabilitación Concertada de esta zona, a nuestro juicio, estriba en el hecho de subrayar, precisamente, su carácter de barrios históricos, condición que pueden perder al situarse en una especie de tierra de nadie entre las zonas de su límite norte —los barrios de la Goleta, Capuchinos y Cristo de la Epidemia, que constituyen la primera fase del crecimiento periférico del centro (años 50–70), con todas las lacras del modelo expansivo entonces vigente— y la idea que, tanto desde una cierta visión administrativa como desde el imaginario colectivo, se

MÁLAGA TIENE HOY LA OCASIÓN PRIVILEGIADA DE REDEFINIR Y ADAPTAR SU CENTRO HISTÓRICO A LA ESCALA METROPOLITANA EN LA QUE HOY SE MANIFIESTA

Áreas de rehabilitación integrada.



tiene hoy del concepto de Centro Histórico, circunscrito al área encerrada por las calles Carretería-Álamos, esto es, la identificación de lo histórico sólo con el perímetro de la ciudad musulmana.

Es un hecho que la peatonalización de la calle Larios y la apertura del museo Picasso han acrecentado un proceso que se venía desarrollando ya desde hace bastante tiempo en la ciudad: la revalorización del Centro Histórico como lugar preferente para la residencia, la implantación de despachos profesionales, empresas, actividades y el resurgimiento de la actividad comercial. A todo ello ha contribuido fundamentalmente la política municipal en desarrollo del PEPRÍ del Centro y todo el vasto programa de apoyo directo e indirecto a la rehabilitación de inmuebles llevado a cabo por la Oficina de Rehabilitación, con la gestión del programa URBAN, continuado hoy con fondos propios. Hace mucho tiempo que el Centro Histórico pasó de ser el escenario de la decrepitud física y demográfica para ser uno de los principales escenarios de oportunidades de la ciudad. Y es este redescubrimiento del Centro no sólo como un simple espacio geográfico, o incluso histórico, sino como un nuevo modelo de entender lo urbano en una ciudad de profundas connotaciones periféricas, lo que ha creado la necesidad de extender el ámbito conceptual del Centro a lo que de hecho ya lo es, aunque, como decimos, no hubiera sido hasta ahora objeto de una atención administrativa como la que ha merecido la zona intramuros. Los estudios realizados por estos equipos suponen, en cierto modo, el indispensable primer paso analítico para la consideración central de unas zonas que, si ya lo son por la vía de hecho, lo sean también por la de derecho, en el sentido de que puedan ser objeto de unas políticas concretas y específicas que recojan su singularidad y desplieguen al máximo sus potencialidades y expectativas.



Calle Larios.

b) Información y análisis de los datos disponibles sobre el Área. Actualización de los Avances realizados en virtud del Convenio Ayuntamiento-Colegio de Arquitectos.

Los análisis realizados por estos tres cualificados equipos de arquitectos en 1999 fueron actualizados en Febrero del 2002 abocando en un Avance de Programa de Actuación que supone un valioso documento de partida para elaborar el Programa definitivo, al haber sido redactados de acuerdo con un guión y una metodología específicamente destinada a este fin. Así, además de unos completos análisis históricos, tipológicos y urbanísticos de los tres ámbitos de la Rehabilitación, completados con otros socioeconómicos para los que se contó con la asistencia del Centro de Desarrollo Estratégico de El Perchel (CDEP), los Avances completan las propuestas de rehabilitación genérica contemplada por el planeamiento vigente (el PEPRÍ) y aportan una relación exhaustiva de las posibles intervenciones en suelo y vivienda según cada una de las modalidades establecidas en el III Plan (1999-2003), con una evaluación económica final, repartida por bienes y prioridades, que incluye otras actuaciones en principio no estrictamente contempladas por el Plan, como son los espacios públicos y los equipamientos. El momento en que fueron redactados estos Avances hace que la mayoría de los datos recogidos y las propuestas elaboradas continúen en gran medida vigentes, si bien el dinamismo en los procesos de renovación urbana que está experimentando la ciudad —que registra un verdadero “boom” inmobiliario en las áreas centrales— obliga a un indispensable actualización de algunos aspectos y a una reconsideración de algunas de las estrategias, especialmente por la conveniencia de aplicar algunas líneas de actuación novedosas incorporadas al último Plan Andaluz de Vivienda como es el caso, por ejemplo, de las viviendas para jóvenes en régimen de alquiler, entre otras; pero sin duda alguna la existencia de estos documentos nos va a permitir acortar enormemente los plazos para la definitiva declaración del Área, la puesta en marcha de la operación y la definición de las actuaciones prioritarias.

