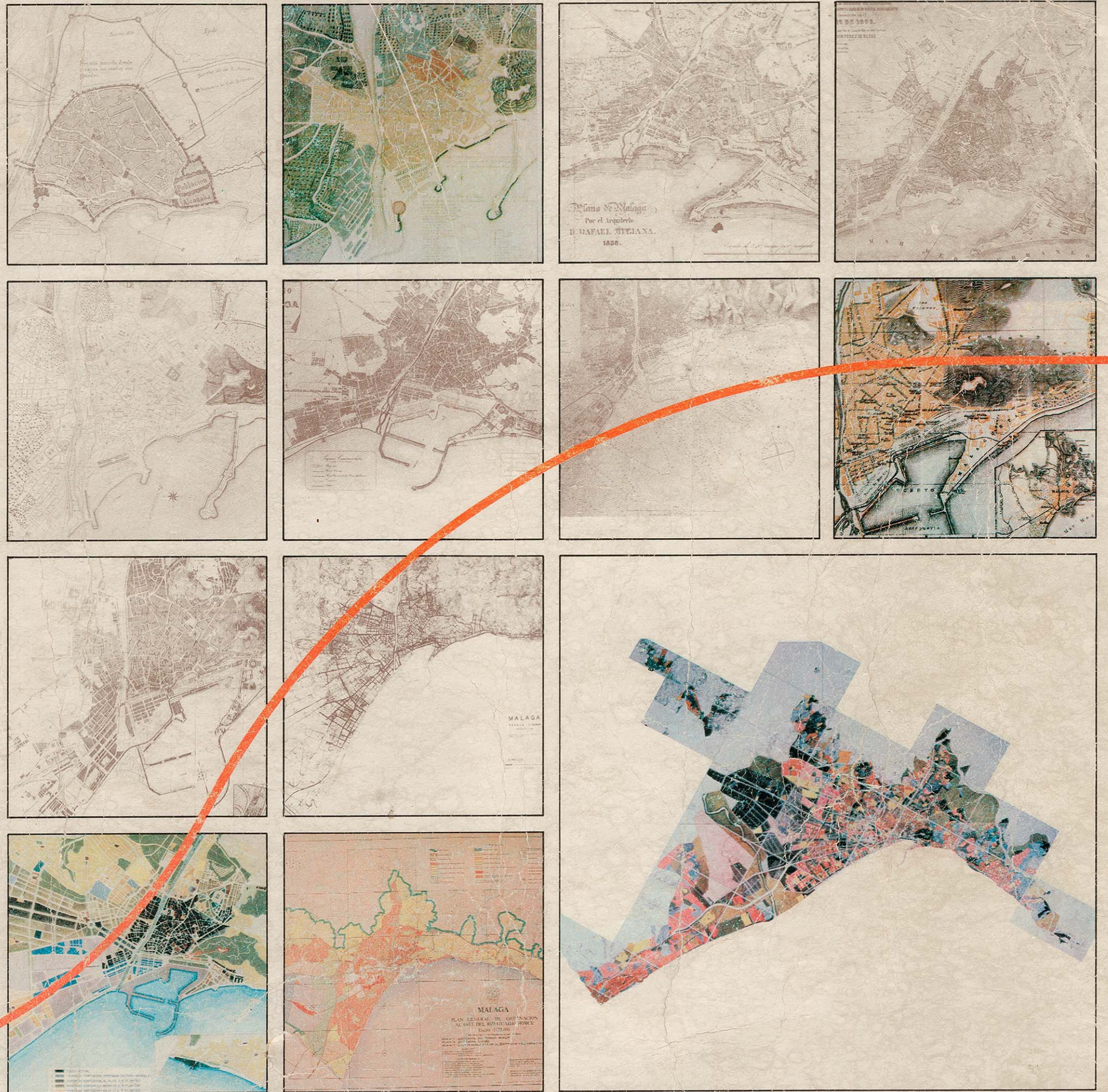


PROPUESTAS



EXCMO. 'AYUNTAMIENTO DE MALAGA - PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA 1983

EL NUEVO PLAN GENERAL DE MALAGA

“En la historia reciente de España ha habido más iluminados que ilustrados. Aquí no hay salvación laica posible. Si algo noblemente utópico permanece en pie, desvanecidos los viejos mitos milenarios, y al borde del abismo termónuclear, es el riesgo moral de la libertad y el diálogo. La llama es muy débil, pero tenemos la obligación de mantenerla viva”.

(De una lectura de Raymond Aron y Rodríguez-Ibáñez)

A don José González Edo. Su ciudad soñada le dedica los trabajos de revisión del P.G.O.U., que, desde el principio, contaron con su inspiración y su aliento.

EL largo proceso de elaboración (formalmente revisión) del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Málaga, concluye con la presente edición de su Texto Refundido final. Al mirar atrás, la labor realizada por el Ayuntamiento produce, por sus dimensiones y por su complejidad, un verdadero sentimiento de vértigo a quienes hemos tenido la responsabilidad de dirigirlo. Cuatro años invertidos en la revisión (1980-83), son, sin duda, un largo período. Toda revisión supone una provisionalidad normativa, que algunos administrados soportaron con espaldas recias, y abre también una expectativa de intereses, que políticos y técnicos municipales cargamos sobre las nuestras. Al final, las espaldas se yerguen, el cansancio se olvida, y es intensa la satisfacción por el trabajo desarrollado.

Hemos revisado el Plan durante unos años singulares para la Administración; el cambio de competencias urbanísticas desde la Administración Central a la Autonómica, integrante del proceso constitucional de descentralización del Estado, ha supuesto, como se comprende, un factor objetivo de retraso en este trabajo concreto. El Plan se comenzó a revisar con subvenciones del MOPU, y concluye con un Texto Refundido autorizado por el Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía, lo que constituye un resumen expresivo de este proceso. Por otra parte, nunca quisimos sacrificar a una mayor celeridad, la participación de los malagueños en la revisión de su Plan. Creemos que el proceso participativo que ha permitido elaborar este Plan ha sido intensísimo, discutiéndose cada propuesta, no solamente con Asociaciones ciudadanas, profesionales, o empresariales, sino descendiendo también al pormenor de la discusión con cada particular afectado. A pesar de esos cuatro años invertidos, el Plan de Málaga, (que, por cierto, no fue el primero en comenzar su revisión), es el primero de las grandes ciudades españolas, y el primero, en términos absolutos, de la Comunidad Autónoma Andaluza, que ve la luz desde las Elecciones Municipales democráticas de 1979.

Sustituye al antiguo Plan del 72, que con un optimismo desarrollista alejado de la realidad, nunca pasó de ser un documento virtual. La ciudad, rota internamente y desequipada, culminó su deterioro urbanístico durante los años 70. Esta ciudad, bella, apacible y mediterránea durante el siglo XIX y hasta bien entrado el XX, había sufrido un crecimiento demográfico equivalente a un cataclismo urbano. Abandonadas a su suerte, sus bellas formas y estructuras fueron heridas, desde los años cincuenta, por la especulación del suelo, por la mediocridad política, o, sencillamente, por el mal gusto.

La ciudad de Málaga, sin embargo, seguía siendo en 1979 un bello lugar para vivir, y aún habiendo superado el medio millón de habitantes, no nos permitimos la más mínima desesperanza, y apostamos decididamente por su recuperación. El nuevo Plan no hubiera sido posible, obviamente, sin una estructura democrática del Ayuntamiento de la ciudad, que, desde 1979, representa, define y defiende los intereses públicos de los malagueños. Ni los propios profesionales dudan ya, desde Lefèvre, de la importancia ideológica del urbanismo, lejos ya del tecnicismo y del diletantismo. “Las facultades de elegir en urbanismo son actos de gran alcance político que implican una cierta concepción de la utilización del espacio, y, en consecuencia, una visión de las relaciones sociales y de las relaciones de producción. En otras palabras, atribuir a un terreno cualquiera una función de autopista o de paseo público obedece a una visión diferente del lugar del hombre en la ciudad, y, por consiguiente, de su papel en la sociedad”. (Hosta).

Con el Plan de 1983, se da un golpe de timón que reconduce el destino de nuestra ciudad. Es un Plan realista, que no se limita a la calificación de zonas, sino que desciende (¡asciende!) al diseño del espacio urbano, a la forma de la plaza o el bulvar. No he dudado en calificarlo de ilustrado, en la concepción humanista que del término pueda hacerse, y en la medida en que se basa en la historia de Málaga, y en su identidad profunda, tan definida por el maestro González Edo. Al racionalizar el desarrollo de la ciudad sobre bases objetivas, al sustentarse en un conocimiento profundo de la realidad urbana, y al revisar, por otra parte, el esqueleto viario y las grandes infraestructuras de Málaga, puede asegurarse que el Plan ha apostado por el futuro, ha querido planificar el destino de esta ciudad a largo plazo, independientemente de los períodos legales de revisión a los que podrá someterse.

El Plan se ha revisado desde el Ayuntamiento, mediante una Oficina Técnica creada para tal fin. Esta novedosa experiencia, a pesar de ser origen de algunos desajustes iniciales y lentitudes burocráticas, ha sido claramente positiva, y constituye, a mi juicio, una de las claves del éxito final. Expreso mi gratitud y mi admiración a cuantos han desarrollado este penoso, complejo y apasionante trabajo. Nombro, como representación de todos ellos, a sus directores, Damián Quero, Salvador Moreno y José Seguí, grandes profesionales y profundos conocedores de la ciudad; ellos, y todo el equipo, han unido a sus numerosísimas horas de trabajo, una moral de hierro para llevar adelante el proceso. Las ayudas recibidas de profesionales de gran prestigio, no pertenecientes a este Ayuntamiento, han sido, más que valiosas, decisivas. También las resumo, personalizándolas en el Profesor Manuel de Solá-Morales. Haberle conocido, haberle visto trabajar, haber conversado con él, será para quien esto escribe una de sus más gratas y fecundas experiencias. El Plan fue dirigido políticamente de manera directa por José Asenjo y concluido por Jesús Miguel Pérez-Lanzac. A ellos, y a los miembros de las dos Corporaciones Municipales bajo cuyas directrices se ha desarrollado el proceso, les felicito calurosamente. El Plan será gestionado en el futuro por otras Corporaciones, que, independientemente, de su composición política, tendrán en él un instrumento operativo y la definición de un modelo final de ciudad. Igualmente, en nombre de nuestro Ayuntamiento, hago público el reconocimiento a la colaboración recibida de otras Administraciones del Estado. Jaime Montaner, Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía, y su equipo, han enriquecido y ajustado rigurosamente un Plan, del que nos sentimos finalmente orgullosos.

El nuevo P.G.O.U. de Málaga ha nacido. Nuestra ciudad inicia su reequipamiento, y dispone de un modelo para su futuro. Creo poder decir, sin énfasis, que el proceso de reflexión colectiva, análisis, propuestas y decisiones que lo ha hecho posible, será importante para la historia de Málaga. Sin duda, ha merecido la pena.

PEDRO APARICIO
Alcalde de Málaga
Diciembre 1984

MALAGA, PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA 1983

FICHA TECNICA

A. TRAMITACION Y FECHAS DE APROBACION.

A.1.	Avance del Plan	10 de Agosto	de 1981
A.2.	Aprobación Inicial	9 de Agosto	de 1982
A.3.	Aprobación Provisional	15 de Abril	de 1983
A.4.	Acuerdo Complementario	5 de Agosto	de 1983
A.5.	Aprobación Definitiva: Resolución del Consejero de Política Territorial y Energía de la Junta de Andalucía	9 de Noviembre	de 1983
A.6.	Expediente de Cumplimiento a la Resolución del Consejero	10 de Febrero	de 1984
A.7.	Texto Refundido	27 de Julio	de 1984
A.8.	Resolución aprobatoria del Texto Refundido del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía	3 de Mayo	de 1985

B. EQUIPO TECNICO REDACTOR.

- B.1. El equipo base de redacción, estuvo compuesto por:
- SALVADOR MORENO PERALTA, Arquitecto Director del Plan.
 - DAMIAN QUERO CASTANY, Arquitecto Director del Plan.
 - JOSE SEGUI PEREZ, Arquitecto Director del Plan.
 - MANUEL DE SOLA-MORALES RUBIO, Arquitecto Asesor del Plan.
 - ALVARO GARCIA-CABRERA MATA, Abogado.
 - JOSE LUIS GOMEZ ORDOÑEZ, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
 - CARLOS MIRO DOMINGUEZ, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
 - VICENTE SEGUI PEREZ, Economista.
- Y POR LOS TECNICOS:
- MANUEL CARO MORENO, Aparejador.
 - JOAQUIN GARCIA-CABRERA MATA, Economista.
 - CARMEN GONZALEZ ENRIQUEZ, Socióloga.
 - ROMAN GONZALEZ HERMOSO, Geólogo.
 - PEDRO MARIN COTS, Economista.
- B.2. Intervención como técnicos en la redacción del Plan, en algunas de sus etapas:
- Javier Botello Llopis (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos); Fernando García Jiménez (Aparejador); Ana María Luque Luque (Geógrafa); Inmaculada Sánchez Sevilla (Geógrafa); Asunción Silvera Tejerina (Geógrafa); Juan Víctor Soler Mederm (Arquitecto).
- B.3. Formaron el equipo de delineación:
- Antonio Baca Aguilar, Miguel Barrionuevo Reina, Francisco Carmona Narbona, Francisco Cortés Ruiz, Juan García Parrado, José Luis Rego Montero, Pedro Vicente Sacón.
- B.4. Mecanografiaron los textos del Plan:
- María del Mar Casado de Amezcua Hernández, Pilar Chamorro Sánchez, Fuensanta Martín Quero y Aurora Valero Jáuregui.
- B.5. Durante el primer año de redacción del Plan, colaboró en el asesoramiento:
- Eduardo Leira Sánchez, Arquitecto.
- B.6. El Plan ha contado con Monografías informativas redactadas por los siguientes colaboradores:
- Miguel Angel Cabello Jurado, Economista (Hacienda Local).
 - Juan Manuel Calvo Alvarez. Pablo Esteban Maes y Enrique Franquelo Lerín, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Estudio de la red de drenaje e infraestructura de Servicios Técnicos).
 - Damián López Cano, Geógrafo-Demógrafo (Estudio Demográfico).
 - Alfredo Rubio Díaz, Geógrafo (Estudio de la evolución histórica de la ciudad).
 - Matías Torres Jiménez, Ingeniero Industrial (Estudio de la Infraestructura de los polígonos industriales).
- B.7. Colaboraron en la labor informativa del Plan en algunas de sus etapas, los Servicios Técnicos Municipales del Excmo. Ayuntamiento de Málaga y el Centro Informático Municipal.

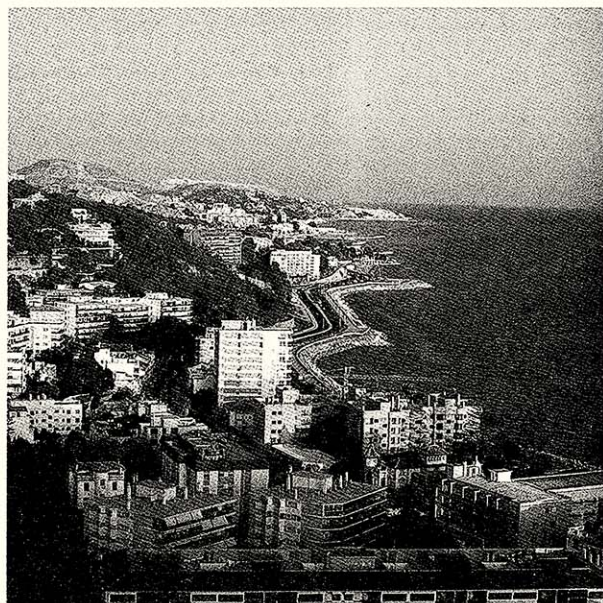
INDICES

PROPUESTAS

Título III
MEMORIA DESCRIPTIVA

Capítulo 1.º	El modelo de desarrollo territorial y descripción de la ordenación propuesta	1
Capítulo 2.º	El viario arterial y los grandes sistemas de infraestructuras	4
Capítulo 3.º	Los sistemas de equipamientos y espacios libres	13
Capítulo 4.º	Las políticas de ordenación establecidas por el Plan General referentes al litoral	17
Capítulo 5.º	Propuestas de ordenación del Suelo Urbano y Urbanizable	18
Capítulo 6.º	Propuesta en Suelo no Urbanizable	30
Capítulo 7.º	Medidas de protección de los bienes culturales y naturales existentes en el territorio	31

Título IV
APROVECHAMIENTO MEDIO EN SUELO
URBANIZABLE PROGRAMADO



PROPUESTAS

Título III

MEMORIA DESCRIPTIVA

Capítulo 1.º

EL MODELO DE DESARROLLO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

1. El objetivo fundamental de la ordenación del territorio contenida en este Plan General es organizar espacialmente los procesos urbanos que habrán de producirse en la ciudad existente y en sus extensiones previsibles, programando temporalmente estas últimas de modo que se conduzcan de una manera armónica y productiva, garantizando la redistribución social de las rentas generadas por el crecimiento y estableciendo la necesaria ligazón estructural con la región y área de influencia a las que la ciudad, como capital, se encuentra vinculada.

La perentoriedad de los problemas que ha generado el crecimiento desordenado de Málaga en las últimas décadas, es razón que justifica la mirada introspectiva con que este Plan General de Ordenación contempla la ciudad existente, trazándose entre sus objetivos prioritarios, los de gestionar sus urgencias y recomponer la estructura urbana. Pero Málaga es una capital de provincia (la sexta del país en número de habitantes) y las demandas procedentes de su área de influencia y la progresiva complejidad de las relaciones comarcales precisan de una óptica de planeamiento tal vez de alcance y ámbito superiores, cuyo objeto propio sea precisamente el ensamblaje estructural de la ciudad con su territorio.

En ausencia de ese planeamiento de ámbito superior, el presente Plan General contiene, no obstante, una propuesta de articulación territorial que conjuga la lógica interna de desarrollo de la ciudad, con la atención a los núcleos que componen el hinterland malagueño, la evolución previsible de sus funciones dominantes y las relaciones de interdependencias con la metrópolis.

Entendemos que la síntesis de las aportaciones que sobre estas cuestiones territoriales se hacen desde este Plan y los demás planes y normas de la provincia, suministrará suficientes datos a los organismos competentes para elaborar una política territorial integrada para la región.

2. EL MARCO TERRITORIAL.

El marco territorial donde se encuadra el modelo de ordenación preconizado por este Plan viene definido por los siguientes condicionantes básicos:

2.1. El factor topográfico.

Málaga es una ciudad costera, cuyo núcleo original se asienta en la ladera del monte de Gibralfaro, sobre la desembocadura del río Guadalmedina. Su emplazamiento actual viene enmarcado por tres arcos montañosos separados entre sí por los valles de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina. El arco situado a levante, con sus promontorios de Gibralfaro, Seminario, Cerro de la Escalera y San Antón, llega prácticamente hasta el litoral, con lo que, desde su origen no cabía concebir otro crecimiento masivo de la ciudad que no fuera hacia el litoral occidental, y sobre todo, a través de la extensa vega del río Guadalhorce. Esta vega, de terreno fértil y llano, constituye una comarca bien definida y estrechamente vinculada a la metrópolis,

teniendo en el Guadalhorce su principal referencia histórica, geográfica y productiva, y cuya riqueza agrícola se extiende hasta el mismo delta del río.

El río Guadalmedina, hoy día un cauce seco, es más una escisión en el tejido urbano que un elemento ordenador y de referencia, determinando una histórica segregación social y espacial cuya unificación se impone como uno de los objetivos preferentes de intervención en el casco urbano.

2.2. Los ejes territoriales.

El centro está ligado radialmente al territorio mediante los ejes de comunicación con las viejas polaridades comarcales (Marbella, Vélez, Antequera...). Estos ejes, de jerarquía cambiante con el tiempo, son a la vez que ejes territoriales estructurantes, vías urbanas arteriales —prácticamente únicas—, que han soportado el crecimiento en los últimos 20 años.

De estos ejes cabe destacar por la importancia de su función estructurante:

- El eje litoral Este, soporte de una estructura de poblamiento ligado a usos turísticos, como ocurre con el litoral Oeste, pero de carácter más dependiente de Málaga, con desplazamientos alternativos diarios que se acentúan estacionalmente en verano, estando estos desplazamientos muy diversificados en sus orígenes-destinos desde el Limonar hasta Torre del Mar y Vélez.
- El eje litoral Oeste tiene unas polaridades mucho más potentes y definidas desde Torremolinos a Estepona, incluso unas subregiones económicas mucho más importantes como son el Campo de Gibraltar y Cádiz, pero también prevalece una relación con Málaga, potente, de corto alcance y muy concentrada en Torremolinos.

Además de la mayor importancia cuantitativa —doble número de viajes diarios— del litoral Oeste frente al Este, la diferencia sustancial entre ambos ejes estriba en que más allá de la Malagueta, el Este se muestra siempre como suburbial, externo al casco, a la ciudad, mientras que al Oeste la ocupación compacta llega sin solución de continuidad hasta el Guadalhorce y sólo la presencia de este río y su delta evitan que esta ocupación se haga ilimitada, por tratarse de un terreno de vega llano, sin las dificultades topográficas del litoral Este.

Así pues, Málaga como capital de la Costa del Sol, en slogan turístico de los 60 y administrativo de los 80, es condición que ha de entenderse como jerarquía de un eje litoral asimétrico y discontinuo, con un altísimo peso relativo de las relaciones próximas (Torremolinos y El Palo) frente a las lejanas (Marbella o Algeciras, Nerja o Almería), generador de unas expectativas de ocupación residencial superiores a la demanda real existente.

¿Y Málaga capital de provincia?

Aquí hemos de atender fundamentalmente a dos ejes, aparte del anteriormente considerado de Vélez que participa en buena medida de esta condición: el del Guadalhorce, con su salida a Coín, y el de Antequera, oscilante en el tiempo, primero por Almogía y por Alora, luego por Colmenar y finalmente a través de la actual carretera de las Pedrizas.

- El eje de Coín sustenta una relación comarcal estrecha, con Cártama y Alhaurín de la Torre como límites del área de influencia directa, cuya interacción con la metrópolis ha determinado el fuerte crecimiento de ambos núcleos en los últimos años. Relación comercial y agrícola que es preciso extender a todo el glacis de

Mijas (Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín) y hasta Pizarra y la constelación de asentamientos situados en la margen oriental del Guadalhorce. En esta zona, su localización en el fondo del valle, el clima mediterráneo, los recursos acuíferos y la topografía llana, han posibilitado una rica y variada agricultura en la que el regadío ocupa un lugar importante por su participación en la producción, lo que a su vez ha determinado desde antiguo una ocupación de suelo y un poblamiento intensos.

A pesar de que el motor de este poblamiento —la agricultura tradicional, caña de azúcar y cítricos—, se encuentra en franca degradación o, cuando menos, en un período de readaptación (relanzamiento del sector agropecuario, necesidad de industrias de transformación agraria y ganadera, impulso al movimiento cooperativista, comercialización competitiva de los productos, etc.), no por ello ha remitido el proceso de ocupación de suelo.

Efectivamente, las obras públicas de las dos dictaduras y el paso del ferrocarril han supuesto fuertes operaciones de colonización en este territorio. En los últimos años han aflorado numerosos asentamientos residenciales de población obrera (El Tarajal, Santa Rosalía, Maqueda, Estación de Cártama, San José del Viso...), amén de las experiencias fallidas de los pueblos de colonización como opción alternativa al asentamiento en el casco.

Esta zona, vista de Málaga, encontró en el Plan General del 71 el reconocimiento de su capacidad productiva de ciudad en un hiperdimensionado a lo gran metrópolis —“la Málaga paralela”—, hoy consolidado como expectativa y al que el Plan actual ha de reconducir a un zoning más preciso.

Pero es en este territorio de la Hoya donde Málaga se ha abierto en abanico con una diversidad grande de usos y tipologías, tanto industriales como residenciales, y en el que, por consiguiente, las intervenciones estructurales de esa masa edificada extensiva e intensivamente, con gran consumo de suelo, han de ser más fuertes.

Ordenar este suelo es, pues, tarea que presupone acertar con la lógica del crecimiento de la ciudad a partir de su estructura interna, que a su vez es preciso recomponer desde el análisis de los fragmentos en que hoy se manifiesta, y a la luz de los planes de ordenación anteriores, tributarios en gran medida unos de otros a la hora de planificar la gran llanada entre el Guadalmedina y el Guadalhorce.

- La oscilación temporal del eje de Antequera, hasta su actual ubicación en las Pedrizas, parece expresar en sus mutaciones la precariedad histórica de esta relación “provincial”, el divorcio de Málaga del traspais de la Cordillera Litoral, al que pertenece sin embargo la condición de puerta que hoy han perdido, en las relaciones nacionales, el puerto y el ferrocarril. En la salida hacia Almogía, que marca la inflexión entre la vega y las faldas del Cerro Coronado y Atabal, se ha producido el importante asentamiento del Puerto de la Torre, en parte sobre terreno abrupto y escaso de agua, sin otro factor de localización que una inicial oferta de segunda residencia entreverada con una corriente de signo opuesto: los enclaves marginales que parapetan la inmigración procedente de Almogía y Villanueva de la Concepción.

Sus expectativas de crecimiento marginal, aun siendo notables, no pueden ser reconocidas por el Plan, dada la limitación de recursos propios capaces de sustentarlo, lo

que obligaría a repercutir sobre la colectividad, en una óptica asistencial, los costos siempre galopantes de reurbanización y redotación de equipamientos.

El reciente trazado de la carretera de las Pedrizas —quizás la inversión en infraestructura más productiva de las últimas décadas—, ha venido a dinamizar de un modo extraordinario el valle del Guadalmedina, englobando dentro del área de influencia directa a pueblos secularmente aislados como Casabermeja. La traza de este eje ya produjo en los años 20 el importante asentamiento de la Ciudad Jardín, quizás es el de ubicación más correcta en la ciudad, y en los años 70 los polígonos del INUR y la urbanización marginal. No obstante sigue siendo el eje de más capacidad circulatoria para la doble componente urbana y extraurbana, esta, como siempre, de mucha más importancia cuantitativa.

En definitiva, las viejas polaridades comarcales de Vélez, Antequera, Ronda, Coín, Marbella han perdido vigencia en muy diferente medida y se han diversificado en su nueva naturaleza territorial. Aquellos ejes han configurado hoy expectativas y relaciones territoriales urbanas, en el perímetro próximo y en sus travesías internas de la ciudad de Málaga; y es esta naturaleza urbana la principal condición actual de los proyectos, incidiendo sobre aquellas relaciones axiales de travesía y circunvalación de la ciudad.

2.3. La consolidación de usos y las grandes infraestructuras y sistemas.

Entre los usos del suelo que por su consolidación y magnitud pueden resultar más condicionantes para la ordenación del territorio cabe señalar, en primer lugar, el emplazamiento de la amplia zona industrial, sobredimensionada con respecto a la demanda real, su emplazamiento entre el río Guadalhorce y la ciudad universitaria reduce en gran medida las iniciales posibilidades de crecimiento residencial extensivo por la vega, encauzándolo linealmente a lo largo del eje de Cártama. Por su parte, los usos agrícolas que franquean el río Guadalhorce y, sobre todo, el emplazamiento del aeropuerto, establecen una discontinuidad entre Málaga y Torremolinos, poniendo un tope preciso a las posibilidades de expansión de signo opuesto de ambos núcleos. Asimismo, Torremolinos tiene limitado su crecimiento hacia el norte, no sólo por las dificultades topográficas, sino por la estricta preservación de los recursos acuíferos existentes bajo las laderas de la Sierra de Mijas.

El puerto, cuya importancia comercial relativa es inferior a la que tuvo en tiempos pasados, se debate entre la fricción fronteriza con la ciudad, que demanda espacios para los tránsitos urbanos Este-Oeste, y la búsqueda de nuevas vías de acceso, hoy sólo posibles desde el cordón litoral.

