

**CAPITULO TERCERO. CRECIMIENTO Y RENOVACIÓN ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD.****3.1. Introducción.**

Los nuevos suelos, que en esta Revisión se propone incorporar 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.

Es de advertir finalmente que los suelos que, en principio, se describen como susceptibles de ser clasificados como urbanizables en la vega de Campanillas, que están delimitados sobre suelos actualmente no urbanizables de regadío, requerirán para su eventual y efectiva clasificación la modificación del Plan Especial del Medio Físico de la Provincia de Málaga, que será oportunamente propuesta previos los estudios ambientales que se realizan en el contexto de la elaboración de este Plan General.

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.

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, rodeado de los barrios residenciales con mayor densidad y peor equipados de la misma, con una morfología urbana basada en el bloque aislado con por 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 Mejias



2. C./ Santa Águeda

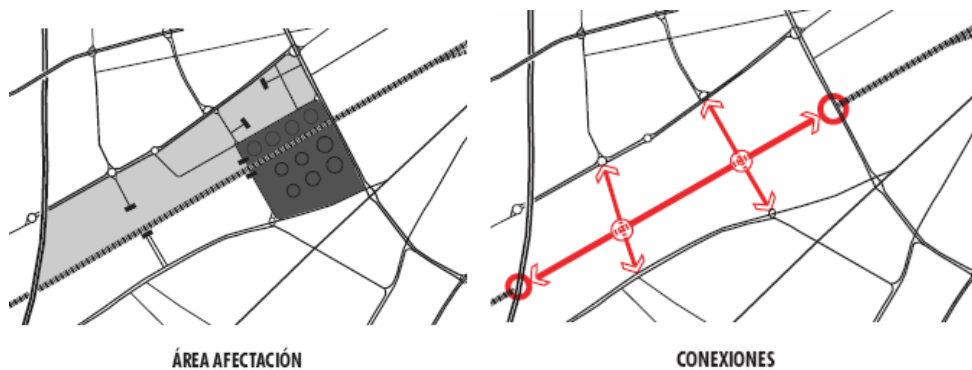


3. Muro ferrocarril



4. Pasillo ferroviario

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



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

**Propuesta-imagen del futuro parque lineal****Vista actual**

En la ordenación se sugiere una ocupación lineal de la edificación residencial a modo de trazo grueso que profile contornos y 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



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.

#### 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: 327.830 m<sup>2</sup> suelo

Índice Edificabilidad Total: 1,3 m<sup>2</sup> techo/ m<sup>2</sup> suelo

Edificabilidad total: 426.179 m<sup>2</sup>t.

Techo Residencial : 321.120 m<sup>2</sup>t.

Techo Comercial/ Oficinas: 97.059 m<sup>2</sup>t.

Techo dotacional privado: 8.000 m<sup>2</sup>t.

Nº Viviendas: 3.211

Zona verde pública: 103.000 m<sup>2</sup>s

Equipamiento público: 55.000 m<sup>2</sup>s

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 de la nueva avenida sobre el ferrocarril

## 2. Antiguos terrenos de Repsol (PA-LO.24-T).

Se corresponde con los terrenos delimitados por el PGOU-97 como PERILO.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 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 zonas verdes y dotaciones deportivo-culturales que complementen y equipen el nuevo parque.

Las condiciones de ordenación para este ámbito son las siguientes:

**Superficie: 177.548 m<sup>2</sup> suelo**

Índice Edificabilidad Total: 1 m<sup>2</sup> techo/ m<sup>2</sup> suelo

Edificabilidad Total: 177.548 m<sup>2</sup>t.

Techo Residencial : 133.161 m<sup>2</sup>t.

Techo Comercial/ Oficinas: 44.387 m<sup>2</sup>t.

Nº Viviendas: 1.332

Zona verde públicas: 79.750 m<sup>2</sup>

Equipamiento público: 28.640 m<sup>2</sup>



*Imagen desde el Bulevar*



*Imagen desde el Parque de Repsol*

### **3. Polígono industrial Princesa. (PA-LO.21-T, PA-LO.22-T y PA-LO.23-T).**

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 m<sup>2</sup> suelo

Edificabilidad Total: 82.952 m<sup>2</sup> techo

Techo Residencial : 70.120 m<sup>2</sup> t

Techo Comercial/ Oficinas: 12.832 m<sup>2</sup> t

Nº Viviendas: 740 viv.

Zona verde: 9.939 m<sup>2</sup>

Equipamiento público: 1.198 m<sup>2</sup>

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 Nuevo San Andrés.

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.

### 3.2.2 *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-PA.10 "El Duende" del PGOU de 1997.*

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, desde el propio Plan General la ordenación urbanística detallada a desarrollar mediante Estudio de Detalle, y las previsiones del artículo 10.2.A.a) para 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), superficies en las que se prevé ubicar las reservas de terrenos equivalentes, al menos, al treinta por ciento de la edificabilidad residencial para su destino a viviendas de protección oficial.
- 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.**
  1. El **Suelo Urbano No Consolidado remitido a Estudio de Detalle** 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 General.

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

**(P.2-A) Remitido a Estudio de Detalle**

Superficie: 93.929 m<sup>2</sup> suelo

Edificabilidad total: 106.200 m<sup>2</sup> t

Techo Residencial : 96.800 m<sup>2</sup> t

Techo Comercial/ Oficinas: 9.400 m<sup>2</sup> t

Nº Viviendas: 963 viv.

Zona verde pública: 35.000 m<sup>2</sup>

Equipamiento público: 5.240 m<sup>2</sup>

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 964 viviendas sometidas al régimen de protección oficial, o lo que es lo mismo, el estándar mínimo del 30% de la edificabilidad residencial prevista en la totalidad del Área de Reforma Interior (art. 10.1.b de la LOUA).

2. 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 m<sup>2</sup> suelo

Edificabilidad total: 319.979 m<sup>2</sup> t

Techo Residencial :224.319 m<sup>2</sup> t

Techo Comercial/ Oficinas: 87.659 m<sup>2</sup> t

Techo dotacional privado: 8.000 m<sup>2</sup> t

Nº Viviendas: 2.248 viv.

Zona verde pública: 65.000 m<sup>2</sup>

Equipamiento público: 41.000 m<sup>2</sup>

art. 17.2 de la LOUA= $106.000/2243= 47,3 > 30 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{t res.}$

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 remitido a Estudio de Detalle, 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) produjeren 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 (T).*

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 combinará 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 m<sup>2</sup>t para el uso logístico y 47.252 m<sup>2</sup>t para usos terciarios.

#### *3.3.2.2. Parque de industrias urbanas y escaparate "Buenavista PA-T.1 (T).*

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 m<sup>2</sup>t.

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 (T)/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 m<sup>2</sup>t., correspondiendo al sector 107.494 m<sup>2</sup>t. y a "Buenavista Residencial" 136.210 m<sup>2</sup>t.

#### 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 m<sup>2</sup>t.

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

Este enclave de 312.102 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>t.

#### *3.3.2.6. Distrito Urbano Central "La Corchera" SUS-G.3.*

En el entorno del viejo edificio industrial, de 16.93 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 77.908 m<sup>2</sup>t.

### 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 60,69 Ha.

Este nuevo sector, en el extremo sur del corredor que se inicia al norte en el Campus Universitario, constituye la pieza urbana 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 de el 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 258.919 m<sup>2</sup>t.

#### *3.3.2.8. Nueva fachada fluvial de Málaga SUS-G.6/SUS-G.7/SUS-G.8/SUNC.R-G.78/SUNS-G.1.*

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 42,54 Ha, de la que 339.608 m<sup>2</sup> es el sector destinado a actividades económicas en Suelo Urbanizable Sectorizado y 85.788 m<sup>2</sup> 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 ("esperar y ver"), 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 135.842 m<sup>2</sup>t.

#### *3.3.2.9. Azucarera Larios PA-G.8 (T).*

Esta pieza de suelo de 112.770 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>t.

#### *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 771.142 m<sup>2</sup>.

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.

