INTERESADO	X Ciudadano	☐ ☒ Asociación	☐ ☒ Propietario	☐ ☐ Otros
DNI, NIF, CIF	APELLIDOS O RAZÓN SOCIAL		NOMBRE	TEL.
[redacted]	ORTIZ MORALES		JESUS MANUEL	[redacted]
DOMICILIO	C.P.	MUNICIPIO	PROV.	E-MAIL
c/ PASILLO DEL MATADERO Nº1 (6ª4)	29002	MALAGA	MALAGA	[redacted]
REPRESENTANTE	CARGO: Presidente comunidad edif. Georgia (54 viviendas)			
DNI, NIF, CIF	RAZÓN SOCIAL		TEL.	E-MAIL
DOMICILIO	BARRIO/ DISTRITO	C.P.	MUNICIPIO	PROV.

LOCALIZACIÓN DE LA SUGERENCIA	(Calle, lugar, finca, etc.)	(Barrio, distrito, etc.)
	c/ PASILLO DEL MATADERO Nºs 1, 2 y 3	29002
Situación en el anterior PGOU (97)	CLASIFICACIÓN SUELO	CALIFICACIÓN (Industrial, comercial, etc.)

Poner X donde corresponda	SUELO URBANO →	☒ ☐ SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	RESIDENCIAL

EXPONE:

↳ EN ANEXO: EXPOSICIÓN

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA
GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO, OBRAS E INFRAESTRUCTURA
17 OCT. 2006
ENTRADA
N.º .....

SOLICITA:

SUPRESIÓN DEL PROYECTO EN CURSO / REESTUDIO DEL MISMO

↳ EN ANEXO 13: SUGERENCIAS

Relación de Documentación que se adjunta: 13 ANEXOS (PLANOS, FOTOS, NORMAS PGOU)

☐ ☒ Plano	☐ ☒ Fotos	☐ ☐ Propuesta	☐ ☐ Catastro	☐ ☒ Otros

En Málaga, a 17 octubre de 2006

Fdo.:

ANEXO : EXPOSICIÓN

EXPONE:

1) Que, de la lectura del PGOU 2006, se desprende que la opción de futuro para el tramo inicial de la calle Pasillo del Matadero (números 1, 2 y 3), es decir, el tramo actualmente semipeatonal que enlaza el puente del Carmen con el puente Antonio Machado, en dirección al paseo Marítimo es:

- .Convertirse en una via principal de tráfico (***Doc: Anexo 1A*** : *referencias del PGOU)*
- de alta densidad y flujo (2000 vehículos/h. por la tarde, según ciertos cálculos), aunque absolutamente inane, en este momento, para el fin que pretendidamente se persigue (***Doc: Anexo 1B: Informe Consultora Tema****)*

2) Que, del proyecto provisional ya ejecutado en dicha calle, se deriva que dicha intervención es en superficie, y con unas características técnicas ya muy determinadas (***Doc: Anexo 2***: *foto documental de la actuación ejecutada)*

3) Que la solución propuesta (punto 2) al objetivo planteado (punto 1) es inadecuada, incorrecta y peligrosa, por muy diversos motivos:

(A) tanto técnicos
(B), como lógicos
(C), como sociales y humanos
(D), como económicos
(E), como éticos , que se desarrollan a continuación:

A.- Razones técnicas:

1) La vía resultante no cumple, por sí misma, los requisitos mínimos que propone el propio PGOU para una via circulatoria de estas características:

   a. No tiene la medida mínima para este tipo de calzada (No llega a 3 m. necesitando 3,25 mínimo)
   b. Estrechamiento muy peligroso e irregular de la carretera por invasión del bordillo más de 1 m. dentro de la calzada en uno de los carriles (a la altura del puente del Carmen)
   c. No hay zona peatonal (obligatoria de 4 a 5 metros) ni aparcamientos de ningún tipo.
   d. No hay banda de servidumbre ni arcén
   e. La situación sobre nivel de 2 m. de cota para vehículos pesados y a alta velocidad, con solo unas barandillas de hierro de protección de los viandantes bajo dicho nivel, y justo en una curva delicada, crean un alto grado de peligrosidad en caso de accidente por pérdida de control y caída al rasante, pudiendo provocar, además, efectos colaterales desgraciadamente previsibles.

(***Doc: Anexo 3A*** : *referencias del PGOU)*
(***Doc: Anexo 3B*** : *Indicaciones)*
(***Doc: Anexo 3C*** : *foto)*

2) La situación tan agresiva sobre fachadas de una zona residencial consolidada y densa (a 2 m. de dormitorios, y a su mismo nivel) exige la aplicación inmediata de las medidas correctoras propuestas por el PGOU para esta clase de impactos (críticos) :

2A) entre otras, límites muy severos en velocidad general y en proporción de vehículos pesados, por ejemplo. (***Doc: Anexo 4***: *referencias del PGOU)*
(***Doc: Anexo 4bis***: nivel sonoro*)*

2B) Por otro lado, la introducción de estas medidas obligadas por ley para salvaguarda de la calidad de vida mínima de los afectados, harán fácilmente incompatible el uso del viario propuesto en la categoría de "principal" y "rápido", con lo que dicha actuación estructural se revela claramente inadecuada para dicho objetivo.

(***Doc: Anexo 5***: *Estudio de Decibelios.PGOU)*

3) Existen graves errores en la interpretación; o carencias en el propio Estudio de Impacto Ambiental utilizado:

3.A) A día de hoy , tras varias entrevistas con miembros del Consistorio, incluida una con el propio director del proyecto, aún no se ha podido ver dicho estudio por los afectados . Todo indica que, si se ha utilizado alguno, se trataría del estudio genérico del PGOU, que no llega a profundizar nunca en cuestiones puntuales de cierta naturaleza social y psicológica , y menos referidas a tramos urbanos específicos.

3B) Independientemente que el estudio genérico del PGOU ya avisa que este tipo de actuaciones pueden tener un impacto severo en ciertos medios socio-económicos (que en este caso extremo sería crítico) (***Doc: Anexo 6A***: *Estudio de Impactos.PGOU)*

3C) Y avisa también de la necesidad de "constatar fehacientemente los índices de VULNERABILIDAD" (que, en este caso parece que tiende a 0 o muy desfavorable),
"de IMPACTO , especialmente en el medio socioeconómico" (que parece crítico) y de "APTITUD del entorno para la acción a ejecutar" (que también parece muy negativa , 0 ó 1), lo que ya desaconsejaría esta actuación. .

3D) Pero, además, adolece dicho estudio de una falta absoluta de penetración metodológica en un aspecto del impacto de la introducción de ciertas estructuras edificatorias en el medio socioeconómico (muros aisladores, barreras gigantes) que se revela, a veces, como en este caso, primordial a los demás : el parámetro psicológico. Dicha falta invalida, de por sí, cualquier conclusión que se deduzca de dicho estudio y reclama revisión urgente general.

(***Doc: Anexo 6B:Fuentes profesionales*** *"Impactos.Psicológicos")*

4) En ciertos casos, dicho proyecto no sólo no es beneficioso para la gestión del tráfico sino que es notoriamente perjudicial.
Por ejemplo, en caso de tráfico muy denso y lento en el Paseo Marítimo: la incorporación de los vehículos procedentes de Pasillo del Matadero, si no pueden incorporarse con facilidad a la caravana general, con dirección al centro, quedan rezagados en el cruce colapsando también el sentido hacia Huelin. En ese orden, ya se ha podido constatar que, en un día problemático (por ejemplo, el 11 de Octubre, víspera de festivo, por la tarde-noche), la policía municipal tiene que optar por cerrar ese carril en previsión de males mayores.
Igualmente, si el tráfico es muy poco denso en Pasillo del Matadero, los conductores del Paseo Marítimo esperan inútilmente en los semáforos a coches que no pasan, con la consiguiente pérdida de tiempo y recursos, y el aumento innecesario del nivel sonoro y contaminante.

