

INDICE

TÍTULO VI. DESCRIPCIÓN DEL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO.

CAPITULO PRIMERO. MÁLAGA: LA MADUREZ DE UNA METRÓPOLIS.

CAPITULO SEGUNDO. OPORTUNIDADES LATENTES: UNA INTERPRETACIÓN.
ESTRUCTURAL.

- 2.1. La relación geográfica de la ciudad con su lugar.
- 2.2. La revisión estructural en el Plan General de 1997.
- 2.3. Un enfoque para la revisión actual de la estructura: la selección de elementos y nodos de actividad.

CAPITULO TERCERO. EL FUNCIONAMIENTO DE LA CIUDAD Y SUS
DISTORSIONES.

- 3.1. Distorsiones por inmadurez del espacio urbano.
- 3.2. Distorsiones por obsolescencia.

CAPITULO CUARTO. CORRECCIÓN Y REFUERZO ESTRUCTURAL. UN MODELO
TERRITORIAL ACTUALIZADO.

- 4.1. Centralidades y nodos de actividad.
- 4.2. Refuerzo y complementación del soporte viario: la cornisa Este, la continuidad Este-Oeste, y el supermallado Oeste.
- 4.3. Los principales nuevos parques y las áreas de equipamiento que cualifican la ciudad y estructuran su crecimiento.
- 4.4. Relocalización y nueva distribución de usos.

TÍTULO VII. SISTEMAS GENERALES.

CAPITULO PRIMERO. RED VIARIA PRINCIPAL Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.

- 1.1. Introducción.
- 1.2. La red viaria principal.
- 1.3. Red ferroviaria.

- 1.4. Aeropuerto.
- 1.5. El Puerto.

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

CAPITULO TERCERO. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO.

TÍTULO VIII. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO.

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

- 1.1. Criterios generales.
- 1.2. El suelo urbano.
- 1.3. El suelo urbanizable.
- 1.4. El suelo no urbanizable.
- 1.5. Listado de sectores.

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

- 2.1. Ámbito Campanillas.
- 2.2. Ámbito Guadalhorce.
- 2.3. Ámbito Churriana-Bahía de Málaga.
- 2.4. Ámbito Litoral Oeste y Prolongación.
- 2.5. Ámbito Rosaleda.
- 2.6. Ámbito Puerto de la Torre.
- 2.7. Ámbito Litoral Este y Pedrizas.
- 2.8. El Centro Histórico. Criterios para la actualización de PEPRI.

CAPITULO TERCERO. CRECIMIENTO Y LA RENOVACIÓN ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD.

- 3.1. Introducción.
- 3.2. La actualización del ferrocarril como oportunidad para la regeneración y estructuración de la ciudad.
- 3.3. La Ciudad del Conocimiento: Buenavista-Guadalhorce-Aeropuerto.

- 3.4. La fachada Litoral de Poniente
- 3.5. La ciudad en la vega. El entorno del Parque Tecnológico.
- 3.6. El frente costero central: intervención regeneradora y oportunidades de los lugares vacantes.
- 3.7. El litoral urbano de levante: necesidades de intervención regeneradora y oportunidades de los enclaves vacantes.
- 3.8. Desarrollos en el norte de la ciudad.
- 3.9. Criterios para la dotación de viviendas de protección pública.
- 3.10. El modelo de localización y expansión de suelo productivo. Cuantificación.
- 3.11. Nuevo calibrado de capacidad residencial del Plan General.

CAPITULO CUARTO. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

- 4.1. Generalidades.
- 4.2. Los modos de transporte colectivo.
- 4.3. El sistema viario. Su jerarquización.
- 4.4. Los medios no motorizados.
- 4.5. Conclusión.

CAPITULO QUINTO. SUELO NO URBANIZABLE.

- 5.1. Criterios y objetivos ambientales.
- 5.2. El Suelo No Urbanizable.

TÍTULO IX. INFRAESTRUCTURAS BASICAS.

CAPITULO PRIMERO. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE.

- 1.1. Aumento de los recursos existentes.
- 1.2. Mejoras en la gestión de la demanda.
- 1.3. Ampliación de la red de distribución de agua potable.

CAPÍTULO SEGUNDO. RED DE SANEAMIENTO, DEPURACIÓN Y DRENAJE.

- 2.1. Ampliación de la capacidad de depuración.
- 2.2. Ampliación de la red de colectores de aguas residuales.
- 2.3. Red de pluviales

2.4. Red de agua residual reciclada.

CAPÍTULO TERCERO. RED DE INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS.

3.1. Garantía de suministro de energía eléctrica.

3.2. Ordenación de las líneas eléctricas.

CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

IV. MEMORIA DE GESTION.

TÍTULO X. EL MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN.

CAPITULO PRIMERO. EL PLANEAMIENTO COMO LEGITIMADOR DE LA GESTIÓN.

CAPITULO SEGUNDO. LA PREVISIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN EN LA ELABORACIÓN DE LOS PLANES DE ORDENACIÓN.

TÍTULO XI. CONCEPCIÓN GENERAL. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA NUEVA GESTIÓN URBANÍSTICA

TÍTULO XII. EL CARÁCTER DE LA INSTRUMENTACIÓN TÉCNICA DEL PLAN.

TÍTULO XIII. IDENTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN.

CAPITULO PRIMERO. DETERMINACIONES PERTENECIENTES A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL TÉRMINO.

CAPITULO SEGUNDO. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA POTESTATIVA.

CAPITULO TERCERO. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA PRECEPTIVA.

TÍTULO XIV. LAS MEDIDAS PARA ASEGURAR DE LAS DECISIONES PRINCIPALES DEL PLAN.

TÍTULO XV. LA ACTIVIDAD DE PLANIFICACIÓN Y LOS INSTRUMENTOS DE COMPLEMENTO Y DESARROLLO DEL PLAN GENERAL.

CAPITULO PRIMERO. LOS PLANES DE SECTORIZACIÓN.

- CAPITULO SEGUNDO. LOS PLANES PARCIALES
CAPITULO TERCERO. LOS PLANES ESPECIALES.
CAPITULO CUARTO. LOS ESTUDIOS DE DETALLE
CAPITULO QUINTO. LAS ORDENANZAS.
CAPITULO SEXTO. CATÁLOGOS COMPLEMENTARIOS DEL PLANEAMIENTO.

TÍTULO XVI. LA EJECUCIÓN DEL PLAN.

- CAPITULO PRIMERO. CONSIDERACIONES GENERALES.
CAPITULO SEGUNDO. LA DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.
CAPITULO TERCERO. BIENES DE DOMINIO PÚBLICO EN LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN.
CAPITULO CUARTO. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE ACTUACIÓN.
CAPITULO QUINTO. LA EJECUCIÓN EN ÁREAS DE GESTIÓN INTEGRADA.

TÍTULO XVII. LA PROGRAMACIÓN.

TÍTULO XVIII. INSTRUMENTOS PARA ASEGURAR LA SOLIDARIDAD INTERTERRITORIAL DE LOS BENEFICIOS Y GARGAS. LA DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO.

