

CAPITULO TERCERO. CRECIMIENTO Y RENOVACIÓN ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD.

3.1. Introducción.

Los nuevos suelos, que en esta Revisión se propone incorporan al modelo urbano más allá de los actuales límites de la ciudad, son suelos urbanizables sectoriales y no sectorizados.

Los primeros se han dividido en dos áreas de reparto. El área de reparto SUS (R) que agrupa todos los suelos urbanizables sectorizados con uso global residencial y el área de reparto (SUS) (P) que agrupa todos los suelos urbanizables sectorizados con uso global productivo.

Los segundos, en el momento de su sectorización, se determinará la delimitación del área de reparto correspondiente incluyendo en su caso los sistemas generales adscritos a esta clase de suelo, cuyo desarrollo es necesario simultanear con el del sector.

Esta Revisión también contempla, como suelos transitorios, los suelos urbanizables aún sin desarrollar del Plan anterior siempre y cuando hubiesen sido aprobados inicialmente con anterioridad. También son suelos que aunque ya formaban parte del modelo del Plan vigente sin embargo todavía no existen como ciudad.

Se describen en este capítulo las actuaciones de carácter estratégico que modifican o complementan el modelo urbano del Plan General, y las que definen el modo de crecimiento de la ciudad. Se refieren a los dos modos básicos de crecimiento que Málaga debe adoptar: por remodelación o regeneración de áreas urbanas interiores a la ciudad, y de crecimiento neto en los suelos aptos para desarrollo urbano en sus bordes.

Por tanto, en lo que sigue no se adopta una sistemática jurídica reducida al “suelo urbanizable”, sino que con criterio más urbanístico, referido al modelo que se trata de configurar y explicar, se describen todas las grandes intervenciones que adoptarán, en el Plan, esta función estratégica.

La descripción de las principales actuaciones de renovación urbana y de crecimiento se hace a continuación de acuerdo con el siguiente guión de ámbitos y temas urbanos.

1. La actualización del ferrocarril como oportunidad para la regeneración y estructuración de la ciudad.
2. La ciudad del conocimiento: Universidad – Aeropuerto.
3. La fachada litoral de Poniente.
4. La ciudad en la vega. El entorno del Parque Tecnológico.
5. El frente costero central: intervención regeneradora y oportunidades de los lugares vacantes.
6. El litoral urbano de Levante. Los crecimientos en el Este de la ciudad.
7. Desarrollos en el Norte de la ciudad.
8. El Guadalmedina: avenida y plazas.

Finalmente se añaden tres epígrafes conclusivos: sobre los criterios para la dotación de viviendas con protección pública; sobre el modelo de localización y expansión de actividades económicas; y se aporte el nuevo calibrado de capacidad residencial del Plan General.

3.2. La actualización del ferrocarril como oportunidad para la regeneración y estructuración de la ciudad.



Ámbito general del pasillo ferroviario. Ortoimagen 2004.

La ciudad compacta consolidada necesita desarrollarse hacia dentro, redibujarse dentro de sus propios límites con operaciones de sustitución y renovación, para adaptarse a las nuevas necesidades, hacerse eco de nuevos compromisos y articularse en definitiva como ciudad policéntrica.

El soterramiento del ferrocarril genera una gran oportunidad para superar la histórica escisión de la ciudad a ambos lados del corredor ferroviario. Dicho soterramiento permite considerar esta infraestructura como sistema general de comunicaciones (ferroviario) en el subsuelo y otorgar al suelo la clasificación de sistema general viario y/o espacios libres locales, todo ello de acuerdo a las determinaciones del artículo 25 del Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario.

Así, el inmenso vacío urbano de casi 50 Hectáreas constituido por los terrenos vacantes tras el desmantelamiento de REPSOL, el trazado del ferrocarril que quedará disponible después del soterramiento y los terrenos parcialmente ocupados por los Servicios Operativos Municipales y la Empresa Municipal de Transportes, junto con el enclave industrial del polígono San Rafael, constituyen sin duda uno de los espacios insertos en la ciudad consolidada más interesantes en cuanto a ser soporte de operaciones de regeneración y revitalización de gran envergadura urbana dentro de la ciudad.

Es precisamente en este ámbito, que se caracteriza por ser el centro del crecimiento urbano de la ciudad al oeste, rodeado de los barrios residenciales con mayor densidad y peor equipados de la misma, con una morfología urbana basada en el bloque aislado con espacios intersticiales sin forma ni significaciones propias, donde el soterramiento de las vías proyecta una gran avenida de nuevo acceso a la ciudad y donde se abre un nuevo escenario para la ciudad que permite vislumbrar un proyecto urbano unitario que resuelva definitivamente la división de la ciudad provocada por 150 años de pasillo ferroviario.



La barrera física que supone el paso de las vías del ferrocarril en superficie y el doble muro de seguridad que las protege, ha provocado la degradación de los espacios urbanos que limitan con él, considerados como espacios traseros y en muchos casos marginales.



1. C./ Cañada de Mejías



2. C./ Santa Águeda

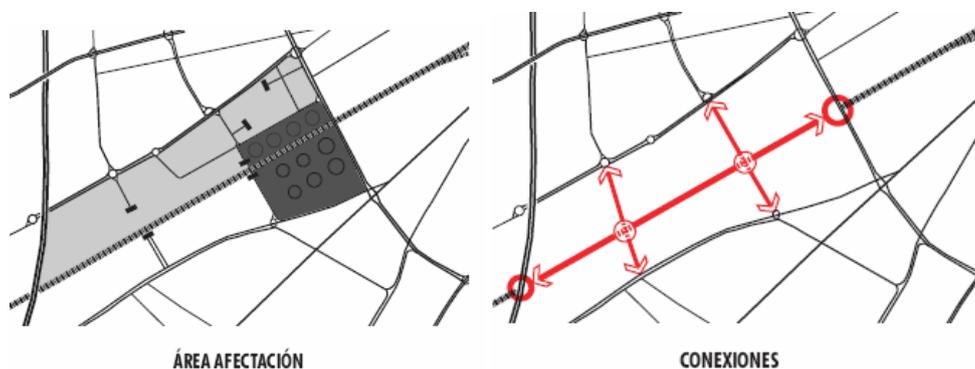


3. Muro ferrocarril



4. Pasillo ferroviario

Sobre la estratégica operación viaria y mejora de la movilidad urbana que supone el soterramiento, se plantea una operación de reestructuración urbana más ambiciosa que debe erigirse en argumento para la reconstrucción de la ciudad a uno y otro del soterramiento, planteando la sustitución de las actividades no residenciales existentes por usos de viviendas, comerciales, terciarios y equipamientos, definiendo urbanísticamente un nuevo barrio en la ciudad que establezca una nueva estructuración urbana que favorezca la continuidad transversal y la integración definitiva de las tramas residenciales colindantes, incrementando sustancialmente del suelo dotacional para los barrios circundantes.



El esfuerzo de reconstrucción de esta parte de ciudad fragmentada por la infraestructura ferroviaria que se soterra, se estructura con la creación de un gran parque lineal paralelo a la nueva avenida de penetración en la ciudad, que se desarrolla desde el nuevo enlace viario con la Ronda Exterior hasta la Avenida Juan XXIII. La dimensión global del parque cuenta con cerca de 90 metros de anchura y una longitud de 1.500 metros.



Propuesta-imagen del futuro parque lineal



Vista actual

En la ordenación se sugiere una ocupación lineal de la edificación residencial a modo de trazo grueso que profile contornos y encinte los espacios públicos de convivencia, como instrumentos para la construcción de ese espacio urbano colaborador y sugerente que tiene que participar en la creación de lo que debemos llamar “urbanidad de la ciudad”.

Recomposición de la trama en el ámbito del soterramiento del pasillo ferroviario. Plano Calificación.

- Recorridos peatonales principales
- Ejes viarios principales



El orden de implantación de la edificación se modula en manzanas de geometría aproximada de 116 x 116 metros, que se ordenan con grandes espacios públicos interiores. En otros casos y debido a la implantación de las dotaciones que se sitúan continuas al futuro parque de San Rafael, ocupan únicamente la fachada al parque lineal. En el extremo más occidental de la propuesta se prevé la creación de una gran plaza cruzada por un el viario transversal que enlazará la avenida Ortega y Gasset (eje histórico conocido como antigua carretera de Cártama) y el nuevo Paseo Marítimo de Poniente.

La edificación se acomoda a una tipología residencial de intensidad media con alturas variables que sirven unas para crear singularidades (B+12 y edificación en torre de B+26) y otras, la mayor parte de las edificaciones propuestas (PB + 8), para regularizar la fachada al parque y a las calles interiores previstas.

3.2.1. Ámbitos que integran la propuesta de renovación urbana del eje ferroviario.

3.2.1.1. San Rafael. Área de Reforma Interior (SUNC-P.2 “Camino de San Rafael”).

Ocupa los terrenos del polígono Industrial, que por razones de oportunidad se estima conveniente desplazar a otras zonas acorde a su uso industrial-comercial y con menos vocación de centralidad, así como a los terrenos municipales delimitados en el PGOU vigente y denominados como PERI P5 “el Duende”, ocupados por los servicios operativos municipales, y el SGT-47, ocupados por la Empresa Municipal de Transportes.

En cualquier caso, a los efectos de las consecuencias que se derivan del traslado de las actividades productivas existentes, hay que considerar que en el polígono existen actualmente determinadas actividades comerciales y terciarias que se entienden perfectamente compatibles con el modelo residencial que se propone. Las condiciones de ordenación para la totalidad de éste primer Área de Reforma Interior son las siguientes:

Superficie: 324.830 m² suelo

Indice Edificabilidad Total: 1,3 m² techo/ m² suelo

Edificabilidad total: 416.921 m²t.

Techo Residencial : 317.220 m²t.

Techo Comercial/ Oficinas: 97.059 m²t.

Techo dotacional privado: 8.000 m²t.

Nº Viviendas: 3.255

Zona verde pública: 100.000 m²s

Equipamiento público: 46.240 m²s

Las condiciones de desarrollo de éste área, debido a su extensión y compleja diversidad de la ocupación del suelo que presenta, se describe pormenorizadamente en el apartado 3.2.2 “Propuesta de desarrollo para el Área de Reforma Interior del SUNC-R- P.2”.



Imagen 2008 de la nueva avenida sobre el ferrocarril

3.2.1.2. Antiguos terrenos de Repsol (SUNC-O-LO.17).

Se corresponde con los terrenos delimitados por el PGOU-97 como PERI- LO.10 “Repsol”, cuyas previsiones no se han llegado a ejecutar y que con el tiempo han resultado obsoletas. La nueva propuesta para este ámbito asume la necesidad de centralidad urbana y el salto de escala que la actuación de conjunto sobre el eje del ferrocarril le confiere, ajustándose a las potencialidades urbanísticas referidas en esta propuesta de recualificación urbana.

Por todo ello, la nueva propuesta urbanística sobre los terrenos de los antiguos depósitos de Repsol se formula con voluntad de constituir una operación de alta calidad arquitectónica, ambiental y urbana, que sirva para cualificar el entorno inmediato y, en definitiva, suponga una intervención de carácter emblemático y enriquecedora de la imagen de la ciudad.

La ordenación pormenorizada de este ámbito (ANEJO 8. ORDENACIÓN DE LOS TERRENOS DE REPSOL) pretende los siguientes objetivos:

- Equilibrio entre el incremento de la edificabilidad y la menor ocupación del suelo que de lugar a un incremento de la superficie para dotaciones. Esto se consigue proponiendo edificaciones en altura sobre el zócalo comercial ya previsto en la ordenación vigente de los terrenos.
- Mayor diversidad de usos, entremezclando usos residenciales, comerciales, hoteleros, oficinas y culturales, buscando la animación permanente de vida ciudadana.
- Implantación de viviendas de protección oficial.

- Máxima permeabilidad transversal para la óptima relación e integración de los suelos dotacionales y de la población existente a uno y otro lado de la nueva avenida sobre el ferrocarril.
- Liberar, entre calle Bodegueros y la nueva avenida sobre el túnel del ferrocarril, los usos comerciales propuestos en el vigente plan, por suelos para dotaciones.

Las condiciones de ordenación para este ámbito son las siguientes:

Superficie: 177.548 m² suelo

Índice Edificabilidad Total: 1 m² techo/ m² suelo

Edificabilidad Total: 177.548 m²t.

Techo Residencial : 133.161 m²t.

Techo Comercial/ Oficinas: 44.387 m²t.

Nº Viviendas: 1.332

Zona verde públicas: 79.750 m²

Equipamiento público: 28.640 m²



Imagen desde el Bulevar



Imagen desde el Parque de Repsol

3.2.1.3. Polígono industrial Princesa. (PA-LO.21 (97), PA-LO.22 (97) y PA-LO.23 (97).

Esta actuación se corresponde con el ámbito delimitado por tres Planes Especiales de Reforma Interior aprobados definitivamente y previstos en el PGOU del 97, denominados PERI-LO. 4 “Plaza San Fermín”, PERI-LO.12 “Calle Santa Rufina” y PERI-LO.13 “Calle San Lucas”. Surgen de la propuesta de implantación del uso residencial, vinculados a que se produzca el cese voluntario de la actividad industrial preexistente. Con respecto a la propuesta de renovación de la ciudad en el eje del Ferrocarril, constituye el último eslabón entre la conexión viaria con la ronda oeste y la delimitación de los terrenos incluidos en el Plan Especial de RENFE. Aquí se produce la finalización del tramo soterrado del ferrocarril y aflora en superficie.

La propuesta sobre estos suelos, que se ha descrito pormenorizadamente en las “Propuestas para la Regeneración de la Ciudad Consolidada” de esta memoria, contempla definitivamente la implantación del uso residencial y, como actuación prioritaria, prevé la continuidad de las calles Río Gargálica y Genil conectando la nueva avenida con calle Héroes de Sostoa (antigua carretera de Cádiz).

Entre sus límites, se crea un gran lugar de encuentro y esparcimiento público de la nueva población y la de su entorno, delimitado por la edificación de contorno propuesta entre los PERI-LO.12 y PERI-LO.13, cuyo objetivo es crear una nuevo área de centralidad urbana local de cierta significación para la zona. Para ello se propone un basamento comercial en planta baja de todo el perímetro edificado, que pretende ser una gran plaza pública. En esta actuación la propuesta viaria representa más del 35% del suelo ordenado.

Las condiciones de ordenación para la totalidad de este ámbito son las siguientes:

Superficie: 43.022 m² suelo

Edificabilidad Total: 82.952 m² techo

Techo Residencial : 70.120 m² t

Techo Comercial/ Oficinas: 12.832 m² t

Nº Viviendas: 740 viv.

Zona verde: 9.939 m²

Equipamiento público: 1.198 m²

Todas estas actuaciones se complementan con otras actuaciones de menor entidad , propuestas por este Plan General, que suponen la reconversión de parcelas industriales enquistadas en la trama residencial (Automóviles Portillo, Calle Balazón, calle Cantimpla Los Guindos, calle Nehemías, Epcos, etc..) cuyo estratégico cambio de uso a residencial aporta, en su adaptación a la trama urbana, actuaciones significativas en viario, áreas libres, dotacionales..., con el objetivo de mejora del espacio público introduciendo actividad en zonas específicas adaptadas a las nuevas condiciones de contorno.

En el sector de Suelo urbano No Consolidado **SUNC-R-LO.7 y SUNC-R-LO.8** se proyecta un porcentaje importante de usos comerciales y terciarios frente al nuevo apeadero de Victoria Kent.

En el ámbito de los Guindos se propone en el interior de una de las manzanas, **SUNC-R-LO.5 y SUNC-R-LO.6**, una plaza comercial. En algún caso esta singularidad de uso se significa con mayor altura de los edificios, convirtiéndose en referencias simbólicas de los nuevos ejes abiertos en la ciudad, con el valor añadido de ayudar a la orientación de los moradores y a crear lugares significativos en la trama urbana de la ciudad.

3.2.1.4. Plan Especial de RENFE. PAM-P.2 (97).

4.1. El Plan General de Ordenación Urbana de Málaga de 1998.

El Plan General de Ordenación Urbana de Málaga de 1998 establecía en los objetivos incluidos en la ficha urbanística para el desarrollo del Plan Especial de RENFE, que el *Plan Especial se elaborará de acuerdo con los criterios, objetivos y previsiones contenidas en el punto 3.2.6. Capítulo 3 de la Memoria Propositiva del Plan General*. En dicho punto de la Memoria Propositiva se establecen los fundamentos y objetivos del Plan Especial distinguiendo dos tramos.

- d) Tramo comprendido entre la Ronda de Circunvalación Exterior y la Ronda Intermedia (Juan XXIII).
- e) Tramo comprendido entre la Ronda Intermedia (Juan XXIII) y la Estación Central.

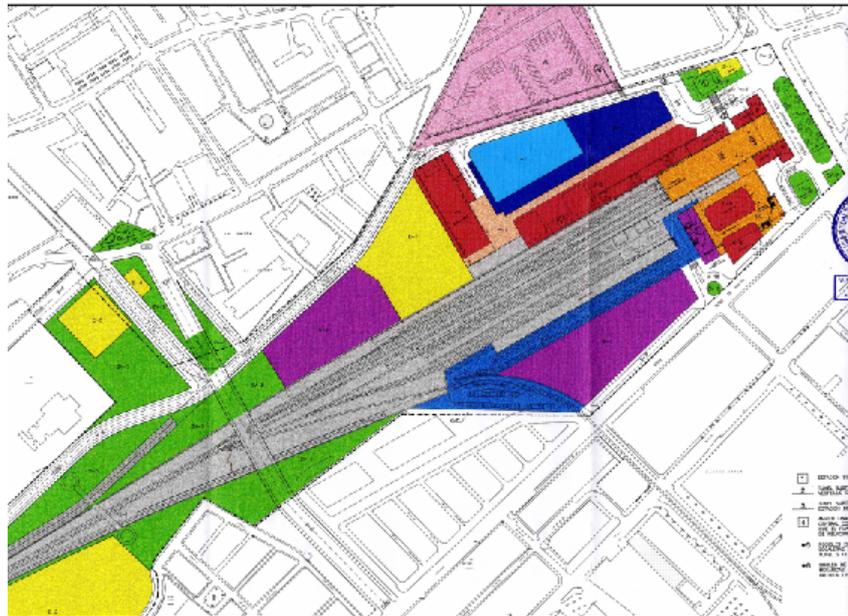
El **ámbito del PE-Renfe** viene definido en los Planos P.2 de “Calificación, Usos y Sistemas” y P.3 “Gestión del Suelo” en el que figura el área de reparto denominada AR-PE-Renfe.

4.2. El Plan Especial de RENFE.

El Plan Especial RENFE, que tenía como objetivo global la integración urbana de dicho ámbito de la ciudad, recibió aprobación definitiva por acuerdo plenario de **2 de abril de 1998** y fue publicado en el BOP el 20 de julio de 1998, indica que el mismo se desarrollará en **dos etapas**:

- PRIMERA ETAPA: coincidente con las actuaciones comprendidas dentro del Proyecto Vialia (y eran las que en ese momento iban a desarrollarse), correspondiente al segundo tramo descrito en la Memoria Propositiva del PGOU.
- SEGUNDA ETAPA: Sin determinar, correspondientes a todos aquellos aspectos contemplados en este Plan Especial quedaban supeditados a las decisiones que hubieran de adoptarse sobre el soterramiento de las vías. Una vez adoptada dicha decisión, los plazos de ejecución serán convenidos en documento expreso suscrito por las Administraciones actuantes, como sí ocurrió en el convenio para la integración del Pasillo ferroviario de 2004.

El Plan Especial aprobado contempló la construcción de una nueva estación, y mediante el oportuno deslinde entre los usos propiamente ferroviarios (funcionamiento ligados a las infraestructuras ferroviarias) delimitados como sistema general de comunicaciones y transportes ferroviarios, destinar el resto de los suelos a nuevos usos lucrativos (residenciales, hoteleros, terciarios y aparcamientos) y dotaciones para la ciudad. A los terrenos lucrativos se le asignó, por determinación del Plan General, la limitación de una superficie máxima construida de 128.300 m².



4.3. Modificación Parcial del Plan Especial de RENFE 2001.

En **junio de 2001** se aprobó una modificación puntual del Plan Especial de RENFE en la que los distintos usos, inicialmente previstos en edificaciones independientes, se concentran en un único edificio compacto y plurifuncional, se modifican las condiciones de edificación y ordenación del uso hotelero previsto, y se mejoran las condiciones de acceso y carga y descarga mediante un viario específico en la Explanada de la estación (vial VI).



4.4. Corrección de error del Plan Especial de RENFE de 2001.

El **26 de octubre de 2001** es aprobada una Corrección de Error del Plan Especial RENFE relativa al ajuste de tres aspectos concretos:

- Ajuste de límite de la propiedad de RENFE.
- Situación de la zona de afectación de dominio público ferroviario.
- Determinación del aprovechamiento tipo resultante de los parámetros del Plan Especial.

Un condicionante del acuerdo de reparcelación en relación con superficies adscritas al dominio público ferroviario (ZV-3F, ZV-4F, ...) obligaba a desafectar y ceder a favor del Excmo. Ayuntamiento estas parcelas colindantes a la parcela F (parcela que delimita el sistema general ferroviario).

4.5. Convenio entre la Administración Estatal, Autonómica y Local para la integración del ferrocarril en la ciudad de Málaga.

El 21 de julio de 2004 se suscribe un Convenio ente la Administración Estatal, Autonómica y Local: con el fin de *“instrumentar la cooperación necesaria entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Málaga, RENFE y GIF para la integración del ferrocarril en la ciudad de Málaga con motivo de la llegada de la línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga a la ciudad”*, comprometiéndose el Ministerio de Fomento a tramitar y aprobar el correspondiente “Estudio Informativo de Integración del Ferrocarril de Málaga”, en el que se recogerán las actuaciones contempladas en el Convenio en cuestión.

Estas actuaciones, en su mayor parte finalizadas, respondían a los siguientes objetivos:

- a) Adaptación de los accesos ferroviarios a la llegada de la línea de alta velocidad mediante la construcción de un trazado adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria.
- b) Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación de Málaga, incluyendo tanto la línea de alta velocidad como la línea de ancho ibérico convencional, desde la Ronda Oeste hasta el inicio de la actual estación de RENFE, en una longitud aproximada de 2.290 metros, tal como se refleja en el Anexo I.
- c) Reposición de la estación de cercanías de San Andrés.

4.6. Modificación Parcial del Plan Especial de RENFE de 2006.

En **abril de 2006** se aprueba una nueva modificación puntual del Plan Especial de RENFE cuyo objetivo principal es adoptar la ordenación a las nuevas determinaciones definidas por el trazado del Metro de Málaga. Los objetivos se plasmaron en los siguientes cambios fundamentales:

- Eliminación de las parcelas TT-3 y TT-4, concentrando el uso terciario en la parcela TT-1, y su sustitución por los equipamientos E-4 y E-5 **(a)**.
- Supresión de la reserva del tranvía, lo que implica la ampliación del viario, de las zonas verdes y de los equipamientos públicos **(b)**.
- Apertura de un nuevo vial (V-5.A) que permitirá el acceso directo al aparcamiento subterráneo (que se construye bajo la parcela TT-2) sin necesidad de dar la vuelta alrededor del recinto ferroviario **(c)**.
- Se regulariza el espacio peatonal P.1 dotándolo de una anchura constante (20 m.) y previendo un paso peatonal entre el equipamiento E.1 y la parcela TT-2 **(d)**.