Pero, con todo, tal vez la infraestructura más condicionante sea la autovía de Ronda Exterior de la ciudad, parcialmente construida en el momento de aprobación de este Plan, en su tramo Azucarera-Prolongación de la Alameda, concebida inicialmente como circunvalación de los tránsitos externos interurbanos, estableciendo la continuidad de la autovía del Mediterráneo y las derivaciones hacia la costa occidental de la carretera nacional 340.

2.4. La estructura interna de la ciudad existente.

Posiblemente, la afortunada coincidencia entre las premisas teóricas de ordenación radio-concéntrica del primer Plan de Ordenación de la ciudad (Plan de Ensanche 1929) y el abanico de ejes que aflúan al centro desde el

territorio, explique la permanencia de esos trazos en todo el planeamiento posterior. El modelo concebía los ejes radiales como arterias urbanas, con especial énfasis en la Prolongación de la Alameda, en aquel momento vía principal de la ciudad existente, y sus correspondientes cinturones concéntricos de ronda: interior, intermedia y exterior.

El crecimiento masivo sobre este entramado se ha producido no obstante parasitando exclusivamente de esos ejes radiales, sin crear un subsistema viario intermedio capaz de articular territorialmente las piezas urbanas y al que poder referir de una manera generalizada una tipología residencial innovadora, significativa y de calidad. Toda esta zona de vega, entre el Guadalmedina y el Guadalhorce, ha constituido el principal “campo de maniobra” de la actividad inmobiliaria de los últimos veinte años, y en su capacidad residencial fue sancionada por el planeamiento anterior, desarrollando sobre ella su teoría de “ciudad abierta”.

La “ciudad abierta” se traducía, en el P.G.O. 71, en la ordenanza “Residencial Plurifamiliar”. Dicha ordenanza aludía al tipo de viviendas en bloques exentos, realizados por promociones autónomas, como edificios aislados o polígonos de vivienda, ejecutados sobre sectores de ciudad a cuyo interior no alcanzaba en principio la actividad ordenadora del Plan, que se dejaba para un momento posterior, los llamados “Avances Directores” y el planeamiento parcial. Sea cual fuere el grado de afinamiento de estas dos figuras, la tipología establecida, con su filosofía de pretendida liberación de espacios libres, dejaba en definitiva en manos de las promociones concretas, ya fueran privadas u oficiales, la configuración de la trama a nivel de barrio y sector, sin que hubiera pauta ni criterio general a esas partículas de ciudad que iban apareciendo.

Málaga es, pues, una ciudad fragmentada, donde es posible aún discernir, inconclusas o mal entendidas, las trazas de sus primeros planes de ordenación, que sirven de referencia, indefectiblemente, a las piezas mejor situadas de la ciudad, ligadas de esta forma por una estructura interna cuya lógica y vigencia es preciso descubrir y valorar.

3. EL MODELO TERRITORIAL.

3.1. El Centro.

El viejo centro musulmán mantiene hoy casi en exclusiva la condición de parte cohesionada, compacta y de referencia a ella de la ciudad global, y todo ello a pesar de su relativamente baja condición terciaria —en el rango de sus servicios—, la dificultad para introducir en él una oferta residencial de interés (que el Plan pretende potenciar), y las dificultades de acceso y tráfico internos.

No obstante, el desdoblamiento reciente del centro al otro lado del río, como centro administrativo y financiero, cubriendo la función de una cierta capitalidad a nivel regional, por su carácter segregado y sus ventajas de localización y acceso, contribuye no poco a aumentar la precariedad funcional del Centro Histórico y a vaciarlo de su función simbólica y de referencia.

El Plan plantea unos nuevos límites del centro, ajustando el contenido de la idea de centralidad —terciaria, comercial, administrativa...—, a una forma más amplia pero también más precisa e integradora, llegando a proponer soluciones arquitectónicas sobre el lecho del río Guadalmedina para la fusión de ambas márgenes.

3.2. La Red Arterial.

El sistema viario arterial es tratado de una manera concreta y pormenorizada en el capítulo siguiente. Enunciamos aquí, sintéticamente descritos, los elementos del mismo que resultan básicos para configurar y entender el modelo territorial.

El primitivo proyecto de circunvalación de la ciudad para el tránsito interurbano del cual sólo se ha construido un tramo de la ronda oeste —entre la Prolongación de la Alameda, y la Carretera de Cádiz—, es desplazado por el Plan hacia el exterior, más acorde con la escala de su función territorial, mediante la llamada “vía tangencial” que bordea la ciudad por donde la inflexión de la topografía establece los límites definitivos del crecimiento hacia el Norte. Hacia el Oeste, esta vía contornea la zona industrial y el aeropuerto y se adentra en el territorio con su doble alternativa: hacia la comarca del Guadalhorce y hacia la Costa del Sol.

En un segundo nivel está la primitiva Ronda Exterior, cuya traza ha sido ya abordada por el crecimiento urbano, por lo que, al friccionar con las tramas residenciales, pierde forzosamente su autonomía como corredor de tráfico. El Plan ha retocado su diseño bajo criterios de conectividad e integración con la ciudad. Una vez que se ha optado por desplazar los tránsitos territoriales de ronda hacia la vía tangencial, pierde sentido la correspondencia Este-Oeste con que en el P.G.O.U. del 71 se concebía la Ronda Exterior. El Plan enfatiza el tránsito Pedrizas-Ronda Exterior oeste, en un recorrido que durante largo tiempo —en todo caso hasta la construcción de la vía tangencial—, funcionará como la circunvalación de los más importantes tránsitos de paso que confluyen en Málaga, esto es, desde el interior del país hacia el Guadalhorce y sobre todo hacia la Costa del Sol occidental.

Así pues, la primitiva Ronda Exterior Este, aún confluyendo en el Guadalmedina en el mismo punto que la anterior, sin negar por tanto su continuidad y correspondencia con la Ronda Oeste, es ahora una carretera más urbana y modesta en su función de tráfico, concebida como una “primera cornisa” acorde con la topografía, que comunica las urbanizaciones residenciales asentadas sobre las vaguadas del litoral este, a la vez que cumplirá una cierta función de ronda a las siempre difíciles comunicaciones con la costa oriental.

De alguna forma la Ronda Exterior Oeste marca el límite de la expansión de la ciudad producida hasta el momento, y por su distancia con respecto al centro, es el último arco en el que pueda expresarse y ser entendida territorialmente una teoría urbana radio-concéntrica. A partir de ahí la ordenación del crecimiento obedecerá a otras leyes de formación más complejas y condicionadas, por producirse en la frontera entre la lógica del crecimiento interno y las demandas propias del territorio.

Cortando perpendicularmente ambas vías están los ejes estructurantes radiales ya descritos, que van aumentando su función arterial urbana a medida que van traspasando las rondas hacia el interior. El Plan clarifica sus trazados y mejora su sección con objeto de potenciar las relaciones de la ciudad con su área de influencia.

A un tercer nivel está el cordón litoral, que subraya el carácter eminentemente costero de Málaga, traducido en la construcción de un Paseo Marítimo desde el centro de la ciudad hasta Torremolinos, completando así un recorrido litoral sin solución de continuidad aunque con tramos de carácter diverso.

Este paseo cumple la triple función de servir de acceso principal al puerto, desde la zona industrial y los cinturones de ronda; referir la ordenación de todo el sector entre la carretera de Cádiz y el mar, y proporcionar acceso a las playas de la capital con más aptitud para una utilización masiva.

3.3. La zonificación general.

La ciudad producida en las últimas décadas queda encerrada en su mayor parte entre el arco de la Ronda Exterior y el mar, siendo objeto de la intervención que de una manera genérica se explica en este capítulo, y de una manera más concreta en otro lugar de esta Memoria.

3.3.1. El crecimiento intensivo de la ciudad se proyecta principalmente sobre dos sectores, atendiendo a razones de viabilidad topográfica, vocación histórica y aptitud de los terrenos para una rentabilización productiva, (en términos de economía urbana) de las inversiones infraestructurales:

- La vega del Guadalhorce, en el espacio comprendido entre los cerros del Noroeste, la zona industrial y la Ronda Exterior: sector "Teatinos".
- La primitiva —y hoy desmantelada— zona industrial, entre la Carretera de Cádiz, el río Guadalhorce y el mar: sector "Litoral Oeste".

En realidad estos sectores de crecimiento intensivo proyectados por el Plan estaban ya reconocidos en su capacidad productiva de ciudad por el planeamiento anterior, con un dimensionado a lo gran metrópoli, donde sólo la necesidad de unas fuertes inversiones en infraestructuras habían frenado provisionalmente su ejecución. No obstante, la práctica totalidad de estos suelos se encontraban ya ordenados mediante planes parciales, en su mayoría aprobados, lo que constituía una seria hipoteca territorial en su pretendida consolidación de derechos patrimoniales de suelo.

De hecho estas zonas se habían planificado sin una visión de conjunto, configurando las unidades de planeamiento parcial con base en el substrato catastral de rústica y, como se ha explicado anteriormente, la figura intermedia del "Avance Director" resultaba insuficiente para el objetivo integrador pretendido, al operar sólo sobre densidades globales y algunos elementos del viario.

La intervención del Plan sobre este problema ha llevado aparejado un trabajo de gestión duro y complejo.

El Plan ha modificado sustancialmente la red viaria a nivel arterial y medio, en una visión integral de cada sector, estableciendo una jerarquía de valores entre la estructura viaria de la ciudad existente, las circunstancias geográficas de los propios sectores y las demandas exteriores procedentes del territorio.

El modelo de organización interna de cada sector queda establecido desde el propio Plan de una manera controlada y precisa, operando con los siguientes mecanismos:

- En los polígonos delimitados por esos viales ya establecidos se definen los sistemas de ordenación alternativos, fijándose incluso determinados parámetros reguladores de la edificación, como por ejemplo, la altura máxima edificable, y la obligatoriedad de la alineación a ciertos viales cuya función estructural precise ser acusada y reforzada por la edificación.
- El emplazamiento estratégico de los grandes equipamientos públicos, no sólo en su propia función asistencial sino en su capacidad estructural de la trama urbana.
- La fijación de los topes máximos de densidad y aprovechamiento urbanístico, sensiblemente inferiores a los de los planes parciales anteriores oficialmente aprobados.

La ordenación del Litoral Oeste habrá de consistir, fundamentalmente, en la culminación de un proceso de ocupación intensivo de suelo, ya iniciado aunque roto y falto de referencias unitarias. La construcción de un paseo litoral podrá cumplir esta función integradora, sirviendo de referencia a un modelo de ordenación que permita traducir la vieja aspiración malagueña de abrirse al mar, ofreciendo a un uso residencial intensivo la contemplación de la bahía desde ángulos casi inéditos frente a los históricos, y más exclusivos, puntos de vista del litoral de levante.

El grado de ocupación ya existente, las costosas inversiones en infraestructuras realizadas y las rentas de situación de estos suelos hacen difícil, si no imposible, reconducir los planes parciales aprobados en el Litoral Oeste hacia la mecánica del Suelo Urbanizable Programado, con el aprovechamiento medio fijado por este Plan, que habría de comportar una disminución de las expectativas por debajo de una rentabilidad razonable como para no hacer verosímil la promoción privada de estos suelos.

En atención a estas circunstancias, se contempla la clasificación de sector mediante un régimen transitorio que reconoce, si no en su totalidad sí hasta un límite razonable, los aprovechamientos urbanísticos precedentes (de 80 a 60 viv./Ha.), garantizando al mismo tiempo los equipamientos colectivos más allá incluso de lo legalmente preceptuado y reorganizando totalmente las ordenaciones primitivas según el criterio integrador propuesto por el Plan.

La ordenación de Teatinos es más compleja, pues así son las circunstancias geográficas que allí concurren. Se trata de proyectar un asentamiento intensivo sobre una gran superficie, en donde la lógica de crecimiento natural que proyectan los ejes radiales (Herrera Oria, Prolongación de la Alameda, Carretera de Cártama...) se ve perturbada por el cruce sesgado de la Ronda Exterior, cuya traza, si bien tiene una fuerza ineludible sobre el territorio, es difícil aceptarla como referencia para el crecimiento urbano.

Asimismo ha sido preciso abordar el problema de la existencia de una gran zona verde —la llamada "V-I"—, cuyo emplazamiento resultaba contradictorio con la pretendida continuidad del crecimiento urbano que el propio P.G.O. 71 proyectaba sobre el eje de la Colonia de Santa Inés.

Estas circunstancias, junto a la necesidad de interconexión entre las zonas y usos consolidados (la zona industrial, la incipiente ciudad universitaria, la Colonia de Santa Inés, el núcleo del Puerto de la Torre, etc.) y, como en el Litoral Oeste, la reconducción total de las ordenaciones interiores de los planes parciales aprobados, constituyen los datos de un problema cuya solución requiere que la necesaria extensión de la ciudad sea, ante todo, posible, y que, como decíamos al principio, esta se produzca de una manera armónica y productiva, estructuralmente ligada a la ciudad existente mediante la extrapolación de su lógica de crecimiento interno.

Las nuevas condiciones urbanísticas de los primitivos planes parciales, en uno y otro sector, fueron en su mayoría gestionados en el proceso de revisión del Plan, y así incorporadas a su redacción definitiva. También quedaban fijados el uso y destino de los excesos de aprovechamiento y demás conceptos que debían pasar a propiedad pública por precepto legal. De esta manera se produce, por así decirlo, una fusión entre plano y programa, en la medida en que aquel traduce y encierra en sí mismo toda una estrategia de gestión urbanística elaborada paralelamente al propio proceso de dibujo del Plan, permitiendo confiar razonablemente en sus posibilidades de ejecución.

3.3.2. Los montes y el Litoral Este.

Hoy, fuera del centro, encontramos en los Montes y Litoral Este una expectativa generalizada de consolidación residencial unifamiliar sin que la topografía (de muy difícil condición, muy alterada, con grandes pendientes) suponga freno alguno a aquellas expectativas, sino, por el contrario, se ofrezca como garantías de privacidad y calidad de vida.

Málaga presenta aquí la exigencia de definición de su norma urbanizadora, que no es tanto la de establecer una línea más o menos geográfica, viaria, convencional, separando el Suelo Urbano del no Urbanizable, como la de garantizar el dominio y/o uso público de sus montes, afrontando esta responsabilidad, precisamente, desde las instancias urbanizadoras, sean públicas o privadas.

Los montes de Málaga constituyen hoy, tanto como las playas, una referencia a un valor paisajístico y climático de posible disfrute colectivo. La residencia, pero también las ventas, los parques y zonas forestales, los grandes espacios libres, encuentran apetencias de localización en estas tierras bajas, dominadas desde las alturas de los cerros de San Antón y la Escalera, entre el mar y la carretera de los Montes, a las que se dota cuidadosamente de acceso porque es esta construcción de la carretera o de la calle la que más compromete en estos montes, con sus desmontes y taludes desmesurados aquel valor paisajístico a preservar. El control de la accesibilidad es la garantía de una adecuada ocupación y satisface a la vez una necesidad de travesía, de circunvalación (que la congestión en horas punta del eje litoral hace difícil para los viajes entre centro y oeste de Málaga y Palo, Rincón...) y esta otra de disfrute más paisajístico de la travesía que son los requisitos de programa de los elementos de la Red Arterial en esta parte de la ciudad.

Málaga es una ciudad con un altísimo porcentaje de viviendas unifamiliares, legales o clandestinas, de alto standing o muy pobres, encaramándose en estas duras laderas sin referencia urbanizadora alguna que no sea la trivial del tamaño de parcela. Que los montes dejen de ser colonizados clandestinamente o por promociones más influyentes, para poner el énfasis en cómo y con qué leyes se produce esa ocupación, es un objetivo prioritario del Plan en cuanto a la identificación de Málaga con su territorio.

3.3.3. El Plan reconoce y encauza las tendencias de crecimiento de ciertos núcleos periféricos (Campanillas, Churriana...), polos significativos del área de influencia de la capital, con una dinámica propia y unas necesidades de expansión bien asentadas en la existencia de recursos propios. No cabe duda de que tal fenómeno puede ser también entendido como una pretendida alternativa de asentamiento residencial unifamiliar, de mayor calidad ambiental que la que tradicionalmente ha ofrecido las barriadas periféricas plurifamiliares.

El crecimiento programado por el Plan en estos núcleos es discreto en cuanto a cantidad residencial y amplio en cuanto a extensión, con respecto al núcleo primigenio. Su ordenación responde al tipo de asentamiento tradicional popular, de viviendas unifamiliares medianeras, como extrapolación de la estructura urbana del casco consolidado.

3.3.4. Torremolinos.

Málaga incluye en su término municipal este agregado que cuenta con gran parte de la capacidad hotelera y establecimientos recreativos y de espectáculos de la ciudad. Hay, por tanto, establecida una relación intensa entre ambos núcleos de una especialización funcional exagerada

que ha llevado a Torremolinos a prescindir de su obligada atención hacia las funciones, tanto residenciales como terciarias, que han de ser estables y permanentes, y ello se ha traducido en un extremo descuido de la parte de ciudad entre la variante y la carretera, y respecto a Málaga, en un drenaje de actividades de imprescindible localización más interna.

Rasgos físicos estos derivados de la más general y constatada dificultad que supuso el boom turístico de los 60, que ha supuesto el desarme absoluto de aquella infraestructura productiva, vigente en cierta medida en Málaga a pesar de la frustración industrial del XIX, que no ha podido establecer linkages con el sector turístico. Torremolinos es la característica territorial de Málaga que evidencia este divorcio.

Torremolinos es contemplado por el Plan en su doble vertiente, como barrio popular de la ciudad y en su función turística, hoy devaluada por su propia degradación urbanística. Sin descuidar el primero, a la atención de este segundo aspecto es a lo que el Plan dedica sus propuestas más relevantes, proponiendo grandes espacios de propiedad pública para equipamientos recreativos con los que diversificar y enriquecer la oferta turística, clarificando la estructura urbana buscando referencias claras a las playas y al eje litoral, y previendo suficientes zonas de crecimiento —mediante la figura del Suelo Urbanizable no Programado—, sobre las que poder proponer modelos de asentamientos turísticos radicalmente distintos a los producidos hasta ahora.

3.3.5. La zonificación general se completa con los grandes sistemas existentes, el aeropuerto, la zona industrial y la protección agrícola del Guadalhorce, a los que es preciso añadir los parques naturales del delta del Guadalhorce —en el que se resuelven los crecimientos de Teatinos y Litoral Oeste—, y la orla de parques naturales que sellan los crecimientos en las cornisas del litoral de levante.

4. EL SUELO URBANO.

En otro lugar de esta Memoria se explican pormenorizadamente los problemas de la ciudad existente y los mecanismos de intervención sobre ella. Baste aquí hacer una sucinta referencia de lo allí consignado como expresión, sobre el suelo urbano, del modelo territorial preconizado por el Plan.

La congestión edificatoria de los barrios periféricos y la carencia de equipamientos colectivos y urbanización primaria son los problemas que con mayor presencia se manifiestan al usuario de la ciudad. A ello atiende el Plan por medio de los mecanismos de compensación intersectorial legalmente establecidos, o mediante unidades de actuación en suelo urbano, todo ello contenido de una manera precisa en su Programa de Actuación.

Pero con todo, el problema urbanístico de mayor envergadura en la ciudad, por su repercusión estructural, es la descomposición de las piezas urbanas. Los objetivos de "recomposición", que están en el origen mismo de la decisión de iniciar la redacción de este Plan se abordan desde tres frentes:

— La zonificación del Suelo Urbano: Las Ordenanzas.

La excesiva generalidad y homogeneidad de los ámbitos de aplicación de las Ordenanzas de edificación del Plan anterior, al desatender la configuración morfológica preexistente de áreas importantes de la ciudad con su diversidad de situaciones, ha determinado fuertes distorsiones del perfil edificado en unos casos; en otros, simplemente la Ordenanza ha carecido de operatividad por inadecuación de sus parámetros.

Atendiendo rigurosamente a la enorme fragmentación que tales causas han podido dar lugar, se corría el peligro de dibujar un mapa ordenancista excesivamente complejo, con gran número de sub-zonas y demasiadas singularidades o normativas específicas.

Sin embargo, la solución del problema no está tanto en la atomización de ordenanzas como en un **adecuado deslinde de las situaciones morfológicas diferentes**. Es decir, un reducido número de ordenanzas —concisas y genéricas—, pero bien ajustadas a sus respectivos ámbitos de aplicación, de forma que, por un lado, resulten lo más directamente operativas posibles y que al mismo tiempo sirvan adecuadamente a los objetivos de recomposición urbana que la ciudad requiere.

- **La culminación del viario medio**, dando continuidad a los itinerarios, penetrando tramas impermeables, salvando barreras como las del ferrocarril, aumentando en suma la conectividad general de la ciudad. Pero este trabajo, además de conseguir los fines expuestos, debe insertarse, o mejor reconstruir la estructura de la ciudad que se revela ahora sólo de un modo fragmentario. Ello supone el descubrimiento previo de esa estructura, esa idea de ciudad, basada en el entendimiento de sus pautas de configuración histórica. Sólo así, en esa referencia a la estructura general, esos itinerarios reforzarán su coherencia y plena justificación.

- **El diseño especial de las piezas de suelo vacantes.**

El Plan confía a la definición integral de determinadas piezas claves del suelo intersticial la resolución, por inducción, de unos problemas urbanos que trascienden el propio ámbito de la pieza. Es la confianza en estos efectos inducidos y, sobre todo, en el valor pedagógico de las imágenes urbanas lo que lleva al Plan a descender a estos niveles de diseño, frente a la alternativa de congelar sistemáticamente las situaciones más complejas en Planes Especiales de posterior desarrollo.

Tal forma de proceder ha supuesto un debate continuo en el proceso de redacción del Plan acerca de la forma urbana, del repertorio formal con el que la cultura urbanística, aquí y ahora, es capaz de responder a los problemas concretos que la construcción de la ciudad plantea. El Plan ha diseñado calles, plazas, jardines, parques públicos, acudiendo en numerosos casos —conscientes de la orfandad teórica que el movimiento moderno sumió a la práctica urbanística del país en este terreno—, al ejemplo de los mejores modelos formales existentes en la propia ciudad, con la anhelada pretensión de que las propuestas puedan ser entendidas y asimiladas por la conciencia colectiva.

Capítulo 2.º

EL VIARIO ARTERIAL Y LOS GRANDES SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS

1. EL VIARIO ARTERIAL.

1.1. La evolución de la estructura urbana.

El desarrollo de la Málaga moderna ha mantenido constantes referencias a lo largo de su historia a tres elementos claves para su configuración: el promontorio situado en las faldas de Gibralfaro, donde hoy se encuentra la antigua aduana; el frente litoral que une este promontorio con la desembocadura del Guadalmedina y el propio cauce cambiante del río.

El primero constituye el elemento central de las sucesivas expansiones de la ciudad fortificada en la margen izquierda; el segundo es la línea de extensión en la que se apoya este crecimiento y que progresivamente ha desplazado la desembocadura del río hacia el Suroeste; el tercero es el elemento de contorno principal, límite de la estructura cerrada y compacta de la ciudad en la margen izquierda, que al atravesarlo se transforma en una estructura radial y abierta apoyada en los caminos que confluyen hacia ella.

Estas leyes de formación se mantendrán vigentes hasta bien entrado el siglo XIX, momento en el que se consolida progresivamente la fachada de los suburbios de la margen derecha fijando definitivamente la posición del cauce. La revolución industrial y la construcción del ferrocarril de Córdoba provoca el salto definitivo del río con un crecimiento radial, que cobra su mayor impulso en la carretera de Cádiz y playas de San Andrés, áreas donde se sitúan las grandes industrias y la estación de los ferrocarriles. Entre tanto se inicia una lenta ocupación de litoral Este y el valle del Guadalmedina apoyadas en el camino de Vélez y el camino de Casabermeja (posteriormente en la Avda. de Ciudad Jardín). Estas formas de crecimientos lineales provocan, en el caso del litoral Este, la prolongación, en el Camino Nuevo, de lo que podríamos denominar la primera ronda urbana constituida por Carretería, Mariblanca y Cruz Verde (que substituyó probablemente al antiguo camino de Granada cuando se iniciaron las últimas obras de fortificación de la ciudad musulmana). Este hecho impulsa la aparición de la primera colonia residencial del litoral en el valle de la Caleta.

La inmigración y la explosión de la actividad constructiva en los años cincuenta y sesenta se encuentra con una estructura radial escasamente planificada. La transformación de los modos de producción y desplazamiento, posibilita el proceso de ocupación masivo de los suelos intersticiales de la ciudad primitiva, ocupación que sólo respeta la estructura proyectada por el planeamiento allí donde resulte indispensable para su organización interna, de forma que ninguno de los elementos arteriales a que da lugar aspira a servir a la organización espacial de la ciudad, manteniéndose por tanto la estructura radial primitiva hasta hoy en día.

Únicamente la construcción de la Ronda Intermedia en la década de los sesenta como límite a esta primera corona de crecimiento ya consolidada constituye el elemento transversal de rango superior ejecutado en estos últimos veinte años, junto a la Prolongación de la Alameda y la ejecución de la primera fase de la Ronda Exterior, actuaciones todas ellas causantes de la profunda remodelación a que se ha sometido la estructura interna de la margen derecha del Guadalmedina, que aún hoy se mantiene inacabada.

La red arterial proyectada en el año 68, en su pretensión de abarcar el crecimiento de la ciudad en todo su perímetro de forma homogénea, propone una serie sucesiva de rondas con las que completar la estructura radial primitiva. De esta red únicamente se logra arrancar con las obras de la Ronda Exterior —aparte de las actuaciones internas originadas por la apertura de la Prolongación de la Alameda y la urbanización del Paseo Marítimo—. De esta forma, en ningún caso se logra rebasar con las rondas el límite del Camino de Antequera. Así, estos crecimientos radioconcéntricos en los cuadrantes más septentrionales y orientales de la ciudad, son transformados, a causa de la topografía, en ocupaciones aisladas que se adaptan a la morfología de los estrechos valles que surcan la zona.

El nuevo Plan General, al revisar criterios de ordenación de las diferentes áreas, adaptó estos a los propios condicionantes naturales que impiden lógicamente crecimientos homogéneos en el contorno de la ciudad. La Red Arterial puede así suprimir parte de sus elementos ahora innecesarios y en muchos casos desaconsejables e incompatibles con el tipo de crecimiento propuesto; este es el caso de la Ronda Intermedia en el cuadrante Norte de la ciudad, o de la Ronda Este en su trazado primitivo.

1.2. Propuestas del Plan.

La construcción de la Ronda Exterior supone un nuevo umbral en el crecimiento de la ciudad —semejante al que supuso en el siglo pasado el cauce del río Guadalmedina—, que al rebasarse impone un nuevo orden a las áreas de crecimiento. La nueva expansión ahora iniciada se condiciona por el contorno del aeropuerto, las faldas de las sierras del Guadalhorce y la línea de costa. De esta forma aparecen dos grandes ejes: el primero apoyado en el frente litoral y su paseo marítimo, y el otro apoyado en el eje de la Prolongación de la Alameda, articulado en su contorno por dos elementos procedentes de la estructura interna de la ciudad que rebasa la Ronda Exterior y posibilita un orden común a estas zonas de expansión y el interior urbano; estos son los ejes del F. C. y el Camino de San Rafael, y la línea de inflexión de las faldas de la sierra de Campanillas que separa el Guadalmedina de la prolongación de Herrera Oria.

Tanto en la zona norte de la ciudad como en el litoral oriental los notables retrasos con que se han iniciado las inversiones en la Red Arterial han permitido el mantenimiento de las formas de crecimiento tradicionales apoyadas en los ejes primarios que las constituyeron: Avda. de Ciudad Jardín y Paseo Marítimo Juan Sebastián Elcano. El Plan propone para estas zonas conservar las formas tradicionales de crecimiento a las que añade únicamente nuevas articulaciones en su límite superior con el trazado de itinerarios que enlacen los valles en su cuenca media; este es el caso de “los itinerarios de Ronda del Este” o “el Camino de los Viveros”, vías de dimensiones y características afines al modelo de crecimiento al que pretenden estructurar, con áreas de baja densidad y formas de ocupación muy condicionadas por las características naturales del terreno. Esta nueva red de itinerarios superiores logra conectar la Avda. de Ciudad Jardín y la Avda. de Juan Sebastián Elcano sin tener que recurrir a la travesía del centro de la ciudad.

