

MEMORIA PROPOSITIVA

TITULO VII. SISTEMAS GENERALES

CAPITULO PRIMERO. SISTEMAS DE COMUNICACIONES.

1.1. Introducción.

El concepto de modelo territorial propuesto ha quedado explicitado en el anterior título. La “maduración” del territorio urbano engloba la concepción y realización de una ciudad sostenible, cuyas características principales responde a los siguientes principios:

- a) No provocar consumo de recursos renovables por encima de lo que los sistemas naturales producen.
- b) Inducir el uso progresivo de recursos renovables frente a los no renovables, de manera que no aumente el saldo negativo ecológico.
- c) No trasladar el impacto ecológico-ambiental al entorno de la ciudad, fuera de ella, para que esta se libere ni que el resto de la metrópolis lo traslade a ella.

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 vehículo privado crecen más rápidamente que los que se hacen en los medios de transporte colectivo, ya que al mayor número de desplazamientos por día y persona que hoy se producen por diferentes razones se une un crecimiento muy rápido del índice de motorización y unas políticas de modos de transporte, y de planificación urbanística 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, trasvasándolos a los otros modos de transporte para conseguir una movilidad sostenible, lo que depende del establecimiento de estrategias o planificaciones que tienen en el transporte colectivo y la intermodalidad sus principales herramientas así como en la disminución de la movilidad obligatoria creando una mayor cercanía entre los lugares motivo de desplazamientos.

No se ha olvidado la vocación metropolitana de la ciudad y su realidad física de centro de la Costa del Sol pues eso es causa de algunos problemas que en el aspecto de la movilidad padece. La ciudad era hasta hace unos años solo casi el extremo de la Costa del Sol Occidental. Pero esta situación ha cambiado desde finales de la última década; no solo ha crecido esa Costa sino que la Oriental también y proporcionalmente más rápidamente por lo que se ha convertido en el gozne de ambas. A ello debe unirse el creciente desarrollo de los municipios del Valle del Guadalhorce, lo que la convierten en el punto de salida de estos hacia la costa y de todos hacia el norte, ya sea a escala provincial, autonómica o nacional. Es decir, los desplazamientos con O/D entre esas zonas y de ellas con la capital han de pasar por el municipio por lo que el sistema de comunicaciones debe necesariamente contemplar esa realidad.

1.2. La red viaria principal

I) De rango metropolitano o regional.

- Las autovías de circunvalación de la ciudad (Rondas Este y Oeste) están funcionando con niveles de servicio muy bajos, lo que provoca con frecuencia su colapso y el uso de vías interiores de la ciudad con carácter alternativo, disminuyendo la capacidad disponible para los movimientos internos. La Ronda Oeste debe ver mejorada su situación con la puesta en servicio de la llamada hiperronda, pero no así la Este. Por todo ello, aunque se trata de actuaciones a largo plazo, se propone una nueva autovía, más al norte que la actual y que se conecta a esta a través de tres enlaces situados en la autovía (A-45) de Las Pedrizas, la nueva autopista de peaje de Las Pedrizas y al norte de Campanillas, previéndose un vial de conexión con el extremo noroeste del PTA.

Esta nueva autovía o autopista tiene un marcado carácter supramunicipal, discurriendo sensiblemente paralelo a la costa debiendo otros planes de mayor índole espacial proponer como se produce su continuidad hacia Poniente y Levante, hasta donde y como se interconecta con la actual A-7.

- La actual Ronda Este y la nueva Ronda Oeste (hiperronda) quedan como primer anillo metropolitano-regional de circunvalación de la ciudad; la última tendrá enlaces con la nueva autopista de peaje y el noroeste del Puerto de la Torre, con la A-357 (autovía del Guadalhorce), que a su vez permite conexiones con el viario local, con el nuevo vial distribuidor, que conecta con la MA-9002 permitiendo el acceso a Churriana y municipios próximos de la margen derecha del Guadalhorce, y por último con la A-7 en el término municipal de Torremolinos donde se funde con aquella.

Ya se está ejecutando por el Ministerio de Fomento el enlace de Virreinas que permitirá el acceso, hasta ahora imposible, directo desde las rondas hacia Ciudad Jardín y Virreinas y Palma-Palmilla.

- La hiperronda, con forma aproximada de "L" invertida, queda unida entre sus extremos por la actual A-7 desde el Guadalmedina hasta el Palacio de Congresos de Torremolinos, añadiéndose un nuevo enlace en el cruce con la nueva avenida que se plantea sobre el soterramiento de las vías del ferrocarril y manteniendo los enlaces actuales salvo el de La Barriguilla y mejorándose los de cruce con la N-340.a y Prolongación con proyectos de construcción ya redactados pero que no responden plenamente a las expectativas municipales y se agrava el acceso a Teatinos y los polígonos al tener que hacerse solo por el enlace de la Prolongación y un nuevo ramal de salida de la autovía a la congestionada Avda. Ortega y Gasset, en la glorieta de Siemens.
- Tal y como se ha indicado en el título anterior, la distorsión que crea la gran pieza aeroportuaria, se salva al quedar rodeada por cuatro grandes vías:

- a) El vial distribuidor, con cuatro carriles y diseño periurbano, que arranca desde la carretera de Churriana a Alhaurín (A-366) y acaba en la carretera de Cártama (MA-401) a la altura de la Huertecilla, y que tiene cuatro intersecciones: en esta última, vial de polígonos del Guadalhorce, Zapata-aeropuerto, enlace de la hiperronda-variante de Churriana MA-9002 y A-366.
 - b) La circunvalación de Churriana (prevista en el PGOU anterior), junto al aeropuerto, hasta la N-340.a, en el enlace con la cual se duplica el paso inferior para que pueda disponer de cuatro carriles, dos en cada sentido.
 - c) La N-340.a (Avda. de Velázquez), autovía de 6 carriles que se prolonga hacia Torremolinos y la ciudad por ambos extremos.
 - d) El vial de los polígonos, vía urbana de 4 carriles, paralela al cauce del río Guadalhorce, que se prolonga en su actual situación no sólo para cerrar esta malla sino incluso más hacia el Oeste. Esta vía tiene carácter urbano, a diferencia de las otras tres que no son competencia de la Administración Local.
- Los viales hasta ahora descritos sirven para la relación de las Costas Este y Oeste, entre ellas y con la capital. Los desplazamientos con O/D al norte, provincial, autonómico o nacional, se producirán por la actual autovía de Las Pedrizas (A-45) y la autopista de peaje de Las Pedrizas, ya citada, en fase de redacción del proyecto de construcción y que arranca en el enlace de la hiperronda en el noroeste del Puerto de la Torre y termina en la A-45, con la que se fusiona, un poco antes del Puerto de las Pedrizas, donde se bifurcan las autovías en dirección a Granada y Antequera.
 - Para los desplazamientos procedentes del Valle del Guadalhorce se dispone en la actualidad de la autovía del Guadalhorce (A-357), para la que se propone una ligera modificación de los enlaces del Parque Tecnológico y de Mercamálaga.

También a nivel metropolitano se ha dispuesto una nueva vía periurbana de 4 carriles, continuación del vial de cierre de polígonos ya citado, paralela al cauce del Guadalhorce y que se conecta a la A-357 con dos viales perpendiculares a ella, uno al Oeste de Mercamálaga y otro continuación del acceso al PTA, que salvan las vías ferroviarias, y terminan en los dos enlaces antes citados; en su extremo, se propone una posible continuación hacia los municipios de la margen derecha. Su existencia aliviará a la A-357, que se encuentra hoy con grados de saturación altos a ciertas horas del día.

Como viales colectores-distribuidores de los desplazamientos de la margen derecha quedan la hiperronda y el vial distribuidor ya citados, que sirven para largos o cortos recorridos.

- La red metropolitana queda completada con un vial ya previsto en el Plan anterior y aún no ejecutado, que conecta la A-7 con la N-340.a como prolongación de la carretera de Churriana a Alhaurín.

II) Viario urbano.

La red urbana de primer orden que plantea el Plan, en lo que no está desarrollada, tiene un carácter indicativo de la función que deben realizar esos viales y su trazado podrá ser adaptado, manteniendo esa funcionalidad, durante su proyecto de ejecución.

- El eje del Guadalmedina sufre algunas modificaciones. Discurre por la margen izquierda por las Avenidas de Jacinto Benavente, Ramón y Cajal y Jorge Silvela, ensanchándose la calle Huerto de los Claveles a cuatro carriles para conseguir esa sección en todo el tramo; así mismo se disponen pasos inferiores en su confluencia con el arroyo del Sastre y con la Avda. Valle Inclán, para que las respectivas intersecciones funcionen mejor para permitir los movimientos transversales que se quieren potenciar. Se propone un nuevo puente paralelo al de Armiñán 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 del Pasillo del

Matadero. En la margen izquierda, a la altura del CAC, discurre subterráneo para liberar en torno a este una amplia zona peatonal.

- El eje litoral de Levante continua casi igual, aunque con algunas novedades. Discurre por C/ Bolivia y Juan Sebastián Elcano, como un par, una calle para cada sentido, y a partir de los Baños del Carmen por el Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso; el paso por la Avda. Cánovas del Castillo se hace soterrado, con dos carriles por sentido, hasta salir a El Paseo de los Curas, donde continua con tres carriles por sentido y sigue así hasta el Guadalmedina.

No se considera eje de tráfico de Primer Orden el Parque y la Alameda, ya que se quiere disminuir la intensidad que soportan y recuperar más su carácter de calle-paseo más urbano.