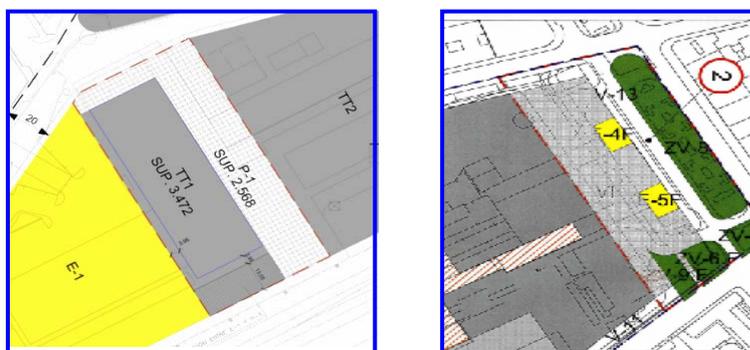
4.7. Modificación Parcial del Plan Especial de RENFE de 2009, en trámite.

En octubre de 2008 se inicia un nuevo trámite de Modificación de Elementos del Plan Especial de RENFE. Tras numerosas conversaciones entre este Excmo. Ayuntamiento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), y tras ajustarse a los contenidos de un convenio entre las administraciones, se aprueba inicialmente en **mayo de 2009** con las siguientes modificaciones:



Plano de ordenación de la Modificación parcial aprobada inicialmente en 2009

- La parcela TT-1 reajusta sus alineaciones en la fachada a C/ Eguiluz. Sobre esta misma parcela se realizará la conexión rodada bajo rasante de la prolongación del vial V-5.A con el sótano de la TT-2. **(a)**.
- Con este destino a intercambiador modal de transportes se prevé la cesión de 4.263 m². de subsuelo bajo el vial interior VI y parte de laa zonas verdes ZV-6F y ZV-9F. El acceso al mismo queda previsto a través de los equipamientos E-4F y E-5F **(b)**.
- Se establecen a su vez determinados compromisos de gestión en el marco de integración que afectan a la utilización del subsuelo y la titularidad determinadas parcelas.



4.8. Modificaciones realizadas en el marco de este Plan General como desarrollo del “Proyecto de Integración del Pasillo Ferroviario en Málaga”. Segunda Etapa del Plan Especial.

4.8.1. El proyecto de construcción de la nueva Avenida-Parque sobre el Soterramiento del Pasillo Ferroviario en Málaga.

La superficie que se libera con el soterramiento desde la ronda oeste hasta la C/ Río Gargálica permitirá conectar por viario rodado y peatonal, la ronda oeste con la nueva estación del ferrocarril. Este proceso, enmarcado en la **segunda fase del Plan Especial**, permitirá la culminación de los objetivos generales que se describe en el punto primero, que no es otro que la integración urbana de dicho ámbito de la ciudad.

Como se ha descrito en el punto 2.4. de esta memoria (en relación a reurbanización de ejes singulares del ámbito Litoral Oeste y Prolongación de la ciudad consolidada) desde diciembre de 2009 se cuenta con un **“Proyecto de construcción de la nueva Avenida-Parque sobre el Soterramiento del Pasillo Ferroviario en Málaga”**. Respondiendo a los criterios de integración y con el objetivo de hacer realidad el objetivo de creación

de un nuevo eje de desarrollo urbano coherente con los criterios generales que se describen en el principio de este apartado, pretende a su vez servir de consenso, en su caso, entre el Ayuntamiento y otras administraciones para llevar a cabo su ejecución.

4.8.2. Otros cambios debido a adaptaciones al futuro intercambiador y mejora de funcionalidad de viarios, equipamientos y áreas libres.

Debido a las previsiones que determinan la ubicación del futuro intercambiador en la Explanada de la Estación y al Proyecto de futura vía Parque Municipal, se realizan por este Plan General las siguientes modificaciones **dentro del ámbito del Plan Especial:**

- La conversión del pasillo ferroviario en una vía urbana en superficie, supone la adaptación, redistribución o minoración de determinados **sistemas locales** (viario y zonas verdes) al trazado del proyecto municipal planteado. Estas modificaciones, incluidas en el plano de calificación como determinaciones propias de Plan General, se llevarán a cabo a través del propio proyecto de construcción de la nueva Avenida-Parque, que contempla la reurbanización desde la ronda este hasta la C/ Mendívil.

Afecta a los sistemas locales denominados ZV-3F, ZV-3. Así mismo, el plano de calificación modifica las ZV-4 con una superficie de 27.300 m². y con los objetivos que se describen en la ficha **ED-LO.4**.

- En función de las determinaciones sobre el futuro intercambiador, expresadas en el punto 1.6. del Capítulo Primero del Título VII de esta Memoria Propositiva, se remite la parcela AU de 16.420 m²., actual Estación de Autobuses, al desarrollo de un Plan Especial de Reforma Interior **SUNC-R-P.11** para la integración urbana de este ámbito en el momento en que dichas instalaciones se hayan reubicado.
- Los **pabellones** que conformaban la fachada de la antigua estación (E-4 y E-5) se incluyen en el Catálogo de Edificios Protegidos con Protección Arquitectónica grado I.
- Se reorganiza la salida del **vial V-5^a** a la C/ Eguiluz (que forma parte del nuevo proyecto de vía-parque), enfrentándose al vial V-1 para mejorar la funcionalidad del mismo y, a su vez, dar continuidad a la zona verde ZV-3 en dicho punto, teniendo éste como límite el vial y la parcela residencial R-2.

3.2.2. Propuesta de desarrollo para el Área de Reforma Interior del SUNC-R- P.2 “Camino de San Rafael”.

La dificultad de la propuesta planteada reside en la ocupación de los polígonos industriales de San Rafael, actualmente con una actividad moderada, pero que tiene que ser convenientemente evaluada. En este sentido, se estima imprescindible la intervención de la Administración Municipal en la gestión de todo el proceso.

La Administración debe liderar el proceso, comenzando por contribuir a la obtención de suelo asequible para el traslado de las actividades industriales a otras zonas de la ciudad, facilitando la gestión a los particulares y culminando el proceso con un seguimiento específico de los proyectos de arquitectura y espacios públicos que van a ser soportes del nuevo proyecto urbano.

En cuanto a la gestión, conforme al Artículo 10. 2.A.b) de la LOUA, los Planes Generales en el suelo urbano no consolidado deben proceder a delimitar las áreas de reforma interior, por ello sujetas a su ordenación detallada, con definición de sus objetivos y asignación de usos, densidades y edificabilidades globales para cada área. Asimismo, se delimitarán las áreas de reparto que deban definirse y se determinarán sus aprovechamientos medios.

Con carácter potestativo se podrán delimitar en todo o parte del Suelo Urbano no consolidado las determinaciones previstas en el artículo 10.2.A.a), para hacer posible la actividad de ejecución sin ulterior planeamiento de desarrollo.

3.2.2.1. Delimitación del Área de Reforma Interior.

El ámbito objeto de Reforma Interior es el delimitado al Noroeste por el Camino de San Rafael (tramo Ronda Intermedia-Ronda Oeste) al Sureste por el futuro viario resultante del soterramiento de las líneas ferroviarias, al Norte por la Ronda Intermedia y al Suroeste por el PA-P.10 (83) “El Duende” del PGOU de 1983.

Objetivos. Los objetivos de la delimitación señalada son:

- Proceder a la *recualificación del ámbito* delimitado que, con el proyecto de soterramiento del pasillo ferroviario y las intervenciones previstas en el entorno, ha adquirido un carácter de centralidad, sustituyendo los usos industriales actualmente existente por uso residencial como uso característico, y terciario-comercial como complementario, procurando crear las condiciones de calidad de equipamientos y servicios que hoy demanda la ciudad de Málaga.
- *Completar la trama viaria* de la zona, procediendo a remodelar y urbanizar el Camino de San Rafael, soporte viario de la actuación y arteria de circulación necesaria para completar los recorridos rodados previstos, trazado el viario interior Norte-Sur que completa la malla urbana.

- Ejecutar, las dotaciones de *Vivienda sometidas a Régimen de Protección Oficial*, priorizando la ejecución de las mismas, disponiéndose a tal fin, la diferenciación en distintas unidades de ejecución de manera que en los terrenos en los que en la actualidad se ubican las instalaciones municipales de los Servicios Operativos (El Duende) y la actual sede de la Empresa Malagueña de Transportes (E.M.T., SAM), se puedan ubicar las reservas de terrenos correspondientes al menos al 25% de la edificabilidad residencial para su destino a viviendas de protección oficial, contemplando además la realización del vial transversal de conexión entre el Camino de San Rafael y el futuro vial sobre el soterramiento.
- Remisión del resto del ámbito del Área de Reforma Interior a un Plan Especial conforme al cual se establecerá la ordenación detallada de dicho ámbito, teniendo carácter de mínimo las superficies de zonas verdes y equipamientos resultantes de la ordenación indicativa grafiada en el Plan General.

3.2.2.2. Área de Reparto-Gestión y plazos de ejecución.

- **Área de Reparto.** Conforme al Plan General se delimita una única Área de Reparto constituida para todo el Área de Reforma Interior "SUNC-R-P.2" "Camino de San Rafael", resultando el Aprovechamiento Medio que consta en la ficha de características correspondientes.
- **Gestión y plazos de ejecución.**

4. El Suelo Urbano No Consolidado remitido a Plan Especial de Reforma Interior con las finalidades establecidas en el art. 15.1.a de la LOUA, denominado **P.2-A**, se divide a los efectos de su ejecución en dos fases, debiéndose redactar los correspondientes Proyectos de Urbanización para cada una de ellas, conforme a la siguiente delimitación y programación:

- 1.1. **Ámbito "P.2-A" (1ª. Fase).** Incluye la superficie de Suelo Urbano No Consolidado que corresponde al PERI-P.5 del PGOU-97. Plazo de Finalización de la Edificación: 3 años a contar desde la aprobación definitiva del Plan Especial.
- 1.2. **Ámbito "P.2-A" (2ª. Fase) Incluye la superficie de Suelo actualmente ocupada por las instalaciones de la Empresa Municipal de Transportes, SAM. Plazo de Finalización de la Edificación: 5 años a contar desde la aprobación definitiva del Plan Especial.**

Las condiciones de ordenación expresadas en la correspondiente ficha de desarrollo para este ámbito son:

(P.2-A) Remitido a Plan Especial de Reforma Interior

Superficie: 93.929 m² suelo

Edificabilidad total: 106.200 m² t

Techo Residencial : 96.800 m² t

Techo Comercial/ Oficinas: 9.400 m² t

Nº Viviendas: 963 viv.

Zona verde pública: 35.000 m²

Equipamiento público: 5.240 m²

art. 17.2 de la LOUA=40.240/968 = 41,5 > 30 m²s/100 m²t res.

Conforme a la presente programación se garantiza la ejecución de 963 viviendas, 160 viviendas libres y 803 sometidas al régimen de protección oficial, o lo que es lo mismo, el estándar mínimo del 25% de la edificabilidad residencial prevista en la totalidad del Área de Reforma Interior (art. 10.1.b de la LOUA).

5. Las condiciones de ordenación expresadas en la correspondiente ficha de desarrollo para el Suelo Urbano No Consolidado remitido a Plan Especial de Reforma Interior con las finalidades establecidas en el art. 14.1.c de la LOUA, denominado P.2-B, son:

(P.2-B) Remitido a Plan Especial de Reforma Interior

Superficie: 233.831 m² suelo

Edificabilidad total: 319.979 m² t

Techo Residencial : 224.319 m² t

Techo Comercial/ Oficinas: 87.659 m² t

Techo dotacional privado: 8.000 m² t

Nº Viviendas: 2.248 viv.

Zona verde pública: 65.000 m²

Equipamiento público: 41.000 m²

Art. 17.2 de la LOUA=106.000/2243= 47,3 > 30 m²s/100 m²t res.

En cuanto a la programación, se garantiza la ejecución de 2.248 viviendas, de las que 160 viviendas como mínimo estarán sometidas al régimen de protección oficial, o lo que es lo mismo, el estándar mínimo de 5% de la edificabilidad residencial prevista en la totalidad del Área de Reforma Interior (art. 10.1.b. de la LOUA).

Conforme a las previsiones del art. 105 de la LOUA el municipio podrá autorizar una reducción de la contribución de los propietarios a dichas cargas, una compensación económica a cargo de la Administración o una combinación de ambas medidas, procurando equiparar los costes de la actuación a cargo de los propietarios a los de otras unidades de ejecución similares y rentables.

A los efectos señalados en el párrafo precedente se prevé expresamente la posibilidad de efectuar “Reservas de aprovechamiento” conforme a las previsiones del art. 63.1 de la LOUA a favor de quienes asuman la responsabilidad de la ejecución de la urbanización, en proporción a los costes de urbanización asumidos, y con cargo a los aprovechamientos de titularidad municipal que exceden de los materializables en el ámbito definido como suelo urbano no consolidado, denominado “P.2-A”.

3.3. La Ciudad del Conocimiento: Buenavista-Guadalhorce-Aeropuerto.

3.3.1. Situación de partida: conflictos y oportunidades en el área.

El Plan General de 1997 afrontó como problema la concentración excesiva y extensiva de uso industrial en el oeste de la ciudad, entre el ensanche de Teatinos y el entronque con el valle del Guadalhorce, y la debilidad estructural de este territorio urbano, sin apenas elementos estructurales de viario, dotaciones ni usos singulares.

Este modo de ocupación impide la articulación entre la ciudad y el valle, y produce en los habitantes de Málaga la sensación de un colapso del territorio que dificulta la lectura del lugar donde Málaga se implanta. No es, evidentemente, un buen modo de vincular la ciudad con la vega del Guadalhorce.

La conectividad interior y el acceso a todo el ámbito industrial están ya muy limitados. La reducida movilidad interior y la dificultad de travesía longitudinal y transversal provocarían pérdidas del valor de posición de estos suelos, que aún estando tan próximos a las áreas centrales urbanas, resultan poco accesibles y proclives a la marginalidad.

El Plan de 1997 describió esta situación y propuso medidas de estructuración y calado transversal, disponiendo corredores viarios y verdes en sentido norte-sur, e incrementando la permeabilidad longitudinal este-oeste mediante el refuerzo y prolongación hacia el oeste de la carretera de la Colonia de Santa Inés y Los Asperones, y con ampliación de sección y transformación en avenida urbana de la vieja carretera de Cártama.

También el Plan General acometió la transformación del modelo de ocupación extensiva de uso industrial, incrustando en este ámbito algunas piezas residenciales que, por su envergadura o por su vinculación con otros sectores (v.g. con el Campus Universitario) produjesen discontinuidades del uso dominante, mezcla de usos y ruptura del continuo industrial.

El estado de ejecución de estas previsiones del Plan de 1997 es como sigue:

El objetivo de incrementar la permeabilidad y la conectividad este-oeste, estableciendo otros corredores complementarios a la autovía del Guadalhorce, se está aplicando mediante la transformación prevista de la carretera de Cártama. Queda pendiente la remodelación de la carretera de la Colonia como distribuidor norte de todo el ámbito, y su continuación hasta la vega de Campanillas y el P.T.A. Una conexión de la vía de borde fluvial de los polígonos (Azucarera-El Tarajal) al enlace de la Hiperronda, continuando por el borde fluvial hacia la vega de Campanillas (hasta La Castañeta), aportaría una considerable mayor capacidad de tránsito este-oeste en el ámbito considerado.

La previsión de una línea de metro al Campus Universitario, y su prolongación a Campanillas y al Parque Tecnológico, añadirá un nuevo corredor de alta capacidad, que aún se podría completar con el servicio ferroviario de cercanías, modernizado a propósito de la construcción de la línea de alta velocidad, con estaciones, al menos, en los polígonos Guadalhorce y en Santa Águeda, con servicio de lanzadera desde esta última a la vega de Campanillas y al P.T.A.

Las vías colectoras norte-sur, entre el Campus Universitario y el borde fluvial del Guadalhorce, pautando el territorio industrial, propuestas por el Plan General de 1997, están aseguradas mediante la oportuna previsión y construcción de los pasos correspondientes sobre o bajo la línea férrea de alta velocidad.

El objetivo del Plan General, de lograr el pautado estructural mediante interrupciones de la trama urbana, que se lograrían con corredores verdes norte-sur, ha tenido, en su desarrollo, una expresión más débil de lo previsto y de lo necesario para cumplir su finalidad. Este patrón territorial estructurante, que debía lograrse mediante vacíos o corredores verdes, lo dispuso el Plan General siguiendo las directrices de los arroyos y vaguadas que pautan el territorio natural. Bien sea por la insuficiente atención que los planes de desarrollo han prestado a esta indicación, o bien por razones derivadas de necesidades funcionales, como ha sucedido en el C.T.M., se han debilitado o suprimido en su ejecución

algunas de estas previsiones, de modo que sería preciso ahora asegurar y aún reforzar estos elementos en los ámbitos aún no desarrollados, para no desaprovechar un recurso eficaz para el objetivo general de estructuración de la gran extensión industrial.

Las excepciones al uso industrial, la interrupción del uso, la mezcla de actividades, la ampliación de la gama de usos y las diversificaciones de productos urbanos, fueron, en su conjunto, otros de los objetivos del Plan General de 1997, compensadores de la monofuncionalidad y anomia de este territorio aprovechando los suelos aún vacantes y las áreas que requerían remodelación. Al norte de la autovía del Guadalhorce, entre la Universidad y el C.T.M., la ampliación del Campus y la disposición del área residencial anexa brindó una oportunidad para poner en valor suelos para usos empresariales mezclados con residencia, introduciendo un área urbana con capacidad de generar centralidad e imagen renovadora. Al sur de la carretera de Cártama, la reconversión de la pieza de Intelhorce, adecuada para un conjunto de actividades económicas del tipo de “parque empresarial”, junto con la pieza de La Corchera, con destino de equipamiento, y con el sector no programado SUNP G-2 “ Sánchez Blanca”, aportaban, en el Plan de 1997, un enclave alternativo al uso industrial, con escala y tamaño capaces de prosperar como área urbana residencial, apoyada en la carretera de Cártama una vez que se remodelase como avenida urbana.

En su ejecución, estas previsiones se están aproximando al modelo indicado, aunque por lo arriesgado de esta apuesta de mezcla de usos e incrustación de imagen urbana en el extenso territorio industrial, sería conveniente reforzar las previsiones del Plan vigente con regulaciones más actuales sobre mezcla de usos, con una articulación más potente con otras áreas y mayor extensión del uso residencial, para hacer más sólido y verosímil el nuevo modelo urbano en esta localización.

Los sectores denominados Buenavista y Cortijo Merino, entre la Autovía del Guadalhorce y la Carretera de Cártama (de 110 Has. en su conjunto) fueron destinados por el Plan de 1997 a uso industrial, renunciándose en este lugar a complementar el modelo de mezcla de usos, debido a la oportunidad, que entonces se estimó inmediata, de destinarlos a la implantación de actividades atraídas por el Parque Tecnológico. Estos dos sectores se han mantenido sin el desarrollo entonces programado, y hoy suponen una oportunidad para redimir de su arcaísmo al territorio industrial. Estos sectores han de ser por tanto objeto de reconsideración en su destino, ordenación y estructura urbana.

3.3.2. Actuaciones que se proponen para reforzar y actualizar los objetivos del Plan General en el ámbito “Guadalhorce”.

En términos generales -estructurales y de modelo urbano- se trataría de establecer una cesura potente en sentido norte-sur en el continuo industrial, mediante un corredor amplio y de usos mixtos, residenciales y de actividades económicas, y con una imagen muy urbana. Este corredor (o intrusión de otros usos en el territorio industrial) se concibe a la escala de la ciudad como conector del Campus Universitario, a través de las riberas del Guadalhorce, con el entorno del Aeropuerto. Tal corredor

urbano se forma mediante una sucesión de sectores que mezclan e integran usos de la gama universitario / empresarial / residencial / equipamiento, articulados por ejes viarios potentes, asegurando una relación clara entre el norte (Universidad) y el sur (Aeropuerto).

Se traslada así al modelo urbano la propuesta innovadora denominada “*ciudad del conocimiento*” coincidente con la iniciativa del II Plan Estratégico de Málaga, basada en la mezcla compatible de usos diversos, y en la capacidad del urbanismo para aprovechar las externalidades de las grandes actuaciones, como la Universidad, la ampliación del Aeropuerto y el Parque Tecnológico.

Se propone la siguiente instrumentación de actuaciones, añadidas a las que se deben mantener del Plan General de 1997.

3.3.2.1. Parque logístico Buenavista PA-T.1 (97).

Es parte del sector de suelo urbanizable Buenavista Oeste. Se define un área, destinada a actividades logísticas y terciarias complementarias, concebida en sinergia con el actual C.T.M. El Parque está directamente conectado a la Hiperronda a través de la vía distribuidora norte del Aeropuerto, que lo une también a la pieza de logística aeroportuaria “La Loma” de Churriana, así como a las Terminales de carga y pasajeros del Aeropuerto. Da frente a la carretera de Cártama, que lo vincula a las áreas industriales y logísticas de la vega de Campanillas y al P.T.A.

La ordenación aprobada, con carácter indicativo, combina grandes parcelas para implantaciones de naves de gran superficie, con parcelas para tipologías edificatorias menores, en un programa que incluya terciario complementario, servicios a las empresas y equipamiento.

La edificabilidad asignada es 153.298 m²t para el uso logístico y 47.252 m²t para usos terciarios, si bien la implantación definitiva de usos y su cuantificación será establecida en su desarrollo como elemento estructural de interés territorial.

3.3.2.2. *Parque de industrias urbanas escaparate “Buenavista PA-T.1 (97).*

La pieza inmediatamente al este de la anterior dentro del mismo sector Buenavista Oeste, se destina a actividades industriales y terciarias propias de áreas urbanas interiores.

Está integrada por una pieza de “*industrias escaparate*”, y otra de usos industriales tradicionales, tales como talleres y servicios a la residencia. El conjunto ha de resultar un ámbito adecuado para el traslado de actividades que hoy se desarrollan de modo inadecuado y causando impactos en áreas de vivienda, que deben ser objeto de remodelación.

La edificabilidad que se propone asignar a este sector es de 101.233 m².

La extensión total de estas dos zonas, Logística-Terciario e Industrial, alcanza una superficie de 56,41 Has.

3.3.2.3. Distrito residencial Buenavista-Cortijo Merino PA-PT.2 (97) - SUNC-R-T.1.

Se trata de un conjunto de los sectores “Buenavista” y “Cortijo Merino” con suficiente extensión como para construir una masa crítica residencial importante. Además tiene conexiones y vinculaciones estructurales con otros sectores residenciales, comerciales y de centralidad colindantes: Sánchez Blanca, San Carlos, Interhorce, La Corchera y el área residencial, al norte, del Campus Universitario, al que también está directamente vinculado.

El ámbito se conforma con los suelos que no se mantienen en uso industrial del sector “Buenavista” y del sector completo “Cortijo Merino”. El conjunto tiene una superficie de 53,27 Ha, de la que corresponden 26,03 Ha al sector Cortijo Merino y 27,24 Has. a Buenavista.

Se concibe como “ciudad jardín”, de intensidad edificatoria media, con mezcla de tipologías y diversidad de espacios públicos.

La edificabilidad residencial propuesta para el conjunto es de 275.475 m²., correspondiendo al sector 107.494 m². y a “Buenavista Residencial” 136.210 m².

3.3.2.4. San Carlos SNUC-R-G.8.

La pieza de suelo de 13,11 Ha. al este de la anterior es un área industrial de arcaísmo semi-rural y gran degradación.

Se propone su regeneración para usos productivos, planteando una ordenación global, a desarrollar en el Plan Especial correspondiente, que realice una transición adecuada, dentro de las posibilidades existentes, entre los diferentes usos implantados, residenciales e industriales.