Sin embargo, la necesidad de compaginar este modelo de crecimiento con la creación de nuevas vías que circunvalen la ciudad y conecten las principales carreteras de la red nacional y regional, obliga a plantear una vía que denominaremos “tangencial”, suficientemente alejada de la ciudad para no ejercer una influencia sobre sus formas de crecimiento, sin pretensiones de constituir nunca una directriz para un futuro perímetro urbano, debiendo considerarse más bien una carretera aislada que discurre básicamente por Suelo no Urbanizable, enlazando la carretera de Almería y la futura variante del Rincón con la carretera de Las Pedrizas y esta a su vez con el valle del Guadalhorce y las faldas de la sierra de Torremolinos, dejando abierta la posibilidad a un nuevo trazado para la autovía prevista en el avance del Plan Nacional de Carreteras entre Málaga y Algeciras.

Este nuevo planteamiento obliga a fijar las nuevas funciones que en un futuro deberá desempeñar la Ronda Exterior, tanto en la estructura territorial como en la organización espacial de la ciudad, al transformarse progresivamente en una nueva vía de acceso y penetración urbana. En consecuencia, con ello se debe cuestionar la

rentabilidad, a medio y largo plazo, de prolongar dicha Ronda Exterior por su primitivo trazado paralelo al litoral, como desdoblamiento a la carretera actual desde la fábrica Azucarera hasta su confluencia de nuevo en el Palacio de Congresos.

El Plan, ante la improcedencia de ejecutar dicho trazado con el carácter de “autovía”, sin conocer previamente la posibilidad de realizar soluciones alternativas, y la innecesidad de ocupar la gran extensión de suelos del frente del aeropuerto que en su día constituirá la articulación y fusión de Málaga y Torremolinos; ante la imposibilidad en definitiva, de prever las formas más adecuadas para su organización interna, remiten esta junto al trazado de la Prolongación de la Ronda a un Plan Especial denominado “de conexión entre Málaga y Torremolinos” que deberá básicamente valorar las diferentes alternativas que caben para la progresiva urbanización de estos suelos. Simultáneamente, recogerá este Plan Especial las directrices y criterios que formule el Ministerio de Obras Públicas a fin de garantizar la conexión de los itinerarios de interés general del Estado, en este caso el enlace N-340 y N-321.

1.3. Clasificación genérica del viario arterial.

Se establece la distinción entre las vías que componen la estructura territorial del término y que discurren básicamente por el Suelo no Urbanizable y aquellas otras que componen la estructura urbana.

Las primeras son **carreteras** que, según su jerarquía y función, aparte de su carácter estatal, regional o local, se clasifican por este Plan en principales y secundarias.

Existen asimismo una serie de carreteras y caminos explotados por diferentes organismos de la Administración: Icona, Confederación, Iryda, etc..., que también quedan incluidas dentro de esta clasificación según su jerarquía. De análoga forma se engloban aquí las carreteras provinciales y los caminos vecinales.

La Normativa del Plan General prohíbe de modo expreso —exceptuando los diferentes organismos que ejecutan caminos de servicios—, las nuevas aperturas, salvo que estas estén justificadas, trámite que se deberá efectuar paralelamente a la solicitud de la correspondiente licencia.

En segundo lugar se encuentran aquellas que dotan de estructura al Suelo Urbano y Urbanizable y que se clasifican según su función en vías primarias y “viario medio”, distinguiéndose unas de otras por el grado en que son usadas por el tráfico externo a la zona que sirve y por la velocidad de circulación y capacidad, más alta en las primeras.

Entre las vías primarias se distinguen a su vez dos tipos: aquellas que simultáneamente a su función estructural poseen la capacidad de ser utilizadas por el tráfico en tránsito o de penetración, y aquellas otras cuya función exclusiva es dotar de estructura interna a la ciudad en sus diversas zonas.

1.4. Descripción del sistema de carreteras y accesos.

1.4.1. Criterios para la intervención del Plan General en el proyecto de estas vías.

El Plan pretende como criterio general intensificar las relaciones de Málaga con sus “áreas de influencia”; se basa para ello en el refuerzo de la red de accesos que la conectan a nivel provincial y regional.

El planeamiento anterior, apoyado en la red arterial del 68, establecía un modelo de crecimiento uniforme,

con una sucesión de circunvalaciones que enlazaban las sucesivas penetraciones, las cuales en los casos considerados fundamentales, eran sustituidas por nuevas vías de mayor capacidad. El escaso desarrollo que este planeamiento ha efectuado en este sector de la inversión pública, y las profundas modificaciones que el modelo ha soportado en esta revisión —en gran parte fruto de un mayor realismo en la valoración de estas inversiones públicas—, obliga a reconsiderar la programación y prioridad de ejecución, y por tanto a sacrificar algunas de las propuestas del anterior planeamiento, innecesarias en algunos casos e improcedentes en algún otro, al ser totalmente discordantes con las formas de ocupación del suelo a las que ineludiblemente estas vías están vinculadas como elementos fundamentales en las políticas urbanas de la Administración.

En este sentido, la planificación de la red viaria, aparte de una propuesta y modelo “completo” de la ciudad, debe simultáneamente considerarse como la programación de una serie escalonada de actuaciones que deben atenerse a los siguientes criterios:

- No considerar un modelo cerrado único y sólo alcanzable a largo plazo.
- Posibilitar la revisión de este modelo en cada nueva etapa de planeamiento.
- Proponer actuaciones independientes en su rentabilidad, y que por tanto no precisan de etapas posteriores para su justificación. La prioridad de inversiones de las primeras etapas se ajusta estrictamente a la capacidad real de inversión de la Administración Pública.

La propuesta, por tanto, que el Plan establece para este tipo de vías, trata de compatibilizar estos criterios, las políticas territoriales recogidas como “variables externas” —por corresponder a otro nivel de decisión— y las resultantes de la propia dinámica urbana, “variables internas”, que se deben confrontar con los criterios anteriores a la hora de establecer la selección de inversiones: entre estas últimas consideramos fundamental la organización espacial de la periferia urbana que se conforma básicamente a través de estas vías territoriales, así como la influencia que estas poseen en el crecimiento direccional de la ciudad.

1.4.2. Descripción pormenorizada de la propuesta de las vías de acceso principales.

Málaga posee cuatro ejes fundamentales que por su rango de capital afluyen hacia ella. La carretera de Almería (N-340), de las Pedrizas (N-321), de Pizarra y valle del Guadalhorce (MA-401), y de Cádiz y la Costa Occidental (N-340).

Todas ellas en la actualidad se transforman en travesías al iniciarse el casco existiendo únicamente circunvalación en el núcleo de Torremolinos (N-340).

A continuación se describe pormenorizadamente la solución que el Plan propone para cada una de ellas:

- La carretera de las Pedrizas:

Ha supuesto para Málaga una de las inversiones públicas más beneficiosas de las desarrolladas en la anterior etapa, propiciando el desarrollo del valle del Guadalmedina, una de las zonas más deprimidas y despobladas de la provincia, dotando a su vez a Málaga del acceso adecuado desde el Norte para viajes de largo recorrido, a nivel regional o nacional.

Sus características básicas son: desarrollo a través de una topografía montañosa de escasas alturas y clinometría muy abrupta. Su ancho tipo “Redia” 7/11 ha sido recientemente ampliado con un carril lento de subida, lo que ha aumentado sensiblemente su capacidad y nivel de servicio.

Las intensidades en la actualidad son de 11.000 vehículos/día. Existen notables dificultades para plantear una alternativa de desdoblamiento, que supondría un coste muy elevado, por lo que la jefatura de carreteras, por medio del CEAT, ha estudiado nuevas alternativas de acceso a través del valle del Guadalhorce y de Campanillas.

La avenida que prolonga su entrada es la mejor sin duda de todas las que posee la ciudad, con una capacidad suficiente, una implantación de áreas residenciales en sus bordes impecablemente ordenadas, salvo actuaciones puntuales de última hora, y una organización espacial que la distingue notablemente del resto de los accesos principales. La penetración acaba en la actualidad en el recién inaugurado Puente de la Rosaleda.

El Plan se propone atenuar los posibles incrementos de tráfico en la próxima década mediante las siguientes actuaciones: enlace con la vía Tangencial que permite desviar en la misma entrada de la ciudad el tráfico que se dirige hacia la carretera de Almería, o bien aquel otro que tiene su destino en las zonas industriales, el valle del Guadalhorce o el Litoral Occidental. La vía proyectada será itinerario preferente para los tráficos pesados y mercancías peligrosas cuyo destino se encuentre entre los anteriormente mencionados.

El Plan prevé en la margen derecha del río Guadalmedina un crecimiento lineal semejante al primitivo de la margen izquierda, apoyado en la prolongación de la Avda. de la Palmilla como eje central, que finaliza en su encuentro con la vía Tangencial. Esta avenida servirá de itinerario de acceso para aquellos otros que se dirijan a los sectores occidentales de la ciudad.

A corto plazo la finalización de la Ronda Exterior permitirá dotar a la avenida de Ciudad Jardín de una continuidad apropiada para los itinerarios de mayor importancia.

Con todo ello el acceso norte de la ciudad ve multiplicado por cuatro las alternativas de acceso y circunvalación por lo que se considera suficiente la ordenación viaria de esta zona.

En otro orden, las dificultades que imponen el desdoblamiento de la carretera N-321 en el exterior de la ciudad hacen casi imposibles incrementos de intensidades superiores al doble de la IMD existente en la actualidad; este orden de cifra, si se compara con los 80.000 viajes que la propia zona generará, hace improcedente cualquier tratamiento especializado para el tráfico de penetración.

b) La carretera de Cártama:

Actualmente, esta vía soporta el mayor nivel de congestión de todos los accesos a la ciudad, con una media de 25.000 vehículos/día y una elevada participación del tráfico pesado que se debe acomodar a una vía de dos carriles de trazado aceptable, pero con innumerables accesos e intersecciones que resuelven la entrada a cada polígono.

Sin duda ha sido la confianza depositada por la Administración en la futura "penetración del Guadalhorce", que enlazaba con la Prolongación de la Alameda la razón de la permisividad y falta de control en el proyecto de los accesos e incorporaciones a los polígonos industriales instalados a pie de carretera.

A pesar de ello, su capacidad y nivel de servicio se puede mejorar notablemente con el desdoblamiento actualmente en fase de estudio. Se hace asimismo

indispensable la reorganización e intercomunicación de las vías internas a los polígonos y el establecimiento, donde sea posible, de vías de servicio que permitan suprimir gran número de los accesos e intersecciones que hoy día son los principales causantes de su congestión.

Como medidas complementarias el Plan desarrolla trazados alternativos para el tráfico de largo recorrido; concretamente el enlace a la altura de Mercamálaga con la vía Tangencial y su cruce a la margen derecha del Guadalhorce en un punto próximo al primitivo "Puente del Rey", que conectará superiormente la ciudad y esta carretera con la "Pista del Guadalhorce y Carretera de Alhaurín".

Asimismo se mantiene del planeamiento anterior la vía de cintura de los polígonos industriales "Carretera de la Azucarera", que servirá de nueva penetración para aquellos itinerarios que se dirijan al litoral o a las zonas inferiores de los polígonos industriales.

Se crean nuevas vías transversales, que aprovechando en parte las reservas efectuadas por el planeamiento anterior, establecerán la articulación norte-sur de los polígonos industriales y zonas de ensanche, abriendo nuevas posibilidades a la reorganización interna de estas áreas.

Entre ellas consideramos como más importantes la transversal que denominaremos de Los Prados, que parte de la carretera de la Colonia de Santa Inés MA-405 y acaba en la cintura de los polígonos, dotando de un acceso inmejorable a las instalaciones de Renfe y a las nuevas reservas de suelo en las que se proyectan instalaciones de diversas terminales de mercancías.

El desdoblamiento de calzada de la carretera de Cártama MA-401 que tiene proyectado la Administración de Carreteras prevé una variante que circunvala por su lado norte el núcleo de Campanillas.

El alto valor agrícola de este suelo impone una clara limitación al crecimiento del núcleo en esta dirección, criterio que se instrumenta por este Plan mediante el trazado de una vía trasera que sella la faja de suelo actualmente ocupada por el núcleo, destinando los suelos emplazados al norte de dicha banda a uso agrícola preferentemente. La operación, dada la complicación que imponen la transformación de uso y reordenación del parcelario actual, exigirá probablemente el desarrollo de un Plan Especial para su estudio.

Por último, queda abierta la posibilidad para la futura prolongación de la Avda. de Andalucía (Avda. de la Universidad) en las traseras del polígono de El Viso, aprovechando las reservas efectuadas por la autopista del Guadalhorce, constituyendo una frontera a la zona industrial y una alternativa a la carretera actual como nueva penetración a la ciudad.

c) La carretera de Cádiz N-340:

Tal vez sea esta vía la que requiere un mayor nivel de precisión en la valoración, por un lado, de la necesaria continuidad de "la red de itinerarios de interés general" en sus travesías urbanas, y por otro, la indiscutible influencia de las diversas alternativas en la organización espacial del suelo comprendido entre Málaga y Torremolinos.

Su trazado actual procede del desdoblamiento de la carretera primitiva y se desarrolla por terrenos de topografía muy suave a uno o dos kilómetros de la línea de costa, en una franja que en más del 90 % de su longitud es superior a los 40 metros y cuyo

mayor inconveniente lo encuentra en el tramo de entrada a la ciudad comprendido entre el puente del Guadalhorce y el enlace con la Ronda Exterior. Su capacidad se ve limitada por la semaforización de sus intersecciones, todas ellas resueltas con glorieta partida, fácilmente mejorables con el establecimiento del correspondiente paso a diferente nivel.

La N-340 delimita el frente de costa que a pesar de su escasa ocupación, posee probablemente la mayor renta de situación de todo el término. El Plan lo reconoce, y en razón a la escasa demanda que hoy en día se ejerce sobre este suelo, propone su ocupación escalonada que en las primeras etapas únicamente desarrollaría la inmejorable condición de sus playas dotándolas de accesos y áreas de equipamientos adecuados. Se logra articular todo ello mediante la prolongación del Paseo Marítimo de Málaga hasta Torremolinos y su conexión con las carreteras que articulan las márgenes del Guadalhorce: Carretera de la Azucarera y Carretera de Alhaurín; esta ordenación primaria, el trazado del ferrocarril y sus pasos superiores y la limitación de alturas en el cono de aproximación al aeropuerto, sientan las bases para la ordenación de la zona mediante un Plan Especial que deberá sopesar las diversas alternativas y programas para la ocupación de este suelo y en afinidad con todo ello, establecer la infraestructura viaria que debe dar el soporte y la estructura espacial de este suelo.

La actual N-340 se mantiene infrautilizada en la actualidad en gran medida, debido a la escasa ordenación con la que se implantan los usos industriales en su frente. A pesar de ello y en razón a la escasa ocupación, se considera que es posible sin un elevado coste la mejora de su nivel de servicio y capacidad. Simultáneamente esta inversión mejorará la imagen del principal acceso a la ciudad, que hoy presenta claros síntomas de degradación, difíciles de superar si no es a través de este tipo de inversiones.

En definitiva, frente a la alternativa de la red arterial del 68 que proponía la exclusiva sustitución del trazado actual por otro próximo a la Costa jerárquicamente superior, y por tanto con un marcado carácter de autovía, el Plan propone una serie de intervenciones escalonadas en la vía actual que en síntesis consiste en:

- Desdoblamiento de la variante de Torremolinos.
- Establecimiento de reservas para futuros enlaces con la variante de Benalmádena.
- Supresión de las intersecciones a nivel con la implantación de pasos superiores en los cruces más importantes.
- Reordenación de accesos y establecimiento de vías de servicio en las áreas urbanizadas.
- Reserva de suelo para el desdoblamiento de la carretera actual y reordenación en el tramo comprendido entre la carretera de Coín y la variante de Torremolinos. Este desdoblamiento supone la creación de un nuevo trazado en aquellos sitios donde la proximidad de edificación impone mayores dificultades a la reordenación respetando el trazado actual.
- Proyecto de una nueva vía litoral que provoque la ocupación escalonada de estos suelos y complementa a la carretera nacional en los recorridos costeros. Por el grado de ocupación de los suelos por donde discurre y por su valor paisajístico,

esta vía no podía tener el carácter de exclusivo corredor de tráfico pretendido en la red arterial del 68. Deberá, pues, atemperar sus condiciones funcionales y de diseño, de la inicial autovía a las de una ronda urbana, teniendo en cuenta para su trazado el impacto medio ambiental.

- Ante el escaso nivel de definición de la estructura territorial de la costa occidental, este Plan propone el estudio de nuevos trazados y sus correspondientes reservas que a medio y largo plazo constituyen la circunvalación de la ciudad y sus áreas próximas de expansión, enlazando la costa occidental, el valle del Guadalhorce y el Puerto de las Pedrizas, elementos de referencia obligada para las comunicaciones a nivel comarcal o regional.

Las dificultades que presenta el actual acceso a Málaga para su ampliación, corroboran la necesidad de esta nueva alternativa ya estudiada por la propia Jefatura de Carreteras. Cualquiera de los posibles trazados debería desembocar a la altura del río Campanillas y desde ahí circunvalar el propio núcleo de Campanillas, cruzar a la ribera derecha del Guadalhorce para ir a conectar con la nueva variante de Benalmádena a través de las faldas de la sierra de Torremolinos.

Esta vía, en cualquiera de sus alternativas desborda el ámbito del planeamiento municipal, por lo que se remite para su estudio a las instituciones competentes, dejándose pendiente la definición de sus reservas a la elaboración de dicho estudio y al correspondiente Plan Especial, cuyo ámbito debe ser superior al del municipio.

c) La Carretera de La Cala:

Esta vía es la que en menor grado se ha beneficiado de las inversiones para su mantenimiento y rectificación. Han existido dos razones para ello: una, las graves dificultades que su trazado implica a posibles rectificaciones; otra, la "sombra" de la variante superior que en la mayoría de los municipios se viene estudiando desde los años 60.

La excesiva proximidad de la edificación en los núcleos de población atravesados hace imposible cualquier desdoblamiento en su interior. Por otro lado su actual nivel de servicio, el más bajo de todos los accesos, y la cada vez mayor congestión que se ocasiona en las puntas estivales, obliga a la búsqueda de soluciones alternativas con los siguientes criterios:

- a) Garantizar la conexión de las proyectadas variantes del Rincón y La Cala con la circunvalación de El Palo. Este trazado, que requiere ser estudiado para efectuar la correspondiente reserva, se reconoce por este Plan como imprescindible con independencia de las intervenciones a efectuar sobre el Litoral.
- b) La necesidad de reforzar el sistema viario actual constituido por la calzada de la carretera general que resuelve el tráfico y una vía de servicio que aprovecha la "banqueta" del antiguo ferrocarril de Vélez y que en algunos tramos, sobre todo en nuestro término, es inadecuada por su excesiva proximidad a la playa.
- c) La imposibilidad de mantener una vía litoral de mayor capacidad que su continuación en ambos extremos, travesía del Rincón y La Cala y penetración de El Palo.

De todo ello deducimos:

- La necesidad de efectuar una reserva amplia para el trazado de una nueva vía Litoral.
- La urgencia de constituir una vía rápida que utilice parte de esa reserva, conectando los núcleos de La Cala y El Palo, con características análogas en cuanto a capacidad a las de dichas travesías.
- La utilización de la carretera actual como "vía de servicio" y apoyo a las playas, posibilitando la pérdida de ese carácter en la "carreterilla" al menos en algunos de sus tramos.

La travesía de La Araña:

Se desarrolla esta barriada en dos niveles diferentes: uno bajo, a ras de playa, al que se accede por la "carreterilla", otro, en su lado norte únicamente, como línea de edificación en el mismo borde de la carretera a menos de 6 metros de la arista exterior de calzada.

La propuesta de travesía consiste en el mantenimiento de la carretera actual regularizando la rasante y posibilitando su mayor aislamiento. Se requiere para ello el retranqueo y remodelación del pequeño núcleo de viviendas que constituye la fachada norte, y que en la ordenación definitiva deberán situarse suficientemente alejados de la línea de carretera, estableciendo en proyecto de remodelación elementos de cruce que relacionen este pequeño núcleo con la barriada y la playa. La vía de servicio existente en la actualidad, ampliada, constituirá la vía de acceso a la barriada y a las playas.

1.4.3. Las carreteras secundarias.

Se define de esta forma aquellas carreteras o caminos que a pesar de no estar integradas en la Red de Itinerarios de interés general o regional, poseen un papel importante como elementos estructurales del territorio del término municipal. Entre ellos están el Camino de Antequera, el Camino de los Almendrales, el Camino de San Isidro, la antigua carretera de Casabermeja o la nueva carretera explotada por la Confederación, denominada "Pista del Guadalhorce".

Todas ellas tienen como función primordial desde la óptica del planeamiento urbano, la de servir de apoyo a la creación de núcleos periféricos y áreas residenciales aisladas.

El control que requieren ambos tipos de urbanización exige un incremento en la vigilancia de estas vías que garantice su protección, en muchos casos olvidada, originando estrangulamientos graves a la continuidad de las mismas; como casos más significativos consideramos el del Camino de San Isidro o el de la Colada de los Carabineros, y a otro nivel el del propio Camino de Antequera y carretera de la Colonia de Santa Inés.

Por todo ello, la urbanización de sus márgenes o la apertura de nuevos caminos y accesos, así como la instalación de usos apoyados en ellos, deberá ir precedido de la correspondiente licencia municipal y permiso de los organismos responsables, sirviendo como referencia general para la ordenación prevista en la propia Ley de Carreteras, las disposiciones de organismos e instituciones que las administran y la Normativa del propio Plan.

1.4.4. El subsistema de circunvalaciones, travesías y vías de penetración.

Aparte de las carreteras de acceso ya descritas, el solapamiento de competencias que la legislación impone al planeamiento de las "redes arteriales", hace necesario extraer de la estructura general una serie de elementos

cuya finalidad es la de canalizar los viajes cuyo O/D es exterior a la ciudad y que de forma complementaria se utilizan por la ciudad para su crecimiento y ordenación interna.

La diferencia de estas vías con las carreteras estriba en su imprescindible necesidad de integración con la periferia urbana, bien como cintura o como elementos estructurantes en las travesías. De ahí que su trazado deba prestar especial atención a la morfología del terreno, a su posición respecto a la ciudad, y valorar factores paisajísticos o medio ambientales de forma más detallada si cabe que en el caso de las carreteras.

Todas estas condiciones de contorno se impondrán al proyecto y, en algunos casos excepcionales, al Plan Especial al que se remite su estudio.

A continuación se describe el carácter particular de cada una de estas vías:

a) La Vía Tangencial y la Circunvalación de El Palo:

Su función será descargar a la vía litoral de aquellos viajes cuyo destino o procedencia sea exterior a la ciudad o proceda de áreas periféricas del litoral, para los que esta vía supondrá una clara reducción de tiempo de viaje en el cruce de la ciudad. Sin embargo el trazado de esta vía implica una disuasión para los movimientos internos de tipo radial. Esta vía limitará sus accesos y adoptará en una primera etapa características similares a una carretera de dos carriles, quedando establecida una reserva suficiente para su futuro desdoblamiento.

b) La Ronda Exterior:

Elemento que se recoge por el planeamiento procedente de la red arterial del 68, ejecutada en su tramo inferior y en cuyo funcionamiento se distinguirán dos etapas; una a corto plazo, que dará prioridad a los itinerarios de largo recorrido enlazando la carretera N-340 y la Avenida de Ciudad Jardín, y otra en la cual esta vía será progresivamente sustituida por la vía Tangencial del Oeste, para estos itinerarios y funciones, quedando la Ronda Exterior integrada como un elemento de penetración a las diferentes zonas occidentales de la ciudad. Únicamente en el cuadrante superior estas dos etapas se considerarían integradas desde un primer momento con la realización simultánea del último tramo de la Ronda Exterior y el primero de la Vía Tangencial.

Su proyecto se adapta básicamente a la reserva efectuada por el planeamiento anterior que sólo se altera allí donde la proximidad de edificación consolidada imposibilita el trazado primitivo. Asimismo, las rasantes deberán modificarse por el proyecto de construcción definitivo que se adaptarán a las directrices reflejadas en el Plan para este tipo de vías.

El Plan General deja previstas varias alternativas para la conexión de esta Ronda con la Vía Tangencial en la zona noroeste de la ciudad. Será el estudio pormenorizado de las diferentes alternativas el que establezca mediante el oportuno Plan Especial el trazado más adecuado para dicha conexión, que garantice a corto plazo la continuidad de la Ronda Exterior hacia la carretera de Las Pedrizas.

c) Las vías marginales del Guadalhorce.

Constituyen la base para la organización de la desembocadura del río y su relación con la "Hoya", comarca a la que está vinculada de forma natural, constituyéndose en la cabecera del valle, zona en la que progresivamente se intensificará la implantación de zonas industriales y de servicios de apoyo a su potente actividad agrícola.

Los sucesivos puentes que comunican sus márgenes —Paseo Marítimo, N-340, Puente del Rey—, dentro del término constituyen los elementos de articulación de ambas márgenes en este tipo de ordenación dual que tiene como referencia común el río.

- d) El Paseo Marítimo Occidental y la Cintura del Puerto. El Plan establece la prolongación del Paseo Marítimo Oriental a través de la cintura del Puerto y el frente de costa comprendido entre las playas de San Andrés y la Térmica con una nueva vía que permitirá organizar las penetraciones a la ciudad de forma diferente a la actual, en la que la Carretera de Cádiz (totalmente insuficiente) resuelve simultáneamente la penetración a la ciudad y el acceso a numerosas áreas residenciales que se apoyan en ella.

El Paseo Marítimo Occidental potenciará los usos litorales, hoy infravalorados por la condición de espalda y vacío que estos suelos poseen por el desmantelamiento de las industrias que en ellos se asentaban a principios de siglo. El Paseo Marítimo, por tanto, cumplirá esa doble condición de servir de acceso a la ciudad, permitiendo una recuperación del concepto integral de la bahía, y simultáneamente proporcionará un acceso y utilización intensiva de las playas de San Andrés y Misericordia como nuevo equipamiento general de la ciudad. A este fin se proyecta un paseo de dimensiones considerables que contornea la zona de arenas permitiendo disponer de áreas de servicio y equipamientos para dichas playas.

El estacionamiento intensivo, imprescindible en estos paseos, se localizará en la vía de servicio interior liberando de ellos el frente principal.

La construcción de estos paseos está íntimamente ligada a las operaciones de regeneración de playas y modificación del perfil costero. Por todo ello, las propuestas reflejadas en este Plan servirán como base para su ulterior estudio a desarrollar por los correspondientes proyectos y planes especiales.

La vía de cintura del Puerto como conexión de ambos paseos marítimos cobra en este Plan una gran importancia, no pudiendo resolver hoy dicha conexión con sus dimensiones actuales. Se remite por tanto la remodelación del contorno del Puerto, que permitirá su ampliación, a un Plan Especial urgente que formalice y desarrolle las relaciones existentes entre la ciudad y su Puerto.

- e) Las vías marginales del Guadalmedina:

El Plan Especial al que se remite la multitud de operaciones que sobre el cauce y sus espacios de contorno se propone por el Plan, deberá estudiar y distinguir cada tramo, efectuando propuestas totalmente diferentes para cada una de las áreas internas por las que discurre el cauce frente a la imagen homogénea establecida en el planeamiento anterior. De esta forma las márgenes podrán ser, desde paseos que contornean el cauce en las áreas superiores, hasta vías paralelas de jerarquía diferente en los tramos más próximos a la desembocadura y que servirán de apoyo para la remodelación y rehabilitación de la fachada del río o a la creación de un nuevo enlace norte-sur para el tráfico ligero.

