

CAPITULO PRIMERO. CRITERIOS GENERALES DE CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN. CLASES Y CATEGORÍAS.

1.1. Criterios Generales.

La clasificación del suelo es una técnica urbanística que se desarrolla en la fase de formulación del planeamiento general y que permite asignar a cada terreno un concreto estatuto de derecho y deberes de la propiedad inmobiliaria, entre los diversos establecidos en la legislación.

La clasificación del suelo es un instrumento básico de la ordenación urbanística que se realiza atendiendo a la situación fáctica actual de los terrenos y al destino urbanístico que el planeamiento general prevea en cada caso. Distingue el suelo que ya es ciudad o está en condiciones de incorporarse a ella, el nuevo suelo de crecimiento que debe o puede incorporarse a ella, y por último el suelo que debe permanecer vinculado a su destino original y natural.

Los diferentes instrumentos de intervención de los que se sirve el planeamiento general para lograr sus objetivos, se articulan una vez definida la clasificación del suelo. A partir de esta técnica se establece la calificación del suelo, la regulación de usos y sus intensidades, los mecanismos de reparto de cargas y beneficios, y la programación de acciones públicas y privadas para ejecutar la ordenación planeada.

La clasificación del suelo es, pues, la primera decisión que en el marco jurídico ha de tomar el Plan, y supone el establecimiento de un primer estatuto jurídico a que se ajustará la propiedad de cada terreno en materia de derechos y deberes. Pero al mismo tiempo es la expresión más primaria y fundamental del modelo territorial adoptado.

La clasificación del suelo no es inmutable sino que mediante los procedimientos de innovación del planeamiento puede alterarse; y, es más, en la lógica del sistema urbanístico los suelos urbanizables se sitúan en una posición dinámica hacia su transformación en suelo urbano que se constituye en la finalidad última de la decisión previa de su clasificación como urbanizables.

Pues bien, el presente documento incorpora la atribución de la clasificación urbanística que establece el Nuevo Plan General para las hectáreas que constituyen la totalidad del término municipal.

La revisión del PGOU de Málaga, en materia de clasificación urbanística, se adapta a lo preceptuado en el artículo 44 y siguientes de la LOUA.

1.2. El Suelo Urbano.

El Suelo Urbano, se corresponde a los terrenos que conforman la ciudad existente, incluyendo sus vacíos interiores o los situados en zonas periféricas pero integrados en la malla urbana actual, diferenciando las categorías de consolidado y no consolidado por la urbanización:

Este documento del Plan General de Ordenación Urbanística propone una clasificación de suelo urbano de conformidad con lo establecido en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Según el legislador andaluz es suelo urbano el terreno ya transformado por la urbanización o la edificación. La LOUA ofrece la siguiente definición de los criterios de clasificación de suelo urbano, contenida en el apartado 1 del artículo 45:

1. Integran el suelo urbano los terrenos que el Plan General de Ordenación Urbanística, y en su caso el Plan de Ordenación Intermunicipal, adscriba a esta clase de suelo por encontrarse en alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Formar parte de un núcleo de población existente o ser susceptible de incorporarse en él en ejecución del Plan, y estar dotados, como mínimo de los servicios urbanísticos de acceso rodado por vía urbana, abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica en baja tensión.
 - b) Estar ya consolidados al menos en las dos terceras partes del espacio apto para la edificación según la ordenación que el planeamiento general proponga e integrados en la malla urbana en condiciones de conectar a los servicios urbanísticos básicos reseñados en el apartado anterior.
 - c) Haber sido transformados y urbanizados en ejecución del correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y de conformidad con sus determinaciones.

Sólo es suelo urbano aquel terreno que el Plan así lo clasifique como tal, por tanto, jurídicamente no existirá tal suelo urbano hasta que el Plan así lo clasifique, por ser el único instrumento con fuerza legitimadora para establecer las clasificaciones de suelo.

La LOUA establece tres supuestos de hechos diferenciados que se conectan con los tres criterios clásicos formulados en nuestro Derecho Urbanístico histórico para reconocer el carácter de suelo urbano a terrenos ya transformados o en curso de ello:

- 1º. El criterio de consolidación por contar con una urbanización mínima.
- 2º. El criterio de consolidación por la edificación.
- 3º. El criterio de ejecución de planeamiento anterior.

1.2.1. Suelo Urbano Consolidado.

En aplicación del artículo 45.2.A constituye el Suelo Urbano **Consolidado (SUC)**, el que cumple lo establecido en el citado artículo y que está edificado y urbanizado conforme a las determinaciones del Plan o tengan la condición de solar y esté clasificado como tal por el PGOU.

Respecto a esta clase de suelo (urbano consolidado), el PGOU asume básicamente las condiciones establecidas en el planeamiento anterior sin perjuicio de clarificar y subsanar algún apartado de sus condiciones de edificación particulares. A tal efecto permanecerá en su configuración actual, bien por su correcta adecuación e integración urbanística, bien por la imposibilidad material o costo desorbitado de la reconstrucción en otras.

El Suelo Urbano Consolidado por la urbanización, además de las limitaciones específicas de uso y edificación que le impone este Plan en sus determinaciones correspondientes a la ordenación pormenorizada, estará sujeto a la de no poder ser edificado hasta que la respectiva parcela merezca la calificación de solar, salvo que se asegure la ejecución simultánea de la urbanización y de la edificación, mediante las garantías contenidas en la normativa de aplicación: Los propietarios de terrenos de suelo urbano consolidado por la urbanización deberán completar a su costa la urbanización necesaria para que los mismos alcancen -si aún no la tuvieran- la condición de solar y edificarlos en los plazos que el Plan, o los instrumentos de planeamiento de desarrollo establezcan.

A tal efecto constituye el Suelo Urbano consolidado del presente Plan el expresamente delimitado en los Planos de Ordenación Estructural (P.1): P.1.1 "Clasificación del suelo" y P.1.2 "Categorías del suelo" por encontrarse en alguna de las siguientes circunstancias:

- **Suelo urbano directo**, ordenado de modo detallado y finalista. Cuyo desarrollo viene posibilitado por la aplicación directa de las determinaciones propias del Plan General para la zona de que se trate (ORDENANZAS).
- **Suelo urbano consolidado con planeamiento previo**: Aquellos suelos clasificados como suelo urbano dentro de áreas de planeamiento remitido o urbanizable por el PGOU/97 que tienen aprobado definitivamente el planeamiento urbanístico preciso, aprobado el instrumento de distribución de cargas y beneficios que corresponda y terminado de ejecutar el proceso urbanizador.

Evidentemente no serán de aplicación en esta categoría de suelo urbano las determinaciones sobre Aprovechamiento Medio.

1.2.2. Suelo Urbano No Consolidado.

Respecto al Suelo Urbano No Consolidado, en aplicación del artículo 45.2.B) de la LOUA, constituye el Suelo Urbano del presente Plan General aquellas áreas o terrenos del territorio municipal, que expresamente se delimitan en los Planos de Ordenación Estructural (P.1): P.1.1 "Clasificación del suelo" y P.1.2 "Categorías del suelo" por encontrarse en alguna de las siguientes circunstancias:

Carecer de urbanización consolidada por:

- No comprender la urbanización existente todos los servicios, infraestructuras y dotaciones públicos precisos, o unos u otras no tengan la proporción o las características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir.
- Precisar la urbanización existente de renovación, mejora o rehabilitación que deba ser realizada mediante actuaciones integradas de reforma interior, incluidas las dirigidas al establecimiento de dotaciones.

Formar parte de áreas homogéneas de edificación, continuas o discontinuas, a las que el presente Plan les atribuye un aprovechamiento objetivo considerablemente superior al existente con anterioridad a su entrada en vigor, cuando su ejecución requiera el incremento o mejora de los servicios públicos y de urbanización existentes.

Como se ha expresado con anterioridad, no basta la simple existencia de unos servicios de infraestructuras urbanas para que un suelo urbano se considere por la urbanización, pues además debe contar con todos los servicios requeridos por el Plan, y todos ellos de forma adecuada a las necesidades de los usos e intensidades previstos por el nuevo planeamiento, pues en otro caso, se adscriben a la categoría de urbano no consolidado por la urbanización.

Además, y conforme a la LOUA, por urbanización consolidada habrá de entenderse no sólo la presencia de los elementos de infraestructuras propiamente dicho, sino además de otros elementos relacionados con el cumplimiento de los estándares de calidad y funcionalidad urbana de los terrenos (espacios libres y equipamientos adecuados a las características de la población y sus necesidades actuales).

De una interpretación sistemática de la LOUA, pueden diferenciarse diversas tipologías de actuaciones que pueden merecer la consideración de suelo urbano no consolidado.

Desde la anterior consideración, el presente Plan General delimita los perímetros del Suelo Urbano No Consolidado en los Planos de Ordenación Estructural (P.1): P.1.1 "Clasificación del suelo" y P.1.2 "Categorías del suelo", engloba en esta categoría las siguientes tipologías:

a) Suelo Urbano No Consolidado Remitido (SUNC-R).

Es con carácter general el suelo urbano que se ajusta a lo establecido en el art. 45.2.B LOUA, sin ordenación pormenorizada, y que se requerirá la previa aprobación del correspondiente Plan Especial para poder ser ejecutados, delimitando el PGOU los correspondientes ámbitos de planeamiento, por ello sujetos a su ordenación detallada, definiendo sus objetivos y asignando usos, densidades y edificabilidades globales, así como el área de reparto y sus aprovechamientos medios.

Podrían ser:

1. Áreas de Reforma Interior (ARIS).

A tal efecto las actuaciones integradas de reforma interior (supuesto regulado en el art. 45.2.B.a.2 de la LOUA) se corresponden con actuaciones de renovación y sustitución integradas en tejidos urbanos existentes que presentan signos de obsolescencia. Tienen por objeto el suelo anteriormente clasificado como urbano y consolidado por la edificación en los que se propone una reforma importante de la ordenación anterior con la voluntad de revitalizar la zona, incorporando otros usos urbanos y mejorando las dotaciones públicas del entorno. De forma excepcional, se conceptualiza también como área de reforma interior a terrenos que contaban en el Plan anterior con una clasificación distinta, pero en los que se presenta una realidad con alto nivel de consolidación de la edificación que el planeamiento asume, al tiempo que cuenta con una urbanización primaria, aunque insuficiente, que precisa ser completada o mejorada, así como prever un nivel mínimo de dotaciones. Estos casos, de realidad irreversibles en el que no se presentan vacíos relevantes, difícilmente pueda plantearse su ordenación como un sector, precisamente por ese alto nivel de consolidación.

Los índices de edificabilidad de las ARI que se proponen en el documento de revisión del PGOU de Málaga no superan en ningún caso el límite de 1,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo establecido en el artículo 17.5 de la LOUA. De igual modo, se cumplimenta en todas las ARI con uso dominante residencial, la exigencia del artículo 17.5 de la LOUA de que su densidad, en ningún caso sea superior a 100 viviendas por hectárea.

En cualquier caso, se cumple la exigencia del párrafo segundo de este precepto, y siempre se propone un incremento de las reservas para dotaciones y la previsión de nuevas infraestructuras o la mejora de las existentes.

A este respecto, hay que señalar que si bien el artículo 17.1 de la LOUA excluye del cumplimiento de los estándares dotaciones mínimos establecidos en la regla 2ª a las áreas de reforma interior (por estar establecidos para los sectores), el presente Plan General, como criterio general, ha adoptado también estos estándares para las ARI; aun cuando planteen en algunos de sus ámbitos un reajuste de la distribución parcial asignada por la LOUA a las diversas clases de dotaciones. Este particularizado de dotaciones concretas que resultan prioritarias en cada uno de los Barrios-Ciudad. En cualquier caso, siempre se aspira –como directriz orientadora de la ordenación- al cumplimiento, al menos, de forma global de la superficie dotacional que resulta de los diversos estándares legales de la citada regla 2ª.

En las fichas de las diferentes ARIS pueden imponerse unas superficies mínimas obligatorias de cesión, siempre por encima de las que el artículo 17 de la LOUA establece, así como limitar la dotación máxima a la que se indica, para referir la dedicación de la cesión únicamente a los usos obligatorios de las mismas.

En las áreas de reforma interior, excepto en el caso de los suelos de REPSOL, cuyo planeamiento de desarrollo se incorpora al PGOU, el Plan General, no establece ordenación pormenorizada, regulando solo su ordenación estructural y pormenorizada preceptiva, remite el posterior desarrollo de sus determinaciones a la formulación de un Plan Especial de Reforma Interior que complete su ordenación detallada y que responderán a los objetivos específicos que en cada caso se señalen.

El presente Plan General prevé la delimitación de unidades de ejecución en las áreas de reforma interior como la forma más adecuada para materializar sus previsiones. A veces, cuando la dificultad de la gestión lo requiere, según lo previsto en el art. 105-5 de la LOUA, circunscrita a la fijación del ámbito de sujeción al pago de cuotas de urbanización para la cobertura del coste las infraestructuras, servicios y equipamientos previstos por el planeamiento.

2. Sectores.

La superficie de suelo urbano no consolidado que, según el art. 17.4, tienen una situación periférica o aislada o constituya un vacío relevante y resultan idóneas para su ordenación mediante Planes Parciales de Ordenación, han sido delimitadas como sectores.

En este caso las cesiones serían las expresamente expuestas en las fichas de los ámbitos.

b) Suelo Urbano No Consolidado Ordenado (SUNC-O).

Se distinguen:

I. Nuevos ámbitos de Suelos Urbanos No Consolidados.

Se trata de suelos urbanos no consolidados establecidos “ex novo” por el PGOU en ámbitos reducidos, ajustándose a lo establecido en el art. 45.2.B de la LOUA, en los cuales el PGOU establece, en la ficha de dichos suelos, la ordenación pormenorizada, concreta la ordenación urbanística detallada, el trazado pormenorizado de la trama urbana, determina los usos pormenorizados y las ordenanzas de edificación, sin más necesidad de planeamiento de desarrollo que un Estudio de Detalle con el alcance que el art. 15 de la LOUA establece sobre dichos ámbitos reducidos; en este caso las cesiones serían las expresamente expuestas en las fichas de los ámbitos. Suelos Urbanos No Consolidados en los que el PGOU incluye el planeamiento de desarrollo, como en el caso del SUNC-O-LO.17.

II. Ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado con planeamiento aprobado.

Se engloban en esta tipología:

- Los terrenos clasificados como suelo urbano por el PGOU/97 sometidos a Planes Especiales de Reforma Interior o Estudios de Detalle aprobados definitivamente y en proceso de ejecución urbanística.
- Los terrenos incluidos en unidades de ejecución del suelo urbano del PGOU/97, sin terminar de ejecutar el proceso urbanizador.

En cada ámbito de planeamiento cuya ordenación se respeta serán de aplicación las determinaciones establecidas en el propio planeamiento (PGOU/97, PERI, PPO, ED) que se incorpora, que prevalecen sobre las determinaciones de este Plan General, las cuales tendrán en todo caso carácter indicativo.

El aprovechamiento subjetivo en estos ámbitos será el correspondiente al derivado del Proyecto de Reparcelación que se derive del correspondiente planeamiento de desarrollo aprobado al tiempo de la entrada en vigor del Plan General.

- Los terrenos clasificados como suelo urbano por el PGOU/97 sometidos a Planes Especiales de Reforma Interior o Estudios de Detalle aprobados definitivamente, cuya ordenación modifica puntualmente el documento de Revisión del PGOU, estando en proceso de ejecución urbanística.

En cada ámbito de planeamiento cuya ordenación se modifica serán de aplicación las determinaciones establecidas en el propio planeamiento (PERI, ED) que se modifica y las correspondientes a las modificaciones introducidas por el Plan General. Estos planes pueden precisar, en todo caso y a fin de adecuar sus determinaciones a las de este Plan General, Modificación de Elementos del planeamiento anterior, o bien las modificaciones se realizan directamente por el PGOU.

- Los terrenos clasificados como suelo urbano por el PGOU/97 sometidos a Planes Especiales de Reforma Interior o Estudios de Detalle actualmente en tramitación, que han superado la fase, como mínimo de aprobación inicial, no habiendo obtenido la aprobación definitiva, sobre los cuales el Plan General no modifica sus determinaciones en el momento de alcanzar la aprobación inicial el documento de revisión del PGOU.

1.3. El Suelo Urbanizable.

El artículo 10.1.A.a) de la LOUA establece que el Plan General debe prever el crecimiento urbano necesario para garantizar el desarrollo de la ciudad a medio plazo.

Por su parte, el artículo 47 de la LOUA dispone las distintas categorías de la clase de suelo urbanizable que el Plan General puede establecer:

- Suelo urbanizable ordenado, integrado por los terrenos que formen el o lo sectores para los que el Plan establezca directamente la ordenación detallada que legitime la actividad de ejecución, en función de las necesidades y previsiones de desarrollo urbanístico municipal.
- Suelo urbanizable sectorizado, integrado por los terrenos suficientes y más idóneos para absorber los crecimientos previsibles, de acuerdo con los criterios fijados por el Plan General de Ordenación Urbanística.
- Suelo urbanizable no sectorizado, integrado por los restantes terrenos adscritos a esta clase de suelo. Esta categoría deberá tener en cuenta las características naturales y estructurales del municipio, así como la capacidad de integración de los usos del suelo y las exigencias de su crecimiento racional, proporcionado y sostenible.

En consecuencia, y en ejercicio de la potestad reconocida en nuestro Ordenación Jurídico para establecer un modelo urbanístico y de apreciar las condiciones de los terrenos para posibilitar su desarrollo urbanístico, el presente documento de Plan General de Ordenación Urbanística adopta las decisiones en materia de clasificación del suelo urbanizable.

Así se define el suelo urbanizable como aquel terreno no transformado con aptitud para incorporarse al proceso urbanístico del Nuevo Plan, y que en las diversas fases de la formulación del mismo, especialmente tras la elaboración del documento inicial del Estudio de Impacto Ambiental y de las necesidades de suelo urbanizado a corto, medio y largo plazo, atendiendo a las previsiones de demanda y la tendencia del consumo de suelo urbanizado actual, ha confirmado su idoneidad y capacidad de integración en la nueva estructura general.

De igual modo, se identifican como “no sectorizado”, a aquellos suelos que cuentan con aptitudes para incorporarse en el futuro al proceso de urbanización y edificación previa formulación y aprobación de un Plan de Sectorización que garantice su adecuación integración en la nueva estructura urbana propuesta.

Para la delimitación del suelo urbanizable se ha realizado una aproximación a la aplicación de un conjunto articulado de criterios y propuestas, entre las que destacan las siguientes:

- Estrategias respecto al crecimiento.
- Volumen de la oferta de edificación previsible.
- Desarrollo del Suelo Urbanizable del Plan General de 97.
- Estimaciones de la demanda.
- Optimización de las infraestructuras existentes y previstas.
- Conectividad de los tejidos urbanos.
- Tendencias en la dinámica de localización.
- Criterios y propósitos de la ordenación.
- Aptitud de los terrenos.

Expuesto lo anterior, el presente Plan General delimita los perímetros del Suelo Urbanizable en los Planos de Ordenación Estructural (P.1): P.1.1 “Clasificación del suelo” y P.1.2 “Categorías del suelo”, diferenciando las siguientes tipologías:

- **Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS):** Aquellos nuevos suelos que el Plan clasifica y delimita los sectores de planeamiento parcial, asignándoles usos e intensidades globales, pero no ordena de manera pormenorizada, por lo que precisarán de la formulación del planeamiento de desarrollo. (Art. 47.b) y aquellos suelos que se corresponde con suelos urbanizables del Plan 97 con planeamiento parcial actualmente en tramitación, que ha superado la fase, como mínimo de aprobación inicial, no habiendo recaído la aprobación definitiva, sobre los cuales el Plan General no modifica sus determinaciones.
- Sobre este suelo el Plan General, establece las determinaciones pertenecientes de la ordenación estructural y las pormenorizadas preceptivas exigidas por la Ley de Ordenación Urbanística, para su desarrollo, a corto o medio plazo, mediante la formulación del correspondiente Plan Parcial.

- **Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS):** Son los suelos que el Plan clasifica por ser compatibles con la estructura urbana prevista, pero para los que no delimita sectores (Art. 47.c), aunque sí establece usos incompatibles y otras condiciones.

En este suelo urbanizable no sectorizado, que no es necesario para conseguir las previsiones normales del Plan, potencial y eventualmente se puede desarrollar un proceso urbanizador y edificatorio.

En cualquier caso, el suelo urbanizable no sectorizado precisa, como se ha expuesto de otra decisión administrativa complementaria a la establecida en el Plan General que autorice su efectiva incorporación y concrete los contenidos de su desarrollo urbanístico.

Esa otra decisión complementaria se realiza mediante la aprobación del Plan de Sectorización. Hasta tanto se produce esa efectiva incorporación mediante la aprobación del correspondiente Plan de Sectorización, el régimen del suelo urbanizable no sectorizado es idéntico al del suelo no urbanizable sin especial protección.

En el acuerdo de formulación del Plan de Sectorización se deberá incorporar la justificación de la delimitación del ámbito sectorizado que deba ser objeto de desarrollo urbanístico debiéndose garantizar que constituya una unidad urbanística integrada, todo ello en caso de que no se opte por integrar en un único Plan de Sectorización la totalidad de este suelo.

En cualquier caso, no podrá iniciarse el desarrollo del Suelo Urbanizable No Sectorizado en detrimento de las previsiones de programación del Plan General, contra sus prioridades o previsiones.

En todos los ámbitos previstos serán prioritarios y preferentemente promovidos o seleccionados, entre opciones de similares usos globales, los ámbitos del SUNS más próximos al Suelo Urbano y Urbanizable Ordenado, antes que los más próximos al Urbanizable Sectorizado y, en ambos casos, los que impliquen menores costos económicos e infraestructuras de conexión a los sistemas existentes en orden a evitar espacios intersticiales vacíos o saltos en el proceso urbanizador. No obstante, para poder activar cada uno de estos ámbitos habrá de darse cumplimiento a las determinaciones contenidas en las fichas incorporadas al Plan.

Se delimitará un área de reparto que se habrá de corresponder con los sectores delimitados y los sistemas generales adscritos al mismo, y cálculo del correspondiente aprovechamiento medio.

- **Suelo Urbanizable Ordenado (SUO)**, que se corresponde con suelos urbanizables del Plan 97 con planeamiento parcial aprobado definitivamente, cuya ordenación se mantiene en el nuevo Plan, y no tienen aprobado el instrumento de distribución de cargas y beneficios que corresponda. No se han dispuesto nuevos suelos urbanizables en los que el PGOU establezca directamente la ordenación detallada que legitime la actividad de ejecución.

Como se ha señalado, la propuesta de Suelo Urbanizable que, en sus diversas categorías, efectúa el documento del PGOU, se ampara en los siguientes criterios generales:

- Cumplimiento de las determinaciones exigibles por los artículos 18 y 19 del POTAM para la ordenación de los nuevos crecimientos.
- Confirmación en el Estudio de Impacto Ambiental de su aptitud inicial para ser objeto de transformación urbanística.
- Ratificación de su capacidad de integración y fortalecimiento de la estructura general del Nuevo Plan propuesta en el presente documento. En especial, logrando la máxima coherencia del crecimiento con la estructura general que definen los Sistemas Generales que se proponen.
- Integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, completando los bordes del continuo edificado, con el propósito de conseguir la máxima articulación con las áreas colindantes, y así revertir sobre ellas, esta vez de una forma positiva, los efectos de la nueva ocupación. De esta forma se sigue la directriz establecida en la LOUA de ubicar el desarrollo urbanístico de los suelos de crecimiento en los terrenos colindantes o en el entorno de la ciudad consolidada, evitando su innecesaria dispersión.
- Cumplimiento de los criterios contenidos en el artículo 17 de la LOUA y del artículo 23.2. del R.P. en cuanto a superficie necesaria para los nuevos asentamientos de población, produciendo un desarrollo urbano coherente con adecuada proporción dotacional.
- Cumplimiento, en el caso de los sectores incluidos en la Zona de Influencia, los requisitos del Artº 30 de la Ley de Costas, en cuanto a no formar pantallas de edificación y que la edificabilidad sea menor que la media del suelo urbanizable del municipio. El nuevo suelo urbanizable del municipio tiene una edificabilidad media de $5.575.716,41 \text{ m}^2 \text{ c} / 14.503.799 \text{ m}^2 \text{ s} = 0,38 \text{ m}^2 \text{ c} / \text{m}^2 \text{ s}$. Los nuevos sectores de suelo urbanizable de este PGOU incluidos en dicha zona tienen una edificabilidad menor que dicha media (SUS-BM.1 = $0,26 \text{ m}^2 \text{ c} / \text{m}^2 \text{ s}$; SUS-G.2 = $0,30 \text{ m}^2 \text{ c} / \text{m}^2 \text{ s}$).
- Adecuación de la oferta de suelo urbanizable a la estimación de la demanda en atención a la dinámica actual y previsible de la misma.

- Funcionalidad y optimización de la inversión de las redes infraestructurales existentes y previstas para la prestación de los servicios urbanos de viabilidad, transporte, abastecimiento y evacuación de agua, suministro de energía eléctrica, y comunicaciones de todo tipo.
- Coherencia con la estrategia de ordenación territorial de orden metropolitana prevista.
- Exclusión del suelo urbanizable de terrenos que deben preservarse del proceso de urbanización: ya sea por ser colindantes con el dominio público natural y resulten precisos para asegurar su integridad, o por concurrir en ellos valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o que por razón de la ordenación urbanística merezcan ser tutelados, o bien, en los que hagan presentes riesgos naturales o derivados de actividades, así como, aquellos otros localizados en las inmediaciones de infraestructuras cuya funcionalidad deba ser asegurada.

Los terrenos clasificados por este Plan como urbanizable sectorizados y no sectorizados, son suficientes para responder a las necesidades previsibles de consumo de suelo urbanizado que se desprende de los análisis de la Memoria informativa.

La localización del suelo urbanizable realizada por este Plan responde al criterio establecido por el art. 9 A. d) de la LOUA, que establece una directriz favorable para ubicar el desarrollo urbanístico de los suelos de crecimiento en los terrenos colindantes o en el entorno de la ciudad consolidada, evitando su innecesaria dispersión. Se evita con esta directriz los riesgos de cualquier planteamiento de crecimiento desordenado, eliminando, así los perjuicios que para la colectividad ocasiona una ciudad inacabada.

El Suelo Urbanizable Sectorizado previsto en la revisión del PGOU está constituido por los terrenos incluidos en la delimitación de los correspondientes sectores, que contienen las determinaciones de ordenación precisas y suficientes para garantizar su adecuada inserción en el modelo territorial, formando parte necesaria de su estructura general y destinados a absorber con suficiencia las necesidades de suelo urbanizado apto para la edificación según las proyecciones, dimensiones y características del desarrollo urbano del municipio previstas durante la vigencia mínima del Plan General, que a estos efectos se considera de doce años, mediante su desarrollo directo o en virtud de Planes Parciales.

Los sectores son las unidades mínimas de ordenación y desarrollo urbanístico del Suelo Urbanizable Sectorizado, que deberá ser desarrollado mediante un Plan Parcial para la totalidad de su ámbito en el primer caso.