El área de este sector situada entre la Circunvalación de Churriana y el Aeropuerto, cuyo suelo está ahora ocupado por actividad industrial ajena a su destino futuro, se mantendrá como no sectorizado con tal destino hasta el cese de su actividad, en que se adscribirá a los usos aquí descritos, a excepción del uso de oficinas por su compatibilidad con las huellas de ruidos del Aeropuerto. Tendrá una superficie de 250.013 m<sup>2</sup>s.

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 61.894 m<sup>2</sup>t para el sector norte, y 138.774 m<sup>2</sup>t 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 Km<sup>2</sup> 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, 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 de 14.053 m<sup>2</sup> y el equipamiento de 2.640 m<sup>2</sup>.

#### *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 de 22.614 m<sup>2</sup>.



### 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 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 m<sup>2</sup>t, y Torre del Río, 66.961 m<sup>2</sup>t.



#### 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 construidos 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 m<sup>2</sup>.

#### *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 m<sup>2</sup>t.

#### *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 m<sup>2</sup>t.

#### 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 m<sup>2</sup>s, entre áreas de equipamiento y zonas verdes públicas y la edificabilidad atribuida de 26.000 m<sup>2</sup>t.

#### 3.4.3. Superficies y edificabilidades de las piezas y elementos.

##### **SUPERFICIES DE SUELO**

Sector Nereo: 55.073 m<sup>2</sup>s

Sector Torre del Río: 86.963 m<sup>2</sup>s

Distrito Central (Térmica): 115.493 m<sup>2</sup>s

Distrito Institucional: 51.216 m<sup>2</sup>s

## **SUPERFICIES DE SUELO DOTACIONALES SECTORES**

Áreas Libres Nereo: 24.000 m<sup>2</sup>s

Áreas Libres interiores Torre del Río: 12.262 m<sup>2</sup>s

Áreas Libres paseo marítimo Torre del Río: 26.738 m<sup>2</sup>s

Áreas Libres interiores Térmica: 37.940 m<sup>2</sup>s

Áreas Libres paseo marítimo Térmica: 17.060 m<sup>2</sup>s

Total áreas libres en sectores: 118.000 m<sup>2</sup>s

Áreas Libres área institucional: 38.677 m<sup>2</sup>s

Equipamientos Nereo: 7.000 m<sup>2</sup>s

Equipamientos Torre del Río: 17.070 m<sup>2</sup>s

Equipamientos Térmica: 12.540 m<sup>2</sup>s

## **EDIFICABILIDADES Y USOS**

### **SECTOR NEREO**

Residencial: 43.095 m<sup>2</sup>t

Terciario: 28.500 m<sup>2</sup>t

Total: 71.595 m<sup>2</sup>t

### **SECTOR TORRE DEL RIO**

Residencial: 61.961 m<sup>2</sup>t

Comercial: 5.000 m<sup>2</sup>t

Total: 66.961 m<sup>2</sup>t

### **DISTRITO CENTRAL**

Residencial: 71.498 m<sup>2</sup>t

Hotelero: 10.500 m<sup>2</sup>t

Comercial: 16.148 m<sup>2</sup>t

Oficinas: 12.000 m<sup>2</sup>t

Total: 115.493 m<sup>2</sup>t

### **DISTRITO INSTITUCIONAL**

Institucional: 12.000 m<sup>2</sup>t

Hotelero: 9.500 m<sup>2</sup>t

Comercial y equipamiento: 4.500 m<sup>2</sup>t

Total: 26.000 m<sup>2</sup>t

### **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 siguiente 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 tal que 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.

**Tercero:** Se implantan núcleos con relativa autonomía, vinculados entre sí estructuralmente, de modo que el conjunto funcione como una ciudad articulada. Los núcleos poseen tamaño suficiente como unidades vecinales, y satisfacen sus necesidades urbanas generales de modo unitario e integrado en el conjunto. En su implantación y su forma, respetan los elementos naturales estructurantes, y aún los resaltan y valoran.

En cada núcleo, o subsistema de núcleos, son deseables y posibles combinaciones diversas de usos y tipos edificatorios. Indicativamente se asignan usos y funciones diferenciados a algunos núcleos: residenciales, de centralidad, dotaciones, industriales...

### *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.
- Nuevo acceso Este al Parque Tecnológico desde el puente del río Campanillas por la margen izquierda (Colmenarejo). Incluye puente de conexión entre márgenes.
- 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 a compensar en el aprovechamiento medio del área de reparto, tiene una superficie de 301.567 m<sup>2</sup> (el resto se incluye en los ámbitos de suelo urbanizable sectorizado).

b) Sistema estructurante de Parques.

- **Vega fluvial del río Campanillas. (SG-CA.2).** 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 484.422 m<sup>2</sup>, que formaría parte del Sistema

General de espacios libres públicos como parque fluvial, e integrará el meandro fósil de Santa Matilde.

- **Parque del Cerro de Maqueda. (SGNS-CA.3).** 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 m<sup>2</sup>.
  - **Corredor verde del arroyo del Prado Jurado. (SGNS-T.1, SGNS-T.2 y SGNS-T.3).** Se configura como separación ambiental y transición de los polígonos industriales de Trévenez al futuro sector de Las Cerámicas. Tiene una superficie de 118.932 m<sup>2</sup>.
- c) Sistema estructurante de equipamientos públicos.
- **Equipamiento de Liria Sur Este y Liria Sur Oeste” (SG-CA.4, SGNS-CA.1),** 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 604.664 m<sup>2</sup>.
  - **Equipamiento “Castañetas” (SG-CA.4).** Situado al este del núcleo del mismo nombre, sensiblemente coincidente con el equipamiento metropolitano que determina el POTAUM (EQ-35) vinculado al intercambiador de Castañetas. Además de tener cabida otras posibilidades dotacionales para la nueva ciudad de la vega del Campanillas en las que las de carácter deportivo tengan un especial significado sobrevalorado por su entorno natural en la margen derecha

del río Campanillas y en las proximidades del campo de Golf Guadalhorce. Cuenta con una extensión de 113.079 m<sup>2</sup>.

- **Equipamiento de Manceras Oeste (SG-CA.3).** Situado al oeste del núcleo de Manceras y colindante con la autovía del PTA. Por su posición estratégica de óptima centralidad y comunicación respecto de los núcleos de suelo urbano existente así como de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos, se propone como dotacional para servicios de interés público y social. Cuenta con una superficie de 82.731 m<sup>2</sup>
  
- **Equipamiento de Mercados de Abastos (SG-T.1).** Situado al norte de la prolongación de la avda. Ortega y Gassét 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 m<sup>2</sup>.

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 891.604 m<sup>2</sup>.

c) 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 y aparcamiento disuasorio.
- Áreas de San Gines Sur, en espacios de uso predominante empresarial y próximo a los nuevos suelos residenciales de la Vega de Campanillas.
- Sector Comercial de Santa Matilde, dedicado en exclusiva a nuevos usos comerciales en su mas completa gama.

### *3.5.3. Nuevos sectores residenciales.*

#### *3.5.3.1. Urbanizables Sectorizados (SUS).*

- **Maqueda Central (SUS-CA.4).** Los suelos situados inmediatamente al oeste del P.T.A. muestran dos situaciones diferenciadas: una plataforma o meseta colindante al Parque, que domina con vistas el valle del Guadalhorce, donde los suelos están deteriorados por usos e instalaciones agrícolas, y también con actividades periurbanas ajenas a las labores agrícolas. La otra pieza territorial es un valle inferior, trasero a Maqueda, que muestra sistemas de riego abandonados y semidestruidos.

La atracción sobre la residencia que ejerce el PTA puede tener en este ámbito satisfacción, por sus características adecuadas para la vivienda en un entorno de calidad. El tamaño y la posición encerrada del área, y el avanzado deterioro de su agricultura, harían difícilmente recuperable el uso tradicional.

Se ha dispuesto para este lugar un modelo complejo de ciudad jardín, con predominio ambiental del verde, con tipologías variadas, incluidas las opciones plurifamiliares y unifamiliar (adosadas, con patio, aisladas) con baja altura (tres plantas) en una ordenación que sigue la morfología del terreno, aprovechando el efecto mirador sobre el valle, y situando un parque lineal como estructura básica ordenadora en el valle inferior.