- CAPITULO PRIMERO. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE.
CAPITULO SEGUNDO. CARACTERES GENERALES DE LA REGULACIÓN VIGENTE.
CAPITULO TERCERO. LAS ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL PLAN GENERAL.
CAPITULO CUARTO. DISPOSICIONES GENERALES SOBRE APROVECHAMIENTOS.
CAPITULO QUINTO. CONCRECIÓN DE LOS APROVECHAMIENTOS RESULTANTES POR LOS INSTRUMENTOS ENCARGADOS DE LA ORDENACIÓN DETALLADA Y REGULARIZACIÓN DE LOS EXCESOS Y DEFECTOS.
CAPITULO SEXTO. ANEXO. CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO DE LAS ÁREAS DE REPARTO.

TÍTULO XIX. REGISTROS PUBLICOS.

CAPÍTULO PRIMERO. MÁLAGA: LA MADUREZ DE UNA METRÓPOLIS.

La estrategia básica con la que debe enfocarse la cuestión territorial actual en Málaga es la de *madurez*: desde un punto de vista urbanístico, y también en la consideración económica, instrumentar la maduración de la ciudad para consolidar las capacidades que ya se han organizado es el objetivo que debe orientar la planificación territorial. Pero es preciso establecer qué es lo que se ha de entender por la *maduración* de una metrópolis, y cuáles de las capacidades de la ciudad, y de sus actividades económicas, deben ser objeto de la reorganización urbana.

Definir el modelo territorial no es precisamente en Málaga un ejercicio de iniciación. La ciudad tiene una larga tradición, tanto cultural como administrativa, de pensarse a sí misma, configurarse racionalmente e instrumentar sus objetivos. Aquí el "*modelo*", esto es, la particular teorización que interpreta la ciudad y fundamenta e instrumenta su transformación, está bien definido y ha guiado su desarrollo y gobierno al menos desde el año 1983.

La revisión del Plan General que contiene este documento no ha tenido su origen ni en una crisis de la estructura del planeamiento general (Plan de 1997), ni en un deseo de sustitución normativa, ni siquiera en una actitud de innovación general. La reflexión que ha dado lugar a la revisión del Plan General surgió, en el año 2002, de la conveniencia de evaluar la marcha del desarrollo del Plan de 1997 y de revisar su programa de actuación, como era entonces reglamentario a los cuatro años de su aplicación. En ese contexto de *seguimiento* y revisión de la ejecución es donde surgieron puntos de vista, basados en la apreciación de nuevas oportunidades, que aconsejaron ajustes o revisiones parciales del Plan. Luego, al sobrevenir la nueva legislación autonómica sobre el suelo (Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, de diciembre de 2002) y sus requerimientos de adaptación y revisión, es cuando se acordó subsumir todos los ajustes, modificaciones y revisiones parciales en un acto único de revisión del Plan General.

No es pues cuestión de concepción del modelo territorial lo que fundamenta este Plan. Difícilmente, con el tamaño, extensión y consolidación de Málaga, el modelo pueda ser objeto de recambio, y apenas de extensión o cambio de escala. Pero ahora es oportuno reconsiderar el modelo aplicando dos nuevos conceptos, que sin duda van a complementarlo: Los **arcaísmos**, es decir, las piezas territoriales y los elementos estructurales que se han mantenido sin evolución, que han cumplido un

rol en el desarrollo precedente de la ciudad, pero reclaman ya reconsideración. Y las **nuevas oportunidades** que muestra la ciudad, que han surgido precisamente de la ejecución de los proyectos previstos por los planes anteriores.

La síntesis de uno y otro concepto, esto es, redimir la ciudad de sus arcaísmos, y a la vez aprovechar las oportunidades que, o no habían aparecido antes o no habían podido ser apreciadas como tales, es lo que denominamos **maduración** del territorio urbano.

En el fondo de este enfoque subyace la enorme dificultad de prognosis en urbanismo, que es debida no solo a la complejidad del aparato urbano y sus implicaciones de todo orden, social, económico y otros. Y aún sobre ello, la principal limitación para predecir la evolución de la ciudad está en el hecho, fundamental para la urbanística, de que los lugares de la ciudad van siendo alterados a medida que se ejecutan los proyectos previstos por el Plan, y que por tanto los lugares de los nuevos proyectos se va transformando, y así las previsiones pendientes de ejecutar, los pronósticos que un día fueron anticipados para actuar en cada lugar, deben ser revisados porque los territorios han cambiado. Esta es la razón más propiamente urbanística del continuo cambio de los Planes Generales, y no las razones basadas en indicadores de coyuntura y otros parámetros económicos al uso.

Así que, precisamente, el alto grado de ejecución de las previsiones de los planes anteriores, de 1983 y 1997, con su consecuencia de fuertes transformaciones de la ciudad, renovando la condición de los lugares donde se han de ejecutar las nuevas previsiones, es lo que ha aconsejado reconsiderar algunas de éstas, para su mejor adecuación a sus *nuevos lugares*.

Desde un punto de vista social, las oportunidades han de ser entendidas en relación con dos objetivos: uno es la cualificación y diversificación de los lugares y de los modelos residenciales, y otro se refiere a la dotación de servicios avanzados, a la creación de oportunidades de desarrollo personal y de empleo del tiempo libre.

Cualificación residencial y *"distrito cultural"* son las denominaciones frecuentes que las ciudades aplican a sus estrategias para atraer actividades y población.

Málaga ha de asumir objetivos de diversificación, cualificación y animación de sus modelos de residencia, en un intento de corregir la inercia que la está configurando

como ciudad densa y monótona, ajena al equilibrio entre urbanización y geografía, que requiere diferenciar las formas de ocupación... valle, montaña, costa. Esta cuestión debería ser el objeto básico de un plan metropolitano, pero ahora debe ser atendida en la planificación propia de cada uno de los municipios metropolitanos, en ausencia de iniciativa propositiva en niveles administrativos superiores.

En un enfoque a la vez urbanístico y económico, las oportunidades de orden físico que hoy encontramos en la ciudad deben también contribuir a la madurez de su organización económica. Desde este punto de vista hemos de referir cuatro ámbitos de actividad que deben asumirse como objetivos estratégicos de desarrollo local:

- Centrar en la ciudad el liderazgo administrativo y empresarial de la actividad económica de la provincia.
- Desarrollar, precisamente como evolución y maduración de la economía turística, un sector de servicios actual y diversificado.
- Centrar e impulsar, hasta dimensiones razonables y asumibles en el territorio municipal, la actividad logística excepcional que requiere la potente economía de servicios de la costa.
- Desarrollar la ciudad como *distrito cultural* de la Costa del Sol, y como polo atractor de habitantes, de empleo cualificado, de visitantes y de inversión.

En la descripción y revisión del modelo urbano que hacemos en este Título, se exponen de modo imbricado entre sí las oportunidades de orden físico y los objetivos de desarrollo económico. La adecuación entre las formas urbanas y las nuevas capacidades de desarrollo social y económico es el fundamento de la *maduración* como estrategia básica de la revisión del Plan General.

CAPÍTULO SEGUNDO. OPORTUNIDADES LATENTES: UNA INTERPRETACIÓN ESTRUCTURAL.