Todos los trazados aquí expuestos constituyen la red arterial del término. Existen no obstante una serie de vías entre ellas el enlace superior de la circunvalación de El Palo y La Cala y la prolongación de la futura variante de Benalmádena hasta el valle del Guadalhorce, que a pesar de su importancia en la estructura territorial no quedan reflejadas en

este Plan por la ausencia de datos suficientes en el establecimiento de su trazado. No obstante entendemos que por su trascendencia es aconsejable la redacción a corto plazo de los correspondientes Planes Especiales o "Estudios Previos" que garanticen la reserva necesaria para su construcción. De forma análoga, la Vía Tangencial, al menos en sus trayectos de travesía (El Palo, Cerrado de Calderón y el Camino de Antequera), debería poseer a corto plazo un anteproyecto que fijara la forma más adecuada para la ocupación de sus márgenes, sin condicionar el futuro trazado de la carretera.

1.5. El viario interno de la ciudad.

Ante la situación descrita en el diagnóstico previo a la elaboración del Plan, se proponen aquí una serie de medidas para la recuperación de los elementos estructurales más importantes en la imagen cotidiana de la ciudad. Se adoptan para ello los siguientes criterios:

- Se impulsa la construcción de aquellos elementos de la red de mayor importancia en la estructura interna, elementos que en gran medida aliviarán los problemas de congestión al diversificar las opciones e incrementar el número de itinerarios posibles.
- Se propone una nueva concepción de estos elementos, que integre en el proyecto su ordenación conjunta con los usos previstos o ya instalados en sus márgenes. En definitiva se imponen unas condiciones de ordenación que hasta hoy en la mayoría de los casos se han relegado al puro trámite de la "tira de cuerdas", desconociéndose en algunos casos incluso el carácter de la vía en el propio acto de la concesión de la licencia. Supone este nuevo criterio la necesidad en ciertos casos de redactar un Plan Especial o Estudio de Detalle.
- Estos elementos estructurales se deben acomodar en todo caso a la escala del distrito a que deben servir y siempre a la envergadura de las vías con la que conecta sus extremos.

Partiendo del modelo radial que da forma a la ciudad, se consideran inadecuadas las alternativas que pretenden transferir parte de la carga de tráfico que hoy en día soporta cada una de las vías radiales a la contigua. Así, el trasladar parte del tráfico que hoy soporta el cordón litoral a otras arterias internas supondría agravar los conflictos que poseen estas vías congestionadas por su propia función.
- La mayor conectividad que implica la ejecución de nuevos elementos viarios supondrá un descenso en la intensidad de uso de los ya existentes y, por tanto, la posibilidad de rescatarlos con una nueva distribución de espacios y un proyecto de reurbanización. Se proponen a este fin, a título indicativo, unas secciones-tipo que el proyecto público de urbanización deberá desarrollar más detalladamente y cuyo fin primordial es esclarecer la jerarquía, usos y funciones a las que el Plan destina estas vías.

- Se complementa la red primaria con un conjunto de elementos de rango inferior, el viario medio, que a pesar de su debilidad fundamentan la estructura urbana de áreas de ciudad ya consolidadas (Camino de Antequera, Emilio Thuiller...), o bien son la base para la estructura orgánica de las expansiones previstas.

1.5.1. Descripción de la propuesta para actuaciones más importantes en las vías primarias.

- La Ronda Intermedia.

La función que desempeña es la conexión de las áreas al norte del Camino de Antequera con el litoral. El tramo ya ejecutado es la actuación más importante de las realizadas en las dos últimas décadas.

El Plan programa su prolongación hasta el Paseo Marítimo que implica la recuperación de calle Ayala en su función de eje central del núcleo de Huelin, al transferir gran parte del tráfico que hoy en día lo utiliza a este nuevo paseo.

En su prolongación hacia el Norte, se rectifica el trazado primitivo que ahora contorneará el Parque del Arroyo del Cuarto, conectando con la calle Albacete y el viario interno del sector de Gamarra y Martínez de la Rosa, en el frente de los Castillejos. A su vez la posible conexión con la Ronda Exterior permite reencontrar su continuidad con el trazado primitivo que finaliza en el nuevo Puente de la Rosaleda.

La diversidad de funciones que se atribuyen a cada tramo de esa vía obligará al proyecto que la desarrolle a efectuar dimensionamientos y secciones diferentes para cada caso que reconozcan el descenso progresivo de su importancia al ascender hacia su encuentro con Martínez de la Rosa.

- La Transversal de los polígonos industriales y la Ronda del Ensanche.

Estas vías, ambas de nueva creación, surgen de la rectificación en las reservas efectuadas por el Plan General del 71 para garantizar la conexión Norte-Sur de la ciudad en las nuevas coronas de crecimiento.

El Proyecto de estas vías cuidará en sus rasantes y restantes condiciones de contorno la estrecha relación que deben mantener con las áreas atravesadas, adoptando diseños semejantes a los ya existentes en la travesía del polígono de El Viso o en el interior del polígono del Guadalhorce, integrando las áreas semiprivadas de la edificación colindante con sus bandas laterales, en la que se localizarán los aparcamientos, aceras y demás elementos propios de una avenida.

- La calle Eugenio Gross-Blas de Lezo y sus vías de apoyo laterales, Doctor Escassi y Avda. de Barcelona.

Este Plan propone reforzar el rango de la Avenida de Eugenio Gross con su prolongación ya ejecutada en parte hasta las áreas residenciales superiores de la Palmilla y La Palma. La escasa dimensión de esta vía y la elevada densidad de uso en la edificación de sus fachadas implican una limitación a su capacidad de tráfico y por tanto exigen la simplificación de sus funciones. A este fin el Plan propone efectuar una reordenación de esta vía que, manteniendo su doble sentido, apoye los movimientos de giro y los accesos a los polígonos residenciales próximos en la Avenida de Barcelona y Doctor Escassi, recurriendo para el tráfico propio de la barriada a vías locales como el Pasaje de Aránzazu o Diego de Vergara.

Esta reducción de funciones permitiría limitar la calzada a la estrictamente necesaria para tránsito en cuatro carriles, así como la ampliación de las aceras cuya anchura actual es de 1 metro.

Estas nuevas funciones que se imponen a las vías laterales exigen una flexibilización en los criterios en su ordenación viaria. Así, en el caso de Doctor Escassi se debería considerar la posibilidad de retornar al doble sentido de circulación, al menos en los tramos inferiores próximos a la Glorieta de Federico Bermúdez.

- d) Avenida de Juan Sebastián Elcano y la estructura viaria de las zonas bajas del Litoral Este.

Esta zona se organiza a partir del cordón litoral constituido por el Paseo Marítimo y Juan Sebastián Elcano reforzado, en el caso del Paseo Marítimo por la Avda. Pintor Sorolla y en el caso de Juan Sebastián Elcano por la calle Vara-Bolivia. Apoyadas en ellas existen una serie de vías transversales que organizan los accesos a las diferentes áreas residenciales que ocupan las partes bajas de los valles de Jaboneros, Pílonos y Caleta.

Los retranqueos vigentes en estas vías, procedentes de su consideración como travesía, se mantienen en la mayoría de los casos a fin de permitir su futura reordenación en la que se incluyan nuevas posibilidades de aparcamientos y ampliación de líneas de paseo. A su vez la calle Vara-Bolivia tiene ciertos puntos críticos donde resultará preciso remodelar las manzanas inferiores, operación que por el escaso fondo de las parcelas edificadas deberá desarrollarse mediante un Plan Especial que redistribuya la volumetría existente.

La mejora de las condiciones de capacidad y fluidez no debe presuponer la equivalencia del par. La mejor posición de Juan Sebastián Elcano, más centrada en el barrio, y su mayor anchura, posibilitan el mantenimiento de los tres carriles actuales frente a los dos que en todo su trazado posee la c/. Bolivia. Por todo ello planteamos la posibilidad de mantener los dos sentidos de circulación, que por un lado mantenga el actual itinerario del transporte colectivo necesario para mantener su nivel de accesibilidad, y equipare la capacidad de ambas vías.

Los itinerarios internos de la zona, se resuelven logrando la continuidad del viario local que enlace los diferentes núcleos, con calles de muy diverso ancho e importancia.

El par formado por Juan Sebastián Elcano -"Carreterilla" se traslada con ciertas diferencias al par que constituyen el Paseo de Sorolla-Pries con el Paseo Marítimo, donde este último adquiere el rango de vía primera de la ciudad (penetración radial del Este) y el paseo interior soporta la articulación de las zonas residenciales.

- e) La Carretera de Cádiz y la organización interna de las barriadas del Litoral Oeste.

La extrema compacidad de la zona y la ausencia de ordenación común en piezas contiguas, impide plantear cualquier tipo de alternativa diferente a las actuales. Se proponen, pues, mejoras en la funcionalidad del viario y en el nivel ambiental de los frentes más importantes de estas barriadas. Como única modificación del modelo vigente se propone la transferencia del rango de vía primaria de calle Ayala y la Avda. de Sor Teresa Prat al nuevo Paseo Marítimo, y el apoyo de las barriadas más extremas en la realenga de San Luis, de nueva urbanización, descargando en parte a la Carretera de Cádiz de estas funciones de tránsito local entre barriadas.

Se constituye de esta forma una estructura interna apoyada en cuatro ejes que conforman un anillo. Estos ejes son el Camino Viejo de Churriana, la Avda. de los Guindos, Sor Teresa Prat y la Avda. de la Paloma. La reurbanización de estas vías tiene como misión prioritaria la recomposición de la estructura orgánica de estas barriadas, dotándolas de unos ejes arbolados con amplios paseos, aptos asimismo como itinerarios de conexión con las grandes vías primarias: Carretera de Cádiz, Ronda Intermedia y Paseo Marítimo-Calle Pacífico.

La barrera que en la actualidad supone el ferrocarril para la habilitación de espacios libres y equipamientos de estas zonas, obliga a emplazarlos en el límite superior. Se resuelve con tres nuevos paseos rodados, dos elevados en las traseras de Barceló y en el límite interno de Enpetrol y uno inferior, que discurre paralelo al antiguo cauce del Arroyo de Teatinos. Todos estos puentes establecen la conexión de las vías primarias de apoyo a la Ronda Intermedia con la estructura de la Carretera de Cádiz, conectando con sus ejes principales.

La Carretera de Cádiz mantiene su rango actual de vía radial de penetración, debiendo resolver las relaciones con el centro y la primera corona. Esta función que hoy en día requiere el apoyo en c/. Ayala como desdoblamiento, entendemos que resulta improcedente dado el diferente carácter y configuración de ambas vías. La reducción de intensidades que supone la apertura del Paseo Marítimo y la solución, mediante paso inferior, de la intersección de la Ronda Intermedia, permite recuperar en su totalidad este carácter de vía radial que necesariamente requerirá del correspondiente proyecto público de urbanización que considere entre sus propuestas la posibilidad de retornar al doble sentido de circulación en su ordenación viaria.

- f) La Avda. del Arroyo del Cuarto y la apertura de la Explanada de la Estación hasta el Paseo Marítimo.

El tradicional proyecto de apertura de la Avda. del Arroyo del Cuarto se ha enfrentado desde siempre con el infranqueable paso por la fábrica del Gas y la obligada remodelación del barrio del Bulto. Esta apertura, a pesar de los costes de transformación que supone, se valora positivamente dado los beneficios que a nivel ciudad, e incluso de zona, puede suponer.

La operación requiere diversas etapas para su ejecución. Entre ellas consideramos como prioritarias:

- a) La prolongación de De la Torre Acosta hasta el Cerro de los Castillejos; b) La reordenación de la Plaza de Andalucía y la apertura de la diagonal que enlaza con la Explanada de la Estación, diagonal que posee diversas alternativas de trazado, en función de las mayores o menores dificultades para remodelar la gran bolsa que constituyen la Bodega de Larios, el Gas y Aceites Moro; c) La apertura de la Explanada de la Estación hasta el Paseo Marítimo con la necesaria remodelación de las manzanas intermedias.

La conexión de la Avda. del Cuarto al Paseo Marítimo, descargará a la Avda. Andalucía y a la Alameda Principal de gran parte del tráfico que hoy en día las utiliza para atravesar el centro, y que con esta alternativa se transferirá a la cintura del Puerto.

1.6. El viario medio.

- a) Los itinerarios de Ronda del Litoral Este.

El Plan ha optado en esta parte de la ciudad tan singular, por el desarrollo de diversas soluciones simultáneas pero independientes. Se propone una serie de itinerarios que análogamente a como aparecieron los actuales Camino Nuevo y Camino de la Desviación, constituyan elementos de conexión entre los diferentes valles a la vez que itinerarios alternativos a la vía litoral, para finalizar en su confluencia con el Camino de los Almendrales descendiendo hasta la Carretera de los Montes y posteriormente a la margen del río, bien por la tradicional Alameda de Capuchinos y su apertura a c/. San Bartolomé, o por la vía de contorno del cementerio y su prolongación en c/. Moya hasta el

Puente de la Rosaleda, o bien por la vía de descenso, prolongación de Manuel Gorriá, que pretende enlazar el cauce del río con la Carretera de los Montes a través del único resquicio que la ocupación desordenada de esta margen ha dejado libre como reserva para el trazado de la Ronda Este. Esta vía de trazado notablemente difícil entendemos que debe ser estudiada por el Plan especial que se remite, valorando la potencialidad de unos terrenos que precisamente en su accidentada topografía pueden conseguir el restablecimiento de un paisaje hoy completamente degradado.

- b) La reordenación de las faldas de Ciudad Jardín.

Esta zona testimonia la falta de capacidad ordenadora de las figuras de planeamiento con las que se desarrolló el Plan anterior y, aún más, la ausencia de un modelo de ocupación claro y definido para el sector. La confusión creada por la aparición de bloques entre medianerías intercalados con edificaciones aisladas, sin más transición que la que puede derivarse de un parcelario primitivo y el mantenimiento intersticial del asentamiento original, hacen inviable cualquier propuesta de recuperación si no es con remodelaciones costosas y difíciles expropiaciones. A la vez el crecimiento de la autoconstrucción ha alcanzado en muchos puntos la Carretera de los Montes, con una ocupación exhaustiva de suelo que dota de una estructura autónoma a cada núcleo, apoyándose de forma independiente en Emilio Thuiller e imposibilitando la integración entre ellos; así barriadas como Mangas Verdes, Los Cipreses, Jardines de Málaga y la Alegría de la Huerta, son agrupaciones y bolsas que a pesar de constituir una sola zona se aíslan por los sucesivos valles, constituyendo piezas totalmente independientes.

Las escasas, y aún posibles, alternativas a esta estructura, son necesarias de acometer o al menos garantizar en el próximo decenio. Entre ellas resaltamos el denominado Camino de los Viveros, y la prolongación del Camino del Ciprés a través de las urbanizaciones de los Casines y Hacienda Los Montes para desembocar en Jardines de Málaga.

A su vez en las espaldas de Emilio Thuiller, donde se localizan los mayores índices de degradación, se pretende, mediante remodelaciones puntuales, la creación de ciertos itinerarios de espacios libres y la apertura de manzanas que en su excesiva longitud incomunican barriadas completas.

- c) Las vías de apoyo a la Ronda Intermedia en su corona exterior.

Constituidas por la c/. Alcalde Díaz Zafra y su prolongación a través de los terrenos de Enpetrol hasta la Avda. de la Paloma, y en su lado norte y por su enlace en la c/. Castilla, pretenden constituirse en los elementos centrales para la ordenación de unos barrios que en la actualidad se apoyan en las vías radiales y en la Ronda Intermedia. Las graves dificultades que el trazado excesivamente autónomo de la Ronda Exterior ocasiona a las urbanizaciones emplazadas en sus márgenes se pretende superar con la creación y urbanización de unas vías laterales que complementariamente conecten las vías radiales más importantes con las autovías, posibilitando que ciertos itinerarios de importancia se efectúen a través de la Ronda Exterior. La nueva avenida que da frente a Cortijo Torres arrancando de la carretera de Pizarra, se prolonga mediante un paso inferior del ferrocarril hasta la Avda. del Torcal. Se logra así articular estas barriadas al norte y al sur del ferrocarril que actualmente sólo se conectan mediante la Ronda Intermedia.

1.6.1. El plano de alineaciones del Suelo Urbano.

La planificación urbana pone en juego en su redacción diferentes escalas de trabajo en las que debe conjugar e interpretar las diversas formas de intervención y lectura de la ciudad.

De ahí que desde una primera elaboración del modelo territorial de crecimiento y ocupación del suelo hasta la ordenanza más detallada, deba existir en el tiempo una sucesión escalonada de normas y planos reguladores que logren "encadenar" formalmente los múltiples criterios barajados por el planeamiento.

El P.G.O.U de Málaga en su revisión actual, inicia esta secuencia con un primer modelo presentado en el Avance y es ahora en el Texto Refundido, después de un proceso de elaboración independiente en sus etapas, cuando se regulan los límites del espacio viario y, en general, del espacio público interno de las zonas edificadas mediante el plano de alineaciones.

Las calles, plazas, avenidas, son elementos tan relevantes en la configuración de la ciudad y del paisaje como olvidados por la planificación hasta ahora vigente en nuestra ciudad. La falta de un documento marco en el planeamiento de estas dos últimas décadas para el trazado de las calles, a excepción si cabe de los planos de la Red Arterial, ha dado lugar —a pesar de las estrictas regulaciones impuestas por la Ordenanza—, a una desintegración del paisaje y estructura urbana en proporción directa al grado de renovación.

La multitud de barrios y polígonos que componen la primera periferia de la ciudad tiene numerosas muestras de este hecho; zonas como las espaldas de Ciudad Jardín, el Camino Viejo de Churriana o Cruz de Humilladero no son más que ejemplos de lo que ha sido una práctica habitual dentro de la ciudad. Calles como Jerez-Perchel, Carraca, o lo que es peor, avenidas de tanta importancia como el Camino de Antequera, el Camino de Suárez, el Paseo de los Tilos o Juan Sebastián Elcano, exponen en sus fachadas no ya la implantación de unas volumetrías desproporcionadas sino la total ausencia de criterios en la fijación de una directriz de fachada o la disposición de vuelos equilibrados con las dimensiones de la calle.

Las limitaciones impuestas a este documento del Plan General, tanto por la reducida escala de trabajo como por la ausencia de precedentes, imposibilita considerarlo como "acabado". Se requiere —como en casi todas las tareas planificadoras—, una "acertada" puesta en vigor de esta normativa y planos y un desarrollo de las mismas en la gestión a escalas más apropiadas (1/1.000 y 1/500), si lo que se pretende es alcanzar a medio o largo plazo la tradición común a ciudades "proyectadas" desde el comienzo de su expansión, a finales del siglo pasado. Por el contrario la consideración de "suficiente" al proyecto de alineaciones de este Plan, supondrá sin duda al cabo de varios años, arrancar de nuevo con la lectura e interpretación de la base cartográfica actualizada, para establecer —una vez más—, un documento marco de alineaciones que recoja las alteraciones e irregularidades que necesariamente se originarán por la inapropiada escala de estos planos.

No se debe entender en ello una pretensión exclusiva de "ampliación de escala", el desarrollo deberá hacerse mediante una normativa complementaria a la que se contiene en este documento, completándola y concretándola en cada caso, logrando efectuar una lectura única de ordenanza de edificación y proyecto de ordenación viaria como intervenciones vinculadas —"no aisladas"—, que operan sobre un mismo espacio.

La complejidad que requiere el proyecto de alineaciones en ciertos casos obligará, tal como especifica la normativa descrita, a documentos de planeamientos propios de la zona en estudio; documentos que en función de la importancia y significado para la estructura urbana serán de planeamiento especial o bien figuras de rango menor, como por ejemplo Estudios de Detalle. Serán los órganos competentes de gestión los que establezcan dichas figuras, fijándose exclusivamente en este Plan aquellos casos donde la protección de una fisonomía o paisaje singular, o las dificultades y amplitud de la zona a ordenar, hacen indispensable dichas figuras de forma previa a cualquier intervención edificatoria.

Este es el caso de los PERIS LE-3, R-5, TO-1, TO-2, TO-3, TO-4, PT-2.

Sin embargo la documentación posterior de alineaciones en Suelo Urbano basa su desarrollo fundamentalmente en la tramitación previa a cualquier licencia de un "expediente de alineaciones" que permita desarrollar y detallar a escalas de proyecto la ordenación reflejada en el plano 1/2.000 y su normativa complementaria, "expedientes" que en un plazo suficiente será el soporte para el desarrollo de las alineaciones a escalas superiores.

Existen por otra parte una serie de áreas consolidadas donde a pesar de permitirse un proceso normal de edificación, se requieren figuras de recomposición de paisajes y estructuras excesivamente descompuestas; este es el caso de barriadas marginales y núcleos de autoconstrucción en cuya topografía, generalmente muy accidentada, se requiere, más que unas alineaciones, una regulación cuidadosa de las rasantes y de los tipos de materiales a emplear en los espacios semi-públicos de su interior: patios, porches, adarves, etc...

Por último la imposibilidad de establecer de antemano sin un proyecto de construcción que lo justifique la regulación de las márgenes en los grandes Sistemas Generales, obliga a considerar unas "protecciones" que posteriormente se transformarán en servidumbres cuando el órgano competente o el propio Ayuntamiento desarrolle el Proyecto Público que definitivamente establezca sus alineaciones y rasantes, así como la distancia a la que se deben disponer cualquier tipo de usos previstos por el planeamiento.

2. EL SISTEMA DE LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y LOS SERVICIOS.

2.1. El Plan presta atención a este Sistema desde su significado en la estructura orgánica de la ciudad. Esta visión que únicamente condiciona las hipótesis de partida, debe complementarse con los estudios sectoriales que se crean convenientes y que serán misión de los diferentes servicios técnicos y administraciones competentes.

El desarrollo concreto de las actuaciones programadas se engloba en tres figuras diferentes, según que su actuación deba centrarse: en su calidad de elementos fundamentales de la ciudad (proyectos que denominaremos integrales); en su condición de elementos de especial relevancia para la organización de ciertos espacios urbanos singulares (se incluirán en los Planes Especiales de Ordenación de estos espacios); o por exclusión, todos aquellos en que las condiciones de contorno están suficientemente definidas por lo que únicamente precisan del correspondiente "proyecto de obra" que los desarrolle, o en determinados casos de Proyectos Públicos de Urbanización más amplios.

Con respecto a las propuestas básicas de las infraestructuras generales y de servicios, el Plan General define el conjunto de redes e instalaciones que completan las actualmente existentes en lo que se refiere a cubrir los

déficits detectados en la misma, así como aquellas otras de nueva planta que es necesario construir para dar servicio a los futuros ensanches de la ciudad.

El diagnóstico de la situación actual de las redes de servicio e infraestructura, revela determinadas insuficiencias especialmente en lo que se refiere al saneamiento y depuración de aguas residuales, aspecto este último inexistente en la ciudad.

Asimismo, en la red de drenaje de las aguas pluviales y arroyos en sus tramos urbanos se aprecia una insuficiencia en cuanto a su canalización, debido a las secciones reducidas o a conexiones de aguas negras a los mismos.

Con respecto a las diversas infraestructuras, se describe a continuación las siguientes propuestas:

— Red de Abastecimiento de Agua.

- Además de las actuales fuentes de recursos, se prevé disponer de aquellos caudales procedentes de la conducción de Río Verde y otras captaciones en el Arroyo Jaboneros, Totalán y de la presa de El Limonero.
- Se prevé incrementar la capacidad de regulación mediante la construcción de nuevos depósitos en El Pinillo (ya iniciado), Puerto de la Torre, Camino Suárez (ampliación), El Cónsul, Churriana y La Mosca.
- Con respecto a la red primaria se propone completar las conexiones entre depósitos y las arterias de abastecimiento, como es el caso de las que discurren por las márgenes del río Guadalmedina.
- A nivel de planeamiento se estima que las obras a ejecutar se desarrollen a través de los correspondientes Planes Especiales de carácter sectorial o de los proyectos de obra.

— Red de Saneamiento y Depuración.

- Dotar a la ciudad de dos estaciones de depuración situadas en la margen izquierda del río Guadalhorce y en la zona de la cantera de Almellones, disponiendo de sus respectivos emisarios.
- Se propone la construcción de interceptores costeros que canalicen el vertido de aguas negras hacia las estaciones de depuración disponiendo de instalaciones de bombeo o elevación en los mismos.
- Definir las grandes cuencas vertientes de aguas negras y pluviales, completando la red principal de colectores de la zona urbana actual.
- Prever el trazado de colectores de la futura zona de ensanche de la ciudad (Teatinos, Torremolinos, Litoral Oeste, etc...)
- Se prevé el adecuado tratamiento de la red de drenaje de aguas pluviales y arroyos, contemplando actuaciones de repoblación de cuencas, encauzamientos y construcción de colectores y aliviaderos con este fin.
- El Plan General incorpora a sus determinaciones parte de las propuestas incluidas en el Plan de Saneamiento Integral elaborado por la Confederación Hidrográfica del Sur, por lo que se estima que la ejecución de las infraestructuras definidas se desarrollará a través de los correspondientes Proyectos Públicos de Urbanización o Planes Especiales, en aquellos casos que por su complejidad o incidencia en el medio urbano o paisajístico así se requiera.

— Red de Energía Eléctrica.

- Se propone hacer subterráneas determinadas líneas de alta tensión que en la actualidad discurren por arterias urbanas de la ciudad (Herrera Oria), y unificar los cruces del río Guadalmedina por la zona del futuro parque de Las Flores y de la zona de Las Virreinas.
- Se prevé hacer subterráneas en las fases de programación correspondientes, las líneas de alta tensión incluidas en las zonas de ensanche urbano de la ciudad.

Málaga la consideramos a estos efectos dividida en cuatro grandes zonas: la primera, al este del Guadalmedina, constituida por el centro histórico, el cordón litoral oriental, y los sectores más al Norte apoyados en la antigua Carretera de Casabermeja y posteriormente en la Avda. de Ciudad Jardín; la segunda, la parte de ciudad comprendida entre el Guadalmedina y su límite de expansión configurado por la Ronda Exterior; la tercera la componen los dos sectores de expansión en las próximas décadas y los polígonos industriales. La cuarta zona comprende desde la margen derecha del Guadalhorce hasta el límite del término con Benalmádena; en esta el predominio de áreas residenciales aisladas y de baja densidad, reduce el carácter de las actuaciones a meros proyectos de urbanización e infraestructuras generales globalizados en un riguroso programa de inversiones en el que se dé prioridad —de acuerdo con los criterios establecidos—, a aquellos aspectos más urgentes de la urbanización.

Cabría establecer nuevas zonas en las que incluir las restantes áreas urbanizadas del municipio. Sin embargo, las actuaciones en ellas, no poseen la complejidad de la gran ciudad y por tanto son fácilmente desarrollables en operaciones de reurbanización o proyectos de obra, no precisando por tanto el grado de definición y análisis de los casos anteriores. Por ello las encuadramos dentro del programa en las operaciones genéricas de reurbanización de núcleos y barriadas.

2.2. Actuaciones en la zona Este.

Se pretende reforzar el papel del Guadalmedina como elemento medular de la ciudad en la estructura espacial de los servicios, intención que quedará recogida dentro del Plan Especial de reordenación de las márgenes y recuperación del cauce en sus diversos tramos. En consecuencia, se considera objetivo de este Plan Especial la canalización de la totalidad de las redes que hoy en día o no existen, o bien se encuentran dispersas en trazados estrechos y sinuosos. En estas canalizaciones que podrían incluirse en una galería de servicios, discurrirán los nuevos colectores proyectados, así como una nueva arteria de agua potable que refuerce la presión en los anillos internos y que conectará las nuevas instalaciones de depuración de la presa de El Limonero. Asimismo, parece posible la instalación de conducciones de gas, electricidad y telefonía, renovando las actualmente existentes en muchos casos deterioradas o envejecidas. La canalización podrá discurrir bien bajo los paseos de las márgenes o bien por el propio cauce.

Las líneas de alta tensión en estas zonas de la ciudad presentan problemas en su cruce del río Guadalmedina y de menor importancia (por ser áreas de baja densidad) en la zona residencial de Miraflores. En este último caso el Plan programa la reserva de un corredor de ancho semejante al tramo en la actualidad existente, que se habilitará como paseo en el momento de que esta línea (actuación no programada) sea suprimida. Los cruces

del Guadalmedina se limitan a dos puntos: el primero, discurre a través del futuro Parque de Las Flores pendiente de desarrollar mediante un Plan Especial en el que se encajará una nueva vía de descenso desde la carretera de los Montes al valle del Guadalmedina.