B.- Razones lógicas:

1) Siendo una estrategia fundamental del PGOU el “favorecer el uso residencial y peatonal, con calles equilibradas... “ como fundamentalmente beneficiosa para la “madurez” de los suelos consolidados; y siendo considerado el uso del vehículo privado como fundamentalmente “perverso” y pretendiéndose su disminución de forma inmediata; suministrándose, además, un cuadro explicativo que, comenzando en la inversión en nuevas carreteras, termina explicando sus nefastas consecuencias; NO ES LÓGICO que se suprima traumáticamente una calle que había conseguido un exquisito equilibrio residencial-peatonal-espacio de aparcamientos-via de servicio y sea sustituida por una via que **sólo** favorece el uso del transporte privado. Creemos que es una intervención que está totalmente en contra del verdadero espíritu del Plan General.

. (***Doc: Anexo 7***: *referencias del PGOU)*
(***Doc: Anexo 7bis***: *cuadro)*

2) Siendo la verdadera función de dicha calle o tramo ser el eslabón peatonal que alarga el paseo de la ribera del Guadalmedina desde el Puente del Carmen hasta el Paseo Marítimo (salvando la cota por escalera, para los peatones; o por rampa, para los discapacitados y carril-bici),

2A) y estando previsto convertirla en una ribera con itinerario peatonal, de acuerdo a un proyecto ya presentado (Plano de ordenación P234) y mucho más de acuerdo con el Plan General y con el deseo y las necesidades de los vecinos (ver anexo), NO ES LÓGICO que se prefiera la alternativa vial, muy negativa y que impide además la posible y deseable consecución del primer modelo y, al final, que se termine suprimiendo su función natural (que proporcionaba más de las 3/4 partes del tráfico histórico y natural de dicha calle) y se cree una barrera arquitectónica gigante para los peatones y minusválidos a la altura del Puente del Carmen (en ambos sentidos) y prohibiendo el paso por la propia calle (actualmente prohibida para peatones). A esto se suma la imposibilidad de cruzar como peatón el puente Antonio Machado (eliminación de pasos-cebra en todo su recorrido).

(***Doc: Anexo 8A***: *Plano de ordenación **P234)***
(***Doc: Anexo 8B***: *foto barrera arquitectónica*)

2B)Todo esto para favorecer una via exclusiva de vehículos privados (que se pretendían eliminar) y que nunca antes se había planteado (a no ser en el hipotético cauce embovedado del Guadalmedina) y que entra forzada en el desarrollo vital y sostenible de dicho entorno.

C.- Razones sociales y humanas:

1) Pérdida exagerada de la calidad de vida , no solo por la situación psicológica expuesta en A3, y la inseguridad vial creada expuesta en A2e, sino, además, por :

   A) Las molestias derivadas del exceso del ruido y de monóxido de carbono provenientes de un vial de alto tránsito demasiado cerca de residencias (a 2 metros de un dormitorio, en algunos casos), y sin ningún control de tonelaje o velocidad. No hay tampoco ninguna medida para favorecer el silencio en el tránsito en las horas nocturnas.Parece, además, que se ha olvidado que dichos residentes, por su fachada del Paseo Marítimo, ya sufren las molestias de un tránsito muy activo, y la mayoría de los dormitorios se han terminado situando en la parte de Pasillo del Matadero, buscando algo de tranquilidad.

   B) Pérdida absoluta de espacios para carga y descarga de vehículos, aparcamientos o aceras amplias para expansión de residentes y viandantes.

   C) Aumento dramático de la dificultad en la circulación y maniobra de vehículos de servicio necesarios en el vial para residentes (bomberos, ambulancia, mudanzas, limpieza, basura, recogida de muebles, cubetas para obras), haciéndolos, en la mayoría de los casos, de imposible actividad urgente y efectiva y, en otros, imposibles de cualquier manera. El espacio de maniobra para vehículos de bomberos fijado en la propia Ordenanza Municipal contra incendios (BOP 26/12/02), por ejemplo, se hace ahora muy dudoso; cuando antes era diáfano. Por otro lado, bastaría un solo coche mal aparcado en el circuito interior para impedir, de manera trágica, el auxilio urgente de algunos de estos servicios inexcusables para la seguridad de las personas, llegado el momento.

   (***Doc: Anexo 9***: *foto de insuficiencia de espacio de maniobra*)

   D) Riesgo de inundación grave (bajo riadas o similares) de todos los bajos de los edificios (incluyendo los portales de los bloques) al formar el muro de contención un nefasto pozo semicerrado de 2 metros de altura, con una capacidad de absorción por el alcantarillado muy inferior al agua que se acumularía en estos casos (tomando como referencia la última riada, por ejemplo, de 1989). Los garajes y comercios se perderían, pero también los vecinos y sus viviendas se encontrarían en una situación muy apurada. Una conexión directa al río de una de las arquetas (aducida como ayuda para este caso, primero, y ejecutada posteriormente) se volvería contraproducente en caso de un nivel alto de éste, ya que introduciría agua en el foso, en vez de llevársela.

2) Incremento exponencial del riesgo a ciertos tipos de inseguridad ciudadana:

A)- Dada la actual configuración de la calleja peatonal resultante, resulta excesivamente fácil, para dos delincuentes coordinados, el encerrar en mitad del tramo a su posible víctima. Si esto se hace en un horario nocturno, nos encontramos con que la víctima no podrá ser vista desde ningún punto (ni siquiera desde arriba de los edificios) y no tendrá posibilidades de escape. Recordamos aquí que este tramo nunca ha estado exento del todo de delitos comunes : robo e incluso incendio de vehículos, hurtos en comercios y viviendas, intentos de violación, etc.

B) A esto hay que añadir un excesivo número de transeuntes “sin techo” que tienden a ubicarse en la entrada resguardada del garaje para pernoctar , y que ahora se sentirán mucho más resguardados y escondidos, con lo que su flujo tenderá a hacerse contínuo.

La dificultad de distinguir a primera vista entre un transeúnte "sin techo" que duerme en tu portal, y un delincuente común, que te está esperando para asaltarte en ese mismo lugar (y en el que estás indefenso) terminará haciendo que, antes de entrar los residentes en su propia calleja (especialmente las mujeres y ancianos), se vean obligados a llamar continuamente al 091 para cerciorarse de la peligrosidad de la situación, o a esperar a reunirse con otros vecinos para entrar protegidos en su propia calle; situaciones ambas totalmente molestas y desagradables y que cualquier planificación urbana razonable debe intentar evitar.

3) Existen razones humanitarias que desaconsejan la intervención, por ejemplo,

A) - la gran cantidad de personas mayores, residentes en el sector, que fueron los primeros habitantes originales del barrio que pudieron mudarse a un edificio de nueva construcción (edif Georgia), y que han ido desarrollando y dignificando la zona cuando el ayuntamiento aún no se preocupaba demasiado de estas calles (el "sospechoso Bulto"). A estas alturas, ya con más de 80 años muchos de ellos y ellas, solo aspiran a pasear unos metros al sol cada día y morirse en su calle, calle que les ha sido "sustraida", no se sabe bien porqué.

B) También los niños, abundantes en el sector, sufren con la pérdida de todo su espacio de convivencia.

C) Los residentes en general y, en especial , los discapacitados e impedidos sufren la mayor barrera arquitectónica de toda la zona (ya de por sí abundantes en ella), teniendo que dar múltiples vueltas absurdas para dirigirse a cualquiera de los dos puentes, que son las salidas naturales de nuestra calle. No solo es estúpido y molesto, es también indignante.

(***Doc: Anexo 10***: *plano alzado explicativo de la barrera a los residentes*)

D.- Razones económicas:

1) Una pérdida de calidad de vida tan exagerada en una zona residencial tan consolidada (con precios de las viviendas en un alza imparable) provoca , en una estimación aproximada, una pérdida inmediata en el mercado del valor de las viviendas afectadas de una cuarta parte (en las de la fachada contraria) o incluso de un tercio (en las que dan al propio Pasillo).