Para la determinación de la estructura general y desarrollo del Suelo Urbanizable Sectorizado, en el presente Plan, se establecen las siguientes determinaciones:

- Las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural:
 - La delimitación de su ámbito, clasificación de suelo y su adscripción a cada una de las categorías.
 - Fijación de la edificabilidad global de cada uno de los sectores.
 - Delimitación de las distintas Áreas de Reparto y determinación de su Aprovechamiento Medio.
 - La asignación de los usos globales en cada sector.
 - Asignación de la densidad de población.
 - Establecimiento de la reserva de los terrenos equivalentes, al menos al 30% de la edificabilidad residencial para viviendas protegidas en los sectores con el uso global residencial.
 - Delimitación e identificación de los Sistemas Generales adscritos, en su caso.
 - Delimitación e identificación de los ámbitos, espacios y elementos que requieren especial protección por sus singulares valores arquitectónicos, históricos o culturales.
- Las determinaciones pertenecientes a la ordenación pormenorizada preceptiva:
 - Para todos los sectores, los criterios, objetivos y directrices para la ordenación detallada de los sectores del suelo urbanizable.
 - También para todos los sectores, la identificación, en su caso, de los ámbitos, espacios y elementos para los que el Plan General prevea medidas de protección por sus valores urbanísticos, arquitectónicos, históricos o culturales, y no pertenezcan a la ordenación estructural.
- Otras determinaciones:
 - Condiciones de desarrollo y gestión del sector. Planeamiento de desarrollo, sistema de actuación.
 - De igual modo, y para todos los sectores, las previsiones de programación de la ejecución de la ordenación.
 - Cargas complementarias, generalmente de infraestructuras que el PGOU imponga para la correcta implantación del sector.
 - Afecciones sectoriales, derivadas de los elementos protegidos existentes en su ámbito o de las servidumbres de la legislación sectorial.

En todos los sectores del Suelo Urbanizable se cumplen los estándares dotacionales exigidos en el artículo 17.1 regla segunda, así como los parámetros de edificabilidad y densidad máxima, en relación con el uso característico, que se determinan en la regla primera del citado precepto.

1.4. El Suelo No Urbanizable.

Según el artículo 46 de la LOUA, pertenecen al suelo no urbanizable, los terrenos que el Plan General de Ordenación Urbanística adscriba a esta clase de suelo, por:

1. Tener la condición de bienes de dominio público natural o estar sujetos a limitaciones o servidumbres por razón de éstos, cuyo régimen jurídico demande, para su integridad y efectividad, la preservación de sus características.
2. Estar sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación administrativa, incluidas las limitaciones y servidumbres así como las declaraciones formales o medidas administrativas que, de conformidad con dicha legislación, estén dirigidas a la preservación de la naturaleza, la flora y la fauna, del patrimonio histórico o cultural o del medio ambiente en general.
3. Ser merecedores de algún régimen especial de protección o garantía del mantenimiento de sus características, otorgado por el propio Plan General de Ordenación Urbanística, por razón de los valores e intereses en ellos concurrentes de carácter territorial, natural, ambiental, paisajístico, o histórico.
4. Entenderse necesario para la protección del litoral.
5. Ser objeto por los Planes de Ordenación del Territorio de previsiones y determinaciones que impliquen su exclusión del proceso urbanizador o establezcan criterios de ordenación de usos, de protección o mejora del paisaje y del patrimonio histórico y cultural, y de utilización racional de los recursos naturales en general, incompatibles con cualquier clasificación distinta a la de suelo no urbanizable.
6. Considerarse necesaria la preservación de su carácter rural, atendidas las características del Municipio, por razón de su valor actual o potencial, agrícola, ganadero, forestal, cinegético o análogo.
7. Constituir el soporte físico de asentamientos rurales diseminados, vinculados a la actividad agropecuaria, cuyas características, atendidas las del Municipio, proceda preservar.
8. Ser necesario el mantenimiento de sus características para la protección de la integridad y funcionalidad de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos públicos o de interés público.

9. Presentar riesgos ciertos de erosión, desprendimientos, corrimientos, inundaciones u otros riesgos naturales.
10. Proceder a la preservación de su carácter no urbanizable por la existencia de actividades y usos generadores de riesgos de accidentes mayores a que medioambientalmente sean incompatibles con los usos a los que otorga soporte la urbanización.
11. Ser improcedente su transformación teniendo en cuenta razones de sostenibilidad, racionalidad y las condiciones estructurales del Municipio.

Los terrenos que el Plan adscriba al suelo no urbanizable por alguna de las razones antes expuestas, podrán subdividirse en algunas o todas de las categorías siguientes, que se contienen en el art. 46.2 de la LOUA:

- Suelo No Urbanizable de especial protección por legislación específica, que incluirá en todo caso los terrenos clasificados en aplicación de los criterios de las letras a) y b) del art. 46.1, e i) cuando tales riesgos queden acreditados en el planeamiento sectorial.
- Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Planificación Territorial y Urbanística, entre los que se incluye los que son merecedores de algún régimen de protección urbanística por este PGOU o territorial por el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga.
- Suelo No Urbanizable de carácter natural-rural que incluirá al menos los terrenos clasificados en aplicación de los criterios en el punto f) del art. 46.1.
- Suelo No Urbanizable del Hábitat Rural Diseminado, que incluirá aquellos suelos que cuenten con las características señaladas en el punto g) del art. 46.1.

En gran medida la definición de criterios y las categorías del suelo no urbanizable realizada por la LOUA obedecen a un intento de incorporar el criterio de inadecuación por motivos urbanísticos, como la apelación a conceptos como la utilización racional de los recursos naturales en general del apartado e), o el de la necesidad del mantenimiento de sus características para la protección de la integridad y funcionalidad de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos públicos o de interés público (apartado h) o la definición de ser improcedente su transformación teniendo en cuenta razones de sostenibilidad, racionalidad y las condiciones estructurales del Municipio del apartado k).

De este punto de vista, la LOUA se integra plenamente con el art. 9.2 de LRSV, que establece que también serán suelo no urbanizable aquellos otros terrenos que el Plan considere inadecuados para el desarrollo urbano, bien por el imperativo del principio de utilización racional de los recursos naturales, bien de acuerdo con criterios objetivos de carácter territorial o urbanísticos establecidos por la normativa urbanística.

En este sentido, cabe recordar que cuando el art. 47 de la LOUA regula la clase de suelo urbanizable, establece en su apartado c) relativo a la categoría de no sectorizado, que para la determinación de éste, el plan deberá tener en cuenta no sólo las características naturales de los terrenos sino también los estructurales, la capacidad de integración de los usos del suelo y las exigencias de su crecimiento racional, proporcionado y sostenible.

Aún cuando la LOUA no identifica los criterios del art. 46.1 que merecerían ser adscritos a la categoría de Suelo No Urbanizable de carácter natural o rural, es lo cierto que puede afirmarse que en el SNU de carácter natural, podrían acogerse los criterios de la letra h) e i) si no vienen establecidos en la planificación sectorial, e incluso los de la letra k), y por su carácter rural, los criterios de la letra f).

Estos criterios de los apartados h), j) y k) deben ser considerados como provenientes de decisiones de la propia planificación urbanística, que estaría legitimado para ello (lo que el Plan General adscriba a esta clase de suelo).

El Suelo No Urbanizable en el documento de revisión del Plan General.

Para el Nuevo Plan General, el Suelo No Urbanizable integrado por aquellas áreas del territorio municipal que deben ser activamente preservadas del proceso de desarrollo urbano, bien con medidas de protección tendentes a evitar la transformación degradante de la naturaleza y destino rústico que lo caracteriza, o bien con medidas de potenciación y regeneración para la mejora de sus condiciones de aprovechamiento integrado.

En la labor de identificación de los terrenos que deben clasificarse como suelo no urbanizable, se han tenido presente las conclusiones del estudio del medio físico y de impacto ambiental, y que han puesto de relieve:

- a) La presencia de importantes elementos naturales en el término municipal de origen hidrológico que debe asegurarse su preservación tanto en cuanto portadores de valores naturales, ambientales, territoriales y paisajísticos intrínsecos, como por su función de preservación de riesgos naturales.
- b) La preservación de terrenos destinados a usos agropecuarios, y que han tenido históricamente una importante función en la actividad productiva del Municipio.

De igual modo se han tenido en cuenta en la asignación de la clase de suelo no urbanizable, las siguientes circunstancias:

- a) Su pertenencia al dominio público natural.
- b) La salvaguarda de la integridad y funcionalidad de las infraestructuras existentes y previstas.
- c) Asegurar el mantenimiento de las funciones naturales y de vertebración territorial de determinados terrenos de suelo no urbanizable.

- d) La inadecuación para el desarrollo urbanístico de determinados terrenos atendiendo:
- A razones relacionadas con localizaciones incoherentes con la ordenación estructural.
 - A las directrices establecidas en la planificación territorial.
 - A la presencia de riesgos.
 - A razones de sostenibilidad y racionalidad en la utilización de los recursos naturales.

Por ello, en la atribución de la clasificación urbanística también se ha valorado la consideración del suelo como recurso natural no renovable de primer orden. Y ello implica necesariamente realizar un ejercicio de moderación en las propuestas de nuevo crecimiento, espacialmente cuando su integración en la estructura propuesta no sea pacífica. En estos casos, debe rechazarse cualquier intento de clasificar unos terrenos como urbanizables, por suponer un despilfarro injustificado y caprichoso de los recursos naturales.

Pues bien, teniendo presente todos estos criterios, el Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga delimita y establece en los Planos de Ordenación Estructural (P.1): P.1.7 “Suelo no urbanizable y protecciones” las siguientes categorías genéricas dentro de la clase de Suelo No Urbanizable.

- Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica, entre los que se incluye tanto los bienes de dominio público natural como los que están sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación administrativa.
- Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Planificación Territorial y Urbanística, entre los que se incluye los que son merecedores de algún régimen de protección urbanística por este PGOU o territorial por el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga.
- Suelo no urbanizable de carácter natural-rural. El Plan General no establece suelos de este carácter.
- Este Plan General no delimita Hábitat Rural Diseminado, entre tanto no sean definidas reglamentariamente sus características, en cuyo momento, con el PGOU en ejecución, podrá instarse su modificación con tal fin.

1.5. Listados de sectores.

GESTIÓN Y PLANEAMIENTOS APROBADOS 83 - PGOU 2011

ZONA	DENOMINACIÓN PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t / m ² s	TECHO m ² t
BM	PA-BM.1 (83)	ED URBANIZACIÓN EL OLIVAR	1	SUC	RES	8.260,00	0,230	1.900,00
	PA-BM.2 (83)	PERI GOLF GUADALMAR	2-5	SUC	RES	23.190,00	0,330	7.549,48
	PA-BM.3 (83)	ED VEGA DE ORO	5	SUC	RES	7.008,00	0,370	2.589,45
	PA-BM.4 (83)	ED PUEBLO CORTIJO GUADALMAR	5	SUC	RES	32.404,00	0,440	14.157,75
	PA-BM.5 (83)	ED PARC. 3-GI EN GUADALMAR	5	SUC	RES	4.840,09	0,440	2.122,68
	PA-BM.6 (83)	ED-PARC. 3-G2 EN GUADALMAR	5	SUC	RES	6.610,00	0,390	2.570,56
	PA-BM.7 (83)	ED PARC. 2-G2 EN GUADALMAR	5	SUC	RES	2.805,00	0,500	1.392,86
	PA-BM.8 (83)	PERI URB. GUALDALMAR MANZANA 2F	5	SUC	RES	51.078,00	0,330	16.633,45
	PA-BM.9 (83)	ED PARCELA 2-F EN GUADALMAR	5	SUC	RES	11.498,00	0,320	3.686,00
	PA-BM.10 (83)	PERI FINCA EN LOMA SAN JULIAN	5	SUC	RES	4.163,78	1,120	4.663,64
	PA-BM.11 (83)	PERI SAN JULIAN (Cno. De los Carabineros)	5	SUC	RES	9.838,18	1,040	10.261,00
CA	PA-CA.1 (83)M	ED SANTA ROSALIA	20	SUC	RES	33.501,00	0,170	5.613,00
	PA-CA.2 (83)	PP SUP-CA.6 SANTA ROSALIA	21	SUC	RES	33.724,00	0,350	11.757,00
	PA-CA.3 (83)M	PP SUP-CA.7 PARQUE TECNOLÓGICO	21	SUC	PROD	1.631.831,00	0,290	475.805,55
	PA-CA.4 (83)	PERI FINCA ACAYA	21	SUC	RES	6.682,00	0,530	3.564,34
	PA-CA.5 (83)	PP SUP-CA.4 ROQUERO	14-21	SUC	RES	191.800,00	0,350	67.130,00
	PA-CA.6 (83)	ED FINCA ROQUERO	21	SUC	RES	5.000,00	0,770	3.845,00
	PA-CA.7 (83)M	PERI LAS CASTAÑETAS	14	SUC	RES	19.258,00	0,740	14.295,00
	GA-CA.8 (83)	PU HUERTECILLAS MAÑAS	14	SUC	RES	32.100,00	0,350	11.235,00
	PA-CA.9 (83)	PERI HACIENDA SEGOVIA	14	SUC	RES	4.760,00	0,790	3.745,00
	PA-CA.10 (83)	ED LA HUERTA	14	SUC	RES	3.029,43	0,800	2.435,50
	PA-CA.11 (83)	PP SUP-CA.1 CARMONA II	14	SUC	RES	47.600,00	0,350	16.679,00
	PA-CA.12 (83)	PERI UA-CA.5 TRAPERA	14	SUC	RES	35.344,00	0,380	13.444,00
	PA-CA.13 (83)	PERI UA-CA.2 EL PILAR	14	SUC	RES	18.350,00	0,350	6.348,00
CH	PA-CH.1 (83)	ED CAMINO DEL PILAR	4	SUC	RES	5.008,00	0,360	1.802,88
	PA-CH.2 (83)	ED C/ MANUEL HURTADO OLIVER	4	SUC	RES	903,63	1,320	1.191,28
	PA-CH.3 (83)	ED DEL RT-CH.1 HELIOMAR	4	SUC	RES	136.322,00	0,460	63.357,00
	PA-CH.4 (83)	PP SUP-CH.1 LA HACIENDA	4	SUC	RES	20.720,00	0,350	7.252,00
	PA-CH.5 (83)	PERI DE UA-CH.2 PLATERO	4	SUC	RES	87.230,00	0,400	38.171,00
	PA-CH.6 (83)	ED FINCA LA NORIA B	4	SUC	RES	4.946,00	1,160	5.751,00
	PA-CH.7 (83)	ED FINCA LA NORIA A	4	SUC	RES	11.703,00	0,610	7.128,52
G	PA-G.1 (83)	ED UA-I.5 SANCHEZ BLANCA	10	SUC	RES	29.824,00	0,320	9.681,00
	PA-G.2 (83)M	PP SUP-I-2 HUERTA DEL CORREO	11	SUC	PROD	199.259,00	0,600	114.891,00
	PA-G.4 (83)M	PERI UA-I.3 SAN LUIS	11	SUC	PROD	32.451,00	1,173	38.071,05
	PA-G.5 (83)	PP SUP-I.4 LOS PRADOS	11	SUC	RES	64.680,00	0,350	22.638,00
	PA-G.6 (83)	ED C/ SANCTI SPIRITU	11	SUC	RES	7.625,00	1,400	10.665,00
	PA-G.7 (83)M	PP SUP-I.3 RONDA INDUSTRIAL	10	SUC	PROD	99.405,00	0,600	59.643,00
	PA-G.8 (83)	PP SUP-I.1 SANTA BARBARA	11	SUC	PROD	159.411,00	0,539	85.919,00
	PA-G.9 (83)	PERI UA-I.4 GUALDALHORCE (POLG. 0)	7-8	SUC	PROD	1.441.998,00	0,930	1.333.973,00
	PA-G.10 (83)	PERI UA-I.4 GUALDALHORCE (POLG. 3)	7-8	SUC	PROD	269.480,00	1,250	337.928,00
	PA-G.11 (83)	PERI UA-I.4 GUALDALHORCE (POLG. 4)	7-8	SUC	PROD	76.370,80	1,290	98.369,82
	PA-G.12 (83)	ED CAMINO LOMA DE SAN JULIAN	5	SUC	RES	6.017,55	0,500	3.027,00
	PA-G.13 (83)	PERI VILLA ROSA	5	SUC	PROD	35.157,00	1,120	39.389,00
	PA-G.14 (83)M	POLIGONO INDUSTRIAL SAN LUIS	10-11	SUC	PROD	600.792,00	1,015	609.554,21
	GA-G.15 (83)M	POLIGONO INDUSTRIAL LA HUERTECILLA	10-11	SUNC	PROD	23.657,00	0,666	15.764,50
LE	PA-LE.1 (83)	PERI CONDE UREÑA N° 75	17-24	SUC	RES	1.532,00	0,940	1.445,00
	PA-LE.2 (83)	ED C/ CUEVA DE MENGA	18-19	SUC	RES	12.032,00	0,230	2.778,80
	PA-LE.3 (83)	ED C/ TRANSFORMADOR	18	SUC	RES	4.020,00	0,240	949,00
	PA-LE.4 (83)	ED C/ PINASTER	25	SUC	RES	22.506,00	0,210	4.817,00

ZONA	DENOMINACIÓN PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t/m ² s	TECHO m ² t
LE	PA-LE.5 (83)	ED C/ PINARES DE SAN ANTON	25	SUC	RES	10.440,00	0,250	2.610,00
	PA-LE.6 (83)	ED C/ DRAGO	18	SUC	RES	3.474,00	0,250	868,00
	PA-LE.7 (83)	ED MIRAFLORES DEL PALO	18	SUC	RES	34.147,00	0,180	6.145,92
	PA-LE.8 (83)	PERI CTRA. OLÍAS	18	SUC	RES	3.464,00	1,310	4.539,00
	PA-LE.9 (83)M	PERI LE.2 LAS CUEVAS	18	SUNC	RES	62.515,00	1,545	96.615,74
	PA-LE.10 (83)	ED FINCA SAN ISIDRO	18	SUC	RES	5.699,72	0,300	1.709,00
	PA-LE.11 (83)	ED C/ AMADOR DE LOS RÍOS	18	SUC	RES	8.594,00	0,510	4.408,00
	PA-LE.12 (83)	ED C/ ARCANGELES	18	SUC	RES	9.884,00	0,300	2.965,20
	PA-LE.13 (83)	ED PEDREGALEJO ALTO	18	SUC	RES	6.000,00	0,290	1.710,00
	PA-LE.14 (83) M	PERI UA-LE.7 LA VIÑA	18	SUC	RES	34.251,00	0,350	11.988,00
	PA-LE.15 (83)	ED EL CARMEN	18	SUC	RES	1.571,70	0,350	545,95
	PA-LE.16 (83)	ED MAYORAZGO	24	SUC	RES	10.500,00	0,300	3.150,00
	PA-LE.17 (83)	ED FINCA SANTA PAULA	17	SUC	RES	9.365,00	0,180	1.681,60
	PA-LE.18 (83)	ED MONTE MIRAMAR	17	SUC	RES	3.472,00	0,570	1.984,46
	PA-LE.19 (83)	ED UA-LE.12 SANTA CATALINA	17	SUC	RES	8.863,00	0,510	4.520,00
	PA-LE.20 (83)	PERI LAS PALMERAS RT-LE.2	17-24	SUC	RES	315.000,00	0,340	107.555,00
	PA-LE.21 (83)	PERI LA VAGUADA UA-LE.3 Y UA-LE.4	17	SUC	RES	29.472,00	0,400	11.648,00
	PA-LE.22 (83)	ED LA VAGUADA	17	SUC	RES	9.689,50	0,400	3.479,08
	PA-LE.23 (83)M	ED C/ CONDE UREÑA (ALTA)	17	SUC	RES	3.812,90	0,540	2.047,44
	PA-LE.24 (83)M	ED ARROYO LA MANIA	17	SUC	RES	1.050,87	1,800	1.891,00
	PA-LE.25 (83)	ED URBANIZACIÓN MAYORAZGO	17-24	SUC	RES	9.233,00	0,300	2.770,00
	PA-LE.26 (83)	ED UA-LE.1 BARCENILLAS	17	SUC	RES	3.513,87	3,060	10.744,60
	PA-LE.27 (83)	ED UA-LE.13 VILLA JARABA	17	SUC	RES	5.862,43	0,480	2.805,00
	PA-LE.28 (83)	ED CAÑADA DE LOS INGLESES	17	SUC	RES	2.960,00	0,500	1.480,00
	PA-LE.29 (83)	PERI MANZANA DE LA MALAGUETA	17	SUC	RES	2.406,85	5,320	12.799,11
	PA-LE.30 (83)	PERI DON ZENON	18	SUC	RES	1.768,08	1,820	3.216,08
LO	PA-LO.1 (83)	PERI C/ LA HOZ	11	SUC	RES	2.021,00	1,610	3.252,00
	PA-LO.2 (83)	ED C/ ALTAMIRA	11	SUC	RES	1.372,04	1,750	2.405,00
	PA-LO.3 (83)	ED AVDA. CADIZ	11	SUC	RES	2.300,00	4,060	9.338,00
	PA-LO.4 (83)	ED CARRIL DE LOS GUINDOS	11	SUC	PROD	812,60	1,500	1.218,90
	PA-LO.5 (83)M	PP SUP-LO.3 GUADALAJAIRE	8-11	SUC	RES	141.150,00	0,460	64.546,00
	PA-LO.6 (83)M	PP SUP-I.3 GUADALAJAIRE INDUSTRIAL	8-11	SUC	PROD	30.426,00	0,630	19.280,00
	PA-LO.7 (83)M	PERI RT-I.5 VALDICIO	8	SUC	PROD	57.119,00	0,800	45.487,00
	PA-LO.8 (83)	ED C/ ABUL BEKA	8	SUC	RES	936,00	4,000	3.744,00
	PA-LO.9 (83)	PERI RT-LO.6 ALMUDENA	8	SUC	RES	140.448,00	0,770	108.145,00
P	PA-P.1 (83)	ED UA-P.1 LA SECUNDARIA	16	SUC	RES	17.214,00	1,430	24.670,00
	PA-P.2 (83)M	PERI RT-P.2 LA BARRIGUILLA	16	SUC	RES	192.070,00	0,970	185.969,00
	PA-P.3 (83)	ED UA-P.4 ALCALDE DIAZ ZAFRA	11	SUC	RES	5.700,00	1,750	9.975,00
	PA-P.4 (83)	ED UA-P.5 TIRO PICHON	16	SUC	RES	16.865,00	0,790	13.379,60
	PA-P.5 (83)	PERI C/ ALCALDE DIAZ ZAFRA	11	SUC	RES	8.810,46	2,110	18.573,00
	PA-P.6 (83)	ED UA-P.3 SAN RAFAEL	11	SUC	RES	20.502,00	1,150	23.575,00
	PA-P.7 (83)	ED C/ CERAMISTA JUAN RUIZ DE LUNA	11	SUC	RES	4.361,06	0,770	3.358,01
	PA-P.8 (83)	ED SANTA CRISTINA	11	SUC	RES	5.479,00	3,610	19.806,00
	PA-P.9 (83)	ED CTRA. CARTAMA	11	SUC	RES	3.655,60	3,940	14.389,00
	PA-P.10 (83)M	PP SUP-R.1 EL DUENDE	17	SUC	RES	57.047,00	0,760	43.361,00
	PA-P.11 (83)	PERI P.1 GAS CIUDAD	17	SUC	RES	24.668,00	1,200	29.601,60
	PA-P.12 (83) M	PERI P.2 MORO	16-17	SUC	PROD	12.414,75	1,650	20.484,34
PD	PA-PD.1 (83)M	PEINADO GRANDE	24	SUNC	RES	67.134,44	0,220	14.769,58
	PA-PD.2 (83)	C/ BENITO MENNI	30	SUC	RES	2.851,00	1,210	3.438,00

