

## CAPÍTULO SEGUNDO. PROPUESTAS PARA LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONSOLIDADA.

### 2.1. Ámbito Campanillas.

- 2.1.1. Las Unidades de Ejecución del Plan General de 1997: desarrollo, reconsideración y actualización.

De los datos que se desprenden del desarrollo del PGOU de 1997 se deduce que aquellos PERIs que no han podido ser llevados a término no lo han sido en general por un insuficiente aprovechamiento, si no por otros factores que pueden tener su origen, como en el caso del PERI-CA.2, en la delimitación de su ámbito y en la compatibilidad del uso industrial con el residencial.

Los ámbitos hasta ahora previstos se incrementan y se vinculan a otros espacios de nueva clasificación para facilitar su gestión.

- 2.1.2. Intervenciones regeneradoras.

En el área de Campanillas las intervenciones regeneradoras de la ciudad existente, por la propia forma de crecimiento que ha tenido hasta ahora y por los usos y tipologías de la edificación, han sido de tipo periférico. Ahora se estima necesario proponer un conjunto de actuaciones que en su mayoría estén encaminadas a mejorar la accesibilidad y la movilidad urbana, así como la calidad ambiental del entorno. La clasificación urbanística de estos suelos será la de urbanos no consolidados.

De este modo se presenta como nuevo repertorio de actuaciones en suelo urbano el siguiente:

- **SUNC-O-CA.1 “Clavicordio”.** Situado en la zona más occidental del término municipal, casi limítrofe con el municipio de Cártama, al norte de la carretera A-7054, en el conjunto conocido como “Loma del Campo”, se emplaza en el extremo de la calle del mismo nombre y trata de completar sobre una topografía de pendiente acusada la trama urbana preexistente, favoreciendo la accesibilidad muy deficiente en la actualidad así como la maniobrabilidad de vehículos en el fondo de saco. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.2 “Bombardino”.** Situado en la zona más occidental del término municipal, casi limítrofe con el municipio de Cártama, al norte de la carretera A-7054, en el conjunto conocido como “Loma del Campo”, se emplaza en el extremo de la calle del mismo nombre y trata de completar sobre una topografía de pendiente acusada la trama urbana preexistente, favoreciendo la accesibilidad muy deficiente en la actualidad, así como la maniobrabilidad de vehículos en el fondo de saco. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.

- **SUNC-O-CA.3 “Miranda”.** Situado en la zona más occidental del término municipal, casi limítrofe con el municipio de Cártama, al norte de la carretera A-7054 y al sur de la Loma del Campo antes referida. Dicho suelo proviene del PGOU-97 que lo clasificaba como urbano y calificado como sistema local de equipamiento a obtener. En razón de no haberse llevado a cabo su obtención en la vigencia del Plan anterior y seguir reconociendo la necesidad del mismo se plantea que su destino sea la de residencia para la tercera edad y la iniciativa privada.
- **SUNC-O-CA.4 “Verdi”.** Situado en la parte sur del núcleo de Santa Rosalía, se emplaza entre el Camino de Rojas y las calles Verdi y prolongación de Porcelana. Tiene por objeto la apertura viaria como prolongación de la calle Verdi, que completa la trama urbana en la zona dando continuidad y salida a las calles: Azulejo, Copa y Cántaro. La ordenación se completa con la tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.5 “Camino de Rojas”.** Situado en la parte sur del núcleo de Santa Rosalía, se emplaza entre el Camino de Rojas y los futuros desarrollos urbanos que se pretenden en el área. Tiene por objeto completar la urbanización del Camino de Rojas en su ámbito y la apertura de viario como prolongación de la calle Porcelana que servirá de conexión con los suelos urbanizables al sur. La situación en suelo no urbanizable del PGOU de 1997 y su alto índice de consolidación por la edificación, limitan mucho las posibilidades de ordenación si bien las posibilidades de desarrollo del ámbito se limitará al uso y tipología edificatoria de unifamiliar aislada.
- **SUNC-O-CA.6 “Camino de Liria”.** Situado al este del núcleo de Santa Rosalía, se emplaza a la entrada del camino de Liria junto a la carretera de Cártama. Tiene por objeto integrar las edificaciones existentes (actualmente en suelo no urbanizable) en la nueva trama urbana que se ordena en la zona adaptándose a los usos y tipologías previstas, usos residenciales.
- **SUNC-R-CA.7 “Plácido Fernández Viagas”.** Situado al suroeste de la rotonda de acceso al PTA y al sur de la carretera de Cártama, sensiblemente coincidente con instalaciones industriales existentes. Se pretende su transformación aprovechando una situación estratégica que con el desarrollo del nuevo Plan quedará en una posición de centralidad incuestionable y cuyo aprovechamiento para suplir déficit existentes en el entorno actual resulta necesario. Se propone la implantación de una mezcla de usos que creen ciudad, de los que los equipamientos, los terciarios y en particular comerciales sean sus señas de identidad.

- **SUNC-O-CA.8 “Los Manceras”.** Situado al noroeste del núcleo de Los Manceras, cuyo origen y crecimiento se ha venido realizado siguiendo la traza del camino de las Castañetas cuya principal característica es el déficit de viario transversal apropiado y la dificultad en la movilidad. Por ello cualquier oportunidad que mejora tal situación es valorada de forma positiva. El objeto de esta actuación es crear una apertura viaria de la calle El Popular para su conexión con el sector colindante clasificado como urbanizable. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.9 “Santa Águeda-Serranito”.** Situado en el extremo sur del núcleo de Santa Águeda, tiene por objeto, completar la trama urbana actual, escasa y deficitaria que permita la conectividad adecuada con otras zonas del núcleo urbano y su conexión con los caminos rurales periféricos, dado que nos encontramos en un entorno agrícola. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.10 “Santa Águeda-Abedul”.** Situado en la parte central-oeste del núcleo de Santa Águeda, tiene por objeto, completar la trama urbana actual, escasa y deficitaria que permita la conectividad adecuada con los equipamientos públicos que el sector de suelo urbanizable colindante (SUS-CA.14), debe establecer en la zona. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.11 “Camino de Santa Águeda”.** Situado en la parte central-norte del núcleo de Santa Águeda, tiene por objeto, completar la trama urbana actual, escasa y deficitaria que permita la conectividad adecuada con otras zonas del núcleo urbano y su conexión con el sector de suelo urbanizable (SUS-CA.14) que se desarrollara al noreste. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.12 “Ruiz y Maiquez”.** Situado en el extremo sureste del núcleo de Campanillas en el cruce de las calles Ruiz y Maiquez con Degas, limítrofe con los nuevos suelos urbanizables. Con la intención de favorecer la gestión urbanística de estos suelos se extrae este ámbito por su grado de edificación y se ordena de forma congruente con los nuevos desarrollos al sur y oeste. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.

- **SUNC-O-CA.13 “Parroquia del Carmen”.** Se trata de una pieza urbana situada en el extremo oriental del núcleo de Campanillas en torno a la Iglesia del Carmen. Su singularidad radica en el edificio de la iglesia cuya situación actual relegada a una posición de traseras urbanas la hacen pasar desapercibida. Es una apuesta de este Plan la inclusión de la Iglesia en el Catálogo de Edificios Protegidos por constituir un buen ejemplo de la arquitectura ecléctica de finales del siglo XIX muy bien conservada, así como uno de los escasísimos ejemplos de arquitectura histórica de Campanillas, cuyo núcleo urbano se desarrolló en torno a este templo. Por ello el ámbito que nos ocupa pretende realzar el edificio singular con la creación de un espacio urbano abierto que al propio tiempo genere una circulación en el entorno que favorezca la movilidad. La ordenación se completa con la misma tipología edificatoria del entorno y el uso residencial.
- **SUNC-O-CA.14 “Vázquez II”.** Situado en el núcleo antiguo de Campanillas, pretende la apertura y prolongación de la calle del mismo nombre, hasta su encuentro con la calle Seda, colmatando el vacío existente en la actualidad. Fue parte del ámbito del Plan Parcial SUP-CA.5 “Carmona” y cuyo desarrollo ha resultado del todo imposible en esta parte del sector en base a las preexistencias edificatorias y al tamaño de las propiedades afectadas. Por ello es propuesta de esta Plan la separación del ámbito del SUP y su inclusión en otro con parámetros propios más acordes con las características del suelo urbano consolidado que lo circunda facilitando así la ejecución del resto del sector de Carmona. Se plantean usos residenciales y tipologías acordes con las preexistentes en el entorno.
- **SUNC-O-CA.15 “Camino de los Martínez”.** Situado entre el nº 9 y 15 de dicha calle del núcleo de Campanillas, tiene por objeto la apertura de viario rodado que comunique esta vía con la prolongación de Vázquez II y la Avenida José Calderón, mejorando la deficiente circulación transversal de la zona. Por otra parte se completa ordenadamente el vacío urbano existente proponiendo usos residenciales y tipologías acordes con las preexistentes en el entorno.
- **SUNC-O-CA.16 “Cristobalina Fernández”.** Situado en el extremo noroeste de la calle del mismo nombre, próximo a su encuentro con el actual carril de La Bodega, pretende completar la manzana que se forma entre la avenida José Calderón, calle El Boni y calle de nueva apertura, completando el viario y proporcionando sendas piezas de espacios libres en sus extremos. Se plantean usos combinados de residenciales y terciarios y como tipología edificatoria la manzana cerrada con altura de PB+2.

- **SUNC-R-CA.17 “Carril de la Bodega”.** Situado al norte de la Avenida José Calderón del núcleo de Campanillas, se trata de un ámbito de planeamiento discontinuo que recoge y amplía el correspondiente al anterior PERI-CA.2 del PGOU-97. Tiene especial interés su ordenación por su posición límite del suelo urbano actual y la diversidad de usos actuales (algunos incompatibles con el medio urbano). Acometer su ordenación supone la creación de la antesala de transición a los nuevos desarrollos urbanísticos de Campanillas Norte, llamada a paliar los déficit de equipamientos y zonas libres del núcleo actual, así como a dar una nueva imagen urbana que el entorno del Parque Tecnológico demanda. Se plantean usos residenciales y terciarios y tipologías edificatorias plurifamiliares en manzana cerrada, ordenación abierta y ciudad jardín.
- **SUNC-O-CA.18 “Casillas de la Bodega”.** Situado al este del Parque Tecnológico de Andalucía, aunque físicamente inserto en el mismo ha sido considerado como suelo no urbanizable en el PGOU de 1.997. Se trata de un núcleo de viviendas unifamiliares desarrolladas entorno a un vial en fondo de saco cuyo acceso de realiza por el carril de La Bodega. Se pretende con esta actuación resolver la precaria accesibilidad sobre todo a la cara norte del núcleo, estableciendo una circulación completa a su alrededor. El uso previsto es el existente de residencial de vivienda unifamiliar y cuya tipología de edificación se pretende adosada.
- **SUNC-O-CA.19 “El Rayo Sur”.** Situado al noroeste del núcleo de Colmenarejo junto a la carretera de la Fresneda y carril del Rayo. Se trata de un núcleo diseminado de viviendas unifamiliares asiladas en su mayoría sobre parcelación mediana con un acusado carácter rural propia del entrono actual y que como consecuencia de su proximidad a los nuevos ámbitos de desarrollo residencial, se entiende necesario y apropiado su ordenación y la regulación de su crecimiento. Su uso seguirá siendo el residencial y la tipología edificatoria aislada.
- **SUNC-O-CA.20 “El Rayo Norte”.** Situado al noroeste del anterior (SUNC-CA.19). Se trata igualmente de un núcleo diseminado de viviendas unifamiliares asiladas en su mayoría sobre parcelación mediana con un acusado carácter rural propia del entrono actual y que como consecuencia de su proximidad a los nuevos ámbitos de desarrollo residencial, se entiende necesario y apropiado su ordenación y la regulación de su crecimiento. Su uso seguirá siendo el residencial y la tipología edificatoria aislada.
- **SUNC-O-CA.21 “El Rayo Este”.** Situado al norte del núcleo de Colmenarejo en carril del Rayo. Se trata de un núcleo diseminado de viviendas unifamiliares asiladas en su mayoría sobre parcelación menuda con acceso común deficiente y carente de urbanización. El origen del ámbito es consecuencia de su proximidad a los nuevos desarrollos residenciales. El objeto es la ordenación. Su uso seguirá siendo el residencial y la tipología edificatoria aislada.

- **SUNC-R-CA.22 “Proverbio”.** Situado en el entorno del Pilar del Prado tiene por objeto colmatar el vacío existente encajado dentro del suelo urbano, aportando a este una mejora considerable en la accesibilidad y de las dotaciones comunitarias de las que carece. Especialmente se tratarán los bordes con el suelo no urbanizable, evitando la formación de medianeras de edificación y estableciendo una límites claros determinados por la urbanización. Se plantean usos residenciales de baja densidad traducidos a edificación unifamiliar.
- **SUNC-R-CA.23 “Pilar del Prado”.** Situado en el entorno del mismo nombre, proviene del ámbito del PERI-CA.5 del PGOU de 1.997, cuyo desarrollo no se llevó a cabo. Tiene por objeto paliar el déficit de urbanización y la obtención de equipamiento público. Especialmente se tratarán los bordes con el suelo no urbanizable, evitando la formación de medianeras de edificación. Los usos exclusivamente residenciales en tipología unifamiliar.
- **SUNC-R-CA.24 “Zambullón”.** Situado entre el ámbito del SUNC-R-CA.22 y las instalaciones industriales existentes al este, la actuación tiene como objeto fundamental completar la trama urbana existente en los límites del suelo urbano, caracterizada por su irregularidad y déficit de accesibilidad. Se pretende establecer un límite claro mediante viario con el suelo no urbanizable. La compatibilidad de usos que se planean entre residenciales en industriales se resolverá mediante la creación de espacios libres verdes de transición.
- **SUNC-R-CA.25 “Ortega y Gasset”.** Situado en el entronque de la carretera de la Colonia Santa Inés y la Avenida Ortega y Gasset (Carretera de Cártama), se localiza esta pieza de suelo cuya vocación es la de completar la manzana urbana que se forma en entre las dos vías referidas, con usos productivos en consonancia con los existentes, debiendo establecerse una fachada cuidada en sintonía con la posición y carácter la vía.
- **SUNC-R-CA.26 “Vallejo”.** Situado al norte de la carretera de la Colonia Santa Inés, recoge un espacio que hasta la fecha a pesar de proceder de planeamiento aprobado con anterioridad no ha sido desarrollado por diversas cuestiones entre las que destaca el uso residencial para el que se había concebido en su origen. Dicho emplazamiento nada apropiado para este tipo de usos, dado el entorno industrial que lo circunda. En este sentido se dispone este espacio para albergar usos productivos de pequeña entidad adaptados para la industria artesanal, muy demandada en la zona de Campanillas.

- **SUNC-O.CA.27 “Cortijo Jurado”**. Situado el nudo de la autovía A-357 con la carretera antigua de Cártama A-7054 y coincidente con la parcela del antiguo Cortijo Jurado, referente en la zona de la vega de Campanillas como baluarte de su pasado agrícola. La actuación tiene por objeto el reconocimiento de las actuaciones que se vienen desarrollando bajo la consideración de utilidad pública e interés social en suelo no urbanizable de un completo hotelero y que con la Revisión del PGOU deja rodeado este enclave por suelos urbanizables. Además se requiere la rehabilitación del edificio del cortijo y la urbanización del entorno.

## 2.2. Ámbito Guadalhorce.

### 2.2.1. Análisis de la situación y problemática actual.

En las áreas conformadas por el tejido industrial preexistente, se denota con claridad la falta de homogeneidad derivada de su proceso temporal de implantación, distinguiéndose con evidencia, ya desde la mera observación de su trazado, las diferencias entre los polígonos de más reciente ejecución y aquellos otros provenientes de la época del desarrollismo edificatorio de la década de 1960 y anteriores. En ello se revela la diferencia de capacidad estructural, que los dota de mayor o menor aptitud para asumir las funciones encomendadas desde el momento de su conformación, y aun más, las nuevas actividades fruto de las transformaciones económicas que se producen en un proceso cada día más acelerado, con cambios conceptuales de los procesos productivos que afectan, no solo cuantitativamente en el grado de intensidad, sino también cualitativamente en el tipo de actividades y sus demandas.

En tal sentido, tanto los contenedores (edificaciones y espacios libres de parcelas) como los suelos públicos (viales, plazas, zonas verdes) deben dimensionarse y diseñarse con los parámetros precisos para permitir la racionalidad de utilización exigida, en evitación de problemas que generen la obsolescencia y consiguiente degradación estructural, formal y funcional de las áreas.

Estos efectos, no deseados ni permisibles en una ciudad con las características y objetivos que aspira alcanzar Málaga, sin embargo se observan con una mera visualización de algunas zonas enclavadas en los polígonos preexistentes, con graves deficiencias en múltiples aspectos de los enunciados. El Viso, La Estrella, parte del Polígono Santa Teresa y algunas zonas aledañas a los mismos, aparte de otras piezas aisladas, presentan este tipo de problemas que han configurado núcleos encastrados que impiden la adecuada comunicación y continuidad funcional, con elevada degradación en su estado actual, aparte de la general escasez de dotaciones y servicios, entre ellos el fundamental para las zonas productivas: Espacio.



Los principales accesos existentes configuran en los sectores enunciados unas estructuras dividida en zonas, cada una de las cuales se desarrollan con edificación altamente compacta en torno a un viario interno capilar, desestructurado y falto de funcionalidad, soportando los referidos ejes principales una pluralidad excesiva de funciones (centralidad, accesos, distribución de tráficos, aparcamiento), que los incapacita para su adecuado servicio. De ello surgen los problemas actuales: acumulación de tráfico en horas punta, dificultad de maniobra, falta de aparcamientos, carencia de centralidad organizativa y funcional.

#### 2.2.2. Objetivos generales de las actuaciones sobre los polígonos industriales preexistentes.

Las actuaciones previstas para actualización y mejora de las áreas productivas que presentan mayor nivel de deficiencias funcionales parten de las siguientes premisas:

1. Apertura de las zonas centrales degradadas hacia el exterior (saneamiento de la trama hermética).
2. Reformalización de la estructura hacía una imagen más adecuada.
3. Generación de las necesarias conexiones con su entorno y con otros polígonos.
4. Asignación de usos que permitan la revalorización, ubicando actividades de elevado peso específico como polos de atracción, de forma que regeneren conceptualmente la funcionalidad del sector (puesta en carga de actividades y posibilidad de utilizar las plusvalías generadas para costear las obras de urbanización y acondicionamiento).
5. Determinación de las unidades de gestión y ámbitos de planeamiento que posibiliten el cumplimiento de los objetivos previstos, pudiendo en su caso subdividirse o redelimitarse para su adecuación a los objetivos particulares y en forma acorde al mapa de propiedades, incidiendo en facilitar la gestión paulatina, según programas a establecer en función de las prioridades temporales y la jerarquía de las actuaciones.

6. Colaboración de la iniciativa pública para facilitar la gestión, aportando medios y, en su caso, posibilitando la utilización de suelos para traslados temporales o definitivos, en tanto se desarrolle el proceso de transformación.

Como solución básica para la regeneración del espacio público se plantea ampliar y especializar el viario excesivamente angosto y falto de funcionalidad, con tres grados de actuación:

- En puntos centrales, mediante la recuperación, tratamiento y ensanche de espacios de dominio público o servidumbres, dimensionándolos de manera holgada que les permita asumir su papel de centralidad, y regenerando las actuales medianeras de edificación para su conversión en fachadas que doten de la adecuada imagen a los sectores.
- En accesos a los polígonos, procurando la adecuada interconexión de tales accesos con el viario primario de ciudad en forma que evite la generación de interferencias entre tráficos generales y locales, mediante la disposición de rotondas de intercambio y vías de servicio que independicen los flujos según la función propia de cada elemento vial.
- En vías principales de conexión interna, mediante los ajustes precisos de alineaciones, de manera más inmediata o diferida en el tiempo según el grado de necesidad de la actuación, al objeto de mejorar la maniobrabilidad y las posibilidades de desarrollo de las funciones básicas de zonas productivas (carga y descarga, aparcamientos, en coherencia con la necesaria fluidez de circulación).

### 2.2.3. Intervenciones regeneradoras.

La aplicación de estas reglas mínimas para la actualización estructural de los entramados productivos más necesitados de reforma interior, se propone para los diferentes ámbitos mediante las siguientes soluciones:

#### 2.2.3.1. Actuaciones sobre el Polígono Industrial “El Viso”.

Los principales accesos existentes, Avenida Los Vegas y Avenida Washington, configuran una estructura dividida en tres zonas, carentes de la adecuada estructuración interna, de comunicación acertada entre ellas, de dotaciones y aparcamientos y, en algunos puntos, de la imagen precisa hacia el exterior por la presentación de bordes deteriorados o inacabados. Las actuaciones esenciales sobre el sector se encaminan a:

- a) Generar nuevos accesos a cada una de las tres zonas, desde las vías perimetrales o desde los ejes existentes, al objeto de descargarlos de su actual congestión (trazado del oleoducto, arroyos, antiguo hospital del tórax).
- b) Resolver las circulaciones interiores, generando centros de cada sector en torno a los nuevos ejes, que organicen los tráficos y doten de la adecuada estructura formal y funcional, facilitando maniobras y dotando de aparcamientos en puntos nodales con la necesaria proximidad a los usuarios.
- c) Dotar de contenido a dichos ejes centrales, mediante la asignación de usos y volúmenes precisos para reforzar su carácter focal, de manera que sirvan como núcleos generadores de actividad que, por irradiación, contribuyan a la recuperación funcional y formal del polígono. Se procura, de tal manera, recuperar los espacios degradados correspondientes a arroyos o servidumbres, a los que el polígono ha presentado tradicionalmente su imagen más deteriorada, como traseras no tratadas de la edificación.
- d) Completar y regenerar los bordes inconclusos hacia el exterior en aquellas zonas que, por sus condiciones topográficas o calificación, no han sido edificadas (fachada a Avenida Ortega y Gasset).

Estas actuaciones se concretan, para cada uno de los ámbitos en que se divide el polígono, en las siguientes medidas:

**ZONA VISO OESTE:**

- Apertura de un eje viario fundamental para completar la trama estructurante del área e intercomunicar los diversos ámbitos de planeamiento, entre sí, con otros sectores externos y con los sistemas viarios principales, dotando de los adecuados accesos para su desarrollo a los sectores internos que constituyen en la actualidad una “gran parcela” prácticamente inaccesible, con un alto nivel de degradación formal y funcional. Así, la propuesta se constituye en “llave” que permitirá la introducción de actividades renovadoras hacia dichos ámbitos, contribuyendo a la adecuada puesta en carga de los terrenos por la mejora de expectativas económicas para su desarrollo.
- Formalización de los bordes de dicho eje viario mediante pautas dirigidas a alcanzar los objetivos precisos:

Reconstitución de la imagen adecuada a un carácter urbano de “ciudad acabada”, mediante la disposición de la edificación ocultando las desastrosas medianeras vistas existentes, de gran impacto visual en el entorno por su ubicación en cotas elevadas del terreno y en proximidad a los ejes viarios principales, que generan un aspecto de “ciudad inconclusa”.

Dotación de las alineaciones de edificación que permitan disponer los fondos edificables precisos para la implantación de las actividades previstas, buscando el equilibrio de diseño entre la consecución de una continuidad de fachadas que transmita la idea de corredor direccional y la unión de los elementos viarios lineales (acceso desde Carretera de Cártama y viales internos al sector San Carlos) en un espacio central bulevar-plaza que actúe como rótula interconectora de tramas, con carácter de atracción focal.

Previsión de las alturas precisas para ocultar las medianeras elevadas y permitir la capacidad volumétrica deseable en concentración de actividad (Planta Baja + 3, en torno a 16 m).



- Asignación de los usos necesarios para la revalorización y vitalización del ámbito, Actividades Económicas con una importante presencia del factor terciario-administrativo en plantas altas sobre usos comerciales-industria escaparate en plantas bajas, que permitan la confluencia de la actividad empresarial relacionada con el comercio con el objeto de generar un centro de atracción polarizada.
- Diseño viario dirigido a la apertura de la capacidad circulatoria, facilitación de maniobras y dotación de los aparcamientos precisos para permitir el acceso a los núcleos de actividad generados, en compatibilidad con su carácter de conexión intersectorial de primer orden, con el dimensionado adecuado a su rango.

- Encauzamiento de tráfico derivados del futuro desarrollo de la zona norte de Carretera de Cártama hacia la nueva rotonda en la misma, contribuyendo a la interconexión a través del sector "Sánchez Blanca" hacia el Polígono Guadalhorce y Aeropuerto.
- Conclusión y reurbanización de la C/ Pepe Hillo, conectando las zonas oriental y occidental de la misma y de este área del polígono, actualmente terminadas en fondo de saco, sin unión ejecutada. De tal forma, se entiende esta actuación como complementaria a la prevista en C/ Tabor, al objeto de completar coordinadamente la estructura formal y funcional del ámbito.
- Recomposición volumétrica sobre las parcelas ubicadas al norte de la calle, generando una nueva fachada que configure adecuadamente sus bordes, dada la existencia actual de medianeras en cota de rasante inferior.
- La dotación de un mayor techo edificable sobre estas parcelas (2,0 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s), con el objetivo de poder elevar la altura necesaria para generar la fachada precitada, facilitará la compensación de los costes de urbanización.

#### **ZONA VISO CENTRO Y VISO ESTE:**

Con problemática general similar, los objetivos encaminados a su solución son:

- Regeneración interna de áreas centrales del polígono, especialmente en algunos ámbitos constituidos con una estructura urbana formal y funcionalmente obsoleta, con elevado nivel de degradación urbanística y edificatoria.
- Esta regeneración se propone apoyada más especialmente en la nueva interpretación conceptual de diversos elementos básicos existentes en el ámbito, infrautilizados o completamente desaprovechados en la actualidad, que de hecho son generadores de parte de la problemática resultante: interrupciones en la continuidad viaria, degradación visual de la imagen arquitectónica y paisajística, insalubridad,... Tales elementos, esencialmente consistentes en cauces de arroyos, servidumbres de infraestructuras, viales sin ejecutar y parcelas vacantes, se encuentran, paradójicamente, conceptuados en el planeamiento vigente como sistemas locales de zonas verdes, equipamientos o viario, cuando su falta de ejecución, en lugar de contribuir al logro de los beneficios proporcionados por su calificación, genera un aspecto y un funcionamiento imperfecto de la estructura general.

- Sin embargo, la transformación de los elementos lineales en ejes de comunicación, y de los suelos vacantes o degradados, en forma o uso, a parcelas aptas para albergar funciones adecuadas a la renovación deseable (aparcamientos, centros de actividad polarizadora, servicios diversos a las actividades económicas y productivas del polígono) es precisamente la intervención que puede redundar en la mejora de las condiciones existentes, revitalizando las zonas centrales como acicate a la paulatina extensión superficial por irradiación centrípeta de los beneficios derivados de su posición de centralidad.
- Las hipótesis de transformación se basan en el entendimiento del viario apto para comunicación y maniobrabilidad, de la dotación de aparcamientos y de los propios elementos de servicios terciarios y generadores de actividad como los auténticos y fundamentales factores equipamentales de los sectores de actividad económica y productiva, complementados por las precisas áreas verdes con carácter más bien paisajístico en dotación de una imagen adecuada de pieza de ciudad bien urbanizada.
- De tal forma, en el zona VISO CENTRO la propuesta se basa en:
  1. Ejecución de viales de servicio junto al encauzamiento de arroyos, en situación central del polígono, generando una línea vertebradora de conexiones y actividades, y articuladora de viarios transversales. El diseño de este elemento debe responder a soluciones que permitan salvar las diferencias de cotas altimétricas entre las dos vertientes laterales del cauce, la situada al Sur con una rasante bastante más elevada que la Norte (en torno a 6-7 metros) en la Zona Oeste, diferencia ésta que se reduce paulatinamente hasta su unificación en el Este.