- El eje litoral de Poniente, se continua como estaba previsto en el PGOU anterior, por C/ Pacífico y al llegar al río Guadalhorce sube por su margen izquierda y al cruzar la N-340.a constituye la antes citada vía de cierre de polígonos hasta la hiperronda; todo el conjunto se considera viario de Primer Orden.
- La existencia de estos corredores históricos no implica su potenciación como ejes de tráfico rodado, al contrario. Para ello se completa el semianillo urbano formado por la Ronda Intermedia, enlazándola por el borde Oeste del Parque del Cuarto con la Avda. de Valle Inclán; tras discurrir por la Avda. de Guerrero Strachan sube hacia el Camino de Colmenar, por el norte del antiguo cementerio de San Miguel, para continuar por el Seminario, Colinas del Limonar y, por Hacienda y Parque Clavero, bajar hasta el cordón litoral de levante por la calle Miguel Indurain, que se amplía a cuatro carriles.

Este semianillo actuará como una primera barrera para que los tráficos de paso no se dirijan hacia su interior, dispondrá de pasos inferiores en los cruces con Héroe de Sostoa, Carretera de Cártama, Herrera Oria y Suárez. Queda conectado a las Rondas Oeste y Este, por la nueva Avenida sobre el haz de vías soterrado, la Prolongación, Carlos Haya, parte norte del corredor del Guadalmedina, subida a

Monte Dorado y Colinas del Limonar, a través de los correspondientes enlaces.

- La supresión por el Ministerio de Fomento del actual enlace de La Barriguilla, hace más perentorio y necesario la creación de uno nuevo en la Ronda Oeste en el arroyo del Cuarto (previsto como semienlace en el anterior Plan), partiendo de él una vía con cuatro carriles y vías de servicios según tramos que discurre por Hacienda Cabello, norte de Teatinos y Universidad, cruza la hiperronda donde tiene un enlace indirecto a través de una vía de by-pass, para seguir por la zona de Cerámicas, cruzar el río Campanillas, y seguir al sur de los núcleos de Campanillas y Santa Rosalía para acabar en el límite del terreno municipal con Alora. Se constituye así en el eje articulador de los crecimientos que se producen en estas últimas barriadas.
- Desde el semianillo antes citado, salen también una serie de vías en dirección aproximada este-oeste que conforman el sistema viario en esa dirección:
 - Desde la rotonda de Suárez, la Avda. de Valle Inclán continua hasta el Camino de Antequera y por este y la C/ Juan Francés Bosca, ampliada a 4 carriles, hasta la Avda. de Diego Fernández de Mendoza, al sur de la Laguna de la Colonia de Santa Inés, donde conecta con el vial citado en el párrafo anterior.

Se constituye así un vial este-oeste que arranca en El Limonar y acaba en el límite con el término municipal de Alora.

- Otra arranca en C/ Cómpeta y sigue por la Avda. de Jorge Luis Borges hasta la C/ Jenofonte en El Consol.
- La Avda. de Ortega y Gasset, que una vez cruzada la Avda. de María Zambrano se desdobra en cuatro carriles y vías de servicio a ambos lados, llegando al sur de Trévenez para continuar al norte de Mercamálaga hasta la nueva vía metropolitana, que une el proyectado vial metropolitano al sur de las vías del ferrocarril con la A-357 en su enlace próximo al río Campanillas.

Esta vía, al norte de Mercamálaga se deprime lo suficiente en longitud para permitir la unión de esta con su proyectada ampliación.

- Aprovechando el soterramiento de las vías ferroviarias, se proyecta sobre aquel, desde la Avda. de Juan XXIII, una gran avenida hasta la Ronda Oeste, donde se hará un nuevo enlace. Después continuará en dirección al Camino de Los Prados, bordeando el recién construido auditorium por el norte; antes de llegar a este, en una glorieta elíptica se cruza con el vial N-S (que después se citará) y se bifurca en otras dos grandes avenidas: la que sigue el Camino de Los Prados hasta la carretera de Intelhorce y otra que discurre paralela al arroyo de las Cañas por la C/ Hermann Hesse hasta la vía de cierre de polígonos del Guadalhorce en la E.D.A.R., y después continua cruzando el Guadalhorce.

El tramo de esta vía entre las Rondas Oeste e Intermedia (Avda. de Juan XXIII), se dispone en principio con un tramo principal de cuatro carriles y dos vías de servicios, pues hasta que no se decida por el organismo competente si el AVE tiene una parada antes de entrar en la Estación Central una de sus funciones más importantes es servir de acceso a los usuarios de ese tren, que en un 70% procederán de la Costa; cuando esos viajeros no tengan que entrar a la ciudad se puede cambiar la sección tipo y que ésta tenga un carácter más urbano.

- La calle Héroe de Sostoa y Avda. de Velázquez, sigue como vial de Primer Orden, pero se entiende que su sección debe modificarse y darle un carácter más urbano, con disminución de su función de servicio al vehículo motorizado, incluso variable según el tramo.
- Más o menos perpendicular a las vías anteriores, se disponen otras, con 4 carriles, para constituir una malla que articula totalmente el territorio. De Este a Oeste serían:
- Vial que partiendo del suroeste de La Laguna discurre por las avenidas Diego Fernández de Mendoza, Doctor Manuel Domínguez, María Zambrano (tramos ya ejecutados); borde occidental del

recinto ferial hasta la glorieta de Santa Bárbara, para cruzar después la Ronda Oeste con un paso inferior y seguir por las calles Leo Delibes y Moliere hasta Pacífico. El cruce con Avenida de Velázquez podrá efectuarse con un paso inferior.

- Vial que partiendo de la glorieta del enlace de la hiperronda en el Puerto de la Torre, discurre por el sector del Cañaveral, Avdas. De Jenofonte en El Cónsul, Washington en El Viso, una calle nueva en Sánchez Blancas, C/ Castela en el Polígono Guadalhorca para acabar en el vial de cierre de polígonos. Pasa a diferente nivel la Universidad, la A-357 y el ferrocarril.
- Vial que partiendo del extremo suroeste de Soliva atraviesa la ampliación de la Universidad a distinto nivel, cruza la A-357 donde se dispone un nuevo enlace, y sigue por los antiguos terrenos de la Cross para unirse a la carretera de Intelhorca y morir en la vía de cierre de polígonos.
- Vial que arranca del extremo noroeste del PTA, cerca de la nueva central de ciclo combinado, para seguir por el arroyo Pilonas hasta el río Campanillas, que cruza con un nuevo puente, para continuar por el borde de la margen izquierda del río y al llegar a la Avda. José Calderón tomar la de Ortega y Gasset hasta el enlace con la autovía A-357.
- Vial que arranca al norte en el mismo punto que el anterior, discurriendo por los bordes Oeste y Sur del Parque Tecnológico hasta la glorieta de Plácido Fernández Viagas para bajar por el actual acceso al Parque Tecnológico, hasta el enlace con la A-357, y continuar hacia el Guadalhorca hasta el previsto nuevo vial metropolitano de borde del río, pasando el ferrocarril bajo un paso inferior.

Desde el extremo suroeste del Parque Tecnológico, arranca otro vial que conecta con el vial transversal este-oeste, antes citado, que discurre al sur de Santa Rosalía.

- En la barriada de Churriana se confirma como vial de Primer Orden, el eje formado por la carretera de Alora y el primer tramo de la carretera de Coín, como en el PGOU anterior.
- En la zona costera de Bahía de Málaga y Villarosa, se traza un eje, previsto en parte en el anterior Plan, al sur de la A-7, para que descargue a esta y recoja los tráficos urbanos al duplicarse el actual puente sobre la autovía para disminuir el uso de las glorietas de los enlaces. Desde Guadalmar este eje asciende hacia la N-340.a, a la que cruza con una estructura nueva, por la carretera de Guadalmar para girar después hacia el noroeste, por el borde sur del Sistema General aeroportuario y cruzar el Guadalhorce, uniéndose a la vía de cierre de polígonos con un paso a diferente nivel y un enlace continuando, por Hermann Hesse, una vía de Primer Orden citada antes.

1.3. Red ferroviaria

Generalidades.

Los planteamientos de movilidad sostenible en las ciudades y áreas metropolitanas europeas, han fomentado el desarrollo de las redes ferroviarias incluyendo en este sistema general de comunicaciones:

- Redes de alta velocidad.
- Redes regionales y largo recorrido.
- Redes de cercanías.
- Redes ferroviarias de Metro y suburbano.

De forma específica en medio urbano y metropolitano, en los últimos veinte años se han construidos numerosas redes ferroviarias de cercanías y Metro teniendo como fundamento :

- a) Reducido consumo energético por viajero transportado.
- b) Óptima relación capacidad de transporte/consumo de suelo.
- c) Accesibilidad directa a las áreas de centralidad.
- d) Ejes de estructuración territorial.

Respondiendo al nuevo concepto de ciudades que se extienden y conforman un área de influencia funcional metropolitana o subregional, las redes de cercanías se han integrado con las del Metro formando una malla continua y superpuesta que permite conectar directamente las zonas más densamente pobladas reduciendo al máximo los transbordos entre los diversos modos de transporte que constituyen los sistemas de transporte público.