ZONA	DENOMINACIÓN PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t/m ² s	TECHO m ² t
PD	PA-PD.3 (83)	ED UA-PD.6 VIVEROS	30	SUC	RES	21.738,00	0,970	21.021,80
	PA-PD.4 (83)	PERI CIUDAD JARDIN	30-24	SUC	RES	185.560,00	0,250	47.235,00
	PA-PD.5 (83)	PERI JARDIN DE MÁLAGA RT-PD.5 JARDIN DE MÁLAGA	30	SUC	RES	6.550,00	1,090	7.117,00
	PA-PD.6 (83)	PERI UA-PD.3 CASINES	24	SUC	RES	56.183,00	0,870	48.956,00
	PA-PD.7 (83)	ED UA-PD.1 LOS AGUACATES	24	SUC	RES	3.133,00	0,720	2.250,00
	PA-PD.8 (83)	PERI FRANCISCO LOPEZ LOPEZ	24	SUC	RES	411,71	2,590	1.065,71
	PA-PD.9 (83)	ED CTP-2 CIUDAD JARDIN	24	SUC	RES	525,62	1,890	994,80
	PA-PD.10 (83)	PERI MANGAS VERDES	24	SUC	RES	8.748,00	1,080	9.416,00
	PA-PD.11 (83)	PERI C/ MANUEL LAGUNA	24	SUC	RES	67.503,00	1,070	7.220,00
	PA-PD.12 (83)	PP SUP-PD.1 SANTA AMALIA POL. I	24	SUC	RES	29.920,00	0,350	12.030,00
	PA-PD.13 (83)	PP SUP-PD.1 SANTA AMALIA POL. II	24	SUC	RES	41.400,00	0,360	14.816,00
	PA-PD.14 (83)	PERI C-7 OLETAS	24	SUC	RES	33.472,00	0,410	13.783,00
	PA-PD.15 (83)	PERI UA-PD.7 ROSARIO DEL PINO	24	SUC	RES	8.000,00	1,880	15.000,00
	PA-PD.16 (83)M	ED ENTRADA AL SEMINARIO	24	SUC	RES	7.006,00	1,040	7.254,00
	PA-PD.17 (83)	ED C/ ALAMEDA DE BARCELO	24	SUC	RES	1.194,00	1,400	1.668,00
	PA-PD.18 (83)	ED C/ ALAMEDA DE BARCELO 64-66	24	SUC	RES	164,91	4,040	665,46
PT	PA-PT.1 (83)	ED UA-PT.2 TOMILLAR-LIMONERO	22	SUC	RES	77.213,58	0,220	17.040,00
	PA-PT.2 (83)	ED RT-PT.3 LOS ALMENDROS	22	SUC	RES	72.500,00	0,600	47.112,00
	PA-PT.3 (83)	PERI UA-PT.1 TOMILLAR MONTE	22-23	SUC	RES	149.270,00	0,130	20.151,45
	PA-PT.4 (83)	ED CALLE LOPE DE RUEDA 9	23	SUC	RES	12.840,00	0,100	1.327,80
	PA-PT.5 (83)	ED CALLE MANUEL RODRIGUEZ	23	SUC	RES	947,00	1,300	1.234,40
	PA-PT.6 (83)	PERI CALLE HIGUERA	23	SUC	RES	1.590,00	1,230	1.954,00
	PA-PT.7 (83)	PP SUP-PT.1 VIRGEN DEL CARMEN	23	SUC	RES	94.734,00	0,350	33.156,90
	PA-PT.8 (83) M	PERI LOS TOMILLARES	23	SUC	RES	17.230,00	0,320	5.562,00
	PA-PT.9 (83)	ED CALLE PADRE NICOLAS PEREZ	23	SUC	RES	5.468,00	0,590	3.240,00
	PA-PT.10 (83)	PP SUP-PT.2 LOS ROSALES II	23	SUC	RES	63.444,00	0,350	22.205,40
	PA-PT.11 (83)	PERI PT-1 FUENTE ALEGRE	22-23- 28-29	SUC	RES	370.670,00	0,470	127.677,00
	PA-PT.12 (83)	ED CALLE ROCINANTE	23	SUC	RES	1.079,00	1,450	1.565,00
	PA-PT.13 (83)	ED CALLE LOPE DE RUEDA 75-77	22	SUC	RES	2.319,81	0,940	2.187,84
	PA-PT.14 (83)	ED CALLE SOLIVA DEL CAÑAVERAL	22	SUC	RES	2.219,00	0,570	1.267,50
	PA-PT.15 (83)	PP SUP-PT.3 MORILLAS II	22	SUC	RES	39.225,70	0,350	13.729,00
	PA-PT.16 (83)	ED CALLE LOMBARDIA	22	SUC	RES	2.383,07	0,580	1.353,22
	PA-PT.17 (83)	ED CALLE JUAN LATINO	22	SUC	RES	1.560,00	0,570	849,92
	PA-PT.18 (83)	ED URBANIZACIÓN PUERTOSOL	23-16	SUC	RES	5.842,00	0,240	1.421,00
R	PA-R.1 (83)	PP SUP-R.1 FLORISOL	23-16	SUC	RES	148.000,00	0,430	63.690,00
	PA-R.2 (83)	PERI RT-R.5 LA ROCA	16	SUC	RES	148.177,34	0,860	127.631,72
	PA-R.3 (83)	EE UA-R.2 BARON DE LES N° 1	16	SUC	RES	1.647,84	2,550	4.200,00
	PA-R.4 (83)	ED C/ BRUJULA	16	SUC	RES	2.090,00	3,410	7.121,00
	PA-R.5 (83)	PERI BAILEN	17	SUC	RES	26.850,00	1,460	39.222,00
	PA-R.6 (83)	PERI ZAMARRILLA	17	SUC	RES	1.696,50	0,860	1.467,00
	PA-R.7 (83)	ED C/ MONTES DE OCA	17	SUC	RES	3.950,00	2,960	3.950,00
	PA-R.8 (83)	PERI ALCUBILLAS	16	SUC	RES	24.800,00	0,621	15.396,68
T	PA-T.1 (83)	ED UA-T.1 LOS MOLINOS	16	SUC	RES	95.327,00	0,570	54.521,00
	PA-T.2 (83)	ED UA-T.2 QUINTA ALEGRE	16-11	SUC	RES	31.440,00	0,875	27.510,00
	PA-T.3 (83)	PERI RT-T.3 SANTA INES I	16	SUC	RES	33.557,00	0,870	29.135,00
	PA-T.4 (83)	PP RT.5 EL CONSUL	16	SUC	RES	246.000,00	0,580	142.680,00
	PA-T.5 (83)	PP SUP-T.1 TEATINOS	16	SUC	RES	188.966,00	0,870	165.312,00

GESTIÓN Y PLANEAMIENTOS APROBADOS 83 - PGOU-2011

PLANEAMIENTOS APROBADOS MODIFICADOS 83 - PGOU 2011

ZONA	DENOMINACIÓN PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t / m ² s	TECHO m ² t
C	PAM-PEPRI (83) M	PEPRI CENTRO	9-15	SUC	RES	1.519.251,00	2,870	4.360.250,37
G	PAM-G.1 (83) M	PERI MERCAMÁLAGA 1	9-10	SUC	PROD	131.019,74	0,820	107.563,65
	PAM-G.2 (83)	PPO GUADALHORCE	4-7	SUC	PROD	84.301,09	0,600	50.580,00
LE	PAM-LE.1 (83)M	PERI MIRAFLORES DEL PALO	18	SUC	RES	600.000,00	0,180	109.000,00
	PAM-LE.2 (83)	PP SUP-LE.5 SAN FRANCISCO	18-25	SUC	RES	82.692,00	0,300	24.808,00
	PAM-LE.3 (83)	PERI CERRADO DE CALDERON	18-25	SUC	RES	250.456,00	0,530	132.741,68
	PAM-LE.4 (83)	PP SUP-LE.4 EL POLVORIN	18	SUC	RES	68.403,38	0,300	18.908,38
	PAM-LE.5 (83)	PERI BAÑOS DEL CARMEN	18	SUNC	EQUIP.	98.092,00	0,035	3.450,00
	PAM-LE.6 (83) M	PERI LE.1 SAN TELMO UA-2	18	SUC	RES	64.455,00	0,470	30.293,85
	PAM-LE.7 (83)	ED. CALLEJON DE LA FUERZA	17	SUC	RES	2.868,00	1,980	5.692,00
	PAM-LE.8 (83) M	SUP-LE.2 LA MANIA	17-24	SUC	RES	96.611,59	0,290	28.257,00
	PAM-LE.9 (83)M	PP SUP-LE.3 PARQUE CLAVERO	17-24	SUC	RES	219.255,00	0,300	65.776,00
	PAM-LE.11 (83)	ED MAYORAZGO	24	SUC	RES	57.953,00	0,336	19.456,00
	PAM-LO.1 (83)	PERI UA-LO.1 HUELIN	11-12	SUC	RES	162.012,60	0,940	158.992,42
LO	PAM-LO.2 (83)	PERI UA-LO.4 SAN ANDRÉS	8-11	SUC	RES	107.385,00	76,000	81.081,00
	PAM-LO.3 (83)	PERI RT-LO.5 SAN CARLOS	8	SUC	RES	75.570,00	0,770	58.190,00
	PAM-LO.4 (83) M	PERI MALAGA 2000	8	SUC	COM	116.110,00	0,399	46.316,51
	PAM-LO.5 (83)	PP SUP-LO.1 MAINAKE	8	SUC	RES	193.251,04	0,450	86.962,00
	PAM-P.1 (83) M	C/ CANALES, C/ PLAZA DE TOROS VIEJA	17-12	SUC	RES	7.334,00	4,180	30.690,00
P	PAM-P.2 (83)	PERI LARIOS	17	SUC	RES	61.747,00	0,990	61.365,00
PD	PAM-PD.1 (83) M	SUP-PD.2 HUERTA NUEVA	30	SUC	RES	196.143,00	0,345	67.756,00
	PAM-PD.2 (83)	ED UA-C.19 EL EJIDO	17-24	SUC	RES	41.809,00	0,750	31.545,00
	PAM-PD.3 (83)	SUP-LE.1 OLLETAS	24	SUC	RES	110.010,00	0,350	38.657,30
R	PAM-R.1 (83)	PE ARROYO DEL CUARTO	16	SUC	RES	148.290,00	0,170	25.003,00
	PAM-R.2 (83) M	PERI SUAREZ-CLARINES	16-23	SUC	RES	8.520,00	1,250	10.650,00
	PAM-R.3 (83) M	PERI C-2 PERCHEL ALTO	17	SUC	RES	35.234,00	1,079	38.031,00
	PAM-R.4 (83)	PERI TRINIDAD-PERCHEL	17	SUC	RES	158.876,00	1,520	314.827,00
T	PAM-T.1 (83) M	PE ESTACIÓN TERMINAL DE MERCANCIAS	15	SUC	PROD	263.646,00	0,221	58.265,00
	PAM-T.2 (83)	PP SUP-T.7 EL ROMERAL	16	SUC	RES	361.550,00	0,450	220.778,00
	PAM-T.3 (83)	PERI RT-4 SANTA INES II	16	SUC	RES	61.529,28	0,875	53.838,12
	PAM-T.4 (83)	PP SUP-T.5 CORTIJO ALTO	12	SUC	RES	273.142,00	0,970	264.480,00
PLANEAMIENTOS APROBADOS MODIFICADOS 83 - PGOU 2011								

GESTIÓN Y PLANEAMIENTOS APROBADOS 97 PGOU 2011

ZONA	CODIGO PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t/ m ² s	TECHO m ² t
BM	PA-BM.1 (97)	SUP-BM.1 ROJAS SANTA TECLA	1-4	SUO	RES	1.491.965,00	0,195	290.933,18
	PA-BM.2 (97)	SUP-BM.2 SUP-BM.2 MONSALVEZ	4	SUC	RES	288.363,80	0,250	72.090,95
	PA-BM.3 (97)	SUP-BM.3 SUP-BM.3 WITTEMBERG	1	SUC	RES	45.960,97	0,195	8.980,39
	PA-BM.4 (97)	SUNP-BM.3 CENTRO INTEGRAL SERV. TURISTICOS SECTOR 1	4	SUC	COM	220.258,00	0,147	32.312,00
	PA-BM.5 (97)	SUNP-BM.3 CENTRO INTEGRAL SERV. TURISTICOS SECTOR 2	1-2-4-5	SUC	COM	148.826,00	0,195	28.991,00
CA	PA-CA.1 (97)	SUP-CA.3 MAQUEDA	21	SUC	RES	167.233,00	0,362	60.538,00
	PA-CA.2 (97)	SUP-CA.9 EL CERRADILLO	14	SUO	RES	50.143,00	0,345	17.283,87
	PA-CA.3 (97)	SUP-CA.4 HACIENDA SEGOVIA	14	SUC	RES	122.224,00	0,450	55.000,80
	PA-CA.4 (97)	PERI-CA.7 LOS MORALES	14	SUNC	RES	31.123,00	0,363	11.284,00
	PA-CA.5 (97)	SUNP-AR.4 AMPLIACIÓN SUR PTA	21	SUC	PROD	114.254,00	0,377	43.082,00
	PA-CA.6 (97)	SUP-CA.7 OLIVEROS	14	SUC	RES	37.804,00	0,362	13.685,00
	PA-CA.7 (T)	PERI-CA.6 HUERTECILLAS DE MAÑAS	14-21	SUNC	RES	10.440,00	1,000	10.440,00
	PA-CA.8 (97)	SUP-CA.6 CARROCERÍAS	21	SUO	RES	274.135,00	0,235	64.555,00
	PA-CA.9 (97)	SUP-CA.10 AMPLIACIÓN PTA	21	SUO	PROD	366.216,00	0,280	102.540,00
	PA-CA.10 (97)	PERI-CA.8 TRAVESIA DE MAQUEDA	21	SUNC	RES	53.089,00		
CH	PA-CH.1 (97)	SUP-CH.1 LOS ROSALES	4	SUC	RES	91.272,00	0,362	33.040,00
	PA-CH.2 (97)	SUP-CH.2 EL RETIRO POL. NORTE/SUR	4	SUO	RES	377.700,00	0,362	136.727,40
	PA-CH.3 (97)	SUP-CH.3 EL CUARTÓN	4	SUO	RES	179.417,00	0,362	64.948,95
	PA-CH.4 (97)	SUP-CH.4 LAS ESPÑUELAS	4	SUC	RES	147.050,00	0,361	53.039,67
	PA-CH.5 (97)	SUP-CH.5 PIZARRILLO	4	SUO	RES	278.008,69	0,362	100.639,16
	PA-CH.6 (97)	SUP-CH.6 ATALAYA	4	SUO	RES	81.862,00	0,348	28.454,00
	PA-CH.7 (97)	SUP-CH.7 LOS PAREDONES UE-1/UE-2	4	SUC/SUO	RES	64.382,88	0,362	23.306,60
	PA-CH.8 (97)	PERI-CH.1 LOS MANANTIALES	4	SUC	RES	15.844,71	0,300	4.753,41
	PA-CH.9 (97)	PERI-CH.2 LAS ANIMAS	4-7	SUNC	RES	60.685,00	0,336	20.409,66
	GA-CH.10 (97)	UE-CH.2.B SAN JUAN II	4	SUC	RES	31.414,13	0,216	6.780,42
G	PA-G.1 (97)	PERI-G.4 CORTIJO SAN JULIAN	4-5	SUNC	PROD	29.900,00	0,500	14.950,00
	PA-G.2 (97)	SUP-G.7 COMERCIAL VILLA ROSA	5	SUC	COM	72.223,00	0,235	17.000,00
	GA-G.3 (97)	UE-G.6 VILLA ROSA II	5	SUNC	PROD	43.785,75	0,685	29.980,72
	GA-G.4 (97)	UE-G.2 VILLA ROSA	5-8	SUNC	PROD	38.693,55	1,003	38.821,53
	PA-G.5 (97)	SUP-G.6 HAZA ANGOSTA	8	SUC	PROD	41.163,00	0,620	25.521,06
	PA-G.6 (97)	SUP-G.4 ORDOÑEZ	8	SUC	PROD	166.500,00	0,500	83.250,00
	PA-G.7 (97)	SUP-G.3 EL HIGUERAL	11-8	SUC	RES	92.967,00	0,530	49.273,00
	PA-G.8 (97)	PERI-G.6 AZUCARERA	8	SUNC	PROD	109.559,00	0,540	37.339,15
	PA-G.9 (97)	SUP-G.2 HAZA DE LA CRUZ	8	SUO	PROD	294.426,30	0,535	157.518,09
	PA-G.10 (97)	PERI G.3.R INTELHORCE RESIDENCIAL	10	SUC	RES	219.078,00	0,273	59.808,29
	PA-G.11 (97)	SUNP-G.2 SANCHEZ BLANCA	10	SUO	RES	669.462,00	0,520	348.120,00
	PA-G.12 (97)	PERI PA-G.2 HUERTA DEL CORREO SUP-I.2 PLAN 83	16-11	SUC	PROD	7.697,00	0,963	7.415,00
	PA-G.13 (97)	PERI PA-G.9 GUADALHORCE UA-I.4 PLAN 83	10	SUC	PROD	39.637,00	0,837	33.192,00
	PA-G.14 (97)	ED CALETA DE VÉLEZ	10	SUNC	PROD	50.137,70	1,025	51.383,00
	PA-G.15 (97)	PERI AVDA. VELÁZQUEZ	10	SUC	PROD	5.484,93	0,618	3.390,96
	PA-G.16 (97)	PERI PA-G.8 SANTA BARBARA SUP-I.1 PLAN 83	10	SUC	PROD	11.625,00	1,500	17.437,00
LE	PA-LE.1 (97)	ED-LE.1 MINILLA	24	SUNC	RES	26.600,00	0,210	5.500,00
	PA-LE.2 (97)	ED-LE.2 SAN IGNACIO	18	SUNC	EQUIP.	16.600,00		
	PA-LE.3 (97)	ED-LE.9 MARENGO	18	SUC	EQUIP.	1.954,00	1,126	2.200,00
	PA-LE.4 (97)	ED-LE.10 CALLEJON DOMINGO	17	SUC	RES	1.629,28	0,682	1.110,36
	PA-LE.5 (97)	ED-LE.12 QUITAPENAS	18	SUC	COM	2.374,54	0,830	1.970,87
	PA-LE.6 (97)	ED "LAS COCHERAS" AVDA. JUAN SEBASTIÁN ELCAÑO	18	SUNC	EQUIP.	8.260,00	0,558	4.608,00
	PA-LE.7 (97)	PERI-LE.3 C/ MAR	18	SUNC	RES	7.267,00	3,602	26.173,00
	PA-LE.8 (T)	SUNP-LE.2 LAS NIÑAS	25-24	SUNS	RES	245.224,00	0,140	34.359,50

GESTIÓN Y PLANEAMIENTOS APROBADOS 97 PGOU 2011

ZONA	CODIGO PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t/m ² s	TECHO m ² t
LE	PA-LE.9 (97)	PERI-LE.6 EL CANDADO	19	SUNC	RES	21.840,00	0,150	3.276,00
	PA-LE.10 (97)	PERI-LE.7 HACIENDA MIRAMAR	17-24	SUNC	RES	32.790,00	0,152	4.997,00
	PA-LE.11 (97)	PERI-LE.8 APERTURA C/ MIRAFLORES DEL PALO	18	SUC	RES	2.971,00		
	PA-LE.12 (97)	SUP-LE.1 MIRAFLORES I	18	SUC	RES	196.835,00	0,084	16.534,14
	PA-LE.13 (97)	SUP-LE.2 SAN ANTÓN	25	SUC	RES	199.600,00	0,110	21.956,00
	PA-LE.14 (97)	SUP-LE.3 MIRAFLORES II	18-25	SUC	RES	60.068,00	0,154	9.250,00
	PA-LE.15 (97)	SUP-LE.4 MIRAFLORES III	18-25	SUC	RES	95.250,00	0,230	21.908,00
	PA-LE.16 (97)	SUP-LE.5 COLINAS DEL LIMONAR	24-25	SUC	RES	616.989,02	0,190	117.219,00
	PA-LE.17 (97)	ED-LE.11 SAWA MARTÍNEZ, 35	18	SUC	RES	1.713,19	0,957	1.640,07
	PA-LE.18 (97)	SUP-LE.7 HACIENDA CLAVERO	17-18-24-25	SUC	RES	184.711,20	0,240	44.330,69
	PA-LE.19 (97)	ED-LE.11 CLUB SOCIAL EL CANDADO	18-19	SUNC	HOT	6.436,00	1,000	6.436,00
	PA-LE.20 (97)	ED-LE.11 PARCELA INDUSTRIAL EN C/ POTOSÍ y C/ ALGARROBO	18	SUC	PROD	7.386,00	1,500	11.079,00
	PA-LE.21 (97)	SUNP-LE.4 VILLAZO BAJO	19	SUC	RES	164.140,00	0,250	41.035,00
	PA-LE.22 (97)	PERI-LE.11 JUAN SEBASTIAN EL CANO PAM LE.6 SAN TELMO	19	SUNC	RES	2.132,00		
	PA-LE.23 (97)	PERI-LE.11 FALDA DEL SEMINARIO	19	SUC	RES	28.160,00		
LO	PA-LO.1 (97)	ED-LO.1 AVDA. SOR TERESA PRAT	11	SUC	RES	3.241,00		
	PA-LO.2 (97)	ED-LO.2 C/ RAVEL	11	SUC	RES	2.394,89	2,050	4.912,00
	PA-LO.3 (97)	ED-LO.3 C/ LA CARAMBA	11	SUC	RES	622,00	3,180	1.980,00
	PA-LO.4 (97)	ED-LO.5 C/ VIÑA DEL MAR I	8	SUC	RES	9.597,00	1,876	18.000,00
	PA-LO.5 (97)	ED-LO.6 C/ VIÑA DEL MAR II	8	SUNC	RES	4.097,00	1,300	5.333,00
	PA-LO.6 (97)	ED-LO.7 C/ GUINDALETA	11	SUC	RES	2.454,00	1,406	3.450,00
	PA-LO.7 (97)	ED-LO.9/11 CARRIL DE LA CHUPA	11	SUC	RES	4.807,00	2,130	10.240,00
	PA-LO.8 (97)	ED-LO.10 C/ OMAR	8	SUC	RES	6.622,22	1,711	11.330,62
	PA-LO.9 (97)	PERI-LO.2 C/ ORFILA	12	SUC	RES	10.230,00	1,920	19.641,60
	PA-LO.10 (97)	PERI-LO.3 PACIFICO	11	SUNC	RES	124.624,88	0,652	81.219,00
	PA-LO.11 (97)	PERI-LO.8 LA PRINCESA	11	SUC	RES	6.591,00	0,820	5.404,62
	PA-LO.12 (97)	PERI-LO.15 AVDA. DE EUROPA	11	SUC	COM	3.192,00	2,530	8.075,76
	PA-LO.13 (97)	PERI-LO.11 CAMINO DE LA TERMICA II	8	SUNC	RES	16.080,00	2,070	33.297,00
	PA-LO.14 (97)	PERI-LO.14 CAMINO DE LA TERMICA I	8	SUNC	RES	10.594,06	2,060	21.784,70
	GA-LO.15 (97)	UE-LO.16 MONCADA	11	SUNC	RES	1.179,00	4,290	5.057,91
	GA-LO.16 (97)	UE-LO.18 LOPEZ PINTO	12	SUC	RES	4.678,00	1,730	8.096,00
	PA-LO.17 (97)	PERI-LO.17 C/ ALCALDE JOAQUIN ALONSO	11	SUNC	RES	7.624,00	2,083	15.884,00
	PA-LO.18 (97)	PERI-LO.6.1 GUINDOS II.a	8-11	SUNC	RES	3.137,00	2,200	6.901,40
	PA-LO.19 (97)	PERI-LO.5 GUINDOS I	8	SUNC	RES	11.704,00	2,200	25.748,80
	PA-LO.20 (97)	PERI-LO.7 GUINDOS III	8-11	SUNC	RES	11.249,00	2,200	24.747,80
	PA-LO.21 (97)	PERI-LO.4 PLAZA SAN FERMÍN	8	SUNC	RES	3.628,00	2,200	7.981,60
	PA-LO.22 (97)	PERI-LO.12 C/ SANTA RUFINA	11	SUNC	RES	15.461,00	2,200	34.014,20
	PA-LO.23 (97)	PERI-LO.13 C/ SAN LUCAS	11	SUNC	RES	23.933,00	1,710	40.957,00
	GA-LO.24 (97)	UE-LO.1 OXIDO ROJO I	11	SUC	RES	13.475,00		33.043,80
	GA-LO.25 (97)	UE-LO.13 CAÑADA DEL TESORO I	11	SUC	RES	1.760,00		6.400,00
P	PA-P.1 (97)	ED-P.1 PASILLO MATADERO	17	SUC	RES	803,00	3,500	2.808,00
	PA-P.2 (97)	ED-P.2 C/ REBOUL	11	SUNC	RES	4.669,03	1,320	6.163,12
	PA-P.3 (97)	ED-P.3 C/ EGUILUZ	16	SUC	RES	1.208,78	3,130	3.784,61
	PA-P.4 (97)	ED-P.4 PASAJE ADRA	16	SUNC	RES	875,33	2,020	1.771,00
	PA-P.5 (97)	ED-P.5 MAESTRO LECOUNA	16	SUNC	RES	812,00	2,310	1.877,00
	PA-P.6 (97)	ED-P.6 C/ CORREGIDOR PEREZ DE PEREDA	16	SUC	RES	3.000,00	2,020	6.060,00
	PA-P.7 (97)	ED-P.7 C/ VIRGEN DE LAS FLORES	16	SUC	EQUIP.	23.931,00		0,00
	PA-P.8 (97)	ED-P.8 C/ CARLOS BARRAL	16	SUC	RES	2.079,00	1,770	3.679,83
	PA-P.9 (97)	ED-P.9 C/ CUARTELES	17	SUC	RES	470,54	6,500	3.058,51
	PA-P.10 (97)	ED-P.10 C/ ESLAVA	17	SUC	RES	2.473,40	4,750	11.748,65
	PA-P.11 (97)	PERI-P.1 IGLESIA DEL CARMEN	17	SUNC	RES	11.425,90	1,960	22.394,76
	PA-P.12 (97)	PERI-P.2 AVDA. DE LA AURORA	17	SUC	RES	11.704,00	1,992	23.317,00
	PA-P.13 (97)	PEPRI PERCHEL SUR	17	SUC	RES	39.452,00		

GESTIÓN Y PLANEAMIENTOS APROBADOS 97 PGOU 2011

ZONA	CODIGO PGOU 2011	DENOMINACIÓN CÓDIGO PGOU 97	HOJA	CLASIF.	USO	SUPERFICIE PGOU-97 m ² s	le m ² t / m ² s	TECHO m ² t
P	PA-P.14 (97)	PERI-P.7 C/ VIRGEN DE LA FUENSANTA	16	SUNC	RES	73.134,00	0,690	50.338,00
	PA-P.15 (97)	PERI-P.8 C/ HEROE DE SOSTOA	12	SUC	COM	7.595,77		
	PA-P.16 (97)	PERI LOS TILOS	16	SUNC	RES	5.258,00	2,370	12.438,00
	PA-P.17 (97)	PE CARRANQUE	16	SUC	RES	297.149,00		
	GA-P.18 (97)	UE-P.7a y P.7b CARRETERA CARTAMA	11	SUNC	RES	7.209,60		23.438,13
	GA-P.19 (97)	UE-P.2 LUIS BRAILLE	16	SUC	RES	660,00		2.250,00
PD	PA-PD.1 (97)	ED-PD.1 ACEQUIA DE SAN TELMO	30	SUC	RES	6.377,00	0,810	5.165,00
	PA-PD.2 (97)	ED-PD.2 AVDA. DE PATROCINIO	24	SUC	RES	600,00		
	PA-PD.3 (97)	ED-PD.3 PASTOR DE FILIDA	24	SUC	RES	5.015,32	1,200	6.005,00
	PA-PD.4 (97)	ED-PD.4 PLAZA DE SAN MIGUEL	24	SUC	RES	1.405,00		
	PA-PD.5 (97)	ED-PD.5 SAN MIGUEL I	24	SUC	RES	9.068,80	1,690	14.945,00
	PA-PD.6 (97)	PERI-PD.1 PURA GUTIERREZ	24	SUNC	RES	3.027,10	0,500	1.513,55
	PA-PD.7 (97)	PERI-PD.4 EL TROPEZON	24	SUC	RES	4.477,17	0,700	3.134,02
	PA-PD.8 (97)	SUP-PD.1 TASSARA-ALEMAN	24	SUC	RES	98.620,00	0,176	17.357,12
	PA-PD.9 (T)	SUP-PD.2 MORALES	24	SUS	RES	303.513,69	0,176	53.418,41
PT	PA-PT.1 (97)	PE-PT.2 SAN JOAQUIN	28	SUNC	RES	68.030,00	0,506	34.423,18
	PA-PT.2 (97)	PERI-PT.2 ATABAL ESTE	23	SUC	RES	29.159,13	0,175	5.102,85
	PA-PT.3 (97)	SUP-PT.3 CORTIJO CABELLO	23-16	SUC	RES	76.773,00	0,582	44.684,00
	PA-PT.4 (97)	SUP-T.1 HACIENDA CABELLO	23-16	SUC	RES	146.400,00	0,650	95.160,00
	PA-PT.5 (97)	SUP-T.12 SOLIVA ESTE	15	SUC	RES	325.031,26	0,527	171.196,00
	PA-PT.6 (97)	Mod. PGOU COMPLEJO GERONTOLÓGICO	22	SUC	EQUIP.	101.676,00	0,393	40.000,00
	PA-PT.7 (97)	PERI-PT.7 SALINAS	22	SUNC	RES	46.180,20	0,296	13.668,12
	PA-PT.8 (97)	SUP-PT.2 CAÑAVERAL	22	SUC	RES	524.614,89	0,350	183.615,27
	PA-PT.9 (97)	PERI-PT.6 CARRIL DE OROZCO	22-23	SUNC	RES	52.526,00	0,273	14.330,70
	PA-PT.10 (97)	PERI-PT.4 LOS ALMENDROS	22	SUC	RES	45.481,89	0,305	13.884,00
	PA-PT.11 (97)	PERI-PT.1 TORREMAR-ATABAL	23	SUNC	RES	88.698,00	0,175	15.522,15
R	PA-R.1 (97)	ED-R.2 PALACIO DEL CINE	17	SUNC	RES	3.015,00	0,993	3.000,00
	PA-R.2 (97)	PERI-R.2 DEPOSITO ALCUBILLAS	16-23	SUNC	RES	47.737,36	0,250	11.934,34
	PA-R.3 (97)	ED-R.1 ARROYO DE LOS ANGELES	17	SUC	RES	2.295,00	7,260	16.662,00
	PA-R.4 (97)	PERI-R.4 C/ JABONEROS	17	SUC	RES	7.350,00	1,980	14.553,00
	PA-R.5 (97)	SUP-R.2 NUESTRA SEÑORA DE FÁTIMA	23	SUC	RES	125.165,00	0,300	37.549,50
	PA-R.6 (97)	PERI SAN ALBERTO	23	SUC	RES	4.725,69		
T	PA-T.1 (97)	Mod. SUP-T.10 BUENAVISTA	10-15	SUC	PROD	564.078,00	0,535	301.782,00
	PA-T.2 (97)	Mod. SUP-T.10 BUENAVISTA	10-15	SUC	RES	272.420,00	0,500	136.210,00
	PA-T.3 (97)	SUP-T.3/T.4 CAÑADA DE LOS CARDOS I/II	15	SUC	RES	404.796,00	0,650	263.117,40
	PA-T.4 (97)	PERI-T.2 CERÁMICA LA LÁGUNA	16	SUC	RES	19.841,60	1,225	24.300,00
	PA-T.5 (97)	SUP-T.5 EL CONSUL	15-16	SUC	RES	154.949,00	0,700	108.464,30
	PA-T.6 (97)	SUP-T.9 TREVENEZ	10-15	SUC	PROD	522.650,00	0,529	276.476,00
	PA-T.7 (97)	PE-T.1 AMPLIACIÓN UNIVERSIDAD	15-16	SG	EQUIP.	1.216.472,00	0,333	405.146,00
	PA-T.8 (97)	PE COLONIA SANTA INES	16	SUNC	RES	18.865,00		
	PA-T.9 (97)	ED LOS MOLINOS	16	SUC	RES	7.564,00	0,501	3.786,00
GESTIÓN Y PLANEAMIENTOS APROBADOS 97 - PGOU 2011								

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

2.1. Ámbito Campanillas.