2.1. La relación geográfica de la ciudad con su lugar.

La interpretación estructural de Málaga requiere una doble escala de consideración: en el nivel urbano, la condición topológica fragmentaria, en gran parte debida a la debilidad estructural del Plan General de 1973, que dió lugar a un desarrollo mediante la acumulación no estructurada de planes parciales en la década de los años setenta. Fue esta situación la que aconsejó al Plan de 1983 concentrarse en una intervención basada en el viario y la ordenación de escala media. A escala territorial, la condición topológica del *lugar de la ciudad* tiene una complejidad excepcional, resultante de la conjunción en el sitio de orografías peculiares y diversas: los dos valles fluviales principales, del Guadalmedina y del Guadalhorce; la costa oriental como piedemonte de la sierra litoral; la costa occidental como formación deltaica del Guadalhorce; los montes de Málaga con sus orografías diferenciadas a levante y poniente; la singular confluencia del valle del Campanillas con el río Guadalhorce; la irrupción en el valle de la sierra, más autónoma, de Churriana.

2.2. La revisión estructural en el Plan General de 1997.

El ensamblaje estructural de estas piezas geográficas pasó a primer plano de atención en la revisión del Plan General a partir de 1994, ya una vez afrontadas en 1983 las urgencias de la fragmentación de barriadas y piezas menores. Porque las complejas formas geográficas originadas por la irrupción de estos sistemas fisiográficos son la causa directa de los conflictos (y también de las oportunidades) de mayor escala de la ciudad. La concepción de los principales elementos de la estructura urbana tendrá que estar especialmente atenta a estas grandes formas geográficas.

En el ensamblaje de gran escala de tales piezas territoriales se habían producido ya algunos de los grandes dilemas urbanos que hoy protagonizan la forma general de la ciudad, sobre todo en la colonización del oeste, con la

ambivalencia entre la directriz costera (hoy Paseos Marítimos de Poniente) y la directriz del Valle (Prolongación de la Alameda). En esta gran duda geométrica, que Málaga no resolvió a tiempo, basaba tan certera y lúcidamente José González Edo, el único urbanista moderno de Málaga, sus interpretaciones sobre los conflictos de forma en el crecimiento oeste de la ciudad.

En el Plan de 1997 algunas de estas cuestiones estuvieron en primer plano en la revisión de la estructura:

La gran pieza aeroportuaria, con su ya entonces prevista ampliación, colapsa las relaciones entre el Valle y la Costa Occidental, y por tanto de la ciudad central y sus crecimientos costeros a poniente. Fue por esto por lo que el Plan, haciendo del conflicto geográfico oportunidad estructural, transformaba la pieza aeroportuaria en charnela de conexión de los territorios que la circundan, concibiendo sus cuatro bordes como elementos viarios de un *macroenlace*.

El concepto que había sido formulado en los trabajos preparatorios del Primer Plan Estratégico de Málaga como "*Triángulo productivo*" integrado por la Universidad, el Parque Tecnológico y el Aeropuerto, se mantenía en abstracción, sin forma geográfica. El Plan, al asumir esta concepción en 1995, le dio forma mediante la conexión estructural entre los valles del Guadalhorce y del Campanillas (refuerzo del eje del Guadalhorce con un nuevo eje Universidad-Campanillas) y conexión al Aeropuerto por la Hiper-Ronda.

Con ello se conseguía incorporar además al "*triángulo*" el cuarto elemento requerido para satisfacer el modelo ideal propuesto de ciudad competitiva y atractiva: el espacio residencial y turístico privilegiado entre Churriana y el mar ("Bahía de Málaga" con sus equipamientos turísticos de golf y marina deportiva) con una estrategia explícita de cualificar Málaga como destino atractivo de profesionales y directivos cualificados, en una actuación ya entonces ensayada por las ciudades líderes de desarrollo tecnológico. En síntesis, la nueva estructura urbana era un correlato del ensamblaje entre los valles del Guadalhorce y el Campanillas, entre sí, con la sierra de Churriana y con el delta del Guadalhorce.

En la ciudad del Este, el conflicto estructural sobrevenido al construir la Ronda Este, que alteró la forma y el patrón de la movilidad general, fue debido a que el proyecto de esta circunvalación no resolvió satisfactoriamente las conexiones con la ciudad, esto es, las relaciones topológicas de los Montes con su piedemonte urbano. Esta situación fue afrontada en el Plan de 1997 hasta la medida de lo ya posible, buscando continuidad a ciertos recorridos de penetración desde la Ronda al Centro y Levante de la ciudad, y componiendo un recorrido longitudinal de cornisa este-oeste.

La modernización del ferrocarril, entonces sin haberse decidido todavía la traída de la Alta Velocidad, fue aprovechada ya en el Plan General de 1997 para recrear un eje urbano desde la Ronda Exterior a la Estación Central, y dar continuidad a la ciudad al norte y sur del cordón ferroviario, con la propuesta, ya entonces comprobada su factibilidad técnica y económica, de soterramiento hasta la Estación, y disposición de un intercambiador modal soterrado en este lugar.

Finalmente, se afrontó la necesidad de estructuración del extenso territorio industrial del Guadalhorce, estableciendo una macro-malla viaria estructuradora, incorporando corredores en sentido norte-sur entre la extensión del Campus Universitario y el borde fluvial del Guadalhorce, y se inició la contención del uso industrial extensivo, que arriesgaba colapsar el contacto de la ciudad con el Valle del Guadalhorce.

Fue quizá el periodo 1994-97, de elaboración de ese Plan General, el momento más generalista en el pensamiento sobre la estructura y la escala grande de la ciudad.

2.3. Un enfoque para la revisión actual de la estructura: la selección de elementos y nodos de actividad.

La mayor parte de los conflictos de funcionamiento general que muestra ahora la ciudad se corresponden con las previsiones de rango estructural del Plan de 1997 que no han sido aún ejecutadas por las Administraciones supramunicipales inversoras y titulares de la competencia, a pesar de que su inclusión en el Plan General se hizo previo acuerdo con ellas. Por limitar la descripción a las principales propuestas de 1997, se ha de constatar que, a

los nueve años de la aprobación del Plan, está recién iniciada la ejecución de la Hiperronda, la renovación del ferrocarril no está concluida, apenas se ha actuado sobre los enlaces de las autovías de cintura con la ciudad, está recién iniciada la segunda pista del Aeropuerto, pero ni su acceso y distribuidor norte; y la prevista reconstrucción de las playas de Pedregalejo y El Palo había decaído en las previsiones de la administración de costas. El ferrocarril de mercancías al Puerto sigue cruzando a nivel calles y avenidas principales de la ciudad, y el ferrocarril suburbano al aeropuerto y a la costa mantiene frecuencias manifiestamente insuficientes de media hora. Con esta sola relación de propuestas no ejecutadas se pueden comprender los conflictos de funcionamiento general de la ciudad.

La interpretación de la estructura territorial que corresponde hacer ahora, con ocasión de una nueva revisión del Plan General, ha de partir del estudio de los ámbitos donde la ciudad no ha consolidado la opción estructural entonces propuesta, bien por no haber sido ejecutados los elementos de escala territorial previstos por el Plan de 1997, bien porque, a la vista de la evolución y construcción de otros elementos, convenga ahora alterar o complementar las previsiones. Y estos ámbitos donde la madurez estructural no se ha producido coinciden con los que hemos descrito como lugares de confluencia de las piezas territoriales del Valle del Guadalhorce, el valle del Campanillas, la sierra de Churriana y el delta de la desembocadura del Guadalhorce.