En general las tres subzonas estudiadas presentan muchos caracteres comunes sin que por ello sean, en modo alguno, áreas homogéneas, manifestando cada una de ellas sus especificidades. Suelen tener aspectos comunes

HACE MUCHO TIEMPO QUE EL CENTRO HISTÓRICO PASÓ DE SER EL ESCENARIO DE LA DECREPITUD FÍSICA Y DEMOGRÁFICA PARA SER UNO DE LOS PRINCIPALES ESCENARIOS DE OPORTUNIDADES DE LA CIUDAD

en cuanto a la aplicación de los programas de regeneración residencial pero divergen en lo que se refiere a la función y significación urbana de cada una de ellas en relación con el conjunto del Centro Histórico y la ciudad. Ello nos está apuntando ya que habremos de proponer unas líneas de actuación de ámbito y validez general y otras de localización específica. Así, por ejemplo, las propuestas de intervención en la subzona 1 (entorno de la calle Madre de Dios) ponen un especial énfasis en el papel que habrá de jugar el conjunto Teatro Cervantes–Plaza de la Merced que alude a las nuevas funciones del actual mercado intermedio, que lejos de ser un elemento urbano dinamizador es una barrera que está impidiendo extender hacia la zona la influencia de la Plaza de la Merced. O la propuesta de potente intervención residencial pública en el muy degradado entorno de la calle Jinetes. Las propuestas de la subzona 2 inciden en la reutilización con usos dotacionales de las —pocas— grandes parcelas vacantes que quedan en la zona, bien por estar hoy convertidas en solares o por alojar usos obsoletos, así como en la valoración de importantes piezas del patrimonio edificado —existencia de caserones barrocos, por ejemplo— y algunas iniciativas de peatonalización para el reconocimiento y singularización de áreas homogéneas. Las propuestas de la subzona 3, que se dirimen en un espacio fronterizo entre masivas actuaciones del IMV y las laderas de Gibralfaro, hacen un especial hincapié en intervenciones de fuerte contenido urbanístico. La propuesta que seguidamente haremos de las líneas de actuación recogen la mayor parte de las que han resultado ser coincidentes en los análisis efectuados, sin menoscabo de las específicas, tras un completo análisis de la prioridad e importancia estratégica de las mismas, puedan ser incluídas en el Programa de Actuación definitivo.

c) Valoración de los puntos aludidos en el apartado anterior. Conclusiones descriptivas de la situación de la zona, previsiones de futuro y su potencialidad de transformación.

Como decimos, los Avances fueron actualizados en Febrero del 2002 con respecto a los primeros documentos de 1999. Por otro lado, la Gerencia Municipal de Urbanismo, con la participación de los mismos equipos redactores de los Avances, ha continuado los análisis de la zona desde una perspectiva de coordinación de las propuestas que de ellos hubieran de derivarse con las que se están proponiendo actualmente en el resto del Centro Histórico, en una visión de conjunto.

Convencidos de la necesaria coordinación de criterios y competencias sobre unas áreas tan prolijamente estudiadas y sobre las que sólo queda ya pasar a la acción, se han celebrado reuniones técnicas entre el equipo de EPSA, la Gerencia Municipal de Urbanismo y la Oficina para la Rehabilitación del Centro Histórico, fruto de las cuales ha sido el acuerdo sobre las líneas de actuación que se consignan en el punto tercero, coordinando las propuestas de cada uno de los Avances con las estrategias de actuación municipales y las políticas que en materia de rehabilitación desarrolla la Consejería a través de EPSA.

Hemos de consignar, no obstante, un fenómeno reciente producido en la zona que altera algunos de los postulados y estrategias de los Avances al tiempo que acrecienta la urgencia y necesidad de una intervención pública.

El proceso de degradación de amplias zonas del Área es acelerado, tanto como el ritmo de demolición de inmuebles. En las propuestas de actuación de los Avances se justifica una fuerte inversión pública en los distintos programas del Plan Andalúz durante el primer bienio, como motor de arranque para incitar a la participación posterior de la iniciativa privada. Es decir, en la situación en la que se han redactado los Avances, incluso en la revisión y actualización de los mismos en las fechas próximas del 2002, se daba por hecho una absoluta atonía del mercado que necesitaba ser estimulado por la confianza de una actuación pública de arranque. La realidad, sin ser del todo la contraria —sobre todo en determinadas zonas— es, sin embargo distinta. La carencia de suelo periférico al alcance de pequeños promotores por un lado, la ya re-



Algunas áreas del centro presentan un aspecto muy degradado.

petida apetencia de centralidad por otro, junto con las ya sabidas características del mercado inmobiliario (afectado por la repercusión de los disparatados precios de suelo), ha hecho que la iniciativa privada haya irrumpido en la zona, bien con pequeñas o medianas promociones o con retenciones especulativas de suelo. La situación resultante no es tanto incitar a la participación del sector privado sino encauzar su actividad hacia unos objetivos rehabilitadores que no son, precisamente, los que animan a algunas de las iniciativas privadas con presencia en la zona.