Es decir, los propietarios afectados pierden, como mínimo, de 60.000 a 90.000 euros por vivienda; lo que, multiplicado por el número de viviendas (120, si contamos las 100 directamente afectadas, edif Georgia y Ancora 2 y 3; y las 20 afectadas en parte, como edif Poseidón 5, en Paseo Antonio Machado; o Ancora 1, en calle Canales) nos da una cifra cercana a los 7 millones de euros en pérdidas, a lo que hay que sumar el costo de la propia obra, un millón.

- Es un costo económico absolutamente desproporcionado y centrado en los damnificados, para un posible bien general futuro y tan poco claro (y que, sin embargo, claramente, les perjudica mucho e inmediatamente como particulares).

2) Los comercios pierden aún mucho más, ya que dada la dificultad para descarga de mercancías, aparcamiento de clientes, y lo escondida y poco atractiva que aparece la calleja resultante, no dudamos que terminen liquidando sus negocios de mala manera, lo que terminará haciendo la calle aún más deprimida.

Doc: No creemos necesitarla en este caso. La fuente de primera mano somos los propios propietarios del sector, que suscribimos la exposición D1 como declaración oficial en ese sentido.

E.- Razones éticas:

1) Estudiando el PGOU podemos observar que el caso de este tramo es totalmente análogo a otros inmersos en la misma problemática (desarrollo de viales principales en los llamados ejes norte-sur sobre las riberas consolidadas residencialmente del Guadalmedina): son, por ejemplo los casos de la ribera contraria (calle comandante Benitez, entorno del CAC) o del Pasillo de Santa Isabel. O análogos a los ya efectuados en el pasillo de Santo Domingo o en la calle Jose Manuel García Caparrós. De lo anterior se desprende que NO ES ÉTICO que, en todos los casos análogos sin excepción, la solución, ejecutada o en proyecto, parta siempre del estudio de impacto ambiental específico y ejecute los viales soterrados y respetando la superficie como peatonal y residencial y únicamente este tramo, en todo el recorrido (y que además es de los más delicados de operar,por falta material de espacio), se haga sin estudio de impacto social completo, en superficie , agrediendo urbanísticamente y damnificando económica y socialmente a los residentes. Creemos que es una falta absoluta de respeto con los mismos y un trato humillante y vejatorio : una DISCRIMINACIÓN descarada, sin motivo justificado. Dado que pagamos religiosamente nuestros impuestos (que no son bajos en esta zona), y cumplimos escrupulosamente nuestros deberes habituales de ciudadanos, pensamos que este punto, en concreto, no es solo susceptible de ser aportado en esta alegación, sino que puede elevarse también a consultas a otras instancias defensoras de la igualdad y el respeto para todos los ciudadanos.

***Doc*: Anexo 11**: *Referencias del PGOU a los otros tramos inmersos en la misma problemática.*

2) Este proyecto se ha realizado gracias a tácticas engañosas y espúreas, con omisión de información y desvío de atención a los perjudicados:

Se ha abusado de la buena fe del malagueño de a pie, dispuesto a soportar las más duras penalidades para que Málaga tenga el metro, y se ha propagado mediante informaciones ambiguas a los medios de comunicación el mensaje de que dicha intervención era "provisional" y "necesaria" para el "desvío" de tráfico hacia el Paseo Marítimo e "indispensable"para la ejecución de la línea 2 del metro, lo que, sin embargo, ha sido desmentido:

a) por el informe de la consultora Tema, que lo ha situado en "de nula efectividad" para dicho cometido: la prueba es que es una actuación financiada en exclusiva por el Ayuntamiento (copia de informe en anexo 2);
b) por el propio Ayuntamiento, al negarse a optar por la solución más lógica en este caso: desvío de pasillo del Matadero en su tramo inicial por calle Canales-Jacinto Verdaguer (mucho mejor dotada de espacio y carriles, sin coste económico alguno ni impacto social-ambiental y fácilmente reversible una vez conseguido el objetivo, a menos de 100 metros)

2) Se ha referido siempre a ella como "obras en el tramo final de Pasillo del Matadero", despistando a los perjudicados, cuando la realidad es absolutamente diferente : estas obras se han ejecutado en el tramo inicial de dicha calle (nºs 1, 2 y 3).

3) por otro lado, con respecto a su realización física, se deja entrever que se tratará de una rampa "con una suave pendiente, que ocupará el espacio de una escalera que existe en la actualidad", cuando, en realidad, ocupa la calle entera y ha marginado a los habitantes y peatones a un foso mínimo.

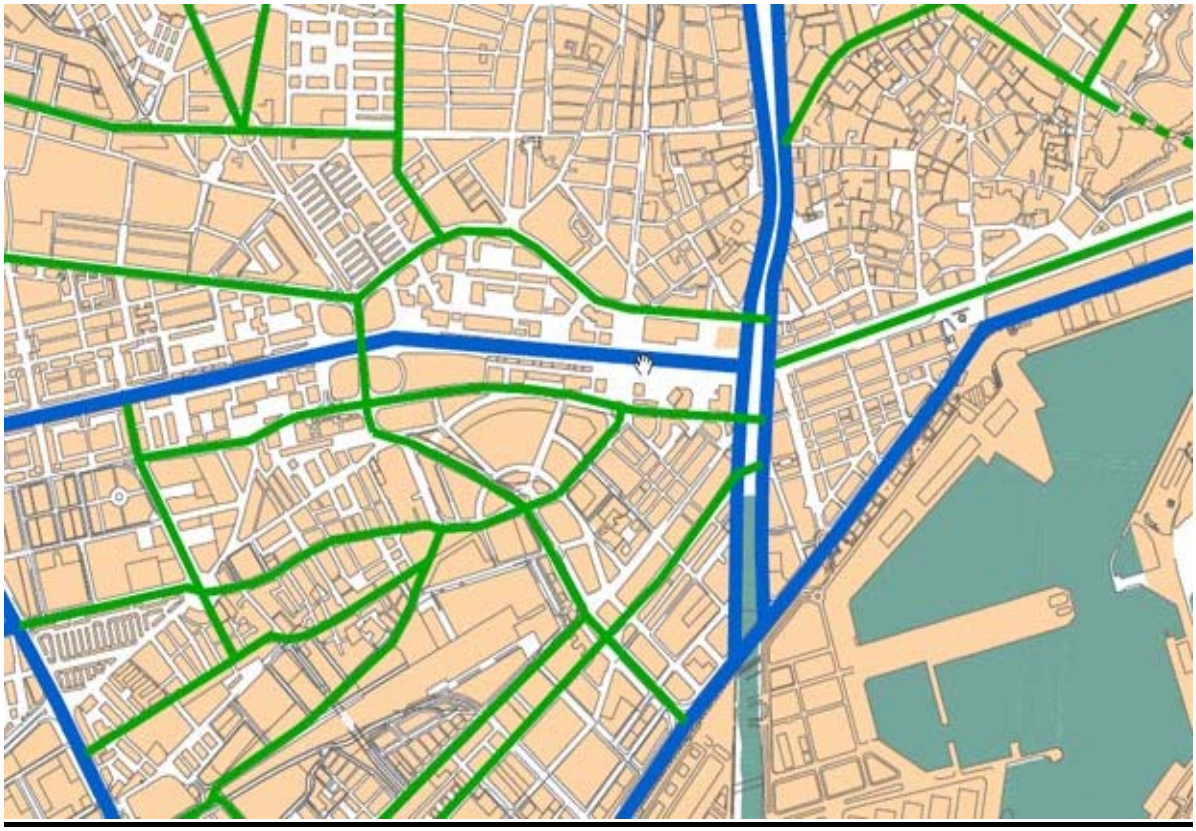
4) También la forma de actuar, insólita en esta ciudad (comenzando en época de feria, cuando nadie lo espera, hay menos residentes y están más relajados, y con 20 operarios todo el día y parte de la noche, más la maquinaria pesada), hace pensar que se preveía y preparaba, dolosamente, lo que efectivamente sucedió, que los residentes se dieron cuenta que la estructura era muy agresiva, innecesaria, perjudicial y no provisional, pero demasiado tarde para evitarlo físicamente en ese momento sin recurrir algún tipo de violencia o presión, extremo rechazado en todo momento por los vecinos; incluso a pesar de inaugurarse, con las precipitaciones, sin las más elementales medidas de seguridad (sin las barandillas puestas, y con los obreros trabajando en la carretera)

Un proyecto realizado bajo tácticas tan reprensibles NO ES ÉTICO que se mantenga activo. Debe ser suprimido para bien e higiene de la sociedad democrática, libre y con derecho a la información veraz y fiable por parte de sus representantes políticos y para el mantenimiento de la confianza de los ciudadanos en dichos representantes. Eso sí que es un beneficio evidente , un bien de interés general, para Málaga entera.