Con respecto a las redes ferroviarias externas se destaca el desarrollo de las líneas de alta velocidad (AVE) previstas para más de 250 Km/ hora y también las definidas como de “altas prestaciones” más adecuadas a distancias medias como podría ser el caso del Corredor Costero. Así mismo, se destaca la consolidación de la localización de las Estaciones Termino de viajeros normalmente situadas en las proximidades de las áreas centrales de los núcleos de población y ensanches urbanos. Esta estrategia se ha visto reforzada en los últimos diez años con el desarrollo de nuevos sistemas de excavación de túneles que permiten alcanzar los lugares centrales de la ciudad reduciendo los inconvenientes que implica construir una obra de esta naturaleza. (Cabe citar a título de ejemplo el túnel ferroviario actualmente en construcción Atocha – Pta. Del Sol – Chamartin en Madrid o la conexión del AVE de Estación de Sans - Sagrera en Barcelona).

I) Líneas de largo o medio recorrido.

- El eje ferroviario general de acceso a Málaga es aún hoy el mismo que el construido hace ya más de 100 años: o sea, se acerca a lo largo del pasillo creado por el cauce del río Guadalhorce y, al llegar a la zona de los Prados, gira hacia el centro de la ciudad y llega hasta la Explanada de la Estación, al final de la calle Cuarteles.
- El proyecto de integración ferroviaria en Málaga, que actualmente lleva a cabo el Ministerio de Fomento, desarrollo del correspondiente Estudio Informativo aprobado en su día, prevé dos actuaciones:
 - a) La duplicación de la vía de ancho nacional desde Los Prados hasta Málaga.
 - b) El soterramiento del pasillo ferroviario, desde el cruce con la Ronda Oeste hasta unos 200 m. antes de llegar a la Estación, en una

longitud total de casi 2000 metros. Este soterramiento tiene 4 vías: 2, de ancho UIC y 2, de ancho nacional.

- En este pasillo ferroviario soterrado se dispondrá, para la línea de cercanías, de una estación subterránea en la zona de San Andrés, que sustituirá al actual apeadero.

El tren costero, previsto en el PEIT sin solución de continuidad desde Algeciras a Motril, deviene importantísimo a los efectos, no sólo de la movilidad de la Costa del Sol, sino también desde el punto de vista de la centralidad metropolitana de Málaga.

Por ello, con independencia de las diferentes titularidades (Estado, Comunidad Autónoma, Metro, etc.) que hoy por hoy tendrían los distintos tramos, hay que incidir en la imperiosa necesidad de una concepción integral de dicho tren costero.

Al atravesar el T.M. de Málaga, el trazado del tren costero penetraría por el Oeste, aprovechando el pasillo del actual cercanías Málaga-Fuengirola y entraría hasta el río Guadalmedina. Ahí podría (como se establece en el Anteproyecto del Metro) incorporarse, mediante conexión al final de la Alameda, a la línea 1 del Metro y llegar a la Plaza de la Marina. Luego continuaría, conjuntamente con la línea 3 de Metro, hasta El Palo. Después seguiría hacia el Este, sólo como tren costero o de cercanías.

Es posible que, a partir del Campamento Benítez, esta línea se bifurque en dos: la propia de cercanías que llegue hasta Fuengirola y, más al Norte, la del tren costero de altas prestaciones, previsto por la Junta de Andalucía hasta Algeciras.

Por su trascendencia metropolitana y por tanto su incidencia en la capital, dado que no aparece claro o no se conoce a nivel municipal como el tren costero del PEIT, los cercanías y la red de metro discurrirán y las interrelaciones físicas y funcionales entre ellos, conviene que los organismos competentes, en coordinación con los municipios afectados, tomen las decisiones correspondientes para poder recoger en este PGOU lo que pudiese afectar a este municipio.

La Estación Central (antes de RENFE; y, ahora, de ADIF) se ubica sensiblemente en el mismo lugar que donde se hizo en el siglo XIX.

El Plan Especial de RENFE ha planteado un retranqueo (con desplazamiento de toperas de unos 50 m.) que permitirá una mayor amplitud en la Explanada de la Estación, así como la posibilidad de ubicar bajo ella un intercambiador modal de transporte que será el más importante de la ciudad.

La consideración conjunta del Plan Especial de RENFE y del proyecto, antes citado, de integración ferroviaria en Málaga, determina la ordenación urbanística de la zona.

La nueva estación así resultante dispondrá de los andenes a la misma cota que el terreno colindante y contará con 5 vías de ancho UIC (línea de alta velocidad) y 3 vías de ancho nacional.

Por otro lado, en el mismo ámbito geográfico de la Estación Central, se ubican otras dos infraestructuras ferroviarias:

- a) Una estación subterránea para el ferrocarril de cercanías Málaga-Fuengirola que continúa bajo la calle Cuarteles.
- b) La línea de acceso al Puerto, hoy por hoy en superficie.

El acceso ferroviario al Puerto se desarrolla hoy por hoy mediante una línea (de vía única) que se desvía en la zona de la Estación Central y atraviesa en superficie la zona urbana hasta la explanada de El Bulto, penetrando después en el Puerto a través de un puente sobre el río Guadalmedina.

Este eje ferroviario, cuya funcionalidad es importante, supone (a la vez) grandes y graves problemas urbanísticos en la ciudad, ya que atraviesa (con pasos a nivel) 6 calles de las que dos (H. Sostoa y Antonio Machado) constituyen parte de la Red Viaria Básica.

Es ésta una asignatura pendiente desde hace muchos años y que requiere de una vez por todas, la actuación conjunta de las Administraciones Públicas implicadas: Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, Estado (ADIF) y Junta de Andalucía.

II) Líneas de cercanías.

De las tres líneas de cercanías de vía estrecha que partían de la ciudad en los años setenta: Fuengirola, Coín y Vélez-Ventas de Zafarraya, concebidas en su momento como futuras líneas a Algeciras, Ronda y Granada por Alhama, solo quedó la de Fuengirola que en la década de los 70 se acondicionó pasando a tener ancho RENFE y cambiando su itinerario desde San Julián, abandonando su discurrir por la Misericordia y El Bulto para terminar en el Puerto (en la Plaza de La Marina)) para hacerlo desde entonces llegando al aeropuerto y Los Prados, uniéndose ahí a las vías de largo recorrido, aunque su terminal está en el río Guadalmedina.

A esta línea se unió posteriormente la de Alora, que discurre por el pasillo ferroviario de largo recorrido.

La primera de ellas tiene una demanda anual de 400.000 viajeros y la segunda mueve aproximadamente 8 millones de pasajeros al año. La Línea de cercanías Málaga- Fuengirola es una de las de más eficientes del país, tiene una longitud de 30,5 Km en vía única si bien se encuentra en proceso de duplicación de vía en diversos tramos. Esta duplicación permitirá reducir la frecuencia de paso a 15´ lo cual es la mitad de los tiempos actuales.

En lo que se refiere al término municipal de Málaga, está previsto la duplicación de vía desde los Prados hasta el Aeropuerto manteniendo el actual trazado pero soterrado bajo el cauce del río Guadalhorce y la futura segunda pista.

Dada la importancia que tienen hoy en una red de transportes orientada a la obtención de una movilidad sostenible, se proponen para los trenes de cercanías las siguientes innovaciones:

a) Línea de Fuengirola.

- La estación de San Andrés se desplaza hacia el Oeste con el soterramiento del pasillo de Fuengirola (hecho previsto en el proyecto del mismo).
- Dado que como consecuencia de la construcción de la 2ª pista del aeropuerto, ha de soterrarse para salvarla y pasar bajo el Guadalhorce, se

propone cambiar su trazado de manera que poco antes de llegar la línea general al cruce con la carretera de Intelhorce, giren las vías del cercanías a Fuengirola y bajo la anterior carretera crucen el Guadalhorce para llegar al aeropuerto; la distancia de soterramiento sería la misma prácticamente. Además se dispondría una estación o apeadero en ese desvío, con un intercambiador modal con objeto de que de él partiese una lanzadera hacia el norte, hacia la antigua Cross y la Ampliación de la Universidad, de manera que los viajeros de la Costa que se dirijan a esa zona y limítrofes no tengan que llegar a San Andrés o la estación termino central.

También se podría construir un aparcamiento de disuasión local y que el cercanías de Alora parase ahí también.

Operación parecida podría lograrse con el trazado actual, disponiendo el apeadero antes de llegar a la vía de cierre de polígonos pero la posición no queda tan centrada por lo que las comunicaciones con las zonas antes citadas serían más complejas.

- Además de las paradas o apeaderos citados, se mantendrían los de San Julián, Plaza Mayor y Campamento Benítez, que se potenciaría con un aparcamiento de disuasión y serviría a los usos dotacionales que se instalen.

b) Línea a Churriana y Alhaurín

Independientemente del trazado que se adopte para el anterior cercanías desde Los Prados hasta el Aeropuerto, una vez cruzado el río Guadalhorce y llegado a la estación aeroportuaria, se bifurcaría en dos líneas: una hacia la costa y la otra, cruzando la pista actual por el lugar que la ordenación de las instalaciones aeroportuarias lo permitiesen, para llegar a Churriana, a su núcleo histórico y continuar aproximadamente por el antiguo trazado de ferrocarril de vía estrecha para abandonar el municipio y dirigirse a Los Alhaurines.

Esta línea tendría paradas en los mismos apeaderos que el de Fuengirola hasta el aeropuerto y a partir de ahí dos en Churriana, en Portales del Popo y entre La Huertecilla y Las Animas.

c) Cercanías de Alora.

Tendría paradas en Intelhorce, caso de hacerse el intercambiador propuesto, y en Las Castañetas.

d) Cercanías de la Costa Oriental.

Su trazado, indicado esquemáticamente en el Plan, seguiría el cordón litoral, al igual que la línea 3 del Metro. Se proponen paradas en Baños del Carmen y San Ignacio, donde se construirán aparcamientos de disuasión.