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

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

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

- 2.1.2. Intervenciones regeneradoras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Ámbito Guadalhorce.

2.2.1. Análisis de la situación y problemática actual.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

2.2.3. Intervenciones regeneradoras.

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

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

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

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

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

ZONA VISO OESTE:

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

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

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

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



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

- Encauzamiento de tráfico derivados del futuro desarrollo de la zona norte de Carretera de Cártama hacia la nueva rotonda en la misma, contribuyendo a la interconexión a través del sector "Sánchez Blanca" hacia el Polígono Guadalhorce y Aeropuerto.
- Conclusión y reurbanización de la C/ Pepe Hillo, conectando las zonas oriental y occidental de la misma y de este área del polígono, actualmente terminadas en fondo de saco, sin unión ejecutada. De tal forma, se entiende esta actuación como complementaria a la prevista en C/ Tabor, al objeto de completar coordinadamente la estructura formal y funcional del ámbito.
- Recomposición volumétrica sobre las parcelas ubicadas al norte de la calle, generando una nueva fachada que configure adecuadamente sus bordes, dada la existencia actual de medianeras en cota de rasante inferior.
- La dotación de un mayor techo edificable sobre estas parcelas (2,0 m²t/m²s), con el objetivo de poder elevar la altura necesaria para generar la fachada precitada, facilitará la compensación de los costes de urbanización.

ZONA VISO CENTRO Y VISO ESTE:

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

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

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



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

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

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

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

- En la zona VISO ESTE los objetivos básicos son:

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

2.2.3.3. Actuaciones sobre el Polígono Industrial “Azucarera”.

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

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

2.2.3.4. Actuaciones diversas de apertura viaria.

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

2.2.3.5. Veracruz Oeste.

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

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

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

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

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

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

2.3. Ámbito Churriana-Bahía de Málaga.

2.3.1. Las Unidades de Ejecución.

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

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

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

Buena parte de este suelo ha sido desarrollado.

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

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

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

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

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

2.3.2. Intervenciones que se disponen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dignos de mención son el sector del Coronel (SUS-CH.4), de 0,24 de edificabilidad y unas 500 viviendas edificables, formando la transición entre la Sierra y los terrenos menos movidos de la nueva urbanización de Rojas- Santa Tecla, aun sin iniciar, de los que se ha extraído una zona más propiamente de la sierra e incluida, por tanto, en su unidad de ejecución, El Higueral, junto al PERI ejecutado de Los Manantiales, también en la falda de la sierra junto al Camino del Pilar, con 0,17 m²/m² de edificabilidad y unas 145 viviendas, los sectores junto al Retiro, fundamentalmente de uso terciario, hotelero y comercial, y con unas 256 viviendas edificables, y los sectores que conformaban el antiguo sector de La Cónsula, ahora dos unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado, con cabida para unas 185 viviendas, que son reordenados teniendo en cuenta la entrada a la Cónsula desde la rotonda de la carretera de Coín el sector SUNC-R-CH.2. Sin olvidar el sector de Dos Hermanas, área de reserva del PGOU de 1997 situada junto al Pizarrillo y La Loma en el extremo más occidental del término, que ha sido reclasificada a urbanizable con carácter previo a la aprobación inicial de esta revisión, para el realojo de los vecinos expropiados de San Isidro, con cabida total para más de trescientas viviendas.

Una cuestión básica en las propuestas sobre Churriana es la Sierra. Protegida por el Plan Especial de Medio Físico, de cuya protección derivó la del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y la propia del PGOU vigente, alberga los importantes recursos hidrológicos de "los manantiales de Málaga", un área de las de mayor sensibilidad paisajística, única elevación junto a su sistema de la sierra de Mijas del valle del Guadalhorce y de la costa, pinares de repoblación al noroeste en la carretera de Alhaurín, y una importante biodiversidad asociado al matorral que ha hecho que hayan sido inventariados en ella varios "habitats" de interés ambiental.

En el documento sometido a aprobación provisional se ha dado prioridad a la obtención del máximo de superficie de suelo de esta sierra, para que su conversión en monte público redunde en su mejor conservación y en limitar el crecimiento de la urbanización ilegal del entorno.

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

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

Se obtienen unos 350.000 m². a cambio de unos 13.500 m²c., también con uso hotelero con compatibilidad comercial, lo que representa un índice de edificabilidad respecto a la totalidad de 0,353 m²/m².

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4. Ámbito Litoral Oeste y Prolongación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Propuesta aprobada: Previo a la aprobación inicial de la revisión del PGOU se inició la tramitación de estos planes especiales con la obligación de adaptar la ordenación pormenorizada a las iniciativas planteadas ya en el nuevo plan, conciliando la implantación de la intensidad de la edificación propuesta, 2,2 m²t/m²s, con la permeabilidad viaria y peatonal con la barriada de Puerta Blanca, dejando el resto de suelo vacante no ocupado por el viario o la edificación como áreas libres y esparcimiento en continuidad entre uno y otro ámbito, con la previsión de bajos comerciales que ayuden a generar actividad de apoyo a la nueva residencia. Con ello, además de conseguir permeabilidad peatonal, se ha creado un generoso espacio estancial complementando las dotaciones del colegio “Victoria Kent” y el campo deportivo de Puerta Blanca, con el que colindan.

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



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

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

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

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

En cuanto al equipamiento se ha previsto un suelo de 1.198 m². para realizar un edificio de equipamiento social-cultural. El resto de dotaciones, deportiva y educativa, se considera suficiente con las reservas y dotaciones existentes en el entorno más próximo, en particular con la parcela dotacional pública de 16.000 m². existente en calle Carril de la Cordobesa, ocupados hoy por diversos servicios municipales -entre ellos la grúa municipal- donde se prevé edificar un complejo polideportivo y socio cultural que contará con un aparcamiento bajo rasante para dichas instalaciones y para residentes de la zona. Respecto de la reserva escolar, también en su entorno mas próximo existen diversos colegios (C.P Ben Gabirol, Instituto Romeo Esteo, Cristian Andersen, Instituto Huelin, que pueden cubrir la posible demanda de las nuevas viviendas.

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

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



Foto aérea de la situación actual y propuesta volumétrica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2. Intervenciones regeneradoras.

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

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

2.4.2.1 Actuaciones vinculadas al Proyecto de Soterramiento del Ferrocarril.

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

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

- **SUNC-R-P.2 “San Rafael”.** Área que integra el PERI-P.5 “El Duende” no desarrollado y el los terrenos que ocupa actualmente el polígono industrial de San Rafael, donde el nuevo plan general, en una de las grandes apuestas de reestructuración de la ciudad consolidada y aprovechando la oportunidad que ofrece el soterramiento de las vías del ferrocarril, propone desarrollar un área residencial completando definitivamente las conexiones transversales a uno y otro lado de las vías. Se establece para su desarrollo dos áreas diferenciadas, por la dificultad que comporta el desmantelamiento de las instalaciones industriales privadas, una denominada SUNC-R-P.2-A, de 93.929 m²s en terrenos mayoritariamente municipales (Servicios Operativos y E.M.T), y otra denominada SUNC-R-P.2-B de 233.821 m² en suelo Industrial.
- **SUNC-O-LO.17 “Repsol”.** Intervención urbanística sobre la delimitación prevista en el PGOU-97 en terrenos vacantes de los antiguos depósitos de Repsol, e inscrita dentro de los nuevos objetivos fijados desde la firma del convenio interadministrativo, de fecha de 21 de julio de 2004, “para la integración del ferrocarril en Málaga”. Responde a nuevas determinaciones iniciadas en el Avance de este planeamiento general cuyos objetivos se exponen detalladamente en el punto 3.2 del capítulo tercero de este título. La propuesta, de carácter emblemático, se cimenta en la mayor intensidad y mezcolanza de usos con los que generar, en una zona de enormes carencias, un nuevo área de centralidad y referencia urbana y dotacional para el entorno, con edificaciones de singular altura y calidad arquitectónica.

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

2.4.2.2 Actuaciones vinculadas al Proyecto de fachada Litoral de Poniente.

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

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

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

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

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

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

ACTUACIONES EN EL ÁREA DE LOS GUINDOS.

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

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

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

ACTUACIONES EN EL ENTORNO DEL EJE DEL
FERROCARRIL.

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



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

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

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

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

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



Imagen actual y recreación de la propuesta

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



Dimensiones del viario actual

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



Detalles de infraurbanización y conflictos residencia-industria

2.4.2.4 Actuaciones de Renovación sobre parcelas residenciales o comerciales.

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

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

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



Vista de la zona desde Teatinos

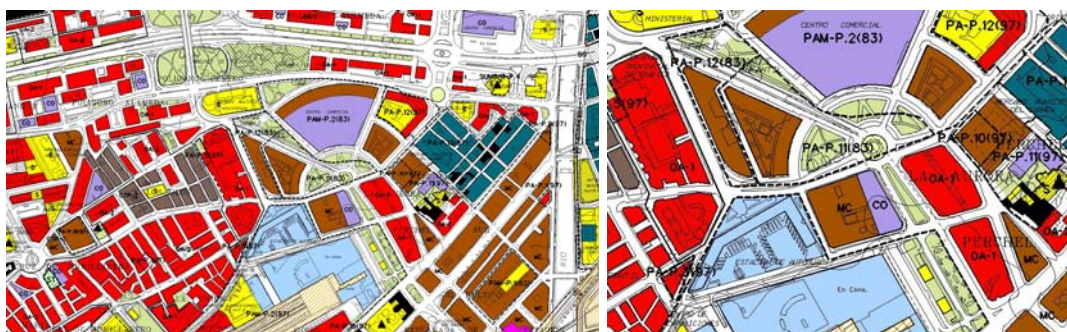


Impacto de las nuevas Actuaciones

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

Planeamiento vigente y desarrollo de las nuevas determinaciones

La parcela de la Estación de Autobuses forma parte del Plan Especial de RENFE aprobado definitivamente el 2 de abril de 1998, cuyas determinaciones se incorporan a este Plan como PAM-P.2 (97). Su calificación “AU” de titularidad pública y con 16.420 m² de superficie están ligados funcionalmente al Sistema General de Comunicaciones y Transportes de la Ciudad y pertenecen al complejo intermodal entre trenes de cercanías, trenes de largo recorrido y autobuses interurbanos cuya eficiencia ha quedado mermada con la construcción de la nueva Estación “Maria Zambrano” y de las líneas 1 y 2 de metro, dejándola en situación periférica.



Situación

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

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

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

Reflexiones previas al desarrollo urbanístico de la parcela.

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

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

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

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

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



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



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



Búsqueda de un nuevo lugar para el espacio público.

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

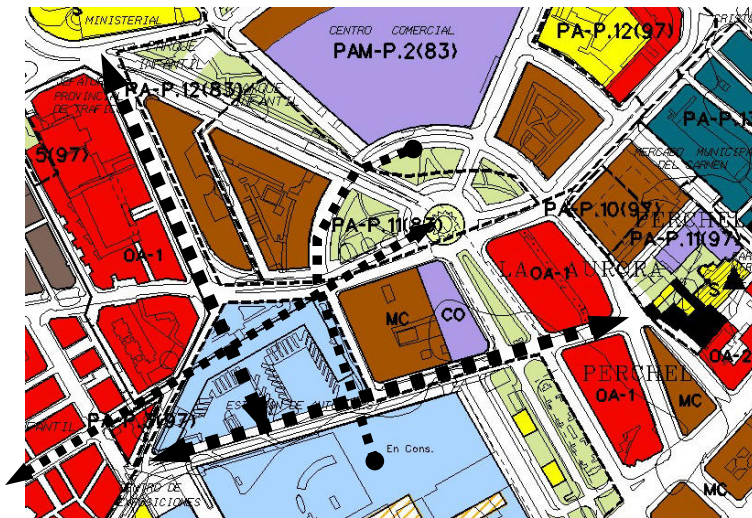
Dentro de estos argumentos, la propuesta para la ordenación urbana de esta parcela establece como prioridad la concepción de un nuevo espacio público que articule las distintas zonas urbanas, nexos y encuentro de todos los flujos peatonales advertidos y referencia de los ejes viarios que lo circundan,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

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

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

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

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



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

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

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

- C/ Mendivil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

EJE CARRETERA DE CÁDIZ-LÍNEA DE METRO 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

EJE SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL

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

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

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

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

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

EJES DE RONDA INTERIOR, INTERMEDIA Y EXTERIOR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

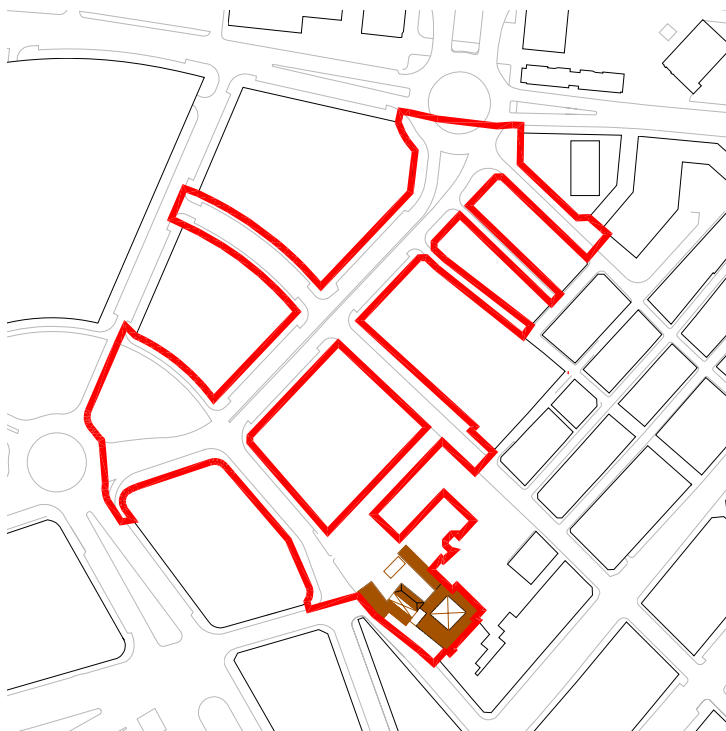
EJE DE LA AVENIDA DE ANDALUCÍA.

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

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

CALLEJONES DEL PERCHEL

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



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

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

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

2.5. Ámbito Rosaleda.

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

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

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

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

En su momento, una vez aprobado el planeamiento de desarrollo, se tramitó una modificación de elementos para cambiar su uso de residencial a equipamiento. Se trata de suelo municipal pendiente de desarrollo. Se ha detraído del ámbito una superficie de 2.500 m². para la instalación de un Sistema Técnico (subestación eléctrica). Igualmente se ubica Sistema Técnico de Abastecimiento en Zona Verde.

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

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

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



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

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

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



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



Objetivos de la propuesta:

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

Descripción de la propuesta.

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

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

La actuación se proyecta sobre una superficie de suelo de 48.572 m²., con una edificabilidad bruta 1,021 m²t/m²s.

Martiricos (SUNC-R-R.5).

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

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



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

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

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

Objetivos de la propuesta.

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

Descripción de la propuesta.

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

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

De esta forma se consigue que el centro de la ordenación sea la zona verde pública que aumenta su superficie pasando a tener 28.000 m². aproximadamente (zona verde y equipamiento deportivo) y situando las parcelas de equipamiento con 9.000 m². aproximadamente y el edificio destinado a viviendas de VPO en posición perimetral al parque.

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

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

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

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

Vivienda libre: 51.000 m²t. 472 unidades
Vivienda Protegida: 23.100 m²t. 202 unidades
Servicios Terciarios: 13.500 m²t.

La edificabilidad residencial propuesta de 87.601 m².

Filipinas (SUNC-O-R.7).

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



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

Bresca (SUNC-O-R.8).

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



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

Parque Suárez (SUNC-R-R.9).

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



Rosaleda (SUNC-R-R.10).

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

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

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

La superficie del ámbito a ordenar (Estadio Rosaleda y campo de entrenamiento más parcela social) asciende a: 41.320 m².

Superficie Estadio Rosaleda campo de entrenamiento: 33.646,89 m².

Superficie parcela social: 7.673,58 m². El subsuelo de la parcela social está afectado por varias conducciones importantes de infraestructura de abastecimiento de agua por lo que se reubicará el equipamiento social en la propuesta de ordenación.

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

El techo máximo del área de reforma interior según artículo 17 de la LOUA: $41.320 \times 1,3 = 53.716$ m².

La superficie de cesión mínima será de 17.732 m². (43% del sector).

ORDENACIÓN.

Se propone la siguiente ordenación indicativa:

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

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

Se formaliza sobre un ámbito longitudinal paralelo al río de 35 x 380 m. pautado con viario peatonal transversal entre paseo del río y viario rodado interior. Las alturas y los anchos de las piezas construidas serán diferentes en función de las especificidades de los usos y espacios interiores aunque podrían diseñarse bajo una cubierta o umbráculo común.

Techo total aproximado 26.600 m². Techo lucrativo 13.300 m².

2. Residencial

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

Techo total residencial 40.416 m²

3. Dotaciones

Zona verde: 9.476 m².

Deportivo: 1.640 m².

Educativo: 5.000 m².

Social: 1.616 m².

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

Cine Aleixandre (ED-R.1).

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

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

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

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

Doctor Marañón (ED-R.3).

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

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

Martínez de la Rosa (ED-R.4).

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

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

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

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

2.5.3.1 Planes especiales de equipamientos de carácter general.

Cuartel de la Trinidad (PE-6).

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

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

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

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

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

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

Estado Actual

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

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

Objetivos de la Propuesta

Se plantean tres objetivos básicos:

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

2.5.3.2 Planes especiales de Mejora del Medio Urbano.

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

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

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

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

Algunas de las características comunes de estos ámbitos son:

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

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

Objetivos comunes.

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

suficiente para una eventual aproximación de servicios de emergencia.

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

Virreina Alta (PEMMU-R.1).

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

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

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



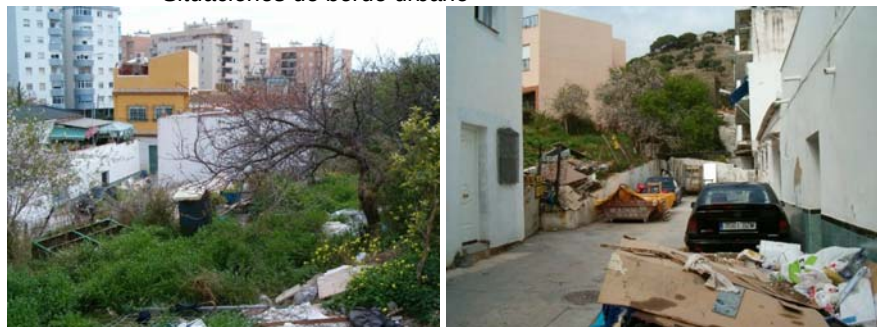
Este ámbito, previamente a su delimitación, podemos considerarlo enmarcado por el Arroyo de los Ángeles, la avenida de Valle Inclán, la calle Juan González Hortelano -que lo separa de La Roca-, y el pasaje Covadonga -que lo separa del conjunto de viviendas alineadas a la Avenida Arroyo de los Ángeles-.

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

Situaciones particulares:



Situaciones de borde urbano



Coexistencia del carácter rural y urbano

Simón Bolívar (PEMMU-R.3)



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

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

Situaciones particulares



Trama caótica, grandes desniveles



Estructura parcelaria muy fragmentada: parcelas de pequeña dimensión.

Granja de Suárez (PEMMU-R.4)



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

Situaciones particulares



Calles sin salida, problemas de movilidad.

2.6. Ámbito Puerto de la Torre.

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

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

2.6.1. Intervenciones regeneradoras.

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

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

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

Asteroide (SUNC-R-PT.3).

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

Los Tomillares [PA PT8 (83)]M.

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

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

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

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

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

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

2.7. Ámbito Litoral Este y Pedrizas.

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

Entre los Planeamientos no tramitados cabe hacer el siguiente diagnóstico:

LITORAL ESTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denominación SG-LE.5. Superficie a obtener 12.255 m².

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

Propuesta: Mantener sin modificaciones.

Se mantiene como ED-LE.11.

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

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

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

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

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

Se incorpora como ED-LE.16.

PEDRIZAS

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

Propuesta: Mantener criterios del PGOU 97.

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

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

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

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

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

Propuesta: Mantener criterios del PGOU 97.

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

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

Propuesta: Mantener criterios del PGOU 97.

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

2.7.1. Intervenciones regeneradoras.

DELIMITACIÓN DE NUEVAS ÁREAS DE REFORMA INTERIOR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PLAN ESPECIAL LITORAL DE PEDREGALEJO. PEMMU-LE.1



Ámbito del Plan Especial.

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

Objetivos.

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

- Mejora en la imagen urbana:

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

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

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



Ámbito del Plan Especial.

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

Objetivos.

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

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

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

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

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

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

CEMENTERIO SAN JUAN. PEMMU-LE.3



Ámbito del Plan Especial.

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

Objetivos.

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

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



Ámbito del Plan Especial

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

Objetivos

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

LA PELUSA- ARROYO GÁLICA. PEMMU-LE.5



Ámbito del Plan Especial.

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

Objetivos.

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

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

PEDRIZAS

DELIMITACIÓN DE NUEVOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Propuesta: Edificación residencial completando manzana y espacio público.

ACTUACIONES EN SUELO URBANO.

Entorno Cementerio de San Miguel – Segalerva.

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

2.8.1. Introducción.

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

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

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

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

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

Coordinación: Dolores Jiménez Ruiz.
Ignacio Jáuregui Real.

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

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

Coordinación: Francisco Jiménez Játiva.

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

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

Coordinación: Juan Antonio Marín Malavé
M^a. Eugenia Candau Ramila.

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

2.8.2. Zonas 4, 5 Y 6. Entorno de la Catedral, Alcazaba, Molina Larios y Carretería.**2.8.2.1. Espacios Libres.**

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

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

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

2.8.2.2. Zonas Ambientales.

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

En efecto, atendiendo a los siguientes criterios:

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

Se distinguen las siguientes Zonas Ambientales:

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

2.8.2.3. Protección del Patrimonio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.8.2.5. Propuesta entorno Catedral.

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

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

2.8.2.6. Propuesta Avda. Cervantes.

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

2.8.2.7. Propuesta entorno Alcazabilla.

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

Se trata en definitiva de reconocer tres espacios diferenciados:

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

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

2.8.2.8. Propuesta Arco Carretería-Alamos.

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

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

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

2.8.2.9. Conclusión.

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

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

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

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

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

Estado Actual.

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

Estrategia Patrimonial.

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

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

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

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

Estrategia Estructural.

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

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

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

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

Análisis Diagnóstico Funcional.

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

Análisis Diagnóstico Morfológico.

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

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

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

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

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

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

2.8.3.1. Protecciones.

a) Estado

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

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

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

b) Propuesta de Protecciones.

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

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

2.8.3.2. Usos.

a) Edificios Vacíos.

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

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

b) Usos en Planta Baja.

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

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

c) Usos en Plantas Altas.

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

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

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

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

2.8.3.3. Edificaciones Nuevas.

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

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

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

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

2.8.3.4. Propuestas.

Son de dos tipos:

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

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

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

a.1) Reordenación del tráfico.

Esta es la propuesta más novedosa y de mayor calado para la revitalización de la zona, siendo además perfectamente posible.

Se propone lograr, al final de un proceso en dos fases, un eje viario soterrado en la margen izquierda del río en sentido único norte que recoja todo el tráfico de paso del Centro. (Parecido al existente casi en su totalidad en la otra margen en sentido norte, consiguiendo así clarificar este eje norte-sur de la ciudad).

Para ello, en una primera fase, se continuaría el subterráneo de C/ García Caparrós hasta el Puente de la Aurora, saliendo en superficie pasada la “tribuna de los pobres”. El acceso al aparcamiento de C/ Camas se haría desde el subterráneo, lo que permitiría la mejora de los accesos peatonales a la plaza de C/ Camas. Con esto se lograría dejar en superficie solo el tráfico local, logrando calmarlo y aumentar los circuitos peatonales en los pasillos del río entre este soterramiento y la eliminación correspondiente de la salida a la altura del puente de la Esperanza, y medidas adicionales como la eliminación de los accesos en la entrada de C/ Alemania con la Alameda de Colón.

En una segunda fase, se continuaría este pasillo subterráneo hasta Muelle de Heredia, donde se situaría una rotonda de conexión del eje norte-sur con el eje litoral. Esto permitiría además la obtención de espacios peatonales de calidad junto al CAC (sobre aparcamientos subterráneos con acceso desde el eje), que podrían tener su continuidad con la cubrición del cauce del río existente entre los dos puentes, pasando el rodado a ser peatonal.

a.2) Propuesta de recomposición de alzados.

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

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

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

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

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

a.4) Hoyo de Esparteros.

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

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

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

b) Peatonalización de C/ Tomás Heredia.