A pesar de que ninguna de las dos operaciones —parque y vía—, requiere la alteración de estas líneas, la proximidad a áreas edificadas y la nueva ordenación a la que habrá de someterse esta faja, hace recomendable enterrar o trasladar estos tendidos a otro trazado más periférico. El otro punto de cruce se localiza en el borde norte de la ciudad, atravesando los terrenos próximos a los viveros y al final de la tercera Virreina; aquí la actuación consiste en suprimir la línea de 62 Kv., trasladándola a otro trazado, que o bien podría ser la faja de servidumbre de la Vía Tangencial, o bien paralelo al trazado de la línea de 132 Kv., donde el Plan establece una reserva de 30 m. para la travesía.

En la zona Este no se prevé otras actuaciones de esta envergadura ni singularidad, por lo que las restantes se desarrollarán mediante los proyectos correspondientes, a los que en su día el Ayuntamiento impondrá las condiciones a cumplir.

Consideramos incluidas en el programa de este Plan General las siguientes:

- Prolongación del colector de la Caleta hasta el Peñón del Cuervo y nuevas instalaciones de depuración. La localización de estas instalaciones plantea dificultades de encaje en unos terrenos destinados a mantenerse en su estado natural con unos usos débiles en los que predominará la acampada y el parque; por ello se piensa en una ubicación posible en alguna de las canteras actualmente existentes. La más adecuada por su proximidad a la costa y su aislamiento es la cantera de Almellones. No obstante, deberá ser el "Proyecto Integral" correspondiente el que dictamine la definitiva ubicación y las medidas de protección que deberán adoptarse.

Este proyecto debe ir vinculado en su programación al de regeneración de las playas de El Palo, al implicar las garantías mínimas precisas para la salubridad de las playas regeneradas.

- El saneamiento de la zona norte requerirá la prolongación de los colectores en ambas márgenes del Guadalmedina, uno en la Avenida de la Palma y su prolongación en la Virreina, y otro, prolongación de los que actualmente existen en la Avenida de Ciudad Jardín y calle Emilio Thuiller.
- Toda esta zona está constituida por pequeñas cuencas de gran pendiente y laderas muy erosionables. En la totalidad de su parte baja han sido ocupadas por la edificación, que en la mayoría de los casos únicamente ha reservado un estrecho canal para la evacuación de las aguas. Estos arroyos en sus zonas urbanas, presentan un considerable estado de degradación, con una notable sobreelevación del nivel debido a los arrastres y la frecuente obstrucción al convertirse en vertederos. Aún así en la mayoría de los casos una limpieza y mejora de las condiciones hidráulicas en el cauce es suficiente para soportar las avenidas más frecuentes.

La protección de los cauces y la estabilización de sus laderas fue estudiada en la información mediante un estudio pormenorizado de cada una de las cuencas. Se encomienda por tanto a los estudios y proyectos de urbanización referentes a estas zonas el cumplimiento de estos objetivos de protección de avenidas.

Asimismo se precisa la revisión de los colectores de aguas pluviales de los referidos arroyos no sólo en cuanto a su sección, sino en el uso indebido de los mismos por las conexiones de aguas negras efectuadas.

El arroyo de Las Cuevas (como reflejaba el Plan de Defensa contra las Inundaciones redactado por la Confederación en enero de 1979) se trasvasa según criterio de Confederación pendiente de verificación, al arroyo Gálica, medida que se complementa en el Plan para proteger las urbanizaciones de sus laderas en las que aprovechando los caminos de cornisa se habilitan una serie de interceptores, en una actuación reforzada a su vez con las previstas por ICONA en las partes más altas de la cuenca para la estabilización del cauce. Análogamente y para la protección de los puntos bajos de Pedregalejo (Acacias y Valle de los Galanes), se programa simultáneamente a la ejecución de la carretera de cornisa entre el Monte de las Esclavas y La Mosca la creación de un interceptor en su trazado que sirva para el mismo fin que en el caso anterior.

2.3. Actuaciones en la zona oeste del Guadalmedina.

Las actuaciones en estas zonas pretenden resolver el grave desequilibrio entre el nivel de urbanización y la escala de ciudad a la que deben servir. En la actualidad, refiriéndonos más en concreto al saneamiento, la desproporción se hace aún más acusada, limitándose la red a recoger las aguas en las cuencas naturales para su vertido en las playas a excepción de menos de un 10 % del total, que se impulsa a través de emisario submarino. La actuación programada, por tanto, aleja las aguas negras del casco para su posterior tratamiento y vertido.

A este fin se proyecta el interceptor costero incluido por la Confederación dentro del actual Plan Integral de Saneamiento que mediante sucesivas impulsiones y bombeos a presión, conduce las aguas hasta la reserva que el Plan efectúa para la futura depuradora; desde ella, mediante emisario, el agua se verterá al mar.

La red de agua potable deberá renovar la red de conexión entre depósitos. De esta forma, y paralelamente, se valorará la supresión o reparación y sustitución de ciertos elementos del canal primitivo de abastecimiento al depósito bajo de Olletas.

La red de alta tensión requiere principalmente convertir en subterránea la línea que discurre por la Avenida de Herrera Oria.

2.4. Las zonas de expansión.

La actuación en estos sectores de nueva urbanización se centra básicamente en dos ejes: la Prolongación de Herrera Oria a través del bulevar de la Feria, y el Paseo Marítimo que dotará de servicios a los sectores de mayor crecimiento de la ciudad. No obstante ser estos dos los ejes principales, la necesaria independencia de ciertos servicios, como el gas, y la propia estructuración interna de los sectores, demandarán otros ejes aparte de los aquí indicados. Su estudio se remite a los proyectos de urbanización correspondientes, como es el caso de Téatinos y Puerto de la Torre.

El saneamiento de la zona del ensanche se recoge por dos nuevos colectores que reconocen las dos cuencas principales esto es, la del Arroyo Roldán y Arroyo de las Cañas, que está actualmente embovedado en ciertos tramos y cuyas aguas proceden de la mayoría de los polígonos industriales; aún así se pretende que recojan las aguas del nuevo ensanche y de Puerto de la Torre.

En la zona del litoral el saneamiento se resolverá mediante la concentración de las aguas en la línea del Paseo Marítimo para su posterior impulsión hasta la depuradora del Guadalhorce.

El proyecto del colector-interceptor actualmente redactado y aprobado, deberá, antes de iniciar sus obras, adaptar su trazado y características a las reservas que el Plan efectúa a este fin. Su dimensionamiento asimismo reconocerá las nuevas demandas que el planeamiento determina en sus áreas de influencia.

Por último, el colector que bordea el polígono Guadalhorce recoge las aguas negras de las zonas industriales situadas en su propia cuenca y el afluente del Arroyo Merino contaminado por los efluvios del vertedero situado en su nacimiento, recibiendo también las aguas procedentes del colector de Campanillas.

La red de agua potable deberá reforzarse por una nueva arteria, que discurrirá por la reserva efectuada a este fin en el corredor de las líneas de alta tensión que desde la Térmica y próximas a la Ronda Exterior discurre paralelamente a ella.

Asimismo se propone la construcción de dos nuevos depósitos con objeto de incrementar la capacidad de regulación y dar servicio a las zonas de expansión de la ciudad.

Puerto de la Torre, como núcleo aislado y a mayor cota que la de los depósitos generales de la ciudad, deberá resolver el abastecimiento y regulación mediante nuevos depósitos y el bombeo hasta ellos del caudal necesario. Esta operación se encomienda tanto a la iniciativa privada de las nuevas actuaciones como a la Administración Local.

La ejecución de la Ronda Exterior ha creado una nueva divisoria de cuencas que entendemos es provechosa para el drenaje de aguas pluviales. Sobre todo para las zonas bajas de la Carretera de Cádiz donde se acumulaban hasta ahora las aguas provenientes de la corona de ciudad comprendida desde la Ronda Intermedia hasta la cuenca del Arroyo Teatinos, con graves insuficiencias en sus infraestructuras de saneamiento que ocasionan problemas de eliminación de las aguas pluviales de la cuenca y su estancamiento en los puntos bajos.

La Ronda Exterior posibilita una nueva transferencia del Arroyo Teatinos al Arroyo Roldán, tanto de aguas pluviales como negras en las áreas superiores a la Avenida de la Universidad, reforzando el trasvase hoy día en funcionamiento.

En las zonas bajas, la complejidad que supone el trasvase, obliga a valorar como alternativa la recuperación del trazado del Arroyo Teatinos para la eliminación de estas aguas, mediante un colector que a la vez resolvería parte de los graves problemas que en este sentido padecen las partes bajas de la Carretera de Cádiz.

La red de alta tensión representa las mayores dificultades a la hora de crear una estructura racional de estas zonas de expansión de la ciudad, al confluir en ellas tendidos que, procedentes de la estación de transformación de los Ramos, penetran hacia la ciudad —por Herrera Oria—, y reciben los tendidos de alimentación procedentes de la Térmica.

La propuesta a largo plazo será la rectificación de todos los trazados, desplazándolos a los corredores que a este fin reserva el Plan.

Los puntos de rectificación más urgentes son:

- Rectificación y enterramiento en algunos de los casos, de los trazados que confluyen a la subestación de los Ramos en sus proximidades, liberando con su agrupamiento en una serie de corredores gran parte del suelo en estos momentos afectado.
- Rectificación del trazado de líneas que conectan la Térmica con la subestación, en los sectores comprendidos entre la Avenida de la Universidad y la propia subestación.
- Rectificación del trazado en el cuadrante comprendido entre el Camino de Los Prados y el Camino Viejo de Churriana, logrando una continuidad entre los trazados actuales y los corredores previstos en los sectores del Litoral Oeste.

2.5. Las zonas de la margen derecha del Guadalhorce.

Se considera como prioritaria la actuación en el vertido de aguas residuales, con la creación de nuevos colectores que conecten al futuro interceptor costero las áreas de baja densidad que se asientan en las diferentes cuencas comprendidas entre el Guadalhorce y la cuenca urbana de Torremolinos. Los colectores principales serán el de Churriana —ya iniciado por el Ayuntamiento a través de la Deuda Pública y a cuya prolongación deberán contribuir las diversas actuaciones previstas en este núcleo de su periferia—, al ser este colector fundamental para garantizar el vertido de sus aguas residuales de forma provisional al emisario hoy día existente en el Campo de Golf, y de forma definitiva por el interceptor de Torremolinos que trasladará sus aguas hasta la depuradora del Guadalhorce. El otro colector fundamental es el denominado colector del Pinar, que recogerá la cuenca límite entre la zona de influencia de Churriana y Torremolinos, y en su parte baja las zonas de expansión del propio núcleo de Torremolinos. Este colector se encomienda en su totalidad a la iniciativa privada, mediante los correspondientes proyectos de urbanización de cada una de las actuaciones que requerirán de sus servicios.

El abastecimiento de esta zona quedará garantizado por el nuevo abastecimiento procedente de Río Verde, cuyo depósito de regulación y conducción están proyectados y prevista su ejecución a través de la Confederación Hidrográfica del Sur. En Churriana se requiere la creación de un nuevo depósito de regulación y almacenaje que se abastecerá de la conducción general existente entre Málaga y Torremolinos.

2.6. Las conducciones especiales.

Málaga posee un considerable número de conducciones especiales, que proceden en la totalidad de los casos de las instalaciones portuarias o bien de los terminales que progresivamente ocupan el frente de las playas de la Misericordia y San Andrés.

Es evidente la necesidad de que estas conducciones respondan a una lógica, tanto en la traza de sus canales como en la organización interna de ellos.

El Plan prevé el agrupamiento de estas conducciones en una serie de trazados que ya son utilizados hoy en día, si bien lo hacen de forma un tanto desordenada.

Como canales principales para estas conducciones se reserva el futuro Paseo Marítimo de Poniente, en el que se deberá encajar dentro de un Proyecto de Urbanización los siguientes servicios:

- Conducción de oleoductos de Térmica y Campsa.
- Tendido eléctrico de media tensión y teléfonos.
- Colector de saneamiento a presión.
- Arteria de agua potable.
- Reserva para nuevas conducciones especiales.

Los servicios internos de los sectores del litoral se instalan en la c/. Pacífico.

La prolongación del canal se prevé que discurra paralela al FF. CC. de la Azucarera, y posteriormente —en una reserva de 18 metros que se destina a este fin—, paralela a la actual carretera que bordea el Polígono Guadalhorce y su prolongación hasta Mercamálaga. Estos 18 metros se consideran efectivos a partir de la arista exterior de la calzada.

El previsible incremento de servicios a la ciudad, mediante transportes por tubería o tendido aéreo, se efectuará por dos ejes de penetración previstos a este fin. Uno será Herrera Oria, que en la actualidad ya se utiliza para la entrada de una línea de A.T.

El segundo eje, también procedente del Valle del Guadalhorce, es el que utiliza el oleoducto de Puertollano y la fábrica de Amoníaco. El proyecto de urbanización de ambos deberá garantizar la organización interna y su adecuada protección, con un ancho inferior a los 18 metros.

Por último, se prevé un tercer cordón, este de servicios internos a la ciudad, que aproveche el corredor ocupado por las líneas de A.T. que parten de la Central Térmica y enlazan con la subestación de Los Ramos.

3. LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES.

3.1. El transporte colectivo.

3.1.1. Los desplazamientos internos en la ciudad están teóricamente abastecidos por el transporte urbano semimunicipalizado, con treinta líneas en servicios, muy desiguales en cuanto a la calidad de sus prestaciones, (si bien la norma general es que estas sean relativamente bajas si las comparamos con el servicio de otras ciudades).

La propia estructura de la ciudad impone, desde la óptica de la movilidad, criterios que refuercen los desplazamientos de tipo radial.

La estructura hace difícil mejorar los accesos al centro de la ciudad para el tráfico de vehículos privados, dada la escasez de espacios que puedan ser destinados a estacionamiento de estos vehículos, y por la debilidad del viario tanto en su cintura como en su interior.

Todo ello aconseja la potenciación de modos alternativos al vehículo privado. Ello conlleva prever una potenciación del transporte colectivo como solución a corto y medio plazo a estos desplazamientos internos.

El escaso nivel de servicio que hoy en día posee el transporte colectivo, es el hándicap que esta alternativa posee para convertirse en viable. Y como principal dificultad, la que la ciudad actualmente impone en su ordenación de tráfico al desarrollo de unos itinerarios coherentes con su propia morfología, y acordes con la demanda potencial a la que deben servir.

Ante la imposibilidad de una transformación profunda de la actual red, sin la garantía suficiente de su conveniencia, proponemos la implantación progresiva de una red "básica

alternativa" de itinerarios radiales que garanticen las comunicaciones del centro y las barriadas periféricas, y represente una alternativa viable a la abultada proporción de desplazamientos que hoy recurren como mal menor al vehículo privado en este tipo de viajes.

La instrumentación de esta "red básica" se basaría en tres medidas:

- La habilitación de unos carriles especializados en estos itinerarios básicos y que exigirían en alguno de los casos, o bien la reordenación de sus tráficos, o bien la reurbanización de la vía.
- El establecimiento de una terminal central para estos itinerarios, cuya localización dote al centro de una accesibilidad de la que hoy en día carece. Este elemento entendemos que es sin duda alguna el paseo de la Alameda debidamente reordenado.
- Fuera ya de los ámbitos de planeamiento pero como medida necesaria para el buen funcionamiento del servicio y en analogía a como se viene realizando en otras ciudades, sería interesante el establecimiento de políticas tarifarias y de explotación que facilitarían el intercambio de líneas, como medida previa a una más ambiciosa coordinación del transporte público en la totalidad del área.

3.1.2. El transporte periférico. Se encuadran en él aquellas líneas que dotan de servicio a los núcleos periféricos, áreas diseminadas y en especial al corredor costero Málaga-Torremolinos. La característica determinante de este tipo de transporte frente al urbano es la diferente distribución de los motivos de viaje, su menor índice de utilización y sobre todo, la práctica imposibilidad de plantearlo como alternativa al vehículo privado.

Todo ello confiere unos criterios diferentes a la hora de estructurar este tipo de servicio. Desde esta óptica se reconoce la necesidad de dotar a estas líneas de una terminal común, con una menor exigencia de localización en el centro, dada la distancia y tiempo de viaje medio, así como la diferente motivación de los mismos frente al transporte urbano. Todas estas consideraciones han dado pie a la propuesta de establecer la terminal de este transporte público en el cordón lateral al Muelle de Heredia, no negándose la posibilidad de otras terminales de idéntica valoración respecto al centro. De acuerdo con los datos recibidos de la Consejería de Transporte, se evaluó la necesidad de habilitar espacio con capacidad simultánea de treinta paradas, capacidad que de forma sobrada se resuelve en el propio Muelle de Heredia, caso de que el Plan Especial a que se remite la ordenación de su contorno ratifique la propuesta que a nivel indicativo aquí se aconseja. Otras localizaciones adecuadas a este fin entendemos que podrían ser las márgenes del Guadalmedina y la Prolongación de la vía de cintura portuaria, en las traseras de los depósitos de San Andrés.

La estación terminal de autobuses interurbanos, cuyo proyecto se encuentra ya redactado, se localiza en la zona norte de la estación ferroviaria y colindante con la misma. Su emplazamiento en áreas centrales, conectado con la Prolongación de la Alameda y Carretera de Cádiz es, sin duda alguna, el apropiado para este tipo de instalaciones. La funcionalidad de la misma se orienta hacia las líneas de medio y largo recorrido cuyas actuales terminales se encuentran dispersas, por lo que se reducirá la incidencia del tráfico de autobuses por vías del entramado urbano no aptas para este fin. Se diseña con una capacidad de 44 autobuses de los que siete son articulados.

3.2. El Ferrocarril.

Existen tres tipos de viajes a los que el ferrocarril de forma cualificada debe prestar su servicio:

- Las cercanías de la costa que incluyen el Aeropuerto y los apeaderos de la periferia.
- Los viajes de tipo comarcal que comunican la capital con el Valle del Guadalhorce y algunas subcomarcas de Ronda y Antequera (Almargen, Teba, Campillos...)
- Los viajes de largo recorrido.

Los incrementos graduales de viajeros que se vienen produciendo desde la creación del ferrocarril a Fuengirola y que hoy en día alcanza 1,5 millones de viajeros/año, le confieren un papel importante en las relaciones de la costa con el centro de la ciudad. A este fin, previendo posibles ampliaciones (necesarias si se llega a prolongar el ferrocarril hasta Estepona y Algeciras), se efectúan reservas a lo largo de todo su trazado, a excepción del tramo interno a Torremolinos, para posibles desdoblamientos que si no alcanzan el contenido de una doble vía, sí pueden facilitar los cruces y por tanto la mejora de su explotación.

Resulta procedente estudiar alternativas para composiciones de mayor longitud que las de cercanías, dado el interés que puede suponer la comunicación ferroviaria con Algeciras. A su vez, en los apeaderos se efectúan reservas para la creación de aparcamientos disuasorios, o la ampliación de los actualmente existentes.

De forma especial, la cobertura del apeadero de Nuevo San Andrés supone un nuevo paso entre sus márgenes, con el doble fin de transformar este apeadero, por un lado, en aparcamiento para los viajeros que se dirigen al centro de la ciudad, y de otro lado, posibilitar la interrelación entre los espacios de equipamientos y zonas verdes de la margen superior con las barriadas de San Andrés, Barceló y la Luz, a las que pretenden servir estas reservas.

Por último, se remite al correspondiente Plan Especial de reordenación de la Alameda valorar la necesidad de acercar el ferrocarril al centro de la ciudad, bien por la prolongación proyectada por RENFE, bien buscando una alternativa de trazado, a encajar en el lecho del Guadalmedina, que posibilitaría la comunicación con los distritos del Norte, reforzando el trazado viario de las márgenes del río.

- Los viajes de tipo provincial que relacionan la ciudad con el Valle del Guadalhorce y con parte de la comarca rondeña suponen un cambio cualitativo en el tratamiento del problema. Aún reconociendo la potencialidad que el ferrocarril supone en la vertebración del Valle del Guadalhorce, el escaso valor cuantitativo hace impensable, al menos a corto plazo, reestructuraciones de envergadura en el sistema de explotación actual. No obstante, la remodelación de la estación central de RENFE y la localización contigua de la de autobuses, favorecerá sin duda la funcionalidad de esta futura gran terminal de transportes de viajeros.
- Los viajes de largo recorrido mantienen su estructura actual. Se efectúa una reserva del trazado del ferrocarril, que únicamente en el caso del Polígono Ronda Exterior afecta a industrias existentes, y que posibilitará en su momento el desdoblamiento del ferrocarril de forma independiente al de cercanías.

3.3. El transporte de mercancías.

3.3.1. Málaga como ciudad con una economía terciarizada no posee focos de atracción importantes, a excepción del puerto o determinadas industrias que, por localizarse en la periferia, no son de consideración en su efecto sobre el tráfico urbano, a no ser por la travesía de la ciudad en determinados itinerarios.

El único tráfico pesado que debe internarse buscando el centro urbano es el demandado por la propia ciudad, tráfico que por propia exigencia urbana es totalmente disperso, y el atraído por las instalaciones portuarias.

Para ello hemos considerado como itinerarios básicos las vías de jerarquías superiores: vías del litoral, sucesivas rondas, transversal de Los Prados y la Vía Tangencial de circunvalación.

Existe un proyecto en el M.T. y C. de crear dentro del Plan Nacional de Transporte y Mercancías por carretera estaciones de rotura de carga en varias ciudades, siendo Málaga una de ellas.

3.3.2. La terminal de mercancías de Los Prados.

La conveniencia de agrupar todas las instalaciones de mercancías en un solo emplazamiento y la existencia, de hecho, de unas reservas en la proximidad de Los Prados han facilitado su localización, destinando el Plan una gran faja de terrenos, en parte internos al Polígono Guadalhorce, y en parte propiedad de RENFE, para este fin.

Los usos a los que se debe destinar son todos los relacionados con el transporte y actividades del almacenaje o el fraccionamiento de carga. Así, terminal de transporte por carretera, estación de clasificación, terminal internacional, centros de recepción, terminal de contenedores..., son, entre otros, los usos que progresivamente se deben ir instalando, bien por traslado desde su emplazamiento actual, bien por nueva creación.

Para ello entendemos necesario la ordenación integral del conjunto con un estudio previo cuyo objeto sea la asignación de usos y su organización interna. Este estudio, como anteproyecto, debe ser iniciativa de la Administración Autonómica, a través de la Dirección General de Transportes.

Capítulo 3.º

LOS SISTEMAS DE EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES

El suelo destinado a equipamientos aparece grafiado en el plano "A" agrupado en cinco categorías: parque urbano, jardín y parque forestal, deportivo, social, educativo y cementerios. La regulación de los usos que cada una de estas categorías admite se encuentra en el capítulo 6 y 10 del título II, de la Normativa Urbanística.

1. RESERVA DE SUELO DESTINADO A NUEVOS EQUIPAMIENTOS.

La propuesta de suelo destinada a nuevos equipamientos tiene por objeto dotar al municipio del suelo suficiente para absorber los fuertes déficits que actualmente presenta, así como garantizar un correcto nivel de servicio para la población futura.

El uso de los suelos ocupados ya en la actualidad por equipamientos públicos o privados es sancionado por el Plan para impedir su eventual reconversión a un uso residencial y, en general, a otro diferente a lo que pudiera considerarse como equipamiento.

Sin embargo, el "macizamiento" de la gran mayoría de la ciudad consolidada, es decir, la penuria de suelo libre capaz de absorber estos déficits, obliga por un lado a reservar solares que no tienen ni la dimensión ni la localización ideales pero que reúnen las condiciones mínimas para prestar el servicio a que se destinan, y por otro, a confiar a las reservas de suelo para equipamientos del Suelo Urbanizable Programado colindante con los barrios consolidados (y de las Unidades de Actuación en los intersticios de la ciudad edificada), la satisfacción de las necesidades que por falta de suelo no pueden ser cubiertas en el interior del casco.

a) Equipamiento educativo.

La propuesta de nuevo suelo destinado a equipamiento educativo se ha realizado a partir del estudio de las necesidades de la población actual y las previsiones de la futura, teniendo en cuenta que:

- Es necesario proveer suelo suficiente para una escolarización del 100 % de la población en edad escolar, esto es, desde los 4 a los 16 años. Aunque en la actualidad la escolaridad obligatoria abarca únicamente de 6 a 14 años, siendo del 50 % la escolarización en la etapa preescolar (4 y 5 años) y aproximadamente del 30 % en la enseñanza media (15-18 años), hay que suponer, por una parte, que la escolarización en preescolar puede seguir su ritmo de aumento hasta llegar al total, y por otra hay que tener en cuenta que la reforma de la Ley General de Educación, en preparación, hará obligatoria la escolaridad hasta los 16 años.

Para el período 16-18 años se supone una escolarización del 60 %, porcentaje que resulta de prever un cierto aumento en la escolarización actual de esas edades.

- Los centros de educación de los niveles primarios (guarderías, preescolar y E.G.B.) deben ser accesibles a pie, en un radio de unos 500 metros, lo que significa que cada barrio tenga debidamente cubiertas las necesidades de este nivel dentro de sí mismo. Este criterio es ya de imposible satisfacción en algunos barrios centrales, por falta de suelo libre disponible, como La Malagueta o Trinidad, barrios que necesariamente tendrán que cubrir sus déficits en los colindantes. El transporte escolar (que alarga la jornada del niño, supone un gasto extra e implica un cierto desarraigo del barrio) debe limitarse a los núcleos periféricos excesivamente pequeños para justificar centros educativos propios.
- Como norma general, los suelos que se reservan para equipamiento educativo tienen como mínimo la superficie suficiente para la creación de un centro de 8 unidades (ciclo completo de E.G.B.) con área libre de juegos, lo que supone unos 4.000 metros cuadrados. Si el déficit escolar de la zona así lo exige, se reserva suelo para centros mayores, de 16 unidades (entre 6.000 y 8.000 metros cuadrados) ó 24 (de 8.000 a 10.000).
- El radio de acción de los centros educativos medios, institutos y centros de formación profesional, en los que se impartirán los dos nuevos cursos obligatorios

(14-15 y 15-16 años) no debe superar la distancia que puede cubrirse en unos 20-30 minutos, a pie, ó 10-15 en transporte público. Esto supone un radio de unos 2 kilómetros. El tamaño de las reservas se sitúa alrededor de los 10.000 metros cuadrados (960 plazas-24 unidades).

- En cuanto a la Universidad, en el período de redacción de este Plan se debatía en los medios culturales universitarios la alternativa entre una "Universidad polinuclear" (con sus facultades repartidas en la ciudad) o concentrada en un distrito, junto a la Colonia de Santa Inés. Como quiera que sobre este nuevo distrito se han realizado ya inversiones importantes, junto a otras ya aprobadas que es necesario rentabilizar, y como a la vez existen varias decisiones administrativas firmes de traslado de facultades a este distrito, la polémica se ha zanjado aceptando la potenciación de esta zona como concentración universitaria y recogiendo en el Plan, sin sustanciales modificaciones, el Plan Parcial elaborado al efecto. Por lo demás, en este Plan Parcial quedaría aún superficie libre suficiente, después de los traslados previstos, para acoger nuevas facultades en el improbable caso de que se optara por aumentar la oferta universitaria de la ciudad.
- Respecto a las guarderías, la ausencia de organismos públicos, inversores en este terreno, y la incertidumbre sobre la evolución de las inversiones de particulares, aconseja no reservar suelo exclusivamente destinado a este equipamiento para evitar el alto riesgo de que permanezca indefinidamente vacío. En lugar de ello, el posible uso de guarderías se incluye en el suelo reservado a equipamiento social, que comprende otros tipos de servicios compatibles con este (centros cívicos, clubs de ancianos, consultorios médicos, etc.) y en el destinado a educativo.
- No se ha considerado necesario reservar suelo para la educación de adultos, optando por mantener la actual situación de utilización por la tarde de los centros escolares.
- Excepto en algunos casos, el preescolar se incluye junto al E.G.B. como habitualmente viene haciendo el Ministerio de Educación.
- En conjunto, el suelo destinado a nuevos equipamientos educativos se desglosa de la siguiente forma:

30 intervenciones en unidades de actuación y régimen transitorio con una superficie de 256.446 m² de suelo. 280.297 m² en Suelo Urbanizable Programado, localizados en 39 actuaciones. 53 actuaciones aisladas en Suelo Urbano en 324.526 m², y 4 intervenciones de sistemas generales en 179.550 m².