Se plantea cierto desarrollo residencial para posibilitar realojo de viviendas instaladas entre naves industriales, y procurar la referida transición mediante generación de espacios libres y equipamiento para el barrio.

Las parcelas de suelo situadas en el extremo este del sector, colindantes con el polígono El Viso, se destinarán a usos productivos, empresariales y de espacios libres para resolver el cierre y completación de aquel.

La edificabilidad propuesta para este sector es de 58.979 m².

3.3.2.5. Parque empresarial Intelhorce PAM-G.1 (97).

Este enclave de 312.102 m² es el ámbito del PERI Interhorce, que ahora queda rodeado de nuevas áreas residenciales. Se destina a usos productivos, empresariales (actividades terciarias y comerciales, principalmente), y deberá crear una fachada adecuada al carácter de centralidad urbana que se adscribe a la pieza colindante de La Corchera. Mantiene la edificabilidad asignada por el P.E.R.I. en vigor, de 205.380 m².

3.3.2.6. Distrito Urbano Central “La Corchera” SUS-G.3.

En el entorno del viejo edificio industrial, de 17,07 Ha., se dispone uso residencial, y para asegurar en el lugar animación y actividad permanente, también comercio, ocio, usos institucionales y equipamiento de centralidad, tal como el cultural. El comercio y el equipamiento deberán ocupar preferentemente el edificio industrial de La Corchera.

De acuerdo con criterios de ordenación adecuados al paisaje del lugar, se ha elegido un esquema de edificación sobre espacio libre, concibiendo el conjunto con un enfoque proyectual paisajístico de parque equipado, donde la estructura y el orden urbano no resultan de la geometría de la planta, sino de las relaciones visuales entre edificios, como un modelo actual y potente de *ágora* que represente el nuevo centro urbano, activo y abierto, de esta nueva ciudad.

El sector de centralidad La Corchera así configurado tendría una edificabilidad total de 78.530 m².



3.3.2.7. Parque de actividades económicas “Huertecilla-Tarajal” SUS-G.4.

Son los sectores que el Plan General 1997 clasifica como SUP-G.5 y SUNP-G.3., a los que se agrega la superficie de suelo reservada en el Plan para tránsito del ferrocarril al Aeropuerto, que se ha desafectado de este uso en cuanto que la nueva ordenación ferroviaria ha establecido otra red, que resuelve en otro lugar tal tránsito.

De este modo el sector actual ascendería a las 52,25 Ha.

Este nuevo sector, en el extremo sur del corredor que se inicia al norte en el Campus Universitario, constituye la pieza de suelo urbanizable más vinculada al Aeropuerto en la organización de esta denominada “*ciudad del conocimiento*”.

Se destina preferentemente a acoger actividades empresariales incentivadas por la proximidad al Aeropuerto, y requiere por tanto una imagen muy cualificada, como fachada urbana ante el Aeropuerto y ante la Hiperronda. Se incorporan usos residenciales al norte del ferrocarril para posibles realojos de las viviendas existentes.

Se conecta inmediatamente al Aeropuerto y a Churriana por la vía distribuidora norte, que une directamente este enclave al sector de La Loma, simétrico del presente respecto al Aeropuerto y destinado a actividades semejantes, de logística aeroportuaria y empresarial.

El sector deberá ordenarse para mezcla de usos en la gama de industria compatible con el terciario (laboratorios..... hasta oficinas y hotelero). La composición de la mezcla de usos habrá de definirse en el momento de la promoción, pero de modo que, para cualquier uso, se asegure la calidad ambiental y la imagen de calidad del conjunto. La función representativa, necesaria para esta pieza, requiere especial atención a su imagen ante el Aeropuerto, ante la Hiperronda, en sus fachadas ante los viales del borde fluvial y ante la vía distribuidora norte del Aeropuerto. Los tipos edificatorios deberán corresponder a la gama amplia de actividades económicas que puede asumir el sector, pero con concepción unitaria en cuanto a la calidad y la escena urbana.

La edificabilidad que se asigna al sector es de 235.146 m²t.



3.3.2.8. Nueva fachada fluvial de Málaga SUS-G.5, SUS-G.6, SUS-G.7, SUNS-G.1, ED-G.8, ED-G.9 y ED-G.10.

La banda de suelo entre los polígonos Guadalhorce y la canalización del río debe construir la nueva fachada de Málaga ante su nuevo Aeropuerto: imagen de la actividad económica de la ciudad ante la pista de aterrizaje de aviones y ante los nuevos edificios Terminal. Los suelos urbanizables previstos reúnen una superficie de 17,08 Ha, de la que 131.934 m² es el ámbito destinado a actividades económicas en Suelo Urbanizable Sectorizado y 38.907 m² corresponden a la ubicación de los actuales desguaces de automóviles, clasificados como SUNS.

Deberá desarrollar, por su posición e imagen, capacidad de atracción empresarial de actividades, en la gama de usos que va desde la logística aeroportuaria (actividades de segunda y tercera línea) hasta terciario, sin evitar actividades industriales tradicionales a condición de la compatibilidad de sus instalaciones con la imagen de calidad del conjunto.

Los tipos de edificación podrán ser variados, adecuados a las actividades a implantar, con un concepto unitario y pautado del conjunto. En todo caso, la vegetación del área y la altura mínima de los edificios deberán garantizar la ocultación de la actual fachada de los polígonos industriales ante el Aeropuerto.

En su extremo sur, el parque lineal limita con suelos de sistemas técnicos, que deberán cuidar su imagen, en relación con el conjunto de los edificios empresariales.

En el medio plazo, se requerirá, la remodelación y el traslado de ciertas instalaciones industriales inapropiadas, ya asentadas puntualmente en esta banda territorial. La iniciativa privada podrá apreciar por sí misma, y asumir, la oportunidad de estos traslados cuando se ponga en marcha y progrese la actuación general.

La edificabilidad para actividades económicas asignada a los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado es de 114.638 m².



3.3.2.9. Azucarera Larios PA-G.8 (97).

Esta pieza de suelo de 112.770 m²., incluyendo según la delimitación del PGOU de 1997 suelos de dominio público hidráulico, está contenida entre vías potentes y por tanto con privilegiada accesibilidad pero aislada del continuo urbano, y puede jugar una función importante en la estrategia de aprovechar las externalidades de la ampliación del Aeropuerto. Se trata de localizar en ella actividades que hoy se desarrollan de modo espúreo en proximidad a los edificios de la Terminal de pasajeros, e implantar otras que genere el desarrollo aeroportuario.

Esta pieza de suelo está estrechamente vinculada al eje de actividades del Guadalhorce, e inmediatamente conectada al acceso sur al Aeropuerto. Se propone su destino a usos hotelero y terciarios, por su capacidad y posición adecuadas para incorporar actividades empresariales de dirección y gestión.

La edificabilidad correspondiente es de 37.339 m²t.

3.3.2.10. La Loma de Churriana.

En el borde de Churriana, en terrenos contiguos al municipio de Alhaurín y al recinto aeroportuario, el Plan General de 1997 situó una reserva de suelo para usos industriales, deseablemente vinculados a la logística aeroportuaria. El sector originalmente delimitado es reforzado con otro que se sitúa al noreste de la Circunvalación y ocupa el suelo hasta el Sistema General Aeroportuario definido por el Plan Director. Se han ajustado sus límites para adaptarse al nuevo trazado de la vía de Circunvalación de Churriana. El conjunto de los dos sectores tiene una dimensión de 904.455 m².

Aún siendo un área exterior al ámbito que el Plan General describe como “Guadalhorce”, ha de entenderse funcional y conceptualmente vinculada al corredor Universidad-Aeropuerto. Por eso se describe aquí como formando parte del sistema de enclaves dispuestos para captar actividad económica generada por el Aeropuerto.

Por su posición simétrica con El Tarajal respecto al Aeropuerto, y estando directamente conectado al área de Terminales de pasajeros y de carga, las actuaciones en este ámbito deberán desarrollarse de modo semejante a aquél, siendo preferente aquí la implantación de usos logísticos, más vinculados a la movilidad, al transporte y a la manipulación de mercancías, que no obstante deben complementarse con actividades terciarias y de servicios a las empresas.

La edificabilidad propuesta es de 107.679 m²t para el sector norte, y 171.607 m²t para el sector sur.

3.4. La Fachada Litoral de Poniente.

3.4.1. Nuevos criterios para la intervención.

Es sabido que, en la aplicación de un plan urbanístico, la ejecución de los proyectos previstos va modificando el territorio donde se han de implantar los nuevos proyectos. La modificación se refiere tanto a la condición topológica y geométrica del lugar, como a la apreciación estética de las gentes y a la figuración que va adquiriendo la ciudad. Esta es la situación determinante en el extremo Oeste del Paseo Marítimo de Poniente, donde una parte importante de las actuaciones previstas por los planes generales anteriores ya se ha ejecutado y donde el territorio ahora se aprecia y se lee de otra forma, no muy diferente, pero sí modificada.

Tenemos ya a la vista la imagen del paseo marítimo, aún no concluido, y de la masiva producción residencial en el continuo edificado desde el centro de la ciudad hasta el río Guadalhorce. En este continuo apreciamos el lugar de la Central Térmica despejado por fin de la escalofriante imagen del ingenio destinado a quemar carbón y fuel sobre la playa. Es hora de imaginar estos lugares definitivamente transformados en ciudad.

Las condiciones a que hoy está sometido este ámbito por el Plan General de 1997, y las oportunidades que encierra para su configuración, son:

- a) La incertidumbre sobre el periodo previsible de funcionamiento de la central térmica, condujo al Plan de 1997 a una formulación ecléctica de la clasificación del suelo ocupado por las instalaciones, que pasaría a ser de uso residencial cuando cesase la actividad de la central térmica. Esta previsión respondía más a la voluntad de plasmar en el Plan una opción razonable, que a un pronóstico efectivo de cese de la actividad y desmantelamiento de la central.

De modo que el suelo de la Central Térmica quedó calificado en su mayor parte como de uso industrial, previéndose no obstante una eventual transformación mediante planeamiento de desarrollo para uso residencial, de incierta ejecución. Tal supuesto, entonces hipotético, ya se ha producido.

- b) El área industrial de calle Nereo y adyacentes, en fachada al Paseo Marítimo, se mantuvo en este uso industrial a pesar de su inadecuación a un entorno destinado a usos residenciales, de equipamiento y ocio, y a pesar del deterioro y la incompatibilidad que la actividad industrial suponía para tal entorno.

Ello fue debido a las dificultades para incorporar al Plan General una opción más enérgica de traslado de actividades, en cuanto a la desconfianza social que se generó durante la elaboración del Plan sobre la reposición de la actividad y el mantenimiento de los puestos de trabajo, frecuentemente comprometidos en las operaciones de traslado.

Hoy parece que este debate pueda resolverse de modo más sosegado y razonable. Bien es cierto que la ciudad necesita ciertas actividades industriales incluidas dentro de sus espacios urbanos centrales, que no pueden desarrollarse en la periferia alejada. Por eso esta revisión del Plan prepara suelos con esta condición, adecuados para usos industriales urbanos y tradicionales, donde podrán ser trasladadas y ejercidas las funciones que hoy se desarrollan en este enclave, manifiestamente inadecuado para ellas.

- c) El borde fluvial, en la desembocadura de la canalización del Guadalhorce, donde está localizada la planta de gas, se clasificó en el Plan General del 97 como Sistema General de parques, en una opción de lógica formal, ajena al procedimiento práctico de traslado de la planta e incorporación afectiva de estos suelos al sistema de parques urbanos. Las mismas razones invocadas en los párrafos anteriores permiten ya afrontar con realismo el destino adecuado para estos suelos: lugar de fachada, a la vez, ante el mar y ante el río.
- d) Finalmente, la ordenación del sector urbanizable de la Finca El Pato, para el que el Plan General del 97 adoptó indicativamente un orden físico regular, en la previsión de que sería desarrollado mediante normativa de Ciudad Jardín (CJ) que aportaría variedad tipológica y amenidad paisajística al nuevo distrito urbano, ha sido ejecutado mediante tipos edificatorios repetidos, iguales, con aplicación de normativa abierta. Ello ha dado como resultado un paisaje urbano monótono, con una sensación de anomia que ha impedido la diferenciación y el enriquecimiento de la escena urbana que se confiaba a una arquitectura más diversificada y mezclada con la jardinería.

Resulta de todo ello que, aún en el caso de erradicación de los usos industriales degradados y degradantes en el área, la tendencia a la reproducción mimética de las formas urbanas y de los tipos edificatorios que han colonizado el lugar, abocaría a la consolidación y total ocupación de la gran superficie todavía disponible con el mismo código urbano. El patrón inmobiliario comercial no ha producido en este lugar excepcional otro modelo que el de reiteración de hileras de bloques lineales semejantes, transversales a la costa, cuyo éxito promocional consiste en la oportunidad de ofrecer vistas oblicuas al mar en sus dos fachadas laterales, y vistas directas en el testero marítimo. La fachada que ha creado en la calle Pacífico esta rutina promocional tan carente de interés, deberá evitarse por todos los medios en el enclave final y significativo del Paseo Marítimo.

El hecho de que hayan permanecido hasta hoy en este lugar tantas indeterminaciones y conflictos, aporta la contrapartida de oportunidades inéditas. Es, pues, el momento de incluir conflictos y oportunidades en una concepción fundamentalmente urbanística y ciudadana.

Este enclave final del Paseo Marítimo de Poniente, tiene una extensión de más de 30 Ha. y está situado a unos 5 Kms de la Plaza de la Marina. En el espacio costero de la ciudad, entre el centro tradicional y este lugar, no se ha organizado ninguna otra área de centralidad, que no sea a nivel local de barriada. Es decir, no hay otros centros representativos a la escala de la ciudad. De manera que un nuevo centro en el borde marítimo, independientemente de otras razones funcionales, es una exigencia que le viene dada a Málaga por la sola posesión de una fachada al Mediterráneo, y por su rango y tamaño.

Desde un punto de vista estructural y funcional, el vasto territorio urbano comprendido entre el centro urbano moderno (Prolongación de la Alameda) y el final de la ciudad en la Térmica, de más de 12 Km² de extensión, requiere ineludiblemente nuevas áreas centrales de rango general. Una de ellas va a ser posible a propósito de la llegada de la Alta Velocidad y la depresión del ferrocarril entre las Rondas Exterior e Intermedia. Otra, más periférica, la hemos propuesto en este documento para el área Buenavista – La Corchera, en el Guadalhorce.

La única posible en la costa, descontando obviamente los lugares centrales de los bordes del Puerto, es la Térmica y su entorno. Este ámbito, que aquí se contextualiza, se estudia y ordena con la definición que requiere para acertar y apoyar con la decisión necesaria, su concepción.

La creación de un centro urbano, con la potencia y las actividades que este lugar de Málaga requiere en atención a la población que gravita sobre él y al rango de la ciudad, conlleva determinadas características urbanas, que se enuncian a continuación como **criterios de la propuesta**:

- Elevar la densidad de uso del área respecto al estándar propio de las áreas residenciales puras, para asegurar la mezcla de usos y el nivel de actividad normal de las áreas centrales.
- Ordenación pormenorizada de acuerdo con un modelo urbano geoméricamente adecuado para aceptar mezcla de usos. Deben regularse las proporciones de la mezcla, a fin de lograr el nivel adecuado de actividad y animación de la escena urbana.
- Combinar en el área tejidos urbanos con diferentes órdenes: deben diferenciarse los tejidos residenciales de aquellos otros donde hayan de ser predominantes las actividades urbanas centrales. Unos y otros han de corresponder a patrones organizativos diferentes, y con escenas urbanas y conceptos del espacio público específicos.

3.4.2. Criterio, elementos de la ordenación y actuaciones que se proponen.

El área está localizada en la intersección del Paseo Marítimo de Poniente con el eje norte-sur, que une entre sí la costa con el Campus Universitario a través de Teatinos, la Ciudad de la Justicia, el Palacio de Ferias y Congresos, y los grandes equipamientos deportivos. El proyecto urbano debe por tanto expresar y representar con fuerza geométrica el lugar donde se encuentra el Paseo Marítimo con este eje principal de grandes equipamientos, que irrumpe en el área con directriz diagonal a través de la Avenida de Molière.

El modelo residencial que se viene desarrollando por la iniciativa privada en el Paseo Marítimo puede ser reinterpretado para rescatar sus buenas características: retomando la idea de bloques con vistas a la costa, pero integrándolos en parques estanciales, de espacio más recogido concebidos como recorridos urbanos. Y dotando al Paseo Marítimo de fachada continua con usos comerciales y de hostelería.



Para que el lugar se exprese como paisaje cosmopolita de Málaga abierta al mar, se señala con cuatro torres (podrían ser alguna más justificadamente), que se ilustran indicativamente en este Plan con una idea de proyecto para explicar el sentido de la propuesta como figura de un nuevo paisaje urbano, inédito pero adecuado al tamaño y función capital de Málaga. Las cuatro torres, que pautan el espacio final del Paseo Marítimo junto con una manzana central de geometría potente y compleja, reforzarán el significado de este sitio de Málaga entre el río Guadalhorce y el mar.

Los elementos y las piezas que forman en su conjunto el modelo urbano propuesto son, descritos de este a oeste:

3.4.2.1. El Parque transversal de La Misericordia.

Es una pieza que resuelve la transición entre la nueva sede institucional administrativa de la Diputación Provincial y el área residencial. Sirve también para rectificar y clarificar la directriz de la Avenida Gregorio Diego en su salida al mar.

Hace de explanada ante el nuevo edificio de la Diputación Provincial en La Misericordia, como éste requiere por su función administrativa y representativa. La cabecera interior del Parque se destina a equipamiento público. Desde esta explanada se inicia el recorrido por otro parque paralelo a la costa hacia la Manzana Central.

El parque tiene una superficie aproximada de 14.053 m² y el equipamiento de 2.640 m².

3.4.2.2. El Parque interior: de La Misericordia a La Térmica.

Es un parque con un doble carácter, *doméstico* y de *relación* o transición del área institucional a la central.

Queda recogido como gran patio abierto entre manzanas residenciales, separado veladamente del Paseo Marítimo por la galería comercial, que también le da acceso desde el lado costero. Es así más propicio a la estancia que los parques transversales vinculados a la agitación del Paseo Marítimo. Estos espacios libres públicos se suman a las zonas libres de edificación previstas entre las edificaciones en altura.

Tiene una superficie total aproximada de 22.614 m².

3.4.2.3. Las dos manzanas residenciales.

Se trata de una ordenación unitaria de los edificios residenciales en el frente marítimo, diferenciada en dos sectores de gestión independiente. El situado al este será producto de la transformación de las actuales manzanas industriales de la calle Nereo, y el del oeste es el sector de planeamiento parcial del Plan de 1997, SUP-LO.1 "Torre del Río", que manteniendo las condiciones de edificación previstas, más las modificaciones planteadas por modificación del PGOU de 2008 debido a la sentencia 774/2007, adecua sus parámetros de ordenación para su integración en el nuevo modelo conjunto.

En este lugar se mantiene el trazado del Paseo Marítimo (calle Pacífico), y aún se refuerza su directriz, rotunda y continua en todo el frente de la ciudad, mediante la disposición de la arboleda. Sin embargo la edificación se dispone según una alineación ligeramente desviada que se abre hacia el enclave con la manzana de actividad central.



De modo que a partir de la Diputación en La Misericordia la alineación aparece dual: la funcional viaria apunta hacia el límite de la ciudad, hacia el Guadalhorce y el final del Paseo Marítimo; y la alineación de la fachada edificada se inclina y deja ver, con sentido escenográfico, el centro de animación.

Los edificios residenciales corresponden a dos tipos: tres bloques lineales siguen el patrón ya ensayado en el Paseo recientemente construido, colocándose paralelo y transversalmente al litoral. Y cuatro torres con una altura máxima de 105 metros (PB+27) que contribuyen a construir la imagen con que se quiere significar este lugar de encuentro y relación del litoral con el eje de actividad y dotacional norte-sur que lo enlaza con Teatinos.

Un basamento común a las cuatro torres define la alineación desviada mediante una galería comercial, que puede permitir el tránsito transversal tamizado hacia el parque interior.

El sector Nereo tiene así una edificabilidad de 71.595 m²t, y Torre del Río, 66.961 m²t.



3.4.2.4. El Distrito Central.

La ordenación del área central, de actividades y usos mezclados, está referida a la diagonal, a la irrupción sesgada que hace en el lugar la Avenida de Molière. De esta forma se crea un lugar excepcional, que evidencia una ruptura con el pautado residencial circundante.

Sin desorden, porque se apoya en la geometría comprensible de la diagonal, pero con complejidad, porque expresa el encuentro de dos órdenes diferentes, se crea un nuevo área de escenas y perspectivas urbanas ambiguas y variadas, con los valores de amenidad escenográfica y riqueza formal que las gentes suelen encontrar en los tejidos históricos, pero que pueden ser contruidos también por el urbanismo actual.

El conjunto del Distrito Central se organiza sobre el conjunto de las piezas definidas por el Plan General de 1997 como SUP-LO.3 y determinadas parcelas de suelo urbano industrial vinculadas a “La Térmica”, con una superficie de suelo total de 115.943 m².

3.4.2.5. La Manzana Central.

La ordenación del Distrito Central se define mediante una pieza central excepcional: un edificio manzana, cuya planta y orientación están referidas a la directriz de la Avenida de Molière. El tamaño y la complejidad formal del edificio permiten conciliar en él usos diversos (vivienda, hotelero, comercial y oficinas) y tipos edificatorios diferentes, mezclados con espacio público interior, que tiene continuidad con el exterior.

A la manzana en su conjunto se le asigna una edificabilidad de 60.024 m²t.

3.4.2.6. La Gran Acera.

El entorno de la Manzana Central es una gran acera, dilatación de la acera del Paseo Marítimo que se ensancha hasta rodear la Manzana y confundirse con su interior formando la plaza pública cubierta del nuevo centro. Es un espacio sugerido para ser sentido por los malagueños como “*nueva Acera de la Marina*”, trasunto del centro tradicional en la pieza marítima más actual de la ciudad.

3.4.2.7. El Barrio Central.

Se define por los edificios que rodean la manzana central, la conectan a los sectores colindantes y la complementan diversificando los usos. Se organizan de acuerdo con formas geométricas de transición a las manzanas residenciales de pautado regular que rodean el Distrito Central.

La edificabilidad propuesta para este conjunto de edificios es de 53.273 m².

3.4.2.8. La playa.

La nueva Plaza de la Marina, que se extiende alrededor de la vieja chimenea de la Térmica, incoado Bien de Interés Cultural, puede tener una réplica al exterior del Paseo Marítimo sobre la playa.

Se concibe aquí un área marítima sobre la que se proponen estructuras ligeras, sugeridas en madera, con geometrías urbanas. Para crear imagen de mar calmado en este enclave central se mantiene el espigón de la Térmica y se crea un nuevo espigón, quizás flotante, que traslada al mar la línea de la diagonal urbana que ha dado argumento de forma al conjunto.

El viejo espigón de la central debe eliminarse parcialmente para reducir el bloqueo al paso de sedimentos y beneficiar la estabilidad de la playa. El tramo eliminado del espigón se sustituirá como pantalán pilotado.

Se mantiene el extremo del espigón como isla, que se regularizará en planta y se convertirá en lugar recreativo y atracción de visitantes: restaurante, embarcadero de recorridos turísticos, mirador de la ciudad...

El nuevo eje sugerido en el mar para crear un recinto ambiental no incluiría ninguna estructura fija en su trazado. Puede componerse con elementos flotantes o incluso señalarse de modo virtual: iluminación de hitos...