III) Transporte de mercancías

Se hace por la línea de largo y medio recorrido, teniendo la estación de clasificación en Los Prados y un ramal que se dirige al Puerto.

El acceso ferroviario se desarrolla hoy por hoy mediante una línea (de vía única) que se desvía en la zona de la Estación Central y atraviesa en superficie la zona urbana hasta la explanada de El Bulto, penetrando después en el Puerto a través de un puente sobre el río Guadalmedina.

Este eje ferroviario, cuya funcionalidad es importante, supone (a la vez) grandes y graves problemas urbanísticos en la ciudad, ya que atraviesa (con pasos a nivel) 6 calles de las que dos (H. Sostoa y Antonio Machado) constituyen parte de la Red Viaria Básica.

Es ésta una asignatura pendiente desde hace muchos años y que requiere de una vez por todas, la actuación conjunta de las Administraciones Públicas implicadas: Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, Estado (ADIF) y Junta de Andalucía.

1.4. Aeropuerto.

El Aeropuerto de Málaga, en tanto que aeropuerto internacional de Andalucía, se constituye como infraestructura necesaria y fundamental para el desarrollo de nuestra comunidad autónoma. De forma específica es necesario destacar

que constituye nuestro principal nodo de acceso y frontera con la Unión Europea.

En este sentido, la integración del aeropuerto dentro del sistema de comunicaciones de la región (carretera y ferrocarril) se presenta como el factor decisivo que posibilita dicho papel. Esta funcionalidad del Aeropuerto se amplifica teniendo en cuenta que el PEIT recientemente elaborado por el Ministerio de Fomento lo recoge como nodo troncal de las comunicaciones aéreas de España al mismo nivel que los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

El auge experimentado por el tráfico en los últimos años ha provocado que sus infraestructuras hayan quedado infradimensionadas, como se deduce de la comparación con otros aeropuertos similares de Europa. Esta circunstancia ha llevado al Ministerio de Fomento a impulsar la construcción de una nueva terminal y de una segunda pista de vuelos para el año 2010. Estas obras, que aceleran y potencian de forma muy significativa las previsiones del Plan Director, permitirán el adecuado desarrollo del aeropuerto, factor clave de la economía de Málaga y de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El Aeropuerto de Málaga ha alcanzado los 11,5 millones de pasajeros en el año 2003 lo cual ha supuesto un crecimiento extraordinario teniendo en cuenta que estas cifras implican la duplicación de la demanda en los últimos diez años.

El tráfico actual del aeropuerto de Málaga es fundamentalmente internacional y de tipo turístico: 75% de vuelos internacionales, 81 % de pasajeros extranjeros, 71 % de los viajes por motivo turístico. Como principal causa del crecimiento experimentado en los últimos años parece destacarse el fuerte papel de la conexión (casi un puente aéreo) entre Málaga y distintas ciudades del Reino Unido, que en su conjunto representa el 42% del movimiento del aeropuerto, y que en el año 2003 contó con una media de 280 vuelos (salidas) semanales: 40 salidas diarias (la mitad de ellas a Londres). Es además una conexión muy dinámica, que se ha incrementado un 75% desde 1998.

El turismo ocasional en la Costa del Sol es solamente una parte del tráfico aéreo existente. También muy importantes, y cada vez en mayor medida, son los ciudadanos europeos (fundamentalmente británicos y alemanes) que

cuentan en Málaga con una segunda vivienda. Esta circunstancia genera un fuerte tráfico, que no debe calificarse realmente de turístico, y que además tiene la característica de que se sostiene en el tiempo y no tiende a presentar las típicas fluctuaciones coyunturales propias del viaje ocasional.

El aeropuerto de Málaga, con el 8.29%, es el segundo de España en cuanto a tasa de crecimiento del tráfico en el periodo 1998-2003 (después de Alicante con el 10.98%). En dicho periodo, la tasa mínima de crecimiento ha sido del 4.2%. El Plan Director prevé una tasa de crecimiento del 3.9% para el periodo 1999-2005, y del 3.7% para el periodo 2005-2015.

Se constata que las previsiones del Plan Director redactado hace tan sólo 4 años están siendo superadas por la realidad, ya que el tráfico actual (año 2003) se corresponde con el previsto en dicho Plan para el año 2007 (aproximadamente). No siendo fácil predeterminar la evolución de la demanda en el campo de los transportes, principalmente por estar muy influenciada por múltiples factores socioeconómicos, parece prudente, no obstante, dimensionar las infraestructuras como mínimo para tasas de crecimiento equivalentes a las mínimas observadas en los últimos 10 años. Este criterio supondría incrementar el volumen de pasajeros previsto en el Plan Director para el año 2015 desde 15.1 mili pax/año a 19.0 mili pax/año. Asimismo resulta conveniente diseñar las ampliaciones que actualmente son necesarias con previsión de soluciones para el caso de tasas de crecimiento mayores que los mínimos citados. Quizás por todo esto, por Aviación Civil se ha procedido a la elaboración de un nuevo Plan Director, actualmente en tramitación; la posición de la pista que aparece en el PGOU es la prevista en este nuevo documento.

Málaga es claramente el aeropuerto más importante de Andalucía en número de viajeros (72.0%) y operaciones (68.7%). En particular, alberga el 86% de todo el tráfico internacional de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma Andaluza. Presenta además un notable nivel de calidad de servicio, en tanto que de gran número (cantidad y diversidad) de conexiones regulares con los principales nodos nacionales (Madrid y Barcelona) y europeos (Londres, París, Bruselas, Frankfurt, etc.).

Andalucía necesita un aeropuerto importante para su desarrollo, siendo fundamental que esté bien comunicado con Europa con abundante número de

vuelos regulares. Esto sólo puede ser ofrecido por las compañías aéreas si existe una concentración de la demanda que permita rentabilizar los vuelos. El hecho de que el aeropuerto de Málaga tenga ya más de 11 millones de pasajeros anuales, y de que vaya a estar comunicado (año 2007) por vía terrestre con la mayor parte de la población andaluza en menos de 90 minutos, lo configura como el idóneo para desarrollar tal función, estando así llamado a desempeñar un papel trascendental para el futuro de Andalucía.

La puesta en servicio de la línea de ferrocarril de alta velocidad en el año 2007 aportará un importante crecimiento de la actividad económica de la provincia de Málaga, lo que redundará en incremento de los viajes en avión (negocios, turismo, etc.). La posible repercusión negativa de la entrada en servicio del AVE sólo puede llegar a significar la reducción de medio millón de viajeros (los que van a Madrid y no conectan con otro vuelo), lo que se traduce solamente en un 4.6% de reducción (datos de 2003). Asimismo, cabe esperar un importante incremento de viajeros en el aeropuerto con la puesta en servicio de los trenes de alta velocidad, que permitirán viajes a Málaga no sólo desde Madrid, sino desde Córdoba en 45 minutos, Granada en 50 minutos y Sevilla en 65 minutos.

Al analizar la situación de la infraestructura del aeropuerto de Málaga en el contexto de la Unión Europea llama la atención el déficit observado en las características del campo de vuelo, que en definitiva es lo que permite las operaciones del aeródromo. La práctica totalidad de los aeropuertos con más de 9 millones de pasajeros anuales (31 en Europa) cuentan con un sistema de varias pistas de vuelo, generalmente dos o tres, con las únicas excepciones de Birmingham (9.08 mili pax), Málaga (11.57 mili pax) y Londres-Stansted (18.71 mili pax).

En base a estas consideraciones y evaluando las potencialidades que ofrece el Aeropuerto de Málaga se considera :

- El Aeropuerto de Málaga es un nodo troncal de las comunicaciones aéreas de España.
- Es preciso construir a corto plazo la segunda pista de vuelo siguiendo las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto.

- Se considera preciso mejorar la accesibilidad de la estación ferroviaria del Aeropuerto desde la terminal así como la mejora de sus instalaciones.
- Los accesos viarios serán: a) el norte desde la hiperronda, que se efectuará desde el enlace de Churriana-Alhaurín, pero que debe ser directo sin pasar por la glorieta a diferente nivel del enlace. Un aeropuerto de la importancia de éste debe tener un acceso sin mezclarse con el tráfico urbano u otro que no tenga origen/destino esta instalación; así se ha concebido el acceso sur; b) otro acceso norte desde la glorieta de Zapata en el vial distribuidor y que se uniría al anterior para penetrar como uno solo en las instalaciones aeroportuarias, y que se destinaría a usuarios procedentes de zonas más cercanas y a los que tener que utilizar la hiperronda para acceder le obligaría a unos recorridos más largos; c/ un acceso sur desde la A-7, en el enlace de Guadalmar, que se ha resuelto con un tercer nivel para que sea directo desde la autovía. La postura municipal ha sido de oposición al mismo pues el impacto ambiental y paisajístico que va a provocar en Villa Rosa, aunque sea una zona industrial, va a ser enorme ya que se ha decidido una actuación en que este vial va sobre el nivel natural del terrenos unos 7 metros, pero no sobre una estructura si no sobre un terraplén cuyos taludes son muros de tierra armada: un dique en medio de una zona urbana. El acceso debe ser directo, sin interferencias, pero se entiende que remodelando el actual y con otras actuaciones que aparecen en el PGOU (nuevo puente sobre la N-340.a, reordenación del frente viario donde se ubica Makro y otros comercios, creación de una vía nueva de 4 carriles detrás de esas mismas instalaciones y apertura de un nuevo acceso al polígono industrial del aeropuerto) se conseguiría un acceso, el actual, prácticamente sin interferencias de otros tráfico; no obstante, dado que la Dirección General de Carreteras y Aena, competente en la materia, entienden que su propuesta es la solución más adecuada, se proyecta ésta en el PGOU.
- Ha de existir un intercambiador modal para todos los modos de transporte que concurren en el uso aeroportuario, es decir por carretera (autobús y coche, tanto público como privado en sus diferentes tipos) y por ferrocarril. La utilización de ese intercambiador por protagonistas de

otros usos diferentes al aéreo (es decir, p.e. su utilización como aparcamiento de disuasión) quedará abierto o eliminado en función de la superficie que el aeropuerto pueda destinar a esa función y prestando el uso de sus vías principales para que no se conviertan además en un by-pass de conexión entre la A-7 y N-340.a y la hiperronda y el vial distribuidor. La política tarifaria puede jugar un papel importante en ese aspecto. La decisión del cómo, para quién y dónde corresponde lógicamente a Aena.