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

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

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

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

c) Muelle de Heredia.

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

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

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

2.8.3.5. Ordenanzas.

La propuesta parte de una reconsideración del sistema de protecciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.8.3.6. Conclusiones.

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

1. Un trabajo de campo impagable de todo el recinto intramuros del centro de Málaga, recogiendo el estado de la rehabilitación y de la actividad en el Centro, que permitirá, junto a otros de tipo censal, sociológico y económico, que ineludiblemente habrán de hacerse, realizar una radiografía de lo que está pasando en el Centro de Málaga. Algo que no se conoce y que es básico para actuar con conocimiento de causa.
2. Dos propuestas de carácter estructural importantes, para las zonas del Centro a las que van dirigidas y para todo él. Son remodelaciones que tiene que ver con el tráfico pero que son mucho más para la rehabilitación funcional y la estructura urbana de las zonas: La continuidad del pasillo soterrado norte del río, y la peatonalización de C/ Tomás Heredia.

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

Y la consideración de la fachada del Guadalmedina como problema.

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

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

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

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

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

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

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

2.8.4.1. Introducción.

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

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

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

2.8.4.2. Análisis-diagnóstico. Temas Generales.

- Equipamientos actuales y propuestos.

Mercados:

- Mercado de la Merced.
- Mercado del Molinillo.

Usos culturales:

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

Educativos:

- Instituto Gaona.

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

DIAGNÓSTICO:

- Dominio de equipamientos generales sobre usos locales.

PROPUESTA:

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

Criterios y propuestas de protección.

OBJETIVOS:

- Actualización de criterios de catalogación e intervención de edificios.

DIAGNÓSTICO:

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

PROPUESTA:

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

Criterios generales de las actuaciones propuestas.

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

Tipología edificatoria/Manzana histórica.

OBJETIVO

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

DIAGNOSTICO

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

PROPUESTAS:

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

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN:

Siguiendo el esquema de la documentación elaborada:

Ordenación entorno Río Guadalmedina - Biedmas.

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

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

Entorno Plaza Capuchinos.

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

Entorno El Ejido.

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

Concurso Centro Cultura Plaza de la Merced.

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

Compás de la Victoria.

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

Monte Gibralfaro.

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

Espacio para un centro sostenible.

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

2.8.4.3. Temas Monográficos.

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

Aspectos normativos, ordenanzas.

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

2.8.4.4. AGENDA 21 Centro.

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

2.8.4.5. Arquitectura Pintada de Málaga.

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

2.8.4.6. Conclusiones/Propuestas.

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

I. Modificaciones puntuales de elementos.

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

II. Modificaciones sobre normativa general.

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

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

III. Estudios sectoriales:

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

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

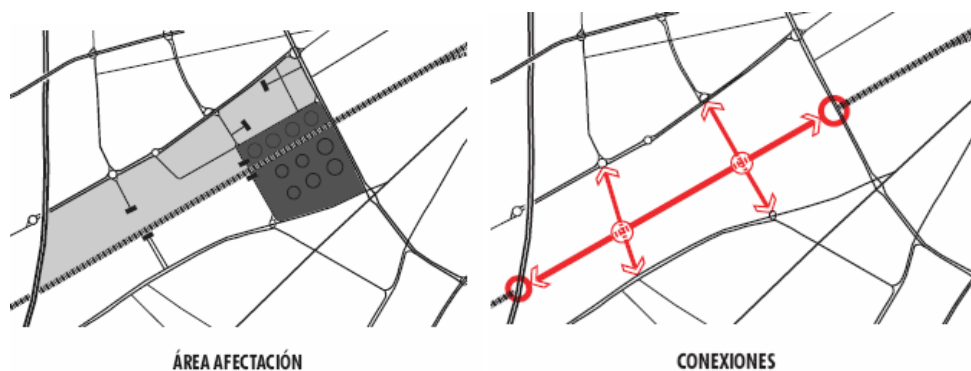


3. Muro ferrocarril



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 perfile contornos y enciente 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.

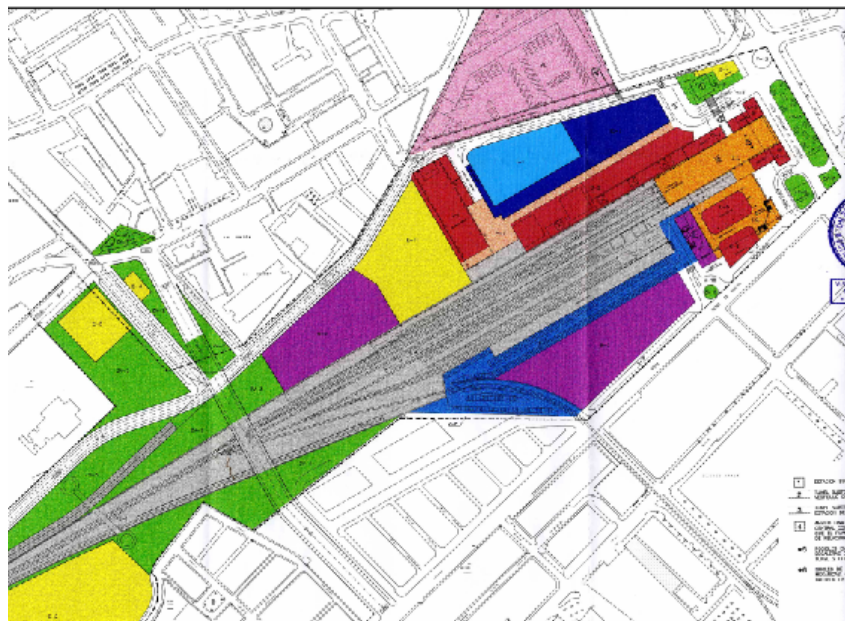
El **ámbito del PE-Renfe** viene definido en los Planos P.2 de “Calificación, Usos y Sistemas” y P.3 “Gestión del Suelo” en el que figura el área de reparto denominada AR-PE-Renfe.

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**:

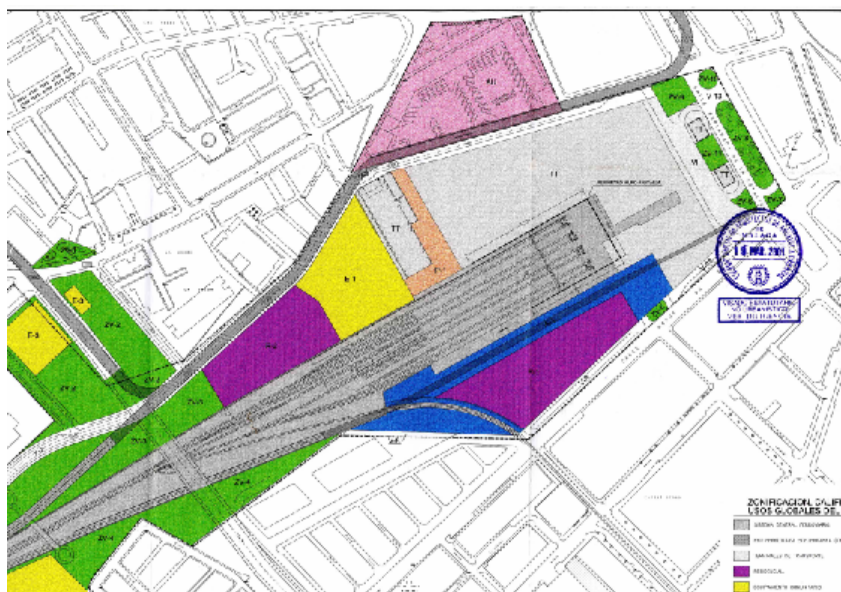
- PRIMERA ETAPA: coincidente con las actuaciones comprendidas dentro del Proyecto Vialia (y eran las que en ese momento iban a desarrollarse), correspondiente al segundo tramo descrito en la Memoria Propositiva del PGOU.
- SEGUNDA ETAPA: Sin determinar, correspondientes a todos aquellos aspectos contemplados 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.

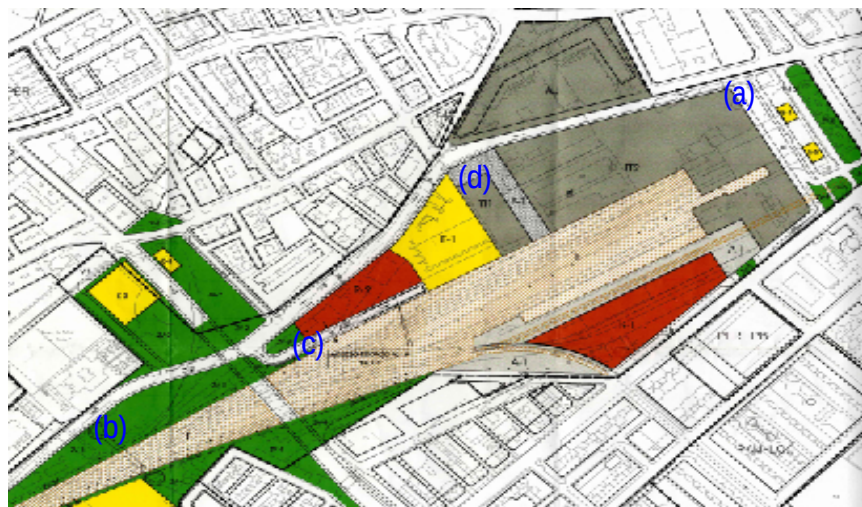
Estas actuaciones, en su mayor parte finalizadas, respondían a los siguientes objetivos:

- 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)**.



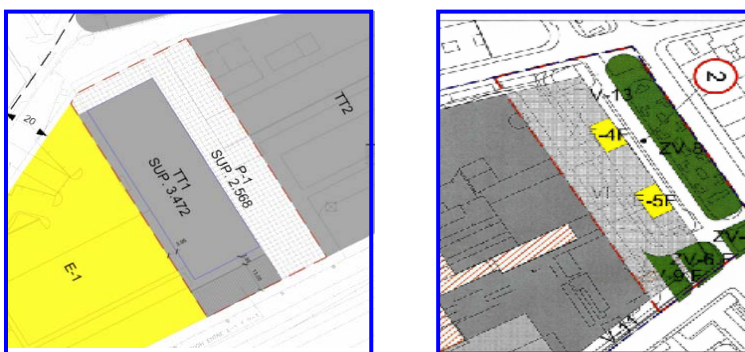
4.7. Modificación Parcial del Plan Especial de RENFE de 2009, en trámite.

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 = $40.240/968 = 41,5 > 30 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{t res.}$

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 = $106.000/2243 = 47,3 > 30 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{t res.}$

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 m²t.

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 m²t., correspondiendo al sector 107.494 m²t. y a “Buenavista Residencial” 136.210 m²t.

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 compleción de aquel.

La edificabilidad propuesta para este sector es de 58.979 m²t.

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

Este enclave de 312.102 m² es el ámbito del PERI Interlhorce, 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 m²t.

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 m²t.



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 m²t.



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 si 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 m²t

Terciario: 28.500 m²t

Total: 71.595 m²t

SECTOR TORRE DEL RIO

Residencial: 61.961 m²t

Comercial: 5.000 m²t

Total: 66.961 m²t

DISTRITO CENTRAL

Residencial: 71.498 m²t

Hotelero: 10.500 m²t

Comercial: 16.148 m²t

Oficinas: 12.000 m²t

Total: 115.493 m²t

DISTRITO INSTITUCIONAL

Institucional: 12.000 m²t

Hotelero: 9.500 m²t

Comercial y equipamiento: 4.500 m²t

Total: 26.000 m²t

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 termino 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 optima centralidad y comunicación respecto de los núcleos de suelo urbano existente así como de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos, se propone como dotacional para servicios de interés público y social. Cuenta con una superficie de 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 admisibles 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 Cártama, 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/ Pacífico*

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 (viario 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 Jarazmín 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.

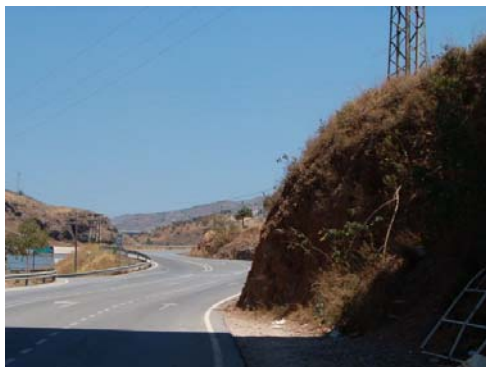
Por otra parte, tratándose de un suelo de topografía movida, con puntos de pendiente pronunciada, y, por su orientación, con atractivas vistas al mar y la bahía lo convierten en una zona de especial sensibilidad paisajística, como emisor y receptor de vistas.

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 m²t

- **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 divisorio 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 m²t.
Suelo Urbanizable Transitorio	641.191 m²t.
Suelo Urbano No Consolidado	942.860 m²t.
Suelo Urbanizable Sectorizado	2.014.420 m²t.
Suelo Urbanizable No Sectorizado	751.690 m²t.
	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 m²t	622.459 m²t

Lo que supone una media de $622.459 \text{ m}^2 / 11 \text{ años} = 56.587 \text{ m}^2\text{t} / \text{año}$.

- 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 $56.587 \text{ m}^2\text{t/año}$ (de ámbitos de planeamiento y gestión) será de $4.698.597 \text{ m}^2\text{t}$.⁽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⁾ $4.811.771 \text{ m}^2\text{t}$. del suelo de actividades económicas – $113.174 \text{ m}^2\text{t}$. (cuyas licencias se estiman conceder de Junio de 2008 a Septiembre de 2010) = $4.698.597 \text{ m}^2\text{t}$.

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 añada 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 desafección 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 afección, 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.11~~ “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 Cártama y limitado por 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 ~~SGNS-CA.1~~) 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 Trévenez 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 Trévenez”.** 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-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.

2. **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.
3. **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.
4. **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.
5. **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 .
6. **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.
7. **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.
8. **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.

9. **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.

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

Libera 37.900 m² de suelo.

11. **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.

CAPÍTULO CUARTO. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

4.1. Generalidades.

Los cincuenta últimos años se han caracterizado por un crecimiento muy significativo de la población urbana y de la circulación automovilística en prácticamente todas las ciudades de Europa. La Urbanización se ve cada vez más modelada por el automóvil. Muchas familias han elegido vivir fuera del núcleo urbano más consolidado y tienen varios coches para satisfacer sus necesidades de movilidad. Las consecuencias de esta expansión urbana son bien conocidas: disolución de las relaciones sociales de vecindario, dependencia frente al automóvil, alargamiento de los desplazamientos y aumento de los gastos de transporte.

Mientras que las conexiones interurbanas e intercontinentales son cada vez más rápidas, los desplazamientos en la ciudad europea siguen siendo lentos. La congestión es un obstáculo capital para el desarrollo económico y cultural de nuestras ciudades. El uso incontrolado del automóvil en la ciudad daña la salud de los habitantes, que sufren el ruido y la contaminación, y contribuye al agotamiento de las energías no renovables y a las emisiones de gas de efecto invernadero.

El desarrollo sostenible de las ciudades ya no es solamente un tema de debate teórico, sino que reclama también medidas concretas para hacerse realidad. Los ciudadanos se hacen a la idea de que su futuro y el de sus hijos dependen de las decisiones y de las acciones de los responsables políticos de la planificación urbana y de los transportes. Para garantizar la accesibilidad a las actividades urbanas a todos los ciudadanos –incluidos los que no disponen de coche- y mejorar la calidad de vida en la ciudad, es necesario limitar el uso del automóvil y dar la prioridad al transporte público, a los peatones y a los ciclistas.

Se han conseguido progresos y podemos observar algunos buenos ejemplos de regeneración de los centros, fieles a la herencia cultural de las ciudades, de la que sus ciudadanos han podido disfrutar y de la que se sienten orgullosos, pero estos esfuerzos deben ser continuados y ampliados.

El automóvil sigue siendo una herramienta incomparable de movilidad y de libertad, pero los límites del “todo automóvil” están, sin embargo, ampliamente reconocidos. Nos corresponde hacer del siglo XXI, el siglo de la movilidad sostenible y del equilibrio armonioso entre el transporte público y el automóvil.¹

Con todo ello, este Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Málaga quiere hacer una apuesta decidida por el transporte público.

¹ Jean-Paul Bailly, Presidente de UITP (Unión Internacional de Transporte Público).

Un sistema de transporte eficiente es esencial para la funcionalidad y la economía urbana. En términos generales, la población depende del sistema de transporte para acudir al trabajo, a los centros educativos, de servicios, equipamientos, etc; al tiempo, todas las empresas dependen de los medios de transporte que permiten el desplazamiento de sus empleados, clientes y proveedores.

El sistema de transporte tiene dos componentes, una pública y otra privada. Durante siglos y para el común de la gente, la movilidad quedaba reducida a la propia capacidad de desplazamiento a pie. La aparición en la segunda mitad del siglo XIX de los sistemas públicos de transporte urbano e interurbano –tranvías y ferrocarriles- introduce la mecanización del sistema y pone al alcance de la mayoría de la población la posibilidad de realizar desplazamientos largos. Posteriormente aparece el autobús como medio de transporte eminentemente urbano, desplazando al tranvía e incluso a líneas de ferrocarril de cercanías. Pero es la extensión, en la segunda mitad del siglo XX, del uso del automóvil como medio privado de transporte la que ha cambiado de forma drástica la movilidad urbana, permitiendo, al mismo tiempo, su extensión espacial casi indefinida. El automóvil se convierte así en uno de los actores fundamentales de la escena urbana.

La movilidad basada en el vehículo privado viene condicionando desde hace décadas el urbanismo y las inversiones tanto públicas como privadas en nuestra ciudad: los kilómetros de autovías y de avenidas diseñadas fundamentalmente para el automóvil no paran de crecer, así como el número de aparcamientos tanto en el centro de la ciudad como en la periferia.

Con ello solo se ha conseguido fomentar el uso y abuso del vehículo privado, lo que conlleva una serie de graves problemas que no son ni mucho menos específicos de nuestra ciudad sino compartidos por todos los países desarrollados y cada vez con más ímpetu por los países en vías de desarrollo empeñados en imitar un modelo ineficaz y obsoleto. Los principales problemas que origina esta forma de movilidad son:

a) Crecimiento exponencial de desplazamientos.

El aumento acelerado del índice de motorización, de la actividad económica y las relaciones que origina y una cierta separación entre la residencia y el trabajo, comercio, ocio, ..., etc., aumentada por la tendencia a residir en las periferias urbanas y un cambio en los gustos sociales, han originado un crecimiento desproporcionando del número de desplazamientos en vehículo privado.

b) Pérdidas económicas.

Los continuos atascos en las principales autovías de nuestra ciudad originan unas pérdidas en horas de trabajo y en competitividad empresarial incalculables. Por ejemplo los accesos a los distintos polígonos industriales o a las nuevas zonas comerciales situadas en el entorno del Guadalhorce sufren atascos diarios en las autovías del extrarradio de nuestra ciudad.

c) Mala utilización del espacio urbano.

Todos los modos de transporte utilizan espacio para desplazarse y estacionar durante un cierto tiempo. Dicho espacio se suele medir en $m^2 \times$ hora. No todos los medios consumen el mismo espacio, por ejemplo para un desplazamiento de casa al trabajo de unos 10 Km. (ida y vuelta) el automóvil necesita 90 m^2h . (18 para el desplazamiento y 72 para el estacionamiento), sin embargo el mismo trayecto en autobús público consume 20 veces menos o 90 veces si se efectuara en metro.

Además las necesidades de viario son mucho más elevadas para el vehículo privado. Para transportar 50.000 personas/h. se necesitarían 175 m. de anchura de carretera para los coches, frente a 35 del autobús o 9 m. de ancho para el metro. Por último hay que mencionar la gran necesidad de espacio para estacionar los vehículos, espacio ocupado permanentemente y que no genera ninguna plusvalía para la zona donde se ubica.

Las calles de nuestra ciudad provienen de un urbanismo milenario en algunos casos, condicionado por la irregular orografía. Por ello, nuestra ciudad no dispone de un viario amplio, con varios carriles por sentido, ni de grandes zonas abiertas donde poder estacionar, sino que cuenta con calles estrechas, a menudo de doble sentido y con aparcamientos a ambos lados que dificultan aún más la circulación. El automóvil, por tanto, ocupa un espacio que debería estar destinado a amplias aceras con arbolado, a carriles-bus, carriles bici y cualquier solución destinada a favorecer la vida pública de la ciudad.

d) Ineficacia energética.

El coche es el medio de transporte más ineficiente de los existentes en la actualidad. Los autobuses y el metro para el mismo desplazamiento que el vehículo privado consumen de 3 a 5 veces menos. Además en el transporte público es mucho más fácil adoptar medidas encaminadas al ahorro energético y a la reducción de la contaminación, como pueden ser los vehículos que utilizan biodiesel, gas natural, hidrógeno, etc.

e) Costes mediambientales.

El coste de la contaminación producida por el uso del vehículo privado puede suponer de un 1 al 2% del PIB². La industria automovilística ha logrado progresos técnicos para reducir las emisiones, sin embargo, la circulación viaria sigue siendo la principal fuente de contaminación dentro de las zonas urbanas. El efecto de la mejora de las prestaciones de los vehículos queda anulado por el aumento del parque automovilístico y de la longitud y la frecuencia de los desplazamientos. Por ello los transportes públicos urbanos y otros modos de movilidad siguen siendo más limpios que el coche para transportar flujos importantes de personas.

² Datos UITP.

Solamente una política de no crecimiento de la circulación automovilística puede reducir la contaminación, los riesgos para la salud y contribuir a resolver el problema mundial del efecto invernadero.

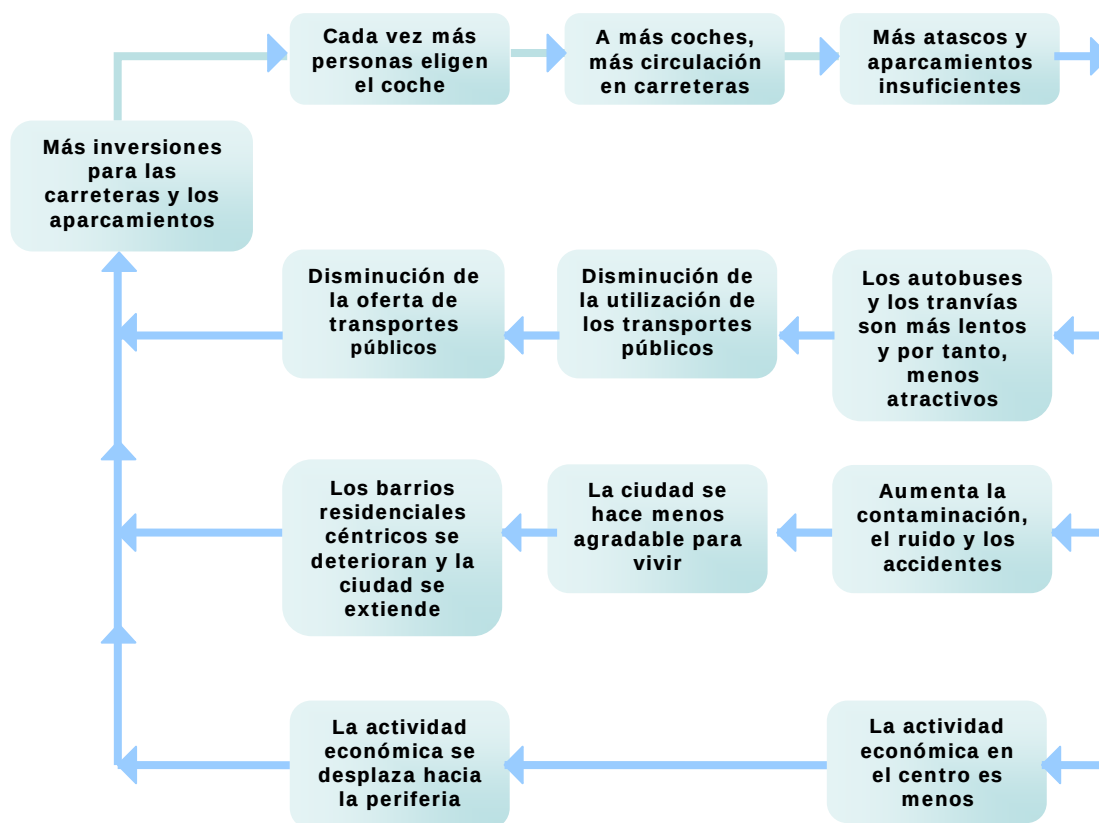
Nuestro país, como firmante de los acuerdos de Kyoto, está obligado a tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ a la atmósfera, por ello cada acción encaminada a favorecer el transporte público, aún a costa del vehículo privado, supondrá un gran avance en ese sentido.

f) Menor seguridad viaria.

Existe una relación directa entre el número de personas muertas en accidentes de tráfico en áreas urbanas y el número de desplazamientos efectuados en coche. En las ciudades donde las redes de transporte público están bien desarrolladas, las víctimas de accidentes de carretera son dos veces menos numerosas que en las ciudades donde los desplazamientos se efectúan casi todos en coche; además los transportes públicos son de 10 a 20 veces más seguros que el coche por viajero x km.

Según datos del Departamento de Tráfico de la Policía Local de Málaga, correspondientes al año 2004, se produjeron en Málaga un total de 6.953 accidentes de circulación con un resultado de 25 muertos, 138 heridos graves y 1.216 heridos leves. Las pérdidas no son solo humanas, sino también materiales y sobretodo económicas –para el sistema sanitario-.

Como resumen de todo lo expresado hasta ahora de una manera genérica, aparece lo que podríamos llamar el círculo vicioso del transporte, que incide a su vez en la calidad urbana. Al aumentarse el uso del vehículo privado se causa un deterioro en el transporte público y en los desplazamientos no motorizados; al final los que pierden son los ciudadanos y la propia ciudad. Gráficamente podría formularse así:



Málaga es un gran núcleo urbano, referente principal de la gran metrópolis que forma ella junto a la Costa del Sol y los municipios más cercanos del Valle del Guadalhorce. Por su ubicación territorial y su ritmo de crecimiento económico y cultural, se está consolidando como centro dinámico de todo tipo de actividades.

El último estudio de movilidad (2002), cuando la ciudad tenía una población censada de 581.317 habitantes, arrojó una media aproximada de 1.160.000 desplazamientos diarios en la ciudad. El índice de motorización era el siguiente:

- Sin coche: 28,3% de familias.
- Con un coche: 48,9% de familias.
- Con dos coches: 18,1% de familias
- Con tres o más: 4,8% de familias.

Los viajes tenía la siguiente distribución modal:

MODO	VIAJES	%
A pie	393.994	33,93
Vehículo privado	576.664	49,67%
Transporte público	116.859	10,06
Otros	73.550	6,33
TOTAL	1.161.067	100

La cuantía de desplazamientos y los modos de llevarse a cabo han crecido en estos años, desequilibrando aún más las formas de hacerlo en beneficio del vehículo privado.

- Distribución modal de viajes mecanizados.

MODO	%
Transporte Privado	75
Transporte Público	15
Otros	10
TOTAL	100

- Análisis comparativo de movilidad (transporte privado/público).