Otros ámbitos, como la Ciudad Central, que debe resolver su relación con el Guadalmedina, la Primera Corona de crecimiento oeste, y el Litoral Este, ofrecen oportunidades para determinadas intervenciones estructurales, más localizadas pero tanto o más eficaces para el objetivo de maduración de la ciudad: la reconstrucción del corredor ferroviario, la nueva concepción del río Guadalmedina, las conexiones entre la cornisa y el litoral en el Este, la regeneración de la costa Este, y el borde de contacto del litoral oeste con la desembocadura del Guadalhorce, son actuaciones que, estando presentes en los Planes Generales de 1983 y 1997, deben ser revisadas ahora en el sentido de dar mayor énfasis a los contenidos y formas de cada intervención.

CAPÍTULO TERCERO. EL FUNCIONAMIENTO DE LA CIUDAD Y SUS DISTORSIONES.**3.1. Distorsiones por inmadurez del espacio urbano.**

El espacio terciario de Málaga no tiene ni la dimensión, ni la distribución, ni la representación en la escena urbana que corresponde a la actividad económica y al rango de la ciudad. La actividad terciaria aparecen con un patrón difuso en las áreas connotadas como centrales, o en los ejes de algunos sectores. El Centro Histórico, la Prolongación de la Alameda, el ensanche situado entre la Alameda y la Avda. Manuel Heredia, y el eje Pries-Pintor Sorolla, son las principales áreas de actividad direccional, en coincidencia con su imagen representativa. Pero ninguna de ellas ofrece las características urbanas propias de la centralidad para el desenvolvimiento de las empresas de servicios, y aún el ensanche Alameda – M. Heredia se muestra incapaz de iniciar un proceso decidido de transformación a partir de su pasado declive.

Las funciones centrales no han tenido fuerza para crear espacios propios más allá de enclaves, edificios o tramos de calles muy acotados.

Es de prever que continúe el salto, ya iniciado, de oficinas y funciones directivas a los crecimientos recientes, sobre todo a Teatinos. Pero nótese que el traslado se ha hecho aquí arrastrado por el uso residencial, sin entidad para conformar centros reconocibles. O por razones espúreas, como la atracción que suscita la Ciudad de la Justicia. Ello pone de relieve la ubicuidad de este tipo de funciones directivas en Málaga, a las que sin embargo habríamos de suponerles tendencia a la cohesión y a la centralidad. La oferta de oficinas aparece así como un segmento del sector inmobiliario que no despegua por iniciativa propia, quizá por desconfianza en la importancia de la demanda potencial, o por la existencia de restricciones urbanísticas o de lugares de oportunidad que hayan sido detectados y preconfigurados por los planes urbanísticos.

3.2. Distorsiones por obsolescencia.

Los estudios económicos realizados para esta revisión del Plan General han establecido el potencial para el incremento de la actividad de servicios. La necesidad de dar oportunidades de localización a tal potencial para impulsar la

maduración de la metrópolis la asume el Plan General seleccionando los lugares adecuados para albergar de modo articulado, y más complejo que el hasta ahora espontáneamente desarrollado, las funciones de centralidad.

Recomponer el espacio con tales objetivos de rango metropolitano es un objetivo dificultado hoy por la ocupación extensiva e intensiva del territorio que precisamente tiene mayor potencial de centralidad: el borde oeste de Málaga. Éste es ahora un mosaico de polígonos donde abundan las áreas industriales en declive, los usos inapropiados en su situación, ámbitos subutilizados o piezas de suelo "en espera" de un destino todavía no evidente. La falta de un pautado viario de rango metropolitano en la gran extensión industrial del Guadalhorce, obstruyendo la conexión entre enclaves de oportunidad, restringe las posibilidades de una nueva organización del espacio. Un patrón de orden urbano y la dotación de núcleos de centralidad, son las condiciones para la regeneración de este extenso territorio de la ciudad, hoy en riesgo de declive.

La distorsión que crea la gran pieza aeroportuaria por su envergadura espacial y su intrusión en el territorio central metropolitano, viene siendo la otra principal causa que impide apreciar el valor de posición de los espacios en su entorno. Así, la utilización de la margen izquierda del Guadalhorce para actividades industriales periféricas, desconsidera el hecho fundamental de que semejante lugar se encuentra frente a la prevista e inmediata nueva Terminal y pista del Aeropuerto. O el pretendido destino del área de La Loma al norte de Churriana para industria y almacenamiento indiferenciado, choca con su valor de posición para actividades empresariales y logísticas por su prevista conexión a las nuevas terminales del aeropuerto. La clave para que los suelos, de destino hasta ahora incierto (y por tanto marginales) en el entorno del Aeropuerto, cobren sentido como lugares centrales en el desenvolvimiento de la economía metropolitana, está en su conexión viaria de primer orden, y en su exclusión de destinos oportunistas, que harían perder la oportunidad. Es con estos criterios con los que este Plan ha definido el modelo de centralidades y áreas direccionales de la economía que se describen más adelante.

CAPÍTULO CUARTO. CORRECCIÓN Y REFUERZO ESTRUCTURAL. UN MODELO TERRITORIAL ACTUALIZADO.

4.1. Centralidades y nodos de actividad.

La noción instrumental de centralidad tiene una doble componente: estructural y de oportunidad. La posición de los lugares centrales adecuada para reorganizar las actividades, y la representación de la ciudad que cada lugar haya de asumir, son cuestiones que se deben decidir al elaborar la estructura general de la ciudad, organizando el sistema de centralidades junto con los demás elementos de estructura: red principal de transporte y tráfico, equipamiento, parques y distribución de las densidades y los usos.

Pero la decisión de localización de lugares centrales es también una cuestión de oportunidad ("*áreas de oportunidad*", como se denominan en la jerga urbanística frecuente) porque la detección de la posibilidad y la actuación inmediata es lo que hace posible la creación de cada nuevo lugar con capacidad de generar centralidad.

Otra cuestión es la de los atributos que se requieren para lograr este objetivo: la mezcla de usos es hoy el más proclamado. Una conformación singular de las formas urbanas y de los edificios en estos enclaves es igualmente algo hoy consabido y hasta con excesiva frecuencia aplicado. Pero otras cuestiones, como la complejidad, la ambigüedad de los espacios y lugares públicos, la ambivalencia de las formas edificadas, esto es, su capacidad de adaptación a actividades y demandas cambiantes..., y otros atributos que conforman las áreas centrales que han prosperado como tales, no son tan obvios y es preciso preverlos y exigirlos en el desarrollo de cada actuación urbanística.

Completar y equilibrar el reparto de los lugares centrales en Málaga ha sido asumido por este Plan General del modo siguiente:

- En la **ciudad Este** ("Litoral Este"), la forma general de la ocupación implica un concepto lineal de la centralidad, que tradicionalmente se ha localizado sobre el eje de la carretera de Almería en todo su recorrido, desde La Malagueta al arroyo Gálica, con fluctuaciones de intensidad y

con concentraciones relativas en ciertos nodos de las redes conectadas al eje lineal, o en lugares sobredensificados, como La Malagueta y el eje Pries-Pintor Sorolla, o en la barriada Echevarría en El Palo.