- En relación con la llegada posible del AVE al recinto solo señalar que si va a continuar su recorrido hacia la Costa, es claro que debe tener una parada. Si no fuese así, aparece la duda pero lo que si se entiende es que esto no puede suponer una penalización en tiempo y frecuencia de viajes para los viajeros con destino la estación central de la capital. El establecimiento de una parada del AVE antes de entrar a la ciudad liberaría a algunas de sus calles y avenidas del tráfico inducido por el acceso al AVE de personas no residentes que podrían tenerlo ahí disponiéndose la infraestructura adecuada; los tiempos de recorrido, modos de explotación, economía de escalas y otros determinarán la decisión a adoptar por el organismo competente, momento en el cual se incorporaría al PGOU todo lo que pudiese afectarle.

1.5. El Puerto

El avance de la eficacia de la maquinaria portuaria empleada en la carga y descarga de los buques ha ido influyendo en la progresiva obsoletización de los muelles portuarios desde los años 50 del pasado siglo. La disminución de los tiempos de estadía de los barcos en los puertos para realizar las operaciones de avituallamiento, carga y descarga ha cambiado la necesidad de disponer muchos metros lineales de atraque por la de grandes plataformas de almacenamiento muy bien comunicados.

Este cambio ha provocado un avance de la ciudad hacia el puerto ocupando sus muelles ya obsoletos y por otra parte una búsqueda por parte de los puertos de esas grandes plataformas en las inmediaciones de la ciudad, ganándoselas al mar cuando eso no es posible.

Por otra parte el incremento acelerado del sector ocio-turismo y el aumento de tamaño de los buques dedicados a los cruceros de placer han hecho necesario la protección de extensas superficies de agua con calado suficiente por medio de grandes diques.

En el caso del Puerto de Málaga la pérdida del tráfico de graneles líquidos en el año 1999 fue un duro golpe para su economía y un factor decisivo para precipitar cambios importantes en su configuración y usos.

Mediante la formulación del Plan Especial se definieron entre otras actuaciones:

- Un avance de la ciudad y de los usos ciudadanos hacia el Puerto: la operación puerto ciudad.
- Una gran plataforma de 250.000 m². iniciales para captar el tráfico de contenedores e intensificar el de carga general: el Muelle 9 ganado al mar.
- Un gran brazo protector de una extensa superficie de agua abrigada: la prolongación del Dique de Levante.

La actuación del Muelle 9 cuya ejecución y explotación se realizó en régimen de concesión ha permitido al Puerto prever un tráfico que superará los 300.000 TEUs en el año 2005 y alcanzará los 630.000 TEUs en el 2008.

En cuanto al tráfico de cruceros los objetivos de la Autoridad Portuaria pasan por consolidarlo manteniendo el número de pasajeros de estos dos últimos años (200.000 aproximadamente).

Los proyectos más significativos del Plan de Inversiones 2004-2008 de la Autoridad Portuaria.

- Ampliación de la alineación del Muelle 9 en 300 m.
- Dique de apoyo de la Playa de San Andrés de 300 m. de longitud. Tras la ejecución de este dique de apoyo se proyecta una regeneración de la Playa de San Andrés mediante la protección de 160.000 m². de arena.

- Nuevo puente San Andrés – Zona Comercial sobre el Guadalmedina.
- Para constituir un par junto con el puente de pescadería para mejorar el acceso y salida del recinto comercial portuario.
- Ampliación calzada dique de Levante. Sobre el actual andén del dique de Levante se habilitará un vial de cuatro carriles y aceras para ordenar el acceso a la zona de la futura estación marítima, que discurrirá desde la explanada de unión con el Paseo de la Farola hasta la nueva explanada en el morro del dique viejo.
- Mejoras del Muelle nº 4. Consolidación del parámetro del muelle actual en una longitud de 450 m. y adecuación de la entrada del ferrocarril al Puerto a través del fondo del Muelle 4.
- Atracadero mota sur de Cruceros. Plataforma de 4.200 m². sobre pilotes apoyada en la mota sur de la explanada construida entre diques. El nuevo atracadero permitirá ofertar espacio a buques de crucero de última generación hasta de 1000 pies de eslora.
- Estación Marítima para Cruceros y Pasajeros en dique de Levante. Ocupará una superficie de 8.200 m². con una superficie total construida de 13.700 m². aproximadamente.
- Modificación entrada Plaza de la Marina. Remodelación de los terrenos existentes delante del edificio de la Autoridad Portuaria con creación de bahías de aparcamiento controladas.
- Urbanización de la explanada entre Diques. Se trata de urbanizar la explanada de 4 Has. Habilitada entre los diques una vez que se construya la nueva estación marítima.
- Marina Deportiva San Andrés. Instalaciones para un puerto deportivo con capacidad aproximada para 600 amarres.
- Adecuación de bahías espera camiones báscula. Adaptación de la zona del Muelle 5 para emplazamiento de las básculas de pesada de camiones y bahías de espera.

- Abrigo exterior San Andrés. Para proporcionar a la dársena de San Andrés abrigo suficiente para las instalaciones del Puerto Deportivo previsto se construirá un pequeño dique que arranca del dique sur y proteja la embocadura de la dársena de San Andrés.

CAPÍTULO SEGUNDO. SISTEMA GENERAL DE PARQUES Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.

Se exponen a continuación los elementos y piezas que han de complementar el sistema general de espacios libres públicos y parques del municipio.

Ámbitos Churriana y Bahía de Málaga

De los sistemas generales previstos por el PGOU de 1997 quedaban por obtener Sta. Tecla, que se mantiene coma tal, y el tell fenicio, del cual se mantienen los 41.565m² que quedan por obtener de la zona al sur de la autovía. La parte de la zona norte donde es previsible la aparición de restos se obtendrá como cesión del sector SUP-G.3.

A esto habría que sumar al Campamento Benítez, donde el previsto Museo del Transporte y de las Obras Públicas irá acompañado de Parque de la Naturaleza y Hotel Balneario.

Además se incluyen algunas zonas verdes aun sin obtener del anterior PGOU, en Cortijo de Mazas, y una zona verde, SG-CH.7, que completa la zona verde de la ladera que mira al norte junto al sector Atalaya.

El núcleo de Churriana tiene además dos grandes oportunidades de macro espacios libres aún por explotar: uno el gran sistema de la Sierra de Churriana, y otro el conjunto que se ha venido o se irá constituyendo con el sector urbanizable de el Retiro, ya aprobado, y el sector de la Cónsula aún por tramitar, que conformaba ya en el PGOU de 1997 la posibilidad de configurar el gran parque de Churriana.

Respecto a la Sierra de Churriana, es preciso mantener la protección existente sobre los suelos no urbanizables de la misma.

En dichos suelos, ya protegidos por el Plan Especial de Medio Físico, de cuya protección derivó la del PGOU 1997, coinciden una litología de mármol azul tableado, que es la que alberga los importantes recursos hidrológicos de "los manantiales de Málaga", un área de las de mayor sensibilidad paisajística, única elevación junto a su sistema de la sierra de Mijas del valle del Guadalhorce y de la costa, pinares de repoblación al noroeste en la carretera de Alhaurín, y una

importante biodiversidad asociado al matorral que ha hecho que hayan sido inventariados en ella varios “habitats” de interés ambiental.

En esta Sierra, una vez acotado el área de las viviendas ilegales con el Plan Especial con el que se procederá a su clasificación y redotación, se delimita en el resto un Área de Reserva en SNU para proceder a la expropiación de los terrenos para su protección, impidiendo así las sucesivas parcelaciones que se venían produciendo, quedando sujetas las transmisiones de terrenos a los derechos de tanteo y retracto previstos en la LOUA. Y permitiendo, una vez obtenidos los terrenos, dotar a la zona de áreas de acondicionamiento y adecuación paisajística.

La otra zona, ésta de carácter de parque urbano, aunque tenga características de frontera con lo rural, es la constituida en el PGOU de 1997 con los sistemas locales de los sectores “El Retiro” y “la Cónsula”.

La gran oportunidad que el PGOU de 1997 apuntaba, es la de crear este gran parque, suma de cesiones de sectores, entre la Cónsula y el Retiro, de forma que los dos jardines monumentales fueran los referentes y extremos de una pieza o espacio libre del doble de dimensión.

Ahora hay, además, una nueva oportunidad. Se ha solicitado por el Distrito que se obtenga el olivar y la ermita donde se realiza la romería en la Sierra, así como el vestigio histórico de la Fuente del Rey existente en el interior de una propiedad del Camino del Pilar.