En lo que se refiere a la rehabilitación integral de un barrio es mejor, sin duda, afrontar una situación dinámica que una estancada, con una total atonía del mercado. Pero un exceso de dinamismo incontrolado e indiscriminado puede dar lugar, como de hecho ya está sucediendo, no a un proceso de rehabilitación sino a una auténtica transformación del barrio, no sólo de su “clima” tradicional —manifestado por su arquitectura, su urbanismo y su ambiente— sino de su propia base social, fomentando un proceso combinado de erradicación y de sustitución de la población por otra que en modo alguno se aviene con los objetivos de integración social que debe insuflar toda operación de rehabilitación integral. Nos referimos a que, en algunas zonas del Área —las más próximas a las zonas de los bordes, y por tanto, más próximas a las zonas más integradas con la dinámica de la ciudad colindante— se están llevando a cabo promociones de elevados precios, al alcance de una población con alto nivel de ingresos, y otras zonas, más interiores, se deja como campo de maniobra para las intervenciones de componente más asistencial del IMV.

Según hemos sabido por representantes de la Gerencia de Urbanismo, se están haciendo intentos de concertar con operadores privados las características de determinadas promociones concretas para que se avengan a los objetivos de la rehabilitación, pero ello no elude el papel que la EPSA debe jugar con sus intervenciones, no como sustituto de la iniciativa privada, sino como inductor de procesos que encaucen el desarrollo de ésta hacia el objetivo de un proyecto de rehabilitación integral, que es, por añadidura, un proyecto de integración social. En todo caso, el papel prioritario de la intervención pública nunca dejará de ser el cubrir todo los campos a los que la iniciativa privada nunca podrá llegar, y buena muestra de ello son las líneas de actuación que a continuación se detallan.

d) Avance de las líneas de actuación.

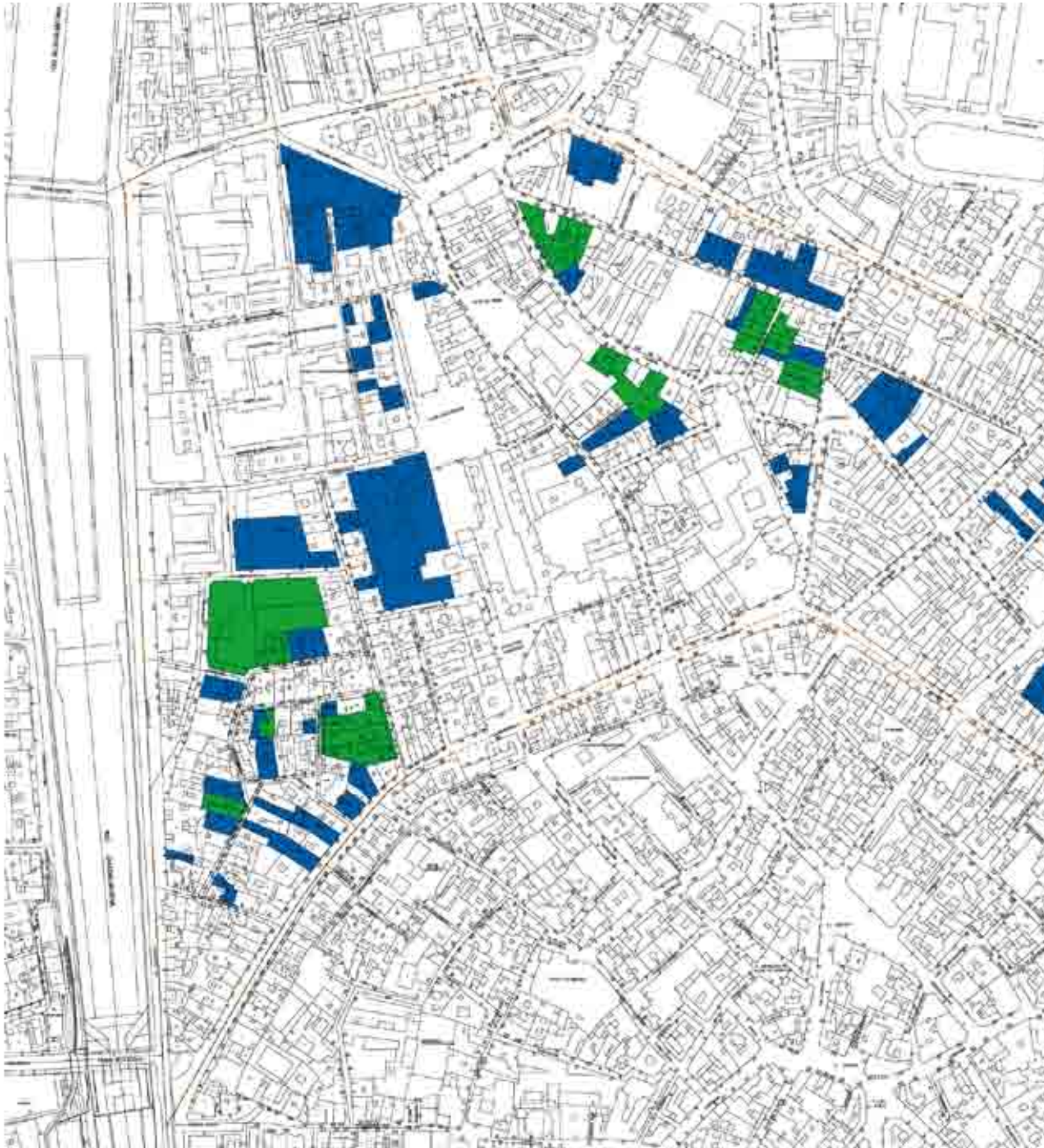
- Línea 1:

En primer lugar hemos de referirnos a **las intervenciones en materia de vivienda contempladas en los diversos programas del Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2003–2007**, para las cuales las tres subzonas que integran el Área de Rehabilitación Concertada constituyen un buen campo de maniobra. En los Avances se hace una prognosis —a lo largo de cuatro bienios— del número de viviendas y la inversión total que sería susceptible de adscribirse a cada una de las modalidades contenidas en el Plan anterior, esto es: Programas de Infravivienda, Rehabilitación Autónoma, General y Baja Necesidad, en lo que se refiere a rehabilitación; Promoción Pública Directa y Actuaciones Singulares, en programas de nueva construcción, así como inversiones en obtención de suelo para construcción de equipamientos y construcción de éstos. Estos datos, evidentemente, deberán ser actualizados en el momento de redactar el Avance del Programa de Actuación incorporando las modalidades que introduce el Plan Andaluz vigente, muy concretamente las que se refieren al alquiler, como los alojamientos protegidos en alquiler, las viviendas en alquiler para jóvenes y las viviendas para la integración social.

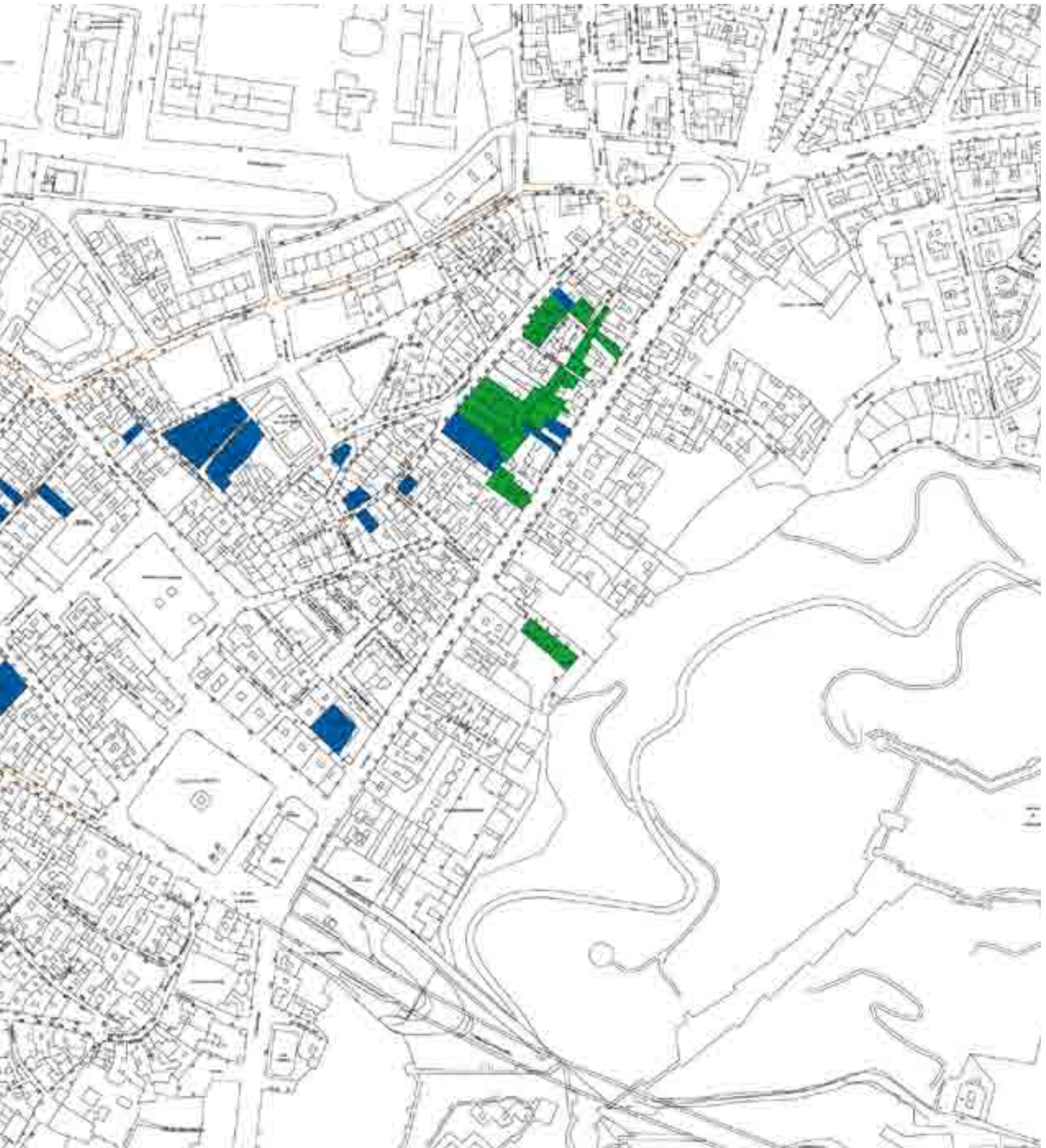
Dadas las particularidades de la zona, con la existencia de inmuebles de alto valor patrimonial —de los que seguidamente hablaremos con una línea específica— se fomentará la modalidad de Rehabilitación Singular y la de Rehabilitación de Edificios.