Comparte acceso con el Parque Tecnológico, desde la carretera de Cártama y desde la nueva arteria radial, que se complementa con otro acceso oeste desde las mismas vías. Ocupará una superficie total de 520.964 m<sup>2</sup>, con una edificabilidad total de 234.434 m<sup>2</sup>t.

- **Campanillas Norte (SUS-CA.20 y 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 reducida altura.

Se define así un ámbito compuesto por dos sectores de suficiente amplitud (357.292 m<sup>2</sup>s) y cantidad residencial (214.375 m<sup>2</sup>t), 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.24, SUS-CA.25, SUS-CA.26).** Es el ámbito que se extiende al este del río Campanillas entre el puente y el núcleo de Colmenarejo, limitando con el camino del Rayo en su encuentro con la carretera MA-415. El Plan General de 1997 clasificó estos suelos como urbanizables, en parte, y no urbanizables protegidos por su condición de ser de regadío.

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 650.504 m<sup>2</sup>s, y su edificabilidad residencial de 242.442 m<sup>2</sup>t.

- **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 MA-402, 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 348.049 m<sup>2</sup>s. y una edificabilidad propuesta de 156.622 m<sup>2</sup>t. Su topografía resulta irregular por los efectos a lo largo del tiempo de los arroyos que la atraviesan (Rebanadilla y Liria).
  
- **Vega de Campanillas: Los Martínez, San Ginés (SUS-CA.17, 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 el bien entendido de que, de optase por esta última posibilidad, solo tendría sentido 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 tanto para la colonización de habitats rurales, como para la construcción de periferias metropolitanas, e incluso para el turismo. 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, o mejor, Málaga: ciudad cuya materia prima es lo mejor de su territorio, la vega del Guadalhorce.

La organización para el montaje de este modelo se organizaría en tres sectores, expuestos de norte a sur:

- Vega Los Martínez, de 458.983 m<sup>2</sup>s, con edificabilidad de 183.593 m<sup>2</sup>t.
- Vega San Ginés, de 363.037 m<sup>2</sup>s, con edificabilidad de 134.324 m<sup>2</sup>t.

### 3.5.3.2. Urbanizables No Sectorizados (SUNS).

- **Santa Rosalía Sur (SUNS-CA.1).** En el extremo de la nueva arteria radial Trévenez-Santa Rosalía apoya un desarrollo residencial entre ella y el núcleo urbano preexistente.

La condición original de la ordenación de Sta Rosalía como "colonia" o núcleo autóctono no aconseja extenderlo en forma de ensanche, que no sería soportado por la débil estructura del núcleo.

Por eso es conveniente contener en su borde sur actual el crecimiento de Sta. Rosalía, sellándolo con una vía-parque o anillo verde. Y reanudar la extensión del núcleo más allá del anillo verde, de modo que el nuevo sector residencial se apoye en la vía radial. Así se complementarán ambos asentamientos, tradicional y nuevo, y podrán relacionarse a través del parque que los vincula, sin recargar ni saturar los viales y pequeños jardines preexistentes.

Este sector será necesariamente caracterizado como "no sectorizado", en cuanto que está afectado por las huellas de ruido en la configuración actual del Aeropuerto. Solo tras la ejecución de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto, una vez que las huellas de ruido reales sean las hoy previstas para la nueva configuración de las pistas, y quede por tanto el área

liberada de esta servidumbre, podrá este ámbito sectorizarse.

Su superficie es de 639.226 m<sup>2</sup>s, y su edificabilidad residencial previsible de 255.690 m<sup>2</sup>t.

**Manceras Sur (SUNS-CA.3).** Se trata de una pequeña área de suelo situada entre la autovía A-357 y el nuevo eje radial que va de Trévez a Santa Rosalía, al oeste del camino de Las Castañetas, cuya caracterización es la de servir de asentamiento a un conjunto de viviendas unifamiliares, en mayor o menor medida relacionadas con la actividad agrícola.

Este sector será necesariamente caracterizado como "no sectorizado", en cuanto que está afectado por las huellas de ruido en la configuración actual del Aeropuerto. Solo tras la ejecución de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto, una vez que las huellas de ruido reales sean las hoy previstas para la nueva configuración de las pistas, y quede por tanto el área liberada de esta servidumbre, podrá este ámbito sectorizarse.

Su superficie es de 52.154 m<sup>2</sup>s, y su edificabilidad residencial previsible de 18.254 m<sup>2</sup>t.

#### *3.5.4. Nuevos sectores de actividades económicas.*

##### **3.5.4.1 Urbanizables Sectorizados (SUS).**

- **Maqueda Norte (SUS-CA.5).** Los suelos situados inmediatamente al noroeste del P.T.A. y al norte del sector residencial SUS-CA.4, 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 mas próximos a esta, como usos que encajen mas en los productivos tradicionales en las zonas mas occidentales del sector.

Ocupará una superficie total de 234.391 m<sup>2</sup>, con una edificabilidad total de 70.318 m<sup>2</sup>t.

- **Liria Oeste (SUS-CA.6).** Este sector se extiende al sur oeste del PTA, al otro lado de la carretera de Càrtama 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 348.468 m<sup>2</sup>s, y una edificabilidad asignada de 104.540 m<sup>2</sup>t. 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. Tiene una superficie de 661.149 m<sup>2</sup>s, y se le asigna una edificabilidad de 231472 m<sup>2</sup>t. 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.

- **Rebanadilla (SUS-CA.15).** Este espacio situado al Sur de la barriada de Las Manceras, se encaja en el cuadrante que forma la autovía del Guadalhorce y la del PTA. Posee una posición estratégica de fácil acceso a las grandes vías de comunicación la hacen idónea para la creación de áreas multifuncionales que posibiliten la implantación de actividades logísticas, empresariales y comerciales como complemento del resto de usos del entorno en el que destacan los residenciales junto con el sistema general de dotaciones comunitarias de los Manceras. Cuenta con una superficie de 173.398 m<sup>2</sup>s, y se le asigna una edificabilidad de 52.019 m<sup>2</sup>t.
  
- **Extensiones Norte del PTA (SUS-CA.22 y SUS-CA.23).** Comprende por una parte la superficie del area de reserva que el PGOU de 1997 determino par la ampliación de la Tecnópolis y por otra un pequeño ambito que queda al sureste limitado por le rio Campanillas y el arroyo de los Pilonos. Tendrá una superficie de 639.537 m<sup>2</sup>s. y una edificabilidad de 180.261 m<sup>2</sup>t. 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 m<sup>2</sup>s. y una edificabilidad de 173.274 m<sup>2</sup>t. Se destinarán a usos productivos.

- **Santa Águeda-Castañetas (SUS-CA.13 y SUS-CA.14).** Espacio encajado en torno a las barriadas del mismo nombre y al ámbito de la antigua estación de ferrocarril. Es objeto de esta actuación ordenar y dotar a estos suelos de aquellos usos que son admisible desde el punto de vista de la afección de la huellas de ruido del tráfico aéreo del aeropuerto, las necesidades intrínsecas a la función de intercambiador de transporte de rango metropolitano que el POTAUM asigna a este enclave. Su superficie es de 202.799 m<sup>2</sup>s, y la edificabilidad propuesta de 70.979 m<sup>2</sup>t. 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 218.475 m<sup>2</sup>s. y una edificabilidad propuesta de 76.466 m<sup>2</sup>t. Su topografía es sensiblemente llana, presentando una ligera elevación en su parte central, su posición en el nudo de la autovía del Guadalhorce y el nuevo trazado de la antigua carretera de Càrtama, lo hace apropiado para albergar usos comerciales de grandes implantaciones.
- **Zocueca (SUS-T.2, SUS-T.3).** Esta área proviene del sector SUNP-T.2 del PGOU de 1997, cuya estructura organizativa se ha visto alterada en su concepción inicial por el cambio del vial Sur-Norte que lo limita por el Oeste. Su posición en el nudo de la autovía del Guadalhorce y el nuevo trazado de la antigua carretera de Càrtama, lo hace apropiado para albergar usos logísticos y productivos. Cuenta con una superficie de 279.217 m<sup>2</sup>s, y la edificabilidad propuesta es de 97.726 m<sup>2</sup>t.