Teniendo en cuenta, por otra parte, que el olivar y la ermita de la romería pueden conformar un eje con los edificios de la Cónsula, el parque que el PGOU preveía uniendo el Retiro y la Cónsula, puede extenderse también hasta la ermita.

De esta forma, y si se le dá una entrada trasera, por la C^a de Alhaurín, propiamente dicha, a los edificios de la Cónsula (que tienen también fachadas dignas detrás), se amplía la entrada prevista desde el nuevo parque a la misma, y se dota al Retiro de una entrada lateral, se puede conseguir un gran parque monumental en “ele”, que articule las tres piezas monumentales, y se convierta en el gran parque semirural de Churriana, y uno de los mayores del municipio.

La obtención de este parque se confía en parte a las cesiones locales de los sectores SUNC-O-CH.1 y SUS-CH.1, y en parte a los SGs CH1 y CH2.

Sin olvidar la gran superficie verde que se irá conformando con la cesión de zonas verdes en el entorno del Retiro, de los sectores SUS-CH.1 y SUS-CH.2, que podrán permitir en el futuro su ampliación, o, en todo caso, que la edificación no rodee los jardines históricos.

Estos dos grandes espacios, por tanto, de la Sierra y de la Cónsula-Retiro- Ermita, junto a este entorno del Retiro, constituyen los grandes “pulmones” de Churriana, la transición entre lo edificado y su entorno rural o la intrusión del medio natural en el medio urbano, el plus o la diferencia cualitativa con otros núcleos o municipios del entorno que puede terminar de dotar del carácter necesario como habitat al núcleo residencial de Churriana.

Ámbito Puerto de la Torre

Se proponen tres nuevos sistemas generales de espacios libres: el antiguo vertedero sellado, de propiedad municipal los terrenos de SNU existentes entre Cañada de los Cardos la subestación eléctrica los Ramos, el Puerto de la Torre y la Píndola, y la Ampliación del SG-PT.1 “Orozco”.

Estos sistemas, junto a la Píndola, formarán grandes bolsas de suelo libre entre el Puerto de la Torre y Teatinos, y la dotación de zonas verdes correspondiente a los suelos clasificados en el entorno.

Ámbito Campanillas

Consecuentemente a la propuesta de establecer un modelo urbano singular en el ámbito conjunto de la vega de Campanillas y el entorno del Parque Tecnológico, se hace una definición potente de un sistema estructurante de grandes parques, con la doble misión de equipar al conjunto y de satisfacer los objetivos ambientales y paisajísticos propuestos. El sistema consta de los siguientes elementos:

- ***Parques de las Vegas fluviales del curso bajo del río Campanillas (SGNS-CA.1 y SGNS-CA.2)***, extendiéndose por ambas márgenes desde el puente en la avenida José Calderón hasta la desembocadura en el río Guadalhorce. Se propone su destino a parque suburbano de condición natural, conservando elementos definidores de su forma territorial y de su paisaje.

Son dos parques que en su conjunto tendrán 59,48 Has. Su adscripción se hará al suelo urbanizable no sectorizado en coherencia con la coincidencia espacial en su entorno.

- ***Parque del Cerro de Maqueda (SG-CA.9)***, para el incremento de la dotación de estos dos núcleos y de sus crecimientos, y como salvaguarda de este hito sobresaliente del paisaje. Tiene una superficie de 8,26 Has., y tiene continuidad con el sistema local de espacio libre del sector de suelo urbanizable sectorizado de Maqueda Noroeste (SUS-CA.3).
- ***Corredor verde del arroyo del Prado Jurado (SG-T.2)***, concebido como límite del desarrollo industrial en Trévenez, y separación ambiental de las áreas de suelo urbanizable no sectorizado para actividades económicas de las "Cerámicas". Tiene una superficie de 8,82 Has.

En su totalidad, el sistema estructural de parques propuesto para este ámbito tiene una superficie de 76,57 Has.

Ámbito Guadalhorce

La propuesta mantiene en este ámbito la iniciativa del Plan General de 1997 de crear corredores lineales en sentido norte-sur, de relación entre los desarrollos urbanos del borde norte (Campus Universitario) y los bordes fluviales del río Guadalhorce.

Ámbito Rosaleda

La propuesta de desmantelamiento y traslado de las instalaciones de la fábrica de cerámica Salyt, tiene como uno de sus objetivos fundamentales la ampliación del Parque del Norte. Esta propuesta se concibe en continuidad con el Parque existente al otro lado de la Avenida de Valle Inclán.

La ampliación del Parque del Norte se caracteriza por la implantación de equipamientos deportivos, en complemento con los existentes al otro lado de Valle Inclán, que habrán de prestar servicio a la población de ambos lados de esta vía, y que funcionarán como espacios públicos de relación a la vez que dan respuesta a la demanda planteada por los ciudadanos habitantes en este entorno.

De esta ampliación se contabilizarán zonas verdes y equipamientos deportivos por un total de superficie de 26.985 m².

Ámbito Litoral Oeste y Prolongación

Los nuevos elementos propuestos son:

- **Parque de San Rafael/Renfe.** Se propone un gran parque lineal con equipamientos deportivos y culturales desde la Ronda Oeste hasta la Avenida Juan XXIII con cerca de 90 metros de anchura y una longitud de 1.500 metros, paralelo a la nueva avenida de penetración en la ciudad, desde el enlace con la Ronda Exterior hasta la estación de RENFE. Entre los ámbitos de Repsol (zona norte) y el Área de Reforma interior de San Rafael, el parque tendrá una superficie aproximada de 95.865 m².
- **Parques de la Misericordia y la Térmica.** Resultantes de la excepcional remodelación de viejos enclaves industriales en el Paseo Marítimo de Poniente, se proponen en el sector de las antiguas instalaciones de la Térmica y área industrial de Nereo y Torre del Río espacios libres anexos a las áreas residenciales con una superficie conjunta de 67.223 m², en los que no se cuenta los ámbitos previstos para paseos marítimos incluidos en éstos sectores 25.810 m².

La superficie total de nuevos parques propuestos para el ámbito del Litoral Oeste y Prolongación es de 163.088 m².

Además, en el ajuste al deslinde de la zona marítimo-terrestre aprobado por O.M. el 9/12/57, se incluyen 11.446 m². de SG-LO.3 para áreas de esparcimiento y playas.

Aunque ya figuraban como sistemas generales en el PGOU 97 del Área de Reparto SUP como Sistemas Generales adscritos al Área de Reparto SUS los siguientes sistemas:

- SG-LO.1 Playa de la Térmica.
- SG-LO.4 Playa de la Misericordia.

Ámbitos Litoral Este y Pedrizas.

Nuevos elementos propuestos. Descripción espacial y cuantificación.

- **Parque Monte Victoria.** Corresponde con suelo actualmente clasificado como suelo No Urbanizable, del que, procedente de diverso origen es ya en un elevado porcentaje propiedad municipal.

El crecimiento urbano lo sitúa estratégicamente en el centro de una zona ya consolidada, siendo referente visual por de todo el entorno, formando un conjunto con el conocido como "Monte de las Tres Letras". Existe actualmente una masa arbórea, en aparente buen estado, de difícil acceso, solo atravesado por un estrecho camino asfaltado que comunica el Camino de los Almendrales con la parte alta de Conde Ureña. El agregar este pulmón a la red de parques urbanos significa una importante apuesta por potenciar el valor ambiental y paisajístico de Málaga como enclave singular en el punto de encuentro entre el mar y la montaña.

Requerirá un cuidado proyecto que permita un uso ciudadano y preserve la diversidad actual. En un punto central se prevé un pequeño equipamiento que sirva de punto de referencia y control de todo el sistema, sería adecuado la localización de un centro vinculado a estudios ambientales.

La superficie total propuesta a obtener es de 78.245 m² (correspondientes a SG-LE.1 Y SG-LE.3) como espacio libre y de 3.481 m² (SG-LE.2) para el citado equipamiento.

Con el incremento propuesto el PG Monte Victoria representa en su conjunto una superficie total de 357.125,64 m².

- **Gibralfaro.** *"La posibilidad de contar con un espacio natural de valor paisajístico y urbano a la vez, perteneciente a los montes de Málaga y al centro histórico al mismo tiempo, supone una oportunidad única de trabajar sobre él, como si de un laboratorio se tratase, con la ecología en su sentido más amplio. Desde una visión ecológica, Gibralfaro es un pulmón para la*

ciudad, un bosque, un parque, un jardín, una vegetación, una fauna, una naturaleza, una topografía, una edafología ..."

***Análisis, diagnóstico y recomendaciones al
PEPRI Centro Área 2-3*** (elaborado por
A. Alvarez Gil, S. García García, R. De Lacour
Jiménez, A. Santoyo Arenas y L. Díaz Cabiale,
arquitectos y E. Asenjo Rubio, Historiado del Arte).

La propuesta consiste en entender el ámbito completo de Gibralfaro como elemento integrador de cultural y paisaje, donde la zona no construida también forma parte del conjunto histórico y donde las diversas administraciones deben compaginar los esfuerzos necesarios para su conservación, uso y puesta en valor. Siendo necesario a nivel normativo extender el criterio de protección paisajística a zonas urbanas donde la pendiente y la necesidad de contención de terrenos obliga a determinadas condiciones constructivas y de acabados.

Se propone, asimismo, la redacción de un Plan Director y la posibilidad de creación de un órgano de Gestión global mediante la figura jurídica adecuada.

La superficie pendiente de obtención para su incorporación al Sistema General es de 54.171 m² (correspondiente a SG-LE.4 y SG-LE.5), resultando un total de espacio libre, entorno del Castillo de 309.487,74 m².