Solares en venta.



ÁREA DE REHABILITACIÓN CONCERTADA. Uso residencial y equipamiento.



■ Fincas de propiedad municipal. ■ Fincas de propiedad privada. - - - - - Ámbito de actuación arc.

Por otro lado, la iniciativa se presta a ensayar fórmulas novedosas de concertación con los privados para la construcción edificios de nueva planta y a proponer tipologías no contempladas estrictamente en las modalidades del Plan, como es el caso del concepto de “Vivienda Incubadora” con la que habría de sustanciarse la idea de “barrio del conocimiento”, del que seguidamente hablaremos.

- **Línea 2:**

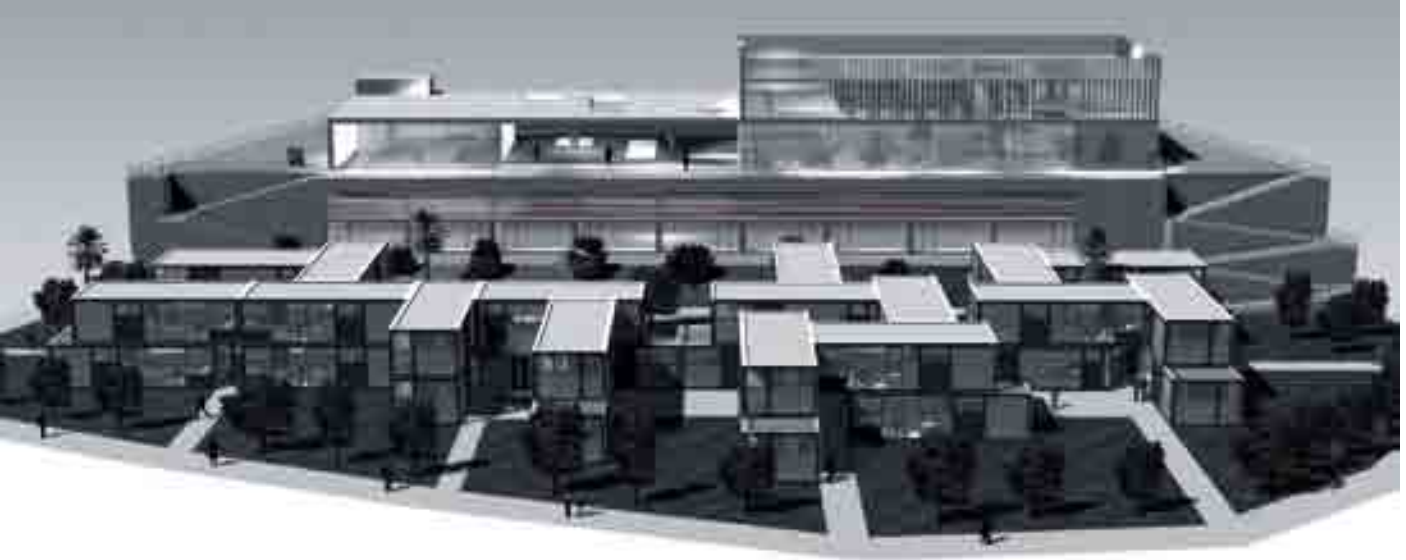
Programa específico de adquisición de suelo para obras de nueva planta. Está relacionado con la situación descrita al final del párrafo anterior. La intervención privada, con ánimo de promover o de retener especulativamente el suelo, está adquiriendo una dimensión generalizada, dando al traste con algunas de las intervenciones más significativas, novedosas y emblemáticas de la actuación sobre el barrio, como son los conjuntos de “Vivienda Incubadora” para jóvenes. Se necesita una actuación rápida en este sentido, acudiendo al Registro Municipal de Solares —actualizándolo, en su caso— y definir cuanto antes un paquete de Unidades de Ejecución, a partir de la consideración de la vivienda pública como Equipamiento. Es nuestra intención elaborar, conjuntamente con la Gerencia de Urbanismo, esa relación en los próximos días, para su inmediata aprobación por el Consejo de Gerencia. El criterio de selección de solares habrá de ser, preferentemente, el de permitir la máxima aglutinación de parcelas colindantes y su homogénea localización en el contexto general del barrio.