2. Constitución de un punto focal en la localización de remate occidental del cauce, conectando los ámbitos norte y sur del polígono, y salvando las diferencias de cotas mediante la disposición de una edificación-pantalla de aparcamientos y otros usos, permitiendo sobre su cubierta la comunicación viaria que cierre manzanas del polígono.

Con el paso del tiempo, la renovación de las estructuras industriales preexistentes más degradadas, realizándose a partir de los criterios derivados de la aplicación de ordenanzas y de análisis de sus ordenaciones en Estudios de Detalle, contribuirá a reforzar la idea de centralidad en lugar de remate del viario principal, del que se derivan las circulaciones de distribución a puntos concretos.

3. Conexión de los viales centrales con el viario límite norte del polígono (vía de servicio actualmente interrumpida), y, a nivel peatonal, al menos, con el viario transversal principal y rotonda sobre la autoría (las diferencias de nivel, si acaso, permitirían el trazado de un acceso de servicio eventual, específico para mantenimiento). Las medianeras existentes se resuelven adosando nueva edificación o renovando las parcelas con ampliación de superficie y apertura de fachada.
4. Mejora del viario transversal en conexión con Carretera de Cártama, cuando se produzca la renovación voluntaria de las naves existentes, mediante retranqueo de alineaciones interiores diferida en el tiempo y análisis en el planeamiento de desarrollo, e independientes en su gestión.
5. Puesta en uso de los terrenos del antiguo Hospital del Tórax, actualmente vacantes, actuando sobre su topografía accidentada en manera de posibilitar conexiones viarias idóneas, ahora impedidas, completando la trama inconclusa del polígono. Sus bordes se configuran mediante la disposición de edificios-pantalla con destino, en parte, a aparcamientos para el ámbito próximo y otros servicios terciarios/empresariales, actuando como hito visual de las aperturas. Se reservará una superficie para equipamientos de ciudad en el acceso al sector, orientada hacia áreas colindantes con usos ya transformados a residencia. De tal forma, esta pieza se configura como elemento fundamental de puerta introductora hacia los nuevos espacios saneados del polígono.

Las parcelas resultantes de aperturas en la trama se destinarán a usos productivos/empresariales o asimilados, contribuyendo con las plusvalías generadas a costear las obras de urbanización.

- En la zona VISO ESTE los objetivos básicos son:

Continuación de las vías de servicio iniciadas en el sector centro, sobre el arroyo, como elementos complementarios de comunicación.



Sustitución de las zonas más degradadas, esencialmente constituidas por las piezas con mayor tiempo de construcción que hermetizan su entorno por nuevas estructuras que permitan incorporar usos para renovación y modernización del sector, mejorando la imagen del espacio central del cauce.

Posibilitar la adecuada unión interna al polígono entre los ejes transversales, hasta la situación del vial de borde oriental.

#### 2.2.3.2. Actuaciones sobre el Polígono “La Estrella” - “San Luis”.

Estas actuaciones se sitúan en las piezas del corazón original del polígono, degradadas por su conformación, estado actual y utilización, así como en un ámbito de posterior desarrollo, el correspondiente al sector PA-G.4 del PGOU vigente, proveniente del PERI.UA-I.3 “San Luis”, en inicio de su ejecución, con piezas aún vacantes.

De tal manera, se procura dotar al acceso desde el sur de una formalización más adecuada, acorde a su rango, compensando las piezas afectadas con una mayor edificabilidad y apertura de usos, continuando hacia la zona central del polígono con una actuación decidida de saneamiento que reconvierta su carácter al papel que le debe corresponder como polo de confluencia de tres puntos de acceso, el indicado, la prolongación del correspondiente al Polígono San Luis, ya en uso parcial, y el de nueva generación hacia el Este, hacia otro punto focal de confluencia de la zona reestructurada al Norte, en el borde

lindante con la zona de equipamiento del entorno ferial, de gran importancia funcional y simbólica en la ciudad (Palacio de Ferias y Exposiciones).

Este centro de comunicaciones se convierte así en punto primario de accesos, a su vez en dirección Noroeste, hacia el nuevo tratamiento de los espacios junto a cauces existentes, configurándose formal y funcionalmente como puerta representativa de la zona de actividad económica de la ciudad.

El eje central constituido por C/ Veracruz, tras atravesar el Polígono San Luis, choca contra la arcaica trama compacta del Polígono La Estrella, impidiéndose la adecuada continuidad espacial, morfológica y funcional. Este último, estructuralmente obsoleto, carece desde su formación de los accesos precisos, problema gravemente incrementado por la renovación de usos. Se sirve actualmente de los accesos proporcionados por sectores colindantes, diseñados en función de sus necesidades internas más que para dar servicio a otros.



A su vez, el dimensionado del viario interno y la desconexión entre piezas dispersas del polígono y sus crecimientos, genera incontables problemas de los ya enunciados para otras áreas con alto nivel de degradación.

En tal sentido, las actuaciones previstas se rigen por pautas similares a las anteriormente señaladas:

1. Completar el trazado del eje-bulevar de C/ Veracruz hasta la zona central de La Estrella, pieza conformada como foco de actividad y distribución de circulaciones que las diversifique hacia los accesos desde las vías perimetrales de carácter primario (eje norte-sur junto al ferial, Camino de Los Prados), dotando a tales puntos de acceso con la conformación adecuada a su situación como puertas del sector.

2. Reforzar las características (trazado y dimensionado) de dichas vías de borde, para que sirvan a su función de albergar tránsitos de largo recorrido ciudadano, independizándolas del uso interno del sector, a cuyos efectos se complementan, en los lugares que admite la trama existente con vías de servicio independientes.
3. Dotar con usos e intensidades apropiadas a las zonas neurálgicas, reforzando la idea de centralidad para posibilitar las renovaciones mediante fomento de la mezcla de actividades.
4. Disponer las claves, mediante ordenanzas y alineaciones interiores que apunten a un futuro esponjamiento del viario interior para alcanzar unas dimensiones mínimas correctas.

#### 2.2.3.3. Actuaciones sobre el Polígono Industrial "Azucarera".

Polígono altamente consolidado en torno a una débil estructura viaria, con mezcla de usos residenciales e instalaciones industriales obsoletas, y con problemas de acceso desde vías de alta velocidad.

Las principales soluciones parten del desarrollo de los terrenos vacantes del sector (PERI Azucarera), generando nuevos accesos y conexiones interpoligonales que permitan la recuperación de actividades y consiguiente regeneración del tejido.

#### 2.2.3.4. Actuaciones diversas de apertura viaria.

En algunas otras zonas (Guadalhorce, Ronda Industrial, Huerta del Correo), se propone la continuación de viales sin adecuada finalización, de manera que las aperturas previstas puedan contribuir a la mejora de las circulaciones internas de polígonos, completando las tramas viarias preexistentes.

#### 2.2.3.5. Veracruz Oeste.

En esta zona, tras la aclaración conceptual y física del borde de polígonos, delimitado por un eje norte-sur de transcurso perimetral, se propone la culminación del proceso de transformación de usos industriales a residenciales, de manera que se eviten los efectos derivados de una mezcla de usos inapropiada que impide el desarrollo idóneo de las actividades implantadas.

El objetivo fundamental de la intervención es configurar al sector como elemento de remate del Polígono Industrial San Luis en su límite occidental, generando la transición hacia las áreas residenciales, ya enclavadas o en proceso de desarrollo, de la nueva ciudad habitacional del Guadalhorce.

De tal manera, la mezcla de usos compatibles se propone de forma gradual, presentando una nueva fachada hacia el polígono con piezas destinadas a usos empresariales terciarios, de transición con las edificaciones residenciales de media altura en zonas próximas a las viviendas unifamiliares existentes, y mayor en zonas más abiertas sobre bajos comerciales.

Se recupera la propuesta de prolongación de la calle Veracruz, eje central del Polígono Industrial San Luis, hasta su confluencia con la Carretera de Cártama.

Se prevé una posible renovación por fases del tejido industrial preexistente, en general escaso e inadecuado por su situación colindante con viviendas, de forma que el proceso de transformación pueda autogestionarse por las plusvalías derivadas del cambio de uso y edificabilidades, en manera progresiva inducida por la propia dinámica de transformación, pudiendo subdividirse las actuaciones en unidades de ejecución de menor tamaño, para adaptación a la realidad parcelaria.

La necesidad de supresión de algunas viviendas por las aperturas viarias principales se considera que podrá resolverse en el propio ámbito, mediante reubicación de afectados en las nuevas edificaciones, a través de los sistemas de ejecución.

## 2.3. Ámbito Churriana-Bahía de Málaga.

### 2.3.1. Las Unidades de Ejecución.

En Churriana el PGOU de 1997 delimitó pocas unidades de ejecución en suelo urbano. Solo La Gamera y dos unidades San Juan I y II, en el entorno de El Albaricocal, además de los PERIS de los Manantiales y Las Ánimas.

De ellos solo se ejecutó el PERI de Los Manantiales ligado a la obra social existente. La Gamera se está desarrollando durante el trámite de esta Revisión, y el resto se incorporan a distintos sectores de suelo urbano y urbanizable del nuevo Plan.

Sin embargo, sí propuso el PGOU de 1997 un fuerte desarrollo urbanizable de Churriana, prácticamente agotando los suelos agrícolas existentes entre los distintos núcleos.

Buena parte de este suelo ha sido desarrollado.

Los planeamientos no iniciados se corresponden con sectores de SUP o de SUNP, con algún tipo de problema, administrativo o de fondo.

El SUP-CH.8 “La Loma”, no se ha iniciado al ser un futuro uso industrial, muy ligado a la construcción de la hiper-ronda y del vial distribuidor, sin los cuales pierde su sentido. En este PGOU se amplía hasta este último vial y hasta los terrenos de reserva del aeropuerto, con dos sectores SUS-CH.6 y SUS-CH.7.

El SUP-CH-9 “La Cónsula” debe la razón de su paralización a la concepción de su ámbito, incluyendo la finca del jardín histórico, y a las cargas incluidas en proporción con su edificabilidad. En este Plan, para hacerla más viable, se extrae de ella esta finca y una parte importante de zona verde, que será así obtenida como Sistema General, manteniendo el techo edificable previsto y reduciendo su implantación, aumentando el aprovechamiento.

El SUNP-BM.1 “El Coronel”, no ha sido iniciado aún por sus dificultades de gestión derivadas de la composición de su propiedad, mayoritariamente compuesta por antiguos parcelistas ilegales, y por estar todavía desarrollando el otro propietario mayoritario el sector contiguo de Rojas- Santa Tecla, también de su propiedad. Por esta composición de la propiedad, se ha solicitado por el propietario mayoritario dividir el sector, a la que no se ha accedido, confiando en que con la gestión profesional del mismo se consiga reordenar y urbanizar esta ámbito; sí se ha aceptado extraer del sector algunas edificaciones del Camino de la Sierra, más pertenecientes a esta urbanización ilegal, que ahora se reclasifica como suelo urbano no consolidado con PE. También se acepta dotar el sector con la edificabilidad del sector contiguo (Rojas), dadas sus mismas características, y para dar el incentivo suficiente para su gestión.

El SUNP-BM.4 “San Julián”, tiene dificultades para la implantación del uso global residencial-turístico, por el mapa de ruidos del aeropuerto. Esto ha implicado el cambio de uso global para disponer un suelo urbanizable de tipo empresarial, con la edificabilidad acorde al uso.

### 2.3.2. Intervenciones que se disponen.

En el núcleo de Churriana se ha desarrollado y aprobado un 70% del planeamiento previsto en el PGOU de 1997, si bien no se ha ejecutado sino el 20% de las viviendas previstas en el mismo.

Sin embargo se prevé que en dos o tres años se termine de colmatar dicho suelo, pues planeamiento y ejecución están muy avanzados en casi todos los sectores. De forma que entre la C<sup>a</sup>. de Alhaurín de la Torre y el aeropuerto, quedará todo el suelo completamente edificado en menos de un cuatrienio, uniéndose los diversos subnúcleos que conforman Churriana al urbanizarse las huertas intermedias tal y como preveía el vigente Plan.

Solo quedarían por colmatar los suelos agrícolas entre Churriana y el aeropuerto, que tienen serias dificultades para su urbanización, al menos residencial, por las afecciones del mapa de ruidos del aeropuerto.

Las cuestiones más importantes que tiene pendiente Churriana, para su completa estructuración como núcleo en los próximos años, tienen que ver con su estructura viaria teniendo en cuenta que Churriana está en la intersección de los sistemas costeros y del Valle del Guadalhorce, y que sufre, por esta situación, los problemas derivados del tráfico supramunicipal.

Después de la ejecución del desdoblamiento del acceso de la Carretera de Coín, y del desdoblamiento de la Carretera de Alora, solo quedaría pendiente el desdoblamiento del Camino del Pilar, que se vá ejecutando parcialmente por los distintos sectores de suelo urbanizable (se ha realizado el primer tramo por el sector de Monsalvez, y será de muy próxima ejecución el tramo mayoritario por el sector de Rojas-Santa Tecla), la ejecución de la variante norte, junto al aeropuerto, que este PGOU, sitúa junto al Aeropuerto, tal y como estaba en el PGOU del 97, al no ser dicho espacio de ampliación sino de cautela edificatoria en el Plan Director del aeropuerto, y el desdoblamiento de la carretera de Alhaurín, que este PGOU recoge como Sistema General.

Además de los grandes proyectos metropolitanos de la hiper-ronda y el vial distribuidor. Fundamentalmente este último, con conexiones con el núcleo, va a ser la gran oportunidad de Churriana de conectarse por el norte con el aeropuerto, y con las zonas de actividad de la ciudad ligadas a la autovía del Guadalhorce.

Esto permite situar, como en el vigente Plan, y ampliar, un suelo de actividad de calidad, fundamentalmente parque empresarial y logístico, ligado a su proximidad al aeropuerto, en la zona conocida como “La Loma”, en la confluencia del vial distribuidor y de la variante norte del núcleo.

El desarrollo de este suelo va a ser muy importante para Churriana, que puede así diversificar en cierta medida su actividad turística, y aprovechar las sinergias (no solo las molestias) de su cercanía al aeropuerto, constituyendo su segundo polo de actividad industrial y terciaria distinto al de su entrada por la Carretera de Coín, zona ésta que también se consolida como tal, tras las peticiones habidas, calificándose como comercial parcelas residenciales dando a dicha carretera.

En este núcleo de Churriana futuro, con los desarrollos previstos, residenciales y de actividad, completos y la infraestructura viaria fundamental ejecutada o desdoblada, las oportunidades de regeneración y reequipamiento de sus zonas interiores provienen de la ejecución de los sistemas locales que se vayan obteniendo con la aprobación de los planes.

Los colegios o Institutos, como el instalado en el Pizarrillo o el de Las Espeñuelas, el nuevo mercado que irá en el Cuartón, el Centro de Salud en Las Espeñuelas, etc., encuentran el suelo necesario en los sistemas locales de estos planeamientos, que por ahora ofertan suelo por encima de la demanda, quedando suelo pendiente aún de destino y ejecución.

Se mantienen los sistemas locales no obtenidos del Plan anterior y se disponen algunos nuevos sistemas de índole menor, aunque calificados como Sistemas Generales. Por ejemplo, la entrada al centro del pueblo desde la futura circunvalación junto al aeropuerto, que hace reordenar las zonas verdes y equipamientos que el Plan disponía junto a dicha plaza principal.

No hay previsto mucho suelo nuevo residencial en Churriana. Incluso algún sector no desarrollado como el de Carambuco, por verse afectado por las isofonas del aeropuerto, se convierte en Parque Empresarial.

Dignos de mención son el sector del Coronel (SUS-CH.4), de 0,24 de edificabilidad y unas 500 viviendas edificables, formando la transición entre la Sierra y los terrenos menos movidos de la nueva urbanización de Rojas- Santa Tecla, aun sin iniciar, de los que se ha extraído una zona más propiamente de la sierra e incluida, por tanto, en su unidad de ejecución, El Higueral, junto al PERI ejecutado de Los Manantiales, también en la falda de la sierra junto al Camino del Pilar, con 0,17 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de edificabilidad y unas 145 viviendas, los sectores junto al Retiro, fundamentalmente de uso terciario, hotelero y comercial, y con unas 256 viviendas edificables, y los sectores que conformaban el antiguo sector de La Cónsula, ahora dos unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado, con cabida para unas 185 viviendas, que son reordenados teniendo en cuenta la entrada a la Cónsula desde la rotonda de la carretera de Coín el sector SUNC-R-CH.2. Sin olvidar el sector de Dos Hermanas, área de reserva del PGOU de 1997 situada junto al Pizarrillo y La Loma en el extremo más occidental del término, que ha sido reclasificada a urbanizable con carácter previo a la aprobación inicial de esta revisión, para el realojo de los vecinos expropiados de San Isidro, con cabida total para más de trescientas viviendas.

Una cuestión básica en las propuestas sobre Churriana es la Sierra. Protegida por el Plan Especial de Medio Físico, de cuya protección derivó la del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y la propia del PGOU vigente, 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 el documento sometido a aprobación provisional se ha dado prioridad a la obtención del máximo de superficie de suelo de esta sierra, para que su conversión en monte público redunde en su mejor conservación y en limitar el crecimiento de la urbanización ilegal del entorno.

Aunque esta obtención estaba prevista ya en la documentación anterior mediante la delimitación de un Área de Reserva para actuar por expropiación, razones presupuestarias de futuro han hecho reconsiderar tal fórmula de gestión para la totalidad de la sierra, circunscribiéndola a las zonas que no pueden tener un mínimo aprovechamiento.

En las que sí lo pueden tener, porque tienen terrenos más ligados a la Carretera que a la propia Sierra, como en el caso del Albaricocal, un SUNS, también con cesión de los terrenos de la Sierra de la misma propiedad.

Se obtienen unos 350.000 m<sup>2</sup>. a cambio de unos 13.500 m<sup>2</sup>c., también con uso hotelero con compatibilidad comercial, lo que representa un índice de edificabilidad respecto a la totalidad de 0,353 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

En el resto se delimita un Área de Reserva, que, excluidos los terrenos mencionados, coincide aproximadamente con la clasificación como no urbanizable vigente, dejando fuera solo una bolsa de suelo junto al PERI Los Manantiales en la confluencia de la C<sup>a</sup> de Alhaurín con la MA-417 (Camino del Pilar, el sector SUS-CH.3). Quedan en su frontera los suelos clasificados como SUNP (El Coronel) en el PGOU vigente, que incluyen las edificaciones más antiguas de la parcelación ilegal del entorno.

Respecto a la parcelación ilegal, el Ayuntamiento ha decidido dar la oportunidad para su reclasificación como Suelo Urbano No Consolidado, mediante la delimitación de una Unidad de Ejecución para la reurbanización y redotación de la zona, dada la consolidación del área. Dicha unidad comprende los terrenos de SNU del PGOU del 97 y parte del sector del Coronel, terrenos también de la misma procedencia.

Pero al mismo tiempo que se delimita la zona, reservando para zonas verdes y equipamientos todas las parcelas vacantes de dicha delimitación, se acota el resto de la sierra como un Área de Reserva que permita su protección mediante la expropiación de los terrenos, y el derecho de tanteo y retracto previsto en la LOUA impidiendo más parcelaciones y permitiendo, una vez obtenidos los terrenos, dotar a la zona de áreas de acondicionamiento y adecuación paisajística.

Con la actuación prevista en el SUNC-R-CH.5 “El Albaricocal”, dejarán de tener actividad tanto la cantera existente como la fábrica de aglomerados asfálticos, instalaciones que están deteriorando la misma, siendo sustituidas por una reforestación de toda la zona a la que está obligada el sector.

En cualquier caso, la sierra está llamada a ser, con las actuaciones necesarias, la gran zona natural no solo de Churriana, sino también de buena parte de ese tramo de la confluencia entre la costa y el valle.

La otra zona, ésta de carácter más de parque urbano, aunque tenga características de frontera con lo rural, es la que hemos referido constituida en el PGOU vigente 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.

Sin embargo, quizás el hecho de haber incluido en el sector de La Cónsula el propio jardín monumental, y la escasa edificabilidad del sector ha determinado que no haya sido iniciado en este tiempo, impidiéndose la ejecución de la idea del Plan. Idea, que, de todas maneras, era parcial, al no conectarse con El Retiro, y no ser suficientemente amplia la conexión con La Cónsula.

Existe la oportunidad, además, de conectar estas áreas de La Cónsula y El Retiro, con los terrenos municipales, El Olivar, donde se desarrolla la romería, y el enclave monumental de la Fuente del Rey, que se protege y se rodea de zona verde en la urbanización contigua.

Estas dotaciones, dan la oportunidad de crear un pequeño circuito monumental, junto con La Cónsula y El Retiro.

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 carretera 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, de manera que asome La Cónsula a la rotonda de la Carretera de Coín, 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.

Para hacer posible todo esto es fundamental hacer viable el actual sector de urbanizable de La Cónsula. Para ello se dobla la edificabilidad vigente, y dado que no se puede materializar al disminuir incluso la superficie edificable en planta para hacer más expedita su conexión con los jardines de La Cónsula, se extrae del sector la propia finca de la Cónsula, y una parte importante de la zona verde que habrá de obtenerse como sistema general.

En este parque habría que valorar que La Cónsula se abriera completamente al público, formando un todo con el parque lateral, en el que emergieran los edificios de la escuela de hostelería. La propiedad municipal de la finca lo permite, aunque para la conservación del mismo se cerrara de noche.

Otra cosa es El Retiro, por su carácter privado actual, y por sus jardines monumentales que requieren otro tipo de vigilancia y por tanto de recinto cerrado.

Aunque en el futuro, y en un escenario de propiedad pública de estos jardines (es el único jardín monumental que no es municipal), se podrían incorporar a este gran parque las zona del mismo menos monumentales, a través de la entrada lateral que se dispone.

Por otro lado estos Jardines de El Retiro podrían ampliarse en el futuro. Se han clasificado en el entorno dos sectores, el SUS-CH.1 y SUS-CH.2, con muy baja edificabilidad y con usos terciario y hotelero, el primero, y comercial (vivero) y residencia de ancianos el segundo, que dejarán grandes espacios libres en el entorno de los jardines históricos, consiguiendo con ello no solo que la edificación no acabe de rodearlos, sino que exista dicha opción de ampliación. Los usos hoteleros “enmarcando” la puerta al Retiro desde el vial distrinuidor, puede favorecer este tipo de iniciativas ligadas a la importante atracción turística que pueden suponer los jardines. Para ello, y para que sea posible una iniciativa hotelera de este tipo , generada por la misma propiedad de El Retiro, se ha incluido la parte no protegida de los Jardines en el sector contiguo SUS-CH.1, de forma que se le pueda otorgar el aprovechamiento que le corresponde en la calificación hotelera que se disponga junto a la zona de entrada de los Jardines, ampliandose de esta manera con dicho hotel en dicha zona.

Estos dos grandes espacios, por tanto, de La Sierra y de La Cónsula-Retiro-Ermita, 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 Churriana.

Su industria turística propiamente dicha terminará de completarse en los terrenos que desde la sierra bajan hasta el mar, en la zona conocida como Bahía de Málaga.

Tras la ejecución en los años anteriores del centro de ocio de Plaza Mayor, están a punto de ejecutarse las zonas comerciales ligadas a él, que junto al Centro Ikea, convertirán a la zona en un gran centro comercial metropolitano, de indudable atractivo turístico para un ámbito grande costero, aunque con dificultades de acceso entre tanto no se ejecuta la hiper-ronda.

En cualquier caso, no hubiera sido posible otras alternativas de usos, sobre todo residenciales, dada la afección que todos estos suelos de Bahía de Málaga tienen en el mapa de ruidos del Aeropuerto, que hubiera impedido o dificultado, en buena parte, la ejecución de viviendas. (El único sector pendiente de ejecución en esta huella de ruido, el SUNP de S. Julián, va a tener que cambiar también sus previsiones de uso residencial turístico por otras de tipo terciario).

El gran paquete de suelo residencial turístico de Bahía de Málaga, es, junto al concluido de Monsalve y el futuro del Coronel, el del sector “Rojas- Sta-Tecla”, muy próximo a concluir su tramitación, en el que la ejecución de sus viviendas y apartamentos turísticos, y sobre todo de su campo de golf (de 27 hoyos incluido la parte de Torremolinos), traerá una gran actividad a la zona.

Este sector, junto a las zonas comerciales en ejecución, y junto a la ahora desestimada Marina de Arriajanal, constituían una de las tres piezas sobre las que se articuló en el PGOU de 1997 la operación turística de Bahía de Málaga. Incluso sin Marina de Arriajanal, dotará no solo a Churriana sino a todo el ámbito metropolitano, de una zona turística de gran calidad y de una importante actividad económica a la zona.

Los suelos de Arriajanal se califican como Sistema General de Espacios Libres de Interés territorial en cumplimiento del POTAM que lo califica como Parque Metropolitano.

Parte importante de esta zona de Bahía de Málaga van a ser los sectores situados al norte de la autovía, entre los sectores ligados a Plaza Mayor y el Guadalhorce. Comprende los sectores de S. Julián, clasificado como residencial en el PGOU de 1997, dos pequeños sectores clasificados como urbanizable industrial en dicho PGOU, y el llamado comercial de Villa Rosa, correspondiente al antiguo SUP-G.7.

Entre el sector de San Julián, cuyo uso residencial ha de eliminarse por las isofonas del aeropuerto, y estos sectores que conforman la cabecera del polígono industrial Villa Rosa a la autovía, se configuran dos amplios parques empresariales que van a recualificar el frente del polígono a la autovía, y ser la componente productiva del desarrollo de Bahía de Málaga (zona a la que se puede considerar que pertenecen, aunque se les haya denominado "G", por sus usos productivos y su proximidad al Guadalhorce). A ambos se les autoriza una compatibilidad comercial del 20% del techo edificable, para acoger también cierta demanda de este tipo de usos en este lugar.

Podrán tener también una componente empresarial La Cizaña, debido fundamentalmente a la prohibición de usos residenciales por las huellas de ruido del aeropuerto, pero que dada su cercanía al mismo, pueden encontrar en estos usos una oportunidad para su desarrollo.

Las tres piezas que completarían esta gran zona turística de Bahía de Málaga son de equipamiento, también de carácter, no solo zonal, sino metropolitano:

El Campamento Benítez, como equipamiento metropolitano y también zona libre, el yacimiento arqueológico del tell fenicio de Guadalmar, acondicionado para la visita y la interpretación, y el Parque de la Isla, espacio protegido y del máximo interés, sobre todo por su avifauna, cuya adecuación se está llevando a cabo, y constituirá asimismo un parque natural de primer orden.

## 2.4. Ámbito Litoral Oeste y Prolongación.

El ámbito Litoral Oeste y Prolongación es el espacio físico de este Plan General delimitado físicamente entre el río Guadalmedina, Camino de Antequera, la ronda oeste de circunvalación de Málaga, el río Guadalhorce y el nuevo Paseo Marítimo de Poniente.

Considerado como el llano natural del crecimiento residencial de Málaga y donde se concentra aproximadamente el 40 % de la población del municipio de Málaga, presenta una clara estructura urbana que se apoya en los caminos históricos del centro de la ciudad.