RATIOS DE DISTRIBUCION DE VIAJES/HABITANTES EN VEHICULO PRIVADO Y TRANSPORTE PÚBLICO						
Habitantes	Viajes/día Modo Mecanizado	Viajes Mecanizados Habitante	Viajes/día Vehículo Privado	Viajes Vehículo Privado/hab.	Viajes/día TTE. Público	Viajes TTE. Público/hab.
581.000	767.073	1,32	576.664	0,99	116.869	0,20

- Comportamiento de la movilidad en vehículo privado.

Como resultado del Estudio de Movilidad y Modelización de la Demanda de Transporte cabe señalar que, de los viajes/día en vehículo privado generados en la ciudad, se concentran en siete zonas el mayor volumen de generación, superando en algunas de ellas los 35.000 viajes/día, lo que supone que en estas siete zonas generan el 40% de los viajes.

Principales Zonas Generadoras: La Luz, Nuevo San Andrés, Ciudad Jardín, El Palo, Puerto de la Torre, Huelín, La Unión, Los Tilos y Trinidad.

Resulta destacable que el 43% de estas zonas se encuentran en el sector oeste de la ciudad. Una mayor concentración se produce en las zonas de destino, ya que solo tres zonas atraen al 35,3% de los viajes generados.

Principales Zonas Atractoras: Exterior, Centro, Teatinos – Cónsul.

Destaca el papel del Centro como zona atractora de viajes en vehículo privado aún a pesar de la dificultad relativa para el aparcamiento. La zona exterior registra una atracción muy notable, alcanzando los 66.837 viajes.

Es necesario seguir actuando en la dirección adecuada, intensificando el ritmo de las actuaciones necesarias para disponer de una ciudad sostenible, lo que únicamente se logrará cambiando el modelo actual de la movilidad. El nuevo concepto de la ciudad debe encontrar su propio equilibrio entre la disposición del sistema productivo con las necesidades de desplazamiento urbano, de forma que se consiga mejorar las condiciones de habitabilidad dentro de los barrios y el conjunto de la ciudad.

Las demandas de desplazamientos deben resolverse mediante una gestión integral del sistema de transporte apoyada sobre una planificación urbanística dirigida a crear proximidad; al mismo tiempo se deberá restringir el uso del automóvil en los barrios de la ciudad, incluido el centro histórico. Sólo así se logrará un trasvase de los desplazamientos que los habitantes tengan que seguir realizando, desde el vehículo privado hacia otros modos de transporte; hay que potenciar la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte, tanto públicos como privados, para obtener la máxima eficiencia y eficacia del sistema y haciendo a este compatible con la consecución de una mejor calidad ambiental urbana y una reducción en el consumo de energía.

En resumen, lo que pretende conseguir ese nuevo modelo de movilidad es mejorar la calidad ambiental y la habitabilidad de las áreas o barrios urbanos sin que eso traiga consigo una pérdida de accesibilidad general en su conjunto. La habitabilidad supone mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes, favoreciendo los distintos usos (residencial, comercial y estancial) que tiene el medio urbano; es necesario actuar sobre el espacio público y el entorno urbano, para conseguir la recuperación de las calles y plazas tanto desde un punto de vista ambiental (mejora del medio ambiente) como funcional, para satisfacer las diferentes demandas de sus usuarios: de paso, estancial, recreativa, de relación, ... etc. Todo ello, mejorando realmente la accesibilidad, obteniendo un sistema equilibrado entre los diferentes modos de transporte pero con una preponderancia de los “sostenibles”: transporte colectivo, peatonal, en bicicleta, ... etc.

4.2. Los modos de transporte colectivo.

4.2.1. El Ferrocarril.

Comentado antes en los sistemas de comunicaciones, nos volvemos a referir someramente aquí al cercanías.

En la aprobación inicial de este Plan General se propuso la creación de nuevas líneas hacia Alhaurín de la Torre, Alhaurín El Grande y Coín y hacia el litoral oriental. El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM) aprobado definitivamente, no ha previsto ninguna de las dos; sólo en el caso de la zona de Guadalhorce ha previsto un estudio a largo plazo por si fuese necesario establecer algún tipo de transporte ferroviario (cercanías o metro en superficie). Para el litoral este ha previsto la continuación de la línea 3 del metro; esto se entiende que supone una quiebra del modelo de transporte que ha propuesto, pues elimina el transporte colectivo para media/larga distancia desde/hacia esa costa ya que las distancias entre paradas entre un metro y un cercanías son evidentemente diferentes, no siendo competitivo el transporte colectivo con el vehículo privado, máxime cuando no se dispone de líneas de autobuses e infraestructuras adecuadas para ellas. Obligar a un difícil control de las puertas de acceso a la ciudad, para que ésta no sea, como ahora, utilizada por el tráfico de paso.

En las paradas previstas en la capital se deben disponer intercambiadores hacia los otros modos de transportes (metro, autobús, bici, peatón) e incluso hacer algunos aparcamientos de utilización exclusiva o casi, para los usuarios del transporte colectivo.

4.2.2. La red de metro.

Aprobadas en principio las líneas 1 y 2, se propone la posible ampliación de líneas siguiente:

- Línea 3 hasta El Palo, al principio de la carretera de Olías. Actualmente en proyecto, se estudia su prolongación hasta el Rincón de la Victoria por la Junta de Andalucía, tal como ha previsto el POTAUM.

Se disponen intercambiadores y aparcamientos de disuasión urbanos (que realmente forman parte de esos intercambiadores) en las paradas del Limonar, Baños del Carmen, El Palo y Arroyo de Totalán.

- Prolongación de la línea 1 a Teatinos, hasta el Parque Cementerio, con parada intermedia en Los Asperones. A partir de ahí, ampliación hasta el Parque Tecnológico de Andalucía atravesando Campanillas, tal como indica el POTAUM.

El trazado está por definir y si discurrirá en superficie o soterrado, dependiendo esto de lo primero; seguramente también influirá el momento en que se vaya a construir pues entonces habrá de tenerse en cuenta si existen o no nuevos desarrollos y las previsiones para estos.

Se ha dispuesto un intercambiador con aparcamiento de disuasión en el Cementerio, con objeto de facilitar el trasvase de usuarios de vehículos privados al transporte colectivo y para la demanda que genera el nuevo macrohospital en Los Asperones.

- Propuesta de línea 4 siguiendo la dirección del eje del Guadalmedina, llegando hasta las proximidades de San José. Se dispondría un intercambiador con aparcamiento de disuasión subterráneo bajo la Plaza de Kennedy, para que los vehículos privados que entran a la ciudad a través del viario correspondiente, puedan estacionar, incorporarse a la red de transporte colectivo urbano y por tanto eliminarse su presencia en el viario urbano. También se propone su implantación con un objetivo claro de captación de vehículos privados a los que es difícil captar en sus orígenes de desplazamiento por los autobuses urbanos en las laderas de Ciudad Jardín.

4.2.3. Transporte urbano en autobús.

La puesta en servicio del metro va a reducir considerablemente el número de viajeros de la Empresa Malagueña de Transportes, en un 30% aproximadamente; pero la empresa seguirá siendo responsable de la movilidad de millones de usuarios que demandarán un sistema de transporte cada vez mejor y más eficiente. Incluso antes de que vayan entrando en funcionamiento las líneas de metro, habrá que ir readaptando las propias líneas, eliminando unas, creando y refundiendo otras, pero sobretodo tendrá que cambiar su filosofía que hasta el momento ha sido la de conectar el centro con la periferia de forma radial, para adecuarla a su nueva función que será además la de complementar al metro. Para ello tendrá que abandonar la Alameda Principal como ubicación tradicional de la mayoría de sus cabeceras de líneas y buscar otros puntos mucho más interesantes como las distintas paradas de metro o los nuevos intercambiadores proyectados. Así no solo cumplirá su nuevo papel enlazando amplias zonas de la ciudad con las líneas de metro y con el cercanías, sino que también se verá beneficiada de éste flujo diario de pasajeros.

La creación de carriles-bus, ya sea en plataformas exclusivas o integradas en la calzada de la red viaria, con el mismo sentido de circulación o a contracorriente, es una medida imprescindible para conseguir un crecimiento en su uso y por tanto una disminución del uso del vehículo privado; otra medida fundamental es la política tarifaria con la implantación del billete único total o parcial para la red de transporte colectivo; en los criterios para la ordenación de la circulación deberán adoptarse medidas que faciliten su movimiento frente al de otro tipo de modos.

Actualmente la ciudad tiene carriles-bus en el Parque, la Alameda, La Prolongación, Héroe de Sostoa, Ayala-Salitre y Cuarteles.

Como señal de la importancia trascendental que el Plan concede a la implantación de carriles bus, para conseguir el nuevo modelo de movilidad sostenible, el PGOU propone los nuevos carriles bus, que pueden verse en los planos correspondientes.

Como lugar por donde deben discurrir las principales líneas reconfiguradas ya no se considera solamente el centro (Parque-Alameda); se añade la Estación María Zambrano, como nodo de intercambio más potente y completo de la ciudad al concurrir en ella todos los modos de transporte. Tomando como centro dicho punto se proponen los siguientes pasillos de carriles-bus:

- Por las calles Salitre y Cuarteles, hasta el Puente de Tetuán. Desde ahí se bifurca en dos:
 - El primero, toma el eje Alameda-Parque hasta la Plaza de Torrijos.
 - El segundo, asciende por los pasillos a ambos lados del Guadalmedina hasta el Puente de Armiñan.

Desde ahí, por la parte situada al este del río, continua por Huerto de los Claveles, Rosario Pino, Peinado, y San Juan Bosco hasta la Avenida de Guerrero Strachan y por el otro lado, en sentido descendente, por Rosario Pino, Puente de La Rosaleda y Martiricos. Desde ahí, continua hacia el norte por la antigua carretera de Casabermeja, que deberá restringirse al uso del vehículo privado y darle el carácter de eje del barrio de Ciudad Jardín.

Este corredor pasa por los intercambiadores con aparcamiento de disuasión situados en la Plaza de Kennedy y la Avenida de Ramón y Cajal.

- Por Callejones del Perchel, glorieta de Manuel Alcántara, Armengual de la Mota, Mármoles, Eugenio Gross y Blas de Lezo hasta la Avenida de Valle Inclán.
- Por Plaza de la Solidaridad, Avenida y Puente de Las Américas, Ingeniero de la Torre Acosta, Sondalezas, Enrique de Egás, Camino de Suárez y Martínez de la Rosa hasta la glorieta de Suárez. Al final del trayecto se dispondrá un aparcamiento de disuasión de carácter local.
- Por el Paseo de los Tilos y calles La Unión y Santa Marta, hasta la Cruz de Humilladero para desde allí por la Avenida de Ortega y Gasset llegar hasta Mercamálaga.
- Por calle Eguiluz y su prolongación hasta la Avenida de Juan XXIII, para continuar por el nuevo vial sobre el soterramiento del haz ferroviario y, tras cruzar la Ronda Oeste, terminar en el recinto ferial en la vía norte-sur. Conectará con la estación de cercanías de San Andrés, donde puede disponerse un aparcamiento de disuasión local.
- Por las calles Héroe de Sostoa y Salitre hasta la Avenida de Juan XXIII, para después continuar por Sor Teresa Prat y el Camino de la Misericordia hasta la Avenida de Imperio Argentina para acabar en la parada del metro de Martín Carpena. Desde ahí, se continua por la vía de cierre de polígonos hasta los depósitos de CAMPSA. Dispondrá de aparcamiento de disuasión en Martín Carpena y conectará con la estación de cercanías en Guadalhorce.

Por la Avenida de Juan XXIII entre Sor Teresa Prat y la Avda. de Carlos Haya discurrirá otro. Desde él parten una serie de carriles bus hacia el este y el oeste, además de otros citados antes. Así:

- Desde el Hospital Carlos de Haya, hacia el noroeste por el Camino de Antequera, Avenidas de Lope de Vega y Lope de Rueda hasta llegar a San Cayetano y la Junta de los Caminos.

Pasada la Residencia Castañón de Mena, se bifurca en otro que discurre por Juan Francés Bosca, Angel Caffarena, M^a. Victoria Atencia y la antigua carretera de la Colonia de Santa Inés hasta Los Asperones, donde se prevé el futuro macrohospital.

Hacia el este desde Juan XXIII, continua por Carlos Haya, Martínez Maldonado y Mármoles hasta Armengual de la Mota.

- Por la Avenida de Cómpeta, y Avenida de Jorge Luis Borges y su prolongación, Plutarco para llegar a la Ampliación de la Universidad.
- Por la Prolongación de la Alameda hasta el Puente de Tetuán.

Para los desplazamientos norte-sur al oeste de la Avenida de Juan XXIII se prevén un conjunto de carriles bus. Así:

- Desde la Avenida de Ortega y Gasset hasta el Camino de la Misericordia, por las calles Juan Gris, Gaucín y Frigiliana. Pasa por la estación del cercanías del nuevo San Andrés.
- Desde la Avenida de Juan Francés Bosca hasta la parada del metro en Martín Carpena, a través de Orson Welles, Jorge Luis Borges, Dr. Domínguez, María Zambrano, Cuevas del Becerro, Octavio Paz, Leo Delibes y Villanueva del Rosario.
- Desde la Avenida Lope de Rueda en el Puerto de la Torre hasta el Polígono Guadalhorce, en la parada del cercanías de Fuengirola del mismo nombre; discurre a través del viario del sector del Cañaveral, Jenofonte, Avenida de Washington, nuevo vial y puente sobre el ferrocarril en Sánchez Blanca y Castela.
- Desde el futuro Macrohospital hasta la vía de cierre de polígonos a través de nuevos viales que se construirán en la ampliación de la Universidad, Buenavista, La Corchera y El Tarajal.

Para conectar Campanillas, aparte de la línea de metro hasta el PTA, se dispondrá un carril bus que arrancando en Mercamálaga, siga la traza rectificadora de la carretera de Cártama, ésta reformada, Avenida de José Calderón, Travesía de Santa Rosalía-Maqueda y viales de nuevo desarrollo (el eje Este-Oeste). Dispondrá de un aparcamiento de disuasión cerca del río Campanillas.

Para conectar Churriana se propone un carril bus que discurrirá por la antigua carretera de la Confederación y la de Coín, cruza la MA-21 y continua por la vía de unión entre ésta y la A-7; después discurre paralela a ésta última para cruzar el río Guadalmedina por un nuevo puente y terminar en la estación de metro de Martín Carpena. Dispone de un aparcamiento de disuasión en el Pizarrillo y enlaza con el cercanías cerca del Campamento Benítez.

Para unir Churriana con la expansión oeste de Teatinos y Campanillas, deberá disponerse una línea, que sin carril reservado, discurra por el vial distribuidor hasta la vía de cierre de polígonos; por esta, ya en carril bus, llegará hasta el previsto en los nuevos viales a desarrollar en Tarajal, La Corchera, Buenavista y la Universidad.

Hasta tanto se disponga de esos viales, puede continuar por el vial distribuidor, sin carril reservado, hasta la Avenida de Ortega y Gasset.

Para la conexión de la zona de Fuente Olletas con el centro se dispone un carril bus por Cristo de la Epidemia, para continuar en tráfico compartido por la calle Victoria y el túnel de la Alcazaba, para llegar al Parque y la Alameda. Para su comunicación con la zona oeste, se dispondrán carriles especiales en la Alameda de Capuchinos y la Avenida de Barceló, San Juan Bosco, Peinado y Rosario Pino.

Asimismo, se dispondrán otros carriles bus de interconexión con los citados anteriormente.

La definitiva traza de estos u otros carriles-bus quedará condicionada a los estudios más completos correspondientes realizados por la E.M.T. en coordinación con otras áreas municipales siendo recogidas en el PMMS. En los suelos de nueva urbanización, por los viales de primer y segundo orden deberá recabarse informe a la citada empresa durante la tramitación del Plan Parcial para que este indique si es necesario o no el carril bus. En los suelos consolidados, puede ser necesario, al menos en ciertos tramos, la especialización relativa de calles para ciertos modos de transporte.

4.2.4. Intercambiadores modales.

Los intercambiadores de transporte son terminales de líneas de diferentes medios de transporte donde se les facilita a los pasajeros el cambio de medio dentro del mismo espacio y en poco tiempo, por lo que se hacen imprescindibles para la movilidad dentro de las grandes áreas metropolitanas. Para que lleguen a ser útiles al usuario, aumenten la demanda y creen riqueza, tienen que estar situados en punto céntricos y/o atractivos.

Según declaraciones a la prensa de José Ignacio Iturbe, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ex gerente del Consorcio de Transporte de Madrid y actual gerente de la EMT de Madrid: *estas instalaciones se han convertido en un punto de convivencia social que, además, supone un ahorro de tiempo en el cambio de modo de transporte, siendo vitales para el enlace del metro con los autobuses urbanos e interurbanos.*

Hay puntos en la ciudad donde ya coexisten, muy próximos, diferentes modos de transporte y donde habrá que articular en óptimas condiciones el intercambio de uno a otro: la estación término de Renfe y el aeropuerto, donde deben ubicarse sendos intercambiadores, como así se prevé en este Plan.

En el intercambiador de la estación término ferroviaria, fijado por la Junta de Andalucía en C/ Mendivil, confluyen los trenes de largo recorrido, los cercanías, los autobuses interurbanos, las líneas 1 y 2 de metro y los autobuses urbanos cuyas líneas pasan por la Explanada. No solamente es importante por los modos que confluyen si no también por la cantidad de usuarios de los mismos (cercanías solo de Fuengirola 9 millones al año, AVE previsión de 4 millones, metro 8 millones) por lo que su dimensionamiento debe ser amplio, con adecuada disposición de las paradas para que el intercambio sea cómodo y lo más rápido posible. Fijada de antemano la posición terminal en la zona de los modos ferroviarios, y en principio los autobuses interurbanos, quedaba como variable las líneas de metro; otra circunstancia a tener en cuenta es la remodelación que se ha efectuado en la zona de la estación; donde el frente que da a C/ Mendivil, y a su prolongación tiene un aparcamiento subterráneo que continúa con una edificación de un solo cuerpo en altura, que ocupa 2/3 de la longitud de la calle. No se tiene conocimiento por parte del área municipal que redacta el Plan cual es la solución concreta del intercambiador, esperando que cumpla adecuadamente su función en la actualidad y el futuro, pero en la propuesta municipal bajo la Explanada con una nueva estación de autobuses interurbanos subterránea en ella, parece que incumpliría bastante mejor su función; además la accesibilidad de los autobuses podría verse muy mejorada pues la C/ Mendivil y su prolongación son el punto de entrada de los aparcamientos para los usuarios de Renfe y de la nueva zona lúdico-comercial que se ha construido.

El otro gran intercambiador se situará en el Aeropuerto o zonas aledañas; ya fue comentado con sus ventajas e inconvenientes al hablarse del Aeropuerto.

Estos dos intercambiadores citados, junto con el situado en la Estación Marítima del Puerto, constituyen los nodos de transporte de primer orden que establece el POTAUM. Coinciden a su vez con los tres puntos final de trayecto en la ciudad, en el modo correspondiente de transporte colectivo por tierra, aire y mar. Por tanto, los desplazamientos que desde fuera de la trama urbana municipal se hacen a la ciudad, en transporte colectivo tienen ahí su primer punto de destino, normalmente intermedio. Desde ahí, podrán usar otros medios colectivos, para lo que dispondrán del cercanías (en el aeropuerto y estación María Zambrano), metro (en María Zambrano y Puerto), y de las líneas de autobuses municipales en los tres.

Dado que existen otros desplazamientos con el mismo origen exterior y destino interior que por diversas razones se hacen en vehículo privado, se han dispuesto en las principales puertas de entrada por carretera de unos aparcamientos de disuasión con objeto de ofrecerles la posibilidad de continuar a su destino en transporte colectivo. Para tener éxito en esta propuesta es necesario disponer de un transporte público eficiente y competitivo y aplicar una política tarifaria que incentive su uso, aparte las medidas de regulación de tráfico y escasa disponibilidad de aparcamientos de rotación en ciertos destinos. Estos aparcamientos así concebidos juntos con las estaciones o paradas correspondientes son intercambiadores modales. Se han dispuesto los siguientes:

- En el sector de Bahía de Málaga, junto a la parada del cercanías de Fuengirola y por donde también pasa una línea municipal de autobús.

Se considera una ubicación mejor que la propuesta por el POTAUM en San Julián (que se respeta) por accesibilidad y conectividad con otros modos. También atenderá a posibles usuarios del Parque-Museo que se construirá en el antiguo Campamento Benítez.

Servirá para desplazamientos provenientes de la Costa y también para los usuarios del cercanías con sentido a la misma, provenientes de Churriana y Alhaurín de la Torre.

Se dispone de una superficie de 5.000 m².

- Parque Cementerio de San Gabriel.

Se dispondrá en la parte donde hoy existen los aparcamientos en superficie. Se conectará a la parada correspondiente del metro de la Línea 1 y a una línea, al menos, de autobús municipal. El POTAUM no ha propuesto ningún modo de transporte ahí.

Servirá para desplazamientos provenientes de ambas costas (oriental y occidental), del Valle del Guadalhorce (a través de La autovía A-357) y del norte (a través de la A-45 y AR-45 de Las Pedrizas); su importancia se magnifica antes la futura ubicación en sus alrededores del macrohospital.

Existen hasta 10.000 m²., en suelo público.

- Plaza Kennedy, entre la Avda. de Jacinto Benavente y el antiguo Camino de Casabermeja. Dispondrá del metro de la Línea 4 y de líneas de autobuses municipales. El POTAUM ha propuesto en este lugar un nodo de transporte de 2º orden, al que llama Virreinas.

Servirá para desplazamientos provenientes del norte (A-45) y del este (A-7); también para los urbanos provenientes de la zona norte de Ciudad Jardín.

Se dispone de 5.000 m². en suelo público.

- Arroyo de Totalán.

Entre la playa, el arroyo y la autovía MA-24. Dispondrá del metro de la Línea 3 prolongada. El POTAUM ha propuesto un nodo de 2º orden en ese mismo lugar.

Servirá para desplazamientos provenientes del este (A-7), MA-24 y antigua N-340 a su paso por el término municipal de Rincón de la Victoria).

Se ha previsto una superficie de 70.460 m²., que hay que obtener.

Aparte de los antes citados se prevén los nodos de transporte de segundo y tercer orden que propone el POTAUM.

- San Julián, ya citado. La reserva que se hace es lo que ocupa el actual apeadero, pues no se dispone de más espacio.
- Martín Carpena, donde se dispone de una superficie de unos 22.000 m²., hoy destinados a aparcamiento público.
- Teatinos, en la ampliación de la Universidad, donde existe una superficie de hasta 8.000 m².
- Castañetas. Dada la indefinición de este nodo de transporte, la única reserva prevista en la actual estación de Campanillas. Hasta que no se define cual es el modo de transporte más adecuado para llegar al PTA, será inútil hacer ninguna reserva, pues las vías del cercanías están al sur de las del AVE, y el PTA al norte.
- Virreinas, ya citado antes. Se dispone en la Plaza de John F. Kennedy, de hasta 5.000 m². de superficie.

Aparte estos intercambiadores con aparcamientos de disuasión, se han previsto otros en diferentes lugares de la ciudad, en aquellas zonas donde no existe edificación en altura y/o el viario es muy sinuoso y pronunciado lo que las hace difícilmente accesibles al autobús para que sus habitantes, puedan utilizar primero su vehículo privado y después el transporte público. Son los siguientes:

- Campanillas.

Junto al río, en el subsuelo del SGIT-CA.2. Se puede disponer de unos 10.000 m². Pasarían por él una plataforma reservada de autobús y el metro hacia el PTA, si al final esta es la solución elegida. Serviría a los núcleos urbanos situados en la carretera de La Fresneda y otras zonas de Campanillas.

- El Cañaveral.

Se dispone de una parcela de 2.500 m². junto a la Urbanización Puertosol. Pasará por él una plataforma reservada de autobús municipal. Captaría tráfico de la parte noroeste y centro del Puerto de la Torre.

- Glorieta de Suárez-Florisol.

Bajo el campo de fútbol actual se dispone de una parcela de 6.000 m².

Captaría tráfico de Suárez, La Corta y Miraflores entre otros. Se ha dispuesto una plataforma reservada que arranca en él.

- Ciudad Jardín.

En la Avda. de Jacinto Benavente, un poco más al norte de la Avda. Valle Inclán, en la parada de metro prevista. Se dispone de una superficie de 8.000 m². en suelo público. Captaría tráficos de Ciudad Jardín Sur, Las Flores y la margen izquierda del río Guadalmedina.

- Apeadero del cercanías en San Andrés.

Su función sería dar servicio a aquellos que deseen tomar el cercanías de la costa y que vivan en zonas por donde sea más difícil el acceso del transporte público; de esta forma no tendrían que ir a la estación central María Zambrano.

Se dispone de varias parcelas en suelo público de viario, de al menos 6.000 m².

- Apeadero del cercanías en Guadalhorce.

Se crea con la misma función que el anterior pero para atender a personas de la zona Oeste de Teatinos y Campanillas.

Se dispone de una parcela en suelo público de 6.000 m².

- La Caleta y Baños del Carmen.

Se crean ambos con la función de captar vehículos privados provenientes de los suelos situados al norte del cordón litoral, donde la accesibilidad del transporte público es difícil y las edificaciones están a veces desconcentradas y/o son unifamiliares aisladas o adosadas.

Se dispone para ambas parcelas de 3.000 m²., bajo el viario del Paseo Marítimo.

Se ubicarán para constituir un intercambiador con las paradas de metro previstas en ambas.

- San Ignacio en El Palo.

Para captar vehículos de la zona de Miraflores de El Palo, Jarazmín y Carretera de Olías (Candado, La Pelusa, El Tinto, ...).

Se dispone de una parcela bajo viario de 5.000 m². e igualmente irá conectado con la estación de metro previsto en el lugar.

- El Pizarrillo en Churriana.

Existe, junto a la A-404 una parcela de 4.000 m². Para atender a los habitantes de la parte central y oeste de Churriana, principalmente.

4.2.5. Política de aparcamientos.

Los puntos anteriores permitirían tener una oferta de transporte colectivo importante pero se necesita actuar con otras medidas: la gestión de la circulación, tomando medidas que induzcan al uso del medio colectivo y la política de aparcamientos no ofreciendo plazas en aquellos puntos donde no es adecuado y/o conveniente que el vehículo privado acceda.

Para ello hay que cambiar la política de creación de aparcamientos de rotación en el centro, que funcionan como un imán atrayendo a un gran número de vehículos privados, y transformarlos en aparcamientos para residentes. Además de ellos se podrían crear más plazas de aparcamiento para motocicletas, ciclomotores y bicicletas, fomentando el uso de estos medios de transporte, menos contaminantes y con menor necesidad de espacio público e infraestructura.

4.3. El sistema viario. Su jerarquización.

El sistema viario de la ciudad está integrado por todos los viales que se encuentran dentro de su perímetro. Desde el punto de vista de su jerarquización, distinguiremos:

- Red viaria que forma parte del Sistema General de Comunicaciones. Puede ser de dos tipos:
 - a) De interés territorial integrada por las conexiones exteriores, las vías metropolitanas de carácter general y el viario metropolitano de rango local. Esta división corresponde a la que hace el POTAUM.
 - b) De interés municipal, integrada por el viario urbano de primer orden.