El paseo marítimo peatonal se debe prolongar hacia poniente en un recorrido que pasa por el lado interior de Sacaba Beach, atraviesa el "Distrito Institucional" y se adentra en el parque de la desembocadura del Guadalhorce. Debe construirse con pasarelas, y, de ser ambientalmente correcto, adentrarse en La Isla para generar un centro de observación e interpretación.

3.4.2.9. El Distrito Institucional.

En el extremo de este territorio, en el borde del río Guadalhorce ocupado hoy por una planta de gas, se sitúa un enclave para usos institucionales que se delimita como SG-LO.1 "Antigua Butano". Se configura como lugar de oportunidad para determinados objetivos que ha definido el II Plan Estratégico de Málaga: atracción de instalaciones y sedes de organismos europeos, que aprovechen la posición geopolítica de Málaga en el sur del Mediterráneo.

Uso apropiado a este enclave, que se destina a equipamiento y áreas de esparcimiento y zonas verdes, como última reserva disponible de suelo público en la costa que la ciudad debe reservar estratégicamente. Al igual que extremo o límite del paseo marítimo, este lugar debe servir también de referencia tanto para la ciudad deportiva, que se proyecta con usos deportivos diversos a escala supralocal en el entorno del Palacio de los Deportes, en los que otros organismos deportivos podrían tener su sede o delegación, como referencia para la ciudad desde el paso exterior que se realiza por la actual autovía .

La superficie es de 51.216 m²s, entre áreas de equipamiento y zonas verdes públicas y la edificabilidad atribuida de 26.000 m²t.

3.4.3. Superficies y edificabilidades de las piezas y elementos.

SUPERFICIES DE SUELO

Sector Nereo: 55.073 m²s

Sector Torre del Río: 86.963 m²s

Distrito Central (Térmica): 115.493 m²s

Distrito Institucional: 51.216 m²s

SUPERFICIES DE SUELO DOTACIONALES SECTORES

Áreas Libres Nereo: 24.000 m²s

Áreas Libres interiores Torre del Río: 12.262 m²s

Áreas Libres paseo marítimo Torre del Río: 26.738 m²s

Áreas Libres interiores Térmica: 37.940 m²s

Áreas Libres paseo marítimo Térmica: 17.060 m²s

Total áreas libres en sectores: 118.000 m²s

Áreas Libres área institucional: 38.677 m²s

Equipamientos Nereo: 7.000 m²s

Equipamientos Torre del Río: 17.070 m²s

Equipamientos Térmica: 12.540 m²s

EDIFICABILIDADES Y USOS

SECTOR NEREO

Residencial: 43.095 m^{2t}

Terciario: 28.500 m^{2t}

Total: 71.595 m^{2t}

SECTOR TORRE DEL RIO

Residencial: 61.961 m^{2t}

Comercial: 5.000 m^{2t}

Total: 66.961 m^{2t}

DISTRITO CENTRAL

Residencial: 71.498 m^{2t}

Hotelero: 10.500 m^{2t}

Comercial: 16.148 m^{2t}

Oficinas: 12.000 m^{2t}

Total: 115.493 m^{2t}

DISTRITO INSTITUCIONAL

Institucional: 12.000 m^{2t}

Hotelero: 9.500 m^{2t}

Comercial y equipamiento: 4.500 m^{2t}

Total: 26.000 m^{2t}

3.5. La Ciudad en la Vega. El entorno del Parque Tecnológico.

3.5.1. Los criterios del Plan General de 1997. Evaluación y nuevos enfoques.

El Plan de 1997 detuvo el crecimiento continuo de la ciudad en el área de contacto con los bordes y vegas del Guadalhorce y Campanillas (Cerámicas – Zocueca), con las siguientes excepciones:

- a) Se calificaron para uso industrial las piezas de suelo señaladas como SUNP-T1 (Cerámicas) y SUNP-T2 (Zocueca). La primera de ellas por estar ya destinada a extracción de arcilla para la industria cerámica y por la vigencia entonces de tal actividad. El segundo de estos ámbitos, por su posición colindante a Mercamálaga y a otras áreas de actividades industriales y económicas, se destinaba también a uso industrial.

- b) Se hicieron previsiones de expansión residencial acordes con las demandas de crecimiento propio de las barriadas del ámbito: Campanillas, Santa Rosalía, Maqueda, Las Castañetas y Colmenarejo.
- c) Se estableció un Área de Reserva para el crecimiento del Parque Tecnológico de Andalucía.

En términos generales, las previsiones de ocupación de este ámbito se han comportado de acuerdo con el modelo propuesto, con un tono moderado de desarrollo. En el entorno del núcleo de Campanillas, donde se concentraban las previsiones más extensas de crecimiento, se han desarrollado los suelos urbanizables programados, y no ha habido iniciativa privada en los no programados. En general se aprecia que hubo vacilación en los enfoques emprendedores, que se mantuvieron en la orientación a un mercado suburbano local.

Cuando el Plan General de 1997 propuso detener el crecimiento continuo de la ciudad en el borde de los suelos agrícolas de regadío, lo hizo en correspondencia con un determinado estado de equilibrio entre las expectativas y demandas de desarrollo urbano de Málaga por una parte, y el coste de la destrucción de suelo agrícola, por otra.

Esa tensión entre las demandas consiguientes al crecimiento poblacional y la protección del suelo agrícola es la que está determinando hoy la situación del área, con la indefinición del enfoque promocional de los suelos urbanizables ya clasificados, y con tensiones de implantación de usos no agrícolas. Ello da como resultado apariciones puntuales de usos “de trasera” de la ciudad, tales como recintos para almacenamiento, localización espúrea de usos inadecuados al espacio rural, que buscan áreas “de sombra” y suelos baratos para actividades altamente consumidoras de suelo pero de escasa productividad, de imposible implantación por tanto en los suelos “ortodoxos”.

De mantenerse esta situación, la degradación ambiental y paisajística, hoy apenas iniciada, progresaría de modo irreversible. Ha sido preciso pues replantear la cuestión, valorar las dos posibilidades alternativas: reafirmar el modelo restrictivo de 1997 y adoptar las medidas que ello comporta para la salvaguarda de la agricultura, o bien generar otros modelos que definan un nuevo tipo de equilibrio de la ciudad con su territorio.

La segunda de las opciones enunciadas remite a indagar la posibilidad de implantar en este ámbito un modelo de ciudad adecuado a los valores ambientales del sitio, de modo que los elementos definidores del paisaje y otros valores del territorio puedan ser mantenidos, y además generen un nuevo tipo de espacio urbano que amplíe la oferta de modelos residenciales que toda ciudad madura debe producir.

La otra cuestión principal, que ha de fundamentar la decisión sobre el destino de los territorios en el entorno de Campanillas y del Parque Tecnológico, es precisamente la integración de éste en la metrópolis.

Sigue siendo frecuente en Málaga entender como ajena al modelo territorial la elección que se hizo en su día del lugar de implantación del Parque Tecnológico, guiada por la inmediatez requerida entonces por la oportunidad inversora y las prisas de 1992.

Hasta hoy continúan las críticas, bien fundamentadas, sobre la distorsión que la localización de P.T.A. creó en el modo de crecimiento de Málaga y en su entorno rural.

No tiene sentido plantear hoy cual sería la situación –contrafáctica- si la iniciativa del Parque no hubiese alcanzado los notabilísimos resultados que conocemos en la dinamización de las actividades económicas de la ciudad. La conversión del Parque en un lugar privilegiado de desarrollo tecnológico y modernización empresarial, y la inducción de efectos territoriales no tan negativos como se temía, hacen pensar que la planificación debe aprender a manejar los temas que el propio territorio propone, en lugar de aplicar sobre él modelos preconcebidos. El territorio propone con frecuencia nuevos temas, sobre todo en las periferias, que no están codificados por la urbanística; y ésta debe sin embargo saber trabajar con la extrema complejidad e irregularidad de los acontecimientos territoriales.

De modo que el enfoque oportuno no parece ser ya el de compensación, recomposición de equilibrios rotos u otros paliativos de los impactos negativos del Parque en la estructura urbana de Málaga. Lo que ahora se hace perentorio es la elaboración y la inclusión de todos los elementos territoriales (Parque, elementos naturales, estructuras urbanas y territoriales) en un nuevo modelo de organización territorial, fundiéndolas en un proyecto general.

Nadie propondría hoy contener la difusión y la atracción de actividades que genera el P.T.A. Tratar por tanto de detener el crecimiento y reconducir la situación hacia un modelo de ordenación preconcebido, contenido en viejas nociones de equilibrio, tendría resultados devastadores: en el caso poco probable de lograrse, no se haría mas que aplazar lo incontenible, de modo que acabarían mas adelante expandiéndose de todos modos las actividades urbanas, con los riesgos añadidos de la premura. El enfoque oportuno consiste en detectar las oportunidades que hoy ofrece el territorio en este lugar para lograr objetivos deseables de innovación y expansión de actividades económicas, y concebir sosegadamente modelos de ocupación y organización urbana que puedan mantener los elementos, espacios y paisajes más valiosos de este excepcional territorio. Fundir todos esos elementos y situaciones en un modelo general y mixto, es el objetivo asumido por este Plan General para sus actuaciones y propuestas en esta parte del territorio.

La aplicación de estos objetivos generales a la concepción de los modelos urbanos adecuados, se ha hecho mediante los siguientes criterios de planeamiento:

Primero: Se ha definido el ámbito (“cubeta”) geográfico que delimita la confluencia de los valles del Guadalhorce y el Campanillas. Sus características paisajísticas relevantes, que servirán de criterios al plan urbano, son:

- Los bordes están claramente definidos por los relieves principales que delimitan la cubeta del valle.
- Los valles y las terrazas aluviales inmediatas a los cauces conservan toda la potencia del paisaje agrícola tradicional de la vega malagueña.
- Los hitos paisajísticos singulares son los formados por las colinas y los relieves aislados, abancalados para la organización de regadíos.
- Los núcleos y asentamientos preexistentes dan cuenta de los felices resultados que han aportado a la urbanística moderna, y a la configuración del hábitat humano, los modos de urbanización basados en el contacto directo de la arquitectura con la naturaleza.
- Las geometrías que explican el territorio suelen estar reforzadas por los trazados de las carreteras agrícolas.

Segundo: Se define un modelo de ocupación que en la medida de lo posible mantenga los elementos definidores del sitio y de su paisaje, que son los arriba enunciados. Elementos naturales que, además, se incorporan al modelo como elementos de la estructura principal del modelo de ocupación.

3.5.2. Elementos estructurantes del territorio.

a) Sistema estructurante de comunicaciones.

La nueva vialidad que estructura el conjunto territorial está formada por los siguientes elementos:

- Nuevo eje radial desde Trévez a Santa Rosalía (Nuevo eje longitudinal del valle), paralelo por el norte a la Autovía del Guadalhorce. Se une al enlace de la Hiperronda y puede continuar al oeste hacia Cártama. Es la arteria principal en que se apoyan los crecimientos propuestos.
- Carretera de Cártama: nuevo trazado en Mercamálaga – Zocueca, y duplicación de calzada en todos los tramos donde sea viable (no lo es en parte de la travesía de Campanillas) hasta Santa Rosalía.
- Nuevo eje radial desde Mercamálaga al nuevo polígono industrial de “Rosado”, con conexión al enlace de acceso al P.T.A. Discurre paralelo por el norte a la línea ferroviaria de Alta Velocidad.

- Conexiones norte-sur, desde la radial Trévez-Santa Rosalía, al P.T.A. y a Sta Rosalía y Maqueda Norte.
- Acceso al crecimiento norte de Campanillas desde un nuevo puente sobre el río a la altura de Huertecillas de Mañas, por la margen izquierda.
- Reserva para el tránsito de la línea de Metro, prolongada desde el Campus Universitario hasta el Parque Tecnológico, por el sur del núcleo de Campanillas y anexo al eje radial desde Trévez a Santa Rosalía.
- Previsión de estación ferroviaria de Cercanías en Santa Águeda, con posibilidad de conexión intermodal o lanzadera al Parque Tecnológico y a los desarrollos residenciales y de actividades económicas del ámbito.

Este conjunto de suelos adscritos al sistema de comunicaciones descrito y que son considerados como Sistema General adscritos a distintas clases de suelos (el resto se incluye en los ámbitos de suelo urbanizable sectorizado).

b) Sistema estructurante de Parques.

- **Vega fluvial del río Campanillas. (SGIT-CA.2 y SGIT-CA.3).** El curso final previo a la desembocadura del Campanillas en el Guadalhorce es el eje de una llanura aluvial que conserva las mejores características paisajísticas de los territorios de la hoya del Guadalhorce. El Plan prevé convertirlo en parque natural, no alterando su imagen y solo añadiéndole discretos enclaves que incentiven y apoyen su uso recreativo. Es un territorio de 394.817 m², que formaría parte del Sistema General de espacios libres públicos de interés metropolitano, como parque fluvial.
- **Parque del Cerro de Maqueda (SGNS-CA.1).** Corresponde al criterio de salvaguarda de los hitos definidores de la geografía que encierra la vega, que además deben ser equipados como áreas recreativas para la población de estos núcleos. Tiene una superficie de 82.661 m².
- **Corredor verde del arroyo del Prado Jurado. (SG-T.7, SG-T.8 y SGNS-T.1).** Se configura como separación ambiental y transición de los polígonos industriales de Trévez al futuro sector de Las Cerámicas. Tiene una superficie de 114.285 m².

c) Sistema estructurante de equipamientos públicos.

- **Equipamiento de “Liria Sureste y Liria Suroeste” (SGIT-CA.9 y SGIT-CA.10).** Situado en la parte más occidental del término municipal, entre la autovía A-357, la autovía del P.T.A. y la radial que represente el nuevo eje longitudinal oeste, se reserva una gran pieza de suelo clasificado en el plan anterior como no urbanizable y que se propone como enclave de

reserva capaz de albergar equipamiento de gran escala para la ciudad, y que por su posición estratégica puede asumir dotaciones de marcado carácter metropolitano. Cuenta con una extensión de 587.632 m².

- **Equipamiento “Castañetas” (SG-CA.4).** Situado al este del núcleo del mismo nombre, se concibe como gran equipamiento deportivo con posibilidades de albergar otros usos de interés social, máxime por su proximidad a la estación de Castañetas llamada a jugar un papel destacado como intercambiador de transporte público de carácter metropolitano. Cuenta con una extensión de 113.079 m².
- **Equipamiento de Manceras Oeste (SG-CA.11).** Situado al oeste del núcleo de Manceras y colindante con la autovía del PTA. Por su posición estratégica de óptima centralidad y comunicación respecto de los núcleos de suelo urbano existente así como de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos, se propone como dotacional para servicios de interés público y social. Cuenta con una superficie de 69.353 m².
- **Equipamiento de Mercados de Abastos (SG-T.1).** Situado al norte de la prolongación de la avda. Ortega y Gasset en el nudo de acceso a Mercamálaga, se plantea un espacio para albergar las actividades de Mercados municipales de abastos, comunicado directamente con las instalaciones de Mercamálaga y que sirva de complemento de las mismas. Cuenta con una superficie de 91.130 m².

En su conjunto las áreas reservadas para equipamientos estructurantes (sistema general), independientemente de los equipamientos locales de los núcleos urbanos y sectores, tiene una superficie de 861.194 m².

d) Áreas de centralidad.

Son enclaves situados estratégicamente como nodos de actividad y animación social, con accesibilidad privilegiada respecto al sistema de comunicaciones y de transporte público, y con aptitud para desarrollar funciones de centralidad y representación del conjunto de áreas y barrios residenciales. Se ordenan con mezcla de usos, principalmente comerciales, dotacionales y recreativos. Se proponen los siguientes enclaves:

- Área del acceso al Parque Tecnológico (Glorieta Plácido Fernández Viagas).
- Área al oeste de Manceras.
- Vega Los Martínez, en el tránsito del nuevo eje radial por la vega, y en su cruce con los ejes colectores transversales. Lugar de posible estación de metro en la línea al Parque Tecnológico.

- Las Castañetas y Estación de Santa Águeda, con uso preponderante comercial, vinculado a la estación de Cercanías de Renfe y a las instalaciones de intercambio modal.
- Áreas de San Gines junto a la autovía del Guadalhorce, próximo al gran parque fluvial del río Campanillas y a los nuevos suelos residenciales de la Vega de Campanillas.
- Sector Comercial de Santa Matilde, dedicado en exclusiva a nuevos usos comerciales en su más completa gama.
- Junto al nudo de la carretera de Cártama con la autovía A-357, en el sector de Las Cerámicas, completando el entorno urbano creado por el nuevo hotel del Cortijo Jurado y espacios comerciales y empresariales que focalicen variadas actividades terciarias.

3.5.3. Nuevos sectores residenciales.

3.5.3.1. Urbanizables Sectorizados (SUS).

- **Santa Rosalía-Maqueda (SUS-CA.1, SUS-CA.2, SUS-CA.3 y SUS-CA.20).** En el entorno de estos núcleos tradicionales en el que el plan anterior ya disponía algunos suelos de crecimiento y que en la actualidad no han llegado a desarrollarse, este Plan retoma estas iniciativas y añade nuevos espacios para el desarrollo residencial integral del área hasta los mismos límites del término municipal. La estrategia consiste en completar los vacíos existentes haciendo más compacto y uniforme el perfil urbano en su encuentro con los suelos no urbanizables y al mismo tiempo disponer de equipamientos y dotaciones públicas que reequilibren los déficit del suelo urbano existente. Los sectores de suelos que se retoman con las nuevas adaptaciones requeridas son los denominados: Santa Rosalía Norte, Santa Rosalía Central y Santa Rosalía Este, al que se añade uno nuevo denominado Santa Rosalía Sur, situado al sur y oeste del núcleo tradicional. Las densidades y edificabilidades previstas son media-baja en un intento equilibrado de respeto a los perfiles existentes pero al mismo tiempo aportando por tipos de asentamientos más sostenibles que primen a la edificación plurifamiliar frente a la unifamiliar y que posibilite una mayor proporción de espacios libres públicos y privados que contribuyan a la mejora de la calidad urbana. La suma de la superficie de los sectores urbanizables propuestos es el de 870.640 m²s.

- **Campanillas Norte (SUS-CA.21).** El reequipamiento y maduración urbana del núcleo tradicional de Campanillas pueden lograrse en los territorios situados al norte de él, entre la carretera de Cártama (Ada. José Calderón) y el Parque Tecnológico, que son colindantes a las áreas más centrales del núcleo y pueden ser soporte eficaz de servicios, áreas de centralidad y dotaciones complementarias y cualificadoras.

Para ello se ha dispuesto un nuevo gran lugar central con fachada a la carretera, que ha de transformarse en avenida urbana. Tiene forma poligonal, capaz de organizar a su alrededor tramas edificadas aptas para tipos diferentes de edificación, con el criterio de diversificar la oferta de vivienda, preferentemente la edificación plurifamiliar en sus diversas tipología y moderada altura.

Se define así un ámbito denominado “Campanillas Noroeste” de suficiente amplitud (209.459 m²s), capaz de impulsar la transformación de unos suelos actualmente en situación muy heterogénea: en parte urbanos y con fachada a la vía-eje central de Campanillas, o a vías laterales, y en parte con actividades no adecuadas a la posición central y a las oportunidades del sitio, colindante al Parque Tecnológico. Se define así un sector de suelo urbano no consolidado, en cuya ordenación de conjunto se han de tener en cuenta los valores de oportunidad y los criterios de cualificación urbana enunciados.

Se han cuidado las relaciones de este sector con la margen derecha del río Campanillas, para un funcionamiento urbano más integrado de la conurbación en ambas márgenes y en el entorno del Parque Tecnológico.

- **Colmenarejo (SUS-CA.22).** Es el ámbito que se extiende al este del río Campanillas y al norte del ~~entre el puente y el~~ núcleo de Colmenarejo, limitando con el arroyo Uñas de Gato, y la carretera A-7058, se ha denominado “Colmenarejo Norte”.

Los suelos tienen una topografía con pendiente progresiva según ascienden, que se hace superior al 30% a la cota de Colmenarejo.

Se propone completar la conurbación en el ámbito que está actualmente salpicado de implantaciones y enfrentado a la margen opuesta del río, en donde se extenderá Campanillas. El objetivo es formar una “ciudad en la vega” de paisaje abierto, manteniendo el carácter amable y los valores paisajísticos de los núcleos ya implantados, y asegurando el funcionamiento urbano integrado del conjunto.

Su uso global será el residencial, y se cuidarán las conexiones a Campanillas, situándose los equipamientos y servicios en los enclaves de mayor accesibilidad.

La suma de la superficie de los nuevos sectores urbanizables propuestos es el de 359.135 m²s.

- **Liria Este (SUS-CA.7).** Este sector se extiende a lo largo de la cuenca norte del arroyo de mismo nombre y limita al este con la autovía del PTA, al norte con la carretera de Cártama A-7054, al Sur con el nuevo eje de comunicaciones longitudinal occidental y al oeste con el camino de Liria y el IFAPA. Tiene una superficie de 338.473 m²s. Su topografía resulta irregular por los efectos a lo largo del tiempo de los arroyos que la atraviesan (Rebanadilla y Liria).
- **Vega de Campanillas (SUS-CA.15, SUS-CA.16, SUS-CA.17 y SUS-CA.18).** La vega formada por el curso medio del río Campanillas se extiende, al sur del núcleo urbano de Campanillas, hasta su encuentro con la autovía de Guadalhorce (A-357). Al este está limitada por las áreas de extracción de arcillas e industrias cerámicas, y por los ámbitos conocidos como Santa Matilde y Zocueca. La vega se prolonga al oeste a lo largo del curso del Guadalhorce, por el municipio de Cártama. Entre el río Campanillas y el acceso al Parque Tecnológico se extiende un ámbito plano, bien definido, que limita al oeste con la cresta donde está situado el núcleo de Las Manceras.

Las previsiones de planes anteriores han inducido un crecimiento paulatino, en forma de ensanche, del núcleo de Campanillas hacia el sur, que va ocupando en continuidad y por extensión la vega.

La reflexión oportuna en este momento está sin duda alrededor de la cuestión del valor comparativo de la preservación testimonial de este vestigio de valle agrícola del Guadalhorce en Málaga, frente a la oportunidad de ser incorporado a la ciudad.

En medio de toda esta reflexión se aprueba el Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM) y de entre sus determinaciones destaca el establecimiento de una Área de Oportunidad de contenido residencial en esta zona de la Vega de Campanillas, obligando a adoptar unos parámetros de densidades mínimos y estándares dotacionales máximos que obligan a adoptar un modelo de ciudad de mayor intensidad que se traduce en edificabilidades medias-altas y tipologías de asentamientos de mayor compacidad que para atender a una relación edificación espacio libre mas equilibrada con predominio de estos últimos, obliga a adoptar mayores alturas de las edificaciones.

El conjunto de toda este área lo componen cuatro sectores que son: Rebanadilla, Manceras Oeste, Vega de los Martínez y Vega de San Ginés, con una extensión total de 1.363.930 m²s.

- **Las Cerámicas (SUS-T.4).** Ocupa un área de suelo en el extremo mas occidental de Teatinos previo al río Campanillas que esta limitada al este por el arroyo de Prado Jurado, al sur por la autovía de Guadalhorce (A-357), al norte por la carretera de la Colonia de Santa Inés (A-7076) y al oeste por la carretera de Cártama (A-7054). Tradicionalmente ha sido ocupado por las industrias de las cerámicas con una intensa actividad extractiva de arcillas del subsuelo que han originado un singular perfil topográfico hasta crear verdaderas lagunas artificiales. El sector ocupa una superficie de 381.584 m². y se plantean desarrollos de media densidad con amplios espacios libres y equipamientos.