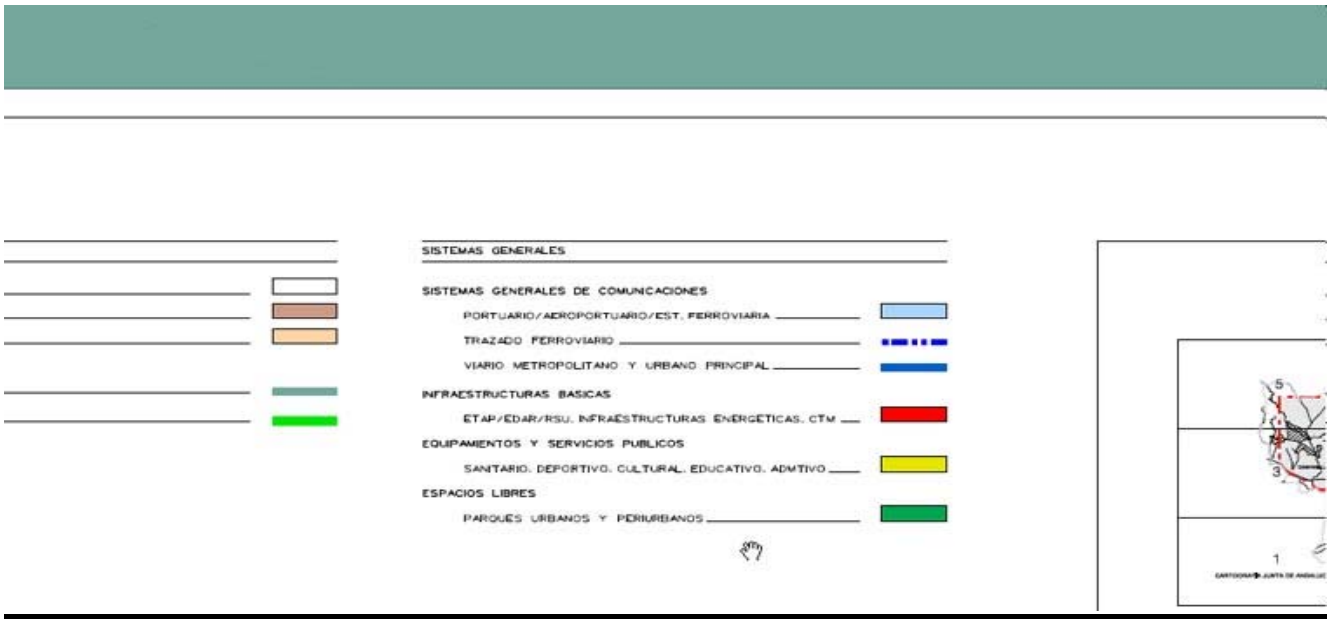
***Doc*: Anexo 12**.-*Diversos recortes de prensa con la información oficial ofrecida a la opinión pública.*

***Doc*: Anexo 12B**: *Foto documento de los primeros días en activo de la vía.*

<u>Anexo 1A</u> : *referencias del PGOU: Plano de ordenación* ***P231***



<u>Anexo 1Abis</u> : *referencias del PGOU: Plano de ordenación* ***P231; leyenda***



Anexo 1B: Informe Consultora Tema

Los datos de aforo empleados son los facilitados por el Área de Tráfico del Ayuntamiento en Julio de 2.005.

Esa información se complementa con los datos utilizados por TEMA en su Estudio de Tráfico realizado para el Ministerio de Fomento, con motivo de la redacción del Proyecto del nuevo Acceso al Puerto de Málaga desde la Ronda Oeste.

En el cuadro siguiente se comparan, para cada una de las actuaciones propuestas por el Ayuntamiento, las variaciones porcentuales (respecto de la situación crítica de obra con el eje Moliere abierto) de la IMH promedio de cada uno de los ejes principales de tráfico afectados (tanto longitudinales como transversales). Los datos se refieren a la hora punta del mediodía y al sentido de circulación más crítico. Asimismo en el cuadro se reflejan el coste y el plazo de ejecución estimados para cada una de las actuaciones propuestas.

Vía o Área	Enlace Moliere Pacifico	Prolongación Pacifico N-340	Prolongación Avda. Europa	Conexión Matadero Machado
Ejes Longitudinales	% sobre situación sin desvío /N.Servicio	% sobre situación con desvío Moliére	% sobre situación con desvío Moliére	% sobre situación con desvío Moliére
Eje A. Machado	+ 7 % / D	+2%	+5 %	+5 %
Eje Pacifico	+98 %/ C	+49%	-4 %	-5 %
Avda. Europa	- 2 % / D	-13%	0 %	-1 %
Eje B.Soto-S.T.Prat-Ayala	- 9 % / C	+2%	+5 %	+4 %
Eje Realenga S.Luis-Pato	- 32 % /B	-3%	0 %	+3 %
Avda. Andalucia	- 1 %./ D	-2%	0 %	0 %
Ejes Transversales				
Ronda Oeste	- 4 % / F	- 7%	0 %	0 %
Eje Moliere-Cº Térmica		-26%	+13 %	+15 %
Eje A.Paloma	- 2 % / B	+6%	+1 %	0 %
Eje Juan XXIII- Princesa	0 % / F	+2%	-2 %	+3 %
Coste		3,30 MEuros	1,99 MEuros	0,84 MEuros
Plazo		5+10 meses	5+10 meses	1+4 meses

Del análisis realizado se sacan las siguientes conclusiones:

1) Ninguna de las nuevas actuaciones propuestas producen alguna mejora significativa del tráfico global de la zona directamente afectada por las obras de la L2 del Metro.

2) Por el contrario, la Prolongación de la C/ Pacifico hasta enlazar con la N-340, **es desaconsejable,** pues su implantación sobrecarga el Eje Pacifico-Machado descargando la Ronda Oeste y el acceso al centro por la Avda de Andalucía.

3) La Prolongación de la Avda. de Europa redistribuye el tráfico entre ejes, incrementándolo en esa vía y descargando muy ligeramente el Eje Pacifico-Machado.

4) La Conexión Matadero – Machado redistribuye el tráfico en la zona de calle Salitre, derivándolo hacia el Paseo Marítimo A. Machado, con efectos exclusivamente locales, fuera de la zona directamente afectado por las obras.

C/. Martínez, 11. 3.ª Planta 1.ª - 29005 Málaga - tel. +34 952 06 16 40 - fax +34 952 21 50 96 - www.metromalaga.es

ANEXO 2: Foto – documental de la intervención ejecutada.

Anexo 3A : *referencias del PGOU*

NORMATIVA TÍTULO VII: CAPITULO TERCERO.

..."Vias de primer orden serán aquellas que dan acceso a las metropolitanas y comunican barrios de la Ciudad entre si. Como regla general deberán llevar vias de servicio".

Articulo 7.3.3. "El trazado definitivo de las vias ha de ser el resultado de la coordinación entre los trazados en planta, alzado y diseño de la sección transversal más acordes con el entorno donde se ubique la vía. En cualquier caso se optará por aquellas configuraciones que atiendan a aspectos tales como la minimización de los impactos sonoros, integración ambiental de la misma, etc....
El diseño en alzado se adaptará en la medida de lo posible al terreno existente, evitando la ejecución de grandes movimientos de barreras que modifiquen sustancialmente el paisaje existente".