#### 3.5.4.2 Urbanizables No Sectorizados (SUNS).

- **Las Moras (SUNS-CA.2).** Esta amplia área en el extremo oeste del término municipal limítrofe con Càrtama, con las líneas ferroviarias al sur, el nuevo eje radial Trévez-Santa Rosalía al norte y el gran sistema general de equipamiento (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, 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.

Su superficie es de 634.187 m<sup>2</sup>s, y su edificabilidad previsible de 190.256 m<sup>2</sup>t.

- **Área de Oportunidad PTA (SUNS-CA.4).** Este espacio se emplaza al norte de las futuras ampliaciones del Parque Tecnológico, representa un 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 472.939 m<sup>2</sup>s, y su edificabilidad previsible de 132.423 m<sup>2</sup>t.
  
- **Las Cerámicas (SUNS-T.1).** Área situada en parte del SUNP-T.1 del PGOU de 1997, delimitada al norte por el nuevo vial estructurante sobre la carretera de la Colonia de Santa Inés, la autovía del Guadalhorce al sur, el arroyo Prado Jurado al este y la antigua carretera de Càrtama al oeste. Cuenta con una superficie de 381.584 m<sup>2</sup>s. y una edificabilidad propuesta de 133.554 m<sup>2</sup>t. La topografía enormemente alterada por la acción física de extracción de arcillas, requerirá de una restauración paisajística previa a la adaptación a los nuevos usos. El uso global propuesto es el productivo. Este ámbito no será sectorizado mientras esté activa la industria hoy localizada, en un periodo que se estima del orden de ocho años. El uso global previsto será el productivo, excluido los usos especiales.
  
- **Asperotes (SUNS-T.2).** 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 SUNS-T.1 "Cerámicas" en cuanto al soporte físico y usos actuales. Cuenta con una superficie de 194.055 m<sup>2</sup>s. y una edificabilidad propuesta de 67.919 m<sup>2</sup>t. Este ámbito no será sectorizado mientras esté activa la industria hoy localizada, en un periodo que se estima del orden de ocho años. El uso global previsto será el productivo, excluido los usos especiales.

### **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 m<sup>2</sup> 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.



**Arriba derecha. Parque de Huelin.**  
**Abajo, Paso del ferrocarril del puerto**  
**Izquierda. Plataforma de San Andrés**



**Fachada actual a calle 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 siguientes:

**Superficie: 47.070 m<sup>2</sup> suelo**

Edificabilidad Total: 24.000 m<sup>2</sup> techo

Techo Residencial: 21.888 m<sup>2</sup> t

Techo Comercial/ Oficinas: 4.000 m<sup>2</sup> t

Nº Viviendas: 243

Zona verde: 7.979

Equipamiento público: 12.547m<sup>2</sup>

- **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.



*Puente actual del ferrocarril*

- 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 m<sup>2</sup>. para la construcción del edificio del Auditorio de la ciudad.
- un complejo náutico-deportivo con zona comercial, escuela de vela, marina seca, etc...,
- un edificio para usos culturales y de ocio,
- Un edificio para albergar las dependencias del Instituto Oceanográfico Español,

- un área logística para instalaciones operativas portuarias que demanda de otras edificaciones complementarias.

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

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

producirse por el desarrollo de las funciones logísticas portuarias.

Para la consecución de estos fines, se propone como imprescindible para la consecución de los fines propuestos en la primera y segunda cuestión, 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, por la Fundación CIEDES está en elaboración un estudio completo del litoral, que arrojará soluciones y propuestas adecuadas a cada realidad:

- 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 este 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 dos 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: 337.445 m<sup>2</sup>.**

Uso global: residencial

Techo máximo: 57.366,14 m<sup>2</sup>t

Nº viviendas previstas: 490

- **SUS-LE.2 "CAMINO DE OLÍAS"**. Corresponde a un suelo ya clasificado como urbanizable en el PGOU 097. 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 dé 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 permite exige que la edificación esté muy integrada en el terreno y sea la que resuelva la relación entre los distintos niveles, actuando una 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: 81780,10 m<sup>2</sup>.

Uso global: Residencial/Actividades económicas/Comercial

Techo máximo: 27.723,45 m<sup>2</sup>

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: 235.471,48 m<sup>2</sup>.

Uso global: Residencial

Techo máximo: 47.094,30 m<sup>2</sup>

Nº viviendas previstas: 437

- **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: 68.185,93 m<sup>2</sup>

Uso global: Residencial

Techo máximo: 13.480,19 m<sup>2</sup>t

Nº viviendas previstas: 133 VPO

- **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.

Superficie: 92.469,00 m<sup>2</sup>

Uso global: Turístico

Techo máximo: 9.246,90 m<sup>2</sup>t

Nº viviendas previstas: 5

- **SUNS-LE.2.** Corresponde a suelo propuesto como crecimiento del núcleo de Olías, con una baja densidad residencial y con uso predominantemente de usos turísticos, con carácter de Área de oportunidad de acuerdo a criterios establecidos por el POTAUM para otras zonas próximas. La accidentada topografía y valor paisajístico obliga a una actuación muy medida en cuanto a la localización de edificación.

Superficie: 48.947,00 m<sup>2</sup>

Uso global: turístico

- **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 m<sup>2</sup>

Uso global: residencial

### 3.8. Desarrollos en el norte de la ciudad.

Agrupamos en este epígrafe suelos muy distintos, con la característica única común de su situación al norte de la ciudad.

Mientras, unos, los del entorno del Puerto de la Torre, 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, los otros son suelos generalmente de fuertes pendientes situados por encima de las rondas en los que este PGOU solo ha considerado la clasificación del SUNS-LE.1 "Limonar Alto", al no darse todavía en las propuestas realizadas al PGOU las condiciones necesarias de implantación en relación con su capacidad de acogida y preservación de sus valores ambientales.

#### 3.8.1. Suelos de ensanche en el entorno del Puerto de la Torre.

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 de próxima urbanización y construcción 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.

#### **SUP-PT.5 "ASPERONES".**

Se pretende el desmantelamiento del asentamiento marginal actual y su sustitución por un nuevo barrio residencial de viviendas de protección pública.

Se delimita un ámbito que configura la prolongación hacia el norte, una vez atravesada la carretera de la Colonia de Santa Inés, del sector municipal "universidad" proveniente del PGOU anterior.

La ordenación se desarrolla a ambos márgenes del Arroyo Merino: A lo largo del arroyo se proyecta un parque público en prolongación de la zona verde del sector PAM T.3 Universidad.

La ordenación del sector plantea un vial estructurante perimetral que dará acceso a las parcelas residenciales y a las dotacionales y que junto a la vía de servicio paralela a la carretera de la colonia de santa Inés cerrará el cinturón viario.

Las tipologías residenciales deberán estudiarse de forma que se favorezca la integración social de la población residente y combinarán viviendas unifamiliares adosadas con edificaciones plurifamiliares exentas con fachada al vial principal.

Este sector queda aislado por franjas de zonas verdes de sendos sistemas técnicos que lo rodean, que, a medio o largo plazo, podrían ser incorporados al uso residencial, por lo que el esquema viario se ha diseñado en previsión de esta posibilidad.

Sin embargo, por encima del antiguo vertedero y de los sectores de Soliva está la gran meseta que hemos referido.

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 lugar de Oliveros.

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

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

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

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

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

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

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

La ordenación pormenorizada ensayada durante la elaboración del PGOU ha sido matizada y ajustada por los planes de desarrollo de dichos sectores que han sido redactados 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 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 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.

Apoiada en un bulevar central la ordenación prevé instalaciones dedicadas a la pequeña industria de 200 ó 250m<sup>2</sup> de planta.

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 de pequeñas naves que es la prioridad para el sector, según especifica la ficha del mismo.

Al otro lado de la hiper-ronda, en esta misma C<sup>a</sup> 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 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 equipamiento de cesión, separado de la carretera y de los desarrollos residenciales traseros por bulevares de 40-50m. centra toda la ordenación.

Este equipamiento, de 114.000 m<sup>2</sup> de suelo, puede tener cualquier tipo de uso, público o concertado, 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 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, y gran parte de los del sector del SUNP de Alcubillas, perteneciente al mismo sistema, deben quedar protegidos de la urbanización. Únicamente existe la posibilidad de urbanización, por su topografía, de los terrenos del antiguo picadero de la Ermita, obteniendo con ello como cesión parte del Cerro de la Tortuga, y en el sector de Alcubillas, cuya edificación no debe superar en mucho la fachada del Camino de Antequera para no adentrarse en dicho cerro, parte del cual le corresponderá también ceder.