3.5.4. Nuevos sectores de actividades económicas.

3.5.4.1. Urbanizables Sectorizados (SUS).

- **Maqueda (SUS-CA.4 y SUS-CA.5).** Los suelos situados inmediatamente al oeste ~~noroeste~~ del P.T.A. y al norte del núcleo de Maqueda, forma parte física de este último, si bien por la proximidad a la central eléctrica de ciclo combinado instalada al norte del PTA, se ha preferido destinar estos suelos a usos no residenciales. Esta pieza podrá albergar tanto usos empresariales asimilados al estándar de la tecnópolis en los espacios más próximos a esta, como usos que encajen mas en los productivos tradicionales en las zonas mas occidentales de los sectores ~~del sector~~.

Esta área lo conforman los sectores “Maqueda Central” y “Maqueda Norte” y ocupará una superficie total de 744.599 m².

- **Liria Oeste (SUS-CA.6).** Este sector se extiende al sur oeste del PTA, al otro lado de la carretera de Cártama y limitado por el oeste con el camino de Liria, ocupa la mayor parte de los terrenos del IFAMA, entidad dependiente de la Junta de Andalucía. Tiene una superficie de 342.173 m²s. Su topografía resulta irregular por efecto del arroyo de Liria. Se destinara este espacio a la implantación de un Parque Tecnoalimentario que albergue un amplio abanico de actividades de investigación desarrollo e innovación relacionadas con sectores agrícolas, pesqueros y alimentarios, ligados estrechamente a la organización del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) y al Instituto Andaluz de Investigación y Formación Agraria, Pesquera, Alimentaría (IFAPA), como extensión de estos.

- **Rosado (SUS-CA.8, SUS-CA.9, SUS-CA.10).** Este espacio situado entre la autovía del Guadalhorce y la línea del ferrocarril se genera en torno al enlace de la Autovía con el ramal de acceso al PTA, quedando articulado por la prolongación prevista de la misma. Lo componen dos sectores “Rosado Este”, “Rosado Central” y “Rosado Oeste”, tienen una superficie de 658.806 m²s. La topografía resulta casi llana en su parte este y mas accidentada debida a la influencia de arroyos en la oeste. Se destina a usos productivos.
- **Las Moras (SUS-CA.19).** Esta amplia área en el extremo oeste del término municipal limítrofe con Cártama, con las líneas ferroviarias al sur, el nuevo eje radial Trévenez-Santa Rosalía al norte y el gran sistema general de equipamiento de interés territorial (SGIT-CA.11) al este, se divide en dos piezas cortadas por la autovía del Guadalhorce (A-357). Esta zona por su proximidad al gran eje de comunicaciones con el interior que representa la A-357, así como el condicionamiento que supone las afecciones acústicas del aeropuerto junto con las de las infraestructuras de comunicaciones que la limitan, la hacen idónea para albergar actividades de carácter productivo.

Por otra parte el POTAUM señala para este ámbito un Área de Oportunidad destinada a actividades logísticas de marcado carácter metropolitano que puede ser perfectamente compatible con otros tipos de actividades económicas, así como su relación funcional con el PTA. La superficie de este área es de 711.858 m².

- **Extensiones Norte del PTA (SUS-CA.23).** Comprende el área natural de crecimiento hacia el norte de la tecnópolis, limitada al este con el río Campanillas y al noroeste con las elevaciones naturales de la orografía del terreno. Tendrá una superficie de 583.646 m²s. Se destinaran a usos empresariales y productivos de alta cualificación (I+D).
- **Vega baja de Campanillas: Castañetas y La Victoria (SUS-CA.11, SUS-CA.12).** La vega formada por el curso bajo del río Campanillas se extiende, al sur de la autovía del Guadalhorce, hasta las líneas ferroviarias, limitado al oeste por el núcleo de Las Castañetas.

La reflexión oportuna en este momento está sin duda alrededor de la cuestión del valor comparativo de la preservación testimonial de este vestigio de valle agrícola del Guadalhorce en Málaga, frente a la oportunidad de ser incorporado a la ciudad. Esta última opción adoptada se plantea con la condición de crear en este lugar formas urbanas excepcionales, capaces de conservar lo esencial del paisaje de la vega, y en todo caso según modelos urbanos de imbricación de la arquitectura en la naturaleza, alejados de la rutina y la anomia de la producción inmobiliaria más frecuente.

Se propone un modelo mixto entre las opciones enunciadas: mantiene como parque fluvial la vega próxima al río Campanillas, y ensaya un modelo de ocupación urbana capaz de incorporar los requerimientos de calidad, paisaje y articulación urbana adecuados a la excepcionalidad del sitio.

Se han tomado como referencia los modos de implantación de piezas, pautadas y relacionadas entre sí, aplicados ya desde los orígenes del urbanismo moderno. Estas piezas deben pautar el territorio de modo análogo a las formas tradicionales de humanización y fundación urbana en los valles agrícolas, con una escena urbana capaz de conciliar la actividad urbana con la presencia paisajística de la naturaleza. Y, funcionando en malla el conjunto de piezas, se asegura el entramado y la articulación que hace del conjunto una ciudad. Tendrá una superficie de 577.581 m²s. Se destinaran a usos productivos.

- **Santa Águeda-Castañetas (SUS-CA.13 y SUS-CA.14).** Espacio encajado en torno a las barriadas del mismo nombre y al ámbito de la antigua estación de ferrocarril. Es objeto de esta actuación ordenar y dotar a estos suelos de aquellos usos que son admisible desde el punto de vista de la afección de la huellas de ruido del tráfico aéreo del aeropuerto, las necesidades intrínsecas a la función de intercambiador de transporte de rango metropolitano que el POTAUM asigna a este enclave. Su superficie es de 202.799 m²s. Los usos propuestos son los productivos, empresariales y comerciales.
- **Santa Matilde (SUS-T.1).** Área situada al Este del río Campanillas y al Oeste de Zocueca, limitando al norte con la autovía del Guadalhorce y al sur con un vial paralelo al ferrocarril. Tiene una superficie de 286.017 m²s. Su topografía es sensiblemente llana, presentando una ligera elevación en su parte central, su posición en el nudo de la autovía del Guadalhorce y el nuevo trazado de la antigua carretera de Càrtama, lo hace apropiado para albergar usos comerciales de grandes implantaciones.

- **Zocueca (SUS-T.2, SUS-T.3).** Esta área proviene del sector SUNP-T.2 del PGOU de 1997, cuya estructura organizativa se ha visto alterada en su concepción inicial por el cambio del vial Sur-Norte que lo limita por el Oeste. Su posición en el nudo de la autovía del Guadalhorce y el nuevo trazado de la antigua carretera de Càrtama, lo hace apropiado para albergar usos logísticos y productivos. Cuenta con una superficie de 277.016 m²s.
- **Asperotes (SUS-T.5).** Área situada al norte de la carretera de la Colonia de Santa Inés y que se extendería desde el Parque Cementerio hasta los suelos urbanos no consolidados de Vallejo. Posee características similares al sector de las “Cerámicas” en cuanto al soporte físico y usos actuales. Cuenta con una superficie de 225.708 m²s. El uso global previsto será el productivo, excluido los usos especiales.

3.5.4.2. Urbanizables No Sectorizados (SUNS).

- **Área de Oportunidad PTA (SUNS-CA.1).** Este espacio se emplaza al norte de las futuras ampliaciones del Parque Tecnológico, forma parte del área de oportunidad incluida en el POTAUM, como previsión de ampliaciones del Parque a medio y largo plazo. Los usos previstos son los existentes en las instalaciones actuales del PTA. Su superficie es de 329.323 m²s.
- **Trévez Oeste (SUNS-T.2).** Este espacio comprende el sector con el mismo nombre, que se sitúa en la parte mas occidental del área de Teatinos, entre el actual polígono de Trévez que lo limita por el este y sur, la carretera de la Colonia de Santa Inés A-7076 por el norte y el arroyo de Prado Jurado al oeste. Cuenta con una superficie de 153.598 m²s. Su destino serán los usos productivos.

3.6. El frente costero central: intervención regeneradora y oportunidades de los lugares vacantes.



El Puerto de Málaga, que ocupa un lugar central en la ciudad, ha sufrido un proceso de transformación compartido y similar al producido en otras ciudades portuarias dentro y fuera de España. Encontrándose inmerso en un tejido urbano muy compacto, se ve abocado a prolongarse hacia el mar a medida que precisa una mayor extensión en superficie y se diversifican sus instalaciones. Paralelamente se van abandonando los muelles más próximos al centro urbano que, tras un proceso de adaptación y remodelación, la ciudad acaba incorporando, convirtiéndose en espacios privilegiados y emblemáticos, soportes idóneos de actividades culturales, recreativas deportivas etc; piezas urbanas estratégicas que los ciudadanos desean recuperar para sí y que el Plan Especial del Puerto de 1998 asumen definiendo entre uno de sus principales objetivos la integración de los usos de todo el perímetro portuario en la ciudad, resultando de su transformación un recorrido peatonal de ocio desde el Paseo de la Farola, Paseo del Parque-Palmeral de las Sorpresas, Plaza de la Marina-Muelle Heredia hasta la Plataforma de San Andrés.

La voluntad compartida por el Ayuntamiento de Málaga y la Autoridad Portuaria de desafectar una parcela de 31.354 m² en la Explanada de San Andrés para ubicar en ella el futuro Auditorio de la Ciudad, trae unos indudables beneficios para Málaga y principalmente para esta zona de la ciudad. Junto al nuevo parque de Huelin, ejecutado en las antiguas instalaciones de CAMPSA, y el nuevo Paseo Marítimo Antonio Machado, constituirá un factor indudable de regeneración de un buen tramo de la fachada marítima de poniente en el inicio del paseo marítimo de poniente desde el centro de la ciudad.

El nuevo Plan General se hace eco de la oportunidad que representa para la ciudad la ubicación de un equipamiento de esta naturaleza en un ámbito tan privilegiado como inacabado en la actualidad. Es, junto con la pieza de la Térmica, el tramo de fachada urbana del litoral oeste que quedaba pendiente de análisis y de dotarse de un proyecto urbano que sepa aprovechar el extraordinario potencial de esta pieza de la ciudad.

Por tal motivo se proponen las siguientes actuaciones.

- **Nueva fachada marítima en calle Ferrocarril del Puerto.** La modificación del trazado soterrado del ferrocarril de acceso al Puerto, cuyo trazado se dibuja conforme a los estudios recientes, permitirá que la ordenación pormenorizada del ámbito urbano delimitado por el **SUNC-R-LO.1 “Ferrocarril del Puerto”** se postule con una ordenación interior más racional y consecuente con la necesidad de mejorar la integración de este entorno privilegiado entre el Parque Huelin, el futuro auditorio de la ciudad y la Avda Ingeniero José María Garnica.



Imagen aérea



Fachada actual a C/ Pacifico

Además se genera una nueva fachada urbana al nuevo auditorio. Los nuevos parámetros que se proponen para el desarrollo de este ámbito son los que se especifican en la ficha urbanística.

- **Soterramiento del Ferrocarril del Puerto.** El soterramiento del ferrocarril entre la estación central y los terrenos de dominio portuario implica también la modificación del trazado en el cruce con el río Guadalmedina, proponiéndose un nuevo puente que libere la fachada marítima de esta servidumbre y pueda establecer la anchura de paso necesaria para proponer la continuidad entre el paseo marítimo de levante y poniente contemplando un espacio peatonal generoso.

El paso soterrado del ferrocarril tiene consideración de Sistema General de Comunicaciones Ferroviario desde el ámbito de la Estación Central hasta el dominio público portuario.

Dicho suelo incluido en el ámbito del SUNC-R-LO.1, con el trazado previsto en el Proyecto de Construcción que ha redactado el Ministerio de Fomento, se calificará como sistema general en el Plan Especial de Reforma Interior que se desarrolle para ordenar pormenorizadamente estos suelos. Hasta que el proyecto de soterramiento se ejecute, el trazado actual seguirá considerándose también Sistema General. Posteriormente, unas superficies serán compensadas por las otras.



Puente actual del ferrocarril sobre el río

- **Paseo Marítimo en el tramo comprendido entre la Glorieta de Antonio Molina y el río Guadalmedina.** Deberá contemplarse en un futuro próximo la adecuación del mismo a las nuevas condiciones de funcionalidad peatonal, carril bici, integración con el área de playa, ... así como a las de urbanización, coherente con las que se definan para la plataforma del Auditorio, persiguiendo los objetivos de calidad y diseño.
- **Implementación de las previsiones del Plan Especial del Puerto de 1998 en la Plataforma de San Andrés.** La Plataforma de San Andrés, triángulo delimitado entre la desembocadura del río Guadalmedina, el Paseo de Antonio Machado y la playa, terrenos ganados al mar, en el extremo oeste del ámbito portuario que integra el extremo este de todo el litoral oeste de la ciudad y sirve de contacto entre el paseo marítimo de poniente y el centro histórico de la ciudad. Además es extremo y parte integrante de un recorrido urbano comercial desde el Centro Histórico, Alameda- Corte Inglés – Prolongación, Callejones del Perchel, Plaza de la Solidaridad-Centro Larios, Explanada de San Andrés-Vialia).



Plataforma de San Andrés

Desde este punto de vista de su encuadre urbano, la Plataforma de San Andrés está llamada a ser un ámbito integrador de ciudad. Un punto crucial que aún se conforma como vacío o discontinuidad en el eje litoral, entre el centro y su litoral oeste.

Por otro lado, también hay que tener en cuenta que la Autoridad Portuaria tramita una **modificación de elementos del Plan Especial del Puerto**, adaptando con ello el vigente plan especial a las necesidades actuales del puerto y de la ciudad, y entre ellas;

- La desafectación de la parcela de 31.354 m². para la construcción del edificio del Auditorio de la ciudad.
- Un complejo náutico-deportivo con zona comercial, escuela de vela, marina seca, etc....
- Un edificio para usos culturales y de ocio.
- Un edificio para albergar las dependencias del Instituto Oceanográfico Español.
- Un área logística para instalaciones operativas portuarias que demanda de otras edificaciones complementarias.

Tres cuestiones se presentan fundamentales para alcanzar una ordenación coherente de los espacios de la Plataforma de San Andrés en relación con el nuevo edificio del Auditorio que presidirá el lugar:

- **Primera.** Garantizar la óptima relación del edificio del nuevo Auditorio con el mar, y en particular con la zona de playa y con el muelle deportivo, tanto a nivel visual como de acceso peatonal ininterrumpido, evitando la disposición de elementos de edificación (comerciales u otros) o urbanización (viarío rodado) que impidan, restrinjan o distorsionen dicha relación.
- **Segunda.** Deberá ponerse especial énfasis en la ordenación del conjunto de usos ciudadanos previstos, Auditorio, complejo náutico, edificio cultural de ocio, Instituto Oceanográfico Español, aparcamientos subterráneos y en superficie, recorridos peatonales y áreas de esparcimiento, accesos viarios, etc..., prestando especial atención en las relaciones entre éstos y la importancia de los espacios intermedios. Espacios abiertos o entre edificación que deben contribuir a generar una adecuada integración y transición entre las zonas y, a su vez, a que el ámbito estrictamente ciudadano, destinado a usos culturales, recreativos o de esparcimiento de la población se vea libre, en la mayor medida posible, de los efectos resultantes de la actividad portuaria limítrofe o colindante.
- **Tercera.** Dada la imposibilidad manifiesta de segregar espacialmente los usos portuarios de la Plataforma de San Andrés y por ello de las actividades ciudadanas previstas se procurará, la obtención de un tratamiento unitario adecuado de urbanización y edificación para los espacios destinados al uso portuario, en consonancia con su ubicación céntrica respecto a la ciudad y próxima a los nuevos usos culturales, planificando la distribución espacial de actividades de la manera más respetuosa posible con el entorno, al objeto de minimizar los posibles impactos visuales y ambientales que pudieran producirse por el desarrollo de las funciones logísticas portuarias.

Para la consecución de los fines, se propone como imprescindible, la redacción de un **Estudio de Detalle** que tomará como premisas para alcanzar el tratamiento unitario del conjunto, las siguientes directrices:

- Planteamiento de los accesos por la prolongación de la calle Ferrocarril, diferenciando los accesos al Auditorio y edificio cultural de los propios del puerto deportivo, y con ello de los aparcamientos propuestos bajo rasante.

- Crear dos entornos en el complejo náutico deportivo, consecuente con las dos dársenas propuestas por la Autoridad Portuaria. Por un lado la de embarcaciones mayores, que relacionan los edificios del auditorio y su plataforma de accesos (también al puerto deportivo), el edificio cultural y de ocio, y la zona comercial del puerto deportivo. Por otro lado la dársena de embarcaciones menores, que podrá servir de relación entre los edificios de la escuela de vela, Instituto Oceanográfico y Marina Seca.
- En consecuencia a los accesos planteados desde el viario de la ciudad, se creará una plataforma ancha que divida estos dos espacios del Complejo náutico Deportivo, en continuidad a las entradas propuestas desde la continuidad de la calle ferrocarril del Puerto, y que con los edificios comerciales y el aparcamiento bajo la plataforma sirva de acceso y transición entre las dos marinas.
- Prestar un especial énfasis en el “derrame” de la plataforma peatonal del auditorio hacia la playa y el mar.
- Definir el trazado del ferrocarril en el interior de la zona portuaria, incluyendo los accesos a los edificios tanto desde el puerto como desde la ciudad. Ello en beneficio de volcar los edificios tanto a la ciudad como al puerto y procurar la continuidad de usos y dignificación de la fachada a la ciudad.

3.7. El litoral urbano de levante: necesidades de intervención regeneradora y oportunidades de los enclaves vacantes.

3.7.1. Actuaciones de regeneración urbana y ambiental en la costa de El Candado, El Palo y Pedregalejo.

El litoral, como límite natural, físico, de ecosistemas, de usos... y límite administrativo y de competencias, presenta una especial sensibilidad que se concreta en la complejidad de las formas de actuación y de los mecanismos para llevar a cabo proyectos en ese ámbito.

La complejidad no debe significar la no actuación o la paralización de medidas que corrijan disfunciones o situaciones que han ido entrando en proceso de degradación con el tiempo y cuya renovación requiere la gestión integrada y colaboración de todas las partes implicadas.

En este sentido, a los efectos del presente documento se estima necesario plantear el litoral Este como frente marítimo de la ciudad consolidada en su conjunto, valorando su potencial de servicios y de oferta como equipamiento para el ciudadano y como parte del potencial turístico de la ciudad.

Es evidente que la línea marítimo-terrestre divide algo más que demarcaciones competenciales, sin embargo, su carácter lineal no debe hacernos olvidar la secuencia y diversidad en sus distintos tramos. En los casi 9 km. de costa oriental, desde el Puerto hasta el arroyo Totalán como límite del término municipal, la sucesión de espacios y formas de ocupación del frente urbano se ve acompañada de soluciones litorales distintas, existiendo una relación estrecha entre ambas realidades. Podemos diferenciar:

- Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso.
- Morlaco-Baños del Carmen.
- Playa de Pedregalejo y El Palo.
- Playa del Dedo.
- Puerto deportivo El Candado.
- Peñón del Cuervo-Araña.

Presentando problemas diversos en cuanto a su tratamiento litoral:

- Estabilización de las playas.
- Mejora en la solución de protección en las playas de Pedregalejo y el Palo.
- El singular tratamiento de Baños del Carmen.
- Ampliación del puerto deportivo del Candado.
- Salvaguarda de las playas del Dedo y de la Araña.

Paralelamente se prevén cambios en un futuro próximo en la zona:

- Tras el traslado del Palacio de Justicia a Teatinos, recuperación de Hotel Miramar.
- La incorporación del metro como transporte alternativo que permita descargar de tráfico el cordón litoral.
- La posible ampliación del puerto deportivo del Candado.

En coordinación con estas propuestas y desde la realidad y lógica urbana se realizan aportaciones que orienten en el mismo sentido las actuaciones a desarrollar.

Los objetivos comunes que se desprenderían de ambos análisis los podríamos concretar en los siguientes puntos:

- Mejora en la calidad de los recursos naturales.
- Mejora en los servicios públicos.
- Conservación de valores etnológicos del litoral.
- Conseguir una imagen de calidad urbana.
- Convertir la zona en potencial turístico de calidad.

Las operaciones propuestas mediante planes especiales de mejora del medio urbano quieren abrir el debate de la necesidad de conducir el proceso de renovación urbana paralelo a la demandada renovación en las soluciones de defensa marítima y regeneración de playa. Pensar soluciones con visión de futuro para evitar decisiones que hipotequen opciones a medio plazo.

- **Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso.** El entender esta vía como auténtico Paseo requiere un importante cambio en su concepción en el esquema viario de la ciudad. Es necesario asumir el carácter de Málaga como ciudad costera cuya circunvalación no estará nunca cerrada. Favorecer mayores densidades de tráfico en este paseo representa renunciar a esta zona de playa como zona turística, la posible recuperación del Hotel Miramar y la proximidad de hoteles en el centro de la ciudad la convertirían en la Playa urbana por excelencia.
- **Ampliación Puerto Deportivo El Candado.** La creciente demanda de puntos de amarre y el interés de potenciar este segmento turístico, unido a la necesidad de actualización y mejora de las instalaciones del Puerto deportivo de El Candado hacen que se apueste por su ampliación como oportunidad de una mejora clara y diversificación de los servicios turísticos que Málaga capital puede ofrecer.

Su proximidad a la Ronda de Circunvalación y conexión a la costa oriental de la Provincia permite hacerla competitiva frente a otros existentes en el litoral.

Es necesario avanzar en su dimensionamiento y cuantificación de los usos complementarios, primándose elementos que favorezcan la excelencia turística por la que Málaga debe apostar, con todas las garantías necesarias sobre su incidencia en el litoral.

- **Peñon del Cuervo-Araña.** La actuación tiene carácter de proyecto urbano pues su incidencia no implica una gestión de suelo sino el cambio de concepción de esta vía como travesía urbana. Su regeneración significaría la puesta en valor de paseos al borde del mar y playas que, unidos a los yacimientos arqueológicos y el previsto centro de interpretación, la torre vigía, equipamiento en la casa cuartel... permitiría hacer un recorrido continuo vinculado a equipamientos lúdicos y deportivos y servicios hosteleros que mejorasen el actual estado muy condicionado por la fábrica de cementos.

3.7.2. Crecimientos en el Este de la ciudad.

La ejecución del nuevo trazado de la autovía del Mediterráneo, evitando el paso por la zona de la Araña, el crecimiento de Jarzmn y la anexión de Villazo Bajo, permiten trabajar sobre estas piezas de suelo, tratándolas desde una visión conjunta y aprovechar la posibilidad de que su incorporación como suelo urbanizable permita realizar conexiones y cosidos que salten las barreras, naturales y de viario, actualmente existentes, conformando una malla local entre barriadas que evite el funcionamiento en bolsa aislada de cada una de ellas.

Por otra parte, tratándose de un suelo de topografía movida, con puntos de pendiente pronunciada, y, por su orientación, con atractivas vistas al mar y la bahía lo convierten en una zona de especial sensibilidad paisajística, como emisor y receptor de vistas.

La forma de implantación ensayada parte de una recuperación de modelos inspirados en una relectura de la “ciudad radiante” donde la concentración de la edificación hace compatible el respeto y cuidado de la naturaleza (una arquitectura sensible al paisaje, que refuerza y se apoya en su configuración y que reduce su huella de transformación), con la creación de unos servicios urbanos de calidad: localización de zonas públicas privilegiadas por su localización, nivel de urbanización y posibilidades de actividad y servicios.