NORMATIVA TÍTULO IX

Articulo 9.5.7. Condiciones de seguridad.
l. Se garantizará permanentemente la seguridad de todas las personas y bienes en el normal uso de los lugares, vehículos y elementos definidos en el Articulo anterior.
2. Se entenderá que un lugar, vehículo o elemento adolece de falta de seguridad, o que es peligroso, si evidencia notorios motivos de peligrosidad o, si habiéndose producido un accidente en un uso normal, se pueda establecer razonablemente una relación causa efecto respecto de una deficiencia.

Articulo 9.5.12. Condiciones complementarias.
1. No se permitirán actividades que reduzcan las condiciones normales de seguridad, accesibilidad, legibilidad, manejabilidad y habitabilidad. Estas condiciones deberán ser mantenidas sin merma permanente, incluso en adversas condiciones climáticas, situaciones de obras, ocupaciones temporales, etc.
2. En caso de conflicto, el cumplimiento de la condición de seguridad prevalecerá sobre la de accesibilidad, y ambas sobre las demás condiciones que se especifican en las presentes disposiciones.

Anexo 3B : *Indicaciones*

El diseño de la sección transversal se ajustará, salvo justificación en contra, a los siguientes estándares:

Parámetros de diseño		Tipo de vía			
		1er orden	2º orden	3er orden	Industrial
Ancho de calzada	Normal	3'5	3'5	3'25	3'75
	Mínimo	3'25	3	3	3'5
Pendiente transversal de la calzada (%)		2 %			
Ancho de acerado (m) (1)	Normal	5-7	4-6	4	4'5
	Mínimo	4'5	3'8	3'3	3'5
Pendiente transversal de la banda de acerado (%)	Máximo	2 %			
	Mínimo	1 %			
Aparcamientos en línea (m)	Normal	2'20 x 5			2'5 x 5
	Mínimo	2'5			2'25 x 5
Aparcamientos en batería (m)	Normal	5 x 2'5			
	Mínimo	4'75 x 2'40			
Pendiente transversal de la banda de aparcamiento (%)		2 – 2'25 %			

<u>Anexo 3C</u> : *Foto-documento*

ANEXO 4

PGOU :ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. *VIARIOS EN SUELO URBANO*

"El tráfico que van a soportar las nuevas infraestructuras va a determinar como impacto más importante al ruido. El deterioro del confort sonoro se prevé significativo, por tratarse de vías importantes, con mayor incidencia durante el día. La principal afección caerá sobre las personas.

Se trata, pues, de un impacto permanente en el que será necesario valorar los siguientes aspectos y referidos a cada tramo...y los usos (residencial, comercial, hospitalario,etc).
- Intensidad horaria de tráfico
-Velocidad de los vehículos
-Proporción de vehículos pesados
-Tipo de superficie en la carretera

Las medidas correctoras van encaminadas a mantener los niveles sónicos dentro de los umbrales adecuados. La intensidad del sonido percibido dependerá además de la distancia a que se encuentren las áreas residenciales respecto al viario, orientación de fachadas, etc.

La valoración de impacto global en la fase de funcionamiento es...de carácter negativo"

ANEXO 4bis : nivel sonoro

V.3.1.6.2 Carreteras

La legislación vigente (Estatal y Autonómica) en materia de ruidos no especifica límites de emisión para el caso concreto del tráfico rodado. No obstante, la Ley 7/94 de Protección Ambiental de la Comunidad Autónoma Andaluza establece en su Reglamento de la Calidad del Aire los límites admisibles de nivel sonoro en el interior de las edificaciones, en función de la zonificación, tipo de local y horario:

Situación	Tipo de Local	Niveles Límites (dBA)	
		Día (7-23)	Noche (23-7)
Equipamientos	Sanitario y bienestar	30	25
	Cultural y religioso	30	30
	Educativo	40	30
	Para el Ocio	40	40
Servicios Terciarios	Hospedaje	40	30
	Oficinas	45	35
	Comercio	55	45
Residencial	Piezas habitables, excepto	35	30
	Pasillos, aseos y cocinas	40	35
	Zonas de acceso común	50	40

Distintos factores contribuyen a la mejora de los niveles de ruido, entre otros los siguientes:

ANEXO 5 ;Estudio de nivel sonoro PGOU

Circunvalaciones y grandes avenidas con tráfico denso 80 dB a 6 metros (es decir: 86 en la fuente).			Avenidas con tráfico medio 75 dB en la fuente			Calles con tráfico medio 70 dB en la fuente		
Distancia (m)	Nivel ruido (dB)	Disminución (dB)	Distancia (m)	Nivel ruido (dB)	Disminución (dB)	Distancia (m)	Nivel ruido (dB)	Disminución (dB)
0 m	86	3	0 m	75		0 m	70	
3 m	83	6	3 m	72	3	3 m	67	3
6 m	80	9	6 m	69	6	6 m	64	6
12 m	77	12	12 m	66	9	12 m	61	9
24 m	74	15	24 m	63	12	24 m	58	12
48 m	71	18	48 m	60	15	48 m	55	15
96 m	68	21	96 m	57	18	96 m	52	18
192 m	65	24	192 m	53	21	192 m	49	21

Niveles de ruido. Orientaciones para calle horizontal asfaltada con menos de un 10% de vehículos pesados

ANEXO 6A ;Estudio de impactos PGOU

IV.3.1.2.2 Matriz de identificación de impactos

		atmósfera	geomorfología y suelo	hidrología	vegetación	fauna	paisaje	bienes protegidos	agua	residuos	energía	sociedad	empleo y sectores econ.
FUNCIONAMIENTO	Presencia de Edificaciones, equipamiento e Infraestructuras.		■		■	■	■					■	■
	Flujos de Circulación:	■						■			■	■	
	Actividades Domésticas	■	■	■					■	■	■		
	Actividades productivas	■	■	■					■	■	■		■
	Actividades comunitarias:								■	■	■		■

ANEXO 6 B

Datos recabados entre diversos profesionales y fácilmente comprobables realizando el trabajo de campo pertinente:

- "Cualquier estudio de impacto ambiental medianamente serio e imparcial en un caso como éste DEBERÍA HACER NOTAR la importancia que la variable psicológica toma dentro de dicha evaluación"; y
- "DEBERÍA ADVERTIR CLARAMENTE que una actuación en este sentido provocaría una enorme percepción de marginalidad y exclusión de los residentes damnificados" (120 familias, aproximadamente) e, igualmente, que
- "la sensación de los residentes de ser expulsados de su propia calle y arrojados a un submundo periférico e inferior por una muralla aisladora y de aspecto semicarcelaria crearía un grado de afección dificilmente soportable para los residentes (múltiples perjuicios sin espera de ningún ulterior beneficio) y muy superior al grado de afección rojo.
- Si a ello sumamos que es "un estado sostenido y sin posibilidades de mejora, y susceptible de llegar a "afección extrema" en caso de cualquier evento detonador (un desgraciado accidente en algúno de los aspectos peligrosos introducidos por la arriesgada nueva actuación dentro del anterior entorno residencial)", su discusión y solución se convierte en imprescindible.

Por último, constatar que la opinión generalizada es que: "la exposición de dicha problemática y sus posibles soluciones en el estudio de impacto socio-ambiental debe ser obligatoria y previa a cualquier aprobación de una intervención de este tipo".

Anexo 7: *referencias del PGOU*

MEMORIA PROPOSITIVA. TITULO VII CAPITULO 1.1

"Una condición para que una ciudad sea sostenible es que su movilidad lo sea y esta tiene como soporte el sistema de comunicaciones.
Desde hace años los viajes en vehiculo privada crecen más rápidamente que los que se hacen en los medios de transporte colectivo, ya que al mayor número de desplazamientos por dia y persona que hoy se producen por diferentes razones se une un crecimiento muy rápido del indice de motorización y unas políticas de modos de transporte, y de planificación urbanistica a veces, no dirigidas adecuadamente. Esto ha sido un fenómeno muy generalizado en todas las aglomeraciones urbanas. La ocupación del espacio de viario público por el vehículo privado, ya sea en marcha o porque necesita estacionar, consume aquel al máximo de manera que los otros modos de transporte quedan disminuidos o casi anulados y la calidad ambiental y estética decrece rápidamente.
Este modelo de desplazamientos es imposible de mantener Y hay que modificarlo disminuyendo progresivamente el número de viajes en vehículo privado".