Dentro de una ocupación claramente desordenada, existen algunos elementos que reorientan e integran el desarrollo urbano actual y sirven de referentes a esta nueva revisión del Plan para la regeneración de la ciudad consolidada.

- En primer lugar **los ejes de crecimiento**, Camino de Antequera, Camino de Cártama, Carretera de Cádiz, Prolongación de la Alameda, y desde fecha muy reciente el Paseo Marítimo de Poniente. La implantación del ferrocarril en 1860 condicionó el crecimiento creando dos mundos inconexos a uno y otro lado de las vías, sin previsión de continuidad y con concepciones completamente autónomas incluso entre las distintas actuaciones entre sí. La barrera del ferrocarril ha provocado que el único vial que une hoy día radialmente estos caminos ha sido la denominada Ronda intermedia, que une el camino de Antequera con el nuevo paseo marítimo de poniente.
- Por otro lado están los **grandes equipamientos e infraestructuras**, como el Palacio de Congresos, la nueva Estación de RENFE, los futuros usos culturales del Puerto en la plataforma de San Andrés; los futuros usos administrativos municipales de Tabacalera y de Diputación en el Centro Cívico o los deportivos de Carranque y Martín Carpena.
- Otros elementos destacables son los **nuevos parques** distribuidos de manera equidistantes, Jardines de Picasso, Parque Huelin, Parque del Oeste, Guadaljaire, el Pato, y los futuros de San Rafael y Juan XXIII.
- Otro elemento positivo y nuevo condicionante del futuro desarrollo urbano de la zona son las **líneas 1 y 2 del metro** recorrerán desde la estación principal, tanto la Carretera de Cádiz hasta el Martín Carpena, como la Ronda Intermedia hasta la universidad. Con sus estaciones cambiarán el entendimiento de la ciudad no solo como posibilidad de transporte y minoración de los viajes privados sino, lo que no es más importante, convirtiendo los puntos de parada con nuevos centros de referencia urbana.
- Por último destacar en el análisis actual de la situación **las áreas pseudoindustriales preexistentes**, áreas claramente disfuncionales en una zona residencial, que este nuevo Plan considera ya incompatible con el residencial, y que presentan una localización estratégica en el engranaje urbano, confiriéndoles una enorme potencialidad para la reorganización de la ciudad que este nuevo plan aprovecha con decisión.

En esta estructura de oportunidades, **el soterramiento del ferrocarril** permitirá integrar transversalmente la ciudad a uno y otro lado del mismo, permitiendo completar una estructura mallada, creando dos nuevos ejes radiales, uno de ellos con conexión al nuevo Paseo Marítimo.

#### 2.4.1. Actuación del Plan General de 1997: desarrollo, reconsideración y actualización.

En su mayor parte, las actuaciones previstas en este ámbito de la ciudad buscaban la reestructuración urbana de manzanas o conjunto de manzanas ocupadas por usos pseudoindustriales que se implantaron al albur de la gran industria implantada en el siglo XIX y localizada en el litoral oeste de la ciudad. Por su posición cercana al centro residencial y en el entorno de las grandes arterias de comunicación del momento, el crecimiento residencial de la ciudad ha terminado por absorberlos, considerándolos ya incompatibles e inadecuados en su convivencia, de forma forzada, con las edificaciones y la trama fundamentalmente residencial del entorno.

De todas ellas no han iniciado el planeamiento de desarrollo las siguientes delimitaciones propuestas por el plan vigente en este ámbito de la ciudad .

- ED LO 4 “Calle Mendoza”
- PERI-P.3 “Alcalde Díaz Zafra”.
- PERI-P.5 “El Duende”.
- PERI-LO.1 “Ferrocarril del Puerto”.
- SUP-LO.3 “La Térmica”.

El **PERI-LO.6 “Virgen del Pilar”**, cuyo objetivo era la renovación de las edificaciones ha sido eliminado mediante Modificación de Elementos del PGOU.

##### 2.4.1.1. Actuaciones del Plan General de 1997 previstas en suelo urbano.

- **ED-LO.4 “C/ Mendoza”**. Estudio de detalle delimitado con el objetivo de resolver un problema puntual de alineaciones y ordenación de volúmenes de una parcela de CTP-2 en relación a la edificación colindante, resolviendo medianerías vistas.

**Propuesta:** Se mantiene dicha actuación al entender que sus objetivos siguen vigentes, y se incluye en el planeamiento general como Estudio de Detalle en suelo urbano consolidado, determinando alineaciones, altura que el Estudio de Detalle debe reajustar. Se cambia la ordenanza, adecuándola a los parámetros edificatorios propuestos.

**Se incorpora como SUC-ED-LO.1 “C/ Mendoza”.**

- **ED “C/ Juan Gris”**. Estudio de Detalle delimitado con el objetivo de determinar la ordenación y volumetrías en el caso de división de la parcela cuyas características se definieron en la Modificación de Elementos del PGOU aprobada en el año 2002. Este Estudio de Detalle que cuenta con aprobación definitiva en 2005 y cuyos terrenos no han sido urbanizados, se ha visto afectado tanto por las obras de ejecución del nuevo carril de acceso a la avenida Ortega y Gasset desde la autovía, que promueve y ejecuta el Ministerio de Fomento, como por la renuncia de los propietarios de la parcela 2 a realizar el complejo audiovisual, cuyo volumen específicamente aprobado para ello hacen inviable cualquier otro proyecto.

**Propuesta.** Se mantiene la edificabilidad de las parcelas adecuando el viario perimetral, las alineaciones, volumetría y ocupación bajo rasante de las parcelas edificables, conciliando la nueva ordenación mediante modificación del Estudio de Detalle a las nuevas determinaciones en el ámbito de planeamiento colindante, SUNC-R-P.3 “Epcos”.

**Se incorpora como PAM-P.1 (97) “C/ Juan Gris”.**

- **PERI-LO.1 “C/ Ferrocarril del Puerto”**. Plan Especial de iniciativa pública en un ámbito que presenta graves carencias de integración urbana con espacios vulnerables e inseguros debido al paso a nivel del ferrocarril del puerto, cuyo objetivo principal pretende definir la ordenación pormenorizada y urbanización de espacios libres y viario en relación con la implantación definitiva de equipamientos, con especial atención a la fachada marítima, posibilitando la disposición de edificaciones singulares junto a calle Ferrocarril y permitiendo el realojo de los afectados.

**Propuesta:** La necesidad de transformación de este ámbito sigue vigente y es más urgente y necesaria su tramitación por la inmediatez de la construcción del Auditorio de la Música, cuya inauguración, prevista en las bases del concurso de edificación, esta prevista en febrero de 2012. Se revisan las determinaciones de la ordenación pormenorizada teniendo en cuenta el anteproyecto de soterramiento del ferrocarril del puerto, redactado por el Ministerio de Fomento, cuyo trazado se representa. Este trazado implica necesariamente la reubicación de viviendas y dotaciones existentes, y permite conformar la nueva calle del ferrocarril del puerto con un nuevo trazado recto que permita una conexión integradora entre calle Ayala y el paseo marítimo de la ciudad, y en particular con la parcela del nuevo Auditorio. Se pretende asimismo la mejora cualitativa de la fachada marítima, vinculando dicha actuación no solo a la volumetría, sino al énfasis en la calidad de todos los edificios previstos que deberán

integrarse adecuadamente en un entorno privilegiado entre el parque existente y el futuro auditorio de la ciudad.

**Se incorpora como SUNC-R-LO.1 “C/ Ferrocarril del Puerto”.**

- **PERI-LO.6.2 “Los Guindos II.b”.** Este ámbito segregado del PERI-LO.6 mediante Modificación de Elementos, mantiene su vigencia y objetivos de implantación de la residencia, apertura de viario que dote de permeabilidad al sector estudiando la transición de las nuevas edificaciones con zonas colindantes. Este planeamiento de desarrollo está en tramitación, habiéndose aprobado inicialmente el 31 de junio de 2009 con las determinaciones del Plan vigente y con una ordenación compatible a la propuesta que inicialmente se introdujo en este Plan y que a continuación se expresan. Mantiene la incógnita de vigencia de sus determinaciones si su aprobación definitiva no se produjera con fecha previa a la aprobación definitiva de este Plan, teniendo en cuenta que el aprovechamiento es considerablemente inferior por imperativo legal.

**Propuesta.** La intervención plantea la sustitución de la actividad industrial por usos de vivienda, comercio y dotaciones, con un aporte prioritario de permeabilidad peatonal y espacios libres y esparcimiento ya iniciada con el plan vigente. Por la dificultad en la gestión, se propone una ordenación unitaria de esta y otras manzanas de edificación, subdividiendo los ámbitos por unidades viables funcionalmente y equilibradas en cuanto a cesiones y espacio público. Se propone la obligación de destinar las plantas bajas de las parcelas residenciales para uso comercial, permitiendo que algunos comercios puedan reubicar parte de sus instalaciones en cuanto a sus áreas comer comercial, las distancias entre edificación en la avenida de los Guindos será como mínimo de 30 metros, y el acerado en el margen de esta actuación se contemplará con un mínimo de 10 m. con doble alineación de arbolado a modo de bulevar que complemente los usos comerciales en planta baja.

**Se incorpora como SUNC-R-LO.3 “Guindos - C/ Cartaya” y SUNC-R-LO.4 “Guindos - C/ Diego Duro”.**

- **PERI-P.3 “Alcalde Díaz Zafra”.** Plan Especial de Reforma Interior que delimita una zona de naves industriales colindante al Polígono industrial de San Rafael con el mismo objetivo de implantación del uso residencial, apertura viaria que dote de permeabilidad al sector y determinación de los equipamientos y áreas libres a criterio municipal en proporción adecuada a la edificación residencial prevista.

**Propuesta.** La intervención plantea la sustitución de la actividad industrial por usos de vivienda, comercio en planta baja y dotaciones de áreas libres y equipamientos. Asume su condición de doble fachada urbana, tanto a la calle Alcalde Díaz Zafra como al futuro parque del cementerio de San Rafael, definiendo un viario local que sirve de acceso a la nueva edificación y al propio parque, así como a los equipamientos, tanto existentes como propuestos. Se plantea la edificación en bloque lineal abierto coherente con el resto de la zona.

**Se incorpora como SUNC R P.1 “Alcalde Díaz Zafra”.**

- **PERI-P.5 “El Duende”.** Plan Especial de iniciativa pública que el PGOU-97 delimitó en terrenos municipales donde se instalan los Servicios operativos municipales y la empresa municipal de transporte con el objetivo de ordenar la implantación del uso residencial y espacios libres, procurando la reurbanización del entorno y el Camino de San Rafael.

**Propuesta.** Se mantienen los mismos objetivos, integrada en el ámbito de mayores dimensiones que comporta la estratégica operación de reconversión del polígono industrial de San Rafael. El Plan determina la vocación de implantar en estos terrenos las viviendas protegidas correspondientes al 25% de la edificabilidad residencial prevista en todo el ámbito delimitado.

**Se incorpora como SUNC R P.2 “San Rafael”.**

Todas estas actuaciones previstas en el PGOU-97 mantienen su vigencia por tratarse de ámbitos que precisan ser ordenados, aunque en algunos casos con delimitaciones diferentes y adaptadas en sus determinaciones a los criterios reflejados en el art. 17 de la LOUA. “Ordenación de áreas urbanas y sectores”.

- 2.4.1.2. Actuaciones del Plan General de 1997 previstas en suelo urbanizable.

El plan vigente delimitaba tres sectores de suelo urbanizable en el ámbito de Litoral Oeste y prolongación denominados **SUP-LO.1 “Torre del Río”, SUP-LO.2 “Finca El Pato” y SUP-LO.3 “La Térmica”**. De estos, el único que no ha iniciado su tramitación es el planeamiento de desarrollo del **SUP-LO.3 “Térmica”**.

- **SUP-LO.3 “La Térmica”.** Este sector previsto con el objetivo de implantación de usos residenciales y administrativos cuando se produjera la desafección del uso industrial, ya concluida.

**Propuesta;** Queda integrado, junto con otros suelos urbanos de uso industrial funcionalmente relacionados con estos terrenos, en la operación urbanística que, con los mismos objetivos que el PGOU-97 y el de ofrecer una nueva formalización de la fachada del Litoral de Poniente en el entorno de la antigua central térmica, se explica detalladamente en el punto 3.4 “Crecimiento y Renovación Estructural de la Ciudad” incluido en el capítulo tercero de esta memoria.

**Se incorpora como SUNC-R-LO.11 “La Térmica”.**

2.4.1.3. Actuaciones del Plan General de 1997 iniciadas desde la aprobación del Avance de la Revisión.

De los ámbitos que el PGOU delimitó en la zona Litoral Oeste y Prolongación, desde la aprobación del Avance de Revisión del Plan General han sido tramitados y aprobados definitivamente los Planes Especial de Reforma Interior: **PERI-LO.5 “Guindos I” y PERI-LO.7 “Guindos III, PERI-LO.4 “Plaza San Fermín”, PERI-LO.12 “C/ Santa Rufina” y PERI-LO.13 “C/ San Lucas,** determinando ciertos condicionantes que exponemos a continuación:

- **PERI-LO.5 “Guindos I” y PERI-LO.7 “Guindos III,** Este conjunto de planes especiales con delimitación colindante tenían el objetivo de implantación del uso residencial, apertura viaria que dote de permeabilidad al sector y creación de fachada hacia la barriada de Puerta Blanca, eliminando las zonas caracterizadas como traseras de edificación. Industrial.

**Propuesta aprobada:** Previo a la aprobación inicial de la revisión del PGOU se inició la tramitación de estos planes especiales con la obligación de adaptar la ordenación pormenorizada a las iniciativas planteadas ya en el nuevo plan, conciliando la implantación de la intensidad de la edificación propuesta, 2,2 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, con la permeabilidad viaria y peatonal con la barriada de Puerta Blanca, dejando el resto de suelo vacante no ocupado por el viario o la edificación como áreas libres y esparcimiento en continuidad entre uno y otro ámbito, con la previsión de bajos comerciales que ayuden a generar actividad de apoyo a la nueva residencia. Con ello, además de conseguir permeabilidad peatonal, se ha creado un generoso espacio estancial complementando las dotaciones del colegio “Victoria Kent” y el campo deportivo de Puerta Blanca, con el que colindan.

**Se incorporan como PA-LO 19 (T) “Guindos I”, PA-LO 20 (T) “Guindos III”.**



Algunos conflictivos que generan las naves industriales en zonas residenciales Conflicto peatón-vehículo. Espacios amorfos, sin actividad a causa de la falta de permeabilidad.

- **PERI-LO.4 “Plaza San Fermín”, PERI-LO.12 “C/ Santa Rufina” y PERI-LO.13 “C/ San Lucas”.** Conjunto de planes especiales de reforma interior, referidos al entorno de renovación del eje del ferrocarril y la operación de soterramiento, cuyo objetivo en el PGOU-97 es la implantación del uso residencial, apertura viaria que dote de permeabilidad al sector y determine los equipamientos y áreas libres a criterio municipal en proporción adecuada a la edificación residencial prevista. El mismo PGOU de 1997 subdividió este ámbito homogéneo ocupado por naves industriales, quizá pensando en hacer viable la transformación por partes, teniendo en cuenta que la normativa obligaba a que el cambio de uso de industrial a residencial se produjera cuando cesara la actividad de todas las empresas e instalaciones radicadas en la delimitación del ámbito, fuesen o no propietarios del suelo. Previo a la aprobación inicial de la revisión del PGOU se inició la tramitación de estos planes especiales con la obligación de adaptar la ordenación pormenorizada a las iniciativas planteadas ya en el nuevo plan, llegándose a la aprobación definitiva de los tres ámbitos delimitados por el PGOU de 1997 en julio de 2007.

**Propuesta:** Se ha generado una estructura urbana pormenorizada adecuada a la estratégica operación de recuperación del eje del ferrocarril, que además de dotar de la necesaria permeabilidad a la trama residencial, generando con la nueva ordenación de la edificación un espacio público de entidad suficiente que sirva de referencia en el entorno.

También se ha establecido como prioridad la continuidad de la calle Genil, cualificándolo como un bulevar paralelo que dote a esta calle de mayor anchura y posibilite la vegetación que haga más amable el paso peatonal desde la calle Héroe de Sostoa hasta el nuevo vial que surgirá sobre el soterramiento de las vías del ferrocarril, potenciando que el paso permita también la estancia para facilitar el comercio en las plantas bajas de la edificación que se proyecta.

En cuanto al equipamiento se ha previsto un suelo de 1.198 m<sup>2</sup>. para realizar un edificio de equipamiento social-cultural. El resto de dotaciones, deportiva y educativa, se considera suficiente con las reservas y dotaciones existentes en el entorno más próximo, en particular con la parcela dotacional pública de 16.000 m<sup>2</sup>. existente en calle Carril de la Cordobesa, ocupados hoy por diversos servicios municipales -entre ellos la grúa municipal- donde se prevé edificar un complejo polideportivo y socio cultural que contará con un aparcamiento bajo rasante para dichas instalaciones y para residentes de la zona. Respecto de la reserva escolar, también en su entorno mas próximo existen diversos colegios (C.P Ben Gabirol, Instituto Romeo Esteo, Cristian Andersen, Instituto Huelin, que pueden cubrir la posible demanda de las nuevas viviendas.

En la tramitación de los PERI-LO.12 y PERI-LO.13 se ha incluido en la tramite de aprobación una carga externa que obliga y contempla la compensación de los inmuebles que quedaron excluidos de la Unidad de Ejecución LO.2 “Río Gargálica” del PGOU-97 por inviabilidad económica, y que permiten la conexión de Héroes de Sostoa con el vial sobre el ferrocarril por calle Río Gargálica.

**Se incorporan como PA-LO.21 (97) “Plaza San Fermín”, PA-LO.22 (97) “C./ Santa Rufina” y PA-LO.23 (97) “C/ San Lucas”.**



*Foto aérea de la situación actual y propuesta volumétrica.*

#### 2.4.1.4. Revisión de las Actuaciones del Plan General de 1997 en el suelo urbanizable.

- **SUP-LO.1 “Torre del Río”.** Este sector previsto con el objetivo de implantación de usos residenciales y administrativos, con posibilidad de edificación singular con altura excepcional, **fue aprobado inicialmente el 18 de mayo de 2006.** Su delimitación ha sido modificada acatando la Sentencia dictada en 2007 por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que obliga a restituir la delimitación del sector establecida en la aprobación inicial del PGOU 1997, según las determinaciones del “Expediente de Cumplimiento de la Sentencia 774/2007 de la Sala de lo Contencioso Administrativo de Málaga por el que se modifica la delimitación del ámbito del Sector SUP-LO.1 del PGOU-97”, aprobado definitivamente por acuerdo plenario el 27 de noviembre de 2008.

**Propuesta:** Su ordenación es fruto de una propuesta conjunta y unitaria con los sectores de Térmica y Nereo. Se ha previsto una altura excepcional de la edificación en el frente de fachada, sin excluir el uso residencial, que contribuyen a construir la imagen con que se quiere significar este lugar. La nueva ordenación ha permitido a su vez la creación de unos espacios libres y dotaciones que cumpliendo sobradamente con las reservas legalmente establecidas y permiten mejorar la oferta de espacios libres públicos y peatonales, así como contribuir a relacionar internamente el área de la Térmica con el nuevo edificio administrativo realizado por la Diputación, cualificando los espacios intersticiales entre los volúmenes de edificación propuestos.

**Se incorpora como PAM- LO. 6 (T) “Torre del Río”.**

- **SUP-LO.2 “Finca El Pato”.** Este sector, que delimitó dos unidades de ejecución, ha completado la urbanización y un alto porcentaje de la edificación del polígono 1, quedando por desarrollar el polígono 2, cuya delimitación es colindante con el SUP-LO.3, dando fachada al litoral de poniente.

**Propuesta polígono 1:** Se modifican las alineaciones de las parcelas dotacionales con el objetivo de mejorar la movilidad (peatonal y carril bici) entre la terminal del metro y el paseo marítimo, incorporando un paseo peatonal continuo de 17 m de anchura.

**Se incorpora como PAM- LO. 1 (97) “ El Pato I”.**

**Propuesta polígono 2.** Se propone la **Modificación de Elementos del Plan General de Ordenación del Sector SUP-LO.2 “Finca El Pato” (Polígono 2)**, cuya tramitación se ha iniciado aprobándose inicialmente el 17 de junio de 2009. Se modifican las condiciones geométricas y de edificación de las parcelas para adaptarse a la nueva propuesta de centralidad urbana y nueva fachada litoral de poniente mencionada. Las parcelas dotacionales también se adaptan para permitir la continuidad del paseo peatonal entre los equipamientos dotacionales del polígono 1 y la nueva rotonda de conexión con el paseo marítimo, y de está con “La Térmica”.

**Se incorpora como PAM- LO. 2 (97) “ El Pato I”.**

2.4.1.5. Actuaciones del Plan General de 1997 previstas en régimen transitorio.

Han sido tramitados y culminada la tramitación y urbanización de todos los ámbitos previstos, quedando en algún caso por realizar la edificación de algunas parcelas.

2.4.2. Intervenciones regeneradoras.

Con estos antecedentes, el nuevo Plan, como ya iniciaron los planes de 1983 y 1997, sigue apostando en la recomposición urbana, incidiendo en esta área en dos aspectos fundamentales:

- **Primero**, reconstruir e integrar tramas desarticuladas y fragmentadas, mejorando y asegurando la continuidad y confortabilidad del espacio público.
- **Segundo**, creando centralidades significativas en el contexto urbano, las principales en los vacíos urbanos de la antigua Térmica y de los depósitos de Repsol, estratégicamente posicionados en el encuentro de los principales ejes radiales y longitudinales de la ciudad.

2.4.2.1 Actuaciones vinculadas al Proyecto de Soterramiento del Ferrocarril.

Se describen pormenorizadamente apartado 3.2 “La actualización del ferrocarril como oportunidad para la regeneración y estructuración de la ciudad” de esta memoria. Responde a la operación estratégica de este plan de renovación del entorno del eje del ferrocarril en la oportunidad que ofrece el soterramiento de las vías y que permite la mejora integral de una parte importante de la ciudad que históricamente ha estado dividida por el paso del ferrocarril.

En su conjunto, la actuación urbanística pretende un nuevo acceso viario a la ciudad desde la ronda, transformar los usos del sector industrial de San Rafael en un nuevo barrio residencial con grandes superficies para dotaciones, y generando una nueva centralidad urbana en el actual ámbito de "Repsol", donde se produce el encuentro de importantes ejes de desarrollo de la ciudad (antigua carretera de Cádiz, Avenida Europa, avenida Juan XXIII, y la futura avenida del ferrocarril).

- **SUNC-R-P.2 "San Rafael"**. Área que integra el PERI-P.5 "El Duende" no desarrollado y el los terrenos que ocupa actualmente el polígono industrial de San Rafael, donde el nuevo plan general, en una de las grandes apuestas de reestructuración de la ciudad consolidada y aprovechando la oportunidad que ofrece el soterramiento de las vías del ferrocarril, propone desarrollar un área residencial completando definitivamente las conexiones transversales a uno y otro lado de las vías. Se establece para su desarrollo dos áreas diferenciadas, por la dificultad que comporta el desmantelamiento de las instalaciones industriales privadas, una denominada SUNC-R-P.2-A, de 93.929 m<sup>2</sup>s en terrenos mayoritariamente municipales (Servicios Operativos y E.M.T ), y otra denominada SUNC-R-P.2-B de 233.821 m<sup>2</sup> en suelo Industrial.
- **SUNC-O-LO.17 "Repsol"**. Intervención urbanística sobre la delimitación prevista en el PGOU-97 en terrenos vacantes de los antiguos depósitos de Repsol, e inscrita dentro de los nuevos objetivos fijados desde la firma del convenio interadministrativo, de fecha de 21 de julio de 2004, "para la integración del ferrocarril en Málaga". Responde a nuevas determinaciones iniciadas en el Avance de este planeamiento general cuyos objetivos se exponen detalladamente en el punto 3.2 del capítulo tercero de este título. La propuesta, de carácter emblemático, se cimienta en la mayor intensidad y mezcolanza de usos con los que generar, en una zona de enormes carencias, un nuevo área de centralidad y referencia urbana y dotacional para el entorno, con edificaciones de singular altura y calidad arquitectónica.

A la importancia en superficie y objetivos de las delimitaciones propuestas en los ámbitos de "San Rafael" o "Repsol", se suman otras actuaciones de menor entidad que igualmente se consideran fundamentales en la persecución de los objetivos de esta transformación urbana de la ciudad consolidada. Estos ámbitos de menor entidad se describen y relacionan más adelante en el epígrafe de "*Actuaciones en el Entorno del Eje del Ferrocarril*" del apartado 2.4.2.3 "*Actuaciones de reconversión de actividades industriales descontextualizadas en nuevos enclaves residenciales, comerciales y terciarios*".

#### 2.4.2.2 Actuaciones vinculadas al Proyecto de fachada Litoral de Poniente.

Actuaciones previstas en el entorno de la antigua central térmica y en la barriada del Bulto "Ferrocarril del Puerto", frente a la plataforma de San Andrés, cuya actualización de las determinaciones previstas en el plan vigente se han mencionado en los apartados anteriores y que se pormenorizan en capítulo tercero de Crecimiento y renovación estructural de la ciudad. Como nueva delimitación se incluye el SUNC-R-LO.12 "Nereo".

- **SUNC-R-LO.12 "Nereo"**. Actuación que pretende la transformación de un área ocupada por naves industriales en la fachada litoral, próximo al nuevo edificio de Diputación Provincial, donde se cambia el uso industrial a residencial, terciario y dotacional, readaptando la trama urbana a las condiciones del entorno del frente marítimo. La implantación de la edificación y los usos se realizará en coherencia con la propuesta de nueva centralidad que preconiza este Plan conjuntamente con los sectores de Torre del Río y Térmica, contemplando alturas excepcionales en la fachada marítima y un espacio peatonal público arbolado en la trasera de los mismos. La nueva ordenación, permitirá la continuidad de la avenida Gregorio Diego y espacios libres de uso público en toda la fachada sur del nuevo edificio de la Diputación.

#### 2.4.2.3 Actuaciones de reconversión de actividades industriales descontextualizadas en nuevos enclaves residenciales, comerciales y terciarios.

Se trata de enclaves industriales inmersos en barrios con fuerte vocación residencial y que en su mayoría presentan una localización estratégica en el entramado urbano y les confiere una gran potencialidad para reorganizar la ciudad en ámbitos locales o de menor relevancia. Las actividades puramente industriales no precisan ocupar estos espacios, y existe la irrenunciable necesidad sobre ellos de permeabilizar la trama y contribuir al reequipamiento y reurbanización de la ciudad existente.

Los planeamientos de desarrollo previstos en estas zonas por el PGOU de 1997 partían de una premisa en la práctica difícil de cumplir, que es el **cese voluntario de la actividad industrial** por todos y cada uno los propietarios. A los efectos de ordenación, como en el caso de la tramitación más reciente de los ámbitos previstos en Los Guindos y en Princesa-La Pelusa, se ha estimado que deben resolverse con un **proyecto unitario**, aunque para su desarrollo puedan subdividirse en ámbitos menores en algunos casos.

Se propone prioritariamente **permeabilizar la trama** residencial, alcanzando en su mayoría la proporción del viario un valor superior al 30% de la superficie ordenada. Asimismo representan actuaciones significativas en espacio público, viario peatonal y espacios libres, con el objeto de introducir **calidad a la escena urbana** y mejorar la continuidad del espacio público, dotándolas en su mayor parte de recorridos urbanos peatonales y planteando una dicotomía positiva entre nuevas zonas verdes y edificación residencial de media densidad, que dignifique la nueva vivienda que en estos desarrollos se genere.

