

Los proyectos para ampliar la peatonalización expulsan el tráfico que cruza el Centro



JESÚS HINOJOSA
jhinojosa@diariosur.es

La revisión del plan urbanístico para la zona prevé limitar a residentes y transporte público Álamos, Atarazanas, Frailes y Compás de la Victoria

MÁLAGA. Un centro con una mayor preferencia peatonal y despojado del tráfico de paso para ir de un extremo a otro de la ciudad. Es el futuro para la movilidad del corazón de la ciudad que dibuja el avance de la revisión del Plan Especial de Protección y Reforma Interior (PEPRI) del Centro Histórico, un documento en el que el Ayuntamiento detalla una serie de propuestas que, a falta de ser confirmadas y concretadas en diferentes estudios, suponen un cambio radical en la configuración de la circulación tal y como hoy se conoce.

Junto con los planteamientos ya anunciados de incrementar el espacio peatonal en la Alameda Principal (cerrando al tráfico sus dos laterales), y en las calles Victoria y Carretería, ampliando sus aceras y dejando la calle Victoria en un único sentido hacia el sur, el plan trazado por el equipo de gobierno municipal aboga por restringir el tráfico, limitándolo solo a residentes y vehículos de transporte público, en las calles Álamos, Atarazanas, Frailes y Compás de la Victoria, entre otras. De este modo, el Consistorio quiere asegurarse que la Alameda deja de ser un eje para dirigirse hacia el norte de la ciudad, y que el recorrido por Carretería y Álamos abandona su función como itinerario para desplazarse hacia la zona este por el túnel de la Alcazaba.

El plan parte de la premisa de potenciar el tráfico de paso por el Centro por el eje de la avenida de Manuel Agustín Heredia y el paseo de los Curas, que dispone de tres carriles en cada sentido. Para ello, propone anular la conexión entre la avenida de Cánovas del Castillo y el paseo del Parque, lo que permitiría ganar zona peatonal en la plaza del General Torrijos. Para la Alameda, y su continuidad por el Parque, considera suficiente que el tráfico quede reducido a tres carriles en su calzada central a los que se sumarían dos más para autobuses, si bien aconseja que deje de ser epicentro de las cabeceras de las líneas de autobuses, aunque no dice cómo.

Nuevo recorrido al norte

El recorrido hacia el norte por las calles Puerta del Mar y Torregorda quedaría anulado. En la primera de ellas, habría un nuevo punto de control de acceso al Centro que desviaría los vehículos no autorizados por la calle Panaderos hacia Ordóñez. De este modo, Atarazanas podría ganar en zonas peatonales, y el acceso al mercado Central –se propone que solo sea para autobuses, taxis y residentes– se haría por García Caparrós y la plaza de Arriola, que cambiaría de sentido para tener como vías de escape las calles Prim, hacia el puente de la Esperanza, y Ordóñez, hacia la calzada central de la Alameda. Para el tráfico hacia el norte se propone potenciar el uso del paso existente bajo el puente de Tetuán, al que provisionalmente podría llegarse desde el eje del Muelle de Heredia por un carril de la Alameda de Colón que invertiría su sentido hacia el norte y la calle Linaje. Para más adelante se apunta la construcción de un

Capuchinos y la Cruz Verde asumen un papel protagonista en los itinerarios propuestos

de que se revise el carácter exclusivamente peatonal que ahora tienen algunas vías, una limitación que va en contra del objetivo de que el Centro recupere la comodidad residencial que ha perdido en los últimos años con la peatonalización y que ha hecho que pierda habitantes.

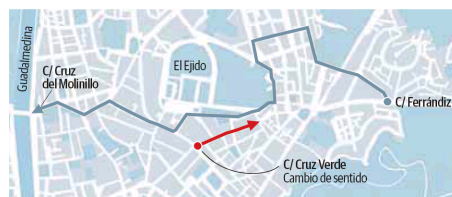
En ese sentido, para permitir que los vecinos puedan acceder de forma motorizada hasta sus viviendas, se llega a apuntar la posibilidad de esta-

túnel bajo la avenida del Comandante Benítez, ya previsto en el Plan General de la ciudad.