- **Línea 3:**

La idea del “Barrio del Conocimiento” y la “Vivienda Incubadora”. Creemos que estos conjuntos son cruciales para definir el sesgo que se le quiere imprimir a la rehabilitación. En principio fueron concebidos como viviendas colectivas con una importante presencia de espacios comunales de relación, con una dimensión aproximada de 20–30 viviendas, acorde con las parcelas de gran tamaño que se creía disponer en un principio. En modo alguno se renuncia a la aglutinación de determinadas parcelas para conseguir esas dimensiones óptimas, pero preferimos ahora hacer hincapié no tanto en el tamaño como en el número de ellas. Consideramos de gran importancia estratégica obtener varias parcelas repartidas por el Área para dejar ésta sembrada de este tipo de actuaciones que supongan una oferta competitiva para cualquier tentación especulativa que se produzca en las intermediaciones. Sería mucho exigirle a esta actuación una regulación de los precios de suelo, pero ante la presencia generalizada de este tipo singular de oferta inmobiliaria para jóvenes, no es aventurado imaginar que el sector privado se adentre en este mercado cierto, por responder a una necesidad real, cuya condición “sine qua non” es ser asequible, y ese producto sólo es posible si al principio del proceso, esto es, la presencia del suelo como materia prima, no parte de un precio desorbitado.

- **Línea 4:**

Intervención de nueva planta o sobre edificios singulares, en rehabilitación, para la creación de Centros de Coordinación y Desarrollo de las subzonas (CECODE). En todos los Avances se ha hecho especial hincapié en los distintos Programas de Trabajo Social que ayuden a paliar las situaciones de riesgo y marginalidad que se dan en buena parte de ellos: Programas de educación familiar, de convivencia y relaciones sociales, de inserción laboral, de asistencia a la tercera edad, políticas integrales de ayuda a la inmigración, etc. Se dibuja aquí un importante marco operativo para la incorporación progresiva de otras Consejerías y otras concejalías en programas existentes o específicos creados sobre la marcha. Pero en cualquier caso lo que se pone de manifiesto es la necesidad de un lugar concreto en el que todas esas políticas sectoriales se puedan llevar a cabo. Antiguamente ese trabajo asistencial —con frecuencia desde actitudes caritativas, bienintencionadas y apostólicas— se solían realizar en los barrios desde las parroquias. Pues bien, se trata



Idea de "Barrio del Cononocimiento" y la "Vi-vienda incubadora" como oferta asequible de vivienda.





Muchos inmuebles barrocos poseen un gran valor patrimonial.



ahora de concebir una suerte de “parroquias laicas y ciudadanas” que actúen como verdaderos referentes de los barrios, centros culturales polivalentes e incluso lugares de descentralización administrativa en el que se presten determinados servicios. El Plan Estratégico de Málaga tenía previsto ya este tipo de iniciativas; se trata ahora de darles su verdadero contenido. Hemos de pensar, concretamente, en el fenómeno, ya presente en los barrios, de la interculturalidad, merced a las concentraciones de población inmigrante de determinadas zonas, gracias a las cuales, dicho sea de paso, se mantienen vivas. Estos Centros de Coordinación y Desarrollo han de propiciar los encuentros y el conocimiento mutuo de estos colectivos para lograr la máxima integración social entre ellos. Y como centros culturales deben tener un alcance más ambicioso que el de simple equipamiento de barrio para dar un servicio a nivel ciudad. Se trata de conjurar la sensación marginal o periférica, introduciendo factores de centralidad que, entre otros aspectos, incrementen el sentimiento de orgullo y pertenencia al propio lugar.