Este modelo deberá mantenerse, y en él aparecerán dos lugares de renovación de las actividades: el intercambiador de transporte de San Ignacio, en la confluencia del eje costero lineal con la carretera de Olías y el arroyo Gálica; y los Baños del Carmen, en la inflexión y bifurcación del eje marítimo lineal; en ambos lugares la noción de centralidad será el resultado de la confluencia de una actuación sobre el transporte con otra sobre los equipamientos singulares, en situaciones donde el germen de centralidad era desde antes latente.

- El refuerzo de la **“centralidad central”** (en la situación dual *centro histórico /prolongación de la Alameda*) está confiado a dos grupos de intervenciones. Unas son las que vienen conformando el centro histórico como *distrito cultural*, incluyendo en tal espacio acciones, periféricas al centro, como la transformación urbana del Puerto, o el arrabal norte sometido a remodelación como área mixta de actividades. Otras son las vinculadas al nuevo modo de accesibilidad en transporte público que aportará la red de metro, o una nueva organización de las arterias de contorno del Centro Histórico. El Plan General señala específicamente El Ejido como lugar excepcional de *centralidad central*, en la línea que ya introdujo el Plan de 1997 como centro de referencia de actividades vinculadas a las artes, aquí preferentemente visuales y escenográficas.
- El **eje Guadalmedina**, dependiendo de la opción hidráulica y consiguientemente de proyecto, generará puntualmente enclaves de concentración relativa de actividades no exclusivamente residenciales. A ello puede contribuir decisivamente la nueva conformación en Martiricos de la pieza de suelo hoy indefinida, ocupada por la vieja industria Citesa, que el Plan General reordena para mezcla de usos residencial, terciarios y de equipamiento, connotándola como gran dilatación o plaza sobre el eje Guadalmedina. Otros lugares más acotados, como el Centro de Arte Contemporáneo, o lineales, como los bordes del Centro Histórico y del Perchel, están llamados a regenerar la condición espacialmente marginal de las actuales fachadas fluviales.

- **El eje ferroviario “El Duende-San Rafael-Estación Central”**, se regenera a partir de un concepto estructural unitario: una distribución lineal de equipamientos de centralidad sobre un parque lineal de carácter central, en el que se apoya una alta densidad residencial, con una concentración de usos terciarios (comerciales, hoteleros y oficinas) en su lugar central, en la pieza de los antiguos depósitos de Repsol, y con la intrusión final hasta el enclave renovado de la Estación Central a través de La Princesa.
- **El eje Teatinos-Palacio de Ferias-Molière**, que ha de reconstruirse como arteria organizadora de la actividad urbana en la corona de desarrollo al oeste de la Ronda Exterior, aprovechando el potencial del Palacio de Ferias, articulando la concentración lineal de equipamientos públicos entre el Campus de Teatinos y el enclave del Martín Carpena y El Pato. Se consolidará así el más potente y actual corredor urbano, conectando los dos más significativos desarrollos de la ciudad a partir de los años ochenta: Teatinos y Litoral Oeste.
- **El extremo oeste del Paseo Marítimo de Poniente**, que debe compensar la excesiva e indiferenciada extensión de uso residencial en el espacio urbano litoral entre los ríos Guadalmedina y Guadalhorce, dotando a este lugar del borde extremo de la ciudad de un núcleo de actividades mixtas, añadidas a la residencia, integrando la condición doméstica de su entorno urbano con el carácter recreativo de la costa y con la función y la figuración de actividades singulares.
- **El complejo Interhorce – La Corchera**, que creará la centralidad conveniente para cualificar el nuevo espacio residencial que se abre lugar en el territorio continuo industrial del Guadalhorce. Este área encuentra incluso una obvia materialización en dos contenedores privilegiados: la vieja fábrica de corcho (que antes fue *ingenio*) y la nave moderna de hilaturas de Intelhorce.
- El lugar de encuentro de la barriada de **Campanillas y el Parque Tecnológico**, articulando la conexión entre dos implantaciones dinámicas que crecen en actividad, residencial y productiva.

- **El Tarajal y el borde fluvial del Guadalhorce**, lugares capaces de generar centralidad de referencia para usos terciarios, productivos y logísticos, trasladando a un enclave urbano la dinámica empresarial creciente del Aeropuerto.

4.1. Refuerzo y complementación del soporte viario: la cornisa Este, la continuidad Este-Oeste, y el supermallado Oeste.

La ciudad consolidada y compacta del Este y del Centro requiere atención para el refuerzo y la continuidad de algunos recorridos principales, básicamente el vial de cornisa Este y su entronque a través de áreas centrales con el sistema arterial de anillos del Oeste. Estas acciones y los elementos viarios propuestos son objeto de descripción en la parte de esta Memoria que se ocupa de la red viaria principal.

Pero para la actualización del modelo territorial, definiendo las actuaciones que lo refuercen y complementen, lo que principalmente debe aportar la revisión del Plan General es una forma de estructurar y generar las articulaciones necesarias entre el borde oeste -inestable e inmaduro- y las extensiones urbanas sobre las vegas del Guadalhorce y del Campanillas, donde la dinámica urbana y metropolitana son más potentes.

Esto se hace aplicando cuatro criterios:

- La red viaria debe estructurar y pautar el extenso e inmaduro territorio urbano industrial del Guadalhorce, donde se van a producir transformaciones de usos más potentes que las previstas en planes anteriores, destinando suelos aún vacantes del continuo industrial a usos residenciales, de equipamiento, centrales y terciarios.
- La red principal debe resolver el excepcional conflicto topológico que produce en el borde oeste de la ciudad la intrusión de la extensa pieza territorial del Aeropuerto, bloqueando las conexiones entre los tres sistemas territoriales en presencia: Urbano/Valle/Costa.
- La malla a crear debe articular los desarrollos previstos en las vegas del Guadalhorce y Campanillas en el término de Málaga, generados por la

atracción de actividad económica y residencial del conjunto Campanillas-Parque Tecnológico.

- La red viaria proyectada con los criterios anteriores debe resolver también la articulación formal y funcional de la ciudad con el valle metropolitano del Guadalhorce, de ocupación expansiva y con actividad económica creciente.