#### ACTUACIONES EN EL ÁREA DE LOS GUINDOS.

- **SUNC R-LO.3 "Guindos-C/Cartaya".**
- **SUNC R-LO.4 "Guindos-C/ Diego Duró".**
- **SUNC R-LO.5 "Avda. de los Guindos".**
- **SUNC R-LO.6 "Camino de los Guindos".**
- **ED-LO.2.**
- **ED-LO.3.**

Intervenciones que plantean la sustitución de la actividad industrial por usos de vivienda, comercio y dotaciones, con un aporte prioritario de permeabilidad peatonal y espacios libres y esparcimiento, apoyándose en los siguientes criterios:

- Se permitirá la ocupación bajo rasante de los recorridos peatonales interiores anexos a las parcelas residenciales para aparcamientos obligatorios hasta un máximo de 35 metros de anchura.
- Las plantas bajas de las parcelas residenciales será comercial.
- Las distancias entre edificación en la avenida de los Guindos será como mínimo de 30 metros, y el acerado en el margen de esta actuación se contemplará con un mínimo de 10 metros con doble alineación de arbolado a modo de bulvar apoyando los usos comerciales en planta baja.
- Ordenar los interiores de manzana como espacios libres públicos, con arbolado y equipamiento complementario. En el caso de la manzana ocupada por las instalaciones de Porcelanosa se busca una permeabilidad perimetral que permita, por su superficie conformar una plaza interior.

## ACTUACIONES EN EL ENTORNO DEL EJE DEL FERROCARRIL.

- **SUNC-R-P.3 “Epcos”.** Parcela de uso industrial en la que se plantea una reestructuración destinado a consolidar un área empresarial compatible con usos comerciales en planta baja, complementando las sinergias creadas con el Palacio de Congresos y Exposiciones. Se confía en arquitecturas de calidad como reclamo de la singularidad del uso y del lugar, transición entre la ciudad residencial y la empresarial-comercial de los polígonos, con vocación de convertirse en un área local de centralidad para el uso terciario de oficinas y otros usos complementarios a las necesidades urbanas y las que devienen de la actividades que se realizan en el Palacio.
- **SUNC-R-P.4 “C/ Nehemias”.** Actuación que pretende regularizar la calle Juan Gris y permitir la continuidad del vial transversal que unirá la avenida Ortega y Gasset, nudo del Palacio de Congresos, y el Paseo Marítimo, en coherencia a la propuesta de conexiones transversales que permite el soterramiento de las vías del tren. La ordenación detallada definirá el viario, incrementando las zonas de esparcimiento y áreas libres, e incluirá una parcela de uso residencial para compensar a los locales afectados por la actuación y las cargas derivadas de la reurbanización del ámbito delimitado.
- **SUNC-R-P.5 “Juan Gris II”.** Con esta nueva delimitación se plantea la reestructuración de la manzana conformada por naves de uso comercial, talleres y almacenaje existente en la calle Juan Gris, así como la reubicación de la parcela dotacional ya obtenida en desarrollo del PAM-P4 (97). Se pretende eliminar la condición de medianería entre ambos usos y que la nueva ordenación, que contempla el cambio de uso de las naves existentes, permita por un lado que la parcela dotacional tenga doble fachada, a calle Juan Gris y al futuro parque de San Rafael, y por otro conformar una imagen urbana unitaria al frente del parque, completando el perfil iniciado con los bloques residenciales ya ejecutados.



*Imagen actual de las edificaciones y croquis de la propuesta de fachada al parque*

- **SUNC-R-LO.7 “C/ Cantimpla”.**
- **SUNC-R-LO.8 “C/ Balazón”.**

Estas dos actuaciones, continuas en su delimitación, conforman un ámbito de dos manzanas ocupadas por un conjunto de naves industriales cuyos usos se consideran incompatibles con las nuevas condiciones funcionales del lugar donde se emplazan.

Por su localización estratégica en el entramado urbano, lugar de ubicación del nuevo apeadero de Cercanías de Renfe, y su capacidad para permitir la continuidad de la calle Juan Gris enlazando con calle Balazón, presentan una gran potencialidad para **reestructurar la ciudad en esta zona**, asumiendo su vocación para la implantación de usos terciarios y residenciales y, priorizando la liberación de suelo tanto para ampliación de viales circundantes como para espacio libre y zonas verdes públicas en el entorno de las vías y del nuevo apeadero de la estación de cercanías recientemente inaugurada denominada de “Victoria Kent”.

- **SUNC R-LO.14 “Juan XXIII, 2”.** Actuación sobre un solar que pretende resolver adecuadamente la transición morfológica y volumétrica de la esquina de la manzana, a consecuencia de las medianeras existentes y de la calificación inadecuada de la misma que obliga al 60% de ocupación máxima de la misma. Se pretende implantar un uso terciario que refuerce el valor del espacio urbano en el cruce de importantes ejes de la ciudad, (Juan XXIII y Héroe de Sostoa).



*Imagen actual y recreación de la propuesta*

- **SUNC-R-LO.15 “Héroe de Sostoa, 36-40”.** Actuación que pretende resolver el conflicto provocado por la doble calificación de la manzana. La calificación de CTP-2 y OA-2 en la misma manzana permite un incremento de altura de las viviendas existentes (de una sola planta en calles de 4 metros de anchura) a PB+2 y PB+6, manteniendo la sección actual de la calle. Teniendo en cuenta que la renovación efectiva de las casas no se ha producido en estas dos manzanas, se propone una delimitación de las mismas persiguiendo la reestructuración y ordenación morfológica de las mismas con apertura y ampliación de calles, unificando la ordenanza a Ordenación Abierta (OA-2), coherente con la tipología del entorno.



*Dimensiones del viario actual*

- **SUNC-R-LO.16 “Guadaljaire”.** Actuación que plantea la sustitución de la actividad industrial por usos de vivienda, comercio, terciario y dotacional, con un aporte prioritario de permeabilidad de la trama y continuidad con los sectores colindantes (P.I. Guadaljaire y P. Comercial Valdició), adecuada a la recalificación de la avenida de Velázquez y su condición de puerta de entrada desde la autovía.



*Detalles de infraurbanización y conflictos residencia-industria*

2.4.2.4 Actuaciones de Renovación sobre parcelas residenciales o comerciales.

- **SUNC-R-LO.2 “C/ Villanueva del Rosario”.** Nueva delimitación que unifica la zona Comercial del PAM-LO.4 (83) y la UE-LO.15 del Plan del 97 en los terrenos que no han sido urbanizados en el Plan Parcial del Pato. Se pretende conformar una manzana de edificación con mezcla de usos (residencial, terciario y comercial) en la que se incorpora una zona libre triangular que permite la regularización de la alineación ampliando el paso peatonal entre el bulevar Pilar Miró y la zona de aparcamientos del Palacio de Deportes.
- **SUNC R-P.6 “C/ Juan de Robles II”.**
- **SUNC R-P.7 “C/ Alonso de Cárdenas”.**
- **SUNC R-P.8 “C/ Francisco de Leyva”.**
- **SUNC R-P.9 “C/ Juan de Robles I”.**

Transformación de las manzanas existentes en el camino de Antequera que presentan fachada a los espacios dotacionales del nuevo barrio de teatinos, constituidas por localizaciones de vivienda suburbana en lo que constituían las traseras del asentamiento urbano que tiene como límite el arroyo y calle Alonso de Cárdenas.

Se pretende ordenar la implantación de la nueva edificación, adecuada a la ordenanza de la zona (CJ-4), procurando la reestructurando de la trama viaria y posibilitando la actuación en conjuntos residenciales que permitan la dotación de aparcamientos y espacios libres de edificación unitarios y no residuales o perimetrales a la edificación como resulta de la parcelación existente. Se propone crear un vial paralelo a calle James Joyce que permita recomponer las rasantes y resolver el acceso a la nueva edificación. La zona verde sobre el arroyo tendrá la consideración de nuevo bulevar.



Vista de la zona desde Teatinos



Impacto de las nuevas Actuaciones

- **SUNC-R-P.10 “C/ Pozo”**. Delimitación que pretende la apertura viaria entre calle Lucientes con calle Merlo y la ampliación de calle Pozo y de Paseo de los Tilos.
- **SUNC-R-P.11 “Estación de Autobuses”**. La necesidad funcional de incluir la futura Estación de Autobuses en el Intercambiador Modal de la Estación, según se describe en el apartado 1.6 del Título VII “Sistemas Generales” de esta Memoria Propositiva, ofrece una inmejorable oportunidad para redefinir urbanísticamente esta parcela con usos, espacios y edificaciones que, teniendo en cuenta su estratégica posición en el entramado urbano y derivada de su relación con el nuevo eje viario sobre el soterramiento del ferrocarril, se erija como un nuevo espacio público que haga de foco regenerador de su entorno. El objeto es tender a la invención de una nueva plaza de la ciudad, que dotada de un fuerte contenido cívico y con demanda de uso en diversas horas del día, sirva de nexo e integración de los distintos barrios de la ciudad que tienen contacto en este lugar fomentando su relación con el nuevo foco comercial del centro comercial Vialia y de C/ La Unión.

### Planeamiento vigente y desarrollo de las nuevas determinaciones

La parcela de la Estación de Autobuses forma parte del Plan Especial de RENFE aprobado definitivamente el 2 de abril de 1998, cuyas determinaciones se incorporan a este Plan como PAM-P.2 (97). Su calificación “AU” de titularidad pública y con 16.420 m<sup>2</sup> de superficie están ligados funcionalmente al Sistema General de Comunicaciones y Transportes de la Ciudad y pertenecen al complejo intermodal entre trenes de cercanías, trenes de largo recorrido y autobuses interurbanos cuya eficiencia ha quedado mermada con la construcción de la nueva Estación “Maria Zambrano” y de las líneas 1 y 2 de metro, dejándola en situación periférica.



*Situación*

Como Estación de Autobuses, construida en 1985, surge colindante a la estación de ferrocarriles, con la que establecía una relación de complementariedad de servicio público de transporte. Con fachada principal a la intersección de la C/ Mauricio Moro y Paseo de los Tilos, en cuyo encuentro se conforma una plaza pública triangular se encuentra rodeada de viarios urbanos y de distintos accesos al propio edificio, con una entrada principal que está completamente desligada de una relación directa con los trenes de cercanías, alta velocidad y metro.

Con el traslado de la Estación de Autobuses al subsuelo de la "Explanada de la Estación", lugar donde se pretende articular y facilitar la movilidad y el trasbordo entre distintos modos de transportes que concurren en dicho espacio (alta velocidad, largo recorrido, media distancia, red de cercanías, líneas 1 y 2 de metro, autobuses urbanos, autobuses interurbanos, taxis,...) el suelo ocupado ahora por dicha instalación quedaría vacante y disponible para otros usos de la ciudad.

Es en este momento cuando se contaría con la disponibilidad de los terrenos para incorporar estos suelos estratégicos por su valor de situación en la trama urbana de la ciudad, con el principal objetivo de que su transformación se fundamente en una coherente ordenación e implantación de usos que permitan obtener el máximo aprovechamiento ciudadano.

### **Reflexiones previas al desarrollo urbanístico de la parcela.**

Las nuevas condiciones urbanísticas derivadas del desarrollo del Plan Especial de RENFE, y el Proyecto de "Integración en la Ciudad del pasillo ferroviario" han cambiado positivamente el valor de posición de la Parcela de la Estación de Autobuses. En el entramado de relaciones urbanas, sirve como nexo de unión de las barriadas de Cruz de Humilladero, Prolongación y Perchel Sur y es confluencia de diversos e importantes ejes urbanos, tanto peatonales como viarios, que desde la reciente transformación de la Estación de Ferrocarril y la implantación en ella de la zona comercial y de ocio han visto incrementado notablemente sus flujos.

La apertura y prolongación de la C/ Mendivil, la ejecución del puente de Juan Pablo II sobre los jardines de Hans Christian Andersen, el proyecto de integración del eje ferroviario con el bulevar sobre las vías soterradas del ferrocarril, han abierto o abrirán unas nuevas relaciones entre los ejes norte-sur del centro de la ciudad (principalmente nos referimos a los de la Avenida Juan XXIII y Explanada de la Estación). Conectado a través de la C/ Eguiluz con el Bulevar sobre el

Soterramiento, reposicionan este solar de la Estación de Autobuses, antaño destino final de casi todo, en un lugar de relevancia urbana en el paso de vehículos y personas hacia la nueva Estación “María Zambrano”.

Por otra parte, la apertura del nuevo centro comercial “Vialia” ha cambiado y establecido nuevos flujos de relación peatonal, siendo paso obligado de personas que acceden a él desde Cruz de Humilladero, La Unión y otras barriadas del mismo entorno ya descritas. Unido a este proceso de cambios en las relaciones urbanas, nos permitimos considerar las siguientes **reflexiones para la propuesta urbanística** en relación al criterio de flujos:

- La apertura y prolongación de la C/ Mendivil permite contemplar un nuevo eje urbano de relación entre el barrio del Perchel y Cruz de Humilladero, desde la C/ Edison y el Pabellón de Exposiciones de Renfe hasta la zona central de equipamientos del Barrio del Perchel, coincidiendo con la nueva apertura de paso prevista entre la Iglesia y el lugar donde se reubicará el nuevo mercado del Carmen.



- Los accesos realizados en el nuevo Centro Comercial Vialia por C/ Mendivil, y por tanto, a la Estación del Ferrocarril, establece también nuevas relaciones peatonales transversales entre éstos y la Plaza de la Solidaridad a través de la C/ Roger de Flor, donde se situará una estación de metro.



- Respecto al futuro eje de acceso a la ciudad por el vial que surgirá sobre el soterramiento del ferrocarril creará nuevas relaciones y movimiento por C/ Eguiluz, que en el cruce de C/ Edison y Mendivil significará un punto singular y una consideración urbana de esta actual parcela de la Estación de Autobuses. De igual modo cabe pensar en el valor de situación añadido que se obtendrá cuando se realice la recuperación del Pabellón de Exposiciones de RENFE que se ubica en dicha confluencia de calles.



### **Búsqueda de un nuevo lugar para el espacio público.**

Cuando se produzca el traslado de las instalaciones a la Explanada de la Estación aparecerá un nuevo vacío urbano que podría satisfacer por un lado, las nuevas demandas urbanísticas que se advierten y derivan de las condiciones de contorno analizadas en el punto anterior, y por otro, aprovechar la situación estratégica en el continuo residencial y comercial entre las barriadas de Cruz de Humilladero, Prolongación, Barriada de la Estación, Perchel Sur y los espacios de ocio e instalaciones de comunicación que se concentran en la Estación de Trenes de Málaga.

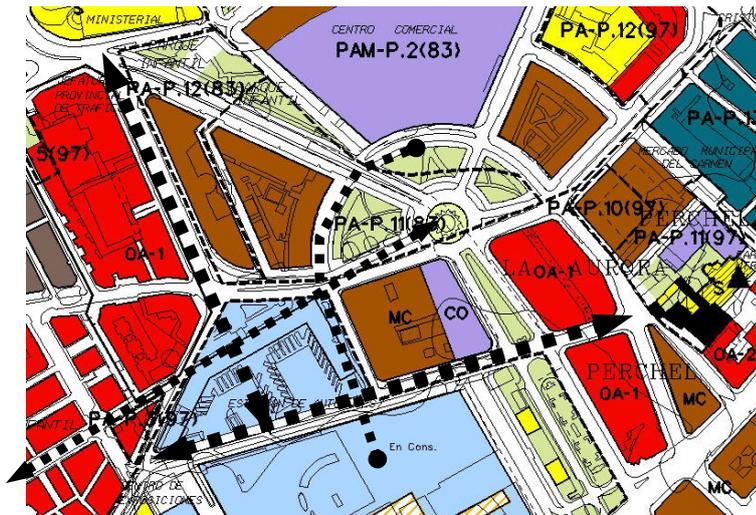
Dentro de estos argumentos, la propuesta para la ordenación urbana de esta parcela establece como prioridad la concepción de un nuevo espacio público que articule las distintas zonas urbanas, nexos y encuentro de todos los flujos peatonales advertidos y referencia de los ejes viarios que lo circundan, procurando que en la definición de los aspectos concretos, se eviten conflictos entre ambos.

Desde este punto de vista de su conformación, debemos sopesar dos **aspectos fundamentales en la coordinación entre viarios y recorridos peatonales**:

- Por una parte, la configuración y desarrollo urbano de la Plaza de la Solidaridad ha supuesto una extensión de la centralidad comercial de la ciudad desde los ejes de Armengual de la Mota y Alameda hacia la Explanada de la Estación. Con la apertura del nuevo centro comercial Vialia, este eje comercial se ha prolongado aún más y acorta distancia con el importante entorno comercial de Cruz de Humilladero.
- De otra parte, el importante cambio que supondrá para esta zona el nuevo eje de desarrollo de la ciudad que, surgirá con el futuro vial sobre el soterramiento, que unirá la ronda oeste con el eje de la Explanada de la Estación (primer eje transversal norte-sur de la ciudad), que permitirá la conexión de las principales redes de comunicación viaria metropolitana con la Estación de Ferrocarril “María Zambrano”.

Los nuevos usos y edificaciones deberán implantarse teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1. Considerar estructurante en el entramado urbano la continuidad de la C/ Mauricio Moro hasta su conexión con C/ Mendivil, tanto por posibilidades, en su caso, de distribución de tráfico como por continuidad de recorridos peatonales y relación entre el Puente de las Américas y el edificio de la nueva estación María Zambrano.



2. Por el valor de posición argumentado, los usos preferentes podrían ser residencial y terciario.
3. Ante estos usos y la relación de paso común entre distintos recorridos de la ciudad que se reflejan en el gráfico superior, la potencialidad del lugar quedaría asentada con un nuevo y generoso espacio público donde, además de servir de encuentro, pueda emerger la nueva edificación con perspectiva y referencia virtual desde los distintos ejes que se encuentran en este lugar.
4. Respecto a los ejes viarios que circundan la parcela se proponen como secciones mínimas las siguientes anchuras del viario.

- Eje C/ La Unión - Plaza de la Solidaridad - Armengual de la Mota.

Se propone peatonal dando respuesta en las alineaciones de la edificación a la continuidad de la C/ La Unión.

- C/ Mendivil.

Sección mínima entre edificaciones igual o mayor a la distancia existente entre la manzana residencial (MC) y comercial (CO) y el edificio comercial de la Estación.

- Futura Avenida del Ferrocarril - Poeta Muñoz Rojas- C/ Eguiluz.

En el tramo de fachada a C/ Eguiluz, no debe ser menor a 25 metros de anchura entre edificaciones.

- Recorrido peatonal circular Plaza de la Solidaridad – C/ Roger de Flor - entrada por C/ Mendivil al centro comercial de la Estación.

En C/ Roger de Flor, con sección no menor a 20 m. y funcionalmente similar a la existente en la Plaza de la Solidaridad, siendo eminentemente peatonal con algún carril de coexistencia para acceso de vehículos a los aparcamientos subterráneos de la edificación.

- C/ Mauricio Moro. Se entiende más como una prolongación del eje peatonal que como viario, y se consideran, aunque no de manera vinculante, las alineaciones de la edificación existente en la acera oeste de la C/ Mauricio Moro.

5. La altura máxima prevista es de siete plantas (B+6), aunque en función de los usos propuestos y en aras de mayores superficies de espacios públicos, el Plan Especial podrá proponer justificadamente alturas superiores que deberán ser valoradas teniendo en cuenta al menos los siguientes criterios:

- Las alturas existentes en el entorno más próximo.
- Según los objetivos de significación de este espacio, tanto en su concepción espacial interna, como contorno edificado que lo contiene, así como de referencia y perspectiva desde los distintos ejes que confluyen en él y que tendrán como referencia las nuevas edificaciones que lo conforma.

#### 2.4.2.5 Actuaciones de Renovación encaminadas a la mejora de espacios públicos en ejes viarios.

Para la efectiva mejora de la ciudad existente y de la consecución de los objetivos propuestos por el Plan General en la zona de Litoral Oeste y Prolongación, de acuerdo a los objetivos de la LOUA y en los términos expuestos en el art. 143 de la misma para actuaciones urbanizadoras no integradas en unidades de ejecución, se establecen unos criterios determinados de desarrollo para la re-urbanización de los siguientes viarios:

- Eje Carretera de Cádiz-Línea de metro 1.
- Eje sobre el Soterramiento del Ferrocarril.
- Eje Ronda Intermedia-Juan XXIII.
- Eje Avda de Andalucía.
- Callejones del Perchel –línea de metro 2.

En General se trata de definir las **condiciones y criterios que deben regir las futuras intervenciones** en el ámbito acotado, cuando estas se propongan en los correspondientes proyectos de obras públicas ordinarias de urbanización a instancia municipal, ya sea por iniciativa propia o de forma consensuada o coparticipada con otras administraciones, como puede racionalmente suponerse en ejecución de las obras del Metro relativas a la reurbanización del espacio público afectado.

Se trata de plantear una estrategia de intervención en el espacio público, basada en la creación y potenciación de itinerarios peatonales integrados en un recorrido urbano de percepción unitaria. Todo ello incidirá, como ha ocurrido en otras muchas ciudades, como Barcelona, en la mejora del uso ciudadano de los espacios públicos de la ciudad, conectando, distintos ámbitos de ocio y esparcimiento que existen o se proyectan en este ámbito del litoral oeste y prolongación de nuestra ciudad.

Sobre dichos ámbitos soluciones de diseño urbano distintas se encaminarán a dotar al mismo de nuevas características que faciliten la aparición de nuevos y amables recorridos peatonales, carriles bici y/o transporte público, sin desestimar las necesidades que determinen los estudio de movilidad.

Aunque se señalen específicamente estos cinco viarios, es importante establecer una estratégica intervención sobre una estructura mallada en la que, a modo de propuesta y considerando en una fase ulterior otros ejes menores, se atienda a las calles principales de relación de esta zona de la ciudad, como se define en el siguiente gráfico.



Calles y callejones sin función, accidentes y geometrías con alineaciones poco útiles, suelo vacante degradado, desniveles y escalones entre espacios contiguos, exceso de suelo libre sin cualificación, desorden en la ordenación del suelo, falta de continuidades, precariedad de los espacios verdes y del arbolado...., son asuntos que se deben abordar y contribuir a la rehabilitación de las zonas degradadas de este ensanche de la ciudad

De manera muy especial, las estaciones de metro asociadas a un espacio nuevo ciudadano general de la ciudad, a través de las obras de reurbanización planteadas, deben proporcionar a sus entornos una componente de singularidad, que se ha de visualizar en los espacios urbanos, en sus edificios, y en las capacidades de oferta como nuevos lugares de encuentro de toda la ciudad, y que los procesos de reurbanización de los espacios públicos deben contemplar potenciando esta cualidad que se le presupone y que es una realidad en las ciudades que cuentan con esta infraestructura.

### **EJE CARRETERA DE CÁDIZ-LÍNEA DE METRO 1.**

Es una oportunidad histórica la que debe animar a la ambición de plantear, al menos en una primera etapa, la rehabilitación urbana integrada de todo el ámbito de Carretera de Cádiz, por tratarse del sector primeramente afectado por las transformaciones del metro y donde la nueva implantación de un transporte público más rápido y con menos afección al espacio público, podrá incentivar propuesta de reducción del transporte privado en los cuatro kilómetros de la Carretera de Cádiz.

Incentivar los desplazamientos por la ciudad en transporte público, con argumentos de sentido común, comodidad y economía de tiempo y dinero; así como liberar buena parte del suelo que ocupa el automóvil privado, estacionado o en movimiento, para nuevos espacios libres, conduce directamente a la oportunidad de proyectar un nuevo escenario urbano y social, bien diferente al que hoy se conoce en el sector.

Este criterio, tanto desde el planeamiento como desde la transformación del espacio público mediante proyectos integrales de reurbanización del mismo, debe traducirse en la creación de un sistema de nuevos espacios abiertos, plazas duras, plazas blandas y zonas verdes que corten y den variedad a la fuerte direccionalidad del eje viario, pretendiendo intercalar diversidad y distintas cualidades espaciales y urbanas a cada tramo del conjunto, dotándolos de identidad, en aquellos lugares que lo permitan.

Aprovechar las ventajas de las altas densidades de esta parte de la ciudad, ligadas a la nueva disponibilidad de suelo público libre, podrá deparar un territorio urbano nuevo, de abundantes espacios libres para la colectividad, pedagógico, sobre el que se producirá una notable acumulación de capital social, facilitando el movimiento de las ideas, la promiscuidad de actos y celebraciones (y por qué no, de conflictos)..., en definitiva, la adquisición de una herramienta potente para la construcción urbana y social.

El programa de usos sobre los nuevos espacios se podría resumir en una serie de propuestas que son generales a todo el sector:

Carril bici, que conectaría los parques y bosques periféricos existentes y propuestos con el centro de la ciudad. Sólo debería estar interrumpido en seis puntos coincidentes con las vías que cortan al eje a lo largo de los cuatro kilómetros de su longitud: Moliere, Guindos, Frigiliana, La Paloma, Ronda Intermedia y Estación.

Sería bastante sencillo acondicionar otros viarios de gran capacidad para construir una red de carril bici en todo el sector occidental (Paseo Marítimo, Bulevar FFCC, Ronda Intermedia, etc...), que gracias a las escasas pendientes sería muy cómodo y útil.

El déficit de plazas de aparcamiento existente y el aumento que supondría el liberar una gran cantidad de suelo para proyectar nuevas plazas, aceras más amplias, parques y jardines, zonas de paseo, juegos infantiles, se deberá compensar con la construcción de aparcamientos subterráneos estratégicamente distribuidos en los alrededores del eje, fundamentalmente en algunas vías importantes transversales.

## **EJE SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL**

Proyecto íntimamente relacionado con el soterramiento del pasillo ferroviario que permitirá incorporar una nueva vía de comunicación que conectará en un futuro la actual ronda oeste con la nueva estación del AVE “María Zambrano”.

Es necesario comprender, como punto de partida que la actual ronda, que tiene aún la consideración de autovía, a corto plazo y una vez terminada la Hiperronda, podrá transformarse en una domesticada vía de circunvalación urbana de la ciudad.

La conexión de ambas y el trazado viario sobre el ferrocarril, convierte al proyecto de esta futura avenida en estratégico. Deberá servir no solo de comunicación sino de integración de toda la zona. Principalmente en la transversalidad uniendo las zonas norte y sur del actual pasillo ferroviario y estructurando, junto con el futuro parque bulevar proyectado en el Plan entre dicha vía y la calle Bodegueros, la propuesta de transformación del polígono industrial de San Rafael y otras instalaciones municipales en una nueva y moderna zona residencial de unas 33 has de superficie, donde contemple el actual vacío de 17 has. de los antiguos depósitos de Repsol, como el centro de atracción de las nuevas actividades comerciales y terciarias de la zona.

Por tanto, el proyecto funcional de esta vía, su sección transversal, sus intersecciones, y su diseño consecuente con el parque "equipado" que discurrirá paralelo a ésta, se convierten en un proyecto conjunto de extremada importancia para la ciudad y para las óptimas condiciones de éxito del nuevo proyecto urbano residencial, terciario, comercial y dotacional, de algo más de 50 has, estratégico para la ciudad y en particular para la integración social y urbana de una zona especialmente castigada por la infraestructura ferroviaria.

Desde diciembre de 2009 se cuenta con un Proyecto de Construcción de la nueva Avenida-Parque sobre el soterramiento del Pasillo Ferroviario en Málaga, que respondiendo a los anteriores criterios pretende servir de consenso entre el Ayuntamiento y otras Administraciones.