- **Línea 5:**

Las actuaciones sobre los edificios del barroco civil. Más incluso que en el Centro Histórico intramuros, es en estos barrios donde están enclavados los edificios residenciales más antiguos de la ciudad, es decir, la edificación doméstica de finales del siglo XVIII —el barroco civil— expresado en espléndidos caserones de indudable interés patrimonial por sí mismos, pero también en un buen número de edificios austeros y discretos que le confieren al espacio en el que se ubican ese interés ambiental que, a pesar de la promiscuidad y el deterioro, es lo que valoramos en el barrio. En último término son estas piezas las que determinan el carácter histórico de este barrio; podemos decir que, en su simplicidad y en su modestia, este caserío es el signifiante de la historia en este lugar, de forma que, si desapareciera, ciertamente no por ello el área dejaría de ser central pero indudablemente sería otra cosa. El barrio está en un acelerado proceso de transformación, por las demoliciones y por las nuevas construcciones, generalmente anodinos pastiches que remedan una supuesta edificación decimonónica. Creemos que entre tanta amenaza se hace indispensable establecer una línea específica que salvaguarde todos estos elementos para fijar la memoria del lugar, bien arbitrando las ayudas establecidas para la rehabilitación de edificios o rehabilitaciones singulares —como sería el caso de los palacetes barrocos que aún quedan en pie, costosos de mantener— o adquiriendo directamente los más modestos que son los más amenazados, por no tener ningún tipo de protección urbanística. Cabe luego rehabilitarlos interiormente siguiendo la tónica de la Consejería en tantos otros lugares (rehabilitación de edificios de interés patrimonial con destino a vivienda pública en régimen de alquiler o propiedad). Hemos de aprender aquí de los errores cometidos en otras intervenciones. La obsesión por la regeneración del parque de viviendas nos ha hecho centrarnos más en aspectos cuantitativos que en los cualitativos. El inventar tipologías nuevas al alcance de todas las capas sociales es un reto, pero la rehabilitación de un barrio histórico deja de tener sentido si no se mantienen, de pie y revivificados, los testimonios de la historia, y ésta, más que en las singularidades de las iglesias y monumentos, se hace palpable en la atmósfera especial que le da su caserío. No sería concebible la magnífica iglesia de San Felipe Neri sin el entorno barroco de la calle Gaona, por ejemplo, cuyas casas, en su mayoría deshabitadas, subsisten con un deterioro extremo, sin ninguna iniciativa que garantice su supervivencia más allá de una normativa proteccionista pero sin respaldo financiero. Esta especie de “ruta del barroco” permitiría poner en evidencia, además, muchas casas con restos de esgrafiados y pinturas murales.

- **Línea 6:**

Actuaciones estratégicas sobre el equipamiento. El déficit dotacional en las tres subzonas es generalizado y ha quedado consignado en los Avances. Normalmente se han reservado determinados lugares para paliarlos con un sentido posibilista en unos casos y con una intención estratégica, como factor

EN TODOS LOS AVANCES SE HA HECHO ESPECIAL HINCAPIÉ EN LOS DISTINTOS PROGRAMAS DE TRABAJO SOCIAL



Patio del Instituto Vicente Espinel, en calle Gaona.



Conservatorio María Cristina.



Se quiere actuar sobre calles de alcance que crean recorridos.

de revitalización y reestructuración urbana, más allá de su estricto servicio, en otros. Sería preciso, no obstante, determinar su idoneidad y prioridades de acuerdo con una visión de conjunto, para evitar concentraciones y desequilibrios. Existen operaciones de equipamiento escolar, por ejemplo, cuya repercusión trasciende los límites del área en la medida en que ellas permiten liberar suelos del Centro intramuros inadecuadamente utilizados para ese fin. Algunas de las piezas urbanas reservadas para equipamiento son ya de propiedad institucional, incluso del propio Ayuntamiento de Málaga, como es el caso de la sede de la Policía Local y las antiguas naves de la Cooperativa Farmacéutica. Sin menoscabo de otras piezas de titularidad privada cuya obtención se estime prioritaria, la titularidad ya pública de esas instalaciones permitirá derivar esta línea de actuación hacia la obtención de suelo para viviendas públicas, consideradas éstas como equipamiento.

- **Línea 7:**

Actuaciones sobre recorridos. De una manera más o menos explícita, la aproximación metodológica de cada uno de los Avances implica la identificación de unas áreas homogéneas definidas por circuitos y recorridos que, en último término, constituyen factores de identificación de los barrios. Se trata de calles que van a abocar al Centro intramuros o que conectan las subzonas entre sí. No es ajena a la línea de actuación que proponemos una cierta visión turística de los barrios. La visión turística ayuda a descubrir muchos aspectos y a realzar valores que la cotidianidad oculta: el encanto de estos barrios no sólo radica en sus edificios, sino en el palpito de la calle y la escena urbana, sus comercios, sus rincones, sus ángulos de visión... La percepción de lo histórico y de la calidad del lugar se produce al irse desvelando la ciudad a lo largo de un recorrido. Se trata, por tanto, de identificar aquellos de mayor alcance y significación para que sean objeto de una atención específica en cuanto a la valoración de los elementos monumentales, las fuentes, el mobiliario urbano, la calidad de los comercios, los ángulos de visión inéditos sobre determinados monumentos que hoy puedan estar interceptados por elementos edificados prescindibles, la calidad de la urbanización primaria, aceras, accesibilidad, etc.