Estos criterios básicos se aplican disponiendo una red estructurante que se compone de tres súper-mallas:

1. La red que debe articular el continuo urbano entre la Ronda Exterior actual y la Hiperronda proyectada, y, en sentido Norte-Sur, entre la carretera de la Colonia y el río Guadalhorce, que se ha dispuesto como una supermalla con un pautado casi rectangular de gran escala. Este esquema arterial, ya introducido por el Plan General de 1997, se ha ajustado y reforzado en esta revisión.
2. El Aeropuerto y su crecimiento puede integrarse en el espacio de la ciudad, a pesar de ser una pieza no traspasable y enquistada en el territorio urbano, a condición de ser concebido como un supernudo viario, compuesto por cuatro arterias perimetrales: las dos preexistentes (vía de borde de polígonos en la margen izquierda del Guadalhorce, y carretera de Cádiz); la propuesta por el Plan de 1997 (la circunvalación de Churriana); y la Distribuidora Norte del Aeropuerto, que se incorpora al Plan General en esta Revisión. Estas dos últimas se ajustan ahora en su trazado de acuerdo con las definiciones más recientes del Sistema General Aeroportuario y con las previsiones de trazado de la Hiperronda y de las carreteras provinciales y autonómicas y sus enlaces. Ha de insistirse en la absoluta necesidad de cerrar la pieza rectangular aeroportuaria como un alveolo arterial mediante estas vías. De no hacerse se arriesga dejar sin resolver en el territorio metropolitano la integración del Aeropuerto y las relaciones entre valle, ciudad y costa.
3. La vega baja del Campanillas en su contacto con la del Guadalhorce, lugar de crecimiento de actividades económicas y de usos residenciales atraídos por los núcleos ya implantados en la vega y por el Parque Tecnológico, se ordena con un sistema de vías longitudinales en el

sentido del Valle, siguiendo la directriz de las dos infraestructuras de comunicaciones actuales: ferrocarril y autopista del Guadalhorce. Este sistema se complementa con nuevas vías de función urbana, capaces de caracterizar el territorio, a diferencia de cómo lo hace la autopista actual, como lugar de uso e imagen urbana. Para ello son concebidas como avenidas articuladoras de las actividades previstas en estos nuevos sectores de crecimiento.

Este sistema longitudinal se concibe con dos nuevas arterias: una radial que prolonga la Carretera de la Colonia de Sta Inés hacia el sur de Campanillas, enlaza con Santa Rosalía y Maqueda, y queda prevista su continuidad hacia Cártama para adentrarse en el Valle como arteria metropolitana. Y otra arteria, en el flanco norte del trazado ferroviario, que resuelven la cesura territorial que éste crea, conectan entre sí las piezas de uso productivo reforzando la economía de escala del conjunto, y descargan de solicitudes la autopista del Guadalhorce.

En sentido Norte-Sur la malla territorial se forma, entre la Hiperronda y el borde oeste del municipio, con las siguientes vías transversales: a) la carretera de Cártama rectificadas en dirección Sur-Norte entre Mercamálaga y el Puente del río Campanillas; b) el carril de La Longaniza, que, además, conducirá flujos procedentes del interior (Almogía, Colmenarejo) al Valle Sur y a la costa; c) una vía, parcialmente preexistente, que une Las Manceras con la barriada de Castañetas; d) el ramal de acceso al P.T.A. prolongado al sur de la autopista del Guadalhorce, que cruza el ferrocarril para adentrarse en el valle del Guadalhorce hacía Alhaurín; y e) un nuevo vial urbano al oeste del P.T.A., prolongado hacia el Sur por el camino de Liria.

Desde el punto de vista de la accesibilidad, este sistema se complementa con las comunicaciones ferroviarias: a) La prolongación de la línea de metro desde el Campus Universitario al P.T.A., que debe ser conducida por el corredor que abre la radial Colonia Sta. Inés – Sta Rosalía, con terminal en el P.T.A. a través de la Plaza de Fernández Viagas. b) La línea ferroviaria de cercanías, que deberá ser reforzada como transporte metropolitano del Valle del Guadalhorce, donde adquiere nueva función y centralidad la estación de Santa Águeda.

4. Finalmente, este sistema entronca con el espacio metropolitano del Valle, al que ingresa por Cártama, complementando las dos conexiones actuales (autovía y carretera de Cártama) del siguiente modo: la nueva Sta. Inés – Sta. Rosalía conduce flujos hacia Cártama, tanto mediante su posible prolongación lineal fuera del término de Málaga, como mediante su conexión a la carretera de Cártama por el oeste de Santa Rosalía.

La descripción desde un punto de vista sectorial de estos sistemas y elementos se hace en el Capítulo correspondiente al Sistema General de la Red Viaria y de Comunicaciones. La exposición que aquí se ha hecho tiene por misión la descripción del modelo territorial y de la estrategia general aplicada al crecimiento, regeneración y cualificación de la ciudad, vinculada a los objetivos de determinación de la forma general de la ciudad y su estructura.

4.3. Los principales nuevos parques y las áreas de equipamiento que cualifican la ciudad y estructuran su crecimiento.

Con independencia de la descripción sistemática y cuantitativa de los elementos de los sistemas generales de parques y espacios libres, y de equipamiento, que se exponen en los Capítulos correspondientes de Sistemas Generales, se hace aquí una explicación de los criterios estratégicos generales, limitando esta descripción a las nuevas piezas y elementos ahora incorporados al Plan General, como soporte de su modelo territorial, evitando la reiteración de las ya incluidas en Planes anteriores. No incorporamos tampoco a esta explicación del modelo piezas que, aún siendo, por su uso o carácter, parte del sistema general de parques o del de equipamientos, tienen un rol secundario en la estructura territorial.

Las nuevas grandes piezas verdes que deban contribuir a definir el modelo han de ser necesariamente, por la condición topológica de la ciudad, de condición suburbana, esto es, organizadoras del crecimiento en entornos naturales sensibles. Por tanto tendrán la misión de contribuir a mantener los elementos definidores del paisaje o de la organización geográfica de cada lugar.

Los nuevos parques estructurantes.

- Los **Parques Suburbanos del Este**, Almendrales, y cornisas de la cuenca del arroyo Jaboneros, son elementos complementarios del modelo. Su obtención para uso público será consecuencia de la implantación de equipamientos singulares y de actividades y usos urbanos en muy baja densidad y exteriores al continuo urbano. El rol de estos parques consiste en aportar a la ciudad, en posición exterior al espacio articulado, oportunidades para el disfrute de la naturaleza, consolidar paisajes que definen y perpetúan los rasgos geográficos básicos del lugar de la ciudad, y asegurar la restauración natural de estas áreas periféricas. De ahí su función complementaria, más que constituyente, en el modelo territorial.
- Hay una excepción a la condición suburbana de los nuevos parques: el **Parque del Monte del Seminario**, que viene a corregir una anomalía, en cuanto que se trata de un enclave interior al continuo urbano de Málaga que se ha mantenido con la clasificación de suelo no urbanizable, que hoy resulta improcedente por su posición ya interior y casi central, y porque su uso ya es de hecho, y desde hace tiempo, público. Se incorpora en este Plan al Sistema General de Parques.
- El Sistema General del **Monte de Gibralfaro** se complementa en este Plan con piezas que, constituyendo una unidad morfológica con él, no habían sido incorporadas todavía de hecho al parque. La delimitación de un Plan Especial de Recuperación Medioambiental y Urbana Monte Gibralfaro significa su puesta en valor como lugar excepcional por sus valores culturales y paisajísticos y su adecuación para incorporar propuestas de uso que mejoren las condiciones del entorno.
- El crecimiento Oeste, en la **Vega de río Campanillas**, se organiza manteniendo el paisaje del entorno aluvial del río, que el Plan confirma como Parque de condición suburbana, con carácter de espacio natural acondicionado para su uso como parque metropolitano.
- **Colina de Maqueda.** Para equipar con otro parque de rango general el crecimiento previsto en el entorno de Santa Rosalía y Maqueda, y para apoyar con referencias e identidad paisajística la conurbación que aquí

se está creando, se reserva esta formación orográfica singular como pieza del Sistema General de Parques, por su capacidad para ser acondicionada para usos de esparcimiento y como hito paisajístico.