En este sentido los trazados dibujados responden a las siguientes premisas:

- Preservar como espacios públicos los puntos más altos de cada colina, marcando las crestas como ejes de actividad públicos.
- Delimitar ámbitos de zonas verdes paisajística que requerirán un compromiso de reforestación y tratamiento adecuado para la creación de una cornisa verde que enlace visualmente con otros espacios naturales ya consolidados como monte San Antón y Montes de Málaga.
- Las plataformas que conforman las “ciudadelas” adaptan su perímetro a una geometrización de la topografía original, buscando un equilibrio entre desmontes y terraplenes.
- La edificación, apoyada sobre estas plataformas, a media ladera, nunca ocultará el perfil de las cumbres que, como espacios verdes, sobresaldrán sobre el espacio edificado.
- La tipología será diversa, preferiblemente plurifamiliar. La significación de la intervención dentro del paisaje debe asumir su capacidad de valor añadido, permitiendo elementos claramente protagonistas que aporten valor simbólico a la actuación.

- Cada agrupación o zona deberá albergar un equipamiento multifuncional que incorpore cultura, ocio, deporte y comercio, en escala adecuada para servicio propio, y un equipamiento de referencia que fomente la relación entre sectores.



Inicio Carretera Olías



*Carretera actual.
Viaducto ronda circunvalación.*



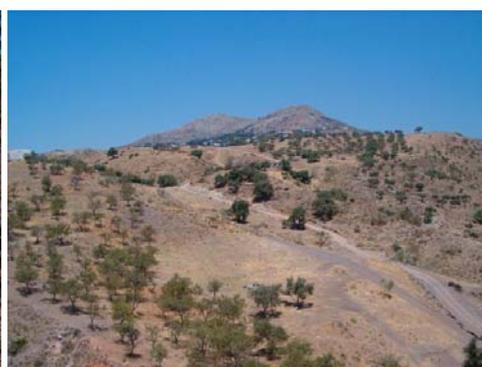
Cauce Arroyo Gálica y zona consolidada



Vista desde Miraflores



Arroyo Gálica y viaducto autovía



Espacios de secano

- **SUS-LE.1 “WITTENBERG”.** Se trata de un suelo de pendientes pronunciadas con límites físicos muy claros: autovía al norte, ramal de circunvalación al oeste y sur y arroyo Gálica al este. Son colinas con orientación sur, por tanto con buena orientación, y con vistas abiertas hacia la costa. Su desarrollo sin embargo se ve condicionado por la necesidad de conexiones con red viaria local, ya que la red principal actúa como barrera en sus límites. Tanto en el caso de conexión con Miraflores como con camino de Olías es necesaria la solución mediante paso elevado, habiéndose buscado aquellos puntos de menor longitud, por proximidad y coincidencia de niveles. Sobre el criterio general establecido de mantener las plataformas más altas como lugares públicos (plaza-mirador) se prevén fundamentalmente núcleos públicos que alberguen zonas verde y accesos a aparcamientos y zonas comunes de la zona residencial.

Su desarrollo queda condicionado a la conexión con zonas consolidadas como Miraflores, permitiendo un cosido importante paralelo a la ronda de circunvalación y que permitirá recorridos alternativos a las vías principales.

Superficie: 328.036 m².

Uso global: residencial

Techo máximo: 55.766,53 m^{2t}

- **SUS-LE.2 “CAMINO DE OLÍAS”.** Corresponde a un suelo ya clasificado como urbanizable en el PGOU 97. De titularidad municipal.

Por parte del distrito se requiere la localización de minipolígonos que permita la localización de talleres y actividades comerciales.

Su localización estratégica, con acceso directo desde la circunvalación y el peso de la presencia del viaducto que no lo hacen en su zona más baja adecuado para uso residencial, permiten una apuesta por localizar próximo al nudo de tráfico, un conjunto de usos de actividades económicas y comerciales que permitan la instalación de una superficie comercial de escala intermedia y de satisfacción a la demanda de locales, sobre todo relacionados con la distribución de materiales de construcción y pequeños talleres de industrias relacionadas con el sector: vidrios, carpinterías, etc.

La difícil topografía exige que la edificación esté muy integrada en el terreno y sea la que resuelva la relación entre los distintos niveles, actuando unas veces como edificio contención y cuya cubierta tendrá carácter de espacio público en algunos puntos.

La tradicional vinculación entre este tipo de taller y la vivienda del propietario, a veces compartiendo el mismo inmueble consideramos que puede mantenerse, planteando la compatibilidad en una misma calle de zona residencial, adecuada a exigencias de confort actuales y talleres e industria limpia, actualmente con elevadas exigencias respecto a emisión de ruido y gases.

Superficie: 65.909 m².

Uso global: Residencial/Actividades económicas/Comercial

Techo máximo: 22.345 m²

Nº viviendas previstas: 192 VPO

- **SUS-LE.3 “EL TINTO”**. Corresponde a un suelo clasificado como urbanizable no programado del PGOU 97.

La ordenación propuesta recoge una formulación realizada conforme a la implantación y a los criterios establecidos al inicio como premisas de toda la zona. Se mantienen las condiciones de techo máximo otorgadas, proponiéndose un cambio en la tipología de aplicación y en el carácter diferenciado entre unas zonas verdes y espacios públicos urbanizados muy definidos, que permitan crear plataformas-mirador y zonas de acceso y concentración de servicios, partiendo de entender el espacio público como elemento básico de la ordenación, y por otra un alto porcentaje de superficie de zonas verdes de protección paisajística y de conservación del medio natural como auténtico patrimonio de la ciudad.

Superficie: 223.516,10 m².

Uso global: Residencial

Techo máximo: 44.703 m²

- **SUS-LE.4 “JARAZMIN”**. Corresponde a un suelo de área de reserva del PGOU 97 en la zona de acceso a Jarazmín, se plantea como sector de ampliación de oferta de vivienda en la zona, preferentemente de protección oficial. Debe incorporar servicios de los que la barriada carece. Con el criterio general de menor incidencia sobre terreno natural se plantea como edificación presentando fachada al vial de acceso de Jarazmín, previéndose una plataforma de aparcamientos y zonas peatonales.

Superficie: 67.362 m²

Uso global: Residencial

Techo máximo: 13.472 m²t

- **SUS-LE.5 “HUERTA DEL CONDE”**. Corresponde a un suelo vinculado a Monte San Antón, de gran valor paisajístico. Se plantea una actuación singular para la localización de un equipamiento hotelero, siendo el uso global del sector el uso turístico, y el cierre del espacio verde Monte San Antón en su cara occidental, preservándose los puntos más altos (cota +250), unidos al SG existente y al SGIT SNU-LE.1 propuesto en cumplimiento de las determinaciones del POTAUM.

Superficie: 102.003 m²

Uso global: Turístico

Techo máximo: 10.200 m²t

- **SUNS-PD.1**. Corresponde a un suelo de borde, cuyo desarrollo permitirá mejorar las conexiones este-oeste mediante un viario paralelo a la ronda de circunvalación. La accidentada topografía y valor paisajístico obliga a una actuación muy medida en cuanto a la localización de edificios.

Superficie: 158.784,00 m²

Uso global: residencial

3.8. Desarrollos en el Puerto de la Torre.

Los suelos de crecimiento previstos en el entorno del Puerto de la Torre, en la zona conocida como Lagar de Oliveros-Soliva, son los únicos terrenos llanos que quedan fuera de la vega del Guadalhorce, situados en dos mesetas, una en la cota de Teatinos, y otra en la del núcleo del Puerto de la Torre, ambas en la frontera de las estribaciones montañosas con la vega, y como terrenos llanos muy susceptibles de ser urbanizados.

En un municipio como el de Málaga, absolutamente rodeado de montes excepto en su vega del Guadalhorce y en su franja costera, los terrenos llanos en las estribaciones de esos montes se antojan como territorios excepcionales para el desarrollo de la ciudad, alternativos de los de mayor entidad, y también de mayor calidad ambiental y económica, de la vega del Guadalhorce.

La barriada del Puerto de la Torre constituye la estribación en meseta de estos montes desde el noroeste hacia la vega, situada a una cota entre los 110 y los 120m. En esta altiplanicie se creó el núcleo original y sus zonas de crecimiento alrededor de la C/ Lope de Rueda y al sur de la misma, expandiéndose luego con edificación ilegal hacia terrenos de mayor altitud y también de mayor pendiente hacia el norte en barriadas laberínticas que han terminado por consolidarse y formar parte del núcleo.

Desde el valle del Guadalhorce, aproximadamente a la cota 10, la altitud de los suelos va elevándose hacia el norte. En la autovía del Guadalhorce estamos en la 30-40; Teatinos y el Campus universitario va de la 50 a la 70, cota a la que están los últimos desarrollos residenciales del ensanche de Teatinos en las zonas de Cañada de los Cardos y Soliva, que llega en el sector oeste a la cota 80.

Entre la 80 y la 85, y más al norte, casi en la 90, están unos terrenos que hemos denominado como una de sus fincas “**Lagar de Oliveros**”, que constituyen pues una meseta intermedia entre la zona de Teatinos y la del Puerto de la Torre, bastante llanos, fincas agrícolas, fundamentalmente olivares, alguna gran finca de cítricos y otras menores de huertas, y también terrenos de matorral.

Estos terrenos son pues la unión, tanto en planimetría como en altimetría, de Teatinos con el Puerto de la Torre, dos mundos diferentes unidos por el cordón umbilical del Cº de Antequera y el del nuevo acceso sur realizado por el Ayuntamiento.

El ensanche de Teatinos terminará de completarse, con la ejecución de los suelos con planeamiento ya aprobado, entre la ronda oeste, el campus universitario y su ampliación, y los terrenos que apoyados en la Carretera de la Colonia de Sta. Inés se encuentran al pie del promontorio de la Píndola que los separa del sureste del Puerto de la Torre (Cañada de los Cardos). Es un gran rectángulo sin solución de continuidad en la dirección del eje de la autovía del Guadalhorce, por la ampliación del campus de Teatinos. A partir de él, en ambas franjas de terreno a un lado y otro de la autovía se concentraban en el PGOU vigente los suelos industriales, y en este Plan la mezcla de usos residenciales, industriales y terciarios, sin propiamente la estructura de ensanche residencial.

Al norte de la carretera de la Colonia, tras Cañada de los Cardos, solo los terrenos municipales construido con vivienda pública de Soliva y el sector colindante pueden suponer el tramo final de ese ensanche “rectangular” de Teatinos. Más allá, en dicha carretera, los terrenos sellados del antiguo vertedero, en alto por sus propias características, los Asperones, el cementerio y el nuevo vertedero, y sobre todo el macizo que baja desde los montes como divisoria de las cuencas del Campanillas y Guadalhorce, impiden otros desarrollos de ensanche que no sea alguna actuación puntual.

El plan parcial del sector municipal de Soliva , quizás sabiéndose eslabón con estos terrenos, y último del desarrollo apoyado en la Cª de la Colonia, quebró su directriz de ordenación en dirección de los mismos, en una decisión que también tuvo que ver la topografía de los terrenos y sobre todo la mejor disposición topográfica del vial eje de la ordenación, conexión final del vial al norte de Cañada de los Cardos y de la Cª. de la Colonia con ésta.

En cualquier caso “apuntó” una dirección de crecimiento al ensanche, que evitando el antiguo vertedero sellado colonizara la meseta mencionada del lagar de Oliveros.

Esta meseta, difícilmente dominable al día de hoy sino de los sectores limítrofes, aunque extremadamente visible en el futuro desde la hiper-ronda, que transcurrirá en alto, es un lugar singular en medio de las estribaciones montañosas de la Píndola, el Puerto de la Torre y el macizo divisoria de cuencas referido, bastante desconocido al ser por el momento inaccesible.

Y resulta una oportunidad para rematar el ensanche de Teatinos, con unas edificabilidades menores, en consonancia con su relativa mayor altitud, y para dotar a la ciudad de suelos de crecimiento residencial, de topografía fundamentalmente llana y sin especial interés ambiental, alternativos de donde se preven con mayor superficie hacia Campanillas, pertenecientes a una vega en plena producción agrícola y donde se espera compitan por el espacio dichos usos agrícolas, los residenciales, y cualquier otro uso singular que pueda demandar la ciudad en el futuro, dadas sus condiciones topográficas.

El desarrollo de estos suelos tiene un único “handicap”, cual es la existencia de la subestación eléctrica de los Ramos al otro lado (E) de la sierra de la Píndola, una de las principales de la ciudad, a donde llegan buena parte de las líneas de alta tensión que abastecen a la ciudad.

Aunque en algún momento futuro pueda llegar a desaparecer esta subestación, trasladándose más al exterior de los suelos de crecimiento de la ciudad, es preciso prever antes un canal o pasillo aéreo por donde puedan discurrir, en el medio plazo, todas estas líneas de Alta Tensión. Dichos pasillos aéreos para toda la ciudad se preveían ya en el PE que se redactó por el Ayuntamiento en el año 98.

Esto va a condicionar fuertemente la ordenación y hacer que esta “brecha” que supone este pasillo sea la discontinuidad definitiva del Puerto de la Torre con Teatinos, de manera que los terrenos al norte del pasillo sean más un ensanche plurifamiliar del Puerto de la Torre, que del propio Teatinos.

Hasta ahora el Puerto de la Torre había parado su crecimiento por el oeste y el suroeste en el arroyo de las Cañas.

Ahora este ensanche al sur va a suponer este salto, si bien con tipologías plurifamiliares, completamene distintas al núcleo, dadas también las diferentes condiciones topográficas y de altitud de los suelos, sobre los que se asoma el Puerto de la Torre,

La ordenación pormenorizada ensayada durante la elaboración del PGOU ha sido matizada y ajustada por los planes de desarrollo de dichos sectores que se han venido redactando de oficio de forma paralela a la redacción del PGOU.

La ordenación pretende conseguir “la creación de un eje vertebrador que se desarrolle en dirección norte-sur, y que será el límite físico del ámbito, cuya vocación es la de proporcionar un límite claro que establezca la transición entre la ciudad y el medio rural, al tiempo que da acceso a cada una de las partes en las que se divide el sector, y la consecución de una ordenación dividida en barrios, orgánica y estructuralmente independientes a modo de pequeños núcleos urbanos poblados con una densidad media, que se configuran como pequeñas ciudades independientes, y que refuerzan la idea de barrio como centro de reunión, actividad social y desarrollo personal de cada uno de sus habitantes”. (Párrafos de la memoria de los planes, que fueron objetivos demandados para su redacción).

Todo ello con el respeto absoluto del tramo sur del arroyo de las Cañas y su entorno que se convierte, junto a la ya reservada en Soliva con la abundante vegetación de ribera, en la gran zona verde de estos sectores.

Más al este, en la llanada de terrenos en la cota superior, entre el Cañaveral, la zona sur del Puerto de la Torre y la Píndola, se rescata la iniciativa anterior a este PGOU, de un Complejo Gerontológico, ya como suelo urbanizable. Y la Píndola se prolonga con los terrenos de SNU existentes al este, como SG. de espacios libres en la zona que no es atravesada por las LAT.

El pasillo de L.A.T. se califica como SG técnico, pues no puede o no debe utilizarse el terreno bajo las líneas con ningún uso, ni siquiera como zona verde.

Al sur de estos suelos, en la zona denominada Asperones, ocupada en la actualidad por un asentamiento público de realojo, en estado muy marginal y con vocación de desaparecer, se ha acordado la ubicación del nuevo Hospital de la ciudad, una demanda que ha terminado por sustanciarse durante la redacción de la segunda aprobación provisional del PGOU.

Es una localización estratégica que tiene en cuenta la prescripción metropolitana del POTAUM de ubicar un equipamiento en el Área de Oportunidad B.1 Soliva-Lagar, así como la situación de estos terrenos junto a la carretera de la Colonia de Santa Inés, y, lo que es más importante, junto a la Línea 1 del Metro.

El Sistema General de Equipamiento tendrá una superficie aproximada de 250.000 m²., descontado el dominio público y la servidumbre del Arroyo Merico que pasa por los terrenos.

Todos estos suelos de crecimiento en el entorno del Puerto de la Torre que incluyen los sectores de Lagar de Oliveros y de Soliva Oeste, y el Sistema General Hospitalario, así como el Sistema General de Espacios Libres del antiguo vertedero, forman parte del Área de Oportunidad Residencial B.1 delimitada por el POTAUM, en cuyo ámbito serán construidas más de 5.700 viviendas, de las cuales el 55% serán bajo algún régimen de protección.

Al noroeste del Puerto de la Torre, en la salida hacia la carretera de Almogía, en los terrenos que quedan al interior de la hiper-ronda, al este de esta carretera, en los terrenos conocidos como los de una de sus fincas, **Sta. Catalina**, de topografía no muy movida, la ordenación perimetral al Puerto de la Torre que viene discurriendo desde el SO, junto al arroyo de las Cañas, se convierte en un polígono productivo que se extenderá hasta la zona del Llanillo.

También ha sido demandado por la propiedad de los terrenos otros usos productivos que complementen la oferta y aprovechen la privilegiada situación de los terrenos junto al nudo de enlace entre la autopista y la hiper-ronda. La proporción entre los usos comerciales, empresariales y productivos que son admitidos, será definida en función de la demanda del uso productivo.

Al otro lado de la hiper- ronda, en esta misma Carretera de Almogía, está otra gran llanada, una meseta a la altura del Puerto de la Torre, **San Cayetano**, que dadas sus condiciones topográficas y su cercanía al enlace con la hiper-ronda, se presenta como un gran área de oportunidad para la localización de un Sistema General con un uso importante que la ciudad demande y para la urbanización de los terrenos más apropiados por su orografía para la edificación residencial de baja y media densidad.

La urbanización de estos terrenos posibilita también la ordenación y urbanización adecuada de unas parcelaciones y edificaciones ilegales situadas al norte de estos terrenos, en una media ladera bien orientada al sur, (parajes conocidos como Junta de los Caminos y Casas de Lanza), que tienen en la actualidad una ordenación y accesos desastrosos por su ilegalidad, y, que con terreno aun vacante puede dar lugar a una urbanización de mejor calidad. Todo ello en el contexto de una gestión profesional de los propietarios mayoritarios del sector con el control municipal, que organice las cesiones y urbanización precisas para ello, en un proyecto de equidistribución.

La localización del gran Sistema General de Equipamiento, separado de la carretera y de los desarrollos residenciales traseros por bulevares de 40-50 m., centra toda la ordenación.

Este Sistema General, de unos 125.000 m². de suelo, podrá tener cualquier tipo de uso de equipamiento, que suponga un "input" importante para la ciudad, que al día de hoy no puede concretarse. Si bien esta localización surgió años atrás con una iniciativa tipo "Ciudad del Cine", en la actualidad se baraja la posibilidad de construir un nuevo estadio de fútbol para los Campeonatos del Mundo.

En cualquier caso, un PGOU como el de Málaga, con suelos apropiados topográficamente para cualquier tipo de usos muy escasos ya, no tiene más remedio que reservar proporciones importantes de este suelo para poder dar acogida a iniciativas de interés para la ciudad que puedan surgir en los próximos años.

El resto de la ordenación se completa con un desarrollo residencial de bloque exento de media densidad con espacio interior (CJ) y unifamiliar adosada en las zonas llanas, y unifamiliar aislada en las laderas del entorno con pendientes no excesivas.

La actual venta de San Cayetano, donde se celebran en la actualidad la Fiesta de los Verdiales, se mantiene en una zona comercial calificada al efecto. También se califica como comercial perteneciente a este sector una zona llana al otro lado de la carretera, junto al que será el nudo de acceso desde la hiper-ronda. Así como, como zona verde del propio sector el espacio comprendido entre la Junta de los Caminos y San Joaquín como se demandaba por los vecinos.

Por último, y para completar la descripción de las actuaciones en el Puerto de la Torre, hay que referir que mientras en el oeste se prevén todos estos desarrollos por sus mejores condiciones topográficas, en el este de la barriada, del Atabal, las condiciones topográficas (estribaciones de los montes de pendientes importantes) y zonas de hábitats de interés ambiental, impiden este tipo de desarrollos.

Al este, la Universidad Laboral, el sector de Hacienda Cabello, la residencia Castañón de Mena, situados en la confluencia del Camino de Antequera y la carretera de la Colonia de Sta. Inés y junto al nuevo vial previsto para unir la ronda con estos suelos y Teatinos, deben ser los límites al desarrollo por esta zona. En particular, los terrenos, actualmente no urbanizables, entre el Camino de Antequera y la Ronda Oeste, de difícil topografía y litología, con la protección arqueológica del Cerro de la Tortuga, y muy visbles desde todo el entorno y la Ronda, deben quedar protegidos de la urbanización.

3.9. Criterios para la dotación de viviendas de protección pública.

La LOUA fomenta la intervención en materia de suelo residencial al objeto de conseguir una mejor articulación entre suelo y vivienda para los próximos años.

La Ley pretende que se incremente el volumen de suelo que se destina a la construcción de viviendas protegidas, con la obligatoriedad de una reserva de, al menos, el 30 por ciento del aprovechamiento objetivo de aquellas áreas o sectores cuyo uso característico sea el residencial, configurando un conjunto de mecanismos que facilitan la acción pública en el mercado del suelo.

Desde la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga queda abierta la posibilidad de que la Corporación Municipal, siguiendo criterios de oportunidad y conveniencia, articule las medidas orientadas a la creación, formación, fomento y gestión de un Patrimonio Municipal del Suelo, y la elaboración de Programas Municipales de Suelo con la finalidad de facilitar la ejecución del planeamiento urbanístico, obtener reservas de suelo para actuaciones previstas en aquel y contribuir a la regulación del mercado de suelo; opciones de intervención en el mercado del suelo que nos ofrecen los artículos 69.1 LOUA y 69 a 76 LOUA, respectivamente.

Al mismo tiempo, y partiendo de situaciones de confluencia competencial, se debe potenciar la colaboración y coordinación interadministrativa, con la voluntad expresa de desarrollar Viviendas en régimen de Protección Pública y obtener suelo necesario para las mismas. En este sentido deben ser destacados instrumentos tales como la posibilidad de creación de consorcios o empresas mixtas interadministrativas, o las Áreas de Gestión Integradas.

Especial mención merece el vigente Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2003-2007, concebido como la herramienta a través de la que la Junta de Andalucía pretende contribuir a aliviar la difícil situación por la que atraviesa el mercado de la vivienda, favoreciendo la planificación y programación de las distintas actuaciones y la articulación efectiva entre las políticas de vivienda y suelo, bajo los principios de concertación, coordinación y cooperación con la Administración Local mediante la suscripción de acuerdos. Dentro de las herramientas del nuevo Plan merece destacar los «acuerdos para la cesión de suelo» mediante los cuales la Junta de Andalucía favorecerá la promoción de viviendas protegidas en todos aquellos Municipios que se comprometan a ceder suelo para ello.

Presupuesto lo anterior, la vigente LOUA exige que el Plan General, cuando se revise, recoja, como una de sus determinaciones, el destino de un 30% de la edificabilidad residencial de aquellas áreas o sectores cuyo uso característico sea el residencial, para ser destinado a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública.

En la Ley de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo, se acota la posibilidad de que el Plan General de Ordenación Urbanística pueda excepcionar esta obligación por circunstancias de densidad y tipología de vivienda, si bien con la necesidad de compensarlo en el resto de áreas y sectores, de forma que se asegure una distribución equilibrada en el conjunto de la ciudad de este tipo de viviendas, a fin de favorecer la cohesión social y evitar la segregación territorial de los ciudadanos por razón de su nivel de vida.

Asimismo, se recoge la obligación de localizar concretamente en cada área y sector las reservas de terrenos para viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, en el instrumento de planeamiento que contenga la ordenación detallada.