### *3.8.2. Suelos de baja densidad al norte de las rondas.*

#### *3.8.2.1. Estructura del territorio.*

En los trabajos, previos a los de revisión del PGOU, realizados para la Revisión del Programa de Actuación se realizó un estudio estructural y paisajístico de los montes de Málaga, fundamentalmente para la zona este, aunque sus conclusiones sean igualmente válidas para toda la cadena montañosa que llega hasta la vega, incluidas las estribaciones del norte y nordeste del Puerto de la Torre. ("Revisión del Programa y Actuaciones Estructurales", Junio del 2003. Damián Quero, Cecilia Kunaja y Daniel Zarza, arquitectos).

En dichos trabajos, después de analizar la situación estratégica de Málaga en el último óvalo del Mediterráneo y junto a una colina, la acrópolis púnica- romana ramificación de las sierras malagueñas desde la que domina el delta del Guadalhorce y controla la mejor ensenada de la región, y de cómo la Málaga contemporánea se ha desarrollado masivamente ocupando los valiosos paisajes de su entorno, analiza el origen de las piezas, con características propias del desarrollo litoral mediterráneo, originariamente apoyadas en la vía litoral del este de la ciudad, donde la burguesía ha ido buscando el atractivo de su potencial paisajístico que aprovecha las playas, las vistas, la orientación y el asentamiento serrano con sus bosques naturales y plantaciones rurales, para colonizar dicha banda litoral y las primeras estribaciones de la montaña ( o la montaña misma como en los casos de las zonas altas de Pinares de San Antón o Cerrado de Calderón).

Fue un desarrollo en fajas, partiendo de la estrecha faja litoral inicial de 1km, de anchura y nueve de largo, donde se establecieron los primeros desarrollos apoyados en ejes formados por las canalizaciones de los arroyos en extensiones unifamiliares en ladera que van dejando libres los cerros de las estribaciones montañosas, siguiendo posteriormente con una

segunda franja, más irregular, de 1,5-2 km, que apoyada en las primitivas urbanizaciones coloniza ya las laderas más abruptas, con desarrollos de unifamiliar más denso (adosados) o incluso transformaciones hacia pluriifamiliares densas que reducen considerablemente los valores ambientales del lugar.

La terminación de la ronda este hace plantearse la posibilidad de desarrollo no solo de estas franjas litorales, ya compactadas, sino también de la franja exterior, una faja de 2-2,5 km.

El estudio se plantea las posibilidades de este desarrollo, partiendo de la hipótesis del valor de las zonas de montaña para el desarrollo suburbano de baja densidad, estudiando la potencialidad de los suelos para la construcción "sin grandes movimientos de tierra, ajustándose a las pendientes, conservación e incentivación de valores ambientales paisajísticos: hidrológicos, forestales, faunísticos, accesibilidad, climático y visuales (orientaciones y vistas en función de altura, etc..)".

El estudio se replantea los modelos teóricos existentes en el momento sobre la materia, en cuanto que no es posible superar el claro límite de las rondas circunvalación, frente al que opone un modelo de salto con límite irregular que permita una relativa continuidad e intercambios entre el suelo urbano y el no urbanizable, la protección del territorio serrano entendido como territorio natural, inaccesible, frente al que opone la cualificación de las áreas mediante la creación de equipamientos singulares y grandes áreas forestadas, o el replanteamiento del modelo de implantación mediante el desarrollo de tipologías de viviendas unifamiliares de baja densidad con mejora ambiental de la parcela ajardinada según valores paisajísticos del lugar, y modelos alternativos multifamiliares, de "cluster" con servicios comunes y mejora de los suelos.

Entra a analizar la estructura del territorio natural o su paisaje para el desarrollo de este borde urbano, encontrando como elementos definitorios del territorio las cumbreras o divisiones

topográficas que configuran el relieve de la zona, los cerros aislados o testigos como hitos paisajísticos identificadores, la red de drenajes de los diferentes arroyos que desembocan en el mar y que están fuertemente constreñidos, bloqueados por la barrera de la ronda y los desarrollos urbanos más bajos, por lo que propone concebirllos como áreas o balsas de retención y recarga del acuífero, como refugios de fauna y como zonas húmedas y de sombra, y no olvida que el ámbito reúne un importante legado en bosques naturales o forestados, Parque Natural de los Montes entre otros, que ocupan extensiones de gran valor, junto con paisajes de almedros, olivos y viñas y junto con caminos, cortijadas y lagares que, a pesar de su abandono es necesario recuperar.

El territorio por encima de la ronda este se define por cuatro arroyos y cumbreeras que dejan cerros litorales separados 1-2 km, y que establecen cuatro zonas naturales de drenaje que deberían ser preservadas, con protecciones puntuales de arroyos e hitos en los bordes de la circunvalación.

Este territorio irregular, cuando va perdiendo sus valores rurales se percibe como espacios de "valles en abanicos o detríticos" que no pueden ser calificados de "cubetas u hoyas" por su reducido tamaño, y que orientados a mediodía permiten la percepción del valle y del mar.

Y concluye el análisis de la estructura del territorio natural evidenciando las limitaciones para su potencial desarrollo, dada la reducida escala geomorfológica que no permite desarrollos amplios y regulares sin alterar drásticamente su relieve actual.

#### *3.8.2.2. Condiciones para el desarrollo urbanístico de estos suelos.*

Las dificultades para el desarrollo urbanístico de estos suelos son pues obvias.

Como pone de manifiesto, pues, este estudio, la existencia de estos valles o cubetas que puedan sustentar una cierta

implantación de usos residenciales es escasisísima en esta franja de 2-2,5 km. por encima de la ronda.

Además es imprescindible imponerse como condición "la conservación e incentivación de valores ambientales: paisajísticos, hidrológicos, forestales, faunísticos, accesibilidad, climático y visuales (orientaciones y vistas en función de altura, etc..)" así como ajustarse a las pendientes sin realizar grandes movimientos de tierra.

Y renovar el concepto de la zonificación tradicional en este tipo de suelo (como propone el estudio en la zona concreta que analiza), definiendo los vacíos, de forma previa y vinculante antes que los usos para asegurar la adecuación de las zonas urbanizables a las características de este territorio excepcional y sensible, haciendo preservar como verde estructural las cabeceras de los arroyos, las áreas de drenaje, la vegetación de ribera y el arbolado maduro, las crestas de los montes, los oteros, los cerros, las laderas de pendiente superior al 40% que impidan una implantación de la edificación que no modifique sensiblemente el terreno y dificulte los accesos ,minimizando así los impactos de los movimientos de tierra y geomorfológicos.

Con este tipo de condiciones, el territorio susceptible de urbanización se reduce considerablemente. Mucho más, con las intensidades que han sido solicitadas que son del todo inviables.

Los estudios realizados hasta el momento, sobre todo por el equipo que realizó el estudio para la Revisión del Programa de Actuación del vigente PGOU, de junio de 2003, antecedente inmediato de esta Revisión, realizado con gran rigor para el área que estudió en profundidad, y los estudios posteriores realizados como propuestas para el Avance del PGOU por propietarios y promotores particulares, permitieron aproximar el modelo que esta Revisión del PGOU buscaba para desarrollos urbanizables en estos suelos por encima de las rondas, o, en general, de los montes de toda la ciudad, desde el Puerto de la Torre hasta el límite este del término municipal.