- ***Parque San Telmo.*** Son suelos delimitados por barreras físicas: la autovía, los viales existentes, representando el borde superior cornisa de la ciudad consolidada. Su localización como cierre y valor paisajístico se ve reforzado al estar longitudinalmente atravesado por el recorrido del acueducto de San Telmo.

El acueducto se convierte en esta zona en el único "hilo argumental" que puede vertebrar una zona muy desestructurada, mezcla de un origen de parcelación rural, crecimientos con trazados de ciudad lineal y en retícula como forma de ocupación de las zonas más llanas y próximas al río y posteriores crecimientos desmesurados de edificios en altura sin un apoyo viario acorde con su intensidad.

El nuevo parque coronará la zona urbana, incorporándose una concatenación de equipamientos que conecten todos los espacios libres. Esta propuesta permite, además, la creación de un vial de cornisa, que requerirá un especial estudio por su difícil trazado y adaptación al terreno que conecte ambos márgenes de la cuenca, pie de los Montes de Málaga, con trazado paralelo a la ronda de circunvalación, descargándola parcialmente de tráfico de recorridos entre zonas urbanas muy próximas como pueden ser Monte Dorado, Tasara y Colinas del Limonar que actualmente están en proceso de consolidación, con un incremento de población notable.

La superficie total es de 66.074 m². Su denominación en plano: SG-LE.6 "San Telmo"

CAPITULO TERCERO. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO.

Ámbito Churriana

No se prevén nuevos equipamientos estructurantes excepto los ya mencionados de Campamento Benítez, y los también mencionados de La Ermita y El Olivar donde se celebra la romería y la Fuente del Rey, en la confluencia de las carreteras de Coín y del Pilar, obtenidas como sistemas locales.

La obtención de estas dotaciones El Olivar como zona verde, La Ermita, y la Fuente del Rey, con protección arquitectónica, en una zona verde que la rodee en los jardines de esta casa, además de incrementar el patrimonio del núcleo, dan la oportunidad de crear un pequeño circuito monumental, junto con la Cónsula y El Retiro.

Ámbito Puerto de la Torre

Se prevé, como suelo de cesión del sector de San Cayetano, al norte del Puerto de la Torre, en la Carretera de Almogía, una gran bolsa de suelo de 194.000 m², integrada en una urbanización de baja densidad, como reserva para un uso de interés para la ciudad, que necesite para su implantación una extensión de suelo semejante.

Ámbito Campanillas

Se proponen, las siguientes áreas como sistema general de equipamientos, con independencia de los que correspondan a cada sector como sistemas locales:

- ***Equipamiento de "Cantos-Rojas" (SG-CA.10).*** Situado en la parte más occidental del termino municipal, próximo al termino de Cártama y al sur del núcleo de Santa Rosalía, se reserva una gran pieza de suelo clasificado en el plan anterior como no urbanizable y que se propone como enclave de reserva capaz de albergar equipamiento de gran escala para la ciudad, y que por su posición estratégica puede asumir dotaciones de marcado carácter metropolitano. Cuenta con una extensión de 72,61 Has.

- **Equipamiento “Castañetas” (SG-CA.11).** Situado al este del núcleo del mismo nombre, pretende que su destino sea un gran centro de dotaciones deportivas apoyado por un entorno natural en la margen derecha del río Campanillas y en las proximidades del campo de Golf Guadalhorce. Cuenta con una extensión de 10,87 Has.
- **Equipamiento de Manceras Oeste (SG-CA.12).** Situado al oeste del núcleo de Manceras y colindante con la autovía del PTA. Por su posición estratégica de optima centralidad y comunicación respecto de los núcleos de suelo urbano existente así como de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos, se propone como dotacional para servicios de interés público y social. Cuenta con una superficie de 8,63 Has.

| | |
|--|------------------------------|
| SIPS Cantos-Rojas | 726.162 m ² |
| Parque Deportivo de las Castañetas | 108.711 m ² |
| Equipamiento de centralidad Manceras Oeste (servicios, ocio, cultural e institucional) | 86.345 m ² |
| TOTAL NUEVOS EQUIPAMIENTOS GENERALES DE CAMPANILLAS | 921.218 m² |

Ámbito Guadalhorce

En este ámbito se define como pieza central de equipamiento el entorno de la antigua fábrica conocida como “La Corchera”, como área de centralidad que estructura y polariza el conjunto de nuevas piezas residenciales y empresariales, que se han concebido y denominado “Ciudad del Conocimiento”. Previsiblemente esta pieza del entorno de la Corchera debe ser instrumentalmente definida como Sistema Local en su sector correspondiente. No obstante, por su función articuladora debe ser conceptuada como equipamiento estructural. Tiene una superficie de 38.480 m².

Ámbito Litoral Oeste y Prolongación

Nuevas áreas y tipos de equipamiento:

- **El enclave institucional en el Parque Fluvial del Guadalhorce.** En el borde del río Guadalhorce ocupado hoy por una planta de gas, se propone un enclave para usos institucionales. Se configura como lugar de oportunidad para algunos de los proyectos estratégicos definidos por el Plan Estratégico de Málaga para atracción de instalaciones, eventualmente de organismos

europeos, que aprovechen la posición geopolítica de Málaga en el Mediterráneo al norte de África. Ello supone la modificación de las piezas del sistema general verde LO.7. y LO.5 del Plan del 97. La nueva pieza de equipamiento tiene una superficie de 50.381 m².

- ***Auditorio de la Ciudad Explanada de San Andrés.*** Junto al nuevo parque de Huelin ya ejecutado en las antiguas instalaciones de CAMPSA, y el nuevo Paseo Marítimo Antonio Machado, se plantea reservar una parcela de 22.000 m² en la explanada de San Andrés para ubicar en ella el futuro Auditorio de la Ciudad, que constituirá un factor indudable de regeneración de un buen tramo de la fachada marítima de poniente. La Ciudad de Málaga mantiene históricamente una importante actividad musical. La creación de la Sociedad Filarmónica en 1869, del Conservatorio Superior de Música en 1871 y de la Orquesta Sinfónica en 1875 (entre los hechos más relevantes en cuanto a infraestructura musical se refiere), han propiciado la existencia de una numerosa afición musical en la Ciudad.

Los conciertos de temporada de la Orquesta Filarmónica de Málaga se ofrecen en el Teatro Municipal Miguel de Cervantes que dispone de un aforo de 1.127 localidades, que es claramente insuficiente para la demanda existente.

La construcción de un Auditorio de Música en la Ciudad, vendría a paliar las insuficiencias mencionadas, sin olvidar que un espacio de esta naturaleza necesita una polivalencia que asegure su pleno uso.

Así, el equipamiento musical que se propone sería fundamentalmente un auditorio de música sinfónica y de cámara, sede de la Orquesta Filarmónica de Málaga, que pudiera compartir dicha actividad con los espectáculos líricos, de teatro, de cine, de música electroacústica, etc..., de las producciones nacionales, que reuniría los siguientes espacios:

- 1.- Auditorios. 1.800 plazas
- 2.- Sala de Cámara 600 plazas
- 3.- Sede de la Orquesta Filarmónica.
- 4.- Gestión y Servicios del Complejo.
- 5.- Museo Interactivo de la Música.

Además del auditorio se prevé la ubicación del Teatro del Puerto y del Instituto Oceanográfico. El Teatro del Puerto se concibe como espacio escénico teatral, dentro de los usos de ocio y cultura previstos en el vigente Plan Especial del Puerto, que contaría con un máximo de 9.000 m² construidos. La propuesta nace del compromiso de un grupo de profesionales y entidades públicas y privadas para la implantación de un “contenedor” que se convierta en foco de atracción tanto cultural como turística, cuyo fundamentado sea la promoción de las artes escénicas. El Instituto Oceanográfico contará con un techo máximo de 4.000 m² construidos.

A efectos del cómputo del nuevo sistema estructural de equipamientos no se tendrá en cuenta la superficie de estas actuaciones, en cuanto que ya fueron previstas por el Plan General de 1997.

Ámbito Centro Histórico

Nuevas áreas y tipos de equipamiento.

- ***Propuesta en El Ejido.*** Se trata de una plataforma situada en una elevación natural, en cota intermedia entre Monte Gibralfaro y el borde litoral, en la historia reciente vinculada al origen universitario de la ciudad.

La actual situación de traslado de los centros universitarios ha convertido esta zona en un espacio infrautilizado, con edificios sin uso o mal conservados en algunos casos, con difícil acceso y carente de aparcamientos. Las relaciones visuales con todo su entorno, con los espacios verdes que lo circundan, su carácter casi de “monte sagrado”, con conexión a la ciudad antigua, requiere repensar el lugar, sus posibles usos y posición respecto al resto de la ciudad.

Se plantea una actuación que implique una decidida recuperación para uso ciudadano y puesta en valor como gran espacio público, en el que tienen cabida grandes espacios libres y de esparcimiento con un gran centro cultural y de equipamiento, espacio alternativo a las propuestas de espacios culturales más “ortodoxos” que se concentran en el centro histórico. Es deseable que su proyección parta desde una iniciativa y reflexión colectiva que surja desde un concurso de ideas previo.

Espacio mezcla vinculado a la apuesta tecnológica y su utilización en el ámbito de la cultura, las artes escénicas, cinematográficas y las nuevas músicas; centro de documentación y mediateca; posibilidad incluso de unir espacios deportivos y para la juventud.

Su localización estratégica permite mantener una doble escala que mezcle usos de carácter general con otros que den servicio tanto a la población de la zona norte de la ciudad, que carece de equipamientos culturales, como a residentes del centro antiguo.