Otra propuesta pasa por restringir al tráfico privado la calle Álamos, permitiendo solo llegar hasta su confluencia con la plaza del Teatro para posibilitar el acceso hacia el aparcamiento de Tejón y Rodríguez. Esto implicaría que la calle Ollerías cambiaría de sentido para servir de escape a los vehículos que procedan de este entorno. Además, calle Mariblanca variaría igualmente su sentido para evitar la tentación de usarla hacia la zona de la Victoria y Capuchinos, porque para llegar a ellas el nuevo recorrido que se propone es, desde el eje del Guadalmedina, por Huerto de los Clavetes, San Jorge, Empeinado, Carrera de Capuchinos, Refino, Cruz Verde, Altozano y Ferrándiz. El sentido contrario, es decir, desde la zona noreste hasta el otro lado del río, podría ser por Fernando el Católico, Gordón, Paco Miranda, Julio Mathias, Chaves, Diego de Siloé, Carrión, Refino, Postigos y Cruz del Molinillo. Estos cambios implicarían habilitar un tramo de doble sentido en la calle Refino, desde Carrión a Postigos, y conectar la calle Chaves con Diego de Siloé a través de los antiguos barracones del campus de El Ejido.

En cuanto a la calle Victoria, que quedaría solo en sentido descendente, ampliando sus aceras en beneficio del peatón, su recorrido hacia el norte se sustituiría por uno que recorrería desde el túnel de la Alcazaba los laterales sur y oeste de la plaza de la Merced para entrar por Madre de Dios y subir Peña y la Cruz Verde hasta desembocar en la plaza de la Victoria. Igualmente, se limitaría solo autobuses y vehículos autorizados las calles Merced y Frailes, junto al mercado de la Merced. Asimismo, el equipo de gobierno considera que dejar en un único sentido descendente la calle Victoria podría permitir convertir el Compás de la Victoria en una calle de tráfico restringido.

Nuevos recorridos de tráfico para el Centro



Este-Oeste

Propuesta: Ferrándiz, Pedro de Quejana, Luis de Maceda, Fernando El Católico, Gordón, Paco Miranda, Julio

Mathias, Chaves (habría que conectarla con la siguiente), Diego de Siloé, Carrión, Refino, Postigos, Cruz del Molinillo y puente de Armiñán.



Oeste-Este

Propuesta: Puente de Armiñán o avenida de la Rosaleda, Huerto de los Clavetes, San Jorge, Empeinado,

Carrera de Capuchinos, Refino (tendría doble sentido), Cruz Verde (cambiaría de sentido), Altozano, plaza de la Victoria y Ferrándiz.



Sur-Norte

Propuesta: Túnel de la Alcazaba, lateral sur de la plaza de la Merced, lateral oeste, Madre de Dios, Peña,

Cruz Verde, Altozano y plaza de la Victoria. Para autobuses y vehículos autorizados se propone el recorrido por Merced, Frailes y Cruz Verde.



Cierre de la calle Álamos

Propuesta: Se plantea restringir el tráfico y limitarlo solo para transporte público y vehículos autorizados y

de residentes desde la confluencia con la plaza del Teatro. Calle Ollerías cambiaría de sentido para servir de vía de escape desde este punto.



Cierre de la calle Atarazanas

Propuesta: La calle Atarazanas queda para tráfico restringido. Habrá un punto de control en Puerta del Mar

que desviará a los vehículos no autorizados hacia Panaderos y la Alameda. El acceso al mercado será por García Caparrós y la plaza de Arriola.

Idean un sistema de alquiler de vehículos eléctricos para el acceso de los residentes

J. H.

MÁLAGA. Una de las cuestiones en las que incide el apartado de movilidad del avance de la revisión del PEPRI Centro es la necesidad de facilitar a los residentes que puedan acceder con sus vehículos a zonas restringidas, gozando de un cierto privilegio en ese sentido. El documento no concreta las medidas que se podrían adoptar para que ello sea posible, pero sí apunta, por ejemplo, la posibilidad

de blecer un sistema de alquiler de pequeños coches eléctricos o 'buggies' similar al que existe para bicicletas.

El avance también apunta que sería necesaria una remodelación del servicio de autobuses de la EMT y, en cuanto a los aparcamientos, propone no permitir más plazas de rotación y si promover nuevos estacionamientos reservados solo para residentes en diversos enclaves, ya que calcula un déficit de 3.340 plazas.