En el Avance de esta Revisión se enumeraron las siguientes características que debían reunir:

- “La propuesta urbanizadora debe partir de la base de ser, ella misma, una oportunidad para la recualificación de la zona, por encima de sus valores naturales intrínsecos. Esto solo puede conseguirse mediante la creación de equipamientos singulares y grandes áreas forestadas, que, además de añadir valor al lugar, lo doten de accesibilidad para su disfrute público.
- La propuesta también debe aportar algún “input” a la ciudad. No reducirse a una mera actuación urbanizadora para suelo residencial, sino aprovechar la excepcionalidad de su enclave para la ubicación en el lugar de actividades que supongan una dotación y un activo futuro para la ciudad.
- La actuación deberá estar conectada a la ciudad a través de un enlace de la autovía, y/ o resolver los problemas de conexión hasta el mismo desde la ciudad consolidada, debiendo tener al menos dos posibilidades de conexión con el resto de la ciudad, y resolver su viario principal de forma mallada, sin fondos de saco, y con pendientes y sección adecuadas.
- Asimismo deberá resolver por sí misma sus dotaciones infraestructurales, sin recargar las existentes al sur de la misma, en el suelo consolidado.
- Los terrenos sobre los que se asiente deberán tener mayoritariamente pendientes inferiores al 30%. En el plano P.1.1. de Propuestas y Criterios Ambientales de este Avance, figura una línea divisoria donde los terrenos comienzan a tener mayoritariamente esta pendiente, que será una referencia para la evaluación de propuestas, dado que aunque pueden existir

terrenos más interiores con pendientes menores de dicho límite, la lejanía a la franja primera, de 2km. tras la ronda, dificulta los accesos e infraestructuras y los terrenos alcanzan alturas mayores, lo que puede ser una rémora para su urbanización.

- No podrán nunca incluir suelos con algún tipo de protección, masas forestales, ni ámbitos que el Plan proponga como áreas de actuación para su adecuación paisajística, generalmente en el entorno de los lugares de interés ambiental.
- Deberán tenerse en cuenta también las zonas de mayor sensibilidad paisajística, los escenarios visuales desde la ciudad y sus rondas, que también se marcan en dicho plano P.1.1., para situar en lo posible la edificación fuera de ellas , o extremar en las mismas el cuidado en su implantación.
- En este tipo de suelos, la implantación de la edificación se realizará en las laderas que tengan menos de un 40% de pendiente, o en las lomas intermedias que tengan fondos paisajísticos inmediatos de mayor altitud.
- Se reservarán por tanto para zona verde estructural: los fondos de las vaguadas con un ancho suficiente para permitir el drenaje en el entorno de arroyos y vaguadas, las crestas, las mayores cimas, los mogotes aislados, y las laderas de pendientes superiores al 40%.
- Este verde estructural será de al menos el 50% de la totalidad del sector urbanizable.
- Será condición de la implantación la cesión de suelo de montes con la forestación realizada, en una proporción aproximada de suelo no urbanizable de cesión, en

zonas contiguas al sector, de al menos el 50 % de los suelos calificados, al margen del resto de cesiones internas. Dichas zonas forestadas se procurarán con acceso para su disfrute público, y en zonas próximas a las autovías que mejoren el escenario visual desde la misma.

- Las densidades máximas admisibles serán de 6 viviendas/hectárea de suelo edificable neto (donde se implanta la edificación, el viario, el equipamiento y la zona verde local), o 3 viviendas / hectárea de suelo edificable bruto referido a la totalidad del sector clasificado (que incluye el 50 % mínimo de zona verde estructural).
- Las tipologías que deberán disponerse serán mayoritariamente unifamiliares aisladas de parcelas mayores de 500 m<sup>2</sup>, o agrupaciones plurifamiliares de altura máxima B+1 y número máximo de 15 viviendas sobre parcelas de 3-4 Has. con una ocupación máxima del 50%, en forma de cortijo o "cluster". Entre cada agrupación deberá haber un espacio equivalente a la misma de verde comunitario que deberá ajardinarse. La edificación se adaptará al terreno, sin muros, troceando su planta en los niveles necesarios.
- Se favorecerá el soleamiento invernal y las sombra y protección en verano, favoreciéndose el uso de patios y porches provistos de arbolado. Las especies a implantar en el interior y en el exterior serán autóctonas o de carácter xerófilo que evite altos consumos de agua y costos de mantenimiento.
- Los trazados viarios se adaptarán a las curvas de nivel , a media ladera, reduciendo la sección para impedir grandes movimientos de tierra, taludes o abanalamientos. El trazado será irregular adaptado al relieve, evitando las líneas rectas y las pendientes



superiores al 15%. Los aparcamientos se resolverán a un solo lado de la vía que deberá proveerse de arbolado. Se proveerá de acceso peatonal (bicicletas, caballos...) a las zonas verdes.

Estas normas, junto con el resto, que el PGOU establecerá con más detalle, respecto a la mejor y más sostenible implantación de la edificación en estos posibles suelos urbanizables, serán el guión de requisitos exigibles para la inclusión de los mismos en la elaboración y tramitación de este PGOU. En el momento de redacción de este Avance las propuestas presentadas no se adecuan a estos requisitos”.

En el periodo de información al público del Avance se solicitó la reclasificación de 26.200.000m<sup>2</sup>, de los cuales en los montes 20.600.000m<sup>2</sup>.

Casi todas las propuestas eran irrealizables por la topografía de los terrenos, que no reunían las cualidades exigidas, y por la intensidad edificatoria que se proponía, igualmente diferente a la exigida. Pocas propuestas contenían, además, un cierto estudio de los terrenos o de la implantación.

De todas, se ha considerado la conocida como “Limonar Alto”, con una superficie de 1.815.103 m<sup>2</sup>, que se clasifica como Suelo Urbanizable No Sectorizado, con una edificabilidad de 0,0915m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y una densidad máxima de 2,754 viv/ha.

La zona tiene áreas adecuadas para la edificación por sus pendientes, puede comunicarse con la ciudad a través de varias conexiones, como son el enlace del Limonar, la carretera que viene desde los Almendrales, otras con Cerrado de Calderón, o cruzando la ronda este, con Colinas de Limonar, y puede permitir recualificar una zona muy próxima a la ciudad con equipamientos.

Naturalmente la intensidad que se dispone, muy alejada de la solicitada, es la que se ha considerado adecuada para sus

condiciones paisajísticas y para la implantación que fue exigida en el Avance.

La condición para su sectorización es la de promover dos equipamientos de interés para la ciudad, de tipo docente, deportivo u hospitalario, que habrán de tener una superficie de suelo de al menos 170.000 m<sup>2</sup> y un techo edificable de 48.000 mc. La disponibilidad de suelo con pendientes no excesivas es un bien escaso en esta zona este de la ciudad. Lo que abre expectativas para la localización en la zona de equipamientos importantes, a nivel ciudad, que hayan de estar enclavados en el este, tipo tercer hospital de Málaga, o de envergadura parecida.

Esta condición es la que genera el derecho al aprovechamiento residencial previsto.

La clasificación del sector conlleva la obtención de 1.772.457 m<sup>2</sup> de Sistema General de zonas verdes , que engloban el área no sectorizada, al este hasta el arroyo Jaboneros, y al oeste incluyendo la zona de pinares de repoblación y toda la zona al sur hasta Hacienda Peinado y la autovía.

Todos estos suelos, excepto los que lo estén ya, deberán ser repoblados.

Si a ésto añadimos que al menos el 50% de los suelos delimitados deberán ser zona verde estructural, y también reforestada, se puede llegar a obtener un total de 2.600.000 m<sup>2</sup> de zonas verdes arboladas por encima de las rondas.

Si a esto se añadieran las necesarias repoblaciones públicas que deberían producirse sobre los suelos protegidos que se destinan a ello en este PGOU, se podría llegar a conseguir el cinturón verde junto a la ronda este, siempre tan demandado.

A este área de Suelo Urbanizable No Sectorizado se le impone en su ficha, como determinaciones estructurales, u orientativas (que serán determinaciones a incorporar en el Plan de Sectorización), las condiciones que se enumeraron como exigibles en el documento del Avance de esta Revisión, a todos estos suelos de montes. Es preciso resaltar entre todas ellas la condición de aislada de la edificación, que se desarrollará en los documentos de desarrollo. Es muy importante, por razones de preservación del paisaje,, que no haya continuos edificados, que la edificación se interrumpa con vacíos importantes. En cuanto a las condiciones de urbanización son también las adecuadas al tipo de suelos y al desarrollo no intensivo que se pretende, con viales muy adaptados a la topografía del terreno, sin grandes movimientos de tierra, y de poca sección.

### **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% del aprovechamiento objetivo 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.