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL: CAPITULO VI: síntesis

Los fundamentos Ideológicos del Plan se basan en una componente lógica, ética y estética, que acoge la emergencia del territorio, la apuesta por la cohesión territorial y el fortalecimiento de los vinculos entre la ciudadanía y la ciudad. Se apuesta por ...favorecer el avance social y económico sin menoscabo ambiental.

El nuevo Plan General persigue que el "nuevo modelo de ciudad" conlleve la ejecución de estrategias urbanas integradas, relacionadas no sólo con la protección y mejora de las condiciones ambientales, sino también con la mejora de la productividad y del crecimiento .. Una ciudad mas orientada al peatón, con una movilidad más eficiente...

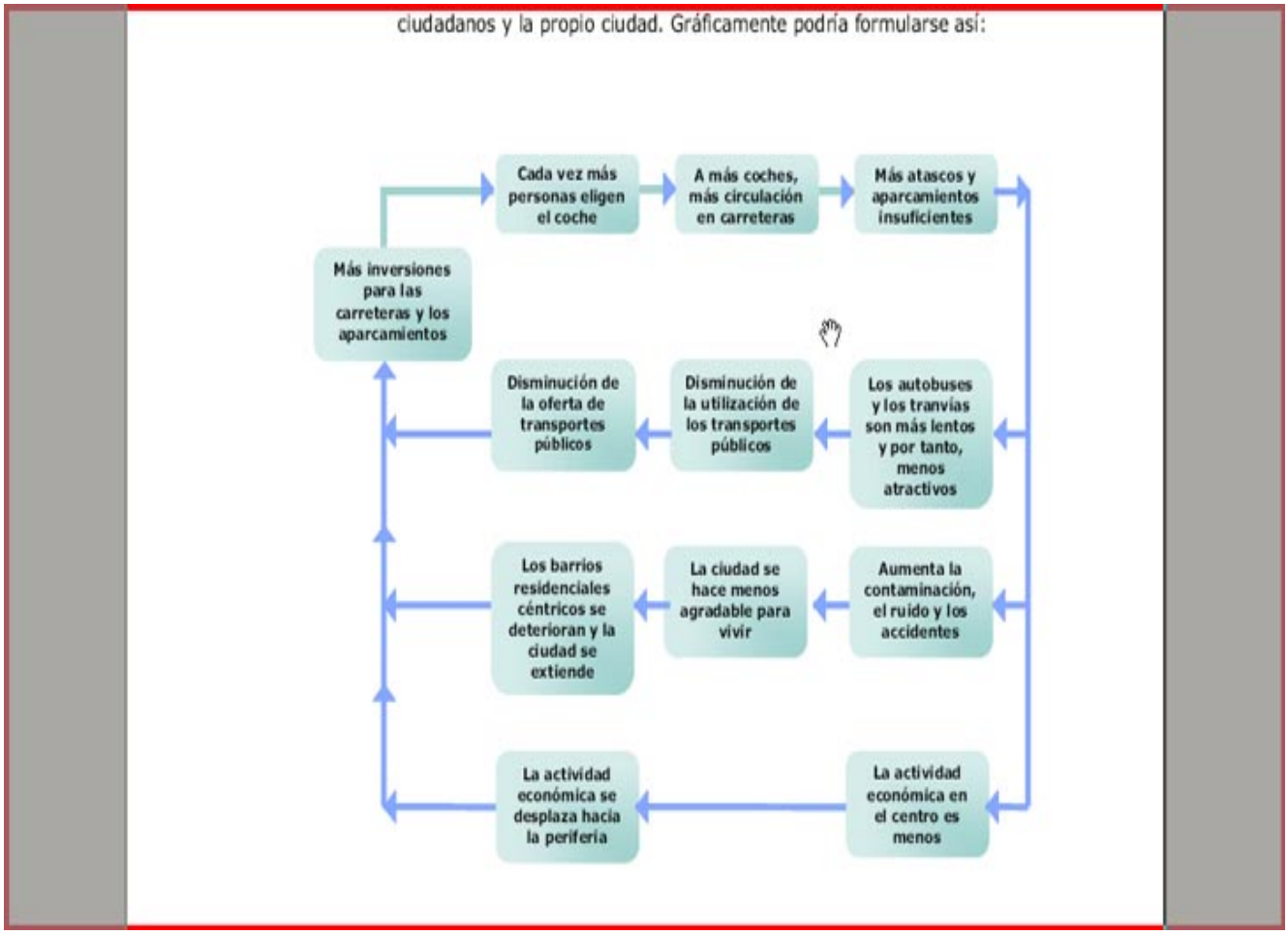
En el mismo sentido se inicia la red de desplazamientos peatonales.. respondiendo a las múltiples demandas ciudadanas.....
Estas medidas se apoyan en el establecimiento de las condiciones que deben cumplir las nuevas vías. Los diseños de las secciones para los nuevos viarios deben favorecer los desplazamientos peatonales incorporando arbolado y jardinería en todas las secciones, establecer las reservas para el transporte colectivo y la bicicleta. Así, se establece que, en cualquier sección de una vía local, la anchura de la calzada no superará el 60% del ancho total de la calle.

En cuanto a la intervención en los ciclos y flujos el nuevo plan realiza las siguientes actuaciones:

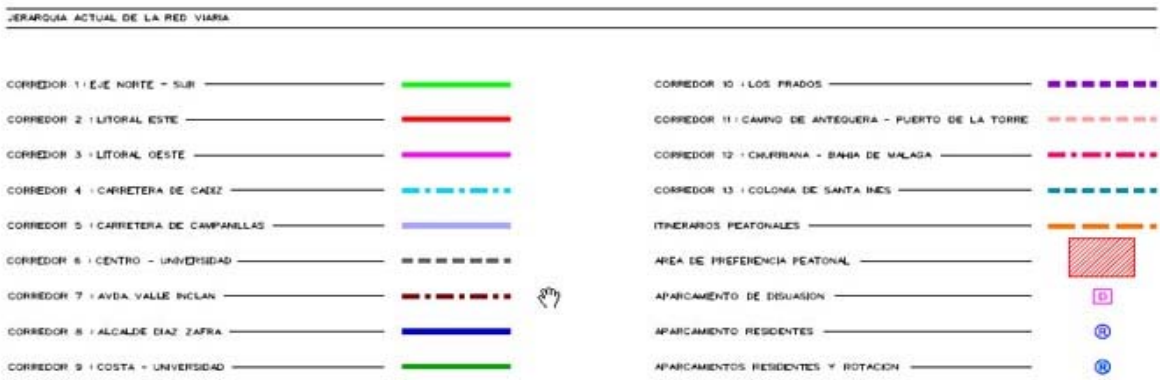
Mejora de los niveles sonoros; se considera el ruido como uno de los condicionantes de la distribución de los usos. Al mismo tiempo considerando el tráfico como la fuente de ruido más importante en nuestra ciudad, se han redactado medidas para el diseño de las nuevas vías de comunicación al objeto de reducir los niveles de ruido generado por el tráfico...

...La contaminación atmosférica más importante en la ciudad es la generada por el tráfico, el Plan General prevé reducirla...con el diseño de espacios mixtos que reduzcan las necesidades de desplazamientos.