- **Línea 8:**

Actuaciones singulares sobre el espacio urbano. En cierto modo ligado con el punto anterior y el equipamiento. Nos referimos fundamentalmente a la consecución de suelo para zonas libres públicas y determinadas intervenciones sobre el viario que permitan el esponjamiento de zonas muy concretas del entramado urbano, en unos casos por la sordidez del espacio y en otras para potenciar los valores del mismo, como son los adarves de la calle Olle-rías, por ejemplo. En los Avances se contemplan estas intervenciones, que alcanzan una especial relevancia en la subzona 3.

- **Línea 9:**

Actuaciones sobre la urbanización. Los déficits de urbanización primaria han sido otro de los aspectos generalmente reseñados por los Avances. Es éste un tema crucial que deberá ser abordado desde un fuerte compromiso municipal. La intervención generalizada sobre determinados elementos de la infraestructura tiene un mayor efecto revitalizador que la suma de intervenciones rehabilitadoras puntuales, por cuanto testimonian de una manera más evidente y resuelta el compromiso de las instituciones públicas sobre la zona. Somos conscientes de que esta línea supone un considerable esfuerzo inversor, pero hemos de hacernos eco de una opinión generalizada en la ciudad en relación con el Centro intramuros. Por un lado, la decisiva apuesta por la urbanización de calle Larios y aledaños ha dado un impulso insospechado a la zona. Pero, al mismo tiempo, el hecho de que ese esfuerzo inversor se perciba como una intervención aislada, con el supuesto olvido del resto —justificado o no— redundará en demérito de la credibilidad del PEPRI, y ello a pesar del gran número de edificios que se han rehabilitado merced al programa UR-

BAN. Insistimos en la prioridad de esta línea. Por ello sugerimos que, para la redacción del Programa de Actuación definitivo pudieran quedar perfilados los términos de un convenio entre el Ayuntamiento y EPSA para abordar la reurbanización integral del Área, verdadera inversión en capital fijo para la revalorización urbanística, económica y social de la zona.

- **Línea 10:**

Aparcamientos. Los aparcamientos públicos de la ciudad están gestionados por una empresa específica. No se concibe la revitalización del uso residencial sin una adecuada dotación de aparcamientos compatibles con el carácter eminentemente peatonal que se le quiere dar a estos barrios que, de hecho, ya son peatonales en gran medida. Una propuesta de la Sociedad Malagueña de Aparcamientos para construir uno en la calle Gigantes, de la subzona 1, ha quedado momentáneamente suspendida en su tramitación. El solar no era, en modo alguno, apto para dicho uso por estar situado, entre otras cosas, dentro de una trama de marcado carácter peatonal. Pero ello no nos permite aplazar “sine die” una solución alternativa para una necesidad cierta y determinante, como decimos, de la verosimilitud de la rehabilitación residencial. Existen propuestas de ubicación en cada una de las subzonas a las cuales se podría, muy probablemente, añadir otras. Esta línea de trabajo implica, pues, trabajar muy estrechamente con la Sociedad de Aparcamientos en orden a decidir los emplazamientos viables por su accesibilidad, capacidad de vehículos y rentabilidad de la explotación, de manera que puedan estar decididos para la elaboración del Programa definitivo.

- **Línea 11:**

Establecido, como hemos dicho más arriba, un sistema de trabajo conjunto entre EPSA, la Gerencia de Urbanismo y la Oficina para la Rehabilitación del Centro Histórico, y considerando que debe haber un flúido trasvase y coordinación entre las actuaciones de los dos ámbitos del Centro, intramuros y extramuros, resulta obligado igualmente el **trasvase de métodos y líneas de actuación**. De este modo cabe aplicar también aquí las líneas de actuación que la Oficina está aplicando con éxito en el ámbito central, con fondos propios, a saber: las ayudas para la rehabilitación especial, que tiene por objeto la rehabilitación de edificios emblemáticos y monumentales (línea utilizada para la restauración, por ejemplo, de varias iglesias); la operación denominada “pon color a tu ciudad” que tiene por objeto la rehabilitación de fachadas y zonas comunes de edificios de viviendas con unas condiciones mínimas de superficie, habitabilidad, ventilación e higiene, situados en entornos urbanos homogéneos y con valor arquitectónico contrastado; las ayudas para la rehabilitación de fachadas, destinadas a recuperar el aspecto original de edificios con una cierta antigüedad; y las ayudas para la rehabilitación de locales comerciales, de extraordinaria importancia en estas tramas urbanas, que tiene por objeto adecuar el aspecto de los locales al de sus respectivas fachadas, canalizar instalaciones exteriores y conseguir un uso racional de rótulos publicitarios y elementos de decoración externa.



LA OBSESIÓN POR LA REGENERACIÓN DEL PARQUE DE VIVIENDAS NOS HA HECHO CENTRARNOS MÁS EN ASPECTOS CUANTITATIVOS QUE EN LOS CUALITATIVOS

Aparcamiento Delicias.



PMC