No obstante sería conveniente tener en cuenta «de lege ferenda» la regulación prevista en el "Proyecto de Ley 7-05/PL-000002, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo", que se ha publicado recientemente en el Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía (núm. 206 de 27 de mayo de 2005) actualmente en fase de tramitación parlamentaria, ante la presumible futura reforma de la LOUA, que afecta, entre otros extremos, al porcentaje del 30% citado, que girará, no sobre el aprovechamiento objetivo del ámbito, sino sobre la edificabilidad residencial de cada área o sector.

Dado que el Plan General, o en su caso, los correspondientes Planes de Sectorización han de recoger la localización de suelo para las viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, tanto en suelo urbano no consolidado o urbanizable, y estando, no obstante el Proyecto de

Ley de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo propuesto en sede parlamentaria por el procedimiento Urgente, se considera procedente dejar pendiente para las siguientes fases del desarrollo de ésta Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística, la consideración exacta de las ubicaciones así como el estudio del número de las mismas en relación a su demanda, así como 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 conformidad con la normativa que resulte de aplicación.

Sin embargo, conviene poner de manifiesto brevemente los objetivos del citado "Proyecto de Ley de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo", según el documento publicado.

A tal efecto, tiene como objetivo principal, el vincular la construcción de vivienda protegida y la promoción de suelo enfocando ésta, fundamentalmente, a aumentar la oferta de la primera, procediendo a modificar y completar determinados aspectos de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, con la finalidad de garantizar una oferta de suelo suficiente con destino a la promoción de viviendas protegidas, no sólo en los municipios de relevancia territorial sino en todos los municipios andaluces.

En particular, se recoge la obligación de reservar al menos el treinta por ciento de la edificabilidad residencial de cada área o sector con uso residencial para su destino a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, pretendiendo con esta nueva regulación obtener una doble consecuencia:

- Que la reserva suficiente de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública venga objetivada en función de los nuevos aprovechamientos residenciales que se prevean en cada municipio, con independencia de que sea o no de relevancia territorial.
- Clarificar los cálculos previstos en la norma y así facilitar su aplicación en la gestión urbanística.

De igual manera, 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:

<b>SUELO PRODUCTIVO Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS</b>	
Suelo Urbano Transitorio	461.610 m <sup>2</sup> t.
Suelo Urbanizable Transitorio	641.191 m <sup>2</sup> t.
Suelo Urbano No Consolidado	942.860 m <sup>2</sup> t.
Suelo Urbanizable Sectorizado	2.014.420 m <sup>2</sup> t.
Suelo Urbanizable No Sectorizado	751.690 m <sup>2</sup> t.
<b>TOTAL</b>	<b>4.811.771 m<sup>2</sup>t.</b>

- 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:

<b>TOTAL TECHO INDUSTRIAL PGOU-97</b>	<b>TOTAL TECHO INDUSTRIAL PGOU-97 CONSUMIDO</b>
3.345.637 m <sup>2</sup> t	622.459 m <sup>2</sup> t

Lo que supone una media de 622.459 m<sup>2</sup> / 11 años = 56.587 m<sup>2</sup>t / año.

- En el momento de entrar el nuevo Plan en vigor (Junio 2009) la oferta de suelo para actividades económicas, si consideramos constatare el ritmo de 56.587 m<sup>2</sup>t/año (de ámbitos de planeamiento y gestión) será de 4.755.184 m<sup>2</sup>t.<sup>(1)</sup>
- 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.

<sup>(1)</sup> 4.811.771 m<sup>2</sup>t. del suelo de actividades económicas – 56.587 m<sup>2</sup>t. (cuyas licencias se estiman conceder de Junio de 2008 a Junio de 2009) = 4.755.184 m<sup>2</sup>t..

#### *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.

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

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 estrategia respecto a este enclave industrial de Málaga 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.

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 los 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 m<sup>2</sup> 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 Avance 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) Reconponer 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 promuevan 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(T) « Buenavista Oeste ».** Operación sobre suelo público, resultante de la división del anterior SUP-T.120 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 m<sup>2</sup>. Techo edificable 307.396 m<sup>2</sup>.

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

Superficie de suelo 316.946 m<sup>2</sup>. Techo edificable 205.380 m<sup>2</sup>.

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 606.741 m<sup>2</sup>. Techo edificable 258.840 m<sup>2</sup>.

4. **SUS-G.5/G.6/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 339.579 m<sup>2</sup>. Techo edificable 135.831 m<sup>2</sup>.

5. **PA-G.8(T) "Azucarera"**. 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 273.341 m<sup>2</sup>. Techo edificable 123.003 m<sup>2</sup>.

6. **Central Eléctrica**. Se trata de un ámbito en el que acoger la Central Eléctrica, que sustituirá a la antigua "Termica", y se sitúa en un extremo de la banda del eje del Guadalhorce.

Superficie de suelo de este sistema técnico 53.906 m<sup>2</sup>.

7. **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 113.093 m<sup>2</sup>. Techo edificable 37.789 m<sup>2</sup>.

8. **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 m<sup>2</sup>. Techo edificable: 171.630 m<sup>2</sup>t.

SUS CH7:

Superficie de suelo 414.150 m<sup>2</sup>. Techo edificable: 107.672 m<sup>2</sup>t.

9. **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 m<sup>2</sup>. Techo edificable 61.670,62 m<sup>2</sup>c.

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~~, cuya ordenación se adapta al conjunto.

Superficie de suelo 25.562 m<sup>2</sup>. Techo edificable 12.781 m<sup>2</sup>c.

El sector SUS-G.2, se forma con el sector de urbanizable programado, SUP-G.9, sin trámite iniciado, parte del SG-BM.4, el situado al norte de la autovía, cuya afección al tell fenicio se resolverá mediante la cesión local de zona verde, y un suelo no urbanizable situado en la ribera del río, que se obtiene también como cesión local de zona verde.

Superficie de suelo 101.513 m<sup>2</sup>. Techo edificable 30.471 m<sup>2</sup>c.

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 46.294,20m<sup>2</sup>. Techo edificable 20.448,02 m<sup>2</sup>c.

10. **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 159.207m<sup>2</sup>s y un techo edificable de 91.981,20 m<sup>2</sup>c.

11. **LOS SUELOS EMPRESARIALES EN LAS ZONAS COSTERAS:**

Los sectores SUNS-BM.1 "Arraijnal" y PAM-BM1 (T) "La Cizaña", en principio no previstos para usos productivos, sino solo turísticos (hoteleros) y residenciales, han 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 todos estos usos terciarios, como factor de viabilidad de los sectores, y como núcleos de actividad de gran calidad en la ciudad.

Se prevé (a fijar por el planeamiento de desarrollo), unos 55.000m<sup>2</sup>c de uso empresarial en Arraijnal y unos 37.000 m<sup>2</sup>c en La Cizaña.

12. **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 370.196 m<sup>2</sup>s, y la edificabilidad asignada es de 148.078 m<sup>2</sup>t.

13. **SUS-CA.11 "Expansión del Parque Tecnológico de Andalucía"**. La expansión se efectuará hacia el Norte y a desarrollar en dos etapas.

Superficie de 635.298 m<sup>2</sup>. y una edificabilidad de 190.589 m<sup>2</sup>t.

14. **SUS-CA.6, SUS-CA.7, SUS-CA.8 "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 681.118 m<sup>2</sup>s, y se le asigna una edificabilidad de 238.391 m<sup>2</sup>t.

15. **SUS-CA.9 "Liria". Varias piezas logísticas y multiuso.** Situadas sobre la vía de acceso al Parque Tecnológico y conectadas entre sí, configuran un conjunto de enclaves independientes de tamaño medio con aptitud (locacional y ambiental) para acoger una diversidad de funciones que pueden incluir desde algunas actividades tradicionales del uso industrial hasta las logísticas y empresariales.

Superficie de 381.300 m<sup>2</sup>s, y una edificabilidad asignada de 114.390 m<sup>2</sup>t.

16. **SUS-CA.12 "Manceras Sur". Parque logístico.** Ámbito sobre el corredor de la Autovía del Guadalhorce, inmediatamente al norte del sector "Rosado", con análoga accesibilidad y posición estratégica, apto para absorber el déficit de espacio para actividades logísticas de la ciudad.