Son aquellas que constituyen la primera base de la articulación de la ciudad; tienen por objeto canalizar los desplazamientos entre puntos más lejanos de la misma, y conectar con los ejes metropolitanos y/o de penetración a la ciudad.

- Resto de la red viaria, constituida por todos los viales urbanos no incluidos en el párrafo anterior. Atendiendo a su jerarquización, se distingue:
 - a) Vías de segundo orden.

Segundo escalón de la articulación viaria de la ciudad. Dividido en dos categorías: la primera constituida por aquellos viales que sirven para conectar entre si los barrios más cercanos y la segunda está formada por aquéllos que se convertirán en el eje del barrio, por lo que no debe ser utilizado por vehículos ajenos al mismo o zona que sirve, teniendo preponderancia su función para el transporte público y el uso peatonal.

b) Vías de Tercer Orden.

Último escalón de la malla viaria, está constituido por el resto de vías de la ciudad no citados antes en este epígrafe.

4.4. Los medios no motorizados.

Se trata del tránsito peatonal y de la bicicleta, medio este último no utilizado prácticamente en la ciudad hasta ahora, pero que resulta complementario a veces y autónomo en otras, para los desplazamientos.

a) Bicicleta.

El modelo de transporte urbano, de la movilidad en la ciudad, debe concebirse como un todo homogéneo y equilibrado; la bicicleta es un modo más y debe tener su lugar y realizar las funciones más acordes para obtener una movilidad sostenible.

La bicicleta, como el peatón, no es competitivo con otros medios para distancias largas, pero en estas si resulta útil combinándola con otro medio motorizado. En las distancias intermedias es donde debe tener su ámbito de aplicación.

La ciudad presenta una topografía pronunciada en el Este, Ciudad Jardín, Puerto de la Torre y margen izquierda, aguas abajo, del Campanillas que la hace poco propicia para el uso de la bicicleta en esas zonas pero tiene unos corredores naturales, (el litoral marino y las márgenes de los ríos), idóneos para su uso y que, junto con el resto del entramado urbano, determinan que puedan establecerse unos itinerarios que lleguen a constituir una red importante, que impulse su utilización y por tanto conseguir una movilidad sostenible. Actualmente hay en la ciudad un escaso 1% de ciclistas, pero la potencialidad que tiene este medio en este marco territorial y físico hace que se plantee el disponer de una red con una infraestructura propia.

Para este Plan General se ha hecho una monografía específica y completa, que marca un modelo ideal de itinerarios. De ella se han tomado las que aparecen en este documento, que se consideran factibles a más corto plazo.

Para el diseño de la red hay que hacer hincapié en que el ciclista tiene unas características en su movimientos que lo diferencian de los demás modos: del peatón porque usa un vehículo y de los otros porque ese vehículo no tiene motor; asimismo la energía cinética que alcanza con su esfuerzo, base de su movimiento, no debe desperdiciarse por lo que su desplazamiento debe ser lo más continuo posible, no obligándole a frenar en demasía, papel que deberán más bien asumir los medios motorizados dentro de un justo equilibrio. Otro elemento fundamental en el diseño de la red es la seguridad, del propio usuario y frente al peatón.

Con los tipos de infraestructuras: ciclovía (infraestructura separada para bici); bus-bici, compartido con autobús; carril y acera-bici, en espacios

específicos en ambos pavimentos y calzada y acera verde, cuando la bici discurre junto a vehículos y peatones respectivamente, se ha previsto, los siguientes itinerarios:

- Corredor 1: Norte-Sur. Sigue aproximadamente la dirección del río Guadalmedina.

Arranca en los jardines de La Concepción hasta San José, por una vía que ha de ser remodelada en donde se prevé como acera verde, para continuar después por las vías de servicio de las Avdas. de Ramón y Cajal y Benavente como calzada verde primero y acera-bici después. Cruza el río por el Puente de La Rosaleda y desciende por Martiricos (como ciclo vía), Juan de Austria, Armengual, Callejones del Perchel y Explanada de la Estación hasta el Paseo Marítimo Antonio Machado. Desde Martiricos se proyecta como carril bici.

Desde este corredor salen otros itinerarios en fondo de saco, que discurren por la Avda. del Arroyo de Los Angeles y C/ Mármol, como acera bici.

- Corredor 2: Litoral Este. Corredor que exige remodelaciones más profundas en el viario actual. Desde Ingeniero Garnica hasta el Miramar, se aprovecharán las obras de remodelación que hay que hacer en la zona portuaria del oeste, Muelle de Heredia, Parque y Cánovas del Castillo. Mientras no se reestructure la acera marítima del Paseo Pablo Ruiz Picasso, discurrirá como ciclo-vía junto al muro de ribera por la playa; desde El Morlaco hasta el final discurrirá por la zona a remodelar de Los Baños del Carmen y por C/ Bolivia y Salvador Allende, como acera-bici una vez se proceda a la normalización de las aceras de esa calle aprovechando los retranqueos de las alineaciones de las viviendas. Desde las Playas del Dedo hasta La Araña será ciclo-vía para continuar hasta el arroyo de Totalán como calzada verde, una vez rediseñada y convertida en urbana la MA-24, antigua N-340.
- Corredor 3: Litoral Oeste. Comienza en Ingeniero Garnica y discurre por el Paseo Marítimo Antonio Machado como acera-bici hasta el final de la plataforma portuaria para seguir hasta C/ Princesa como acera verde. Desde esta calle hasta El Pato será ciclo-vía y ascenderá por C/ Imperio Argentina, como carril-bici, hasta el Palacio de Deportes Martín Carpena.
- Corredor 4: Carretera de Cádiz. Discurre por Héroe de Sostoa y Avda. de Velázquez. Será ciclo vía, a desarrollar cuando se acabe la construcción del metro y se remodele la sección transversal.
- Corredor 5: Centro – Campanillas. Arranca en la Plaza de la Solidaridad, ascendiendo por la Avda. de las Américas como ciclo-vía; continua por la Avda. de la Aurora, Conde de Guadalhorce, San Rafael y Camino de los Prados, como acera-bici; asciende por el vial N-S, como ciclo-vía, hasta Ortega y Gasset, donde gira hacia el Oeste hasta la carretera de Intelhorce como calzada verde; sigue por la carretera de Cártama, como ciclo-vía, hasta el río Campanillas. En

este núcleo urbano se proyecta como acera verde, y desde la entrada al PTA como ciclo-vía, tanto por la carretera de Alora en Santa Rosalía-Maqueda como por las nuevas vías que se abrirán, para volver otra vez al río Campanillas.

- Corredor 6: Centro – Universidad. Arranca en la Plaza de la Marina, siguiendo la Alameda y la Prolongación como acera-bici hasta llegar a Herrera Oria, por donde es carril-bici. Al llegar a la Glorieta de Sandro Boticelli, se convierte en acera-bici, discuriendo así por todo el eje central de Bizcochero y el bulvar de la Universidad.
- Corredor 7: Avda. de Valle Inclán. Discurre por la avenida de ese nombre hasta la Avda. Herrera Oria. Lo hace en forma de ciclo-vía, salvo el tramo desde Salyt por donde discurre como acera-bici.
- Corredor 8: Alcalde Díaz Zafra. Su traza prevista, podría pasar a discurrir como calzada-bus por Avda. de Juan XXIII, una vez remodelada esta al cambiar la ordenación de la circulación cuando se ponga en servicio la nueva avenida que discurrirá sobre las vías del tren soterrado, llegando hasta la Avda. de Valle Inclán. En principio, prevista como carril-bici en su recorrido por Alcalde Díaz Zafra, desde la Avda. de Herrera Oria hasta Héroe de Sostoa. Tras discurrir hasta el Oeste por esta última, baja al Paseo Marítimo por Juan XXIII.
- Corredor 9: Feria-Atabal. Comienza en la Avda. Ortega y Gasset, en el extremo noroeste de la Feria. Discurre como ciclo-vía por la Avda. de María Zambrano; continua como carril-bici y acera-bici después por la Avda. del Dr. Manuel Domínguez, para acabar en el Camino de Antequera, en Los Molinos.
- Corredor 10: Guadalhorce-Puerto de la Torre. Su traza arranca en la vía de cierre de polígonos, discuriendo por la carretera de Intelhorce y los nuevos viales previstos en Amoniaco, Universidad, Soliva Este y Lagar de Oliveros; la tipología va cambiando según tramos: acera-bici, calzada verde, acera-bici y ciclo-vía.
- Corredor 11. Teatinos-Puerto de la Torre. Comienza en la prolongación de Herrera Oria, en Teatinos, subiendo hacia el Camino de Antequera y continuando por éste hasta antes del Puerto de la Torre, como acera-bici. Por el núcleo urbano del Puerto de la Torre, por Lope de Rueda, discurre como calzada verde hasta Puertosol y desde ahí al final como acera-bici.
- Corredor 12: Laguna de la Colonia-Campanillas. Arranca en La Laguna, discuriendo por la vía norte de Teatinos hasta poco antes del río Campanillas. Su tipología es acera-bici, salvo desde el cruce con la hiper-ronda que será ciclo-vía.
- Corredor 13: Martín Carpena-Guadalhorce-Churriana-Bahía de Málaga. Arranca en el Palacio de Deportes para continuar por las calles Villanueva de Tapia y Leo Delibes como acera-bici. Desde Santa Bárbara, sigue por Hermann Hesse y la vía de cierre de

polígonos como acera verde y ciclo-vía respectivamente. Continúa por el vial distribuidor, la carretera de Alhaurín y el vial de conexión entre la N-340.a y A-7, hasta ésta, como ciclo-vía. También lo hace así por el nuevo vial situado al sur de la A-7 en el Campo de Golf y Guadalmar. Gira hacia el norte como acera-bici y se dirige hacia el río Guadalhorce, que cruza en un nuevo puente destinado a peatones, carril-bus y bicicleta, para terminar en el Palacio de Deportes como acera-bici.

Tiene un ramal que cruza todo Bahía de Málaga comercial y de oficinas.

- Corredor 14: Tramos de conexión. Se trata de tramos que completan e interconectan los anteriores corredores. Como calzada verde, por la C/ Martínez de la Rosa une los corredores 1 y 7; como carril bici, hay dos: uno que conecta el 3 y el 4 en la zona de Echevarría de Huelín y otro que lo hace con el 3, 4 y 5 por la Avda. de Los Guindos y su continuación; el cuarto, como ciclo-vía, conecta el 5 y 12 por el vial N-S, y otro que une Martínez de la Rosa con el corredor 5 en la Avda. de la Aurora, discurriendo por Morales Villarubia, Ingeniero de la Torre Acosta y Puente de las Américas.

Para poder realizar el intercambio modal con estos medios se proponen una serie de medidas, entre las que pueden citarse:

- Disponer de préstamos y alquiler de bicicletas en aparcamientos disuasorios, intercambiadores modales, estaciones de cercanías y metro.
- Disponer aparcamientos de bicicletas en los aparcamientos públicos, intercambiadores modales, estaciones del cercanías y metro.
- Adecuar los medios de transporte colectivo (cercanías y autobús) para que puedan llevarse en ellos las bicis (en autobús, fuera, en la parte delantera; en cercanías).

Como monografía sobre el tema, se incluye un trabajo en el PGOU, llamado Plan Director de Bicicletas (PDB) sin carácter normativo, pero que indica el modelo al que se tiende aunque posiblemente no podrá ser alcanzado en el horizonte del PGOU.

El Plan Municipal de Movilidad Sostenible (PMMS), actualmente en redacción, incorporará lo que considere más adecuado en relación a la bicicleta; éste PMMS se tramitará después como Plan Especial de desarrollo de este Plan General.

b) El tránsito peatonal.

El peatón debe ir recuperando los espacios públicos, que el coche, la mayoría de las veces, y diseños inadecuados le han arrebatado. Debe obtener unas zonas seguras de suficiente capacidad y de uso exclusivo y si este no fuese posible, con claro predominio suyo frente a otros modos que compartiesen el espacio.

En el diseño de nuevas vías habrá de tenerse en cuenta en las zonas peatonales adyacentes a la calzada, la existencia de las siguientes bandas funcionales en la zona destinada al peatón.

- Banda de servidumbre de la edificación. La banda de servidumbre de la edificación es una zona de la acera condicionada por el uso que tenga la edificación. Distinguimos dos tipos de zonas de servidumbre de la edificación en función que la calle discurra por una zona residencial y comercial.

En zonas residenciales la banda de edificación en el espacio “muerto” que queda entre la edificación y la zona transitable, es una zona que no es usada por el peatón y que estableceremos como 0,30 mt.

En zonas comerciales, la banda de servidumbre si es usada por el peatón, ya que este tipo de calles requieren de un mayor espacio para su recreo. Para este tipo de calles se debe considerar la banda de servidumbre de 2 mts.

- Banda de servidumbre de la circulación. La banda de servidumbre de la circulación es una zona destinada a las afecciones que la circulación puede suponer al peatón. Esta zona no es un espacio utilizado habitualmente por él, sino una separación entre ambos modos de transporte, el motorizado y el peatonal. Dicha afección está motivada por diversos factores como intensidad de la vía, velocidad de los vehículos, la existencia o no de aparcamientos, la presencia de barreras de separación, etc..., por lo que dependerá en cada caso del tipo de vía y de la ordenación dispuesta en la zona rodada.

En las vías principales la afección está motivada por las altas intensidades del tráfico y las mayores velocidades que se permiten en dichas vías. En vías colectoras y locales, supone la zona de parada y de aparcamientos, que precisan de un espacio para la subida y baja de viajeros y apertura de puertas, etc. Estas zonas de afección de usan también como bandas de mobiliario urbano, donde se deben instalar luminarias, papeleras, zonas ajardinadas, etc.

Como norma general se considerará como mínimo una banda de servidumbre de la circulación de 2,00 m. para la red viaria principal y/o tronco principal y de 0,80 mts. para el resto.

Banda destinada al tránsito peatonal. Las dimensiones de la banda destinada al tránsito peatonal dependen de muchos factores, como la zona o entorno donde se ubique la vía, la conectividad que aporta a la movilidad urbana peatonal de la zona, la atracción paisajística y monumental, etc... En este sentido los centros consolidados suelen tener una demanda de espacio para peatones importante, condicionado por múltiples factores que van disminuyendo hacia las afueras. En los centros históricos debe realizarse un análisis particular y detallado de las calles para determinar los itinerarios

peatonales existentes y poder dimensionar adecuadamente el espacio para el peatón.

Conforme nos alejamos de los centros históricos, la jerarquización viaria establecida según la importancia de la vía en el sistema de transportes en la ciudad, suele tener una relación directa con el uso peatonal de la misma, pudiendo establecer unas dimensiones mínimas para cada tipo de vía; no obstante estos valores son mínimos y deberá justificarse en cada caso el ancho de acera necesario:

- Vías locales o de Tercer Orden. Son las vías más próximas a los orígenes y últimos destinos de los movimientos, pero son orígenes diseminados en la ciudad por lo que no se suelen producir en este tipo de vías grandes intensidades peatonales.

Para este tipo de vías se considera que el espacio destinado al tránsito peatonal debe ser de 2,00 m. (valor que permite el cruce de una persona con cochecito y un minusválido).

- Vías de Segundo Orden. Suelen ser vías que canalizan movimientos peatonales mayores que las locales por su configuración geométrica, ya que sirven de unión a las anteriores; se considera que el espacio mínimo destinado al tránsito peatonal debe ser de 2,50 m.
- Vías principales. Este tipo de vías no tienen porque canalizar mayores intensidades de peatones que las colectoras ya que las altas intensidades y mayores velocidades que se permiten no suelen hacer cómodo y atractivo el tránsito peatonal. De todas formas, se considera un ancho mínimo de 3,50 mts.

- Banda destinada a la circulación en bicicleta. En el caso en que se disponga sobre la acera se considera lo más recomendable es segregarlo de la zona destinada al tránsito peatonal, en su carril independiente ubicado entre la banda de servidumbre de la circulación y la de tránsito peatonal. El carril destinado a la circulación en bicicleta deberá disponer de un pavimento diferenciado y el ancho recomendable para el doble sentido de circulación debe ser de 2,50 m.

Estos criterios serán aplicables, cuando sea posible, a la remodelación de las calles existentes.

Los itinerarios peatonales preferentes quedan señalados en el plano correspondiente; entre ellos está la recuperación de unos espacios para el peatón en una serie de calles importantes en los barrios, entre los que citaremos: la Alameda, Héroe de Sostoa y Avda. de Velázquez cuando se proceda a su remodelación al terminar las obras del metro, antigua carretera de Casabermeja y Eugenio Gross, junto a otras calles y avenidas actualmente en remodelación.

4.5. Conclusión.

La obtención de una movilidad cada día más sostenible, para lo que se han expuesto los criterios a seguir y actuaciones concretas a ejecutar, exige la plena coordinación de los organismos que intervienen, fundamentalmente: el urbanismo para una determinación de los usos acorde a ese objetivo, los que gestionan los modos de transportes públicos para facilitar su uso, los que planifican y ejecutan y gestionan los aparcamientos y los que se encargan de la ordenación y gestión de los desplazamientos de peatones y vehículos.

El PMMS (Plan Municipal para una Movilidad Sostenible), en redacción permitirá certificar actuaciones propuestas y concretar otras, como su propio nombre indica en aras de una ciudad sostenible. Posteriormente se tramitará como Plan Especial de desarrollo de este PGOU.

Asimismo la redacción y aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales irán regulando aspectos relativos a la movilidad con el mismo objetivo.

CAPÍTULO QUINTO. SUELO NO URBANIZABLE.

5.1. Criterios y objetivos ambientales.

Todo planeamiento tiene obligación de plantearse objetivos, y estos han de insertarse en el núcleo de todos ellos. El Plan General de Málaga pretende favorecer el avance social y económico sin menoscabo ambiental. De forma genérica, los criterios y objetivos ambientales que se exponen a continuación persiguen la conservación y uso sostenible de la biodiversidad, a la vez que la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

El nuevo Plan General debe perseguir que el “nuevo modelo de ciudad” conlleve la ejecución de estrategias urbanas integradas, relacionadas no sólo con la protección y mejora de las condiciones ambientales, sino también con la mejora de la productividad y del crecimiento económico de la ciudad. La conjugación de la preservación y valoración aspectos ambientales junto a los aspectos económicos contribuye a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

El modelo de ciudad que se pretende debe contemplar la integración entre el medio urbano y el rural, debe ser compacta y densa con continuidad formal. Se marca como objetivo tener una ciudad saludable con menor contaminación atmosférica y más accesible.

Tras el establecimiento de los objetivos o criterios generales que se desprenden del concepto de sostenibilidad, se han establecido una serie de estrategias para conseguirlos.

- Conservación y mejora de los recursos naturales. La definición de áreas coherentes basadas en su especialización o en sus valores naturales.
- La nueva Red Verde. Nuevo sistema de dotaciones, concentrados por áreas coherentes, interconectados a través de vías y espacios públicos encadenados.
- Adecuada dotación de Infraestructuras urbanas básicas.
- Una nueva orientación de la actividad industrial, cuantificando sus necesidades reales y garantizando la no afección a valores relevantes.
- La clasificación del Suelo No Urbanizable basado en la protección de áreas de interés ambiental y paisajístico, protección del suelo de alto valor agrícola y la recuperación y protección del Dominio Público.

A continuación se reseñan los principales criterios ambientales a tener en cuenta por el equipo redactor del PGMO de Málaga a la hora de abordar el nuevo planeamiento urbano.

5.1.1. Conservación y mejora de los recursos naturales.

De forma general podemos señalar que los factores geomorfológicos de Málaga definen que suelos guardan una aptitud adecuada para la construcción. Dado que buena parte del municipio tiene unas clases de pendiente excesivas para el uso residencial y que además estos suelos son los más sensibles paisajística y biológicamente es conveniente limitar fuertemente el uso en esos ámbitos.

En relación con ello en Málaga existe una serie de espacios naturales protegidos por la legislación supramunicipal: el Parque Natural de los Montes de Málaga y el paraje Natural Desembocadura del Guadalhorce de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA) (Ley 2/1989), el Complejo Serrano de Sierra de Mijas, el Guadalmedina y la Desembocadura del Guadalhorce por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga (PEPMF) (Orden 6/3/87 del Consejero de Obras Públicas y Transportes), hoy sustituido por el POTAUM que declara como Zonas de Protección Territorial el Ámbito Serrano de la Sierra de Mijas (al que pertenece la Sierra de Churriana), y Los Montes de Málaga el Lugar de Interés Comunitario del cauce del Guadalmedina (de acuerdo a la transposición de la Directiva Hábitat realizada en el **Real Decreto 1997/1995**). Además se dispone de un catálogo de bienes históricos y yacimientos arqueológicos que, al margen de las precauciones ante nuevos descubrimientos, condicionan la ocupación de numerosas zonas del municipio.

Sin embargo su existencia no garantiza la conservación de la totalidad de los elementos naturales sobresalientes del término municipal ni han sido diseñadas para configurar el tejido verde que precisa el conjunto del municipio que garantice la salvaguarda de la diversidad y la existencia de un ambiente saludable y enriquecedor para los ciudadanos. Es por ellos que se destacan algunos elementos concretos para los que se propone una salvaguarda suficiente y/o extraordinaria que garantice su persistencia.

5.1.1.1. Las sierras.

Como se ha comentado cuentan en una parte importante con una protección de carácter supramunicipal (Montes de Málaga y Sierras de Mijas), sin embargo la unidad de Sierras Medias está en buena parte sin ninguna protección a pesar de ser el segundo plano de la vida Malagueña y el ámbito sometido a las mayores presiones de expansión. Algunos elementos que merecen ser destacados son los cerros y roquedos entre los más interesantes se citan: los roquedos de Cerro Coronado, Cerro de La Tortuga, Cerro de los Ángeles, Y Monte de S. Antón, que necesitan de figuras añadidas de protección. En ellos destaca la vegetación y fauna típica por su especialización. El interés de protección radica en la diversidad botánica existente, la posibilidad que ello brinda a la fauna natural, y la belleza paisajística del entorno en su conjunto.

Este espacio constituye el fondo escénico de la ciudad de Málaga y los puntos mas altos se configuran como hitos paisajísticos de referencia para el ciudadano.

La protección de este paisaje debe incluir Planes de mejora, utilizando las cimas como espacios estratégicos para el uso público.

La propuesta de limitación de usos, en zonas con pendientes superiores al 30%, favorecerá excluir de la ocupación zonas sensibles desde el punto de vista paisajístico y contribuirá a controlar los vertidos procedentes de los desmontes.

Por último la intervención con medidas de reforestación ligadas a los cauces y embalses favorecerán el control de la erosión, la conexión con los espacios protegidos y el aumento de la biodiversidad, al tiempo que actuarán como instrumentos de mejora en las cuencas hidrográficas.

La propuesta al respecto es la protección paisajística de estas elevaciones junto a su flora y fauna. En el caso de quedar inmersas en la ocupación urbana, permanecer integradas como parques y espacios libres.

5.1.1.2. Cauce.

El municipio de Málaga presenta la particularidad de poseer cauces que a lo largo de recorrido, atraviesan áreas agrícolas, con cultivos herbáceos y arbóreos, además de zonas urbanas para terminar en la playa. A lo largo del trayecto fluvial, y generalmente de forma discontinua, aparece una vegetación de ribera compuesta por tarajes que en determinados sectores alcanza un desarrollo singular.

La riqueza hídrica que posee el municipio de Málaga requiere una adecuada política de conservación y manejo, acorde a la envergadura y potencialidad de los recursos existentes.

Los ríos sufren ocupaciones por la fuerte presión urbanística, especialmente en su curso bajo y no obstante representan un elemento imprescindible para la vegetación y la fauna. Su funcionalidad como drenaje y sus valores exigen su preservación mediante figuras que permitan la conexión en los entornos urbanos y urbanizables y la estricta protección en la parte alta de las cuencas.

La pérdida de calidad hídrica como consecuencia de la contaminación es una de las mayores amenazas que presentan estos cauces fluviales. Aguas residuales, vertidos incontrolados, en las márgenes, lixiviados de fertilizantes y agroquímicos, son los contaminantes que provocan mayores impactos, y frente a los cuales hay que actuar.

En este sentido, resulta interesante destacar que la conservación hidrológica es imprescindible para el mantenimiento y la mejora de la avifauna, ictiofauna, anfibios y reptiles que pueblan los cursos de agua, aunque sean temporales. Al mismo tiempo aumentan las posibilidades de explotar con fines lúdico-educativos, estos espacios, y suponen una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, por cuanto tienen recursos naturales en buen estado de conservación aptos para su disfrute.

La definición de una banda de protección en estos arroyos en el territorio no urbanizable, incluyendo Planes de deslinde y revegetación, favorecerá la posibilidad de disponer de corredores de potenciación de la biodiversidad.

La propuesta al respecto es por una parte la eliminación de cualquier tipo de vertido, ya sea sólido o líquido bien directamente al agua, o bien en los márgenes fluviales. Y por otra la definición de una banda de protección al cauce para la vegetación y la fauna de estos ecosistemas.

5.1.1.3. Las vegas y la Protección de los cultivos tradicionales.

Los depósitos cuaternarios de los cauces malagueños están sometidos a un régimen periódico y natural de inundación que supone un riesgo para la mayoría de los usos, mantienen los cultivos más productivos y delicados (cítricos desarrollados en la vega del río Campanillas y de caña de azúcar, sobre todo en el río Gualhorce), y permiten la existencia de las comunidades vegetales y faunísticas más interesantes de toda la zona baja del municipio. Dos de ellos han sido ya protegidos (al menos de forma parcial) pero la oportunidad que representan como corredores naturales y de uso público hacen necesaria su protección.

La ocupación del suelo rústico en un municipio de las características de Málaga conlleva una pérdida de renta del sector agrícola a la vez que se produce una desaparición progresiva del papel económico, social y ambiental que cumplen los usos agrícolas.

Los importantes recursos de agua y la calidad de parte del suelo para uso agrícola, ha favorecido un desarrollo agrícola importante, que en la actualidad compite, en desigual, con los usos urbanos.

La calidad de los suelos de las márgenes de los cauces y las terrazas, excelentes para el cultivo en regadío, ha favorecido los cultivos tradicionales de almendros e higueras en las zonas mas altas y los de horticultura, cítricos, vid y subtropicales, en las zonas más próximas al río. En la actualidad estos usos están siendo abandonados y como consecuencia el paisaje sufre una importante transformación.

El declive de la actividad agrícola no se debe a la baja rentabilidad de estos cultivos, por el contrario está mas acorde con la competencia por el suelo con el sector urbanístico. En la zona mas próxima al litoral, donde la presión es mayor, es posible utilizar la propuesta de corredores ecológicos como elemento vertebrador del territorio, para favorecer el mantenimiento de un uso agrícola, aunque sea testimonial.