- **Nuevos Parques de Soliva, Cañada de los Cardos y Torre Atalaya,** que vienen a equipar el crecimiento proyectado en el borde Oeste de Soliva, y a completar ambiental y morfológicamente los parques dispuestos por el Plan anterior al Sur del Puerto de la Torre, de transición a los sectores de Torre Atalaya y Cañada de los Cardos.
- El **Parque de El Retiro,** en Churriana, que se complementa con piezas en su entorno para proteger el enclave tradicional y resolver su transición al entorno natural, contribuyendo además a articular el crecimiento extremo de Churriana hacia el oeste.
- El parque de San Rafael, parque lineal paralelo al futuro vial que se proyecta sobre el soterramiento del ferrocarril, y que se plantea como un bulevar de 85 m. de anchura que incluye equipamientos culturales y deportivos y que persigue la finalidad de incrementar las dotaciones de espacios libres, culturales y deportivos y estructurar y cohesionar la población y las tramas inconexas que gravitan a uno y otro lado del actual pasillo ferroviario.
- El Parque de la Laguna del Guadalhorce, entre el corredor ferroviario y el Polígono industrial existente, espacio a reservar por sus valores medioambientales como lugar que acoge especies de avifauna de interés.

Los nuevos equipamiento principales.

Las piezas principales de Equipamiento corresponden a una concepción semejante a la de los Parques, contribuyendo a organizar los desarrollos de la ciudad o a regenerar áreas urbanas deficitarias.

- **Enclaves suburbanos de equipamientos singulares en la cornisa Este** de la ciudad, destinados a albergar actividades e instalaciones atraídas por las especiales cualidades urbanas y paisajísticas de Málaga,

propias de localizaciones suburbanas. No constituyen, por su posición y carácter, elementos organizadores del modelo urbano, en cuanto que mantienen su condición suburbana como atractivo diferencial y específico. Tienen como objeto cualificar la ciudad con actividades de especial interés cultural, económico o social, que no serían de otro modo atraídas a la ciudad.

- **Área de equipamiento institucional de la desembocadura del Guadalhorce**, actuación vinculada a la de Paseo Marítimo de Poniente, que aprovechará la centralidad inducida en el sector "Térmica" para, conjuntamente con las cualidades ambientales del enclave costero de la desembocadura del río, implantar usos institucionales de rango supramunicipal. Se prevé su destino para alojar instituciones de acuerdo con el objetivo de atracción de actividades formulado por el II Plan Estratégico de Málaga.
- **Entorno de Campanillas** se disponen cuatro grandes nuevas piezas, localizadas estratégicamente en los lugares de acceso principal: en el cuadrante que forma la autovía A-357 y la autovía de acceso al P.T.A (Liria Sur). Al norte del eje radial de la Vega en su encuentro con la autovía del P.T.A. (Manceras Oeste). Al norte de la Estación de Santa Águeda. Al norte de la prolongación de la Avda. Ortega y Gassét en el nudo de Mercamálaga.
- **Reserva estratégica de equipamiento metropolitano** en el borde oeste del término municipal. Al Sur de Santa Rosalía, entre la nueva vía radial de la vega de Campanillas y la Autovía del Guadalhorce y la autovía del P.T.A., el territorio posee un inestimable valor de posición central en la aglomeración metropolitana.

A escala local, la pieza tiene capacidad para articular los desarrollos mixtos de usos residenciales y económicos que el Plan establece en este entorno. Y a escala de la metrópolis, es el lugar de entronque de usos y actividades de los municipios del Valle con la capital. Su valor de posición es pues hoy evidente, aunque su destino específico no puede ni debe ser predeterminado, en tanto que el modelo metropolitano de nuevo reparto de actividades no avance hacia su madurez.

Es conveniente por tanto que el Plan General incorpore esta previsión, de modo "no sectorizado", para un área de equipamiento de gran escala, cuyo destino concreto y momento de sectorización solo podría determinarse en el curso más avanzado de desarrollo de este Plan General.

4.4. Relocalización y nueva distribución de usos.

La Residencia.

Las oportunidades para nuevos crecimientos de la ciudad están ya muy limitadas por restricciones naturales de su entorno: topográficas, por calidad de los paisajes naturales o sensibilidad de los ecosistemas, y singularmente, en el curso alto del Campanillas, por la vigencia y capacidad de la agricultura.

Cualquier crecimiento se aproxima a condiciones límite en la valoración del costo ambiental. Esta condición del territorio ha sido asumida por el Plan aplicando cuatro criterios básicos para la implantación y distribución territorial de los usos:

- a) Son prioritarias las operaciones de **reforma interior** que tengan por objeto sustituir usos improcedentes en su lugar.

De este criterio resultan las siguientes actuaciones:

Sustitución de usos industriales y de servicios técnicos en el corredor ferroviario entre la Ronda Exterior y la Estación Central, con la implantación de uso residencial de intensidad alta en El Duende, San Rafael, Repsol y La Princesa.

Sustitución del uso industrial residual en Martiricos, calificando el suelo para mezcla de uso residencial y terciario, con predominio del residencial.

Sustitución de usos industriales en el extremo oeste del Paseo Marítimo de Poniente (Pacífico / Nereo, Torre del Río, Térmica y Gas Natural), asignando a estos enclaves una mezcla de usos con predominio de la

residencia y el terciario.

Sustituciones de industria en enclaves menores, como Los Guindos y otras piezas nucleadas por la carretera de Cádiz. O sustitución de actividades molestas, como la industria cerámica en Salyt.

- b) **Cambio de calificación**, de uso industrial a residencial, en piezas de suelo urbanizable o urbano no consolidado del Plan de 1997 que no se han desarrollado, intersticiales o colindantes a la zona industrial del Guadalhorce. Se destinan así a vivienda los sectores de Buenavista (parcialmente), Cross-Amoniaco, y La Corchera. Estos sectores ahora incorporados al uso residencial, junto con los que ya lo habían sido en el Plan General de 1997 (Sánchez Blanca, parcialmente Interlhorce, y Campus Universitario) constituyen una masa crítica residencial que interrumpirá y controlará la excesiva continuidad de la ocupación residencial. El Plan define e instrumenta así una de sus principales actuaciones de revisión de anteriores previsiones. Para reforzar este modelo urbano, dándole gran extensión y complejidad, se vincula y se le da continuidad a las nuevas áreas residenciales con las previstas actividades terciarias en Intelhorce, El Tarajal y el borde fluvial, vinculadas éstas a actividad aeroportuaria.
- c) Piezas **intersticiales de borde**. Con aparente paradoja, la ciudad tiene áreas vacantes que, estando situadas en sus bordes, conceptuamos topológicamente como *intersticiales*, en cuanto que al exterior están limitadas por accidentes o topografías impracticables; esto es, son de hecho alveolos vacantes de la ciudad. Su ocupación urbana corresponde pues más bien al concepto de *relleno* de que de operación de extensión. Están en esta situación los límites Oeste del Puerto de la Torre, desde Soliva a Puerto Sol; El borde Oeste de Churriana entre El Retiro, la Hiperronda y la Sierra, y el borde Noreste de El Palo, entre los trazados antiguo y nuevo de la autovía de Ronda (Wittenberg, Camino de Olías y El Tinto).
- d) **Crecimientos por extensión**. Corresponden propiamente, aunque nunca de modo puro, al concepto habitual de crecimiento, generado en los bordes por impulso de la actividad urbana. En Málaga solo aparece