<u>Anexo 7bis</u>: cuadro explicativo

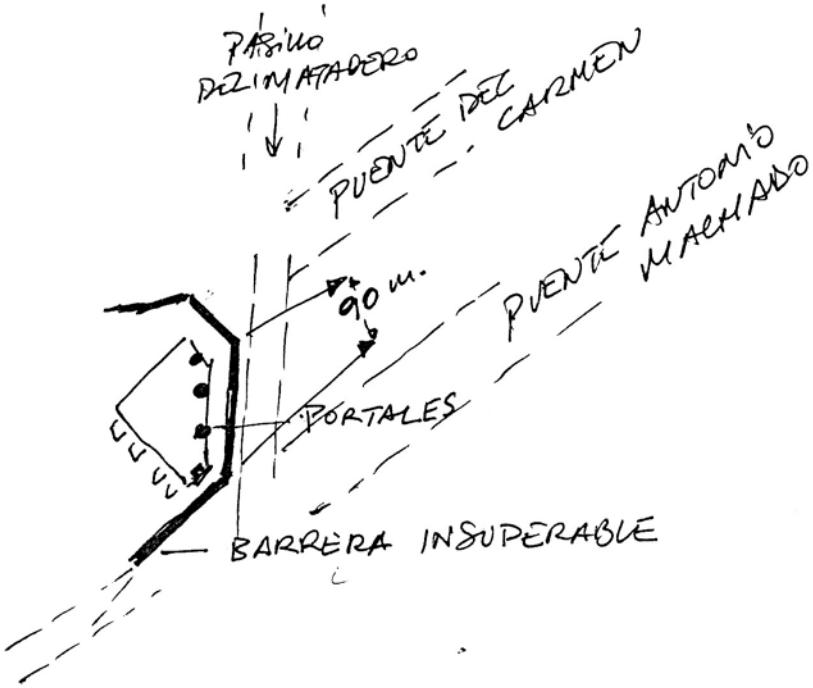


ANEXO 8A : Plano ordenativo P234



ANEXO 8B : Foto de la barrera

ANEXO 9: Foto sobre insuficiente espacio de maniobra



Anexo 10: *plano explicativo de la barrera a los residentes*

ANEXO 11; referencias en PGOU

MEMORIA PROPOSITIVA. TITULO VII CAPITULO 1.2 /II

El eje del Guadalmedina sufre algunas modificaciones... Se propone un nuevo puente paralelo al de Armiñan para formar una glorieta y desde ahí desdoblar el eje a lo largo de los pasillos a ambas márgenes del río, hasta el cordón litoral, incluso cambiándose el sentido de Pasillo del Matadero. En la margen izquierda, a la altura del CAC, discurre subterráneo para liberar en torno a éste una amplia zona peatonal.

MEMORIA PROPOSITIVA. TÍTULO VIII./ 2.8.3.4: Propuestas:

a.1) Reordenación del tráfico:
Esta es la propuesta más novedosa y de mayor calado para la revitalización de la zona, siendo además perfectamente posible.

a) Fachada del río (C/Alemania-Comandante Benitez):

Se detectan en él como problema...la gran intensidad de tráfico con sus negativas consecuencias para el espacio urbano, la accesibilidad y la continuidad de los itinerarios peatonales...
Se propone lograr, al final de un proceso en dos fases, un eje viario soterrado en la margen izquierda del rio en sentido único norte que recoja todo el tráfico de paso del Centro.(Parecido al existente casi en su totalidad en la otra margen en sentido norte, consiguiendo así clarificar este eje norte- sur de la ciudad).
Para ello, en una primera fase, se continuaría el subterráneo de C/ García Caparrós hasta el Puente de la Aurora, saliendo en superficie pasada la "tribuna de los pobres". Con esto se lograría dejar en superficie solo el tráfico local, logrando calmarlo y aumentar los circuitos peatonales en los pasillos del río ...En una segunda fase se continuaría este pasillo subterráneo hasta el Muelle de Heredia donde se situaría una rotonda de conexión del eje norte sur con el eje litoral. Esto permitiría además la obtención de espacios peatonales de calidad junto al CAC. (sobre aparcamientos subterráneos con accesos desde el eje)

MEMORIA PROPOSITIVA. TÍTULO VIII./ 2.8.3.6: Conclusiones

Dos propuestas de carácter estructural importantes, para las zonas del Centro a las que van dirigidas y para todo él. Son remodelaciones que tiene que ver con el tráfico pero que son mucho más para la rehabilitación funcional y la estructura urbana de las zonas: La continuidad del pasillo soterrado norte del rio, y la peatonalización de C/ Tomás Heredia ...y la consideración de la fachada del Guadalmedina como problema.

Anexo 12.-Diversos recortes de prensa con la información oficial ofrecida a la opinión pública

RBE nº 3693/06

Actualización | lunes, 16 de octubre de 2006, 14:42

MALAGA

la actuación ha sido adjudicada a pamasa por 700.000 euros

De la Torre exige el desvío de Pasillo del Matadero para continuar el Metro

El alcalde supedita los dos nuevos tajos del suburbano en Héroe de Sostoa a la finalización de esta alternativa de tráfico, que no estará concluida hasta el próximo mes de septiembre

INTERVENCIÓN. Una mujer cruza un paso de peaton en la Avenida Héroe de Sostoa.

▪ Malestar del Partido Popular por la publicidad

SEBASTIÁN SÁNCHEZ

@ Envíe esta noticia a un amigo

MÁLAGA. El Ayuntamiento de Málaga sigue sin aclarar el futuro de la obra del Metro. Después de que el Área de Tráfico del Consistorio haya demandado cuatro hojas de peticiones a la concesionaria del suburbano, Metro Málaga, para poder autorizar el inicio de los tajos en dos tramos de Héroe de Sostoa, ayer el alcalde de la ciudad, Francisco de la Torre, dio una vuelta de tuerca más a la complejidad en la que está inmersa el proyecto y relacionó el comienzo de los trabajos en este punto de la línea 2 con la ejecución del desvío de tráfico de Pasillo del Matadero, uno de los cuatro demandados por el equipo de gobierno del PP. Esta intervención, cuya financiación ha asumido el propio Ayuntamiento, no estará finalizada, previsiblemente, hasta finales de verano.

Este es el plazo fijado en la oferta de la empresa Pamasa, seleccionada por el equipo de gobierno de un total de nueve que han concurrido al concurso, y cuyo presupuesto se eleva a 700.000 euros. El tiempo de ejecución es apenas siete semanas, un periodo corto excepto cuando se trata del Metro. A tenor por lo expresado por el regidor, Metro Málaga tendría aplazar hasta septiembre la entrada en Héroe de Sostoa, a pesar de que su intención era hacerlo el próximo lunes.

Lo expresado ayer por el regidor puso en evidencia su postura de no permitir las primeras acciones en los tramos calle Frigiliana-Avenida de la Paloma y Avenida Juan XXIII-calle Juan Pablo II hasta que no esté culminada la reordenación del tráfico en Pasillo del Matadero y en las calles del entorno.

Callejero

aprendemas.com

PROMO-WEBS
- Vueling: Vuelos europeos desde 20 €
- Compraventa: Compra y vende en tu provincia
- Redcoon: Grandes marcas a precios increíbles
- BuyVIP: Primeras marcas hasta 70% de descuento

Este proyecto prevé efectos colaterales en hasta siete calles de la zona.

"Aparentemente será necesario el desvío de Pasillo del Matadero para poder empezar en Héroe de Sostoa", comentó el regidor, quien incluso destacó la necesidad de contar con el desvío de tráfico que permitirá unir la antigua N-340 con el Paseo Marítimo de Poniente. "Tengo la impresión de que Pasillo del Matadero permitirá que el tráfico que ahora sale por calle Cuarteles y Héroe de Sostoa lo haga por el eje litoral", comentó el alcalde.

A pesar de su insistencia en los desvíos, aseguró que la filosofía del equipo de gobierno con respecto al suburbano pasa por dar "el máximo impulso a la obra del Metro, con la máxima compatibilidad con la ciudad, para lo que habrá que hacer los desvíos que sean necesarios".