### **EJES DE RONDA INTERIOR, INTERMEDIA Y EXTERIOR.**

En realidad las vías de ronda que el planeamiento ha construido para la ciudad son más bien ejes norte sur que intersectan a casi todas las radiales. Tan sólo se ha podido ejecutar dos de ellas, la interior y la intermedia, ya consolidadas, y trabaja para acabar una tercera, la exterior, que está ejecutada tramos.

Todas ellas se encuentran separadas entre si una media de 2000 metros, y acogen acontecimientos urbanos de gran importancia en la ciudad. Sin embargo ninguna de ellas, ni siquiera la que más recientemente se está construyendo, dispone de una idea de proyecto, que al menos, dada su importante misión, las hagan claramente identificables, con características unitarias y homogéneas, y se muestran como un collage de tramos inconexos, que no siguen el mismo criterio o sección.

Su importancia funcional sobre el plano aconseja dotarlas de cualidades urbanas, de accesibilidad, de centralidad en sus encrucijadas, de una arquitectura adecuada a su distinción jerárquica.

#### **R.1. Vía de Ronda intermedia. Desde el Paseo Marítimo hasta el Parque del Norte.**

Su trazado que costó casi un siglo definir (desde que se esbozaran las primeras ideas hacia mediados del XIX), no se acompañó de un proyecto urbano específico, siendo un canal de movilidad transversal, muy heterogéneo, de improvisadas soluciones ingenieriles que han atendido a urgencias coyunturales, de una nula emotividad espacial, pero con una importancia teórica sobre el plano bastante estimable.

Seguramente no hay ninguna otra vía en la ciudad cuyo trazado tenga cuantitativa y cualitativamente tantas encrucijadas urbanas: mar y Paseo Marítimo de Poniente, Huelin, antigua carretera de Cádiz con apeadero de metro (línea 2), complejo urbano sobre los antiguos suelos de Repsol, intersección con el trazado del futuro tren litoral Estepona-Nerja, dos apeaderos de metro (Línea 1), acceso a la Avenida de Andalucía con dos equipamientos metropolitanos (comisaría de Policía y otro sin definir aun), Campo de la Juventud y del Deporte de Carranque, Complejo Hospitalario de Carlos Haya, Parque del Norte, etc...

Si tenemos en cuenta la propuesta de continuidad del nuevo PGOU (que remata definitivamente la idea de ronda urbana planteada desde el XIX), enlazando esta con la traza de la ronda interior que va a Ciudad Jardín, se podrían añadir nuevas encrucijadas: el parque periurbano de Monte Coronado, el eje de Ciudad Jardín y la intersección nuevamente con el metro (línea 4).

Todas estas ventajas deberán de aprovecharse e ir acompañadas definitivamente de un proyecto urbano que contemple, no sólo una continuidad en los tratamientos de la urbanización y la jardinería, como ya se hace con algunas vías de nuestra ciudad, sino más bien el trazado completo de la ronda intermedia, que recoja tanto una nueva imagen arquitectónica, como una necesaria revisión de los proyectos de **urbanización viarios adaptados a las nuevas estrategias de movilidad, potenciándose el recorrido peatonal desde el parque del Norte hacia el paseo marítimo, convirtiendo este eje en un atractivo lugar de paseo y encuentro, de acceso, puerta y fachada a todos esos parques y grandes equipamientos mencionados.**

Dotar a todo su trazado de una potente infraestructura de movilidad pública (incorporando un tranvía por ejemplo, que interceptaría a todas las líneas de metro), y proporcionar una cierta, o reconocible unidad al trazado, otorgar forma urbana especialmente a la conexión de las dos rondas existentes, no solucionando sólo el asunto viario de la movilidad rodada, sino ambicionando características urbanas no sólo ingenieriles, sino también más arquitectónicas y urbana.

### ***R.2. Vía de Ronda Exterior. Desde La Térmica hasta la Colonia de Santa Inés.***

Su trazado, que se inicia en el sur en la Avenida de Moliere, conecta y podría dar servicio y proximidad a las principales piezas de la periferia, todas ellas con un carácter de importancia metropolitana: Universidad, polígonos industriales, Palacio de Ferias y Congresos, Ciudad de la Justicia y nueva centralidad de la Térmica.

Esta última, una notable apuesta del Plan, que dispone de un elemento de singularidad y centralidad en el punto final del Paseo Marítimo, reinventando la directriz de Moliere, coincidiendo en su otro extremo con el Parque del Guadaljair, y mucho más allá con la Colonia de Santa Inés y el gran parque de su laguna. Se trata por ese motivo de buscar un proyecto que desde la arquitectura recoja todas esas piezas y las encaje adecuadamente sobre el trazado general.

La función transversal de este largo eje, posiblemente el de mayor longitud de toda la ciudad, y que atraviesa “de todo” a lo largo de su recorrido, aconseja que deba acoger medios de transporte público potentes, como podría ser un tranvía.

### ***R.3. Ronda Interior. Desde la Plaza de la Solidaridad hasta la explanada de San Andrés.***

Tramo de la ronda intermedia cuya configuración actual responde a un bulevar central desde la plaza de la Solidaridad hasta calle Cuarteles. A partir de aquí, desde la fuente, su trazado es de viario central y aceras a ambos lados.

La actual configuración del espacio liberado por la nueva estación de ferrocarril, la futura estación intermodal bajo el subsuelo, y la importancia de su comunicación entre la plaza comercial, la estación y la transformación de la Explanada de San Andrés, con nuevos equipamientos culturales, deportivos que se unen al equipamiento administrativo y hotelero, permiten contemplar, en un futuro no muy lejano, una nueva utilización de este eje y la necesidad de su acondicionamiento.

### **EJE DE LA AVENIDA DE ANDALUCÍA.**

La actual traza, que proviene de ideas gestadas en el XIX para prolongar la Alameda, y que se materializó sobre una idea de la década de los 70 del siglo anterior, en realidad se encuentra en una fase muy consolidada que no se presta en principio a importantes transformaciones. No obstante, y a pesar de esas apariencias, se puede señalar que habría un trabajo por explorar, a fin de mejorar su condición urbana, en algunos tramos:

Alameda - Plaza de la Marina.  
Entorno Corte Inglés – Expiración.  
Jardines y puente de las Américas.  
Jacinto Benavente.  
Nudo cruce con la Ronda Oeste.

## CALLEJONES DEL PERCHEL

Como consecuencia de las obras del metro, surge otra oportunidad de reurbanizar la calle Callejones del Perchel, actualmente mal pavimentada, con diferencias de cotas y muy deficitaria, en contraste con el uso masivo tanto del peatón como del vehículo, debido a su entorno comercial y proximidad al Centro Histórico de la ciudad.



Se pretende potenciar este eje histórico, que presenta actualmente determinados conflictos entre el tráfico y el peatón. Con su peatonalización y reducción del tráfico, se pretende enfatizar un eje peatonal que fluye desde el ensanche hacia el centro histórico y potenciar tanto los valores históricos, culturales y administrativos, como las actividades de consumo que convergen en este recorrido monumental y comercial.

Desde la Plaza de la Solidaridad hasta la fuente de las Tres Gracias, la propuesta de reurbanización persigue un doble interés, la reestructuración del conjunto y la protección de un barrio histórico "El Perchel", dotándolo de una significación formal acorde con su importancia como ensanche histórico de la ciudad, con una capacidad productiva, histórica y actual, importante por su proximidad con el casco antiguo.

La priorización peatonal del entorno de Callejones del Perchel, completaría el circuito peatonal de ida y vuelta que fluye desde el tradicional ensanche hacia el centro histórico y potencia tanto los valores históricos culturales como las actividades de consumo que convergen en este recorrido.

## 2.5. Ámbito Rosaleda.

2.5.1. En Suelo Urbano No Consolidado en el ámbito de Rosaleda se plantean las siguientes actuaciones a desarrollar por Planes Especiales de Reforma Interior:

### **Colegio Gamarra (SUNC-R-R.2).**

En el ámbito del Colegio de Gamarra se delimita una actuación a desarrollar por Plan Especial que recoge las directrices del Convenio Urbanístico en tramitación suscrito por el Ayuntamiento de Málaga y la propiedad en la que se propone la implantación de uso residencial, equipamiento público deportivo, zona verde y aparcamientos en parte de la parcela actualmente destinada a equipamiento educativo.

### **La Corta (SUNC-R-R.3).**

En su momento, una vez aprobado el planeamiento de desarrollo, se tramitó una modificación de elementos para cambiar su uso de residencial a equipamiento. Se trata de suelo municipal pendiente de desarrollo. Se ha detraído del ámbito una superficie de 2.500 m<sup>2</sup>. para la instalación de un Sistema Técnico (subestación eléctrica). Igualmente se ubica Sistema Técnico de Abastecimiento en Zona Verde.

### **Hospital Civil (SUNC-R-R.4).**

El terreno presenta una loma que cae desde la calle Velarde –en la vertiente norte sobre la que se ubica el Convento de la Trinidad-, hacia el Arroyo de Los Ángeles.

Existe una zona de pinos de importante porte dando a la calle Velarde, en el punto más alto del terreno, y una masa arbórea de cierta dimensión en la zona más baja.



El valor de este espacio arbolado se acentúa si consideramos que se trata de un espacio libre rodeado de una amplia zona de edificación residencial de densidad bastante alta, muy deficitaria de espacios públicos de esparcimiento.

Además, la parcela se completa con un parterre de setos, un vivero y algunas edificaciones de uso institucional: escuela de enfermería, centro de día para enfermos de Alzheimer y otros usos ligados a las instalaciones sanitarias.

En la actualidad, los terrenos no edificados sirven de aparcamiento en superficie, tanto para los trabajadores de los centros hospitalarios cercanos como para eventuales visitas a enfermos o incluso de apoyo a la zona residencial circundante.



Por otro lado, forma también parte de los condicionantes de la propuesta la existencia de las fachadas traseras de los edificios que dan frente a calle Blas de Lezo, que no presentan tratamiento de fachada sino más bien un aspecto de medianera vista con huecos abiertos.



Objetivos de la propuesta:

- Mantener la mayor cantidad de masa arbórea teniendo en cuenta el porte y valor de las especies, minimizando la superficie de suelo ocupada por la edificación.
- Crear un parque de uso público, buscando el mayor soleamiento posible y con fácil accesibilidad.
- Dar una solución al problema del aparcamiento, de forma compatible con los demás objetivos.
- Ocultar las fachadas traseras de los edificios que dan frente a Blas de Lezo.
- Dotar al Hospital Civil de suelo para un posible crecimiento, manteniendo el uso actual de la mayor parte de los suelos destinados a usos complementarios al hospitalario.

Descripción de la propuesta.

La propuesta se centra en dotar al ámbito de usos dotacionales ligados al Hospital Civil, suprimiendo la posibilidad del uso residencial que le otorgaba el PGOU de 1997 en su correspondiente ficha del PERI-R.3 Hospital Civil.

El techo edificatorio pasa a destinarse a usos de equipamiento ligados al hospitalario, y a un edificio de aparcamiento que dé respuesta a la demanda de la zona a la vez que servirá para ocultar las fachadas traseras de los edificios que dan frente a Blas de Lezo. Este edificio absorberá el desnivel existente entre la calle Velarde y la zona baja arbolada de la parcela, con dos plantas bajo la rasante de calle Velarde que llegan a la rasante de los jardines. Se abre una calle paralela al edificio, que da acceso al mismo y a las edificaciones de uso sanitario.

La actuación se proyecta sobre una superficie de suelo de 48.572 m<sup>2</sup>., con una edificabilidad bruta 1,021 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

#### **Martiricos (SUNC-R-R.5).**

Al sur del estadio de la Rosaleda se abre una franja de terreno que presenta un espacio libre singular, que, por otro lado, carece de la cualificación que por su ubicación y características merecería.

La explanada de Martiricos es una franja de terreno paralela al río Guadalmedina en su ribera oeste, que actualmente se usa como aparcamiento en superficie y como ubicación del mercadillo los domingos.



Frente a la explanada, existen unas instalaciones industriales ubicadas sobre una parcela de marcada forma longitudinal.

En este ámbito se refleja cómo el tejido urbano se ha ido ampliando por el crecimiento paulatino de la ciudad, y aquí observamos cómo estas instalaciones industriales, que tuvieron en su día una situación periférica, han quedado absorbidas por el tejido urbano.

Es con ocasión de esta Revisión de PGOU, el momento en que se plantea el desmantelamiento de estas instalaciones y así dotar a estos ámbitos de un carácter más acorde con su nueva situación urbana.

Objetivos de la propuesta.

- Poner en valor un enclave que cuenta con una posición privilegiada en la ciudad, más aun si tenemos en cuenta la posibilidad del encauzamiento del río Guadalmedina y la vinculación de las dos márgenes, lo que dotaría a esta área de especial singularidad dentro de la operación, consiguiendo un espacio público único tanto por su ubicación como por sus dimensiones y su cualificación, además de la importante oportunidad de renovación urbana del entorno.
- Adecuar el uso del suelo a la condición de centralidad urbana de este lugar.
- Dotar a la zona de calidad urbana y ambiental, con inclusión de zonas verdes cualificadas, espacios peatonales de esparcimiento, carril bici, láminas de agua, zonas de sombra, etc...

Descripción de la propuesta.

Manteniendo los objetivos anteriormente descritos de cambio de uso y recualificación urbana se plantea una ordenación que enfatiza el carácter de singularidad de este espacio urbano, intentando dotar de mayor protagonismo al espacio destinado a parque público y mejorar la permeabilidad visual desde la fachada de los edificios preexistentes en la avenida Doctor Marañón.

Para ello se reubica el espacio destinado a parque público, localizándolo sobre la parcela actualmente ocupada por las edificaciones industriales y situando los edificios residenciales en altura, en la actual explanada de martiricos, junto al cauce del río Guadalmedina.

De esta forma se consigue que el centro de la ordenación sea la zona verde pública que aumenta su superficie pasando a tener 28.000 m<sup>2</sup>. aproximadamente ( zona verde y equipamiento deportivo) y situando las parcelas de equipamiento con 9.000 m<sup>2</sup>. aproximadamente y el edificio destinado a viviendas de VPO en posición perimetral al parque.

Los tres edificios residenciales y de oficinas de 20 plantas de la ordenación aprobada inicialmente se sustituyen por dos torres de 30 plantas cada una, al objeto de liberar mayor superficie de suelo para plazas peatonales, manteniendo la misma superficie construida prevista en la aprobación inicial y reubicándose al borde del río.

Dicha ordenación no cierra la posibilidad de explorar en un futuro las posibilidades de vinculación de las dos márgenes del río Guadalmedina mediante embovedamiento parcial o total del cauce si el modelo hidráulico lo permitiese.

Por último los usos terciarios se sitúan en un edificio exclusivo cuya altura no será superior a 7 plantas que se proyecta al norte de la actuación junto al edificio del periódico SUR.

En cuanto a las superficies construidas y el número de viviendas libres y de VPO se mantienen los aprobados inicialmente, se adjunta ficha correspondiente conforme a Convenio Urbanístico.

Vivienda libre: 51.000 m<sup>2</sup>t. 472 unidades  
Vivienda Protegida: 23.100 m<sup>2</sup>t. 202 unidades  
Servicios Terciarios: 13.500 m<sup>2</sup>t.

La edificabilidad residencial propuesta de 87.601 m<sup>2</sup>.

#### **Salyt (SUNC-R-R.6).**

Una de las asignaturas pendientes en cuanto al sistema viario de la zona de Rosaleda –con repercusión en toda la ciudad- es el cierre de la Avenida de Valle Inclán entre la rotonda de Suárez y el hospital Carlos Haya, para así convertirse en un vial de carácter urbano.



En el ámbito de actuación sobrevive la fábrica de cerámicas Salyt, que ha quedado completamente rodeada de suelo urbano residencial, y cuya ubicación aconseja plantear su posible desmantelamiento.

Además, al otro lado de la Avenida de Valle Inclán, tenemos el Parque del Norte, afectado por el cierre que provoca la concepción elevada de este vial.

Objetivos de la propuesta:

- Desmantelamiento y traslado de la fábrica de cerámica.
- Establecer un uso comercial y dotacional para la barriada.
- Establecer continuidad con el Parque del Norte, de modo que las barriadas ubicadas a los dos lados de este vial puedan disfrutarlo.
- Mejora de las relaciones peatonales y viarias de la barriada de “Granja Suarez” con el Parque del Norte, resolviendo el desnivel existente y estableciendo una continuidad con el Parque del Norte.

Descripción de la propuesta.

Se plantea la creación de un centro urbano que mejore las condiciones y calidad de vida de los habitantes del la barriada, y que junto a la gran superficie comercial, exista una gran zona verde, equipamientos deportivos, plazas y zonas peatonales en el entorno de la edificación, y donde se resuelvan los problemas de relación peatonal y viaria de su entorno y, en particular, su relación con el Parque del Norte.

Dentro del actual recinto de la fábrica, se ha previsto un gran equipamiento comercial con un techo de 52.264 m<sup>2</sup>, cuya edificación, en conjunto con el equipamiento deportivo, deberá resolver el gran desnivel existente entre el nivel de la futura zona verde al norte y el parque existente al sur. . Sobre esta cota no podrá ocupar más del 35% en la parcela comercial y el 80% en la dotacional. En ambos casos se creará una plataforma peatonal continua a nivel de la nueva calle de conexión, como cubierta transitable de uso público que deberá resolver los accesos a la edificación a dicha cota así como la comunicación peatonal con rampas y escaleras desde esta plataforma con el parque del Norte.

Para la mejora de las relaciones y resolución de los accesos a los usos previstos, será necesario incorporar viarios de conexión entre calle Padre Martín y calle Galeno y entre éste y el carril de Salyt. El primero de los viales servirá, además de mejorar las comunicaciones viarias y peatonales de Granja Suárez con el nudo viario de Valle Inclán, para delimitar la zona verde del resto de usos previstos. El segundo deberá resolver tanto la conexión entre “Granja de Suarez y Parque del Norte como los accesos a la edificación comercial, que se realizarán peatonalmente desde el viario de conexión entre calle Padre Martín y calle Galeno, y viario desde el carril de Salyt.

El ámbito de esta actuación es de 52.263,53 m<sup>2</sup> y la edificabilidad propuesta, de 52.263,53 m<sup>2</sup>.

### Filipinas (SUNC-O-R.7).

Se persigue, por un lado, la protección de la colonia de viviendas ubicadas entre Camino de Suárez, calles San Vicente Ferrer, Domingo Savio, y calle Filipinas, a determinar mediante un Plan Especial.



En el resto del ámbito, que se ordenará igualmente en dicho PERI, se persigue el ensanchamiento de la trama en ciertos puntos para la consecución de espacios libres, mediante la sustitución de un conjunto de viviendas de tipología CTP ubicadas al oeste de la calle Filipinas por dos bloques de manzana cerrada, así como la supresión del dos edificios ubicados en el borde sur de la calle Cuba. Las parcelas incluidas en el Plan Especial para las que se mantienen las condiciones de edificación existente que se corresponden con la calificación de CTP.1 se excluirán del área de reparto correspondiente.

### Bresca (SUNC-O-R.8).

Esta calle, que funciona como un vial interior, presenta en su fondo una situación caótica de pequeñas edificaciones adosadas que se disponen en una trama irregular aprovechando el desnivel que se produce respecto del Camino de Suárez, adosándose a la trasera de las edificaciones que dan frente a éste vial.



Se da la circunstancia de que la manzana, hacia el norte está en plena transformación, y así, antiguas naves industriales están dejando paso a bloques residenciales. Se pretende aprovechar esta situación para, mediante una pequeña intervención, sanear el fondo de la calle Bresca, actuación que encuentra refuerzo en el vial que se proyecta abrir, mediante una intervención edificatoria en curso, que comunicará esta calle con Sebastián Eslava.

### Parque Suárez (SUNC-R-R.9).

Se trata de una pequeña intervención para posibilitar la edificación en sustitución de las viviendas existentes, cuya tipología –casamata- no se corresponde con el entorno –bloques OA. Se pretende que dicha sustitución se realice en una actuación conjunta, que permita regularizar la alineación del Camino de Suárez en este punto tan singular, y sirva de articulación entre las edificaciones que se sitúan a ambos lados, completando así la ordenación de la manzana.



### Rosaleda (SUNC-R-R.10).

La Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el día 26 de Febrero de 2010 acordó la adhesión de la ciudad de Málaga, en calidad de anfitriona dentro de la Candidatura Ibérica para los Campeonatos Mundiales de Fútbol de 2018 y de 2022.

Dado que el actual estadio de Fútbol La Rosaleda no cumple los requisitos mínimos para convertirse en estadio mundialista, pues es requisito esencial que la instalación tenga una capacidad mínima de 40.000 espectadores sentados, y La Rosaleda tiene solo 29.000, el Ayuntamiento de Málaga tiene previstas varias parcelas destinadas a equipamiento en las que podría construirse un nuevo estadio que cumpliera con los requisitos exigidos.

La delimitación del Área de Reforma Interior SUNC-R-R.10 "Rosaleda" en la que se plantea el cambio a uso Residencial Terciario de los terrenos afectados, parte de la premisa del previo traslado del equipamiento actual a otra ubicación en la que sea posible la edificación de un estadio de nueva planta con la capacidad exigida.

La superficie del ámbito a ordenar (Estadio Rosaleda y campo de entrenamiento más parcela social) asciende a: 41.320 m<sup>2</sup>.

Superficie Estadio Rosaleda campo de entrenamiento: 33.646,89 m<sup>2</sup>.

Superficie parcela social: 7.673,58 m<sup>2</sup>. El subsuelo de la parcela social está afectado por varias conducciones importantes de infraestructura de abastecimiento de agua por lo que se reubicará el equipamiento social en la propuesta de ordenación.

La parcela educativa se mantiene con su uso actual aunque se regularizan sus límites.

El techo máximo del área de reforma interior según artículo 17 de la LOUA:  $41.320 \times 1,3 = 53.716 \text{ m}^2$ .

La superficie de cesión mínima será de 17.732 m<sup>2</sup>. (43% del sector).

### ORDENACIÓN.

Se propone la siguiente ordenación indicativa:

1. Equipamiento público, equipamiento privado, comercial, terciario, empresarial.

Se proyecta un conjunto unitario en banda paralela a la fachada al río que podría tener gestión mixta pública y privada y que sería un gran centro de servicios y de equipamientos públicos y privados.

Se formaliza sobre un ámbito longitudinal paralelo al río de 35 x 380 m. pautado con viario peatonal transversal entre paseo del río y viario rodado interior. Las alturas y los anchos de las piezas construidas

serán diferentes en función de las especificidades de los usos y espacios interiores aunque podrían diseñarse bajo una cubierta o umbráculo común.

Techo total aproximado 26.600 m<sup>2</sup>. Techo lucrativo 13.300 m<sup>2</sup>.

## 2. Residencial

Los usos residenciales se proponen cuatro edificios de 15 m de ancho que permitan viviendas de doble orientación, con ventilación cruzada, todas ellas con estancias orientadas a sur y/o este, con una altura media de PB + 7.

Techo total residencial 40.416 m<sup>2</sup>

## 3. Dotaciones

Zona verde: 9.476 m<sup>2</sup>.

Deportivo: 1.640 m<sup>2</sup>.

Educativo: 5.000 m<sup>2</sup>.

Social: 1.616 m<sup>2</sup>.

2.5.2. En Suelo Urbano Consolidado en el ámbito de Rosaleda se plantean las siguientes actuaciones a desarrollar por Estudios de Detalle:

### **Cine Alexandre (ED-R.1).**

Se trata de una parcela perteneciente al ámbito del PERI Trinidad-Perchel que el PGOU anterior delimitó como ámbito a desarrollar por un Estudio de Detalle, con el fin de convertir un antiguo cine en un edificio residencial con bajos comerciales. Este planeamiento no se ha desarrollado por lo que se mantiene con las mismas condiciones.

### **Pasaje de las Granjas (ED-R.2).**

Se delimita este Estudio de Detalle para ordenar un ámbito calificado por el PGOU de 1997 como CTP 1 vinculado a un vial en prolongación del Pasaje de las Granjas que deberá ser cedido y urbanizado.

El Estudio de Detalle deberá delimitar en su caso la Zona de Dominio Público del arroyo así como Zona de Servidumbre correspondiente.

### **Doctor Marañón (ED-R.3).**

En el caso de renovación y sustitución de las edificaciones actuales, el Estudio de Detalle ordenará los volúmenes y rasantes de la nueva edificación, y redefinirá las alineaciones a la Avenida Arroyo de los Ángeles y Avenida Doctor Marañón.

Se incrementa la altura actual en consonancia con la ordenanza MC y el ancho del vial según se establece en Convenio entre Ayuntamiento de Málaga y Diputación Provincial.

### **Martínez de la Rosa (ED-R.4).**

El Estudio de Detalle reordenará las seis parcelas afectadas teniendo en cuenta la existencia de dos bloques medianeros con alturas fuera de ordenación que imposibilitan la configuración de una fachada homogénea objetivo perseguido por la Modificación de Elementos Aprobada Definitivamente.

El Techo máximo edificable se corresponde con el otorgado con las calificaciones de CTP-2 y CTP-1 previstas en la Modificación de Elementos. El Estudio de Detalle permitirá concentrar dicho techo en una edificación con calificación MC y con altura máxima de PB+5 y la cesión como viario público del espacio calificado como viario colindante con calle Doctor Millán.

2.5.3. En Suelo Urbano Consolidado en el ámbito de Rosaleda se plantean igualmente determinadas actuaciones singulares a desarrollar por Planes Especiales en las que podemos diferenciar dos tipos:

- Planes especiales de equipamientos de carácter general.
- Planes especiales de mejora del medio urbano.

2.5.3.1 Planes especiales de equipamientos de carácter general.

### **Cuartel de la Trinidad (PE-6).**

El PGOU de 1997 realizó la delimitación de un Plan Especial sobre el antiguo Cuartel de la Trinidad para “Promover la rehabilitación del antiguo convento, así como complementarlo con las edificaciones precisas para uso de carácter cultural o institucional. Así mismo, recuperar espacios para uso de parque o jardín urbano”.

Sin embargo, la intención de recuperación no tenía en el momento de la redacción del PGOU de 1997 un respaldo de uso ni, por tratarse de un equipamiento público, una financiación concretos.

Las circunstancias actuales en las que se apuesta por la instalación de un importante Equipamiento Cultural, presenta una actuación que trasciende los límites fijados por dos motivos:

- El equipamiento propuesto trasciende a un equipamiento de carácter local para adquirir el carácter de Sistema General, necesitando una infraestructura de apoyo a distintos niveles: accesos, servicios ...

- La implantación de un equipamiento cultural y la recuperación de un edificio histórico para la ciudad, da una nueva lectura del lugar en el que se implanta, convirtiéndose en lugar con nueva impronta y también imagen de la ciudad.

Esta doble vertiente justifica que se avance en el análisis de la zona y en la búsqueda de soluciones que, apoyándose en la importancia del proyecto planteado, beneficie tanto a las condiciones funcionales del equipamiento, como a la mejora del entorno donde se implanta con una recuperación amplia de una zona de ciudad de marcado carácter histórico pero donde actualmente se han perdido sus referencias.

### **Estado Actual**

El entorno próximo del Cuartel de la Trinidad es bastante heterogéneo, por haberse producido procesos de sustitución parcial sobre un parcelario de pequeño tamaño. Se ha generado un perfil urbano de difícil lectura, donde conviven edificios en altura, de baja calidad arquitectónica, junto a viviendas unifamiliares.