En todo caso, como mecanismo necesario para asegurar la efectiva materialización de las reservas para la construcción de viviendas de protección pública, se prevé la necesidad de que la ordenación detallada de las áreas o sectores que contengan reservas de terrenos con este destino recoja los plazos de inicio y terminación de dichas viviendas, cuyo incumplimiento puede dar lugar a la expropiación de los terrenos por parte de la Administración.

Asimismo, para reforzar la seguridad jurídica de los agentes públicos y privados se establece que necesariamente sean el Plan General de Ordenación Urbanística o, en su caso, el Plan de Ordenación Intermunicipal o el Plan de Sectorización los que recojan los coeficientes correctores, al objeto de compensar a quienes tengan la propiedad de suelos destinados a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública.

De igual forma para reforzar las medidas previstas en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía para garantizar la reversión a la colectividad de las plusvalías derivadas de la actividad urbanística e incrementar los medios de intervención directa de las Administraciones públicas en el mercado del suelo, se prevé expresamente la posibilidad de que mediante convenio urbanístico se acuerde la sustitución de los terrenos que hayan de ser cedidos en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la actividad urbanística, por otros terrenos situados en distintos ámbitos del suelo urbano o urbanizable que sean aptos para la construcción de viviendas protegidas.

De otro lado, se amplía a la Administración la posibilidad instrumental de ser titulares de los Patrimonios Públicos de Suelo, introduciéndose, a su vez, una serie de medidas que por la vía del control y la fiscalización vienen a garantizar la correcta utilización de éstos, haciendo responsables de ello a órganos concretos de las Administraciones públicas titulares de los mismos.

Se recogen diversos mecanismos a fin de agilizar los procedimientos de incorporación al proceso urbanizador de los suelos previstos por el Plan General de Ordenación Urbanística para su desarrollo urbano, que son objeto de reserva para los Patrimonios Públicos de Suelo.

Con el objetivo general de facilitar y garantizar la efectiva ejecución de los instrumentos de planeamiento urbanístico, el proyecto de Ley recoge una serie de medidas tendentes a agilizar dicha ejecución, por medio de la iniciativa privada y mediante la habilitación de mecanismos de ejecución directa de organismos o entidades públicas.

Y, por último, se introduce una disposición transitoria única referida a la reserva de terrenos con destino a las viviendas protegidas, con independencia de la situación en que se encuentre la adaptación del planeamiento a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, de forma que la localización de las reservas de terrenos con destino a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, será exigible desde la entrada en vigor de la Ley en tramitación, a todos los nuevos sectores que se delimiten en suelo urbanizable no sectorizado; siendo igualmente de aplicación a los Planes Parciales de Ordenación que desarrollen sectores ya delimitados en los instrumentos de planeamiento general vigentes, estuvieren éstos adaptados o no a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, si su aprobación inicial se produce con posterioridad al 20 de enero de 2007.

3.10. El modelo de localización y expansión del suelo productivo. Cuantificación.

3.10.1. Una estrategia para el espacio productivo de Málaga.

Las características del suelo industrial existente señaladas en el Capítulo Quinto del Título V de esta Memoria, y las perspectivas sobre las oportunidades y futuro de la economía malagueña y sus consecuencias para el espacio físico de la actividad, desarrolladas en el Estudio monográfico anexo “Análisis de la situación y tendencias del espacio industrial de Málaga” y también resumidas en el Capítulo Cuarto del Título V, sugieren la necesidad de abordar el problema del espacio de las

actividades económicas en el Plan General desde una perspectiva algo más compleja que la que es más común o habitual en los planes urbanísticos en relación con este tipo de suelos.

Ello no quiere decir que el PGOU vaya a entrar en terrenos que escapan a su competencia, pero la concepción de sus determinaciones urbanísticas si debe responder a unos objetivos asumidos a este respecto. Además, esta perspectiva requiere poner en marcha otras actuaciones municipales para complementar la eficacia de esas determinaciones. Unas actuaciones relativas al seguimiento y control de estos suelos, no solo en lo que afecta a la normal gestión de su desarrollo urbanístico sino muy particularmente dirigidas a garantizar el cumplimiento de la letra y el espíritu de esos objetivos y determinaciones, creando mecanismos gerenciales adecuados para mantener y elevar la vitalidad económica de los polígonos, a través de un funcionamiento eficiente y de una correcta calidad técnica de sus infraestructuras, y de su imagen ambiental y comercial, a lo largo del tiempo.

De esta manera se trata de evitar que, una vez cumplidas las condiciones legalmente exigibles para el desarrollo de los planes parciales y su ejecución en el caso de los nuevos suelos, o una vez constatado el correcto acuerdo de las situaciones existentes a la ordenanza correspondiente, el espacio productivo quede apenas sin controles. En efecto, el solo recurso a las más elementales y expeditivas rutinas de vigilancia y disciplina no parecen mostrar las capacidades y la fuerza suficientes como para impedir los procesos galopantes de degradación técnica y de imagen que pueden observarse en los polígonos.

Por otra parte, en la medida en que la dinámica de la actividad económica de Málaga es una de las preocupaciones fundamentales del Ayuntamiento, estas actuaciones relativas a los espacios productivos deben ser parte integrante de una estrategia municipal más compleja, que contemplase mecanismos y recursos para atraer e incentivar la presencia de empresas en el municipio, así como para mantener o relocalizar a otras en situaciones ineficientes.

Precisamente, esto último supondría aunar esas medidas gerenciales de relocalización con las de política urbanística, que podrían ser particularmente útiles en el caso de algunos polígonos existentes, sobre todo los más antiguos, cada vez más asfixiados funcional y ambientalmente por la intensidad de las ocupaciones del suelo por las edificaciones, y por la incapacidad del espacio público para atender los déficits de funcionamiento que ello conlleva.

Los elementos propiamente urbanísticos de la estrategia son los que incorpora el PGOU en sus determinaciones, y se presentan en los párrafos que siguen a éste. Éstos abarcan: un conjunto de objetivos que guían la propuesta; las decisiones sobre el dimensionamiento general de éstos suelos en consonancia con los planteamientos del Plan General para el conjunto de la expansión urbana; las bases urbanísticas relativas al tipo de "producto inmobiliario" a desarrollar en esos suelos y, finalmente, una propuesta de actuaciones en los polígonos existentes.

Por otra parte, las consecuencias de esta estrategia, relativas a la normativa de los usos y de la ordenanza del espacio productivo se presentan, en forma de unas bases y una estructura de normas, en el Capítulo Undécimo del Título XII.

3.10.2. Objetivos para la ordenación del espacio productivo.

La ordenación del espacio productivo de Málaga persigue los siguientes objetivos:

- a) *Garantizar una oferta de suelo cuantitativamente suficiente para afrontar las demandas de implantación de actividades a medio y largo plazo dentro de un marco general de ordenación del conjunto urbano municipal.*
- b) *Impulsar y facilitar la relocalización de núcleos de actividad inadecuados, funcional y ambientalmente, existentes en tejidos residenciales consolidados y en espacios estratégicos de regeneración de la trama urbana.*
- c) *Favorecer el mantenimiento y la presencia de actividades económica y funcionalmente asociadas a espacios residenciales concretos, en condiciones de compatibilidad ambiental con la vivienda.*
- d) *Contribuir a regenerar los tejidos productivos existentes que presentan problemas de degradación y pérdida de su imagen comercial.*
- e) *Preparar e impulsar el desarrollo de nuevos espacios productivos capaces de acoger una amplia gama de actividades asociadas al uso productivo (industriales, talleres logísticos, terciarios, etc.), en condiciones de calidad técnica, adecuación funcional y calidad de imagen ambiental y comercial.*

La finalidad común que aúna este conjunto de objetivos es contribuir a crear una plataforma territorial para favorecer un nuevo dinamismo económico capaz de darle al municipio la oportunidad de consolidar su liderazgo metropolitano y subregional, sobre la base de una mayor complejidad de su composición sectorial y una diversidad de ofertas de espacio atractivas para las empresas por su eficiencia y su calidad de imagen. Sin embargo, es claro que la propuesta urbanística de un Plan General no puede ser condición suficiente para alcanzar esta finalidad, aunque sí puede ser capaz de asegurar determinados ingredientes necesarios para elaborar las políticas municipales adecuadas a los objetivos enunciados.

3.10.3. Las dimensiones previstas del espacio productivo.

El techo para actividades económicas (productivo, empresarial, logístico, comercial, terciario y hotelero) que propone el Plan en este documento de aprobación provisional, es el siguiente:

SUELO PRODUCTIVO Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
Suelo Urbano Transitorio	461.610 m ² t.
Suelo Urbanizable Transitorio	641.191 m ² t.
Suelo Urbano No Consolidado	942.860 m ² t.
Suelo Urbanizable Sectorizado	2.014.420 m ² t.
Suelo Urbanizable No Sectorizado	751.690 m ² t.
	4.811.771 m²t.

- Según los cuadros de Evaluación Cuantitativa y Espacial del planeamiento de desarrollo y ámbitos de gestión hasta el 1 de Julio de 2008 se habían producido las licencias de obras siguientes:

TOTAL TECHO INDUSTRIAL PGOU-97	TOTAL TECHO INDUSTRIAL PGOU-97 CONSUMIDO
3.345.637 m ² t	622.459 m ² t

Lo que supone una media de 622.459 m² / 11 años = 56.587 m²t / año.

- En el momento de entrar el nuevo Plan en vigor (Septiembre de 2010) la oferta de suelo para actividades económicas, si consideramos algo menor el ritmo de 56.587 m²t/año (de ámbitos de planeamiento y gestión) será de 4.698.597 m²t.⁽¹⁾
- La propuesta del Plan prevista para la aprobación definitiva como acabamos de ver supera con creces la estimación de necesidades entendiéndose por tanto como una reserva estratégica a medio y largo plazo que garantiza la continuidad del desarrollo de las actividades productivas.

3.10.4. Líneas de propuesta para la ordenación del espacio productivo.

La estrategia del PGOU en este campo se organiza según cuatro líneas de propuesta que, obviamente, comportan ciertas interdependencias entre las situaciones del espacio construido existentes y los de nueva creación.

- Resituación de piezas o núcleos imbricados en las tramas residenciales de la ciudad interior que buscan una reestructuración.*
- Creación de pequeños nuevos enclaves de actividades de autónomos en el borde de ciertos espacios residenciales.*
- Regeneración de piezas del espacio construido existente de "uso industrial" exclusivo.*
- Creación de espacios productivos de nuevo tipo como propuesta de expansión del actual suelo industrial.*

⁽¹⁾ 4.811.771 m²t. del suelo de actividades económicas – 113.174 m²t. (cuyas licencias se estiman conceder de Junio de 2008 a Septiembre de 2010) = 4.698.597 m²t.

Obviamente, las dos primeras situaciones guardan una aparente relación entre sí por la referencia a las actividades de usos industriales en las tramas residenciales, aún cuando se plantean en direcciones casi opuestas, de acuerdo con diferentes intereses sociales y urbanísticos existentes en los distintos ámbitos de la ciudad afectados.

Además, la primera y la última guardan unas ciertas interdependencias, ya que los previsibles ámbitos de relocalización de las actividades imbricadas en las tramas sujetas a reestructuraciones serán los espacios de nueva creación previstos.

3.10.5. La resituación de actividades ubicadas en tramas urbanas que serán reestructuradas.

El Plan contempla, principalmente, tres ámbitos de mayor potencia y concentración, en los que los desarrollos urbanos afectaran a núcleos de actividad allí existentes con diferentes niveles de imbricación y diferentes grados de inadecuación en la situación presente, pero claramente incompatibles con el escenario que el Plan debe prever en esos ámbitos.

Estos tres ámbitos son:

El Polígono de la Estrella, afectado tanto por la realidad de su evidente obsolescencia y degradación ambiental como por la dinámica transformadora de su entorno inmediato particularmente impulsada por el “efecto” del Palacio de Ferias y por las intervenciones viarias estructurantes en su entorno. Aunque la futura estrategia respecto a este enclave industrial de Málaga tal vez comporte la reubicación de la actividad allí existente quizás no debiera descartarse la posibilidad de que alguna empresa pudiera permanecer, aunque en nuevos tipos de local y bajo las condiciones funcionales de inserción, de calidad ambiental y de imagen que fuesen apropiadas para el carácter de nuevos desarrollos. Entre tanto no se den las circunstancias propias para producir transformaciones más globales, el Plan propone la regeneración y mejora de determinados enclaves, actualmente sin consolidación efectiva, cuya ejecución supondría una importante optimización del aprovechamiento de espacios de cara a potenciar la funcionalidad del área.

El Polígono de San Rafael, afectado por la importante remodelación del ámbito que ocupa, recuperando terrenos industriales y ferroviarios, y que pasaría a una posición de nueva centralidad urbana, con un aporte sustancial de espacio residencial y de usos más propiamente vinculados con las tramas urbanas centrales. En ese polígono todavía existen actividades con un importante grado de vitalidad, y otras cuyas exigencias de tipo de local podrían contribuir, positivamente, al dinamismo y la imagen comercial de las nuevos espacios que el Plan propone.

Finalmente, está el núcleo de naves que denominamos como “calle Nereo y Pacífico”, situadas en un ámbito estratégico de considerable futuro, en el Paseo Marítimo de Poniente y las inmediaciones de la Térmica. Un ámbito para el que el Plan propone también un importante desarrollo residencial y la creación de otra *centralidad* que dote de complejidad funcional y carácter simbólico al nuevo espacio urbano que allí se plantea.

Por otra parte, eventuales necesidades de reubicación de otras actividades inadecuadas de carácter puntual, o singularizadas en distintas partes de la trama urbana, como la de Los Guindos, podrían encontrar lugar en el nuevo espacio productivo propuesto y, como las anteriores, beneficiarse de las ventajas que pueda brindar la política municipal que se diseñe a estos fines.

3.10.6. La creación de minipolígonos en los bordes de espacios residenciales.

La noción del minipolígono en áreas residenciales, como un espacio específicamente adecuado – funcional y ambientalmente – para reubicar determinadas funciones que se han asentado a lo largo del tiempo en esa área, u otras que puedan asentarse en el futuro, proporcionando determinados servicios a los residentes y creando empleo local y oportunidades para artesanos o autónomos, es una noción que, aunque se planteó hace ya más de veinte años, sigue conservando todas sus posibilidades, siempre que se den determinadas condiciones como las que aquí se señalan.

La propuesta que se plantea responde, en principio, al objetivo de acoger ciertas funciones económicas y artesanales asociadas a determinados barrios residenciales, como El Palo, Puerto de la Torre, Campanillas, o Santa Águeda, pero eventualmente podría considerarse en relación con otros barrios que se encontrasen en similares condiciones o planteasen parecidas demandas.

Además, la creación de este tipo de enclaves de actividad permitirá la implantación de actividades de servicios “cuasi-dotacionales” a la vivienda pero que tendrían difícil encaje en los bajos de edificios destinados a la residencia, por sus impactos ambientales o incluso por su peligrosidad (tintorerías, talleres de chapa y pintura, carpintería, etc.). Unas funciones, que suelen sobrevivir a partir de pequeñas economías locales de aglomeración generadas en esas áreas a lo largo del tiempo y que, en cambio, podrían encontrar situaciones de mercado difíciles lejos de esos ámbitos residenciales, pudiendo así perder la razón de su existencia, porque en estos espacios no solo está su principal mercado reconocido sino otras relaciones económicamente decisivas, como el acceso a una mano de obra local conocida y fiable, conexiones con suministradores, etc.

Lo importante aquí es que los nuevos enclaves se diseñen en unas condiciones de localización y autonomía espacial que garanticen no solo su independencia y funcionalidad sino la ausencia de aquellos impactos ambientales que fuesen incompatibles con la calidad de vida residencial.

En este caso, la localización que se propone es la de los bordes del espacio residencial de los ámbitos señalados. Las dimensiones y la forma de las piezas varían dependiendo del sitio de ubicación y su entorno, aunque en una evaluación tentativa parece que no deberían superar, en general, los 5.000 m² de techo.

Estos minipolígonos, que podrían en un futuro quedar englobados por el crecimiento de las tramas urbanas, habrán de ser diseñados de manera que preserven las cualidades de independencia funcional, manteniendo facilidades respecto a la movilidad, el estacionamiento y la maniobra de los vehículos comerciales y con características de diseño, o constructivas, que garanticen la ausencia – o irrelevancia – de impactos ambientales a los posibles espacios residenciales en su entorno más inmediato.

Este tipo de enclaves debieran desarrollarse a partir de acciones de iniciativa pública, con independencia de su posterior titularidad. Una iniciativa que podría extenderse a la participación en formulas de cooperación con el suelo privado que aseguren la conservación y el mantenimiento de las piezas y, sobre todo, una iniciativa que garantice que los objetivos para los que se construyan no se desvirtúen o se perviertan con el paso del tiempo.

3.10.7. La regeneración del espacio productivo de uso exclusivo existente.

Como se ha señalado en el Título V de esta Memoria, el espacio productivo de Málaga ha ido desarrollando características y rasgos preocupantes de degradación.

En este contexto, podría parecer un contrasentido la propuesta del Plan sobre la creación de lo que aquí se ha denominado como espacios de “nuevo tipo”, haciendo referencia a formulas modernas que aúnen calidad técnica y funcional, y una relevante imagen ambiental y comercial, si al mismo tiempo se ignorase ese espacio existente, cuya pervivencia configuraría, de hecho, una dualidad intolerable.

Si la capital aspira a ir complejizando su base económica a través de la incorporación de actividades innovadoras, adecuadas al dinamismo y el papel que debe jugar el centro de una región metropolitana como la que engloba la Costa del Sol, que es además uno de los polos urbanos más significativos de Andalucía, resulta imprescindible que, junto al desarrollo de nuevos suelos, se lleve a cabo en paralelo una estrategia de regeneración de estos ámbitos degradados.

Es claro que, aunque esta estrategia no supondrá determinaciones urbanísticas prefijadas en el Plan, deba diseñarse apoyada en sus objetivos, sobre la base de una voluntad pública decidida a acometer dicha línea de actuación. En todo caso, deberá entenderse que las acciones que esta estrategia comporta exigirán un diseño de medidas “ad hoc” una vez que las condiciones para la actuación pública estén suficientemente definidas, valorándose los elementos de oportunidad que puedan aparecer en los distintos ámbitos afectados para garantizar la eficacia de la intervención.

No obstante, estas actuaciones de regeneración deberán de ser diseñadas desde el primer momento a partir de unos objetivos concretos y de un programa bien establecido de partida. Ello implicará que, generalmente, será imprescindible la participación de las empresas de las zonas afectadas en orden a fijar el diseño del programa final operativo de la actuación, en el que los espacios, los tiempos y las acciones concretas a realizar contarán con el acuerdo de las partes.

Las bases de la regeneración que aquí se propone, de menor a mayor nivel de complejidad, son las siguientes:

- a) Mejora de la urbanización y adecuación ambiental de los espacios públicos.

Es seguramente la operación más elemental que puede desarrollarse sistemáticamente, dirigida a la mejora de los viarios, los pavimentos y las infraestructuras básicas, la iluminación y el ajardinamiento o la reurbanización del espacio público, sin afectar para ello a ninguno de los espacios privados existentes.

Aunque el tratamiento de los pavimentos y de otros elementos de la infraestructura básica ha sido abordado en tiempos recientes en el caso de algunos polígonos, existen aún situaciones claramente inadecuadas.

Por otra parte, aunque en alguno de los polígonos más antiguos, como El Viso, las posibilidades de tratamiento de los espacios públicos fuera del viario son mínimas – o inexistentes – por su escasez (solo el arroyo que recorre este polígono podría ser objeto de una actuación específica), en otros polígonos (San Luis, Guadalhorce, etc) sí sería posible abordar una mejora de su imagen actuando en los espacios peatonales, las isletas de tráfico, así como en las condiciones de la señalización y la iluminación, etc.

- b) Regulación de actividades existentes no acordes con el uso industrial o productivo.

Esta línea de actuación tiene como cuestión epicéntrica – aunque no la única – la regulación de las funciones de comercio minorista existente al amparo de la distribución mayorista o que ha surgido con independencia de la cobertura de otras funciones.

A tal efecto, se complementan las ordenanzas con los parámetros precisos para asegurar las reservas de espacios dedicados a aparcamiento, y a mejoras de la implantación para obtener un adecuado esponjamiento de los espacios libres de edificación.

- c) Reordenaciones puntuales del espacio físico y funcional de los polígonos.

Esta propuesta tiene como más cualificados objetivos los polígonos de El Viso y Guadalhorce, aunque también podría hacerse extensiva a otros de menor entidad, pero prácticamente colmatados, como San Luis.

En la medida en que la edificación en una parte sustancial de las parcelas ha sido sumamente intensiva, en detrimento de un uso más racional del espacio privado propio y del buen funcionamiento de los espacios públicos adyacentes, parece pertinente un seguimiento de las situaciones de esos polígonos y la exploración de las oportunidades para negociar con los propietarios de parcelas, en orden a liberar determinados suelos y aliviar así la presión de los usos de aparcamiento, carga y descarga y desarrollo de otras actividades complementarias en las vías públicas.

En este sentido puede ser problemático partir de una propuesta cerrada que designe, según criterios técnicos, ciertas ubicaciones en donde liberar estos suelos. Ello no quiere decir que el Ayuntamiento renuncie a considerar, de entrada desde su propia perspectiva, un abanico de posibilidades óptimas y sub-óptimas a estos fines, como se hace en este Plan, pero con la idea de que una solución finalmente operativa solamente se alcanzara a través de acuerdos con los diversos agentes afectados, contando con una batería de incentivos tales como apoyos a la relocalización bajo condiciones (económicas, temporales, de tamaño y ubicación de los locales, etc.) favorables.

Se trata de una estrategia con una temporalidad también difícil de anticipar, que para salir adelante exigirá, seguramente, una considerable persistencia y una decidida voluntad pública de alcanzar las finalidades que se proponen.

Las dificultades e incertidumbres que acechan a esta estrategia hacen que no sea aconsejable plantearla solamente como una propuesta de desarrollo convencional del Plan a través de los instrumentos convencionales (PERI, Estudios de Detalle), que sí serían utilizados, en cambio, una vez comprometidas las actuaciones necesarias, acompañadas siempre de las medidas precisas de colaboración pública para facilitar su gestión.

En todo caso, es indudable que una estrategia de este tipo requerirá abrir líneas de trabajo de iniciativa municipal no convencionales, más allá de lo que supone la normal gestión de los desarrollos urbanísticos necesarios, o los proyectos específicos de las actuaciones concretas sobre el espacio físico.

En resumen, sería necesario considerar, al menos:

1. Una propuesta de partida, en forma de un esquema de posibles emplazamientos alternativos de actuación en los polígonos afectados y de escenarios de desarrollo de las actuaciones propuestas.
2. Una capacidad de exploración y de seguimiento de las situaciones existentes en los diferentes polígonos, así como una evaluación de oportunidades, que no serán necesariamente coincidentes con los ámbitos óptimos para la actuación previamente señalados en el esquema inicial.
3. Uno o un conjunto de ámbitos para la reubicación de las empresas que hubieran de salir de la zona, en términos de suelo o de locales disponibles en los nuevos espacios destinados a usos productivos, así como una batería de mecanismos de incentivo y unas capacidades de gestión urbanísticas adecuadas a las necesidades de esta estrategia.
4. Una capacidad de control y mantenimiento de los espacios liberados una vez que estos funcionen a los fines previstos.
5. Las capacidades de disciplina urbanística, que cuente no solamente con medidas realistas de control y sanción, sino con los recursos (humanos, técnicos, etc.) necesarios para hacerlas efectivos.