El carácter inundable de estos espacios vinculados al río, el uso productivo de suelos de alta calidad agrícola y su posición en el municipio justifican plenamente la decisión de evitar su desaparición. La propuesta sobre la que trabajará el nuevo Plan General intentará mantener este uso productivo, permitiendo la pervivencia de cultivos tradicionales que favorecerán, por una parte la explotación de un recurso, ambiental, económico y turístico, y por otra una demanda social de disponer de una actividad alternativa y complementaria al sector servicios ocupación por usos urbanos.

5.1.1.4. Los acuíferos.

El sistema “Sierra Blanca-Sierra Mijas” y “Aluvial del bajo Guadalhorce” han sido utilizados tradicionalmente para el consumo humano y el riego agrícola, permitiendo en parte su recarga. La disminución de la superficie de filtración, mas zonas urbanizadas, y la proliferación de nuevos usos, piscinas, consumos de urbanizaciones..., que no posibilitan el retorno están provocando un déficit en la recarga.

El contacto con la línea de costa, unido a la situación anterior, favorece la salinización ya detectada en varios puntos. Frente a esta situación el ahorro en el consumo, la ordenación de los usos y las sinergias producidas por otras líneas de actuación (protección de suelos agrícolas, corredores ecológicos,...) favorecerán la protección de este recurso.

La propuesta del Nuevo Plan General para proteger el recurso acuífero será: la ordenación de todos los usos y la definición de estrategias para las zonas verdes y los espacios públicos que favorezcan la recarga del sistema.

5.1.1.5. El paisaje como recurso.

La fachada litoral del municipio de Málaga se encuentra en gran parte ocupado por usos urbanos junto a infraestructuras y equipamientos sociales de diversa índole. Aún así, en el resto del término, existen espacios naturales salvaguardados de los procesos urbanísticos bien como consecuencia de los riesgos que ostentan, bien por encontrarse alejados de la playa o presentar una accesibilidad restringida.

Los cauces han favorecido la implantación desde antiguo de los usos agrícolas tradicionales, que actualmente se presentan como un mosaico compuesto de zonas urbanas, suelos en cultivos y suelos agrícolas abandonados y que soportan una importante presión urbanística.

Junto a ello los suelos forestales y los espacios protegidos terminan de componer el puzzle de este territorio.

El análisis de paisaje muestra las áreas especialmente sensibles, desde la perspectiva paisajística. En este sentido el Plan incluye dentro de las áreas a proteger el fondo escénico de la ciudad de Málaga, las denominadas puertas de la ciudad y los puntos más altos, reconocidos como hitos paisajísticos de referencia para el ciudadano. La protección de este paisaje debe incluir Planes de mejora, utilizando las cimas como espacios estratégicos para el uso público.

Al mismo tiempo medidas como la intervención en las zonas delimitadas para reforestación preferente, las zonas de adecuación paisajística y acondicionamiento para el uso público y los corredores de potenciación de la biodiversidad, supondrán sinergias interesantes para la mejora del paisaje en todo el entorno municipal.

La propuesta del Nuevo Plan General será establecer ámbitos estratégicos para la configuración de la imagen de la ciudad, ligados a las principales vías de accesos y los hitos paisajísticos identificados.

5.1.1.6. La nueva red verde.

El nuevo Plan General afronta la nueva red verde de la ciudad, como la base para la potenciación de la biodiversidad y el uso sostenible de las áreas rurales y espacios públicos urbanos de la ciudad. A partir de las diferentes posibilidades de intervención (ordenanzas y planeamiento urbanístico municipal, planeamiento de desarrollo y proyectos de urbanización, colaboración con otras administraciones y privados) se propone la creación de un sistema básico de áreas verdes y espacios públicos que contiene los siguientes elementos: Espacios Naturales Protegidos, Áreas de acondicionamiento y adecuación paisajística, Parques Urbanos, La Playa, Jardines y plazas y Red básica de itinerarios o corredores verdes. Málaga del futuro.

Si Málaga es una ciudad que no ha renunciado a acoger en su municipio sistemas agrarios y forestales productivos, que tiene la obligación de reunir el actual puzzle urbano y dotarlo de una continuidad planificada y quiere hacerlo conforme a los principios de sostenibilidad ha de constituir un sistema o red básica de espacios urbanos y rurales que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Contengan la mayor parte de los valores ambientales del término municipal.

- Estén representados los grandes geosistemas que se dan en el municipio: el espacio litoral, los terrenos pliocuaternarios de los piedemontes o medianías, Los cauces y sus llanuras sedimentarias y las zonas serranas de las estribaciones litorales.
- Incluya las singularidades relevantes del patrimonio, desde la perspectiva cultural, social, natural o paisajística, por su escasez, vulnerabilidad, valor científico....
- Tenga un diseño susceptible de permitir la máxima riqueza biológica. Se ha buscado principalmente la conexión, utilizando los cauces.
- La creación de una red de reservas naturales menores de 100 has y microreservas es una opción viable para los municipios que aspiran a tener espacios protegidos que puedan cobijar una parte representativa de su flora y fauna. Así lo demuestran las que esta poniendo en marcha el ayuntamiento de Abrera (Barcelona) sobre el río Llobregat, varias en la CA de Valencia como las de la Rambla de las Estacas en Orihuela (Alicante) que incluso cuentan con ayudas de los fondos Life.

La propuesta de espacios a proteger constituye una de las bases del diseño espacial de esta red, concebida desde la filosofía de las microreservas.

- **Áreas de Interés Florístico**, se recogen todos los espacios inventariados, en su día, como hábitats de interés ambiental.
- **Áreas de Interés Forestal**, las localizadas fuera de espacios protegidos por otras figuras.
- **Suelos de Vega y Llanuras de inundación** favoreciendo la preservación de los suelos de mas calidad del municipio, al tiempo que se reducen los riesgos de inundación, permitiendo la pervivencia de cultivos tradicionales que favorecerán, por una parte la explotación de un recurso, ambiental, económico (cítricos desarrollados en la vega del río Campanillas y de caña de azúcar, sobre todo en el río Gualhorce).
- **Los cauces** con la eliminación de cualquier tipo de vertido, ya sea sólido o líquido bien directamente al agua, o bien en los márgenes fluviales. Y por otra la definición de una banda de 100m de protección al cauce para la vegetación y la fauna de estos ecosistemas.

- **Elevaciones estratégicas** significa la protección paisajística de estas elevaciones junto a su flora y fauna. En el caso de quedar inmersas en la ocupación urbana, permanecer integradas como parques y espacios libres.
- **Zonas de pendiente excesiva**, engloba los espacios con pendientes medias superiores al 30%.
- **Áreas de sensibilidad paisajística** favorece la protección del fondo escénico de la ciudad.

2. Permita un uso público compatible, respetuoso, activo y equilibrado.

Ello significa en el medio rural: Escoger los espacios con mayor capacidad de acogida (mayor aptitud y menor impacto) para compatibilizar los usos actuales con otros de carácter naturalista, favoreciendo la elección de áreas en las que la intervención suponga una restauración o mejora.

Se han seleccionado una serie de espacios como:

- **Entorno del embalse** favorecido por la intervención de reforestación propuesta para la cuenca de recepción. Se localiza una actuación de acondicionamiento para el uso público en la cola del embalse, lo que contribuye a la puesta en valor de un espacio muy próximo a la ciudad.
- **Encauzamiento del Guadalhorce** esta intervención, que podría convertirse en un proyecto emblemático para Málaga, permite recuperar un espacio para el uso público, mejorar la imagen de una de las puertas de la ciudad y conectar el litoral con la sierra, a través de las llanuras de inundación del Guadalhorce y el Campanillas.
- **Sierra de Churriana**, esta intervención mejorará la situación ambiental y de dotación del núcleo de Churriana al tiempo que disminuirá la presión sobre el suelo protegido.

Concepciones como las de la Isla de Miribel-Jonage en Lyon extremadamente polivalente y que acoge un amplio abanico de deporte y ocio al aire libre (centros ecuestres, circuitos de bicicross/trial, campos de fútbol, centro de vuelo, restaurantes y bares de temporada, campamentos de verano, caza, pesca, ...) pueden servir de ejemplo.

- **Desembocadura del Totalán**, permite aprovechar una zona de reforestación preferente, ligada a la desembocadura del citado arroyo para llegar a la playa conectando el cauce y una vía pecuaria.

- **Olías,** Se localiza una actuación en las inmediaciones de este núcleo, utilizando la conexión entre dos vías pecuarias, lo que contribuye a la disponibilidad de espacios libres para los vecinos. La proximidad a la ciudad favorece la disponibilidad.
- **Cerro Coronado, y Monte de S.Antón** se incluyen como áreas a proteger debido a sus características botánicas, faunísticas y paisajísticas. Su inclusión, como parte de una red, va a permitir itinerarios entre la ciudad y los enclaves naturales del exterior.

3. Mejore la calidad ambiental del entorno urbano. Favoreciendo:

- La disminución de los niveles de ruido (creando cinturones verdes a las vías de alta velocidad, polígonos industriales, ...).
- La diversidad de la fauna urbana (una red verde de sombra que favorezca el paseo y el acceso de las especies al centro).

El paisaje de la ciudad (con árboles y parterres bien seleccionados y conformados, con una poda y mantenimiento que favorezca el mejor cumplimiento de la función de la planta, ...).

- El confort climático (aumentando la humedad y disminuyendo la temperatura).

4. Potencie la playa como espacio público integrado en la ciudad.

Un espacio saludable, cuidado, en el que un Plan Integrado de Gestión permita convertirlo en uno de los elementos señeros del municipio.

5.1.1.7. Espacios Naturales Protegidos.

Lo conforman el conjunto de espacios protegidos por las diferentes normas de carácter autonómico y europeo, integrados todos ellos en las Áreas de Protección Integral del POTAUM y que conforman el Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica de la LOUA y de este Plan General.

El mantenimiento y potenciación de las circunstancias que concurren en su protección es su fin principal y su compatibilidad con el uso público es en general elevado aunque variable.

La difusión de la existencia de estos espacios en el municipio de Málaga, especialmente en los grupos más jóvenes a través de la promoción de actividades de voluntariado, educación ambiental (charlas, talleres, visitas organizadas, etc.), y actividades de ocio-tiempo libre (observación de fauna, especies vegetales, fotografía, etc.). Es mediante el conocimiento como se podrá comprometer a las generaciones más jóvenes en su valoración y preservación en virtud de los valores ecológicos y paisajísticos existentes.

Al mismo tiempo la promoción de estos enclaves favorece una visión más rica del municipio de Málaga. Se ofrece la oportunidad de interpretar estos espacios como un recurso importante e integrarlos en la estructura territorial, aportando una mejora de la calidad de vida y un instrumento turístico diferenciador.

Es un espacio que, en principio, ha de mantener su carácter de no urbanizable.

5.1.1.8. Red básica de itinerarios o corredores verdes.

Concebir estos itinerarios como vías peatonales (también bicicletas) flanqueadas por árboles de sombra de anchura superior a 6 metros que forman itinerarios singulares entre parques urbanos y con los parques rurales. Preferentemente coincidiendo con las vaguadas principales y las **vías pecuarias** que los comunican, y a lo largo de los bordes que forman las áreas urbanas con barreras de interés paisajístico y con los suelos urbanizables no programados y no urbanizables, con el fin de resaltar elementos paisajísticos singulares y configurar bordes urbanos claramente delimitados que aseguren la transición paisajística adecuada con el campo circundante.

Asegurar la calidad del borde de los itinerarios, en el suelo urbano y urbanizable, disponiendo en él las fachadas principales de los edificios, en lugar de las traseras y patios de servicio, como ocurre a menudo, y limitando la altura de aquellos, sin sobrepasar las tres plantas, con el fin de que el arbolado del paseo defina el primer perfil o silueta urbana.

En el municipio de Málaga, como consecuencia del alto grado de concentración poblacional, el espacio físico remanente susceptible de ser empleado como “corredor ecológico”, en la franja más próxima al litoral, se encuentra muy limitado. En este sentido, **los cauces de los ríos**, constituyen los ejes vertebradores de los corredores ecológicos a desarrollar. Los ríos de Málaga presentan un caudal muy variable, propio del clima mediterráneo, pero se comportan como reservas para una fauna rica y muy interesante, que ha servido para que algunos de estos cursos formen parte de la propuesta LIC de Andalucía.

5.1.2. Criterios extraídos de la legislación ambiental.

El nuevo Plan General integra todas las determinaciones básicas de las legislaciones sectoriales con incidencia en el municipio, identificando claramente los elementos objeto de afección –protección: Parajes Naturales, Lugares de Importancia comunitaria (LICs), Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga, vías pecuarias, cauces públicos, acuíferos, costas, carreteras, infraestructuras... de forma que el planeamiento se transforme en un instrumento de concreción de todas las limitaciones que afecten a este territorio.

El Plan General recoge todas estas protecciones delimitando sectores con distintos niveles de protección, de cara a asegurar el cumplimiento con la legislación y la conservación de los recursos naturales.

5.1.3. Claves ambientales para el Modelo.

El nuevo Plan General apuesta por la búsqueda de claves que puedan definir un equilibrio razonable, a largo plazo entre urbanización y protección.

La propuesta ambiental del Plan va mas allá de simplemente deslindar lo urbanizable de lo No Urbanizable, definiendo normas de protección y ordenación, para actuar positivamente, en todos los ámbitos del término, con el fin de incrementar el Capital Ambiental del municipio y huir de la idea de suelos en expectativas.

El sistema de cuencas hidrográficas y las elevaciones topográficas constituyen **el soporte de la estructura geográfica del territorio**.

Las cuencas hidrográficas determinan pasillos ecológicos entre los montes y el litoral. Los sistemas de cuencas identificados por su importancia son:

- Arroyo Galicia.
- Arroyo Jaboneros.
- Río Guadalmedina.
- Arroyo de las Cañas.
- Río Campanillas.
- Río Guadalorce.

El carácter inundable de los espacios vinculados al río, el uso productivo de suelos de alta calidad agrícola y su posición en el municipio justifican plenamente la decisión de evitar su ocupación por usos urbanos.

La estructura se complementa con **los espacios forestales** del interior y **las elevaciones topográficas** determinantes en la estructura geográfica del territorio municipal, de las que incluimos como singulares:

- El Cerro de San Antón
- Cerro Coronado
- Se añaden a esta estructura **el frente litoral**.

- Por último la voluntad de seguir conservando los **usos agropecuarios** que han tenido históricamente una importante función en la actividad productiva del municipio.

5.2. El Suelo No Urbanizable.

5.2.1. Características del territorio.

Algunas de las características de la Málaga actual establecen el marco en el que se ha de realizar la ordenación del Suelo No Urbanizable (SNU) del término municipal:

1. La urbe de Málaga ha ocupado la práctica totalidad de la primera línea de costa y ha llegado en muchos lugares a las estribaciones de las sierras que constituyen un límite racional para la ciudad y la urbanización (dominio de las pendientes superiores al 30 %).
2. La explotación agraria es anecdótica y marginal salvo en los regadíos asociados al río Guadalhorce-Campanillas.
3. Existe una fuerte dependencia entre la ciudad de Málaga y su entorno inmediato tanto en seguridad (riesgos de inundación-erosión), como en confort climático y la disponibilidad de agua de calidad.
4. Hay algunos elementos patrimoniales, naturales y ecosistemas en riesgo que precisan de protección.
5. La ciudad cuenta con una población dinámica y sensible que requiere un entorno sano y en la medida de lo posible hermoso, donde pueda reconocer los elementos patrimoniales básicos del escenario paisajístico y natural malagueño.

5.2.2. Criterios básicos para la ordenación.

Cuatro son los criterios básicos empleados para la ordenación del suelo no urbanizable:

- Cumplir con los criterios establecidos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.
- Plasmar los criterios y objetivos ambientales que se han propuesto para el Plan, fundamentalmente con la generación de una estructura básica del suelo no urbanizable que recoja, proteja y permita potenciar todos los valores paisajísticos, naturales y patrimoniales del municipio, y, en segunda instancia, estableciendo fórmulas de mantenimiento de un recurso estratégico como el agua y limitando los riesgos para las personas y los bienes.

- Endurecer los criterios para evitar la creación de núcleos de población no deseados e impedir la “urbanización” del campo potenciando su carácter rural asociado a la explotación agrosilvopastoril.
- Mantener en lo posible la continuidad de gestión con el planeamiento anterior.

Los elementos que se han considerado como estructurantes básicos, han sido:

- La red de los espacios naturales con valores más relevantes, tanto los protegidos por la legislación autonómica o estatal como los protegidos por la planificación territorial (el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga) y urbanística.
- Los espacios extraordinariamente raros de Costa no ocupados por usos urbanos
- Una malla conformada por los suelos de dominio público como las vías pecuarias y los cauces que cosen estos espacios incorporando sus valores intrínsecos tanto naturales como de uso público.

5.2.3. Criterios legislativos.

La propuesta a partir del Análisis ambiental realizado, ha identificado todas las circunstancias establecidas en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía:

- Clasificar y calificar el Suelo No Urbanizable con el Objetivo de proteger sus valores.
- Aplicar las servidumbres y zonas de protección establecidas para los cauces e infraestructuras por cada una de sus legislaciones específicas.

El suelo No Urbanizable, está constituido por aquellas áreas del territorio municipal que deben ser activamente preservadas del proceso de desarrollo urbano, bien con medidas de protección tendentes a evitar la transformación degradante de la naturaleza y destino rústico que lo caracteriza, o bien con medidas de potenciación y regeneración para la mejora de sus condiciones naturales y de aprovechamiento integrado. Son suelos que responden a las siguientes características:

- La **presencia de importantes elementos naturales** en el término municipal de origen hidrológico, se debe asegurar su preservación tanto en cuanto portadores de valores naturales, ambientales, históricos, territoriales y paisajísticos intrínsecos, como por su función de preservación frente a los riesgos naturales.

- La preservación de terrenos destinados a los **usos agropecuarios**, y que han tenido históricamente una importante función en la actividad productiva del Municipio.
- Su pertenencia al **dominio público natural** o en su caso, las limitaciones que derivan de su colindancia con el mismo, cuando el régimen jurídico demanda la preservación de sus características para asegurar su integridad. Es el caso principalmente de los terrenos del dominio público hidráulico y de sus servidumbres.
- La salvaguarda de la integridad y funcionalidad de las infraestructuras existentes y previstas.
- Asegurar el **mantenimiento de las funciones naturales** y de vertebración territorial de determinados terrenos de suelo no urbanizable.
- La **inadecuación para el desarrollo urbanístico** de determinados terrenos atendiendo:
 - A razones relacionadas con localizaciones incoherentes con la ordenación estructural.
 - A las directrices establecidas en la planificación territorial.
 - A la presencia de riesgos
 - A razones de sostenibilidad y racionalidad en la utilización de los recursos naturales.

5.2.4. Categorías de suelo.

Este Plan establece las siguientes categorías genéricas:

1. Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica, o Áreas de Protección Ambiental (POTAUM), entre los que se incluye tanto los bienes de dominio público natural como los que están sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación administrativa.
2. Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Planificación Territorial y Urbanística, o Zonas de Interés Territorial entre los que se incluye los que son merecedores de algún régimen de protección por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga.
3. Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Planificación Territorial y Urbanística, Zonas de Protección Urbanística de este PGOU, en los que se incluye los que son merecedores de algún régimen de protección por este PGOU.
4. Suelo No Urbanizable de carácter natural-rural, que incluye aquellos en los que es necesario preservar su carácter rural o es improcedente su transformación teniendo en cuenta razones de sostenibilidad y racionalidad.

5.2.4.1. Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica. Áreas de Protección Integral.

Se incluyen los siguientes suelos:

- **De Dominio Público Natural.** En el que se incluyen:
 - Dominio público Hidráulico: que incluye todos los cauces.
 - Dominio Público Marítimo Terrestre.
 - Dominio Público Viapecuario.
- **De la Red de Espacios Protegidos de Andalucía (RENPA),** que incluye:
 - Parque Natural Montes de Málaga
 - Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce
- **De Lugares de Importancia Comunitaria.**
 - LIC Guadalmedina
- **De los Montes de Dominio Público.**
- **De Protección Cautelar Arqueológica.**

5.2.4.2. Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Territorial y Urbanística. Zonas de Interés territorial.

Define una estructura ambiental para todo el término municipal, apoyada en valores de carácter territorial, natural, ambiental, paisajístico e histórico, e insertada en las Protecciones definidas por el Plan Territorial.

Dicho sistema se basa en la estructura de Arroyos y cuencas principales para definir corredores ecológicos entre las grandes piezas naturales a proteger. Con este propósito se han utilizado los espacios de mayor valor ambiental o significación territorial, como elementos básicos de la estructura, que se define con la subdivisión del Plan Territorial.

ÁMBITOS SERRANOS DE INTERÉS AMBIENTAL.

- **LA SIERRA DE CHURRIANA.** Perteneciente a la Sierra de Mijas, ámbito serrano que protege el POTAUM. En ella convergen numerosos valores naturales que merecen la protección específica: biocenosis, hidrología y elementos paisajísticos y geomorfológicos.

MONTES DE MÁLAGA.

- **LAS ÁREAS DE INTERÉS FLORÍSTICO.** Espacios inventariados conforme a los criterios de la directiva hábitat que poseen valores biológicos singulares.
- **LAS ÁREAS DE INTERÉS FORESTAL.** Se trata de los suelos sometidos a una mayor erosión y cuya desprotección incrementa el riesgo de inundaciones. Su vocación urgente es la conservación y el tratamiento forestal. Hay algunos espacios que ya cuentan con una cobertura vegetal relevante.
- **LOS SUELOS DE VEGA Y LLANURAS DE INUNDACIÓN.** Suelos que por su carácter inundable, su valor agrológico y su significación como corredores verdes merecen una protección especial.
- **LAS ELEVACIONES TOPOGRÁFICAS DE INTERÉS. ENTRE ELLAS: MONTE SAN ANTÓN y CERRO CORONADO.** Se trata de hitos geológicos esenciales en la configuración del paisaje natural-rural, que constituyen referencias clave de innegable valor. El monte de San Antón y el Cerro Coronado, entre otros, se han protegido.
- **LAS ÁREAS DE POTENCIACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD. RIBERAS DE REFORESTACIÓN.** Asociados básicamente a los ámbitos de protección legalmente marcados para los cauces públicos se ha establecido una malla de corredores de protección y actuación preferente. Estos suelos reúnen una serie de valores ambientales que son consecuencia directa de su localización estratégica enlazando diferentes ecosistemas y hábitats y de sus propios elementos físicos y bióticos. Sus especiales características los hacen idóneos para la formación de la red verde de Málaga y como soporte de actuaciones de recuperación de la biodiversidad en el municipio.
- **LAS ÁREAS PARA ACONDICIONAMIENTO Y ADECUACIÓN PAISAJÍSTICA.** Los espacios que se considera con mayor capacidad de acogida (mayor aptitud y menor impacto) para compatibilizar los usos actuales con otros de carácter naturalista, áreas en las que la intervención suponga una restauración o mejora.

- **SUELOS CON PENDIENTES SUPERIORES AL 30%.** Suponen una gran superficie del término municipal de Málaga adscritos a esta unidad por presentar un riesgo cierto de erosión y pendientes excesivas (siempre mayores al 30 % de media) que condicionan cualquier tipo de uso que se implante. Sus valores residen consecuentemente en el mantenimiento de su actual uso y paisaje y en su potencialidad forestal también ligado a la amortiguación de inundaciones.
- **ÁREAS DE SENSIBILIDAD PAISAJÍSTICA.** Junto a sus limitaciones como monte, la proximidad a la corona urbana de esta unidad y la exposición de sus vertientes que miran al mar, hacen de esta unidad un espacio alta sensibilidad paisajística. La delimitación recoge un entorno inmediato de al menos mil quinientos metros cuyo límite varía en función de las líneas de cumbre situada al norte.
- **SUELO AGRÍCOLA.** Se encuentran anejos a los suelos de vega del Guadalhorce-Campanillas. Esta unidad se compone de aquellos espacios carácter agrícola, muchos de ellos en regadío, con pendientes elevadas pero menores de forma general al 30%.
- **USOS ESPECIALES.** Corresponden estas zonas, incluidas en el POTAUM como espacios de protección cautelar o de transición, a aquellas que han tenido algún tipo de autorización administrativa para desarrollar el uso que vienen desarrollando en la actualidad, o va a ser solicitada en el corto-medio plazo. Su característica diferencial respecto a las zonas del entorno es pues la dedicación actual o futura a los usos que se predeterminan como exclusivos.

REGADÍOS DEL GUADALHORCE. Son los Suelos Agrícolas de Regadío situados sobre las llanuras de inundación del Guadalhorce, expresamente delimitados en el P.O.T.A.U.M. y en este Plan General. Esta categoría de suelo tiene el objetivo básico, pues, de potenciar y proteger básicamente los cultivos agrícolas de la Vega del Guadalhorce, no ocupadas aún por el desarrollo urbano en este PGOU, manteniendo los usos y estructuras agrarias tradicionales de interés social y ambiental.

ÁREAS DE TRANSICIÓN. Áreas así definidas en el P.O.T.A.U.M. En las Áreas de Transición de este PGOU, que se corresponden con montes públicos, no han sido tenidas en cuenta las excepciones de crecimiento urbanístico o de implantación de usos industriales que permite el POTAUM, dadas sus condiciones paisajísticas y ambientales.

5.2.4.3. Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Planificación Territorial y Urbanística. Zonas de Protección Urbanística del PGOU.

Completa la estructura ambiental para todo el término municipal, apoyada en valores de carácter territorial, natural, ambiental, paisajístico e histórico, establecida por el Plan Territorial, extendiendo la protección a zonas de características análogas a las protegidas por el P.O.T.A.U.M., con el alcance que determina este P.G.O.U.

- **SIERRA DE CHURRIANA.** Conforman esta protección los suelos pertenecientes a la Sierra de Churriana que no protege el P.O.T.A.U.M., y sí este P.G.O.U.
- **LOS SUELOS DE VEGA Y LLANURAS DE INUNDACIÓN.** Suelos que por su carácter inundable, su valor agrológico y su significación como corredores verdes merecen una protección especial para este PGOU, de manera análoga a la establecida para los suelos similares por el P.O.T.A.U.M.
- **LAS ÁREAS DE SENSIBILIDAD PAISAJÍSTICA.** Espacios de alta sensibilidad paisajística, por su proximidad a la ciudad y sus rondas y la exposición de sus vertientes a la ciudad, no protegidos por el P.O.T.A.U.M.
- **USOS ESPECIALES.** Corresponden estas zonas, incluidas en el POTAUM como espacios de protección cautelar o de transición, a aquellas que han tenido algún tipo de autorización administrativa para desarrollar el uso que vienen desarrollando en la actualidad, o va a ser solicitada en el corto-medio plazo. Su característica diferencial respecto a las zonas del entorno es pues la dedicación actual o futura a los usos que se predeterminan como exclusivos.

5.2.4.4. Suelo No Urbanizable de Carácter Rural.

Incluye aquellos suelos en los que es necesario preservar su carácter rural o es improcedente su transformación teniendo en cuenta razones de sostenibilidad y racionalidad.

Dado que todo el SNU del término municipal es de especial protección, el suelo no urbanizable de carácter rural no existe en el PGOU de Málaga.