

Experiencias previas de bosques urbanos: el proyecto BUM

Actualmente el esfuerzo realizado décadas anteriores por la comisión científica europea COST E12 ha cosechado frutos importantes. Muchas ciudades acuñan el término “bosque urbano” bajo este nuevo paradigma que incluye a todo el arbolado dentro y/o del entorno urbano. Es el caso de los bosques urbanos de Madrid, Barajas, Jaén, Jerez, Huesca, etc.

El ejemplo más cercano que disponemos sobre bosques urbanos es el que viene realizando, desde hace años una plataforma ciudadana denominada BUM (“**B**osque **U**rbano **M**álaga”). Es un antecedente ejemplar para los malagueños por varios motivos. Por un lado, la introducción del concepto “bosque urbano” en una ciudad relativamente grande, como Málaga, situándose en una de las primeras experiencias conocida en España en torno a esta cuestión, que en otros países ha contado con apoyo político, mientras que en España ha quedado como una reivindicación marginada por las presiones urbanísticas en el espacio urbano. En segundo lugar, ha sido una reivindicación protagonizada por la ciudadanía, en su derecho a exigir que el diseño de ciudad se ajuste a sus legítimas aspiraciones por disfrutar de un espacio urbano sano y sostenible ambiental y socialmente, frente a la tendencia a la densificación urbanística de su entorno vital.

a.-Contexto histórico.

Como aclaran los propios protagonistas del proyecto, hacia 1933 se instalaron los primeros depósitos de Campsa en los terrenos ocupados hoy día por el parque de Huelin. En la segunda mitad de los años sesenta se instalarían los bidones de la Avenida Juan XXIII. Sobre un terreno obtenido por el Ministerio de Industria, la empresa nacional Calvo Sotelo, germen de la actual Repsol, construyó una planta de almacenamiento de combustible. El crudo llegaba al puerto y se almacenaba en estos grandes

contenedores desde donde, a través de un oleoducto de 264 km, se transportaba a la refinería de Puertollano, Ciudad Real. Mientras tanto, la ciudad creció, según un planeamiento urbanístico de alta densidad en torno a la antigua carretera N-340, conocida entonces como “Carretera de Cádiz”, con edificios muy altos, convirtiendo la zona, junto a la Malagueta, como la más densa en población de toda la ciudad, todo ello sin contemplar los espacios verdes y recreativos que se recomiendan para lograr una



Fig.11. Panorámica de los depósitos de REPSOL en los años 1990

mínima calidad de vida a los habitantes. De este modo, estas parcelas quedaron rodeadas de viviendas y familias, con el consiguiente peligro para la población, incomprensiblemente permitido desde el planeamiento municipal (Fig.11). Ya en los años 1990s, y tras las legítimas protestas vecinales, comenzaron las negociaciones entre empresa (entonces REPSOL) y Ayuntamiento para dismantelar estos depósitos, de forma que fue en el año 2000 cuando se descargó el último cargamento de crudo en el puerto de Málaga, quedando en su lugar una gran parcela desnuda de unos 177.000 m², rodeada de naves industriales, al norte, y de edificios residenciales de gran densidad en el resto de su perímetro, especialmente al sur (Fig.12).



Fig.12. Parcela de los depósitos de REPSOL antes y después de su dismantelamiento

El Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Málaga de 1983 pretendía dar un respiro a estos distritos castigados por la dureza urbanística, contemplando un gran parque que ocupase todo el terreno y sirviese de filtro natural contra la contaminación del suelo y el aire por el uso industrial anterior. Aunque a principios de los noventa ya se pretendía reservar parte de la parcela a viviendas, sería en 2006 cuando el equipo de gobierno del Ayuntamiento cambió este proyecto, al decidir recalificar los terrenos, acordando construir con la empresa granadina Comarex: cuatro rascacielos de hasta treinta y cuatro plantas para novecientas treinta y dos viviendas y un hotel; cuatro torres con cuatrocientas VPO, zonas comerciales y equipamiento público. Una proporción de áreas verdes muy inferior a la recomendada por la OMS. De este modo, aquella medida contemplada en el PGOU para amortiguar la rudeza de una barriada con la mayor densidad poblacional de Málaga, construyendo un gran parque para esta población, fue desestimada a instancias del propio ayuntamiento para introducir una golosa porción del pastel para



Fig.13. Uno de los diseños de las torres previstas y el parque del proyecto firmado por el Ayuntamiento de Málaga

obtener importantes réditos urbanísticos, reduciendo aquella superficie de 177.000 m² a un modesto parque de tan sólo 70.000 m², lo que supone rebajar la superficie verde por habitante a tan solo 2 m²/habitante, muy lejos de los 5 m²/habitante previstos anteriormente, que aún así también estaba muy por debajo de las recomendaciones de las naciones unidas.

Eso sí, en esta transacción, el Ayuntamiento se embolsaría 82,3 millones de euros, cifrándose la inversión total en 573 millones de euros.