En todo el municipio la suma de suelo destinado a uso escolar es de 1.040.819 m² distribuidos en 126 intervenciones.

b) Parques forestales, parques urbanos y jardines.

El Plan cumple la norma de la Ley del Suelo que obliga a calificar como zona verde de Sistema General una superficie suficiente para llegar a la proporción de 5 m² por habitante respecto a la población prevista en sus propias determinaciones.

Gran parte de estas zonas verdes se aglutinan en grandes parques de entrada a la ciudad configurando un sistema de espacios libres y sirviendo a la vez de separación entre el Suelo Urbano o Urbanizable y el no Urbanizable.

Por otra parte se han dirigido los mayores esfuerzos a crear en el casco urbano consolidado una red de parques, jardines y plazas de sistema local que permitan una cierta descongestión a las áreas macizadas y que a la vez sirvan, junto con el nuevo viario y las ordenanzas, para remodelar el paisaje urbano allí donde se encuentra más deteriorado, cumpliendo así un papel de lugar de recreo y foco de vida social y de regulación ambiental del entorno.

En el Programa de Actuación del Plan se presenta un listado de más de 40 parques y jardines más significativos que configuran esta estructura de espacios libres de la ciudad.

La superficie total de nuevas zonas verdes prevista para el municipio es de 4.205.069 m² distribuida en 270 jardines y parques, lo que para una población de aproximadamente 700.000 personas, produce un índice de 6 m² por habitante. Hay que tener en cuenta que las zonas verdes son el equipamiento más deficitario de la ciudad. Actualmente se disponen de 843.635 m² de parques y jardines (incluyendo los Pinares de Gibralfaro y La Cónsula), lo que supone 1,59 m² de zona verde por persona.

c) Equipamiento deportivo.

La propuesta de suelo destinada a nuevas instalaciones deportivas pretende proveer suelo suficiente para la creación de una red diversificada de zonas deportivas que permita la asistencia en cada barrio de este equipamiento.

Los terrenos destinados a este uso son de muy diversos tamaños susceptibles de acoger tanto un gimnasio cubierto o una piscina como un complejo polideportivo.

En general se ha tendido a localizar este uso deportivo cerca del educativo, para optimizar la utilización de las futuras instalaciones.

Además de los suelos destinados explícitamente al equipamiento deportivo, las zonas verdes superiores a 10.000 m² que conforman el sistema de espacios libres del municipio podrán admitir también este uso siempre que su localización y diseño no altere las características ambientales y estéticas de estos parques, pudiendo llegar a ocupar hasta el 40 % de su superficie en caso de instalaciones descubiertas y hasta el 20 % en las cubiertas.

La nueva superficie propuesta como deportiva es la siguiente:

323.520 m² en Actuaciones Aisladas del Suelo Urbano, 45.210 m² en Unidades de Actuación, 153.869 m² en Suelos Urbanizables Programados y 141.000 m² en Sistema General. El resultado para todo el municipio es de 66,36/Has.

En la actualidad, la superficie ocupada por el equipamiento deportivo público es de 13 Has.

d) Equipamiento social.

En esta categoría se incluyen usos muy heterogéneos que se han agrupado tanto por economía de la representación gráfica como para evitar la excesiva rigidez que supondría la determinación normativa de la localización de cada uno de ellos. A continuación se señala la propuesta realizada para la creación de los nuevos equipamientos que integran este epígrafe.

- Se reservan terrenos en Suelo Urbano para la creación de tres nuevos centros comarcales de salud que permitan la descongestión de los ambulatorios actuales.
- En cuanto al equipamiento hospitalario, es claro que la actual insuficiencia no es un problema municipal sino provincial. El 90 % de las camas en clínicas, sanatorios y hospitales de la provincia se encuentran

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: LITORAL ESTE

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	1.260	1	2.230	2	882	1	0	0	4.372	4
Colegio 8 unidades ..	3.000	1	10.498	4	9.125	2	0	0	22.623	7
Colegio 16 unidades ..	8.000	1	6.864	1	19.000	2	0	0	33.864	4
Colegio 24 unidades ..	12.000	1	0	0	13.000	1	0	0	25.000	2
Colegio mixto educ.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ESCOLAR ...	24.260	4	19.592	7	42.007	6	0	0	85.859	17
TOTAL SOCIAL	7.200	1	3.637	7	55.990	10	0	0	66.827	18
TOTAL VERDE	244.615	14	33.018	7	437.675	19	232.866	2	948.174	42
TOTAL DEPOR.	0	0	3.432	1	35.250	3	0	0	38.682	4
TOTAL EQUIP.	276.075	19	59.679	22	570.922	38	232.866	2	1.139.542	81

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: ROSALEDA

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	0	0	0	0	1.750	1	0	0	1.750	1
Colegio 8 unidades ..	0	0	5.328	1	18.370	5	0	0	23.698	6
Colegio 16 unidades ..	0	0	0	0	7.890	1	0	0	7.890	1
Colegio 24 unidades ..	15.502	1	0	0	0	0	0	1	15.502	2
Colegio mixto educ.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ESCOLAR ...	15.502	1	5.328	1	28.010	7	0	1	48.840	10
TOTAL SOCIAL	0	0	881	1	22.960	13	0	0	23.841	14
TOTAL VERDE	32.779	5	7.992	1	119.009	21	72.500	1	232.280	28
TOTAL DEPOR.	0	0	2.664	1	5.000	1	0	0	7.664	2
TOTAL EQUIP.	48.281	6	16.865	4	174.979	42	72.500	2	312.625	54

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: PEDRIZAS

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar ...	0	0	2.140	1	1.500	1	0	0	3.640	2
Colegio 8 unidades ..	5.460	1	0	0	14.500	4	0	0	19.960	5
Colegio 16 unidades ..	0	0	7.200	1	16.750	2	0	0	23.950	3
Colegio 24 unidades ..	11.700	1	0	0	0	0	15.000	1	26.700	2
Colegio mixto educ.	0	0	0	0	12.700	1	0	0	12.700	1
TOTAL ESCOLAR ...	17.160	2	9.340	2	45.450	8	15.000	1	86.950	13
TOTAL SOCIAL ...	1.840	1	2.014	2	19.830	4	0	0	23.684	7
TOTAL VERDE	15.490	6	16.452	2	129.238	15	182.573	2	343.753	25
TOTAL DEPOR.	0	0	3.600	1	12.000	1	0	0	15.600	2
TOTAL EQUIP.	34.490	9	31.406	7	206.518	28	197.573	3	469.987	47

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: PUERTO DE LA TORRE

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	0	0	2.820	2	1.800	1	0	0	4.620	3
Colegio 8 unidades ..	0	0	3.648	1	8.715	2	0	0	12.363	3
Colegio 16 unidades ..	7.650	1	0	0	6.500	1	0	0	14.150	2
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio mixto educ.	21.665	1	0	0	0	0	143.000	1	164.665	2
TOTAL ESCOLAR ...	29.315	2	6.468	3	17.015	4	143.000	1	195.798	10
TOTAL SOCIAL	6.700	2	890	3	16.511	5	0	0	24.101	10
TOTAL VERDE	71.418	2	10.548	3	36.190	7	0	0	118.156	12
TOTAL DEPOR.	0	0	1.824	1	13.175	1	31.000	1	45.999	3
TOTAL EQUIP.	107.433	6	19.730	10	82.891	17	174.000	2	384.054	35

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: PROLONGACION

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	0	0	0	0	3.630	2	0	0	3.630	2
Colegio 8 unidades ..	3.735	1	4.584	1	17.650	4	0	0	25.969	6
Colegio 16 unidades ..	6.350	1	0	0	18.000	2	0	0	24.350	3
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio mixto educ.	0	0	0	0	0	0	21.550	1	21.550	1
TOTAL ESCOLAR ...	10.085	2	4.584	1	39.280	8	21.550	1	75.499	12
TOTAL SOCIAL	10.375	3	764	1	32.511	14	0	1	43.650	19
TOTAL VERDE	34.654	4	6.876	1	110.418	23	98.562	1	250.510	29
TOTAL DEPOR.	17.950	1	2.292	1	1.800	1	0	0	22.042	3
TOTAL EQUIP.	73.064	10	14.516	4	184.009	46	120.112	3	391.701	64

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: TEATINOS

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	570	1	0	0	600	1	0	0	1.270	2
Colegio 8 unidades ..	8.824	2	0	0	0	0	0	0	8.824	2
Colegio 16 unidades ..	12.500	1	9.780	1	0	0	0	0	22.280	2
Colegio 24 unidades ..	0	0	28.968	2	0	0	0	0	28.968	2
Colegio mixto educ.	23.000	1	141.400	6	0	0	0	0	164.400	7
TOTAL ESCOLAR ...	44.994	5	180.148	9	600	1	0	0	225.742	15
TOTAL SOCIAL	17.250	5	59.919	30	132.400	2	59.050	5	268.619	42
TOTAL VERDE	74.973	6	286.020	30	0	0	278.340	6	639.333	42
TOTAL DEPOR.	0	0	105.436	20	160.400	3	110.000	1	375.836	24
TOTAL EQUIP.	137.217	16	631.523	89	293.400	6	447.390	12	1.509.530	123

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: INDUSTRIA

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio 8 unidades ..	6.800	1	1.940	1	5.625	1	0	0	14.365	3
Colegio 16 unidades ..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio mixto educ. ...	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ESCOLAR ...	5.800	1	1.940	1	5.625	1	0	0	14.365	3
TOTAL SOCIAL	51.840	2	9.843	7	13.830	3	0	0	75.513	12
TOTAL VERDE	78.144	3	52.721	5	103.000	3	0	0	233.865	11
TOTAL DEPOR.	0	0	11.007	5	10.120	1	0	0	21.127	6
TOTAL EQUIP.	136.784	6	75.511	18	132.575	8	0	0	344.870	32

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: CHURRIANA

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	0	0	620	1	0	0	0	0	620	1
Colegio 8 unidades ..	0	0	1.740	1	0	0	0	0	1.740	1
Colegio 16 unidades ..	28.494	3	0	0	6.600	1	0	0	35.094	4
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio mixto educ. ...	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ESCOLAR ...	28.494	3	2.360	2	6.600	1	0	0	37.454	6
TOTAL SOCIAL	7.080	2	2.520	3	0	0	0	0	9.600	5
TOTAL VERDE	9.775	3	15.168	3	10.600	3	0	0	35.543	9
TOTAL DEPOR.	0	0	2.184	1	0	0	0	0	2.184	10
TOTAL EQUIP.	45.349	8	22.232	9	17.200	4	0	0	84.781	21

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: LITORAL OESTE

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	1.600	1	0	0	3.164	2	0	0	4.764	3
Colegio 8 unidades ..	5.000	1	0	0	12.118	3	0	0	17.118	4
Colegio 16 unidades ..	18.600	2	26.881	3	24.000	2	0	0	69.481	7
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	13.200	1	0	0	13.200	1
Colegio mixto educ. ...	32.031	1	0	0	0	0	0	0	32.031	1
TOTAL ESCOLAR ...	57.231	5	26.881	3	52.482	8	0	0	136.594	16
TOTAL SOCIAL	11.852	3	6.321	3	10.010	7	0	0	28.183	13
TOTAL VERDE	124.108	6	44.247	3	122.437	23	694.500	2	985.292	34
TOTAL DEPOR.	10.500	1	12.642	3	13.000	1	0	0	36.142	5
TOTAL EQUIP.	203.691	15	90.091	12	197.929	39	694.500	2	1.186.211	71

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: TORREMOLINOS

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	3.500	1	2.760	2	0	0	0	0	6.260	3
Colegio 8 unidades ..	5.000	1	7.116	2	0	0	0	0	12.116	3
Colegio 16 unidades ..	0	0	0	0	19.750	2	0	0	19.750	2
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	13.000	1	0	0	13.000	1
Colegio mixto educ. ...	0	0	0	0	29.000	1	0	0	29.000	1
TOTAL ESCOLAR ...	8.500	2	9.876	4	61.750	4	0	0	80.126	10
TOTAL SOCIAL	2.000	1	1.462	4	49.200	4	0	0	52.662	9
TOTAL VERDE	34.830	8	15.642	4	132.800	6	184.300	2	367.572	20
TOTAL DEPOR.	0	0	5.338	3	26.100	3	0	0	31.438	6
TOTAL EQUIP.	45.330	11	32.318	15	269.850	17	184.300	2	531.798	45

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: CAMPANILLAS

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	1.590	1	6.880	5	0	0	0	0	8.470	6
Colegio 8 unidades ..	5.900	1	0	0	13.957	4	0	0	19.857	5
Colegio 16 unidades ..	6.615	1	6.900	1	11.750	1	0	0	25.265	3
Colegio 24 unidades ..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colegio mixto educ. ...	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ESCOLAR ...	14.105	3	13.780	6	25.707	5	0	0	53.592	14
TOTAL SOCIAL	8.208	4	2.268	6	15.529	7	0	0	26.005	17
TOTAL VERDE	19.028	4	23.973	6	7.590	6	0	0	50.591	16
TOTAL DEPOR.	16.760	1	3.450	1	46.675	4	0	0	66.885	6
TOTAL EQUIP.	58.101	12	43.471	19	95.501	22	0	0	197.073	53

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES
SEGUN SUELO

AREA: TOTAL MUNICIPIO

	U.A. y R.T.	Núm.	Urbaniz.	Núm.	Act. Aisla.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	Total	Núm.
Colegio Preescolar	8.620	5	17.450	13	13.326	9	0	0	39.396	27
Colegio 8 unidades ..	43.719	9	34.854	11	100.060	25	0	0	178.633	45
Colegio 16 unidades ..	88.209	10	57.625	7	130.240	14	0	0	276.074	31
Colegio 24 unidades ..	39.202	3	28.968	2	39.200	3	15.000	2	122.370	10
Colegio mixto educ. ...	76.696	3	141.400	6	41.700	2	164.550	2	424.346	13
TOTAL ESCOLAR ...	256.446	30	280.297	39	324.526	53	179.550	4	1.040.819	126
TOTAL SOCIAL	124.345	24	90.526	67	368.771	69	59.050	6	642.692	166
TOTAL VERDE	789.814	61	512.657	67	1.208.957	126	1.743.641	16	4.205.069	270
TOTAL DEPOR.	45.210	3	153.869	38	323.520	19	141.000	2	663.599	62
TOTAL EQUIP.	1.165.815	118	1.037.349	211	2.225.774	267	2.123.241	28	6.552.179	624

Capítulo 4.º

LAS POLITICAS DE ORDENACION
ESTABLECIDAS POR EL PLAN GENERAL
REFERENTES AL LITORAL

1. La específica regulación de usos, así como la ordenación concreta del medio litoral es encomendada por el Plan a la redacción de un Plan Especial y una normativa complementaria. No obstante, en tanto no se redactan ambas figuras, se establece una normativa genérica que definen los objetivos en que habrán de basarse aquellas. Al mismo tiempo, se efectúa ya una subdivisión del medio litoral en diversos tramos según sus características propias:

- En primer lugar se encuentran aquellos tramos que se constituyen en fachada de ciudad, zonas donde la densidad y ocupación del suelo, intensiva y compacta, demanda de estos espacios el “esponjamiento” que en otros puntos de la ciudad se lograría con la apertura de avenidas y plazas. La solución debe compaginar los papeles a desempeñar por este elemento. El de eje primario, el de espacio libre que albergue paseos, jardines y pequeños equipamientos; y fundamentalmente el de constituir el frente marítimo y de la playa, en los casos que esta exista o se proponga su nueva creación. En este último caso se encuentran las playas de Pedregalejo y de El Palo y las de la Malagueta. Existen por contra, otros tramos de litoral en donde por las características topográficas de la zona o por su tipo de ordenación urbana, no procede hablar de regeneración de playas; en esos casos el frente marítimo se constituirá como un paseo-mirador sobre la bahía; este es el caso del Morlaco y del tramo de costa comprendido en el frente de la cantera de Almellones.
- En segundo lugar se encuentran aquellas zonas del litoral periféricas o que dan frente a áreas de baja densidad. Se consideran por este Plan como grandes reservas de suelo destinados a equipamientos y espacios libres. En ella la organización se fijará a partir de un eje longitudinal de espaldas a estos suelos que servirá de acceso y que permitirá una ordenación integral de estas zonas. Este es el caso de la Carretera de La Cala o del Paseo Marítimo de Poniente en las playas de la Misericordia y de la Térmica.
- Por último se encuentran aquellas áreas que se pretenden conservar con escasas alteraciones del medio. Para ello las intervenciones que deberán estudiarse mediante planeamiento especial, serán sólo las indispensables para dotar de accesos y servicios a las playas, actuaciones que en ningún caso deben suponer peligro para su protección ambiental. Este es el caso de la desembocadura del Guadalhorce.

2. ACTUACIONES PRIORITARIAS PARA LA
RECUPERACION DEL LITORAL.

El Plan General, reconociendo la imposibilidad para fijar un calendario que controle la inversión pública, se limita a establecer unas prioridades en la ejecución de estas obras que las integren en el proceso general de desarrollo urbano.

Se plantean así unas obras de indudable urgencia, otras que deben desarrollarse en los dos primeros cuatrienios del programa y por último aquellas cuya justificación viene condicionada al desarrollo y urbanización de las piezas de ciudad a que da frente, y por tanto se consideran a estos efectos como no programadas.

en la capital, mientras que esta reúne el 50 % de la población total. Esta excesiva centralización irá paliándose a corto y medio plazo con la construcción de los dos nuevos hospitales previstos en la provincia (Vélez-Málaga y Costa del Sol Occidental), lo cual a su vez permitirá la descongestión de los que se encuentran en el municipio.

Si a esta previsible descongestión se añade la próxima apertura del Hospital Clínico, de 800 camas, parece claro que la ciudad no necesitará nuevos hospitales de carácter quirúrgico-general. Sin embargo sí son necesarios nuevos centros hospitalarios especializados para los que el Plan efectúa reservas de suelo. En concreto se prevé la construcción de un nuevo hospital traumatológico y de un geriátrico en terrenos cercanos al clínico y se reservan terrenos en Campanillas para la creación de un centro provincial o regional de rehabilitación dedicado a toxicómanos y drogadictos.

- Respecto al equipamiento asistencial para ancianos, aunque se consideran preferibles las soluciones del tipo asistencial domiciliar y creación de minibarrios o habilitación de viviendas para este uso, se reserva también suelo para la eventual construcción de nuevas residencias. Los terrenos que se destinan a este uso están integrados en el casco urbano para evitar la práctica habitual en muchas ciudades de creación de estos centros a varios kilómetros del casco, acentuando el carácter de “ghetto” que ya de por sí puedan suponer estas instalaciones.

- Se prevé la construcción en cada barrio de un centro cívico multifuncional, esto es, un edificio que puede albergar todos o algunos de los siguientes elementos, todos ellos muy deficitarios en la actualidad:

Bibliotecas, Centros de Reunión, Clubs de ancianos, Servicios de sanidad municipales (planificación familiar, atención psiquiátrica primaria...), Guarderías y Locales de múltiples usos que pueden servir igualmente para impartir clases de fotografía, cerámica, danza, etc., o para los ensayos de grupos musicales o de teatro...

- En cuanto al equipamiento cultural de ámbito municipal se propone la conversión del edificio del Mercado de Mayoristas en centro cultural y la rehabilitación del Teatro Cervantes, así como la construcción de un centro municipal en la calle Vendeja y la adquisición de varios edificios céntricos, catalogados por su valor histórico y artístico para ser dedicados a este uso. En el Programa de Actuación, en su capítulo sobre el Centro, se encuentra un listado completo de estas actuaciones.

En los terrenos actualmente ocupados por Aceites Moro y Gas se realizarán dos Planes Especiales de Reforma Interior cuyo objetivo es conseguir la creación de distintos servicios al público. Entre estos usos figuran los culturales, desde cines o teatros a salas de reuniones.

- No se ha considerado necesario reservar suelo para nuevas instalaciones de la Administración Pública en los barrios ya que el único equipamiento de este tipo que exige una descentralización son las oficinas de correos y telégrafos que ocupan habitualmente bajos comerciales y por tanto no necesitan una reserva de suelo.

Como operación específica hay que señalar el uso de servicios administrativos que se prevé para los dos PERIS antes mencionados.

- Se reserva suelo para la creación de dos nuevos parques de bomberos en las entradas de la ciudad por la carretera de Almería, en El Palo, y la de Cádiz, ya que el actual de Martiricos no es suficiente para garantizar un correcto servicio a toda la ciudad.

- Los mercados municipales de nueva creación podrán establecerse tanto en terrenos reservados a equipamiento social como en los denominados comerciales. Se ha considerado necesaria la existencia de este equipamiento en cada zona —con un ámbito de unas 40.000 personas—, y los terrenos que se prevé para este uso cuentan con 5.000 m² aproximadamente para garantizar espacio suficiente de aparcamiento y descarga de camiones.

- La superficie total destinada a nuevos equipamientos sociales es de 642.692 m² en 166 intervenciones, 368.771 m² en actuaciones aisladas, 124.345 m² en Unidades de Actuación, 90.526 m² en Suelo Urbanizable Programado y 59.050 m² en Sistemas Generales.

A esto hay que añadir que las zonas verdes superiores a 10.000 m² permiten un uso de equipamiento social ocupando una superficie de hasta el 20 % de la total del parque o jardín.

La superficie actual ocupada por estos equipamientos es de 45 Has. de las que el 55 % se destina a edificios administrativos o religiosos.

2. EL SISTEMA DE OBTENCION DE LOS SUELOS
DESTINADOS A NUEVOS EQUIPAMIENTOS.

- a) En el suelo calificado como Urbanizable y no Urbanizable se obtendrán los equipamientos colectivos mediante la aplicación de los siguientes sistemas:

- En el Suelo Urbanizable Programado, mediante la cesión gratuita por aplicación de las reservas establecidas en el reglamento de planeamiento.

- Los sistemas generales del Suelo Urbanizable Programado, mediante la compensación con los excesos de aprovechamiento con respecto al medio.

- En el Suelo Urbanizable no Programado será de cesión obligatoria y gratuita mediante los Programas de Actuación Urbanística que los desarrollan o mediante expropiación.

- En el Suelo no Urbanizable, mediante expropiación.

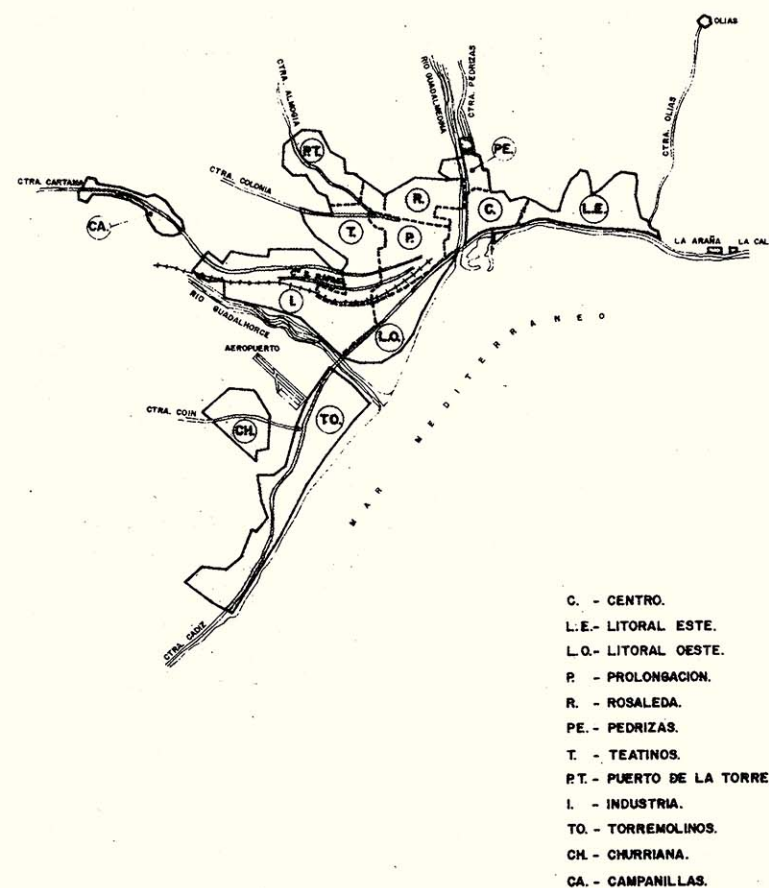
- b) En el Suelo Urbano, los terrenos destinados a nuevos equipamientos que no formen parte de unidades de actuación o Planes Especiales ni sean de cesión obligatoria por Planes Parciales ya aprobados, se obtendrán mediante expropiación, cuyo coste podrá ser repercutido en los vecinos del área afectada a través de Contribuciones Especiales, siempre y cuando las condiciones socioeconómicas de la zona así lo permitan.

3. CUANTIFICACION DE EQUIPAMIENTOS POR
AREAS Y TIPOS DE SUELO.

A continuación se expresa para cada área de la ciudad el suelo de nuevos equipamientos distribuido según el sistema de obtención y el tipo de equipamiento. El número que aparece en cada casilla debajo de la superficie es el número de nuevos equipamientos que la componen.

El hecho de que en algunas áreas aparezca un número escaso de equipamientos deportivos no significa que no esté suficientemente previsto este uso, sino únicamente que sólo en estos casos se ha determinado explícitamente su localización, ya que, como se ha dicho anteriormente, todas las zonas verdes de superficie superior a 10.000 metros cuadrados admiten este uso hasta en un cuarenta por ciento de su superficie.

Se consideran como ineludibles en su ejecución a corto plazo: el paseo marítimo de Huelin, nuevo acceso a la zona portuaria, la financiación de las obras de regeneración de las playas de El Palo y del Chanquete. Como obras de mejora, que no significan modificaciones sustanciales de la ordenación vigente, se encuentra el Paseo Marítimo de la Carihuela y su prolongación hasta el arroyo Saltillo para enlazar con la cintura del Puerto de Benalmádena. Como obras condicionadas a una "ordenación integral" se incluyen las necesarias para la recuperación del litoral oriental desde el puerto del Candado hasta el final del término, vinculadas a la construcción de la nueva carretera de La Cala. Asimismo se consideran incluidas en este apartado las obras de regeneración de las playas de la Malagueta y de transformación del Paseo Marítimo Oriental desde los Baños del Carmen hasta las escolleras del puerto de Málaga; dicha operación se efectuará mediante un Plan Especial que regulará simultáneamente la fachada trasera de las edificaciones existentes en ese frente.



Capítulo 5.º

PROPUESTAS DE ORDENACION DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE. ANALISIS ZONAL

1. LITORAL ESTE.

Comprende este sector las zonas urbanizadas de la ciudad al este de su centro histórico, sobre la estrecha franja litoral al pie de los montes de Málaga, que se extiende desde Gibralfaro hasta el límite oriental del término. Está ocupada —hoy ya sin solución de conti-

nuidad—, por las extensiones de sus primeros asentamientos residenciales sobre el pie de monte y los valles de sus arroyos (Limonar, Caleta, Pedregalejo, la barriada de El Palo...) y las urbanizaciones de nueva implantación que han trepado sobre los promontorios de situación más privilegiada (Cerrado de Calderón, La Escalera, San Antón, etc...)

El debate que ha planteado la ordenación urbanística de este sector se ha centrado en dos cuestiones de singular importancia por su repercusión estructural en el resto de la ciudad: una, la solución de las conexiones viarias, tanto del tránsito local entre las urbanizaciones y barriadas como del tránsito interurbano con la zona oriental de la costa; y la segunda, la opción por un control riguroso de la expansión territorial monte arriba frente a las expectativas de crecimiento desencadenadas por el Plan anterior.