Respecto al estado de conservación se ha comprobado que las zonas no sustituidas por edificaciones recientes se encuentran en claro proceso de degradación, con avanzado estado de deterioro en algunos casos. Esta situación es especialmente visible en el entorno de la Iglesia de la Trinidad, con su Plaza-compás de acceso y el Convento anexo.

### **Objetivos de la Propuesta**

Se plantean tres objetivos básicos:

- Dotar de infraestructura complementaria al equipamiento: fundamentalmente aparcamientos y equipamientos servicios complementarios.
- Mejora del entorno urbano.
- Aproximación al circuito cultural urbano de la ciudad.

#### 2.5.3.2 Planes especiales de Mejora del Medio Urbano.

Se localizan en base a los criterios establecidos en el art. 14 de la LOUA., con la intención de actuar prioritariamente sobre el espacio urbano, definiéndose para cada caso, conforme a lo incluido en la ficha propuesta, los siguientes apartados:

- Mejoras de la ordenación.
- Mejoras en las condiciones de habitabilidad.
- Mejoras en las condiciones de accesibilidad y seguridad.

- Mejoras en la imagen urbana.
- Mejoras de equipamientos y espacios públicos.

Dichos Planes no implican Suspensión de Licencias previa o inclusión en régimen de SUNC, pues su delimitación queda supeditada a un análisis pormenorizado previo.

Algunas de las características comunes de estos ámbitos son:

- Borde urbano: Se producen estas situaciones en puntos en los que la trama urbana termina y se funde con el medio natural.
- Coexistencia de edificaciones autoconstruidas de carácter rural con bloques de viviendas de carácter urbano, que subrayan esta situación de borde en que la trama urbana ha terminado absorbiendo este tipo de asentamientos suburbanos, muy frecuentes en el (antiguo) extrarradio de la ciudad.
- Sistema viario de carácter rural, con calles estrechas, muchas de ellas sin conexión, y situaciones de pendiente resueltas mediante escaleras.
- Estructura parcelaria caótica y en la que se presentan parcelas de muy pequeñas dimensiones.
- Escasez de espacios públicos cualificados y de equipamientos.
- Déficit de aparcamientos.

En cualquier actuación que, al objeto de una clara mejoría para el conjunto de la barriada, se produzca una modificación o sustitución de las edificaciones existentes en el barrio se garantizará el realojo y mantenimiento de los residentes en condiciones de localización similares y con la conformidad y acuerdo con los afectados.

Objetivos comunes.

- Análisis pormenorizado del parcelario y del estado de la edificación. Se pretende estudiar la posibilidad de redistribución (eliminación de los edificios abandonados/en ruina, y traspaso de sus derechos en combinación con otros que se encuentren en similares características) de la edificación en puntos aislados creando una trama de espacios libres que sirva de esponjamiento a la altísima compacidad de la edificación existente. Sería deseable que las actuaciones crearan una distribución tal que ayudara al objetivo de abrir viario

suficiente para una eventual aproximación de servicios de emergencia.

- Mejora de la infraestructura urbana: alumbrado público, saneamiento, pavimentación.
- Mejora de la seguridad mediante la ejecución de obras necesarias para la consolidación de taludes en puntos de riesgo evidente por el desnivel existente y la situación precaria en que se encuentran los terrenos.
- Localización de aparcamientos, y espacios libres dotados de arbolado, zonas verdes y juego de niños.

#### **Virreina Alta (PEMMU-R.1).**

Plan Especial formulado en el PGOU anterior y no tramitado, con el fin de cubrir los déficit de urbanización y de esta barriada marginal, autoconstruida, para abordar en su conjunto la ordenación de los espacios públicos, su gestión y la cuantificación y distribución de inversiones a realizar.

Proviene estas propuestas de determinadas situaciones que se dan en algunos puntos de la ciudad, con características comunes y cuyo análisis y propuestas se determinaran mediante Planes Especiales de mejora del medio urbano. Será el propio PE el que en base a análisis previo y en base a los objetivos propuestos realice la delimitación exacta de su ámbito.

#### **Arroyo de los Ángeles Norte (PEMMU-R.2)**



Este ámbito, previamente a su delimitación, podemos considerarlo enmarcado por el Arroyo de los Ángeles, la avenida de Valle Inclán, la calle Juan González Hortelano -que lo separa de La Roca-, y el pasaje Covadonga -que lo separa del conjunto de viviendas alineadas a la Avenida Arroyo de los Ángeles-.

Se da, en este ámbito, una situación muy clara de borde y de coexistencia del carácter rural y urbano.

Situaciones particulares:



*Situaciones de borde urbano*



*Coexistencia del carácter rural y urbano*

### Simón Bolívar ( PEMMU-R.3)



Este ámbito, a delimitar tras análisis pormenorizado, se enmarca entre la calle Simón Bolívar, la avenida Arroyo de los Ángeles, el Pasaje Covadonga y la calle María Teresa León.

El frente de viviendas alineadas con la avenida Arroyo de los Ángeles admitiría un incremento en la altura, lo que presenta una oportunidad para transferir el aprovechamiento correspondiente a actuaciones de liberalización de suelo en otros puntos.

#### Situaciones particulares



*Trama caótica, grandes desniveles*



*Estructura parcelaria muy fragmentada: parcelas de pequeña dimensión.*

### Granja de Suárez (PEMMU-R.4)



Este ámbito queda enmarcado entre la calle Padre Martín, la zona Industrial de San Alberto, y el desarrollo de un PERI del 83 que se extiende al suroeste. Es un antiguo asentamiento suburbano que ha quedado envuelto por desarrollos posteriores.

### Situaciones particulares



*Calles sin salida, problemas de movilidad.*

## 2.6. **Ámbito Puerto de la Torre.**

Paralelamente a esta Revisión del PGOU se están tramitando los Planes Especiales de los núcleos de viviendas autoconstruidas, cuya ordenación pormenorizada este PGOU recoge, calificándolos como PA. Tal es el caso de San Joaquín, El Llanillo y Arroyo España; estos dos últimos con un cambio de delimitación del sector, tramitada como Modificación del PGOU vigente, al incluir los terrenos de la reserva anterior de la hiper-ronda. Casas Nuevas, cuyo PE fue también redactado de oficio, se ha incluido como SUNC ordenado, no tramitándose dicho PE, y recogiendo su ordenación.

La UE-PT.2 ha sido incluida por completo en el sector de urbanizable SUS-PT.1, dado que la única pastilla edificable que permitía el desarrollo de la unidad no puede calificarse al dar frente a una vía pecuaria.

### 2.6.1. Intervenciones regeneradoras.

Se fijan nuevas alineaciones exteriores, e interiores de manzanas, delimitando los fondos máximos de calificaciones de CTP, en diversas zonas, y disponiendo superficies libres de edificación privadas, en el interior de las manzanas.

Se realizan aperturas de calles, y ensanchamientos de otras en zonas consolidadas como El Cortijuelo, sin afectar a la edificación existente.

Se ordenan los ámbitos de los sectores no desarrollados en el PGOU de 1997, tales como:

#### **Asteroide (SUNC-R-PT.3).**

Este ámbito, PERI PT-3 en el POGU anterior, cuya tramitación no fue iniciada, pasa de iniciativa pública a privada. Se da una ordenación orientativa una vez estudiados los condicionantes del lugar (básicamente 2 arroyos que atraviesan la parcela) y basada en completar las manzanas de CTP colindantes, y en obtener una plaza central y un equipamiento, dando continuidad a los viarios del entorno.

#### **Los Tomillares [PA PT8 (83)]M.**

Se incorpora la Modificación cuyo trámite fue suspendido, que incluía una zonificación de zonas verdes adaptada a la realidad.

Se delimitan nuevos Suelos Urbanos No Consolidados, bien para reordenar zonas vacantes de suelo, bien para obtener un viario determinado, tales como:

#### **Escritora Matilde del Nido (SUNC-R-PT.5).**

Se ordena este ámbito de UAS1, en el PGOU de 1997 sin ordenación interna alguna en una zona muy céntrica del Puerto de la Torre, entre el Cañaveral y Lope de Rueda, y se delimita la unidad de ejecución correspondiente para obtener unas zonas verdes y un equipamiento.

### El Cortijillo (SUNC-R-PT.4).

Se delimita este SUNC, en una explanada al norte del sector de San Joaquín o El Lagarillo, con una ordenación parecida a la de este sector, para la obtención de un vial alternativo de acceso directo a la carretera de Almogía.

## 2.7. Ámbito Litoral Este y Pedrizas.

El desarrollo ha sido desigual: en un alto porcentaje tramitado y aprobado entre los planeamientos cuya finalidad es el crecimiento “ex novo”, frente a numerosas actuaciones no iniciadas de PERI y ED de menor superficie pero de mayor complejidad en su gestión ya sea por número de propietarios, por afectar a zonas consolidadas, o bien por difícil ejecución o elevadas cargas de urbanización en relación al aprovechamiento lucrativo que el PGOU les otorgaba. Los Planeamientos de iniciativa pública, algunos sin aprobación inicial están actualmente en redacción.

Entre los Planeamientos no tramitados cabe hacer el siguiente diagnóstico:

### LITORAL ESTE

- **PERI-LE.1 “Jarazmín Norte”.** Zona límite entre zona de autoconstrucción y no urbanizable, con suelo vacante que requiere un cambio de ordenanza adaptada a la realidad de zonas consolidadas. La previsión del desarrollo de sectores colindantes condiciona el trazado de viario interior.

**Propuesta:** Se reordena el viario y se permite una mayor diversidad de ordenanzas que de cobertura a las distintas situaciones que se producen en su ámbito.

**Se incorpora como SUNC-R LE.6 “Jarazmín Norte”.**

- **PERI-LE.4 “Las Esclavas”.** Se trata de una pieza de conexión entre C/ Juan Valera y Hacienda Paredes sobre la que se carga la ejecución de un viario de importante sección en una zona de fuerte pendiente y parcelas con viviendas ya consolidadas.

**Propuesta:** El trazado del viario adaptándose a caminos existentes, permitiendo que sirva de acceso sur al Colegio de las Esclavas y, aunque se reduce el techo total se asigna de forma acorde a la parcelación existente y posibilidades reales de edificación, respetándose la calificación de vivienda unifamiliar en zonas que así están edificadas y tienen resuelto su acceso, y CJ en parcela vacante, a cota inferior de modo que no rebase la línea de visión del colegio. Se plantea evitar fondo de saco.

**Se incorpora como SUNC-R LE.1 “Las Esclavas”.**

- **PE-LE.1 “Morlaco”.** Plan Especial para la construcción de un puerto deportivo en la zona del Morlaco y reurbanización de acceso desde entrada a Cerrado de Calderón. Se preveía esta actuación en función del cambio de solución en la protección de la playa de Pedregalejo, desmontándose los

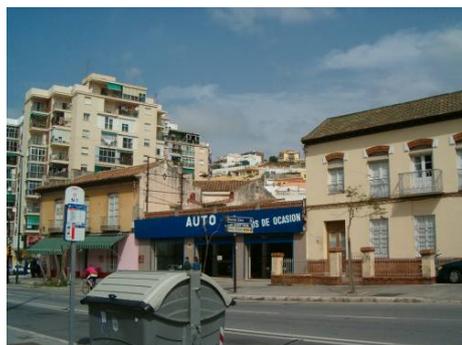
actuales espigones que permitirían realizar las defensas de este puerto. La ampliación del Puerto de Málaga y la localización en un punto ya actualmente con exceso de tráfico puso en cuestión su viabilidad y oportunidad, que ahora se repone previos los estudios realizados desde entonces.

**Propuesta:** Se repone la propuesta del puerto deportivo en dicha zona. A nivel urbano adopta el carácter de espacio libre, plataforma–mirador, como ampliación de la existente actualmente y que recupera la imagen de balcón sobre la bahía. La zona de borde, aprovechando la diferencia de nivel entre el paseo marítimo y la cota cero, será capaz de albergar servicios complementarios y aparcamiento, todo ello asegurando respetar la línea de horizonte desde el paseo marítimo.

**Se dan nuevas pautas en el PE-1 “Pintor Sorolla-Morlaco”.**

- **ED.LE-2 “San Ignacio”.** Se prevé la adecuación de zonas deportivas con ejecución de parking subterráneo.

Este espacio corresponde a la zona final del núcleo original del Palo, constituyendo una manzana compacta que tapona las conexiones con otras zonas desarrolladas posteriormente.



Las pistas deportivas avanzan sobre la alineación actual de la carretera de Almería y los edificios con fachada a calle Padre Lerchundi abren fachada trasera, en unos casos con carácter de patio al espacio libre que supone el campo de fútbol actual.

En el PGOU 97 no está prevista la obtención de los inmuebles que cierran calle Julio Gómez afectados para la ampliación del trazado del viario actual, en el correspondiente plano de Gestión.

Existe propuesta de la Oficina de Coordinación de Infraestructuras Básicas para ejecución de aparcamiento subterráneo y remodelación de accesos a Carretera de Olías, apostando por una reactivación como punto de intercambio modal, “puerta este” de la ciudad, donde deberá producirse un incremento de la actividad tanto comercial como terciaria y de equipamientos.

**Propuestas:** En el periodo trascurrido entre la aprobación del Avance y el presente documento se ha aprobado el ED correspondiente e iniciado trámite para la ejecución del nuevo polideportivo, por lo que se incluye como Planeamiento aprobado.

Los inmuebles afectados se incluyen como actuación aislada, sistema local viario a obtener.

- **ED-LE.5 “Carril La Milagrosa”.** Estudios de Detalle sobre zona consolidada con objeto de aperturas viarias y mejoras de conexión CI Salvador Allende Paseo Marítimo.

**Propuesta:** Mantener su delimitación, aunque se integrarán en un análisis completo de la zona, como propuesta de regeneración urbana, propuesto en una intervención más amplia.

**Se incorpora como SUNC-R LE.10 “La Milagrosa”.**

- **ED-LE.6 “Campos Eliseos”.** Estudio de detalle para ejecución de aparcamiento subterráneo para 270 plazas. Dificil acceso desde Paseo de Reding.

**Propuesta:** Incorporar al espacio verde Monte Gibralfaro, obtención como SG.

Denominación SG-LE.5. Superficie a obtener 12.255 m<sup>2</sup>.

- **ED-LE.7 “Villa Luisa”.** Obtención de equipamiento y jardín y edificación residencial. El aprovechamiento es similar al de la zona.

**Propuesta:** Mantener sin modificaciones.

**Se mantiene como ED-LE.11.**

- **ED-LE.8 “Arroyo Pilones”.** Zona verde y residencial en cruce con Avda. Juan Sebastián Elcano.

**Propuesta:** Incorporar como actuación conjunta con el antiguo cine Lope de Vega que permitiera un uso comercial terciario con dotación de aparcamientos suficiente.

**Se incorpora como SUNC-R LE.2 “Lope de Vega”.**

- **PAM-LE.12 “E.D. Pasaje de Mora”.** Modificación para incorporar las indicaciones dibujadas en el PGOU 97. Se inició trámite de modificación de elemento para volver a las determinaciones del Estudio de Detalle inicial, no concluyéndose su tramitación.

**Propuesta:** Mantener intervención prevista en el PGOU vigente, como plaza abierta a Carretera de Almería, mantener sus determinaciones. Se propone proyecto conjunto de edificación, incluyéndose el tratamiento del espacio público. Adaptación de alineaciones y sustitución de edificación existente para generar nueva fachada al espacio público creado.

Se incorpora como ED-LE.16.

#### PEDRIZAS

- **PERI-PD.3 "Gandalín"**. Sierra Blanquilla, apertura de viales y espacio público. La renovación en zonas próximas permitirá la revalorización de la zona y la actuación consiguiente.

**Propuesta:** Mantener criterios del PGOU 97.

Se incorpora como SUNC-R PD 4 "Gandalín".

- **ED-PD.6 "San Miguel II"**. Corresponde a una franja que conforma el borde oriental del Cementerio de San Miguel. Iniciativa privada.

**Propuesta:** Incorporar suelos de propiedad Municipal en el borde del Cementerio que permiten un trazado de viario que reordene las zonas verdes y una ocupación de suelo compatible, en función del desarrollo del PERI, de las edificaciones existentes. Se tendrá en cuenta la integración en zonas verdes y conservación en su caso del Acueducto de San Telmo.

Se incorpora como SUNC-R PD.5 "Calle Zurbarán".

- **ED-PD.7 "Nuestra Sra. de la Victoria"**. Estudio de detalle en zonas de importante pendiente y necesidad de protección de arbolado y de apertura viaria, de iniciativa privada.

**Propuesta:** Mantener criterios del PGOU 97.

Se incorpora como SUNC-R-PD.1 "Ntra. Sra. de la Victoria".

- **ED-PD.8 "Cuesta de Tassara"**. Estudio de detalle en zona consolidada que requiere apertura viaria para la conexión entre nuevos desarrollos y Camino Colmenar, de iniciativa privada.

**Propuesta:** Mantener criterios del PGOU 97.

Se incorpora como SUNC-R PD.2 "Cuesta de Tassara".

#### 2.7.1. Intervenciones regeneradoras.

##### DELIMITACIÓN DE NUEVAS ÁREAS DE REFORMA INTERIOR.

- **SUNC-R-LE.4 "Carretera de Almería"**. Suelo vacante con fachada a Carretera de Almería.

Discontinuidad en la fachada a Carretera de Almería y previsión de zona verde en el PAM LE.1 (Miraflores) que por ser residual no es utilizable y deja medianeras vistas.

**Propuesta:** Reordenación de volúmenes reduciendo el frente de fachada a Carretera de Almería de la edificación residencial y abriendo la zona verde que permita una mejor conexión con calle Miraflores del Palo y cierre medianeras.

- **SUNC-R-LE.5 “Prolongación calle Chile”.** Zona norte Colegio San Estanislao.

La debilidad de todo el viario de la zona obliga a la utilización de la Avda Juan Sebastián Elcano como cordón de unión. La parcela calificada como escolar, por su gran superficie, como tal uso requiere, impide en gran medida las posibles aperturas.

**Propuesta:** La prolongación entre viarios existentes nos permite comprobar la continuidad entre C/ España y C/ Chile. Se propone abrir dicho vial segregando una parcela residencial en su fachada norte y que haría viable el desarrollo de la propuesta. Las conexiones entre Miraflores y C/ Real se verían reforzadas por esta apertura que permitiría su continuidad hasta el arroyo Jaboneros.

La propuesta contenida en el Avance se ve apoyada en la participación posterior por los vecinos de la zona solicitando se prevea la construcción de aparcamiento subterráneo.

- **SUNC-R-LE.7 “La Mosca Sur”.** La falta de equipamientos y las discontinuidades viarios en una topografía de pendientes acusadas requieren un análisis que permita una mejora en los equipamientos, en accesibilidad y supresión de fondos de saco.

**Propuesta:** delimitar un ámbito que con una oferta de vivienda muy controlada, permita, por otra parte, un incremento de población que consolide el núcleo existente y rentabilice servicios.

Concentrar el techo residencial en edificación compacta, localizada en puntos de menor sensibilidad paisajística y con menor requerimiento de viario.

- **SUNC-R-LE.8 “Camino Nuevo”.** Unidad discontinua, se agrupan en el entorno del Monte Gibralfaro en su ladera Norte una serie de sistemas locales no obtenidos, concentrándose el aprovechamiento asignado en suelo vacante.

Es importante preservar visualmente el entorno del Monte Gibralfaro, siendo, por tanto la obtención como paso previo a una actuación en su conjunto. Por otra parte, existe un déficit en la zona de equipamiento terciario, de ocio y comercial.

**Propuesta:** Se reordenan viales mejorando las conexiones rodadas y peatonales en la zona. Como uso lucrativo que permita obtener el conjunto de los espacios libres se plantea el uso comercial con una volumetría a definir mediante Estudio de Detalle en función de las condiciones topográficas y de vistas del Camino Nuevo sobre el que se apoya. La cubierta del propio edificio pasará a ser espacio público abierto. Se quiere conseguir que dicho comercial (entendido como mezcla de terciario, ocio y comercio) permita concentrar actividades de carácter urbano que mejoren los servicios en la zona.

El arroyo Gálica, como otros cauces, ha significado la división entre zonas urbanas de distinto carácter: zona residencial de El Candado y vivienda popular en zona de la Pelusa. Cada una de ellas asentada sobre las colinas que conforman ambas vertientes del arroyo. Requerirá, en su caso, una propuesta pormenorizada que justifique la viabilidad técnica en concurrencia de otras administraciones cuyo informe inicialmente no es favorable al embovedado de cauces.

Se considera una zona con posibilidad de adquirir peso por incremento de su densidad edificatoria y de usos.

Sobre la zona escolar (construido sobre el arroyo Wittenberg) y sobre el último tramo del Arroyo Gálica (mediante su embovedado) se propone la ejecución de una zona verde que sirva de conexión entre las zonas urbanas actualmente claramente fragmentadas, manteniéndose una pequeña dotación para escuela infantil.

#### 2.7.2. Propuesta de Planes Especiales de Mejora del Medio urbano.

De acuerdo al proceso de participación ciudadana producido tras el periodo de sugerencias al Avance de Revisión del PGOU y reuniones mantenidas en la oficina del PGOU con AA.VV. de Pedregalejo y El Palo, se proponen los siguientes Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano en la zona Este.

Correspondiente a los objetivos que se detallan en base a las finalidades recogidas en el punto 1º del art. 14 de la LOUA.

#### PLAN ESPECIAL LITORAL DE PEDREGALEJO. **PEMMU-LE.1**



### Ámbito del Plan Especial.

Será el propio PE el que en base a análisis previo realice la delimitación de su ámbito, siendo orientativos los siguientes límites: Baños del Carmen, C/ Bolivia, Arroyo Jaboneros, Plaza de las Palmeras, Paseo Marítimo; nunca incluirá el dominio público marítimo-terrestre.

### Objetivos.

- Mejoras en la ordenación del Paseo Marítimo y de Playas. En coordinación con la Demarcación de Costas, y consecuente con un deslinde del Dominio público marítimo-terrestre que realice el Ministerio de Medio Ambiente:
  - Ampliación del Paseo Marítimo.
  - Remodelación de Playas.
- Mejora en las condiciones del espacio público:
  - Reformas en infraestructura: saneamiento (pluviales y residuales) alumbrado, adecuación de calles Pepote, Jábega, Menita, Varadero, Practicante Pedro Román, Aurora Boreal, Plaza de las Palmeras.
  - Proyecto urbano que redefina el tratamiento de la calle Bolivia y su carácter de vial de travesía por zona urbana.
  - Tratamiento de espacios libres, zonas verdes y juego de niños. Plan de arbolado.
- Mejora de las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y seguridad.
  - Valorándose las singulares características de la zona en cuanto a parcelación y edificaciones existentes, se incluirá un plan de accesibilidad y seguridad que garantice la posibilidad de prestación de servicios sanitarios y de extinción de incendios conforme a normativa de aplicación.
  - Análisis y reglamentación sobre la localización de locales de hostelería y aplicación de la normativa municipal de ruidos.
  - Estudio de viabilidad de localización de aparcamientos públicos para residentes y de rotación, en Plaza de las Palmeras.
  - Conexión del paseo marítimo de Pedregalejo y El Palo mediante pasarela peatonal.
  - Estudio para su incorporación a la red de carril-bici.

- Mejora en la imagen urbana:

A partir de la elaboración de documentación adecuada que analice la transformación urbana y haga un diagnóstico sobre los valores de carácter socio-cultural que le imprimen un carácter de singularidad:

- Estudiar la posible protección de viviendas con tipología original, no transformada. Incorporar sistemas de gestión y ayudas que permitan una mejora en la edificación existente: cubiertas, humedades,... en casos de rehabilitación.
- Mantener la tipología de CTP1.
- Estudio de alineaciones y valoración y recuperación del espacio público como elemento colectivo, vividero, que vertebra los accesos y comunicaciones interiores. En dicho análisis la fachada de la edificación se valorará también como elemento definidor del espacio público, con necesidad, según los casos de incluir normativa del tratamiento de fachadas, color, etc.

#### PLAN ESPECIAL LITORAL DE EL PALO. **PEMMU-LE.2**



#### **Ámbito del Plan Especial.**

Será el propio PE el que en base a un análisis previo realice la delimitación de su ámbito, siendo orientativos los siguientes límites: Arroyo Jaboneros, Avenida Salvador Allende, Playa El Chanquete, C/ Banda del Mar y Quitapenas; nunca incluirá el dominio público marítimo-terrestre.

#### **Objetivos.**

- Mejoras en la ordenación del Paseo Marítimo y de Playas. En coordinación con la Demarcación de Costas y consecuentemente con el deslinde del Dominio público marítimo-terrestre que realice el Ministerio de Medio-Ambiente.
  - Ampliación del Paseo Marítimo.
  - Remodelación de Playas.

- Mejora en las condiciones de habitabilidad.
  - Reformas en infraestructura: saneamiento (pluviales y residuales) alumbrado público.
  - Tratamiento de espacios libres, arbolado, zonas verdes y juego de niños.
- Mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad.
  - Valorándose las singulares características de la zona en cuanto a parcelación y edificaciones existentes, se incluirá un plan de accesibilidad y seguridad que garantice la posibilidad de prestación de servicios sanitarios y de extinción de incendios conforme a normativa de aplicación.
  - Estudio de viabilidad de localización de aparcamientos públicos para residentes y de rotación y propuestas de actuación consiguientes.
  - Las aperturas de viales transversales que mejoren la permeabilidad norte-sur se realizarán mediante Unidades de Ejecución, interviniendo sobre zonas sin edificación residencial que, además, por su tamaño de parcela y edificación sean susceptibles de renovación y ordenación mediante un proyecto urbano adecuado.
  - Estudio para su incorporación a la red de carril-bici.
- Mejora en la imagen urbana.

A partir de la elaboración de documentación adecuada que analice la transformación urbana y haga un diagnóstico sobre los valores de carácter socio-cultural que le imprimen un carácter de singularidad:

- Estudiar la posible protección de viviendas con tipología original, no transformada. Incorporar sistemas de gestión y ayudas que permitan una mejora en la edificación existente: cubiertas, humedades, ... en casos de rehabilitación.
- Mantener la tipología tradicional.
- Estudio de alineaciones y valoración y recuperación del espacio público como elemento colectivo, vividero, que vertebra los accesos y comunicaciones interiores. En dicho análisis la fachada de la edificación se valorará también como elemento definidor del espacio público, con necesidad, según los casos de incluir normativa tratamiento de fachadas, color, etc.

- Mejora en dotaciones y Equipamientos.
  - Concretar un uso para el solar en Plaza Virgen de la Milagrosa: posible Casa del Mar.
  - Estimar si puede incluirse en la zona alguno de los equipamientos que requieren mejorar su localización o cuya instalación actual es insuficiente: Biblioteca, Junta Municipal de Distrito, Conservatorio Elemental de Música.

En cualquier actuación donde, al objeto de una clara mejoría para el conjunto de la barriada, se produzca una modificación o sustitución de las edificaciones existentes en el barrio, se garantizará el realojo y mantenimiento de los residentes en condiciones de localización similares y con la conformidad y acuerdo con los afectados.

### CEMENTERIO SAN JUAN. PEMMU-LE.3



#### Ámbito del Plan Especial.

Será el propio PE el que en base a análisis previo realice la delimitación de su ámbito.

#### Objetivos.

- Analizar la situación actual y capacidad vacante ante la imposibilidad legal de ampliación por proximidad a zona residencial.
- Conversión a medio plazo. Cualquier clausura será tras 10 años sin producirse enterramientos, en zona verde con carácter de “jardín memorial”, recuerdo de los moradores y habitantes de allí.