Superficie de 229.708 m<sup>2</sup>s, y se le asigna un edificabilidad de 68.912 m<sup>2</sup>t.

17. **SUNS-T.3 "Vallejo", SUNS-T.4 "Asperones".** Los bordes de la carretera de Los Asperones, entre el Polígono de Trévez y el núcleo de Campanillas, crea un corredor industrial, ya colonizado en sus extremos, donde no parecen oportunos otros usos diferentes.

Superficie de 271.867 m<sup>2</sup>s, y se le asigna una edificabilidad de 95.153 m<sup>2</sup>t.

18. **SUS-T.4 "Expansión Oeste de Trévez"**. Supone la ampliación del actual polígono logístico hasta la vaguada en donde empieza el ámbito de Cerámicas.

Superficie de 137.207 m<sup>2</sup>s, y la edificabilidad propuesta es de 48.022 m<sup>2</sup>t.

19. **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 m<sup>2</sup> 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: 232.907m<sup>2</sup>. Techo edificable: 81.519,45m<sup>2</sup>c

#### *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 m<sup>2</sup>. Techo edificable 10.090 m<sup>2</sup>t.

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 91.020 m<sup>2</sup>s, y la edificabilidad propuesta de 31.857 m<sup>2</sup>t.

3. **SUS-T.1 "Pilar del Prado"**. Pieza industrial, consistente en un minipolígono de actividades industriales y artesanales urbanas, situado entre Famadesa y las industrias cerámicas.

Superficie de 24.600 m<sup>2</sup>s, y la edificabilidad propuesta es de 9.840 m<sup>2</sup>t.

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

1. **SUNC-R-R.6 "Cerámica Salyt"**. La erradicación de esta actividad en este suelo, de una superficie de 52.264 m<sup>2</sup>, permite convertir su actual enclave de centro urbano, comercial, deportivo y verde, de la barriada de Granja Suarez, y resolver la relación de ésta con el Parque del Norte.
2. **SUNC-R-P.2 "Camino de San Rafael"**. Comporta la transformación a residencial de un suelo con capacidad, según el Plan General del 1997, de 240.000 m<sup>2</sup> de techo de actividades variadas tradicionalmente incluidas en los usos industrial y comercial mayorista.
3. **SUNC-R-P 3 "Epcos"**. El traslado de la actual empresa a terrenos del Parque Tecnológico supone liberar 34.500 m<sup>2</sup> de suelo industrial destinándose por el plan a usos empresariales situados estratégicamente junto al Palacio de Congresos y en enlace de la ciudad residencial con la productiva localizada en los polígonos industriales.
4. **SUNC-R-LO.3,4, y 6 "Zona de Los Guindos"**. En este ámbito hay actividades muy diversas, la mayor parte de ellas causantes de un área residencial compacta y necesitada de cualificación. Algunas de las actividades actuales, como las comerciales minoristas, podrían permanecer o retornar tras la remodelación

- urbana. Elimina unos 34.225 m<sup>2</sup> de techo que aún concedía el Plan del 97 a suelo industrial en su determinación de mantenerlos hasta el cese completo de la actividad.
5. **PA-LO.21, 22 y 23 "La Princesa"**. Situada en la fachada sur del ámbito de remodelación del Corredor Ferroviario. Elimina 43.000 m<sup>2</sup> de suelo y 88.231 m<sup>2</sup> de techo que concedía el Plan del 97 a suelo industrial.
  6. **SUNC-R.LO.7 "Calle Cantimpla" y SUNC-R-LO.8 "CALLE Balazón"**. Se propone la sustitución y reubicación de este conjunto de naves que presenta una situación estratégica para la integración transversal a uno y otro lado del soterramiento del ferrocarril. Libera 21.400 m<sup>2</sup> y 13.400 m<sup>2</sup> de suelo respectivamente .
  7. **SUNC-R.LO.10 "Portillo"**. Situada en el inicio de entrada a la Avenida de Velázquez, se sustituye la antigua cochera de automóviles Portillo que libera 12.058 m<sup>2</sup> de suelo qu suponen 18.090 m<sup>2</sup> de techo industrial.
  8. **SUNC-LO.11 "Ámbito de la antigua Térmica"**. La eliminación reciente de esta actividad será sustituida por la creación de una Central de Ciclo Combinado que se sitúa en la franja paralela al Río Guadalhorce (ver punto 6 del epígrafe 8.9.). Libera 115.943 m<sup>2</sup> de suelo, entre los dos ámbitos de suelo, urbano y urbanizable, destinados en parte a este uso industrial por el Plan del 97.
  9. **SUNC-R.LO.12 Núcleo industrial "Calle Nereo" y Pacífico**. Se propone eliminar las naves allí existentes, facilitando la gestión para su reubicación en los espacios que el Plan designa a estos efectos. Libera 34.000 m<sup>2</sup> de suelo con un techo industrial de 50.304 m<sup>2</sup>.
  10. **SUNC-R-LO.16. "Guadaljaire"**. Se plantea la sustitución de la actividad industrial con adecuación de usos (vivienda, comercio, terciario, y dotacional) a la recualificación de la avenida de Velázquez, con el objetivo de facilitar la permeabilidad de la trama

con los sectores colindantes. Se libera 21.137 m<sup>2</sup>. de suelo con un techo industrial de 31.702 m<sup>2</sup>.

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

Libera 37.900 m<sup>2</sup> de suelo.

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

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

### **3.11. Nuevo calibrado de capacidad residencial del Plan General.**

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

- a) El Plan General de 1997 disponía en los ámbitos de gestión y en los sectores de Planeamiento de Desarrollo, suelo con capacidad para 86.463 vdas.
- b) En los casi once años de desarrollo del Plan General (desde su aprobación a mediados del año 1997 y el 1 de Julio de 2008 se han expedido licencias según el siguiente cuadro:

DATOS EXTRAÍDOS DEL ADAN Y ORACLE	Nº DE VIVIENDAS DE OM EXPEDIDAS / 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
	Hasta junio de 2008	1.045
	<b>TOTAL</b>	<b>52.723</b>

$$\frac{52.723}{11} = 4.793 \text{vdas./ año}$$

A un ritmo medio de 4.723 viviendas por año.

- c) Por otra parte según los cuadros de Evaluación Cuantitativa y Espacial del planeamiento de desarrollo y ámbitos de gestión hasta el 1 de Julio de 2008.

PROPUESTA TOTAL VIVIENDAS EN ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN	TOTAL LICENCIAS CONCEDIDAS PARA VIVIENDAS EN ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN
86.463	40.679

Lo que supone una media de 40.679 viviendas/11 años = 3.698 viviendas/año.



- d) Si comparamos estos dos números de licencias obtenidas en el mismo período, por un lado la media anual 4.793 viviendas/año totales y por otro la media anual de 3.698 viviendas/año incluidas en ámbitos de planeamiento de desarrollo y gestión, podríamos concluir que la diferencia 1.095 viviendas/año corresponde a las concedidas en suelo urbano consolidado o directo.
- e) El horizonte de este Plan se establece en 9 años, 1 de tramitación hasta la Aprobación Definitiva, y 8 de ejecución. Teniendo en cuenta que a Julio de 2008 la capacidad que propone el Plan, como ya hemos dicho, es 70.116 vdas., y si consideramos constante el ritmo de 3.698 vdas./año (de ámbitos de planeamiento y gestión) tendríamos que en Julio de 2009 debería ser eficaz la Aprobación Definitiva y nos encontraríamos con una capacidad de 66.418 vdas. <sup>(1)</sup>

En definitiva, en el momento de entrar el nuevo Plan en vigor (Julio 2009) la oferta residencial del mismo sería de 66.418 vdas. para los siguientes 8 años. Una propuesta bastante más reducida que la del PGOU-97, en su aprobación definitiva, con 86.463 vdas. al entrar en vigor. Esta diferencia parece asumible teniendo en cuenta que entramos en un período en el que se prevé una fuerte disminución de la demanda.

### *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 5.1.b. apreciamos que la media obtenida de estos 11 años, 4.793 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.

---

<sup>(1)</sup> 70.116 vdas. – 3.698 vdas. (cuyas licencias se estiman conceder de Junio de 2008 a Junio de 2009) = 66.418 vdas.