De acuerdo con el sustrato legal a cuyo amparo este Plan se redacta, podemos decir que son los suelos de crecimiento los que, por el mecanismo de compensación intersectorial, financian, no sólo la urbanización de ese suelo sino la reurbanización y reequipamiento de la ciudad existente. Por eso la programación de esos suelos obedece a unos criterios de selectividad y aptitud que no puede ser ajena al control público, dejándose al amparo de las exclusivas iniciativas particulares. La programación del Plan es, pues, un vínculo normativo y constituye, precisamente, su propia condición de viabilidad.

Por todo ello, frente a las posibilidades de crecimiento extensivo hacia las zonas del resto de la ciudad, abiertas sobre las cuencas del Guadalmedina y del Guadalhorce, no parece aconsejable proponer el mismo crecimiento sobre estas colinas del litoral Este cuya abrupta topografía haría difícil su urbanización y muy costoso el mantenimiento de las infraestructuras y dotaciones públicas. Lógicamente, por esas mismas circunstancias topográficas el tipo de urbanización habría de ser de baja densidad, con tipologías de viviendas unifamiliares, que, además de dar una relación, coste de urbanización/habitante exageradamente alta, no producirían excesos de aprovechamientos con respecto al medio, no pudiéndose contar con esos suelos, en consecuencia, para la obtención de sistemas generales.

Junto a estos criterios no es de menor importancia el alto valor paisajístico de estos parajes —las colinas del Limonar, Cerro de la Escalera, la Hacienda Clavero, etc.—, incluso ecológicos, como el Cerro de San Antón, que ya hoy han empezado a ser violentados por los movimientos de tierras de las urbanizaciones residenciales.

Como ocurre de una manera generalizada en la ciudad, el planeamiento parcial que ha desarrollado estas urbanizaciones no ha previsto un subsistema viario que las enlace entre sí, creando alternativas viarias en cornisa y paralelas a la carretera de Almería (c/. Juan Sebastián Elcano), sobrecargando con un intenso tráfico local la que hoy por hoy es el único corredor para los tráfico de largo recorrido hacia la Costa Oriental. Idéntico razonamiento cabría hacer para el resto de las infraestructuras.

En definitiva, y a tenor de todo lo expuesto, el Plan propone un tope a las expectativas de crecimiento de esta zona derivando el énfasis de la intervención hacia un nuevo diseño de las piezas aún no ocupadas, en orden a propiciar un tipo de urbanización más afín con la topografía y el valor paisajístico y, muy especialmente, con objeto de abrir posibilidades, al tránsito local entre las tramas urbanas hoy impermeables.

Las funciones de Ronda Exterior y Circunvalación de los tránsitos interurbanos que el P.G.O. 71 encomendaba a una autoría costosa, desbordada ya antes de su nacimiento por promociones de calidad, extensiva en ocupación de suelo, permanentemente pospuesta en su programación en beneficio de la ejecución de otros elementos más urgentes de la Red Arterial y de infraestructuras básicas, se encomiendan ahora a la denominada "Vía Tangencial".

Dicha vía parte desde la carretera de La Cala, cruza el Arroyo Jaboneros, bordea el cerro de la Escalera y se remonta hasta el norte de la ciudad donde, tras cruzar el Guadalmedina a la altura de la finca San José, conecta con la vertiente occidental, hacia el valle del Guadalhorce y la costa occidental.

Esta carretera se ha trazado desde el Plan de una manera precisa, atendiendo a criterios de viabilidad topográfica y su desarrollo se hará mediante un Plan Especial que deslinda el área reservada al uso viario de la superficie restante, que habrá de tener el uso preferente de parques forestales públicos, a tenor de la calidad paisajística de los terrenos por los que discurre.

Se establece asimismo un sistema viario interior al área encerrada por la "Vía Tangencial" que se denomina "itinerarios de la Ronda del Este", eje medular de toda la ordenación del sector. Se trata de una vía que parte del camino del Seminario, al Oeste, y discurre sinuosa por las crestas y valles del litoral, estableciendo una conexión superior que bordea o atraviesa los asentamientos de la Caleta, Limonar, Valle de los Galanes y Pedregalejo, en un recorrido de alto valor paisajístico que permite concatenar todo un importante sistema de parques públicos directamente vinculados, como sistemas locales, a las discretas promociones residenciales programadas en la zona. Así, el Parque Caleta, el de las Niñas, Clavero, Morlaco, Polvorín, y sus derivaciones finales hacia el Parque de la Cerda, el de Miraflores y la cresta de San Antón.

Es este recorrido paisajístico, recreativo, y esta accesibilidad al rosario de parques la función primordial de la carretera, aún valorando sus funciones de circunvalación e itinerario alternativo al cordón litoral con el que se crean numerosos enlaces (c/. Juan Sebastián Elcano). Se confía a esta orla de parques, la misión de contener o disuadir los crecimientos expectantes hacia las laderas, mediante la instancia de desprivatización que tal calificación positiva de parque público supone.

Los barrios de Caleta, Limonar y Pedregalejo son reconducidos hacia su fisonomía primigenia mediante un riguroso control de la ordenanza. Aún condicionados por la escasez de suelo vacante, se contemplan fuertes operaciones de dotación de equipamiento colectivo en la barriada de El Palo, incorporando a este respecto parte de las zonas ganadas al mar en el proyecto de regeneración de playas elaborado por la Jefatura de Costas.

El Monte de Sancha es valorado como hito referencial y paisajístico, conteniendo sus expectativas de ocupación, y regulando la disposición de la edificación mediante estrictas servidumbres visuales.

2. EL CENTRO.

2.1. La específica atención al Centro: sobre la noción de centralidad.

El modelo de centralidad de la ciudad de Málaga ha mantenido básicamente su estructura y delimitación física hasta mediados del siglo XX. La apertura de la Prolongación de la Alameda, la Universidad, la desaparición

paulatina de las zonas industriales cercanas al área central y el plan parcial Malagueta, ha generado toda una nueva redefinición del modelo de centralidad originando una cierta policentralidad, concretada básicamente (popular y comercialmente) en la bicentralidad de la Prolongación de la Alameda y el Centro Histórico.

El modelo central de la ciudad se ha organizado esquemáticamente mediante una función administrativa gubernamental en la cuña formada por c/. Alcazabilla y c/. Cervantes, donde se concentran: Gobernación, Ayuntamiento, Correos, Banco de España, distintas delegaciones ministeriales, Casa de la Cultura, y en el mismo eje de la Alameda: Diputación, Caja de Ahorros Provincial y Caja de Ahorros de Ronda. Un poder eclesiástico alrededor de la Plaza del Obispo, una plaza medieval dominada por la Catedral, donde de manera oficial y jerarquizada (ya poco espontánea) se reúnen los ciudadanos para asistir a sus ceremonias y celebrar sus fiestas, que recoge los ejes de San Agustín, Cister, Postigo de los Abades y Molina Lario (vía ya más de frontera con el mundo laico), y un poder más económico, burgués, liberal, representado en la Plaza de la Constitución y sus ejes: Larios, Especerías, Compañía, Granada, Calderería, Nueva, sin olvidar las zonas más populares y de un comercio más aldeano de las Atarazanas, Mercado Central, c/. San Juan, Carretería, Cisneros, Muro de Puerta Nueva y Andrés Pérez. Sólo el ensanche del Muelle de Heredia, parece ampliar el Centro, con unas funciones más terciarias motivadas por su acercamiento al Puerto, delegaciones de Sanidad, Trabajo y Juzgados y el asentamiento de toda una serie de Colegios Profesionales que simboliza el nuevo poder técnico y profesionalizado de una nueva clase social.

La variación que ha ido sufriendo el Centro Histórico de estas funciones ha sido importante, llegándose a poder decir que el centro de Málaga no tiene ya una clara delimitación espacial, no está desempeñando tampoco una función integradora con todo el medio urbano de la ciudad y está a su vez perdiendo, vaciándose, de su función simbólica. Para poder volver a intuir la idea de un centro-integrador, había que volver a definir o entender el centro con respecto al conjunto de la estructura urbana. Habría que procurar una cierta asimilación entre la noción del contenido de la idea de centralidad y la de forma y delimitación del mismo. De alguna manera, la rotura, el vaciado, la desaparición del centro supone la desaparición de la idea urbana de ciudad (si es que puede existir alguna ciudad que no sea urbana).

La Prolongación de la Alameda puede considerarse cada día más como el centro administrativo y financiero de la ciudad, cubriendo la función de una cierta capitalidad a nivel regional. Esta función administrativa no nace de un desarrollo espontáneo sino de una creación deliberada del poder público. El ser capital provincial o regional le confiere una misión específica preeminente, a la cual las otras ciudades han de someterse; esta función capitalina es una de las más utilizadas para el desarrollo de las ciudades.

El crecimiento de la Prolongación de la Alameda se ha realizado un tanto en función del papel representado por esta "cierta capitalidad", de ahí su carácter sesgado que la máquina administrativa gubernamental le va dando y que conforme se va consolidando va fortaleciendo su prestigio. No obstante como cualquier ciudad de impronta colonial, la Prolongación de la Alameda ha supuesto la segregación entre la ciudad antigua y vieja ciudad hormigueante en torno a sus mercados e iglesias, y el desarrollo de un barrio pretendidamente lujoso atravesado majestuosamente por un boulevard (en nuestro caso una imagen similar de una era más desarrollista: una

autopista). Con la Prolongación de la Alameda se ha procurado diseñar un decorado suntuoso y monumental, de ambiente sofisticado y "amplias perspectivas" que sirviera de escenario para la gran comedia calderoniana del centro del poder, en el que se intentará concretar una nueva era, más moderna y ampulosa, diluyendo, enmascarando e incluso destruyendo la antigua verdadera conciencia colectiva, concretada en la vieja ciudad, más liberal y popular.

Esta dispersión en la idea de centralidad de la ciudad de Málaga, reproduce espacialmente la organización de su sociedad, dispersa, mal organizada, rota y segregada, necesitada de organizar sus tramas urbanas con una lógica más racional y coherente con el conjunto de la ciudad.

"Ciertamente la concentración espacial de ciertas actividades, sobre un lugar situado en simétrica relación con las distintas zonas urbanas, se ve sustituido aquí y allá por estructuras multinucleares o por una especie de difusión urbana. Esto supone la necesidad de interrelación entre los diversos elementos de la estructura urbana, esto es, la idea de que una nueva centralidad puede resultar operativa, aunque adopte otras formas especiales. En resumen conviene:

1. Distinguir entre el elemento centro definido con respecto a la estructura urbana y lo que en una aglomeración es designado con el nombre de "centros" o "centro".
2. Establecer los diferentes niveles en los que vamos a analizar la estructura urbana deduciendo de cada uno de ellos la noción de centro.
3. Asegurarnos de que existe la debida vía de conexión entre cada noción de centro en los diferentes niveles y su más o menos mediatizada expresión espacial. O más concretamente, mostrar con respecto a nuestro propio "desguace analítico de la estructura urbana el sentido exacto de las formas espaciales consideradas como centro en una aglomeración". (1)

Al igual que la ciudad de Málaga no puede seguir funcionando como una conurbación de múltiples ciudades separadas, no entendidas como un todo conjunto, la centralidad tampoco puede seguir entendiéndose como conjunto de polos dispersos sin relación funcional y urbana entre ellos. La idea de centro del XIX, en sus límites y funciones no puede seguir manteniéndose como concepción mental, física y funcional en nuestros días; es necesario replantearse el espacio de centralidad, como un centro de concentración más amplio, más integrado en sí mismo y con el resto de la ciudad, capaz de cumplir más y mejor sus funciones y servicios. La existencia de un centro no impide la formación de otros polos secundarios, más difusos, en los límites del centro de la ciudad.

En este sentido, el planteamiento ha consistido en considerar un espacio más amplio como "mancha central", redefiniendo los límites actualmente considerados, que nos permitan articular un espacio más ordenado y mejor entendido física y funcionalmente para toda la ciudad. Avanzando en una propuesta de apertura y diafanado que permita unas mejoras y más claras conexiones entre los distintos polos que hoy se distribuyen en un cierto carácter central y a la vez entre estos y el resto de la ciudad. Permitiéndonos distinguir dentro de la "amplia mancha central" las distintas características funcionales: comerciales, terciarias y residenciales, y la estructura física e histórica de su parcelario que posibilita propuestas de rehabilitación residencial y de remodelación funcional.

2.2. Sobre el diagnóstico y las propuestas.

El diagnóstico y situación del área central de Málaga presenta básicamente factores idénticos a otras áreas centrales de otras ciudades. El abandono y desequilibrio urbano en que se encuentra sumido el centro no es anecdótico o característico de Málaga, más bien corresponde a un tipo de proceso y de lógica inmobiliaria generalizada en muchas de nuestras ciudades. Su degradación física, social y económica responde a toda una forma de entender la ciudad y el hecho urbano, a las propias leyes de la oferta y la demanda reguladoras de los usos del Suelo Urbano que de manera inexorable e incluso irreversible están llevando a las áreas centrales de nuestras ciudades a una situación de expoliación y abandono progresivo.

En este sentido, los factores básicos de reconocimiento del área central de Málaga y sus estrategias de recuperación, no sólo serán debidas al esfuerzo de entendimiento y de políticas elaboradas por este Plan, sino también y en una medida importante, al cambio que se puede producir por parte de la Administración y de los agentes inmobiliarios y usuarios en general en contribuir a frenar la tendencia actual de deterioro de la situación.

Estos factores básicos que vamos a considerar no serían los únicos, aunque sí los más clásicos, y nos permiten sintetizar las estrategias urbanas del Plan respecto al área central:

- a) La rigidez y antigüedad de las tramas urbanas y edificios originan problemas de adaptación respecto a nuevas funciones y necesidades cambiantes en el espacio urbano.

Esta rigidez de la oferta, enfrentada a una demanda en disminución, dentro de una economía de mercado, nos da la aparición progresiva de bolsas en degradación, que corresponden a "stocks" de espacio urbano central desfuncionalizado, fuera del mercado.

Reequilibrar, o mejor, intentar introducir pautas que permitan ir subsanando estas deficiencias en los usos del suelo, ha sido uno de los criterios del Plan. Sin que ello comporte los fuertes costes sociales que normalmente originan estas situaciones, primando los intereses colectivos sobre los particulares, pero a la vez permitiendo que estos últimos puedan, o mejor, deban tener un papel importante en el desarrollo de los procesos de rehabilitación y renovación del área central.

En este sentido el Plan hace un esfuerzo por reequilibrar los usos del área central, interviniendo en este mercado: residencial, comercial o terciario. Regulando los usos en el área central de una manera más delicada, con el objetivo de contribuir a la revitalización de la zona, manteniendo o recuperando las actividades de centralidad y la residencia.

No estaríamos hoy, desde el Plan, predispuestos (y de hecho no se ha planteado) a una descentralización de funciones del área central, tanto comerciales como terciarias, aunque sí se contemplan con una cierta flexibilidad y deseo de descentralización aquellas funciones no centrales y que por tanto no tienen un determinado nivel de especialización, controlando y regulando el porcentaje hasta el cual se estaría dispuesto a asumir un cierto grado de terciarización en los edificios.

No quisiéramos tampoco pasar esta oportunidad en defensa de las actividades productivas y comerciales del centro. La salvaguardia que el Plan realiza del área central hay que entenderla como integral y no

(1) M. Castell: "La cuestión urbana" siglo XXI. Madrid.

sólo morfológica. Es decir, tanto en sus aspectos funcionales como sociales y morfológicos. En esta triple salvaguardia es como habría que entender la actuación del Plan en el centro. La defensa del comercio tradicional malagueño del centro es indispensable para mantenerlo y rehabilitarlo. No sería el Plan el sitio idóneo para montar una política comercial, pero sí es preciso dejar constancia de esta necesidad absolutamente perentoria y urgente. No pueden seguir degradándose y destruyendo puestos de empleo y rentas en estas zonas pues esta dirección nos llevaría al abandono absoluto del centro. En este sentido el Plan está dispuesto a resguardar y proteger los usos comerciales en distintas calles y plazas del centro. La sustancia de este problema de salvaguarda y protección funcional "reside en el hecho de que el centro histórico era en su origen orgánicamente polifuncional, con una utilización esencialmente residencial. No son, desde luego, las antiguas funciones las que se pueden restablecer mecánicamente; sin embargo, desplazar del centro histórico las actividades productivas menores y necesario de la función residencial, constituye una intervención patológica para el centro histórico como tal y en tanto que parte esencial de la ciudad. Y esto precisamente porque la causa de las expulsiones es patológica: o sea, la división territorial del trabajo y la renta diferencial que esta genera en los tejidos urbanos". (1)

En el mismo sentido estamos dispuestos a apoyar, con un conocimiento exhaustivo de la estructura parcelaria, operaciones importantes de rehabilitación residencial que posibiliten el aumento de la población en el centro y en su corona circundante.

Todo ello mediante actuaciones puntuales de remodelación urbana y parcelaria, controladas desde el mismo plano, en su caso, por los órganos de gestión municipales (el nivel de control formal es algo que debía quedar bastante claro en el programa general del Plan), tanto actuaciones de rehabilitación residencial, como remodelación, para una mejor articulación viaria, o de reequipamiento para cubrir cierta función a nivel ciudad.

- b) Otro problema es la escasez de recursos económicos y financieros que tradicionalmente se destinan al mantenimiento, conservación y mejoras de los entornos construidos. Este hecho se ha debido tanto a la primacía de los intereses individuales sobre los colectivos, como al propio "vacío" de la política de alquileres legalmente mantenida.

El Plan, en este sentido, intenta variar la tendencia, mediante la incorporación de recursos al área central:

Fondo de Ayuda a la rehabilitación de viviendas.

La intención del Plan, consiste en originar e impulsar procesos de actuaciones privadas de rehabilitación de edificios protegidos que se encuentran en mal estado, que a su vez responden a necesidades sociales de los usuarios. Más de la mitad de los edificios del centro requerirían obras de rehabilitación de cierta consistencia y una cuarta parte exigirían intervenciones de gran envergadura, por encontrarse en un estado de deterioro extremo.

Este FONDO DE AYUDA, funcionaría mediante un sistema de subvenciones a añadir a otros préstamos o convenios existentes, lo que permitiría obtener unas condiciones más ventajosas. Este sistema de subvenciones sería necesario regularlo mediante una

ordenanza que definiera características y cuantía de las ayudas.

Convenio del Ayuntamiento con el Instituto de Promoción Pública de la Vivienda, u otras entidades financieras privadas y Cajas de Ahorros.

Es absolutamente indispensable derivar viviendas sociales hacia el área central, con el fin de introducir población y paralizar el proceso actual de abandono a que se encuentran sometidos los barrios centrales. Para ello hay que gestionar con la Administración Autonómica o Central convenios que posibiliten la construcción de viviendas sociales en la zona centro.

Atención primordial del patronato municipal de viviendas a las "infraviviendas" de los barrios centrales populares.

En la dirección de apoyar la demanda insolvente existente en Málaga, el PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA, debe prestar una atención preferente a la estrategia de rehabilitar y renovar viviendas en los barrios populares del área central. A la vez de ir creando condiciones (suelo, mecanismos de gestión, subvenciones...), que permitan a los particulares (constructores, cooperativas, particulares...) actuar en estos mercados de viviendas. Potenciando la vivienda de alquiler, como fórmula idónea de acceso a la vivienda de las capas populares menos solventes.

Propuestas concretas de rehabilitación y renovación de viviendas.

El Plan actúa a tres niveles en la recuperación del patrimonio edificado degradado, mediante la utilización de unas técnicas de planificación que tiendan a concretar al máximo las propuestas. Debido al sistema de actuación utilizado, compensación, muchas de estas propuestas pueden ser consideradas como "convenios" o "convenciones" para la "salvaguarda social", en la medida en que tienden a preservar el tejido social existente y el derecho de los ciudadanos a vivienda digna. Por otra parte estas propuestas tienen el carácter de "propuestas referenciales", ya que actúan como mecanismos expansivos, posibilitando una regeneración del entorno por el influjo indirecto de estas propuestas.

Los tres niveles a que hacemos referencia son:

- I) Recuperación de edificios a nivel individual. Mediante un listado de catalogación en dos categorías:
 - Integral (160 edificios).
 - Arquitectónico (600 edificios).
- II) Propuestas de renovación y rehabilitación de viviendas en manzanas.

Suponen un total de 10 unidades de actuación, realizadas mediante sistema de actuación por cooperación. Tienen como objetivo el proyecto y saneamiento de estas manzanas, mediante la intervención municipal y la colaboración de los propietarios particulares. De alguna forma son planes de recuperación de manzanas, estratégicamente situadas, que permiten iniciar procesos indirectos de rehabilitación de las tramas y edificios circundantes.
- III) Propuestas de renovación y rehabilitación de viviendas en Planes Especiales de Reforma Interior (P.E.R.I.).

Constituyen un conjunto de 5 P.E.R.I.: Lagunillas, Biedmas, Trinidad-Perchel, Los Cris-

tos y Parras, que tienen como objetivo prioritario el instrumentar una política de viviendas capaz de mantener las poblaciones populares actuales y/o recuperar espacios centrales para la reinstalación de viviendas sociales y actividades productivas, a la vez que la defensa de un patrimonio popular que constituye una parte importante de los barrios preindustriales de Málaga.

Necesidad de inversiones en equipamiento e infraestructura.

El déficit en equipamientos e infraestructuras, necesarios para que la trama urbana alcance niveles medios de accesibilidad y calidad y hacer atractivos a los residentes de estos barrios su permanencia y la vuelta de nuevos residentes y actividades.

No se pretende, siquiera, que estos barrios estén recogiendo mayores inversiones que las áreas de crecimiento de la ciudad. Lo que por otra parte no sería anormal, pues parte de unos déficits históricos importantes. Podríamos decir que bastaría con que se realizaran en ellos los mismos niveles de inversión que los particulares y la Administración dedican a los nuevos desarrollos urbanos, lo que en cierta medida sería lógico pensar, ya que forman parte de la ciudad consolidada, habitada, con una población real y actual y no de prospectiva.

El trasvase de los recursos e inversiones hacia estas zonas no sería sólo beneficioso socialmente, sino que también nuestra economía se vería beneficiada. La crisis que padecemos y la consiguiente fuerte caída de la demanda de nuevas viviendas construidas debería llevar a replantearse la política tradicional de ayuda financiera a la construcción de nuevas viviendas.

El Plan, dentro de toda esta estrategia integral de recuperación del área central, y en favor precisamente de esta idea predominante, plantea la necesaria recuperación de edificios monumentales para función social y la recuperación de algunos mínimos espacios libres para la edificación de otros. Estos edificios poseen la virtud de ser construcciones capaces —si previamente han sido recuperados—, de albergar los servicios socio-culturales, educativos, recreativos, asistenciales, administrativos..., muy escasos en el actual tejido central. Tienen por otra parte, la misión de convertirse en puntos referenciales locales, provinciales e incluso regionales, que vuelvan a dar contenido y significado de centralidad a estas áreas y permitan además reequipar los barrios populares de la corona circundante de la "almendra" central.

- c) El modelo de crecimiento seguido en la mayoría de las ciudades, en los últimos veinte años, ha sido de clara tendencia inflacionista y consumista. Este modelo de crecimiento ha originado una mayor dedicación a los instrumentos y mecanismos de gestión propios de estos modelos de expansionistas, en detrimento de aquellos otros más útiles para el desarrollo de la ciudad consolidada, y de la propia calidad urbana.

Esto es debido:

- A la propia Ley de Suelo, por su atención preferente a los temas de nueva colonización de espacio urbano.
- A la política de viviendas subvencionadas o de protección oficial, a favor de la construcción de nuevas viviendas, sin que existan medidas a favor

(1) Campos Venutti: "Teoría y Práctica de la recuperación urbana".

de la renovación o rehabilitación del parque de viviendas ya construido.

- La clara protección al transporte privado y a las grandes infraestructuras de acumulación, dejando de lado el transporte colectivo o la regeneración de las tramas internas de las ciudades.

Parece ser que de una forma tardía y más bien forzada por las circunstancias de la crisis actual, empieza a variar esta tendencia y a plantearse otros tipos de modelos de crecimiento que limiten el despilfarro a ultranza de nuestros recursos, sobre crecimientos más racionales y articulados sobre una mayor calidad de vida. Todos estos temas pasan por una política de conservación y rehabilitación de las áreas centrales y los barrios populares.

- Todo lo comentado hasta ahora nos lleva a la reducción real y progresiva de las rentas económicas producidas en los centros antiguos. El traslado, expulsión o enajenación de las actividades productivas ubicadas en ellas, así como la sustitución residencial, en mayor medida de los residentes de rentas altas, es una constante degeneración de estas áreas. Áreas que acaban siendo bolsas o círculos de pobreza ("círculos viciosos de pobreza" en el sentido de Myrdal) y degradación ambiental.

Nuevamente este último comentario nos llevaría a entender que la política de renovación de los barrios populares no puede ser sectorial, sino más bien integral, recogiendo toda la amplia gama de mecanismos posibles. Estos son desde la creación y protección de actividades productivas, realización de equipamientos sociales, mejoras de accesibilidad, subvenciones, renovación de viviendas..., etc.

2.3. Las políticas de tráfico y estacionamiento en el centro.

2.3.1. En el centro de la ciudad, el acceso del automóvil es tan difícil como necesario; siendo el área de mayor nivel de actividad residencial, comercial y terciaria es también el área con menor aptitud para soportar los crecientes índices de movilidad de atracción que la expansión de la ciudad origina.

De forma especial los centros históricos que no han sufrido transformaciones morfológicas desde su creación difícilmente se acomodan a su nuevo papel. Únicamente operaciones puntuales de remodelación y fuertes restricciones al acceso del tráfico rodado son las intervenciones que pueden facilitar en alguna forma el complejo proceso de su transformación.

El problema de la accesibilidad para el vehículo privado no posee como único condicionante la escasez de estacionamientos en su interior; si ello fuera así existirían soluciones cómodas y rápidas, en particular, y en el caso de Málaga, remodelaciones puntuales en el interior de manzanas que habilitaran los espacios adecuados a este fin. Sin embargo, la falta de estacionamiento va siempre ligada a la escasez de espacio viario apto para el tránsito de vehículos y siempre en proporciones superiores, esto es, a mayor superficie de estacionamiento las necesidades de viario se pueden duplicar y hasta triplicar. A su vez las intensidades de tráfico generales alcanzan cotas superiores a las de capacidad, entrando en conflicto con el desarrollo de la propia actividad, a la que pretenden servir; la intrusión, la degradación ambiental y el agotamiento de los espacios libres son los principales efectos de estas situaciones.

2.3.2. El caso de Málaga: El escaso viario rodado que hoy en día posee el centro de Málaga difícilmente puede aceptar incrementos sustanciales en sus intensidades, sin rebasar los límites a que antes nos referíamos y que comúnmente se encuadran en el concepto de capacidad ambiental. El Plan entiende, pues, que además de fomentarse medidas para la ampliación del estacionamiento en su interior, sobre todo si este va ligado al sector terciario y comercial, se necesita como propuesta de alternativa genérica buscar la mejor accesibilidad al centro, sin violentar el ya precario equilibrio que se da en la actualidad.

Para ello se parte de los siguientes criterios:

- Definir y plantear claramente los motivos de estacionamiento que se pretenden favorecer, por ser imposible en la práctica un incremento indiscriminado (es de sobra conocido, que las plazas de aparcamiento creadas en esta última década en el interior de inmuebles y/o en edificios aislados, sólo han favorecido al aparcamiento de estancia prolongada, y muchas veces no precisamente residencial, dado su elevado precio y la existencia de la vía pública para este fin). Por ello el Plan propugna soluciones que faciliten el aparcamiento de corta estancia, típico de los viales, compras, negocios, diversión..., que son los que al desarrollarse regularmente a lo largo de todo el día eliminan las grandes puntas, causa principal de la congestión, y a la vez, son los favorecedores de la reactivación y revitalización del centro.

Los aparcamientos de residentes se confían a las vías públicas (unas 1.500 plazas en la actualidad) así como a los aparcamientos que puedan darse en las remodelaciones sujetas a las correspondientes ordenanzas.