PLAN ESPECIAL CALLE REAL - LAS CUEVAS. **PEMMU-LE.4.**



**Ámbito del Plan Especial**

Se trata de una revisión y actualización del PERI “Las Cuevas”. Será el propio PE el que en base a análisis previo y en base a los objetivos propuestos realice la delimitación exacta de su ámbito.

**Objetivos**

- Análisis y estudio de Las Cuevas como tipología que representa un determinado modo de vida y tipo de asentamiento, haciendo compatible reconocer el valor socio-cultural y las características a conservar con la necesidad de adaptación a estándares mínimos de vivienda actual.
- Mejora de accesibilidad que permita la apertura viaria y convertirlo en un núcleo no cerrado, estudiando un tratamiento en cuanto a sección y tipo de urbanización que permita un paso rodado limitado a través de la prolongación de calle Fuente de Leganitos.
- Mejora de accesibilidad y conexiones de C/ Olivar CON C/ Josefa del Río Peña, C/ Clavel y C/ Chile. Posible apertura con C/ Ángel de Álora.
- Localización de aparcamientos y zonas verdes.
- Se plantea como urgente la actuación aislada para la ampliación de C/ Real, con afección a la antigua carbonería.

## LA PELUSA- ARROYO GÁLICA. PEMMU-LE.5



### Ámbito del Plan Especial.

Será el propio PE el que en base a análisis previo y en base a los objetivos propuestos realice la delimitación exacta de su ámbito.

### Objetivos.

- Potenciar eje transversal Camino Olías-Carretera Almería.
  - Considerar el valor estratégico que adquiere la zona como referencia y conexión de la ciudad con el litoral oriental, por la localización del intercambiador modal que se prevé en carretera de Almería como final del metro, y su posible conexión con el tren litoral oriental.
  - Se estudiará la viabilidad del embovedado del arroyo Gállica que permita la creación de un nuevo viario con la sección adecuada para una conexión más directa entre el enlace de Arroyo Gállica-El Candado y Carretera de Almería.
  - Mantener el carácter de distribuidor local del Camino de Olías.
- Mejora de los espacios públicos y jardines.
  - Actuaciones que permitan mejoras de los espacios públicos, incluyéndose el posible traslado del colegio público Gutiérrez Mata y su conversión en zona verde.
  - Mantener en la zona un equipamiento escolar infantil en caso de sustitución del que actualmente se localiza unido al escolar Gutiérrez Mata.

- Reformas en infraestructura: saneamiento (pluviales y residuales), alumbrado.
- Actuaciones que permitan mejoras de los espacios públicos con tratamiento del Arroyo Wittenberg (estudiar viabilidad de embovedado), para mejorar acceso de zona industrial y de nuevos crecimientos y dotación de aparcamientos.
- Posible uso como campo escuela de Golf del suelo colindante calificado como zona verde en el PA-LE.12 (97) (SUP-LE.1 "Miraflores").
- En caso de actuar exclusivamente sobre suelo público, el documento necesario para su desarrollo sería un "proyecto de obras" que plantee una solución global de comunicaciones y de recualificación del espacio público.

## PEDRIZAS

### DELIMITACIÓN DE NUEVOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.

- **SUNC-R-PD.9 "Olletas-San Miguel"**. Zona calificada como CO en el PGOU confluencia de C/ Salvador de los Reyes, C/ Albéniz y C/ Marmolista.

Edificación infrutilizada en un punto de conexión y cierre de vial de cornisa. Susceptible de ser modificado su uso.

El proyecto del vial de cornisa actual afectaría al trazado del Acueducto de San Telmo.

**Propuesta:** Su proximidad al Parque sobre el antiguo cementerio, apertura de espacios y desorden de las tramas que confluyen en este cruce de vías permite una solución de edificación en altura que libere espacio para la modificación en el trazado del vial de cornisa y ampliación de la zona verde que permite conservar elementos del Acueducto de San Telmo en esta zona incorporándolos al diseño del espacio verde.

Se dan condiciones que permitan mantener la actividad hasta que se produzca la renovación por iniciativa privada.

- **SUNC-R-PD.10 "Marqués de Paniega"**. Zona final C/ Emilio Thuiller. Mezcla de usos y tipologías, con desniveles entre calles que circundan un vacío por existir un colegio privado cerrado hace varios años.

Punto de oportunidad para la renovación urbana y crear un viario de mayor racionalidad.

**Propuesta:** Actuación conjunta que permita una edificación con usos de equipamientos en planta baja y residencial en plantas superiores.

- **SUNC-R-PD.11 “Emilio Thuiller”**. Suelo de titularidad pública, vinculado a la conservación de carreteras, su uso actual pierden vigencia en al quedar en zona totalmente urbana.

Punto de oportunidad para la renovación urbana y crear un nuevo espacio público abierto a Emilio Thuiller.

**Propuesta:** Edificación residencial completando manzana y espacio público.

## ACTUACIONES EN SUELO URBANO.

### Entorno Cementerio de San Miguel – Segalerva.

Corresponde a una serie de actuaciones mediante delimitación de Estudio de Detalle, que permiten una clara conexión entre la plaza de Olletas y Puente de la Rosaleda a través de C/ Moya. Actualmente ya afectada las edificaciones en su alineación.



Las conexiones entre el centro antiguo y sus bordes y la conexión hacia vías principales de la red urbana requieren una mejora en las conexiones en puntos clave de confluencia. Uno de esos puntos es el cruce de Alameda de Capuchinos y Alameda de Barceló, ambas con sentido de circulación único y sección estricta, con importante pendiente la segunda y sin posible conexión rodada entre ella.

La mejora viaria requiere de cierres de la trama que eviten recorridos tortuosos por falta de continuidad. La Plaza del Patrocinio es un espacio actualmente degradado, trasero, utilizado como aparcamiento en superficie, siendo sin embargo una de las plazas con vocación urbana y claro potencial de uso.

**Propuesta:** Conexión de C/ Pepe González Marín y C/ Moya, con trazado viario que permita circulación en ambos sentidos.

Modificación de tipología en C/ Moya que permita la renovación de la edificación existente y un cambio de rasantes que permita la conexión rodada con Plaza del Patrocinio. El Estudio de Detalle definirá la secuencia de sustitución, apoyándose en un proyecto de obras de urbanización que defina las rasantes definitivas.

Modificación de alineaciones en subida hacia la Plaza del Patrocinio desde Alameda Capuchinos, incorporando visualmente ambos espacios y generando un área de oportunidad del centro urbano. Permite, así mismo la localización de aparcamiento subterráneo para residentes.

**C/ San Juan Bosco.** Esta calle es una vía fundamental para canalizar movimientos entre la zona al norte de la Avenida de Valle Inclán y la subida a Monte Dorado, y el eje Fuente Olletas-Plaza de los Monos como receptor de diversas relaciones con la zona este de la ciudad, sin tener que pasar por el centro de la misma. Dicha función adquiere mayor relevancia con la rotonda de intersección de la Avenida Guerrero Strachan que se va a construir como intersección giratoria, donde se producirá la dispersión de flujos que a ella llegan, preservando en lo posible la C/ Emilio Thuiller del tráfico rodado general.

Sin embargo, a la altura del número 100, se produce un estrechamiento debido a unas edificaciones existentes que se encuentran fuera de ordenación y que se delimitan en este Plan como Sistema Local Viario.



**Propuesta:** Se incluye como SLV-PD.10. Posterior a la obtención del suelo, realizar un proyecto de urbanización que permita corregir este estrechamiento proponiendo una vía de calzada con dos carriles reservando el resto de la vía para acerado y arbolado, sin aparcamientos. Además, se adecuarán las relaciones peatonales existentes entre la Avenida de Manuel Gorría y Avenida de Pintor Jaraba, conexiones que se producen a distinto nivel.

## 2.8. El Centro Histórico. Criterios para la actualización del PEPRI.

### 2.8.1. Introducción.

Este epígrafe se ha realizado sobre la base de los trabajos de análisis, diagnóstico y recomendaciones sobre el PEPRI del Centro Histórico, y sintetiza aquéllas de sus propuestas que, por su rango, son propias del ámbito normativo y de ordenación del Plan General.

Los trabajos de análisis, diagnóstico y recomendaciones se han realizado bajo la coordinación general de Vicente Seguí Pérez. Los trabajos correspondientes a cada zona han sido realizados por los equipos de arquitectos seleccionados por la Gerencia Municipal de Urbanismo y por el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, coordinados por los técnicos adscritos al Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la Gerencia, como se describe a continuación.

Los trabajos tienen su origen en el Convenio firmado por el Excmo. Ayuntamiento de Málaga y el Colegio de Arquitectos, como colaboración en el proyecto “Renovación de Centros Históricos” de la iniciativa comunitaria Interreg III A.

La metodología utilizada en los trabajos consistió en tomar como punto de partida del documento del PEPRI vigente. Tras la toma de información mediante trabajo de campo se elaboró el documento de análisis diagnóstico y conclusiones. Paralelamente se seleccionaron determinados ámbitos de oportunidad en los que se avanzan propuestas de ordenación. Todo el trabajo se encaminó a proporcionar suficientes elementos de juicio que puedan servir como marco de referencia para una futura revisión del PEPRI.

### **Zonas 4, 5, 6 PEPRI. Entorno Catedral, Alcazaba, Molina Larios, Carretería.**

Coordinación: Dolores Jiménez Ruiz.  
Ignacio Jáuregui Real.

Equipo Redactor: Carlos Gutiérrez Alcalá.  
Antonio Díaz Casado de Amezúa.  
Francisco J. Alfonso Rosas.  
Luis Octavio Frade Torres.  
M<sup>a</sup>. Luisa Escudier Vega.  
Luis Ruiz Padrón.

### **Zonas 1, 7 PEPRI. Entorno Atarazanas, Ensanche Heredia.**

Coordinación: Francisco Jiménez Játiva.

Equipo Redactor: Daniel Maldonado Caro.  
Laura López Trigueros.  
José Luis Arrojo Ramos.

**Zonas 2, 3 PEPRI. Entorno C/ Ollerías, C/ Victoria y C/ Madre de Dios.**

Coordinación: Juan Antonio Marín Malavé  
M<sup>a</sup>. Eugenia Candau Ramila.

Equipo Redactor: Antonio Álvarez Gil.  
Salvador García García.  
Rafael de Lacour Jiménez.  
Alberto Santillo Arenas.  
Eduardo Asenjo Rubio.

2.8.2. Zonas 4, 5 Y 6. Entorno de la Catedral, Alcazaba, Molina Larios y Carretería.

2.8.2.1. Espacios Libres.

Se realiza una categorización de espacios públicos que servirá de base para el establecimiento de diferentes niveles de protección.

| Tipología de Espacios Públicos  |                                  | Niveles de Protección |
|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| Enclaves Históricos             | Entornos Históricos Monumentales | Protección Integral   |
|                                 | Trazas Históricas                |                       |
|                                 | Jardines Históricos              |                       |
|                                 |                                  |                       |
| Itinerarios Históricos          | Espacios Lineales                | Protección Global     |
|                                 | Estancias Abiertas               |                       |
| Conjuntos Espaciales Protegidos |                                  | Protección Parcial    |

Se estima que el trabajo de sistematización y clasificación de los espacios públicos del Centro Histórico, puede ser muy útil para servir de base en la elaboración de un nuevo Catálogo de espacios.

2.8.2.2. Zonas Ambientales.

Se pone de manifiesto en este apartado que el Centro Histórico no puede ser considerado como un todo homogéneo, sino como una realidad fragmentada y heterogénea, susceptible de dotarse de diferentes estrategias de intervención e incluso de tratamiento normativo diferenciado, lo cual resulta novedoso desde el punto de vista metodológico y deberá analizarse convenientemente de cara a la elaboración de una nueva Normativa de Usos y de Edificación si se decidiera acometer la revisión del PEPRI Centro.

En efecto, atendiendo a los siguientes criterios:

- Evolución Histórica.
- Tipología Edificatoria y Usos.
- Estructura Urbana.
- Carácter sociológico.

Se distinguen las siguientes Zonas Ambientales:

- Zona 1: Mártires/ Pozos Dulces.
- Zona 2: Tomás de Cózar/ Granada.
- Zona 3: Zona Monumental.
- Zona 4: Ensanche XIX
- Zona 5: Ensanche Larios
- Zona 6: Nueva/San Juan.
- Zona 7: Alameda
- Zona 8: Ensanche Heredia.
- Zona 9: Parque
- Zona 10: Puerto.
- Zona 11: Arrabales.

#### 2.8.2.3. Protección del Patrimonio.

**Protección Ambiental.** Se propone eliminar este tipo de protección e incorporar al catálogo de edificios protegidos con protección arquitectónica, aquellos que teniendo actualmente protección ambiental se estime que su fachada debe conservarse, para preservar la escena urbana.

**Protección Arquitectónica.** Se recomienda prestar especial atención a la edificación anterior al siglo XIX, ya que se detectan numerosas edificaciones barrocas con protección ambiental y sin protección. Se propone una revisión integral del catálogo actual.

**Protección del Parcelario, Alineaciones y Adarves Históricos.** Se estima necesario delimitar zonas en las que la sustitución del caserío existente se realice manteniendo la estructura parcelaria y su uso pormenorizado.

Igualmente se considera necesario proteger las alineaciones y adarves históricos que permanecen.

#### 2.8.2.4. Propuesta sobre la Estructura Viaria. Eje Alameda- Parque.

El casco histórico acusa los efectos negativos derivados del tráfico rodado: deficientes condiciones de movilidad peatonal en algunos puntos, degradación ambiental y acústica y degradación del patrimonio arquitectónico y botánico debido a la contaminación.

La futura utilización colectiva del metro y la solución de forzar el paso del cinturón litoral a través del puerto podrían mitigar los efectos del castigo constante del tráfico que cruza la ciudad pasando por el centro.

Se hace necesario la utilización de medidas restrictivas para la utilización del vehículo privado e introducir paralelamente criterios homogéneos para actuaciones de reurbanización y recuperación de espacios urbanos de esparcimiento y encuentro.

El arco Carretería-Álamos constituye una ronda perimetral de acceso al centro, donde discurre el flujo de tráfico Oeste-Este y seguirá teniendo una función distribuidora favorecida por su conexión con la zona Este de la ciudad a través del túnel de la Alcazaba.

El Paseo de los Curas se identificará como la circunvalación litoral, siendo la vía que concentrará más intensidad de tráfico.

La gestión de su circulación permitirá descargar el eje Alameda-Parque, pudiendo dar lugar a una importante actuación de semipeatonalización encaminada a su recuperación como espacio público ciudadano de extraordinario valor medioambiental.

#### 2.8.2.5. Propuesta entorno Catedral.

Se propone un tratamiento conjunto del entorno de la catedral, priorizando el tratamiento de las calles Postigo de Abades y Molina Larios liberando estos espacios del tráfico rodado, extendiéndose hacia Cortina del Muelle y su conexión con la Aduana y el Parque.

Se propone convertir calle Molina Larios en un bulevar presidido por la perspectiva de la torre sur, que invite al paseo y la estancia, fragmentando el espacio de Postigo de los Abades en el que se debe acentuar la presencia del acceso sur a la catedral, permitiendo ubicar en el edificio de telefónica usos comerciales. Con ello llegaríamos con facilidad a Cortina del Muelle, desde donde contemplar la rotundidad de la girola de la Catedral, con la creación de una plaza elevada sobre el nivel del tráfico Cortina del Muelle-Sancha de Lara.

#### 2.8.2.6. Propuesta Avda. Cervantes.

Se propone potenciar como vial perimetral meridional el que transcurre por la actual C/ Guillén Sotelo, simplificando registros rodados que desarticulan conjuntos arquitectónicos y desenlazan espacios libres. Para ello se propone peatonalizar la Avenida Cervantes y sus calles transversales generándose un espacio continuo que integra los Jardines de Pedro Luis Alonso, el edificio del Rectorado, Banco de España y Ayuntamiento dotando a estos edificios de un amplio salón, espacio libre de encuentro, paseo, celebraciones etc.

#### 2.8.2.7. Propuesta entorno Alcazabilla.

Se propone eliminar la fuerte direccionalidad norte-sur imprimida por el trazado actual de la calle, carente de sentido al haberse suprimido el tráfico rodado. Para ello se propone la potenciación de los recorridos transversales, suprimiéndose el carácter de la calle como barrera entre la ciudad y la colina de la Alcazaba.

Se trata en definitiva de reconocer tres espacios diferenciados:

- Tramo norte de la calle Alcazabilla, con ambas fachadas bien consolidadas y con ejemplos de buena arquitectura.
- Tramo central. Espacio entre el Teatro Romano y el Museo Picasso.
- Tramo Sur con fachada oeste consolidada y al este muros de la Alcazaba y jardines.

Se pretende intervenir especialmente en el tramo central, buscando la compatibilización entre la funcionalidad del espacio urbano y puesta en valor de restos arqueológicos. Es interesante la propuesta de deprimir la rasante de este espacio hasta la cota del escenario del teatro integrándolo en la escena urbana.

#### 2.8.2.8. Propuesta Arco Carretería-Alamos.

Se propone poner en valor los tramos de la muralla que sean recuperables para propiciar un mejor conocimiento de este elemento histórico. Estas actuaciones deben permitir la permanencia de la edificación, con procedimientos de integración como los seguidos en Puerta de Buenaventura 3.

Se propone revalorizar el recorrido peatonal paralelo al arco Carretería- Álamos, que discurre por Puerta Nueva, Pozos Dulces, Arco de la Cabeza, Muro de las Catalinas, Muro de San Julián, Beatas y Granada.

- A lo largo de este eje se dispondrán equipamientos que generen actividad y subsanen déficit de la zona.

#### 2.8.2.9. Conclusión.

El Plan Especial debe incorporar los aspectos de protección patrimonial del Conjunto Histórico Declarado y desarrollar así los aspectos específicos contenidos en la legislación patrimonial.

Por otra parte el Plan debe ser el instrumento que de sentido y dote de hilo conductor a todas las intervenciones públicas o privadas que se acometan en el Centro Histórico de manera que respondan a un planteamiento global y que proyecten un beneficio multiplicador en el resto de la ciudad. En definitiva se trata de repensar el Centro en primer lugar como una pieza singular de la ciudad, pero estrechamente relacionada con la misma, y muy sensible a las propuestas que se aborden fuera de sus límites.

Igualmente el Centro Histórico debe ponerse en relación con otras piezas de la ciudad en continuidad con el casco como son los barrios históricos con Planeamiento Especial independiente pero con evidentes relaciones con el ámbito ordenado por el PEPRI, como son Perchel Norte, Perchel Sur, Trinidad Perchel etc.

Descubrimos hasta aquí una **doble estrategia** de reflexión, que se traducen en dos metodologías de intervención íntimamente relacionadas. Una primera estrategia que hace hincapié en la preservación de los valores patrimoniales en cuanto a referentes identitarios de la ciudad, y una segunda estrategia que pone el acento en el tratamiento de esta pieza de la ciudad como parte de una estructura más amplia con la que entra en conflicto-diálogo permanente.

Es necesario entender que estas dos estrategias no constituyen en ningún modo compartimentos estancos. La conservación del patrimonio es la primera y mejor garantía de regeneración urbana y estructural del área central de la ciudad.

Estado Actual.

La primera tarea, ya realizada e incorporada al presente PGOU, es poner sobre planos la **foto fija del Centro Histórico** a partir de la puesta al día de los planos de PROTECCIONES, CALIFICACIÓN O PROPUESTA Y GESTIÓN del PEPRI vigente incorporando todas las modificaciones puntuales, actualizaciones de catálogo, proyectos urbanos realizados, unidades de actuación ejecutadas y previstas, licencias concedidas etc. Este reconocimiento previo de la situación actual es básico para entender los problemas y proponer soluciones en las dos vertientes indicadas: Patrimonial y Estructural.

#### Estrategia Patrimonial.

En este apartado se estima necesaria la revisión de los criterios de valoración y del **Catálogo de Edificios** Protegidos.

La incorporación de un **Catálogo de Espacios Urbanos** y la implementación de la Protección Arqueológica (Carta de Riesgos) tanto en edificios como espacios públicos y privados.

Parte de esta estrategia residirá en dotarnos de una **Normativa** eficaz para los supuestos de rehabilitación en edificios protegidos o no, y para sustituciones y edificios de nueva planta que sin renunciar al necesario compromiso con la arquitectura contemporánea sepan insertarse adecuadamente en su entorno.

Es necesario entender la Protección Patrimonial del Centro Histórico *no con un enfoque defensivo sino más bien como salvaguarda positiva.*

#### Estrategia Estructural.

Es preciso reconocer aquí que no es posible corregir exclusivamente desde la intervención arquitectónica sobre la edificación y sobre los espacios, las deficiencias del modelo urbano.

Es necesario un nivel de reflexión urbana global, que organice y aglutine las intervenciones particulares sobre edificios y espacios públicos y privados, que es precisamente el Plan, como idea directriz e instrumento que puede redefinir las relaciones del Centro respecto al resto de la ciudad.

Especial interés tienen en este enfoque las operaciones sobre las “periferias” de la zona central, ya que tienen grandes posibilidades de generar efectos revitalizadores para su entorno. Es necesario redefinir y ampliar el ámbito de trabajo y en consecuencia los **límites del nuevo plan.**

Esta estrategia deberá tener en cuenta el análisis-diagnóstico del Centro realizado, que ha puesto el acento en los siguientes aspectos:

#### Análisis Diagnóstico Funcional.

- **Actividades Urbanas** (Análisis funcional, Función Residencial/Función Terciaria, Actividad turística, etc.).
- **Equipamientos** ( Déficit dotacional).
- **Movilidad** (Estructura Viaria y accesibilidad, aparcamientos etc.).

#### Análisis Diagnóstico Morfológico.

- **Normativa**, etc.
- **Catálogos**. Criterios de Valoración Protección para edificios y espacios urbanos.

Las **propuestas de intervención** que se acometan deberán abordar estas líneas de acción, reconducir procesos, introducir factores correctores de cara a su sostenibilidad medioambiental.

#### 2.8.3. Zonas 1 y 7. C/ Compañía, Larios, el Río, Alameda, Ensanche de Heredia.

El trabajo que ha sido realizado en estas zonas, se compone de dos fases: una primera de Análisis, donde se analizan los usos protecciones y tipologías, las zonas adjudicadas : 1 (cuadrante entre Compañía, Larios, el Río y la Alameda) y 7 (zona conocida como el ensanche de Heredia, al sur de la Alameda Principal), extendido posteriormente, con la misma metodología, al resto de zonas intramuros (zonas 4, 5 y 6); y una segunda de propuestas de proyectos en las zonas o de matización de las ordenanzas del PEPRI.

Los diferentes apartados en los que se divide la primera parte de análisis son:

1. Protecciones: Estado de las mismas según el resultado de las rehabilitaciones efectuadas, y propuestas de nuevas protecciones.
2. Usos: Comercial en planta baja, usos en plantas altas, edificios vacíos.
3. Edificaciones nuevas: Resultado de las obras de nueva planta.

##### 2.8.3.1. Protecciones.

###### a) Estado

La situación es dispar. Mientras se observa una mayor rehabilitación de los edificios protegidos en la zona 1, que llega al 64% de los edificios protegidos, en el resto de las zonas los edificios protegidos rehabilitados o en curso de rehabilitación no llegan al 50%.

En general se detecta un grado importante de “acierto” en las protecciones, aún con grados de las mismas no claros, y de la asunción de las mismas por el mercado, mucha mayor rehabilitación en las zonas de mayor calidad de los contornos del núcleo (Larios, Molina Larios, Alameda, Córdoba, Muelle de Heredia, etc..), y mucha menos en zonas muy deprimidas como el Ensanche de Heredia (que va a más, con edificios no rehabilitados y abandonados) o las zonas interiores de Carretería y Álamos.

Hay pocos edificios con rehabilitación no adecuada: 20% en la zona 1, 7% en la zona 7 y no se observan en la zona 4, 5 y 6. Como inadecuaciones de las rehabilitaciones se señalan aspectos como la sustitución de carpintería por otras modernas sin ningún cuidado en su diseño, las rehabilitaciones de locales, la disposición de elementos adicionales como persianas, aparatos de aire acondicionado y rótulos.

b) Propuesta de Protecciones.

Los aumentos de protección se proponen generalmente en cuanto a aumentar el grado, de 2 a 1, o rescatando de la protección ambiental (que se considera retórica) algunos edificios para su protección efectiva. También se proponen algunas nuevas, sobre todo pertenecientes a entornos de interés, o, en el caso del Ensanche, de edificios de los años 50 o 60 del siglo XX. Aproximadamente se propone aumentar las protecciones a unos 100 edificios que viene a ser un 9% de los edificios protegidos.

También se propone disminuir la protección de determinados edificios protegidos que han sido eliminados por ruina u otra circunstancia.

2.8.3.2. Usos.

a) Edificios Vacíos.

Llama la atención la alta proporción de edificios vacíos en el Centro de Málaga. Afecta prácticamente a todas las zonas.

En las zonas más centrales con los edificios de más calidad, debido a intereses especulativos de rehabilitaciones efectuadas para inversión (hay muchos edificios rehabilitados sin ocupar); en zonas comerciales interiores con edificios de menor dimensión, como C/ Nueva o C/ San Juan debido a la utilización de las plantas superiores como almacén de los comercios de planta baja, apareciendo como inmuebles semiabandonados; en las zonas intramuros coincidiendo con las zonas en peor estado y sin rehabilitar, y en el Ensanche de Heredia también edificios de gran entidad abandonados y sin atisbo de rehabilitar.

b) Usos en Planta Baja.

Aproximadamente el 30 % de los locales del centro se encuentran vacíos, afectando a todas las zonas .fuera del circuito tradicional Larios, Nueva, Puerta del Mar, Atarazadas y entorno del Mercado, Alameda, Carretería (aquí se detectan, no obstante, algunos) Álamos, Granada-Calderería.

Particularmente interesante es el análisis de la situación del Ensanche de Heredia, en franca depresión y deterioro. Su utilización por el peatón es en fondo de saco ya que el muro del Puerto y la pantalla edificada de la Alameda de Colón no incitan al tránsito, su pasado portuario que ha hecho proliferar usos marginales, el abandono de grandes edificios, y la decadencia de sus usos terciarios, está provocando graves problemas a una zona situada en el cetro geográfico y económico de la ciudad. Que haya locales vacíos en C/ Córdoba o en el lateral sur de la Alameda es todo un síntoma.

c) Usos en Plantas Altas.

Se pretende con este análisis pulsar el grado de terciarización del Centro Histórico.

Del estudio se deduce una terciarización casi total en las edificaciones entre C/ Larios y C/ Nueva y entre la Alameda y C/ Atarazadas, disminuyendo progresivamente hacia el Río y hacia las zonas más deprimidas intramuros, también casi total en el Ensanche de Heredia, y media en las áreas 4, 5 y 6. Tanto en éstas como en las zona más residenciales las actividades terciarias son de menor entidad (despachos profesionales).

Llama la atención la terciarización del Ensanche de Heredia, producto de su cercanía a los edificios de la Administración de Justicia. (Más del 50% de las oficinas del entorno tienen que ver con ella. Lo que hace preguntarse qué ocurrirá cuando se trasladen los edificios administrativos al nuevo edificio de Teatinos).

La rehabilitación de la escenografía urbana no es el último objetivo, sino que el Centro funcione como otro lugar de la ciudad, con viviendas habitadas y con actividad terciaria. Para ello tan malo es la total terciarización de algunas zonas, como la ausencia de esta actividad en otras zonas. Es preciso para que no ocurra apostar por una regulación tipo PEPRI antes que por una zonificación de áreas de oficinas y áreas residenciales.