este tipo de extensión en los bordes con la vega del Guadalhorce, producto de tensiones dinámicas basadas en la activación del entorno metropolitano: por la actividad y la imagen del Parque Tecnológico, y por demandas de crecimiento de Campanillas, Santa Rosalía, Maqueda y asentamientos de Colmenarejo. El crecimiento en el oeste de la ciudad tiene potentes factores limitantes, bien sea el más potente en esta área, el ruido generado por el Aeropuerto, o el relieve del suelo, y sobre todo la condición paisajística de las vegas, que es un valor incuestionable del lugar de asentamiento de Málaga. Pero es el territorio más adecuado para las extensiones de condición topológica menos constreñida, donde la forma urbana puede participar tanto de los patrones urbanos peexistentes, como de las formas geográficas del lugar, y concebirse con elasticidad la ordenación y la extensión de los crecimientos.

Corresponde también a esta condición la extensión noreste del Puerto de La Torre, sobre la meseta de San Cayetano y sus aledaños.

La descripción singular de cada una de las áreas y sectores de implantación del uso residencial, así como su cuantificación, parámetros, y la cuantificación general de la residencia en el Plan General, se exponen en el Título VIII de esta Memoria.

La distribución de los usos productivos y las actividades económicas.

- a) Caducidad de enclaves obsoletos o en posición improcedente.

Esta Revisión del Plan inicia una reflexión general en la ciudad que habrá de ser la cuestión central en sucesivos momentos de pensamiento generalista y de planificación en Málaga: el agotamiento del suelo disponible para desarrollo urbano y el valor de posición de la capital provincial en la Costa, obligarán al filtrado de actividades inoportunas en posiciones privilegiadas. O lo que es lo mismo, se habrá de prestar atención creciente al coste de oportunidad de las actividades.

En paralelo a esta reflexión, que se ha planteado en esta Memoria también a propósito de los estudios sobre las actividades económicas, este Plan inicia la instrumentación de unas primeras actuaciones (o

mejor, operaciones) de renovación de usos que resultan impertinentes en los lugares donde se desarrollan.

Se cumplen con ello dos objetivos. El primero e inmediato, regenerar las áreas correspondientes y dotarlas de la actividad y cualidad ya reclamada en ellas; y el segundo, y trascendente para el porvenir urbanístico de Málaga, iniciar el aprendizaje administrativo, empresarial y profesional que tales operaciones, infrecuentes y novedosas en la ciudad, requieren. Málaga necesitará en breve desarrollar y poner a punto capacidades hoy no disponibles. La planificación al servicio de ciudades "que ya no van a crecer" tenderá a convertirse en la acción urbanística habitual, también en Málaga, como está sucediendo en otras ciudades europeas que han dejado de crecer en extensión.

A propósito de la distribución del uso residencial se han repasado ya en el epígrafe anterior las piezas interiores de suelo ocupado por usos industriales obsoletos o en posición que ha devenido inadecuada, donde el Plan determina la sustitución del uso. Las principales de estas piezas, donde se ha dictaminado la caducidad urbana del uso, extinguiendo el modelo de intrusión de industria en áreas residenciales, son:

- Eje El Duende – San Rafael – La Princesa.
- Eje marítimo Térmica – Pacífico – Nereo.
- Los Guindos y otras piezas menores nucleada por las carretera de Cádiz.
- Martiricos en el eje central del Guadalmedina.
- Industria cerámica: a corto plazo en Salyt, y a medio plazo en el entorno Trévez-Campanillas.
- Polígonos parcialmente requeridos de sustitución para renovación, bien con destino a vivienda, pero también terciario o a uso productivo renovado: La Estrella y El Viso.

- b) Cambio de calificación en suelos urbanizables o urbanos no consolidados no desarrollados, donde se extingue la previsión de actividad productiva.

Allí donde el crecimiento del uso productivo supone un riesgo de colapso, por la extensión excesiva y compacta de la actividad, se ha propuesto la descalificación del uso antes previsto. Para equilibrar y redistribuir las actividades en la ciudad de acuerdo con un patrón más diversificado, se interrumpe el uso industrial en el área de Guadalhorce, conteniéndolo donde ya está implantado. El cambio de destino afecta a los sectores de Buenavista (parcialmente), Amoniaco, y la Corchera. Se han exceptuado de este criterio el subsector más occidental de Buenavista, para ser destinado a actividades logísticas duplicando el colindante Centro de Transporte de Mercancías, y el subsector central también de Buenavista, para ser destinado a industria urbana, creando un área de recepción de las industrias deslocalizadas de posiciones interiores en las áreas centrales y residenciales.

- c) **Nuevas áreas de expansión de actividades productivas.** Se estructura y ordena el entorno territorial del Parque Tecnológico, desde la Hiperronda y el actual sector de Trévez hasta el cauce del río Campanillas al norte de la autovía A-357 y desde Mercamálaga hasta el límite del termino municipal con Càrtama en la margen sur de dicha autovía, además se reserva una gran área de suelo al sur de Santa Rosalía y otras en el entorno sur, oeste y norte del P.T.A., para una gama de actividades económicas, terciarias, productivas y logísticas. Dentro de este modelo local de ocupación se reservan dos nuevas áreas logísticas vinculadas a los lugares de mayor accesibilidad metropolitana y territorial, en el enlace de la autovía del Guadalhorce con el Parque Tecnológico, y sobre la carretera de Càrtama en el suelo colindante a Mercamálaga.
- d) **Áreas de desarrollo empresarial dinamizadas por la actividad aeroportuaria.** Para captar las externalidades del Aeropuerto y de su ampliación, se reservan y destinan a actividades mezcladas (empresarial, logística y productiva) determinadas piezas territoriales en el entorno del Aeropuerto. Principalmente gravitan sobre el distribuidor Norte, que vincula los territorios situados al Este y Oeste con el acceso

Norte a las Terminales. Los enclaves son:

- **Sector Tarajal-Huertecilla**, núcleo central en relación con los demás desarrollos, con destino preponderante empresarial, admitiendo usos productivos y mixtos hacia el oeste.
- **Sector lineal del borde fluvial** izquierdo del Guadalhorce, que construye una nueva fachada empresarial ante la nueva pista aeroportuaria y edificios terminales. Tiene su origen y referencia central en El Tarajal.
- **La Huertecilla**, desarrollo hacia el oeste de las piezas anteriores.
- **La Loma**, en el flanco oeste del acceso norte al Aeropuerto, que debe incorporar mezcla de actividades empresariales, Logística y productivas.
- **Azucarera**, pieza de suelo vinculada al flanco sureste del Aeropuerto, adecuada para actividades más urbanas, entre ellas hoteleras.

La descripción cuantitativa y paramétrica de estas piezas se expone en los Capítulos correspondientes del Título IX sobre Clasificación y Calificación del Suelo.