Estos elementos básicos de actuación, y otros que se propongan una vez planteado el diseño concreto de la estrategia, exigirán, como se ha dicho más arriba, una persistente voluntad de alcanzar sus objetivos y los recursos necesarios para hacerlo a través de la negociación y el acuerdo con los interesados o los afectados.

3.10.8. Una propuesta general para el nuevo suelo de actividades económicas.

Los elementos de la propuesta para el nuevo espacio productivo de Málaga que propone este PGOU son:

- 1) Introducir una mayor gama de actividades asignadas a lo que aquí se denomina “espacio productivo”, que incluirá todas las tradicionales de producción, almacenaje, distribución mayorista, talleres, etc., junto a otro conjunto de funciones que van desde los aledaños de la producción (v.g. laboratorios, diseño, etc.) al terciario de los servicios a las empresas, y que se caracterizan por ser actividades principalmente relacionadas con el manejo de la información y por ocupar espacio de oficinas o locales en edificios complejos con usos y tipologías diversas.
- 2) Recomponer las difíciles relaciones tradicionales de las piezas del espacio productivo con las de otros usos, y en particular con las residenciales, en orden a evitar una excesiva extensión y continuidad

de los espacios de actividad, apoyándose en unas adecuadas formas de articulación con las piezas de esos otros usos a través del diseño de los elementos urbanos de nexo o separación (viarios, parques o sistemas de espacios verdes, etc.).

A los fines de la configuración formal de estos nexos o cesuras, o a la creación de gradientes funcionales, podrá contribuir también el nuevo protagonista de los usos productivos: los edificios y actividades terciarias, empresariales o dotacionales, con tipos edificatorios y características funcionales y ambientales generalmente más adecuadas que las de la industria para enfrentar a los espacios residenciales o comerciales adyacentes.

- 3) Propiciar un dimensionamiento de los sectores y polígonos razonable que no solo tenga en cuenta las expectativas. Los ritmos constatados de la demanda, sino las posibilidades (técnicas económicas, etc.) para producir ofertas terminadas en condiciones adecuadas de calidad de servicio e imagen.
- 4) Plantear condiciones a las subdivisiones parcelarias de los espacios privados que permitan abordar demandas de espacio de distintos niveles de tamaño, con condiciones de holgura en el interior de las parcelas suficientes como para no tener que trasladar funciones propias a los espacios colectivos.
- 5) Que la posibilidad de zonificar los usos pormenorizados en el interior de los sectores no obstaculice la posibilidad de crear zonas de mixtura o edificios mixtos, siempre que las condiciones funcionales y ambientales de las actividades y (o) las características formales de los edificios así lo permitan.
- 6) Promover el desarrollo de condiciones que garanticen la calidad técnica de la urbanización y la imagen ambiental de los polígonos a través del tratamiento paisajístico de los espacios públicos, o colectivos, y de los espacios privados.
- 7) Impulsar el desarrollo de formas gerenciales que promocionen eficazmente el atractivo de estos espacios para las empresas y garanticen el mantenimiento de su calidad técnica e imagen comercial.

La experiencia internacional desde hace ya más de veinte años, y la más reciente experiencia de un número creciente de polígonos españoles ha ido incorporando muchos de estos aspectos a la práctica, lo que ha supuesto ya un cambio fundamental en el carácter del espacio de la actividad económica en los territorios urbanos y metropolitanos más dinámicos.

La finalidad principal de esta propuesta de nuevo espacio productivo es aunar eficiencia y una imagen acorde a su papel de plataformas físicas de una economía metropolitana que busca reforzar su liderazgo territorial impulsando la diversidad y la complejidad, evitando así los actuales riesgos del “casi monocultivo” sectorial en que se basa.

3.10.9. Los espacios productivos propuestos por el Plan.

1. **PA-T.1 (97) “Buenavista Oeste”.** Operación sobre suelo público, resultante de la división del anterior SUP-T.12 del PGOU 97 en dos áreas, una destinada al uso residencial protegido y la presente a usos productivos, diferenciada, a su vez, en dos zonas:
 - a) Espacio para actividades logísticas con usos complementarios terciarios y empresariales, en el borde de la carretera de Cártama. Formará parte de un gran ámbito logístico junto al Centro de Transporte de Mercancías, Mercamálaga y otras nuevas piezas vinculadas por la Hiperronda y la Autovía del Guadalhorce. Su localización beneficia de la accesibilidad del nudo de la Hiperronda.
 - b) Espacio de actividades económicas mixtas, con destino preferente a la reubicación de las actividades tradicionales localizadas actualmente en tramas urbanas que van a reordenarse.

Superficie de suelo 574.572 m². Techo edificable 307.396 m².

2. **PAM-G.1 (97) “Intelhorce”.** La pieza de Intelhorce, como espacio mixto, destinado a usos productivos, comerciales, y, por su contigüidad al área de centralidad de La Corchera, también a actividades empresariales. Este ámbito de actividad deberá constituir un complemento que añade complejidad funcional a los usos de centralidad, comerciales y de equipamiento contiguos, contribuyendo a la creación de la “Ciudad del Conocimiento” concebida en el Corredor urbano Universidad-Aeropuerto.

Superficie de suelo 316.946 m². Techo edificable 205.380 m².

3. **SUS-G.4 “Huertecilla-Tarajal”.** Forma parte, al igual que las piezas anteriores, del Corredor Universidad-Aeropuerto, y estará destinado a acoger actividades empresariales aprovechando las externalidades del Aeropuerto por su inmediata proximidad al área de Terminales de éste, y como ámbito preferente para la reubicación de empresas situadas en tramas urbanas que van a reordenarse.

Superficie de suelo 522.547 m². Techo edificable 235.146 m².

4. **SUS-G.5, SUS-G.6 y SUS-G.7 Eje del Guadalhorce. Fachada al Aeropuerto.** Se trata de una banda de suelo que enfrenta al Río Guadalhorce y al Aeropuerto, y que tiene como trasera el Polígono Guadalhorce. Está destinada a actividades de Parque Empresarial y comportará un papel de fachada de la ciudad ante el Aeropuerto, conjuntamente con el futuro Parque del Río. Las características de la edificación prevista, en altura, deberán hacer de pantalla a las vistas desde el Aeropuerto, ocultando la edificación del antiguo polígono industrial situado en sus traseras. Las condiciones de uso y la superficie edificable del enclave de suelo urbano existente en esa

banda de suelo se consideran en orden a facilitar la reubicación de las funciones existentes, para adecuar también ese suelo al carácter e imagen previstos de la nueva fachada fluvial de Málaga.

Superficie de suelo 131.934 m². Techo edificable 114.637 m².

5. **Sistema Técnico.** Se trata de un ámbito en el que acoger servicios infraestructurales de apoyo al desarrollo de los sectores productivos de nueva conformación, para complementación de los ya existentes, y se sitúa en un extremo de la banda del eje del Guadalhorce.

Superficie de suelo de este sistema técnico 28.975 m².

6. **PA-G.8 (97) PA-G.7 (T) “Azucarera”.** Pieza estrechamente vinculada tanto al eje de actividades del Guadalhorce, como al acceso Sur al Aeropuerto. Se prevé su destino a usos productivos, hotelero y actividades empresariales direccionales.

Superficie de suelo 69146 m². Techo edificable 37.339 m².

7. **SUS-CH.6 “La Loma I” y SUS-CH.7 “La Loma II” (Churriana).** Colindante con el suelo urbano de Churriana, la pieza se extiende hasta la zona cautelar del Sistema General Aeroportuario, siendo cruzada, en un principio, por la prevista vía de circunvalación de Churriana, y ahora también por el vial distribuidor, al ampliarse el sector CH.7 con terrenos, entre la hiper-ronda y el vial distribuidor, que no están afectados por servidumbres aeronáuticas, y que se conectan por un paso superior sobre este vial. Quedará destinada a actividades empresariales y logística aeroportuaria, constituyendo, junto a su simétrica de El Tarajal, ámbito adecuado para actividades de segunda y tercera línea.

SUS CH6:

Superficie de suelo 490.306 m². Techo edificable: 171.630 m²t.

SUS CH7:

Superficie de suelo 414.150 m². Techo edificable: 107.672 m²t.

8. **SUS-G.1, PAM-G.5, SUS-G.2, SUNC-G.24, SUNC-G.25 y SUNC-G.26. Ámbito del Aeropuerto. Entorno de San Julián.** Piezas de suelo en torno de la Barriada de San Julián, situadas en inmediata conexión al acceso sur al Aeropuerto desde la Autopista del Mediterráneo, y suelos junto a dicho mismo acceso sur en Avda. de Velázquez.

La primera de ellas, el sector SUS-G.1 “San Julián”, en un antiguo sector de suelo urbanizable no programado residencial afectado por la huella sonora del Aeropuerto, que desarrollará actividades mixtas de uso productivo y empresarial, con una compatibilidad comercial del 20%.

Superficie de suelo 226.304 m². Techo edificable 61.670,62 m²c.

Las otras piezas corresponden con las cabeceras del Polígono Villa Rosa a la autovía. Tienen por tanto como objeto recualificar dicho frente, con una mejor ordenación y unos usos, de tipo empresarial y comercial, que mejoren la imagen del Polígono Villa Rosa a la autovía.

El sector PAM-G.5, es el antiguo sector de urbanizable programado SUP-G.8, Villa Rosa I, cuya ordenación se adapta al conjunto.

Superficie de suelo 24.707 m². Techo edificable 12.354 m²c.

El sector SUS-G.2, se forma con el sector de urbanizable programado, SUP-G.9.

Superficie de suelo 72.704 m². Techo edificable 21.811 m²c.

Los sectores SUNC-R-G.24, SUNC-R-G.25, y SUNC-G.26, proceden de la desafeción del dominio público del aeropuerto en dichas zonas y permitirán además de la ampliación de los comerciales allí existentes completar un acceso alternativo al aeropuerto y al nuevo paso elevado que se propone sobre la Avda. de Velásquez.

Superficie de suelo de los SUNC 45.609 m². Techo edificable 20.448,02 m²c.

- 9. ZONAS SEMICONSOLIDADAS DE SAN JULIÁN:** El polígono industrial San Julián o Villarosa es un polígono a medio consolidar, que no ha tenido un planeamiento específico y solo alineaciones en el planeamiento general.

El Plan General delimita en los terrenos vacantes o por renovar diversas unidades de suelo urbano no consolidado para organizar la ejecución de los suelos, adjudicando la urbanización de las calles aun por hacer, y dotando de una edificabilidad acorde a la que detentaban, pero teniendo en cuenta las necesidades viarias y de aparcamientos de un polígono de hoy.

Los SUNC en esta situación, incluida la fábrica de Coca-Cola que se traslada, quedando los suelos como comercial, suman un total de 159.207m²s y un techo edificable de 91.981,20 m²c.

- 10. LOS SUELOS EMPRESARIALES EN LAS ZONAS COSTERAS:** El sector PAM-BM1 (T) "La Cizaña", en principio no previstos para usos productivos, sino solo hoteleros y residenciales, ha devenido, por la necesidad de respetar las servidumbres acústicas del aeropuerto, en sectores de uso mixto empresarial y turístico.

Aunque surgidos de esta afeción, la proximidad del aeropuerto y de la autovía confiere una gran oportunidad a este uso terciarios, como factor de viabilidad del sector, y como núcleos de actividad de gran calidad en la ciudad.

Se prevé (a fijar por el planeamiento de desarrollo), unos 13.000 m²c. de uso empresarial La Cizaña.

11. **SUS-T.2, SUS-T.3 “Pieza de Zocueca”**. Es parte del ámbito de Zocueca, que se destina de modo dominante a usos logísticos, complementando el espacio de Mercamálaga y otras plataformas adyacentes, existentes y previstas.

Superficie de suelo 277.016 m²s, y la edificabilidad asignada es de 148.078 m²t.

12. **PA-CA.9 (97) y SUS-CA.23 SUS-CA.14 “Expansión del Parque Tecnológico de Andalucía”**. La expansión se efectuará hacia el Norte y a desarrollar en dos etapas, una primera en marcha con la modificación del PGOU-97 (SUP-CA.10) y la segunda como suelo urbanizable sectorizado a continuación de la anterior.

Superficie de 949.862 m². y una edificabilidad de 265.961 m²t.

13. **SUS-CA.8, SUS-CA.9 y SUS-CA.10 “Rosado”**. Se trata de una pieza situada al oeste de La Castañeta con una excelente localización que gravita sobre la vía que conecta el enlace de la Autovía del Guadalhorce y el Parque Tecnológico.

Es un espacio con utilidad y bien ubicado para acoger actividades logísticas, aunque sus condiciones de accesibilidad permitirán dar cabida, eficientemente, a otras actividades del uso industrial tradicional.

Superficie de 658.806 m²s, y se le asigna una edificabilidad de 230.582 m²t.

14. **SUS-CA.19, Las Moras**. Situado en el extremo oeste del término municipal limítrofe con Càrtama y limitado por las líneas ferroviarias al sur, el nuevo eje radial Trévez-Santa Rosalía al norte y el gran sistema general de equipamiento de interés territorial (SGIT-CA.11 ~~SGNS-CA.4~~) al este, se divide en dos piezas cortadas por la autovía del Guadalhorce (A-357). Esta zona por su proximidad al gran eje de comunicaciones con el interior que representa la A-357 la hacen idónea para albergar actividades de carácter productivo.

La superficie de esta área es de 711.858 m²s. y se le asigna una edificabilidad de 249.150 m²t.

15. **SUNS-T.5 “Asperones”**. Los bordes de la carretera de Los Asperones, entre el Polígono de Trévez y el núcleo de Campanillas, crea un corredor industrial, ya colonizado en sus extremos, donde no parecen oportunos otros usos diferentes.

Superficie de 225.708 m²s, y se le asigna una edificabilidad de 78.997 m²t.

16. **SUNS-T.1 “Expansión Oeste de Trévez”**. Supone la ampliación del actual polígono logístico hasta la vaguada en donde empieza el ámbito de Cerámicas.

Superficie de 153.598 m²s, y la edificabilidad propuesta es de 53.759 m²t.

17. **SUS-PT.2 “ Sta. Catalina”**. Al noroeste del Puerto de la Torre, se delimita un polígono dedicado a la actividad artesanal, que ha sido muy demandado por los vecinos del Puerto de la Torre, y que se extenderá hasta la zona del Llanillo. La ordenación prevé instalaciones dedicadas a la pequeña industria de 200 ó 250 m² de planta, oferta que se complementa con otros usos comerciales y empresariales, aprovechando la privilegiada situación de los terrenos junto al nudo de enlace entre la autopista y la hiper-ronda.

Superficie del sector: 232.907m². Techo edificable: 81.519,45m²c

3.10.10. Pequeños núcleos industriales y minipolígonos.

1. **SUS-LE.2 “Camino de Olías”**. Es un ámbito de actuación comercial e industrial (zonificadas). Se plantea un pequeño núcleo industrial que incluiría un minipolígono para actividades artesanas y una zona de industria escaparate, incluido en el SUS-LE.2 “Camino de Olías”.

Superficie neta de suelo 27.980 m². Techo edificable 10.090 m²t.

2. **SUS-CA.14 “Santa Agueda”**. Situada al sur del ferrocarril, se plantea un ámbito para usos industriales de pequeños empresariales autónomos y artesanos.

Superficie de 99.407 m²s, y la edificabilidad propuesta de 34.792 m²t.

3. **SUNC-R-CA.26 “Vallejo”**. Pieza industrial, consistente en un minipolígono de actividades industriales y artesanales urbanas, situado entre Famadesa y Los Asperones.

Superficie de 20.424 m²s, y la edificabilidad propuesta es de 4.909 m²t.

3.10.11. Ámbitos industriales situados en tramas urbanas que se remodelarán.

1. **SUNC.R-R.6 “Cerámica Salyt”**. La erradicación de esta actividad en este suelo, de una superficie de 52.264 m², permite convertir su actual enclave de centro urbano, comercial, deportivo y verde, de la barriada de Granja Suarez, y resolver la relación de ésta con el Parque del Norte.

2. **SUNC-R-P.2 “Camino de San Rafael”**. Comporta la transformación a residencial de un suelo con capacidad, según el Plan General del 1997, de 240.000 m² de techo de actividades variadas tradicionalmente incluidas en los usos industrial y comercial mayorista.
3. **SUNC-R-P 3 “Epcos”**. El traslado de la actual empresa a terrenos del Parque Tecnológico supone liberar 34.500 m² de suelo industrial destinándose por el plan a usos empresariales situados estratégicamente junto al Palacio de Congresos y en enlace de la ciudad residencial con la productiva localizada en los polígonos industriales.
4. **SUNC-R-LO.3,4, y 6 “Zona de Los Guindos”**. En este ámbito hay actividades muy diversas, la mayor parte de ellas causantes de un área residencial compacta y necesitada de cualificación. Algunas de las actividades actuales, como las comerciales minoristas, podrían permanecer o retornar tras la remodelación urbana. Elimina unos 34.225 m² de techo que aún concedía el Plan del 97 a suelo industrial en su determinación de mantenerlos hasta el cese completo de la actividad.
5. **PA-LO.21, 22 y 23 “La Princesa”**. Situada en la fachada sur del ámbito de remodelación del Corredor Ferroviario. Elimina 43.000 m² de suelo y 88.231 m² de techo que concedía el Plan del 97 a suelo industrial.
6. **SUNC-R.LO.7 “Calle Cantimpla” y SUNC-R-LO.8 “CALLE Balazón”**. Se propone la sustitución y reubicación de este conjunto de naves que presenta una situación estratégica para la integración transversal a uno y otro lado del soterramiento del ferrocarril. Libera 21.400 m² y 13.400 m² de suelo respectivamente .
7. **SUNC-R.LO.10 “Portillo”**. Situada en el inicio de entrada a la Avenida de Velázquez, se sustituye la antigua cochera de automóviles Portillo que libera 12.058 m² de suelo qu suponen 18.090 m² de techo industrial.
8. **SUNC-LO.11 “Ámbito de la antigua Térmica”**. La eliminación reciente de esta actividad será sustituida por la creación de una Central de Ciclo Combinado que se sitúa en la franja paralela al Río Guadalhorce (ver punto 6 del epígrafe 8.9.). Libera 115.943 m² de suelo, entre los dos ámbitos de suelo, urbano y urbanizable, destinados en parte a este uso industrial por el Plan del 97.
9. **SUNC-R.LO.12 Núcleo industrial “Calle Nereo” y Pacífico**. Se propone eliminar las naves allí existentes, facilitando la gestión para su reubicación en los espacios que el Plan designa a estos efectos. Libera 34.000 m² de suelo con un techo industrial de 50.304 m².

10. **SUNC-R-LO.16. “Guadaljaire”.** Se plantea la sustitución de la actividad industrial con adecuación de usos (vivienda, comercio, terciario, y dotacional) a la recualificación de la avenida de Velázquez, con el objetivo de facilitar la permeabilidad de la trama con los sectores colindantes. Se libera 21.137 m². de suelo con un techo industrial de 31.702 m².

11. **Industrial en Martiricos (Telefónica).** La desaparición de este suelo industrial no comportará relocalización de la actividad.

Libera 37.900 m² de suelo.

12. **Veracruz Oeste.** Se recupera la propuesta de prolongación de la C/ Veracruz, eje central del Polígono Industrial San Luis, hasta su confluencia con la Carretera de Cártama.

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.

3.11. Nuevo calibrado de capacidad residencial del Plan General.

3.11.1. Las magnitudes del uso residencial en el Plan General.

El Plan General de 1997 disponía en los ámbitos de gestión y en los sectores de Planeamiento de Desarrollo, suelo con capacidad para 89.797 viviendas.

En los casi once años de desarrollo del Plan General (desde su aprobación a mediados del año 1997 y el 1 de Junio de 2010 se han expedido licencias según el siguiente cuadro:

DATOS EXTRAÍDOS DEL ADAN Y ORACLE	Nº DE VIVIENDAS DE OM CONCEDIDAS / AÑO	
	AÑO	TOTAL POR AÑO
	Desde julio a diciembre 1997	1.551
	1998	3.450
	1999	4.720
	2000	5.054
	2001	5.789
	2002	4.905
	2003	4.662
	2004	5.179
	2005	5.809
	2006	4.901
	2007	5.658
	2008	3.348
	2009	2.602
Del 1 de Enero de 2010 al 1 de Junio 2010	1.109	
TOTAL	58.737	

$$\frac{58.737}{12,9166} = 4.547 \text{vdas./ año}$$

A un ritmo medio de 4.547 viviendas por año.

Por otra parte según los cuadros de Evaluación Cuantitativa y Espacial del planeamiento de desarrollo y ámbitos de gestión hasta el 1 de Junio de 2010.

PROPUESTA TOTAL VIVIENDAS EN ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN DEL PGOU 97	TOTAL LICENCIAS CONCEDIDAS PARA VIVIENDAS EN ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN DESDE LA APROBACIÓN DEL PGOU 97 HASTA EL 1/6/2010
89.792	44.472

Lo que supone una media de 44.472 viviendas/12,9166 años = 3.443 viviendas/año.

Si comparamos estos dos números de licencias obtenidas en el mismo período, por un lado la media anual 4.547 viviendas/año totales y por otro la media anual de 3.443 viviendas/año incluidas en ámbitos de planeamiento de desarrollo y gestión, podríamos concluir que la diferencia 1.104 viviendas/año corresponde a las concedidas en suelo urbano consolidado o directo.

La capacidad que, a junio de 2010, propone este Plan para uso residencial es, como ya se ha dicho en este Informe, de 73.618 viviendas. Si se mantiene hasta la aprobación definitiva del Plan el ritmo de 3.443 viviendas/año (de ámbitos de planeamiento y gestión) y prevemos seis meses hasta la aprobación definitiva del Plan, tendríamos que en diciembre de 2010 al ser eficaz su aprobación definitiva, la capacidad del Plan sería de 71.897 viviendas (1)

En definitiva, en el momento de entrar el nuevo Plan en vigor (Diciembre 2010) la oferta residencial del mismo sería de 71.897 viviendas para los siguientes 8 años. Una propuesta bastante más reducida que la del PGOU-97, en su aprobación definitiva, con 89.797 viviendas al entrar en vigor. Esta diferencia parece asumible teniendo en cuenta que entramos en un período en el que se prevé una disminución de la demanda.

Si a partir de la aprobación definitiva se siguiese el mismo ritmo de producción anual de viviendas, el Plan tendría capacidad de desarrollo para 20 años. No obstante, a partir de los ocho años, en tal hipótesis de ritmo y cantidad, es previsible que se produjesen tensiones en el mercado y rigideces en la preparación de suelo, ya que de acuerdo con la experiencia se requiere una elasticidad entre suelo y producción de viviendas del orden del doble del suelo, para absorber los tiempos de preparación. Por tanto es razonable prever que a los diez años se emprenda una acción administrativa singular de seguimiento y evaluación de la ejecución del Plan General, con el previsible objetivo de adoptar decisiones sobre programación, o cualesquiera otras que resultasen aconsejables en consecuencia del análisis y valoración del desarrollo del Plan hasta ese momento.

3.11.2. Ajuste de la estimación del ritmo de construcciones y de la progresión de crecimiento anual del número de hogares.

Si observamos el cuadro del epígrafe 3.11.1 apreciamos que la media obtenida de estos casi 13 años, 4.547 vdas./año, se sitúa dentro de la horquilla, que para el crecimiento anual del número de hogares, entre 4.051 hogares/año y 4.963 hogares/año, estima como posible, el estudio sobre la población urbana, de Carmen Ocaña, que forma parte de este Plan como Anejo a la Memoria.

⁽¹⁾ 73.618 viviendas – ½ 3.443 viviendas (cuyas licencias se estiman conceder entre Julio y Diciembre de 2010) = 71.897 viviendas.