2.8.3.3. Edificaciones Nuevas.

Se analiza en este apartado cómo se han comportado las sustituciones de edificios en cuanto a su grado de protección, al cumplimiento de la ordenanza y a su integración en el casco.

Se concluye que la dinámica de renovación de edificios en el Centro ha estado por debajo del 10% en un horizonte de 15 años, lo que demuestra su grado de consolidación y el número de edificios protegidos. De los edificios renovados solo el 2 % ha correspondido a edificios que no eran demolicibles por su protección, y que lo han sido por ruina o causa similar.

Sin embargo el resultado de las nuevas edificaciones no están a la altura del medio donde se insertan. Por la errónea interpretación de los proyectistas de los elementos históricos en la arquitectura de hoy, que, junto a las proporciones de alturas de los nuevos edificios, y los motivos decorativos trasladados al centro sin precedente histórico, da como resultado un “neo.regionalismo de pastiche” en absoluto deseado por el PEPRI.

Se concluye que sería preciso modificar la regulación de temas como aumentar la altura libre de plantas, aumentarse la proporción de hueco/macizo, establecer umbrales de sesgo de huecos para que sean de proporciones más en consonancia con las históricas, e interpretar los elementos decorativos históricos de manera que si la opción del proyectista es la reconstrucción o la reinterpretación mimética tenga patrones más acordes con el medio.

#### 2.8.3.4. Propuestas.

Son de dos tipos:

1. Propuestas de actuación directa sobre el espacio urbano, encaminadas a revitalizar los entornos más degradados, completando los circuitos peatonales, y diseñando alguna pieza urbana.
2. Ideas sobre aspectos normativos que aproximen las ordenanzas a la realidad existente.
  - a) Fachada del río.

Sobre este eje se concretan la mayoría de las propuestas de este trabajo de las zonas 1 y 7. Se detectan en él como problemas la desarticulación de la fachada del XIX, con demoliciones, mal estado de la edificación, desorden en las alturas, elementos en las cubiertas de las edificaciones muy visibles y negativos para la imagen de la zona, y gran intensidad de tráfico con sus negativas consecuencias sobre el espacio urbano, la accesibilidad y la continuidad de los itinerarios peatonales.

Para responder a estos problemas se apuntan una batería de propuestas, que describo someramente al ser los planos del trabajo la descripción más útil.

## 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.

Se propone lograr, al final de un proceso en dos fases, un eje viario soterrado en la margen izquierda del río 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”. El acceso al aparcamiento de C/ Camas se haría desde el subterráneo, lo que permitiría la mejora de los accesos peatonales a la plaza de C/ Camas. Con esto se lograría dejar en superficie solo el tráfico local, logrando calmarlo y aumentar los circuitos peatonales en los pasillos del río entre este soterramiento y la eliminación correspondiente de la salida a la altura del puente de la Esperanza, y medidas adicionales como la eliminación de los accesos en la entrada de C/ Alemania con la Alameda de Colón.

En una segunda fase, se continuaría este pasillo subterráneo hasta 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 acceso desde el eje), que podrían tener su continuidad con la cubrición del cauce del río existente entre los dos puentes, pasando el rodado a ser peatonal.

## a.2) Propuesta de recomposición de alzados.

Se proponen dos: en la esquina de Pasillo de Santa Isabel con C/ Cisneros, para recomponer las alturas existentes y medianeras provocadas por el edificio de los años 70 del nº 4, algo utópica por la operación de realojamiento que supone, aunque propuestas así han sido posibles de iniciativa pública en otras ciudades, y la de los edificios medianeros con el Museo de Artes y Costumbres Populares proponiendo un escalonamiento adecuado de las alturas, que puede reconducirse en los proyectos en marcha.

a.3) Plaza sobre el aparcamiento de C/ Camas.

Se ordena la plaza sobre el aparcamiento con la propuesta, quizás, de mayor potencialidad de las habidas hasta el momento.

La edificación existente de altura y morfología extraña al lugar, se arroja con unas edificaciones (una de las cuales podía ser ampliación del Museo), que tienen la virtualidad de, además de tapar medianeras del edificio, conseguir articular la plaza en otras de menor tamaño y más adecuadas a la trama del Centro, además de aclarar las aperturas peatonales al río.

Esta propuesta ha sido recogida en la Revisión del PGOU, delimitando en la plaza un ámbito de Suelo Urbano Consolidado a ordenar mediante Estudio de Detalle de zona verde y equipamiento, que aunque recoge como ordenación pormenorizada la propuesta, remite a un concurso de ideas, al menos de ámbito nacional, para la organización definitiva del espacio, la disposición de los equipamientos, y la articulación de la plaza, así como su urbanización, como último espacio del centro donde puede ser posible conseguir un espacio público de calidad.

a.4) Hoyo de Esparteros.

Se dan dos alternativas a la modificación municipal del PEPRI en esta zona. Uno conservando el edificio de la Mundial y otro sin conservarlo, que es la que se recomienda.

Siempre sobre la base de ampliar el espacio peatonal de la misma y permeabilizarlo hacia el río, en propuestas que por su escasa edificabilidad imposibilitarían la construcción de un hotel en esta zona, tal y como propone la modificación municipal, actualmente en trámite.

Es esta modificación, con las variantes volumétricas que pueda haber en anteproyecto presentado recientemente por la empresa promotora, la que se recoge en esta Revisión del PGOU, con la delimitación de una unidad de ejecución por compensación.

b) Peatonalización de C/ Tomás Heredia.

Una propuesta que puede ser fundamental para la zona del ensanche de Heredia. La C/ Tomás Heredia, muy central en este Ensanche, es usada hoy más que nada de carga y descarga y para aparcamientos. La circulación por ella va dirigida fundamentalmente a la búsqueda de aparcamiento.

Su peatonalización, que se propone en dos fases, con una primera cerrando el acceso desde la Alameda y en la que quedaría en ella solo un carril de paso, acompañada de otras medidas de recualificación del espacio urbano, puede ser un salto cualitativo para todo el barrio, hoy en plena decadencia comercial y residencial.

Esta peatonalización parcial (quedarían todas las transversales, con las aceras ampliadas, como accesos a los edificios), unida a la ampliación de la acera del lateral de la Alameda (hoy más degradada, como todo el Ensanche, que la acera norte) y la supresión de todo el cruce rodado desde Tomás Heredia hasta el Mercado de Atarazadas, lograría una mayor integración de esta zona en los circuitos peatonales del Centro.

Es importante también para la revitalización de la zona el uso al que se dedique el edificio de los Juzgados tras su traslado a Teatinos.

c) Muelle de Heredia.

Esta propuesta se apoya en la existente en el Plan Especial del Puerto en esta zona, para evolucionar ésta en el sentido de crear la máxima permeabilidad con el mar. Evolución que se considera muy positiva y totalmente aplicable a la ordenación aprobada para dicho muelle en el Plan Especial del Puerto.

Para ello se propone que los edificios, en vez de tener una plataforma edificada común en planta baja, sean aislados, usando el espacio entre bloques para situar rampas de suave pendiente que hagan acceder a unos espacios, que ganando cota sobre los muelles sirvan de paseo-mirador sobre el mar. Las diferencias de cota de esta elevación del plano horizontal se emplearían de aparcamiento, y los bajos de los bloques de locales comerciales.

Se aconsejan los usos públicos o de equipamientos para los edificios, para recuperar estos espacios para el conjunto de la ciudad.

2.8.3.5. Ordenanzas.

La propuesta parte de una reconsideración del sistema de protecciones.

En primer lugar suprime la protección ambiental, que no tiene consecuencias prácticas, al ser solo un aviso para un estudio más cuidadoso de la fachada del edificio, al considerar que todo el Centro debería tener dicha protección, pues en todo él se debería dar tal cuidado.

También se suprime las protecciones de segundo grado. En este caso el objetivo, menos explicado por la propuesta, es considerar el valor de los edificios en su totalidad y tender a su mantenimiento completo y no solo una parte de él, como se viene haciendo con el mantenimiento del “esqueleto” de las fachadas. Aunque el valor de la mayor parte de la arquitectura del XIX provenga de ellas, el edificio es un todo indisoluble que responde a una misma lógica constructiva. Es el edificio, tal y como fue creado, el que tiene valor y se protege. Esto obligaría a una revisión de las actuales protecciones o en su defecto considerar las actuales de grado II como de grado I.

Y dado que todo el PEPRI es de protección ambiental y necesita ese cuidado en la supervisión de proyectos, se propone restablecer la Comisión que el PEPRI del Centro proponía para ello.

La propuesta aboga por construir en el Centro con los parámetros de la arquitectura de nuestro siglo, hija de la modernidad. Esta arquitectura ha demostrado que “también” es capaz de intervenir en el Centro con buenos resultados, al lado de las arquitecturas de otros siglos, sobre todo cuando “el contexto” ha entrado a formar parte también del Movimiento Moderno después de los CIAM de los años 60. Todo es cuestión de realizar “buena arquitectura”.

De nada sirve para el control de una arquitectura moderna en el Centro parámetros ordenancísticos que remiten a formas de los siglos anteriores de intervenir, y que son parámetros de composición de fachadas, algo ajeno al Movimiento Moderno.

Los nexos de unión de la arquitectura moderna con el contexto son muchos más sutiles, basados en texturas, ritmos, o incluso en el contraste, y en cualquier caso impredecibles para cualquier ordenanza.

Solo puede ser “medible” “la calidad del proyecto”. Un proyecto bueno logrará la mejor intervención en el edificio nuevo en el Centro. Del mismo modo un mal proyecto trae consecuencias catastróficas para el Centro en el entorno del edificio. El problema es como realizar la medición.

Con estas premisas que todo el mundo profesional culto asume, lo que ha sido puesto en práctica tanto en el Centro de Málaga como en otros del país es algo totalmente diferente. Se han regulado una serie de mínimos parámetros (ejes verticales, proporciones de huecos, etc.), cuyo único objetivo reconocido es evitar un mal proyecto moderno, imponiendo a la arquitectura en el Centro la mínima cautela de que “se parezca” a las arquitecturas históricas:

Con estas cautelas, se ha hecho algún proyecto bueno, en el que la calidad del proyectista ha superado la prueba de las limitaciones ordenancísticas, y una gran mayoría en la que, o bien porque han volcado en ellos sus propios “tics” de arquitectura de “pastiche”, o bien porque han creído que así se adaptan mejor al entorno o que así cumplen mejor la ordenanza del Centro, han realizado una “seudo-arquitectura histórica”, un engendro en la mayoría de los casos, que ni siquiera se parece a las arquitecturas que pretendían imitar, porque ni siquiera son producto de la observación de esas arquitecturas históricas.

Hay que admitir, no obstante, la libertad del proyectista que quiera realizar una arquitectura histórica, aunque repugne al concepto culto de la disciplina. Aunque en este caso debe cumplir con rigor, al menos, con los parámetros de la arquitectura del siglo XIX, y no ser un “invento historicista”

Ante esta reflexión, la propuesta contempla tres vías de actuación en la obra nueva en el Centro, a discreción de los proyectistas:

- Conservación de la fachada existente. Como mal menor. La mejor forma de hacer arquitectura histórica sin equivocarse ni en proporciones ni en otros parámetros, es conservar la fachada existente.
- Realizar arquitectura del XIX. En este caso hay que completar la ordenanza del PEPRI con una relación exhaustiva de parámetros y proporciones, de los que se avanzan algunos en el trabajo que luego comentaré, para determinar una arquitectura verdaderamente a la manera del XIX.
- Realizar una arquitectura de hoy, totalmente libre de ordenanzas, cuyos únicos requisitos sean la calidad en el diseño y haber tenido en cuenta el contexto en las decisiones de este diseño. Al no estar sujeto a ordenanza, sino depender de una valoración, es preciso que ésta se haga de la manera más experta y plural posible.

A continuación la propuesta se dedica a analizar algunos de los parámetros que pueden ser impuestos en la arquitectura histórica.

Sobre todo de proporciones: relación entre altura de forjados y altura de huecos, relación entre altura y anchura de huecos, relación entre los cuerpos superiores e inferiores de los huecos, tipologías de carpinterías de los cierros, materiales (solo madera), vuelos de los mismos, proporción “maciza” en la fachada, ejes verticales, vuelos laterales de los balcones, situación de las ventanas en la fachada del edificio, tratamientos conjuntos de planta baja y primera, y cubiertas, abogando en

este caso porque se mantenga la prohibición de buhardillas o áticos bajo cubierta.

Por último el trabajo realiza una serie de observaciones de cómo todos los trabajos que tienen que ver con el Centro solo inciden en sus aspectos arquitectónicos, y no se está analizando para quién se rehabilita el Centro, la realidad de sus habitantes y de lo que está ocurriendo sociológica y económicamente en el centro.

Así mismo confirma las tres patas en las que se viene apoyando la rehabilitación: la puesta al día de las infraestructuras urbanas, la rehabilitación de inmuebles y la restricción de usos terciarios.

#### 2.8.3.6. Conclusiones.

El trabajo tiene tres aportaciones básicas que de una manera o de otra han de incorporarse a las actuaciones municipales en el Centro:

1. Un trabajo de campo impagable de todo el recinto intramuros del centro de Málaga, recogiendo el estado de la rehabilitación y de la actividad en el Centro, que permitirá, junto a otros de tipo censal, sociológico y económico, que ineludiblemente habrán de hacerse, realizar una radiografía de lo que está pasando en el Centro de Málaga. Algo que no se conoce y que es básico para actuar con conocimiento de causa.
2. 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 río, y la peatonalización de C/ Tomás Heredia.

También es interesante para el futuro proyecto de la plaza de Camas, tan importante también para esa zona, las cuestiones que aborda la propuesta en ese entorno respecto a aclarar las entradas peatonales a la misma y articular los espacios con las edificaciones. Por ello se recoge en la Revisión del PGOU, aunque con la condición de la organización de un concurso público.

Y la consideración de la fachada del Guadalmedina como problema.

La propuesta en el Puerto, en Muelle de Heredia, puede ser también de gran valor para cuando se pretenda desarrollar el Plan Especial en esa zona. Debería tenerse muy en cuenta.

3. La reconsideración del sistema de protecciones y ordenanzas en el Centro, con una propuesta novedosa que aborda el problema yendo a la raíz del mismo, encontrando un sistema que pretende evitar el escaso acierto en la arquitectura que se viene desarrollando en el Centro, que puede ser eficaz, aunque resulte muy diferente al actual.

A la vista del análisis y conclusiones de este trabajo, es preciso colegir las siguientes cuestiones que de él se derivan:

- El PEPRI Centro ha cumplido su función en estos años de vigencia. Con ciertos desajustes en su aplicación, que tienen que ver sobre todo con el proyecto del edificio nuevo y su mala calidad, no derivada de la normativa, ha protegido los mejores edificios, que se han rehabilitado correctamente en su mayoría, y ha producido el saneamiento de las zonas donde era posible realizarlo.
- Es fundamentalmente en los aspectos de reforma donde tiene agotadas sus posibilidades. Después de un año de trabajo sobre el tema de tres equipos de entre 15 o 20 arquitectos, las propuestas que se han realizado, al margen de su importancia para la revitalización del centro, tiene que ver con el tráfico o con aspectos puntuales de diseño urbano. Imprescindibles sin duda, pero no encuadrables en planes urbanísticos del tipo del PGOU o del PEPRI, sino en proyectos más directamente relacionados con su ejecución, o, en todo caso, en un plan estratégico que ordene su prioridad.
- En cualquier caso no son los aspectos que tienen que ver con la planificación urbanística los que más están incidiendo en la problemática del Centro. No hay más que ver la cantidad de edificios vacíos existentes como para que haya que pensar en aspectos más de tipo económico que urbanísticos como causa del problema.
- En sus aspectos de protección del patrimonio edificado, admitiría una revisión de su catálogo, siempre que se basara en la reconsideración de los tipos de protección, dejando solo un tipo (por las razones comentadas con anterioridad). Para su ampliación con una serie de edificios olvidados por el vigente Catálogo solo se necesitaría una modificación muy parcial.
- En las ordenanzas sería preciso cambiar fundamentalmente el concepto. Si este se cambia en el sentido expresado en este trabajo, de admitir la intervención “moderna” no sometida a ordenanza, y de dar rigor a la arquitectura “historicista”, hay por hacer o completar un trabajo de análisis de la arquitectura del

XIX que nos diera los parámetros de este último tipo de intervención.

Normativa y Catálogo, con su sistema de protecciones, necesitan, pues, una reforma, que habrá de redactarse con posterioridad a esta Revisión del PGOU.

#### 2.8.4. Zonas 2 y 3, entorno Calle Ollerias, Calle Victoria y Calle Madre de Dios.

##### 2.8.4.1. Introducción.

El ámbito se corresponde con arrabales históricos, extramuros de la ciudad musulmana. Su configuración actual muy condicionada por la ocupación en grandes manzanas por conventos. El proceso urbanístico posterior de segregaciones y edificación mantuvo el trazado de una red viaria muy compacta.

Dado el carácter abierto del trabajo se han propuesto distintas líneas de análisis, unas de mayor concreción formal y otras de mayor intención teórica con incidencia en una nueva forma de abordar y entender el casco antiguo y su papel en el conjunto de la ciudad.

En algunos casos se realizan propuestas ya no viables porque el proceso urbano ha llevado a materializar otras soluciones. De ellas podemos recuperar su metodología y forma de intervención, con posibilidad de ser una referencia trasladable a otra localización cuando la oportunidad así se produzca.

##### 2.8.4.2. Análisis-diagnóstico. Temas Generales.

###### - Equipamientos actuales y propuestos.

Mercados:

- Mercado de la Merced.
- Mercado del Molinillo.

Usos culturales:

- Generación del 27.
- Teatro Cervantes.
- Casa Natal Picasso.

Educativos:

- Instituto Gaona.

Es necesario un análisis en profundidad sobre su valoración: plantear cuáles son importantes y su situación real de explotación, potencialidades y carencias.

DIAGNÓSTICO:

- Dominio de equipamientos generales sobre usos locales.

PROPUESTA:

- “Residencializar el centro, terciarizar el entorno”.
- Usos complementarios, alternativos, opuestos... que permitan ampliación de horarios en uso y mezcla de usuarios.
- Equipamientos nuevos propuestos:
- Museo del vidrio.
- Deportivo de calle Lagunillas. En esta zona se ha propuesto por parte de la Oficina de Rehabilitación su incorporación a la propuesta de Viviendas para jóvenes vinculadas a talleres o lugar de trabajo “Tecno-casas”.
- Garaje Las Delicias.

**Criterios y propuestas de protección.**

OBJETIVOS:

- Actualización de criterios de catalogación e intervención de edificios.

DIAGNÓSTICO:

- Falta valoración de edificios con criterios “no monumentales”.
- Desaparición de edificios con interés por no estar catalogados.

PROPUESTA:

- Establecer nuevos criterios en base a: valor etnológico, secuencia urbana, singularidad temporal...
- Incorporar edificios del siglo XX.
- Elementos singulares no contemplados: torre mirador, cierros, carpinterías...
- Catálogo de edificios con fachadas pintadas siglos XVIII – XIX.
- Recorridos temáticos: pinturas murales, elementos simbólicos, “cultura y representación de la muerte”.

Criterios generales de las actuaciones propuestas.

- Actuación sobre zonas deprimidas.
- Actuación en la denominada zona industrial.
- Actuación de permeabilidad.
- Actuación en edificios de interés arquitectónico.
- Fachadas prioritarias.

### Tipología edificatoria/Manzana histórica.

#### OBJETIVO

- Adaptación de las tipologías existentes a actuales demandas de vivienda.
- Análisis de la estructura parcelaria y nuevos modos de intervención.

#### DIAGNOSTICO

- Repercusión negativa de la concentración de vivienda social.
- Localización de zonas con elevado nivel de degradación urbana:
  - C/ Jinetes.
  - Cruz Verde.
  - C/ Alta. En esta zona se ha propuesto por parte de la Oficina de Rehabilitación su incorporación a la propuesta de Viviendas para jóvenes vinculadas a talleres o lugar de trabajo "Tecno-casas" con carácter encaminado a potenciar actividades vinculadas a la arqueología y su estudio, investigación, divulgación e incluso comercialización de réplicas.

#### PROPUESTAS:

- Muestras de proyectos donde la tipología se adapta a un criterio de intervención más menuda.
- Adaptación de la normativa específica en función de parcelario histórico, ajustado a tamaño, topografía. Definición de un parcelario de referencia y de las características de una parcela estructurante.
- Redelimitación de ámbitos de actuación prioritarios en cuanto a vivienda y equipamiento:
  - Entorno Biedmas.
  - Entorno Jinetes.
  - Entorno Lagunillas.

#### PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN:

Siguiendo el esquema de la documentación elaborada:

#### Ordenación entorno Río Guadalmedina - Biedmas.

- Zona verde prolongación San Rafael, con ampliación del equipamiento.
- Equipamientos: Málaga, Cofaram, Garaje Delicias.

- Reurbanización de ambas márgenes del río con regularización del cauce y paso sobre el Guadalmedina como conexión cl. Goletera-Fátima: supresión de muros e incremento de espacios peatonales. No sería incompatible con una propuesta de mayor calado, permitirá una revitalización de ambas márgenes fruto de cruce de actividades y flujos.

#### **Entorno Plaza Capuchinos.**

- Catalogación del antiguo Convento de Capuchinos.
- Apertura Celedonio Romero, modificación de alineaciones.
- Reurbanización y puesta en valor del edificio como equipamiento público.

#### **Entorno El Ejido.**

- Ordenación del espacio público.
- Potenciar zonas verdes, supresión de edificios obsoletos.
- Se propone como área de oportunidad dotar de un equipamiento de escala General a la zona Norte de la ciudad.
- Se delimita PE-5 Plan Especial El Ejido.

#### **Concurso Centro Cultura Plaza de la Merced.**

- Centro Cultural Plaza de la Merced.
- Equipamiento de integración Teatro Cervantes-Museo Casa natal.
- Implicación en el ámbito de actuación de Plaza de la Merced, actual Mercado de la Merced y edificio de cines Astoria-Victoria.

#### **Compás de la Victoria.**

- Aparcamiento subterráneo, intercambiador de transporte.
- Nueva vegetación, creación de red de espacios libres.
- Recuperación del patrimonio existente y calificación como equipamiento de barrio de la casa con fachada a Plaza de la Victoria.

#### **Monte Gibralfaro.**

- Búsqueda de un soporte administrativo aglutinador de las actuaciones, con posibilidad de programación: Patronato - Plan Director.
- Delimitación de ámbito de actuación más allá del propio del PEPRI.
- Se delimita como SG en su conjunto al objeto de una fórmula única en su gestión.
- Se delimita el PE-3 Plan Especial de Recuperación Medioambiental y Urbana Monte Gibralfaro.

### Espacio para un centro sostenible.

- Proyectos de mejora ambiental combinándose incremento de vegetación, espacios de ocio y renovación de servicios.
- Elaboración de recorridos y circuitos verdes.

#### 2.8.4.3. Temas Monográficos.

- Límites: recursos.
  - Tiempo y uso.
  - Tiempo de reflexión y asimilación.
  - Territorio ocupación.
  - Equilibrio entre lo natural y lo urbano.
  - Riqueza sensorial.
  - Durabilidad y versatilidad de la vivienda.
  - Optimización del mantenimiento.
  - Sentido de espacio público.
  - Densidades razonables.
  - Aspectos y propuestas para una revisión del PEPRI.
- **Ámbito.** En relación con la ciudad y el territorio, superficie, densidades, edificabilidades, diagnóstico y previsiones de infraestructuras. Cómputo de viviendas vacías.
  - Incidencia medioambiental.
  - Normas urbanísticas medioambientales (energías renovables, etc....).
  - Gestión de la construcción (residuos)
  - Movilidad peatonal y transporte público.
  - Tipologías compactas.
  - Relimitación en base en relación al resto de la ciudad.
  - Aspectos constructivos y de energías renovables.
  - Fomento de movilidad mediante transporte público.
  - Incidencia sobre tipologías con densidad óptima entre 45 y 55 viv./ha.
  - Mejora de espacios públicos.
  - Propuestas de protección y conservación de espacios naturales: Alameda, Parque, Gibralfaro.

#### Aspectos normativos, ordenanzas.

- Sobre energía solar
- Sobre residuos. Materiales no contaminantes. Manuales de conservación (relación con la Inspección Técnica de edificios). Criterios de bioconstrucción.
- Sobre demolición y rehabilitación, fomento de la rehabilitación: reducir, reciclar, reutilizar.
- Ordenanzas de inspección técnica de edificios.
- Sobre contaminación acústica, lumínica, ...

#### 2.8.4.4. AGENDA 21 Centro.

- Observatorio de Medio Ambiente para el centro (OMAC). Auditoría ambiental infraestructuras, zonas verdes, niveles de contaminación acústica lumínica, ...
- Estudios de densidad.
- Participación ciudadana. Exposición pública de barrios zonas y sectores.
- Elaboración de propuestas.
- Redacción de un plan de acción.

#### 2.8.4.5. Arquitectura Pintada de Málaga.

- Nuevas catalogaciones en base a criterios de valoración de fachadas pintadas.
- Lista de edificios propuesta.
- Creación de un centro de interpretación de fachadas pintadas, documentación, exposición y taller de restauración. Se proponen el museo del vidrio, ver qué pasa con este museo.
- Rutas. Revisar. Debería incluirse C/ Hinestrosa, atravesar el interior de Lagunillas.

#### 2.8.4.6. Conclusiones/Propuestas.

De las propuestas se derivan una serie de recomendaciones que para llegar a ser efectivas requerirán de la correspondiente tramitación, incorporándolo a los documentos ejecutivos del planeamiento o de las distintas áreas municipales con competencia en las mismas:

##### I. Modificaciones puntuales de elementos.

- Plaza prolongación C/ San Rafael (viabilidad frente al equipamiento escolar previsto).
- Equipamiento garaje Las Delicias (concretar uso y forma de obtención).
- Polideportivo Lagunillas (analizar su viabilidad actual o nueva ubicación).
- El Ejido: zonas verdes, edificios a mantener: propuesta global.
- Nuevos edificios protegidos. Revisión de catálogo.
- Conexiones transversales a través del Guadalmedina.

##### II. Modificaciones sobre normativa general.

- Delimitación de manzanas históricas, normativa sobre parcelario.
- Criterios de protección.
- Normas de urbanización.
- Normas de edificación que fomenten y la rehabilitación y el uso de materiales.

- Normas en función de la tipología: fondos edificables, localización de patios, accesos a viviendas, tamaño de viviendas.
- Reforzar criterios de excepcionalidad para que no se conviertan en norma: p.e. uso hotelero.

### III. Estudios sectoriales:

- Equipamientos: necesidad de darles un contenido concreto y planificado a largo-medio plazo:
- Propuesta en el Ejido. Nuevo equipamiento de carácter central, traslado del CAC como centro integrado de las artes contemporáneas: audiovisuales, escénicas, mediateca, nuevas músicas..., incluso actividades deportivas.
- Zonas verdes-vegetación: plan de arbolado urbano. Recorrido verdes.
- Estudio de medio ambiente urbano:
  - Contaminación acústica.
  - Contaminación lumínica.
  - Tratamiento residuos.
  - Accesibilidad/Movilidad.
  - Red de servicios y comercios.
  - Paisaje urbano.
- Estudios paisajísticos y del entorno: escalón inferior de la Agenda 21 pero con la intención de preservar las visuales del entorno: Monte Coronado, Montes de Málaga, Gibralfaro, ... desde distintos puntos y mantener la percepción de una ciudad sobre colinas.
- Movilidad. Contrastar estudio de peatonalización en marcha, aparcamientos. Relación del centro en el conjunto de la ciudad.