El concejal de Movilidad, Javier Berlanga, explicó que estas actuaciones "no son un capricho nuestro ni es un freno a las obras del Metro, sino una solución para garantizar el tránsito de los ciudadanos". "No queremos frenar nada", apostilló el edil popular, quien subrayó la relación que los cuatro desvíos propuestos por el equipo de gobierno tienen con la construcción del suburbano, a pesar de que la Junta haya desvinculado su financiación del presupuesto del ferrocarril urbano.

En relación a la autorización de los trabajos en los dos nuevos tramos en Héroe de Sostoa, Berlanga discrepó con el alcalde en la necesidad de contar con el Pasillo del Matadero y basó más la posición municipal en la necesidad de disponer de todos los datos por parte de Metro Málaga. "Lo que pedimos es que nos digan cómo se va a desviar el tráfico y de qué manera se va a solventar la entrada de los taxis o la reducción de aparcamientos; dónde van los camiones de tierra... Cuando sepamos esos datos se podrá autorizar". Cuestionado por el plazo que podrían tardar los técnicos de Tráfico en formular las conclusiones, el concejal de Movilidad dijo que una vez sean entregados los documentos "podrían tardar una o dos semanas".

Incluso, apostilló que para poder recibir el permiso municipal es necesario que el proyecto de la obra esté aprobado. "Es a partir de ese momento cuando el Ayuntamiento da autorización. Así ocurrió con el desvío de servicios afectados, que tardamos un solo día en permitir", comentó. Desde la Junta de Andalucía, recordaron ayer que el proyecto constructivo de la línea 2 entre el Martín Carpena y Héroe de Sostoa está aprobado.

| Diario de Cádiz | Europa Sur | El día de Córdoba | Diario de Jerez | Huelva Información | Diario de

Sitios recomendados

| ¿Buscas piso? - Habitaclia.com | Formación a distancia | Cursos en Madrid | Viajesmapfre.com | Fc B to rent in Barcelona for days | Despedidas Soltero - Soltera | Organización eventos y fiestas | Hoteles

© Editora Malagueña de Publicaciones, S.L.
C/ Martínez, 11, 2º
29005 Málaga
Tlfno: 952 209900/ Fax: 952 209910

SUR Digit@l
www.diariosur.es

IMPRIMIR

IMPRIMIR ARTICULO

SUR
EDICIÓN IMPRESA

MÁLAGA

MÁLAGA

El Pasillo da media vuelta

Circular de Norte a Sur de la capital será más fácil a partir de septiembre. Así será el nuevo eje viario del Guadalmedina

TEXTO: IGNACIO LILLO / GRÁFICO: SUR / MÁLAGA/

LOS aledaños de la desembocadura del río Guadalmedina vivirán en apenas un mes una importante remodelación que dará lugar a uno de los principales ejes viarios de la capital. El cambio de sentido del Pasillo del Matadero surge por la necesidad de contar con nuevos desvíos para el tráfico rodado ante el próximo inicio de los tajos del metro en la carretera de Cádiz, y permite salvar las obras en Héroe de Sostoa. Pero la actuación supera este cometido inicial para convertirse en una verdadera reforma de las comunicaciones entre el Norte y el Sur de Málaga.

CAMBIOS PREVISTOS

Pasillo del Matadero: Cambio de sentido y creación de una rampa de acceso directo al paseo marítimo Antonio Machado. De esta forma, se dota de un nuevo eje directo norte-sur y de una 'circunvalación' para evitar el paso por la calle Héroe de Sostoa.

Puente del Carmen: Tendrá dos carriles de circulación y ampliará ambas aceras para favorecer el paso peatonal. Habrá un nuevo semáforo y una zona verde.

Calle Jacinto Verdaguer: Pasará a ser de circulación sur-norte, con dos carriles, para facilitar el acceso hacia la estación de Renfe.

Publicidad

Desde la trasera de la sede central de Correos, junto al puente de la Misericordia, la avenida paralela al río continuará el sentido descendente que arranca en Martiricos y la avenida de Fátima, hasta el propio paseo marítimo de Antonio Machado. De manera que cada margen tendrá una dirección de circulación única. Como explica uno de los técnicos encargado de su diseño, así ocurre en todas las ciudades donde existe una cicatriz de estas características.

Sin embargo, se mantendrá el carril bus que parte de la calle Salitre, en dirección ascendente, en el tramo más cercano a Correos. A lo largo de todo el recorrido habrá que hacer modificaciones en cuatro cruces semafóricos, y se acondicionarán aparcamientos en línea en diversos tramos de la calle.

En su extremo final, la unión viaria del Pasillo del Matadero con el paseo marítimo se hará a través del espacio que actualmente ocupa una escalinata, mediante una rampa. ← ! Allí se instalará un semáforo para regular el acceso, tanto hacia el Oeste como hacia el Centro. En un nivel inferior quedará un carril, que ya existe en la actualidad (parte desde la calle Canales), para dar servicio a las urbanizaciones cercanas, y que se adecuará para favorecer su salida hacia el propio paseo Antonio Machado. Mientras, en la isleta que hasta fechas recientes ocupaba una pequeña gasolinera, se creará una zona verde.

El puente del Carmen tampoco será ajeno a la reforma. Pasará a tener dos carriles de tráfico y ampliará el ancho de las aceras, para favorecer el tránsito de peatones y ciclistas, dentro del Plan de Movilidad Sostenible que impulsa el Ayuntamiento.

Circunvalación

De esta forma se lográ dotar a esta parte del Centro de una nueva 'ronda' de circunvalación interna para evitar el tránsito rodado por las calles que estarán en obras para allanar el camino a la llegada del suburbano.

De manera complementaria, el Área de Movilidad llevará a cabo la reordenación y el cambio de sentido de la calle Jacinto Verdaguer, que pasará a ser de circulación ascendente y con dos carriles, al objeto de facilitar el acceso al entorno de Renfe. Allí se prevé una gran afluencia de vehículos una vez esté en funcionamiento la nueva estación y los servicios que llevará aparejado, dentro del proyecto de Vialia (en el que habrá un hotel, comercios, servicios de hostelería y un multicines).

<u>Anexo 12bis</u>: Foto documento de los primeros días en activo de la vía.

ANEXO 13

SUGERENCIAS:

1) **PARALIZAR Y SUPRIMIR EL PROYECTO EN CURSO**
(en base a los puntos A1, A2, A4, C1, C2, C3, D1, D2 y E2)

2) **INCORPORAR Y VINCULAR** EL ESTUDIO DE IMPACTO PREVIO Y LAS SOLUCIONES PROPUESTAS A **DICHO TRAMO** CON LOS OTROS ENTORNOS EN LA MISMA PROBLEMÁTICA, NOTORIAMENTE **CON EL ENTORNO DEL CAC** (APARTE DIFERENCIAS PUNTUALES):

(en base a los puntos A3, B1, B2 y E1), más un razonamiento inexcusable: "Si los cuadros merecen un respeto mediambiental en su entorno, cosa que ratificamos; las personas también ,o incluso más".

PD: Este escrito, bajo las mismas palabras, se presenta en un doble aspecto:

En el primero, como alegación (o sugerencias técnicas urbanísticas a un proyecto) pensamos que terminará siendo evaluado por los mismos técnicos que (sin ver nada irregular en él) dieron su aprobación a la ejecución inicial, y nuestra esperanza de aceptación es, sinceramente, algo escasa.

Sin embargo, en su segundo aspecto, como alegato (o sugerencia lógica y ética dirigida a los políticos responsables que dieron la orden inicial), que pretende comprobar la capacidad de una Institución democrática (nuestro Ayuntamiento) de reconocer los propios errores y ponerles solución inmediata (si afectan negativamente al ciudadano), y siempre dando por descontada la buena voluntad previa y la precipitación propia de presiones externas de cualquier tipo; en esto, sí que tenemos razonables esperanzas de ser oídos. Si esto no fuese así, mala señal para la "higiene democrática" de esta ciudad.

Dios guarde a Vds (*de hacer proyectos como éste*) muchos años...

Jesús Manuel Ortiz Morales
DNI: 24880186M