Por ser suelo de titularidad pública se incluye como suelo urbano sujeto a Planeamiento de desarrollo: SUNC-R-PD-11 "El Ejido", con una superficie total de 108.819,60 m².

En la página siguiente se recogen los Sistemas Generales de Espacios Libres, Equipamiento y Viario que se integran en el nuevo Área de Reparto del SUS (Suelo Urbanizable Sectorizado).

Sistemas Generales

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|-----------------------|--------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------|
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SG-BM.2 | Parque | Tell Fenicio | | 41.565 | | | AR-R.SUS |
| SG-BM.3 | Viales | Vial Servicio Parador de Golf | 41.565 | | | | AR-R.SUS |
| SG-BM.4 | Viales | Nudo Guadalmar | 19.297 | | | | AR-R.SUS |
| SG-BM.5 | Parque | Campamento Benitez | | | 280.623 | | AR-R.SUS |
| TOTALES | | | 60.862 | 41.565 | 280.623 | | |
| S.G.- BAHIA DE MALAGA | | | 383.050 | | | | |

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|-------------------|-----------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------|--|----------|
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SG-CA.1 | Viales | Eje Longitudinal occidental | 74.205 | | | Ancho 32 m. de vial | AR-P.SUS |
| SG-CA.2 | Metro | Trazado Metro PTA | 11.077 | | | Ancho de reserva de 12 m. | AR-P.SUS |
| SG-CA.3 | Viales | Eje Longitudinal onnetal | 107.847 | | | Ancho 30 m. de vial y 12 m. de vías Metro + 4 estaciones | AR-P.SUS |
| SG-CA.4 | Viales | Variente Ctra. Colmenarejo | 35.680 | | | Ancho 21 m. | AR-P.SUS |
| SG-CA.5 | Viales | Ampliación Ctra. Cartama | 8.212 | | | Ampliación hasta ancho de vial de 34 m. | AR-P.SUS |
| SG-CA.6 | Viales | Nudo Norte Ctra. Cartama | 34.337 | | | Ancho 30 m. de vial.. | AR-P.SUS |
| SG-CA.7 | Viales | Nudo Sur Ctra. Cartama | 30.740 | | | Ancho 30 m. de vial.. | AR-P.SUS |
| SG-CA.8 | Viales | Prolongación Ortega y Gasset | 25.230 | | | Ancho 25 m. de vial.. | AR-P.SUS |
| SG-CA.9 | Parque | Cerro Maqueda | | 82.653 | | | AR-R.SUS |
| SG-CA.10 | SIPS | Castos-Rojas | | | 726.162 | | AR-P.SUS |
| SG-CA.11 | Deportivo | Castarjetas | | | 108.711 | | AR-P.SUS |
| SG-CA.12 | SIPS | Manceras Oeste | | | 86.345 | | AR-P.SUS |
| TOTALES | | | 327.328 | 82.653 | 921.218 | | |
| S.G.- CAMPANILLAS | | | 1.331.199 | | | | |

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|-----------------------|---------|----------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----|
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SGNS-CA.1 | Parque | Parque fluvial Oeste | | 371.948 | | | |
| SGNS-CA.2 | Parque | Parque fluvial Este | | 222.885 | | | |
| SGNS-CA.3 | Técnico | Presa Tomillar | | | 104.839 | | |
| TOTALES | | | 0 | 594.833 | 104.839 | | |
| S.G.N.S.- CAMPANILLAS | | | 699.672 | | | | |

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|-----------------|--------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------|
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SG-CH.1 | Parque | Cónsula | | 34.866 | | | AR-R.SUS |
| SG-CH.2 | Parque | Ermita de la Romería | | 43.130 | | | AR-R.SUS |
| SG-CH.3 | Viales | Desdoblamiento Ca Alhaurin | 45.201 | | | | AR-R.SUS |
| SG-CH.4 | Viales | Acceso Centro Churriana | 9.185 | | | | AR-R.SUS |
| SG-CH.5 | Parque | Verde 1 Cortijo de Mazas | | 6.328 | | | AR-R.SUS |
| SG-CH.6 | Parque | Verde 2 Cortijo de Mazas | | 4.068 | | | AR-R.SUS |
| SG-CH.7 | Parque | Atalaya | | 2.615 | | | AR-R.SUS |
| TOTALES | | | 54.386 | 91.007 | 0 | | |
| S.G.- CHURRIANA | | | 145.393 | | | | |

Sistemas Generales

| GUADALHORCE | | | | | | |
|------------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------|---------------|
| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES |
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | AR |
| SG-G.1 | Viales | Acceso nuevo puente Guadalhorce | 21.462 | | | AR-R.SUS |
| S.G.- GUADALHORCE | | | 21.462 | 0 | 0 | AR-R.SUS |
| LITORAL ESTE | | | | | | |
| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES |
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | AR |
| SG-LE.1 | Parque | Monte Victoria | | 12.473 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.2 | Equipamiento | Equipamiento Monte Victoria | | | 3.481 | AR-R.SUS |
| SG-LE.3 | Parque | Seminario | | 65.772 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.4 | Parque | Gibralfaro Norte | | 41.916 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.5 | Parque | Gibralfaro Sur | | 12.255 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.6 | Parque | San Telmo | | 66.074 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.7 | Parque | Monte Miramar | | 5.478 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.8 | Parque | Sta. Catalina | | 6.663 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.9 | Parque | El Rocío | | 1.739 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.10 | Parque | Morlaco Este | | 8.883 | | AR-R.SUS |
| SG-LE.11 | Viano | Jaboneros | 2.337 | | | AR-R.SUS |
| S.G.- LITORAL ESTE | | | 2.337 | 221.253 | 3.481 | |
| | | | 227.071 | | | |
| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES |
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | AR |
| SGNS-LE.1 | Parque | | | 929.111 | | |
| SGNS-LE.2 | Parque | | | 325.354 | | |
| SGNS-LE.3 | Parque | | | 143.814 | | |
| SGNS-LE.4 | Parque | | | 374.178 | | |
| S.G.N.S.- LITORAL ESTE | | | 0 | 1.772.457 | 0 | |
| | | | 1.772.457 | | | |
| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES |
| | | | Comunicaciones (m ² s) | Espacios Libres | Equipamiento | AR |
| SG-LO.1 | Parque-Equipamiento | Playa de la Térmica | | 22.824 | 15.342 | AR-R.SUS |
| SG-LO.2 | Equipamiento | Chafarina | | | 12.215 | AR-R.SUS |
| SG-LO.3 | Parque | Playa de la Misericordia | | 11.446 | | AR-R.SUS |
| SG-LO.4 | Parque | Playa de la Misericordia | | 38.580 | | AR-R.SUS |
| S.G.- LITORAL OESTE | | | 0 | 72.850 | 27.557 | |
| | | | 100.407 | | | |

PEDRIZAS

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|-----------------|--------------|---------------|----------|
| | | | Comunicaciones (m²s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SG-PD-1 | Parque-Equipamiento | Vivero | | 5.562 | 722 | | AR-R,SUS |
| SG-PD-2 | Parque | Arroyo Quintana | | 2.333 | | | AR-R,SUS |
| TOTALES | | | 0 | 7.895 | 722 | | |
| S.G.- PEDRIZAS | | | 8.617 | | | | |

PTO. DE LA TORRE

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|------------------------|--------|-----------------------|----------------------|-----------------|--------------|---------------|----------|
| | | | Comunicaciones (m²s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SG-PT.1 | Parque | Antiguo Vertedero | | 243.464 | | | AR-R,SUS |
| SG-PT.2 | Parque | La Pindola | | 94.915 | | | AR-R,SUS |
| SG-PT.3 | Viales | Pasillo LAT los Ramos | 323.411 | | | | AR-R,SUS |
| SG-PT.4 | Parque | Orozco | | 282.155 | | | AR-R,SUS |
| TOTALES | | | 323.411 | 620.534 | 0 | | |
| S.G.- PTO. DE LA TORRE | | | 943.945 | | | | |

TEATINOS

| REFERENCIA | TIPO | NOMBRE | SISTEMA GENERAL | | | OBSERVACIONES | AR |
|----------------|--------|------------------------------------|----------------------|-----------------|--------------|--|---------------|
| | | | Comunicaciones (m²s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| SG-T.1 | Viales | Prolongación Este eje longitudinal | 45.483 | | | Ancho 30m. de vial y 12 m. de vías de Metro. | AR-R,SUS |
| SG-T.2 | Parque | Parque arroyo Prado Jurado | | 88.237 | | | AR-R,SUS |
| SG-T.3 | Parque | | | 29.348 | | | AR-R,SUS |
| SG-T.4 | Parque | | | 373 | | | AR-R,SUS |
| SG-T.5 | Viales | | 826 | | | | AR-R,SUS |
| SG-T.6 | Viales | Amonlaco | 24.809 | | | | AR-SUNC-R-T.1 |
| TOTALES | | | 71.118 | 117.958 | 0 | | |
| S.G.- TEATINOS | | | 189.076 | | | | |

| SISTEMA GENERAL | | | | |
|-------------------------|-----------------|--------------|-----------|-----------|
| Comunicaciones (m²s) | Espacios Libres | Equipamiento | | |
| 860.904 | 1.255.715 | 1.233.601 | | |
| S.G. TOTALES (SUS) | | | 3.350.220 | |
| S.G.N.S. TOTALES (SUNS) | | | 2.472.129 | 104.839 |
| S.G. TOTALES (m²s) | | | 860.904 | 1.338.440 |