Ante esta situación, se creó una plataforma ciudadana para litigar en contra de este proyecto y demandar un bosque mediterráneo en esta amplia parcela. En tan sólo un mes, se recogieron veinte mil firmas de apoyo, se realizaron las primeras reuniones vecinales de las que, el 23 de enero de 2016, surgió la constitución de la plataforma ciudadana **Bosque Urbano Málaga (BUM)**. Rápidamente, una treintena de plataformas y asociaciones se adhirió al proyecto que definieron como una gran masa forestal con especies vegetales autóctonas que cubriesen los 177.548 m² de la parcela. Pretendían que la presencia arquitectónica fuese mínima, la imprescindible para el disfrute ciudadano (bancos, fuentes, papeleras, iluminación, etc.) y realizada con materiales ecológicos que se mimetizaran con el entorno (madera y piedra). Reservarían espacio que propiciase el disfrute ciudadano, como por ejemplo, huertos urbanos,



Fig.14. Miembros de la plataforma BUM en la parcela de los depósitos de REPSOL

y excavarían un gran lago natural que ampliaría la biodiversidad. Para ello se crearon tres comisiones, acción, protección y comunicación, que comenzaron a trabajar campañas de difusión como charlas, plantaciones de árboles, limpiezas de la parcela o marchas ciclistas que a día de hoy continúan realizándose. Desde entonces se han realizado numerosas actividades, como la plantación de árboles y arbustos, manifestaciones, y labores de divulgación del proyecto, con infografías que muestran de manera realista, cómo quedaría este proyecto, de poderse realizar (Fig.15)



Fig.15. Recreación del bosque urbano de Málaga

b.-Características del Bosque Urbano Málaga

La plataforma BUM ha ido realizando innumerables actividades de difusión sobre la importancia de las zonas verdes para la calidad de vida (Fig.16), y sobre las características de este proyecto, que quedan reflejadas en su página web.



Fig.16. Beneficios económicos, sociales, ambientales y sanitarios del BUM

Los promotores del proyecto enfatizan sobre el carácter forestal del proyecto, reduciendo al mínimo la presencia arquitectónica, integrado por especies vegetales autóctonas que ocuparían un área equivalente a 25 campos de fútbol. Entre las especies arbóreas destacan encinas (*Quercus rotundifolia*), olmos (*Ulmus minor*), pinos piñoneros (*Pinus pinea*), algarrobos (*Ceratonia siliqua*), etc. y entre los arbustos

figuran jaras (*Cistus* sp.) y lentiscos (*Pistacia lentiscus*). Pero el proyecto consta no sólo de especies arbóreas y arbustivas, sino también de humedales, aprovechando una depresión existente en la zona central como una zona de inundación y praderas. Además contempla una zona como reserva de espacios para una óptima red social, formada por huertos urbanos y áreas destinadas al cultivo de frutales. Para favorecer el uso recreativo contempla una red de caminos y senderos de tierra compacta, destinada a viandantes y ciclistas (Fig.17).

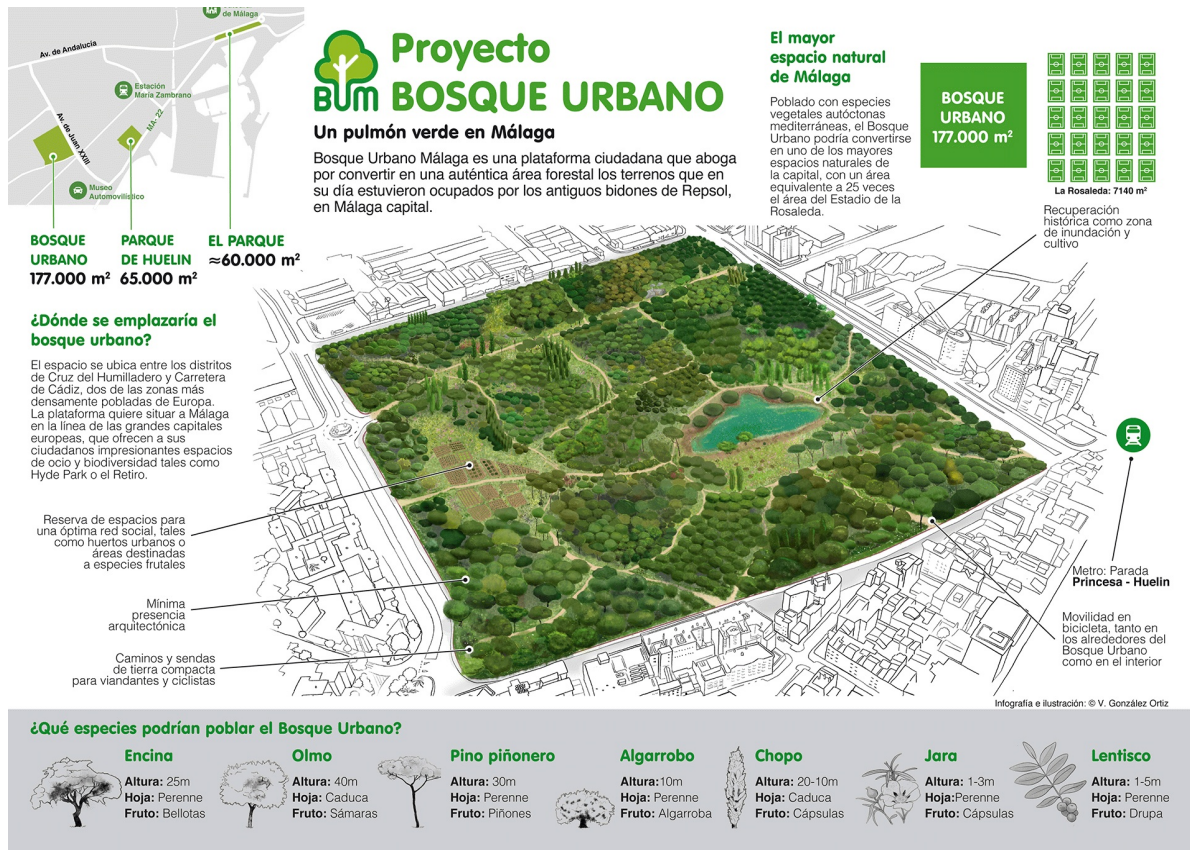


Fig.17. Maqueta del Bosque Urbano Málaga (BUM)