- El incremento de la accesibilidad al centro para el no residente parte de una mejora de la actual red viaria de su contorno, desde la cual el desplazamiento a pie o en su caso los itinerarios rodados de corto recorrido, regarán la totalidad del área central. Se propone para ello una serie de elementos arteriales de nueva creación a los que transferir gran parte del tráfico que en la actualidad, de forma obligatoria, deben utilizar determinados tramos del contorno (Alcazabilla, Parque, Alameda) y que en algunos casos incluso se internan (calle Ollerías y Calderería). En segundo lugar se proponen operaciones que acomoden los diferentes tramos del contorno a la nueva función del anillo, función que si bien hoy en día ya se desempeña, se realiza de forma discontinua. Intervenciones como la del Guadalmedina, la potenciación de la cintura del puerto con la consiguiente reordenación del Parque y la Alameda o la posibilidad de efectuar nuevas aperturas a través del monte de Gibralfaro son operaciones previstas a este fin.

- La reorganización en la jerarquía viaria que estos nuevos elementos suponen, y sobre todo, la mejor aptitud del anillo para el tráfico rodado posibilitará una progresiva reordenación del tráfico interior que se enmarcará con las siguientes directrices:

- a) Permitir acceso rodado a la totalidad de las manzanas que componen el centro, a la menor distancia posible.
- b) Eliminar itinerarios excesivamente largos en su interior, factor hoy en día inductor de las elevadas intensidades que padecen calle Cister o Plaza de Uncibay. A este fin deberán habilitarse determinadas

intersecciones que conecten o aislen los diversos itinerarios que se desarrollan en el interior. Creemos que una de las intersecciones más claras para este fin es la confluencia de calle Casapalma con Calderería en la Plaza de Uncibay.

- Por último las aproximadamente 1.500 plazas de aparcamiento público en la actualidad existentes deberán ser ordenadas y explotadas de forma análoga a como ya se viene realizando en algunas calles, las cuales se verán reforzadas por la aparición progresiva de aparcamientos públicos puntuales situados en el contorno y que se localizan próximos a las principales vías arteriales. La creación de estos acompañarán a las grandes operaciones de remodelación:

Plaza de la Marina, con la reordenación de la Alameda y el Parque; aparcamiento del Guadalmedina en la nueva avenida desde el Compás de Santo Domingo hasta el Puerto de Tetuán; en las laderas de Gibralfaro remodelando las manzanas extremadamente degradadas del Muro de Santa Ana y que acompañan al nuevo paso subterráneo desde el Parque a la calle Alcazabilla; y por último, la ampliación como aparcamiento público del garaje de las Delicias que acompañará a la apertura de calle Cristo y a la prolongación de calle Madre de Dios hasta el río. Esta última operación pretende reforzar el tramo norte del anillo de contorno hoy en día constituido únicamente por la calle. Carretería-unión calle Alamos. A su vez existe en el Plan otro conjunto de puntos posibles de localización de aparcamientos vinculados a Unidades de Actuación o a iniciativas privadas.

3. PEDRIZAS.

Se sitúa esta zona en la margen derecha del río Guadalmedina ocupando sucesivamente los espacios entre cauces de sus afluentes principales: Quintana, Cambrones, Aceitero, del Sastre. Los rasgos más característicos de la zona sur por tanto, la sucesión de estos surcos más o menos definidos en función del grado de invasión del cauce por las urbanizaciones del contorno.

La ocupación de estos suelos se establecen en tres niveles:

El primero, situado entre el borde de la antigua carretera de Casabermeja y la avenida de Ciudad Jardín en sus dos márgenes; se caracteriza por una agrupación de viviendas en colonia proyectada en los años 20, compuesta por manzanas regulares y densas, que oscilan entre los cuarenta y cien metros de fachada con fondos edificables de 30 metros en las que se intercalan agrupaciones de viviendas unifamiliares y edificios plurifamiliares. Esta colonia, la más representativa de la Málaga de principio de siglo, mantiene aún hoy un elevado nivel de calidad ambiental a pesar de su avanzado estado de remodelación y deterioro. El Plan establece para su preservación el nivel de "protección arquitectónica" de sus Normas Urbanísticas, que a pesar de permitir la renovación necesaria de las edificaciones, debe respetar su peculiar tipología y ordenación.

En el frente opuesto a la avenida y en los espacios contiguos al cauce, en los años 50 y 60 surgen una serie de polígonos de promoción oficial de escaso valor a excepción, si cabe, de algunas realizaciones de la Obra Sindical del Hogar, muy similares en sus características a la barriada de Carranque y Haza Victoria. Estas barriadas sólo mantienen como rasgo común con el frente opuesto de Ciudad Jardín, una considerable distancia a la calzada central que permite una correcta ordenación de la avenida hoy urbanizada y en las que existen unas vías de servicio que dotan de acceso a los sucesivos polígonos.

El segundo nivel lo constituyen los núcleos de viviendas de generación espontánea que han surgido en las zonas limítrofes a la antigua carretera de Casabermeja, con características análogas al Camino de Antequera, pero con un mayor índice de uniformidad, alineándose la fachada con viviendas unifamiliares adosadas en dos y tres plantas que han dado pie a la ordenanza específica de la "Colonia Tradicional Popular". El mayor problema que padece este segundo nivel tal vez sea las notables deficiencias de infraestructura. El proyectado colector de la margen izquierda del Guadalmedina que discurrirá por el subsuelo de esta vía y el compromiso de la Jefatura Provincial de Carreteras para la mejora de la urbanización en esta carretera, pueden mejorar notablemente el nivel ambiental de estas barriadas que poseen en este eje el elemento fundamental de su estructura.

La influencia escasa que esta carretera ha poseído en la ordenación de sus espaldas a excepción de las áreas más próximas a la ciudad (zonas bajas de Mangas Verdes), provoca la aparición de unas bolsas de suelo vacante carentes de todo tipo de estructura ordenadora y que el Plan anterior consideraba Suelo Urbano sin más requisito que la aplicación de la Ordenanza RP ("Residencial Pluri-familiar, equivalente a la Ordenación Abierta") y la garantía de accesos a la parcela. Sin separación aparente en sus zonas traseras se delimitaron una serie de áreas sometidas a planeamiento parcial con características similares en cuanto a su ordenación, dando lugar a ordenaciones internas aceptables, pero con olvido de su necesaria integración con el contorno, dando lugar a barreras y a efectos de degradación de los espacios residuales en sus linderos. Así, la gran bolsa constituida por Jardines de Málaga, Jardín Virginia, Cortijo Bazán y Los Casines y sus zonas limítrofes constituyen el área urbana (junto con la Carretera de Cádiz) con mayores dificultades para dotarse de una estructura mínimamente inteligible.

El Plan recurre a los espacios residuales originados por la aplicación de la ordenanza (espacios en la mayoría de los casos sin urbanizar), para lograr establecer una "cadena" de áreas libres e itinerarios que permitan la articulación de cada manzana con las limítrofes y lograr en la medida de lo posible una cierta coherencia global evidentemente sólo alcanzable si se realizan las correspondientes obras de urbanización con un proyecto integral y homogéneo.

Como elemento estructural de importancia el Plan mantiene, rectificando el trazado primitivo, una vía intermedia, paralela a Emilio Thuiller, que conecta los diversos sectores de planeamiento, apoyándose para ello en sus propias vías internas. Esta vía discurre a media ladera desde Los Cipreses hasta Jardines de Málaga.

El sistema de equipamientos, aparte de utilizar los espacios reservados a este fin por el planeamiento anterior, y a ciertos espacios vacantes imprescindibles para el reequipamiento interno de las barriadas consideradas, establece un área de considerables dimensiones emplazada en el perímetro superior de Hacienda Los Montes, en la cuenca del Arroyo Quintana, para crear el gran parque urbano de la zona, que tendrá como elemento significativo el Acueducto de San Telmo y las masas de árboles que se han situado en sus límites, aprovechando los aterramientos y terrazas de los pequeños azudes y cadenas que protegían su trazado. En su ordenación deberá buscarse el emplazamiento más adecuado, probablemente en sus zonas más bajas, para la instalación de dos grandes equipamientos escolares.

La adaptación del Plan Parcial San José permite emplazar en el Arroyo del Sastre otra notable bolsa de

equipamientos que reúne a los espacios del antiguo vivero municipal, al edificio recuperable de las perreras, hoy en vías de traslado, y al suelo del Plan Parcial que el Avance director de la zona destinaba a vía primaria sin claras funciones ni continuidad en sus extremos. Su transformación en espacio libre que resuelva los límites de San José y la agrupación de sus reservas de equipamientos con las del nuevo sector de Huerta Nueva, creando una franja arbolada apoyada en la directriz del Arroyo del Sastre, junto con el desplazamiento de esta vía a la periferia de San José, son las principales opciones adoptadas por el Plan para la reordenación de esta zona.

Como problema de gran importancia en la planificación de su periferia, se ha considerado la expansión del núcleo marginal de Mangas Verdes hacia la carretera de los Montes. En la actualidad, esta expansión ha rebasado ya el Arroyo Cambrones y comienza a ocupar las laderas de Monte Dorado sin ninguna clase de control. Se establece para su ordenación un Plan Especial de mejora del medio urbano que simultáneamente habrá de resolver la grave rotura y descomposición originada por la Ronda Este, en su reserva desde la carretera de los Montes al Guadalmedina.

4. LA ROSALEDA.

Bajo este nombre se comprende la zona delimitada por el Camino de Antequera (Avda. Carlos Haya-c/. Mármol), la Ronda Oeste y el río Guadalmedina (excluyendo el barrio de la Trinidad), más los barrios de Carlinda y San Alberto y el crecimiento producido en la ladera Este del Cerro Coronado, a lo largo del río Guadalmedina.

Zona rota, fragmentada, cuya complejidad se deriva de los intensos procesos de transformación inducidos por las ordenanzas de edificación procedentes sin estar sustentados en una estructura con capacidad para encauzarlos correctamente. No ha existido otro soporte viario que la red arterial, que, sobre el hecho de estar concebida en su exclusiva función de corredor de tráfico, era de imposible ejecución en tramos tan importantes como la continuación de la Ronda Exterior a su paso por las barriadas de Suárez y Parque Victoria Eugenia. Como en tantos otros casos la generalización y homogeneización de la zona con ordenanzas de edificación en bloques exentos plurifamiliares ha distorsionado notoriamente el perfil edificado, al incidir sobre tramas consolidadas con edificación medianera y por tanto de difícil o imposible aplicación. Por ello, y a pesar de que se ha intentado un minucioso despiece morfológico con la calificación del suelo, no siempre será posible atender al objetivo de recomposición urbana con el libre juego de las nuevas ordenanzas, precisándose en varios de casos un trámite ordenador previo, bajo las formas de Estudio de Detalle sobre Unidades de Actuación en Suelo Urbano o Planes Especiales de Reforma Interior. Las intervenciones más relevantes propuestas por el Plan para la zona son las siguientes:

4.1. El Arroyo del Cuarto y la Ronda Intermedia.

La zona presenta para su ordenación ciertas dificultades topográficas por tratarse del pie de monte de los cerros Coronado y San Alberto. Pero tal vez la mayor dificultad, desde el punto de vista de la ordenación urbana, haya sido la escisión que supone la vaguada del Arroyo del Cuarto, que hoy día se presenta como un vacío urbano, como una especie de anomalía que rompe la continuidad topológica de la ciudad, a cuyos bordes se asoman sin orden ni referencias unitarias bloques de viviendas de los polígonos y barriadas colindantes.

La Ronda Intermedia debía cruzar esta vaguada en viaducto, desde el hospital Carlos Haya hasta la calle Albacete, pero la imposible continuidad viaria, con la fluidez que este vial precisaba, por impedirlo el grado de consolidación de la barriada del Camino de Suárez, ha disuadido de hecho la construcción de tan costosa infraestructura. De esta forma, la ordenación del Arroyo del Cuarto y la continuación de la Ronda Intermedia han constituido uno de los principales problemas de diseño urbano que el Plan se veía obligado a resolver, y cuya importancia trascendía el puro ámbito local de la intervención.

El Arroyo del Cuarto, como en el P.G.O.U. 71, es calificado como un parque urbano dentro de los Sistemas Generales. Como tal parque habrá de ser un pulmón verde en el centro de un conjunto de barriadas claramente deficitarias de este equipamiento. Pero en tanto que gran pieza de suelo vacante habrá de cumplir la no menos importante función de reestructurar, en la medida de lo posible, los fragmentos de ciudad que a ella se asoman. Por ello su construcción y diseño deberá de ser abordada mediante un Plan Especial al que desde el Plan General se la fijan ya una serie de objetivos y elementos básicos: un camino peatonal arbolado bordeará la cornisa que engloba las barriadas de los Castillejos y los Millones, y una red transversal de pasos igualmente peatonales relacionarán las calles de los barrios separados por la vaguada. Pero la decisión más importante ha consistido en derivar la traza de la Ronda Intermedia allí por donde sólo es posible concebirla sin tener que recurrir a un viaducto, esto es, por el bancal existente en la margen derecha del Arroyo hasta su encuentro con el actual carril de Salyt, produciéndose en ese punto una bifurcación: un ramal continúa paralelo a la Ronda Oeste, subsumiéndose, por así decirlo, en su traza, y otro bordea la cabecera del arroyo y del Monte Pavero hasta encontrar la calle Albacete, satisfaciendo de esta forma tanto el tráfico arterial de la Ronda Intermedia como el tráfico local de conexión entre barriadas. Ello ha supuesto evidentemente la decisión previa de la conjunción de las trazas de la Ronda Intermedia y Exterior, decisión que se explica en otro lugar de esta Memoria y que se justifica en la proximidad de sus trazas primitivas y en el carácter de vías urbanas que indefectiblemente se ve obligada a asumir la Ronda Oeste al haber sido desbordada por la edificación. Pueden así culminarse tan importantes funciones de ronda al encontrarse un canal libre de edificación, entre las traseras del barrio de Parque Victoria Eugenia y el Suelo Urbanizable Programado de "Florysol".

4.2. Reordenación de Gamarra - Los Castillejos.

Bajo el Monte Pavero, en la loma de los Castillejos, existe otra importante pieza de suelo vacante sobre cuyo Estudio de Detalle, aún aprobado definitivamente, el Plan pudo introducir ciertas modificaciones. Sobre este punto confluyen la barriada de bloques exentos de los Castillejos y los Millones, unas importantes piezas de equipamiento escolar y los últimos fragmentos de una trama de ensanche que tienen a la calle Martínez de la Rosa y al Camino de Suárez como ejes principales.

El Plan propone una ordenación de la pieza que, apoyándose en el viario de los barrios que la bordean, permite concebir aquella como una rótula en un sistema de rondas poligonales y concéntricas. Así queda establecida la continuidad entre las calles Salvador Barberá y Albacete y, muy especialmente, por la importancia de su largo recorrido, la continuación de la Avda. Ingeniero de la Torre Acosta en el par Enrique de Egas y Barón de Les, completando lo que hemos llamado la "diagonal" del Arroyo del Cuarto.

4.3. La Unidad de Actuación "La Roca".

Se trata de un caso similar al anterior. El Plan General actúa sobre un plan parcial que había sido aprobado definitivamente, incidiendo sobre su ordenación. Como en Gamarra, se concibe este espacio como rótula en donde se produce otra inflexión de las vías locales de ronda situadas al interior de la Ronda Intermedia, hasta su punto de destino de la Rosaleda.

Aprovechando la existencia de este suelo todavía vacante, en el proceso de redacción del Plan se decidió por el Ayuntamiento la apertura de la calle Simón Bolívar como prolongación de las calles Eugenio Gross y Blas de Lezo —y así fue incorporada a la ordenación de esta pieza—, culminando de esta forma una de las arterias fundamentales de la ciudad para los tránsitos Norte-Sur, desde la Prolongación de la Alameda hasta la Rosaleda.

4.4. Reordenación de la finca "Las Virreinas".

Se trata asimismo de una reordenación sobre otro Plan Parcial aprobado pero no ejecutado. La nueva ordenación responde a la lógica de ocupación del suelo producida en la zona enfrentada con "Las Virreinas", en la margen izquierda del río Guadalmedina: ordenación lineal con un viario regular con la suficiente capacidad ordenadora para servir de referencia a unas tipologías edificatorias correctas, produciéndose una óptima relación entre la edificación y el viario, en lo que se refiere a escala, densidad e intensidad urbana. La ordenación se basa en un eje central, soporte de equipamientos colectivos, paralelo y con un carácter similar a la calle Emilio Thuiller de la margen izquierda del río. Este eje supone, de hecho, una primera instancia de circunvalación o ronda urbana de los tráficos Norte-Oeste procedentes de la carretera de las Pedrizas. Está surcado perpendicularmente por calles locales, habiéndose buscado en algunas de ellas la continuidad y correspondencia con los transversales de la margen izquierda, cruzándose para ello el río por nuevos puentes.

La mayor parte de los equipamientos colectivos se sitúan en el eje central y en la zona Sur, colindando con los núcleos de la Palma y la Palmilla, con un objetivo asistencial y de complemento a las dotaciones de estas barriadas, hoy deficitarias.

El ámbito de esta actuación es inferior al del Plan Parcial primitivo, al haberse limitado a la zona llana de la margen del río, desclasificando los terrenos de la falda del monte Coronado, cuya disgregación y difícil topografía los hacen inhábiles para la edificación, y cuya calificación como residencial en el P.G.O.U. 71 sólo aporta un volumen edificable que forzosamente habría de concentrarse en la zona llana con unas alturas de edificación desmesuradas.

4.5. Los barrios exteriores a la Ronda Oeste.

En la falda del monte San Alberto, y sobre una loma al borde del Arroyo del Cuarto, existía con anterioridad al P.G.O.U. 71 la Granja Suárez, un asentamiento tradicional popular de viviendas autoconstruidas cuya posición, inicialmente periférica, ha tenido el efecto, constatable por lo demás en núcleos similares, de arrastrar hacia sí el crecimiento de la ciudad, determinando la calificación del suelo de los terrenos colindantes. Al amparo, pues, de esta barriada, han surgido algunas promociones de viviendas plurifamiliares, un pequeño barrio de almacenes y naves industriales, algunas viviendas unifamiliares y un barrio tradicional —La Milagrosa—, en torno al colegio del mismo nombre, en los tres últimos casos con caracteres

de marginalidad. No obstante esta diversidad, el P.G.O.U. 71 calificaba toda la zona con la ordenanza "Residencial Mixta".

El Plan desclasifica los suelos calificados pero aún no ocupados, certificando la situación existente pero negando toda posibilidad de crecimiento a lo que, por sus dificultades topográficas, su condición aislada y periférica y, en definitiva su precariedad, se considera una anomalía en el modelo de ordenación territorial.

Junto a la consabida subzonificación y despiece morfológico a efectos de aplicación de ordenanzas, se procede a un reequipamiento general de la zona y a una definición del viario local buscando conexiones entre los distintos núcleos, permitiendo definir de una manera concreta el objeto y el ámbito de eventuales proyectos públicos de urbanización con los que paliar los déficits que en este sentido existen en la zona.

A ambos lados de esta cuña de crecimiento se han dejado apuntadas desde el Plan dos posibles trazas con las que conectar la "Vía Tangencial" y la Ronda Exterior, en lo que serían las dos primeras "puertas" de entrada a la ciudad por el sector Oeste. Tales conexiones habrán de ser estudiadas mediante un Plan Especial; la primera de ellas acomete a la Ronda Exterior en su confluencia con el Camino de Suárez, con lo que los accesos al centro se producirían a través de esta calle y la "diagonal" del Arroyo del Cuarto; la segunda se plantea bordeando el cerro de Alcubilla, confluyendo en la Ronda en su encuentro con el Camino de Antequera, estableciendo una continuidad directa Vía Tangencial-Ronda Exterior. Como decimos, ambas opciones habrán de ser estudiadas conjuntamente entre el MOPU y el Ayuntamiento, mediante un Plan Especial dependiendo su elección de la mayor facilidad topográfica y de la función de circunvalación de la CN-340 que al conjunto Vía Tangencial —ramal de ensanche—, Ronda Exterior sea lógico atribuirle en tanto no esté absolutamente construida la totalidad de la Vía Tangencial, que el Plan concibe como la auténtica continuación Este-Oeste de la CN-340 a su paso por Málaga.

5. PROLONGACION.

5.1. Comprende esta zona el sector del círculo delimitado por los ejes radiales del ferrocarril y el Camino de Antequera, y el arco de la Ronda Exterior con la Prolongación de la Alameda y la Ronda Intermedia como ejes centrales perpendiculares. Morfológicamente cabe distinguir tres zonas dentro de este sector:

- Polígonos oficiales de promoción de viviendas, como el Polígono de la Alameda, Carretera de Cártama, Carranque, Haza de Cuevas, San Rafael y Portada Alta. Están situados a lo largo o próximos a la Prolongación de la Alameda y algunos de ellos, los más correctos, refuerzan con su traza el esquema de ordenación radioconcéntrico de los primeros planes generales de la ciudad.
- Zonas de transformación, como La Barriguilla, barrio del Camino de Antequera y Tiro de Pichón, debidas a nueva ocupación de suelo vacante, al paso de la Ronda Oeste y a la obsolescencia de la trama urbana, respectivamente.
- Polígonos de viviendas construidos sobre el catastro de rústica con anterioridad al P.G.O.U. 71, como San Rafael, Betania y el barrio de la Cruz de Humilladero, sobredensificados y carentes de infraestructura y equipamiento colectivo.

5.2. Con carácter general, se aplica a esta zona dos medidas que atienden a sendos objetivos básicos del Plan General:

- a) El adecuado deslinde de situaciones morfológicas diferentes: existen en la zona una gran variedad de tipologías edificatorias y sistemas de ordenación. No obstante el P.G.O.U. 71 las engloba todas bajo las calificaciones genéricas de: "Residencial Pluri-familiar" y "Residencial Mixta". De esta forma, en algunos casos la ordenanza no era operativa, impidiendo actuaciones puntuales de renovación urbana controladas (piénsese, por ejemplo, en la ordenanza "Residencial Plurifamiliar", de bloques exentos, aplicada a un barrio de las características de Carranque), y en otros, por contra, podían incluir procesos de renovación urbana incontrolados.

Se ha producido, pues, a un minucioso despiece de los ámbitos de aplicación de ordenanzas diferentes de forma que estas sean operativas y atiendan a los objetivos de recomposición urbana que esta zona precisa. No se debe confundir el mapa morfológico existente con el mapa ordenancista. Entre uno y otro hay un análisis crítico por el que se singularizan aquellas tramas que mantienen su vigencia y son reconocidas en su actual realidad topológica de aquellas otras en las que por su obsolescencia o por encontrarse en un proceso de renovación en curso, se propicia su transformación.

- b) La culminación del viario medio: el P.G.O.U. 71 no reconocía otro viario que la malla correspondiente a la Red Arterial. El deslinde morfológico lleva aparejado el establecimiento de un subsistema viario local que individualiza las distintas piezas y las traba entre sí, diluyendo la sobrecarga de uso a las que hoy se ven sometidas las arterias urbanas en las que en esta zona se transforman los ejes radiales que tradicionalmente han estructurado la ordenación del territorio: Camino de San Rafael, Carretera de Cártama, Prolongación de la Alameda, Avda. Herrera Oria y Camino de Antequera.

Especial importancia tiene el redescubrimiento y valoración de los segmentos de arcos concéntricos a ambos lados de la Ronda Intermedia procedentes de los primeros planes generales, reconocibles aún en la trama urbana pero fragmentados, inconclusos o parcialmente hipotecados por una disposición incorrecta de la edificación. De izquierda a derecha estos arcos son:

- La calle que separa Siemens y Cortijo Alto del cementerio de San Rafael que, por el Sur, llega hasta el litoral Oeste, atravesando el ferrocarril por Nuevo San Andrés y Haza de la Pesebrera, y por el Norte, queda conectada con una calzada lateral de la Prolongación de la Alameda.
- Las calles Alcalde Díaz Zafra-Corregidor Francisco de Molina, tramos de un vial de largo recorrido que desemboca, al Norte, en la Rotonda de "La Barriguilla", sobre la Avda. Herrera Oria y al Sur, en la Tabacalera, a través de la Avda. de la Paloma. Se establecen sendos cruces en el ferrocarril y en la Prolongación de la Alameda.
- El eje, ciertamente discontinuo y quebrado, que une calle La Unión, en la Cruz Humilladero, con la calle Argentea y Avda. de Carlos Haya. Cruza la glorieta de la Cruz Humilladero y se quiebra en la plaza central de Carranque, siendo

sus tramos diversos en capacidad y anchura. A pesar de estas dificultades constituye una calle de amplio servicio local o barriadas densamente pobladas.

- En encauzamiento viario de la traza natural del Arroyo del Cuarto (la directriz de la Avda. Ingeniero de la Torre Acosta) violentada por una disposición incorrecta del Puente de las Américas. A pesar de las desvirtuaciones en su recorrido, el Plan sigue otorgando gran importancia a lo que, más que un arco, cabe entenderse como una diagonal del esquema radio concéntrico, que pone en contacto directo dos polos significados de la ciudad: la primera “puerta” de acceso al casco urbano desde la “Vía Tangencial” de circunvalación y el Paseo Marítimo litoral y punto de nuevo acceso al Puerto.

La intervención sobre el Arroyo del Cuarto en el sector que nos ocupa se ha concretado en encontrar la traza más directa entre el Puente y la Avda. de las Américas, encajándola entre los puntos fijos de las fábricas de Larios y Gas.

5.3. La zona se encuentra desequilibrada en cuanto a la dotación de equipamientos colectivos ya que, mientras los polígonos oficiales cuentan con una dotación suficiente o, al menos, con suelo vacante donde poder establecerla, otras zonas como Betania, San Rafael y Cruz de Humilladero son claramente deficitarias y las posibilidades de reequipamiento se ven dificultadas por el grado de consolidación de estas barriadas.

En el primero de los casos el Plan recoge los equipamientos existentes y precisa, de acuerdo con las necesidades actuales, aquellos que aún han sido construidos, entrando incluso en el diseño de los grandes espacios libres considerando su función estructurante en la trama urbana. (Zona verde de confluencia Ronda Intermedia - Prolongación de la Alameda, y Zona verde en calle Argentea - Arroyo del Cuarto).

En los barrios de San Rafael y Betania las posibilidades de reequipamiento son, como decimos, difíciles. No obstante se han detraído para este fin los pocos intersticios vacantes y, para la atención de las urgentes necesidades escolares, se ha recurrido a delimitar unas unidades de Actuación de Suelo Urbano en la calle Alcalde Díaz Zafra que, junto con una importante cesión de suelo escolar lleva aparejada la reordenación urbana de una zona en claro proceso de transformación.

El reequipamiento y la congelación de la edificabilidad en el sector de la Cruz de Humilladero fueron ya abordados de una manera cautelar en el proceso de revisión del Plan. El Plan definitivo recoge básicamente las propuestas que en su momento se adoptaron, destacando la inclusión, como equipamiento a nivel local y de ciudad, de los suelos ya vacantes o que habrán de quedar vacantes en la remodelación y traslado a la Estación de los Prados de las instalaciones de RENFE, a saber: antiguas cocheras, destinadas a equipo escolar, Huerta Jiménez, como escuela y zona verde —todo ello a nivel de barrio—, y los antiguos talleres, destinados a Estación Central de autobuses interurbanos.

En estas dos últimas barriadas cobra especial importancia, junto al reequipamiento mencionado, la definición del viario local, y en general, el deslinde del espacio público, con objeto de que puedan definirse con claridad proyectos públicos de urbanización y actuaciones singulares con las que paliar la situación de degradación ambiental que ahora padecen.

6. TEATINOS.

Con la denominación de “Teatinos” se define una pieza de cierre periférico de la ciudad por su lado occidental delimitada, al Norte, por el Puerto de la Torre; al Sur, por el ferrocarril y con el litoral, en la desembocadura del Guadalhorce; al Este, con la Ronda Exterior, y al Oeste, con la zona industrial.

6.1. Antecedentes y objetivos.

Toda esta pieza estaba ya reconocida por el planeamiento anterior en su capacidad residencial como la gran zona de expansión urbana de la ciudad. Podemos decir que es en esta vasta llanada del Guadalhorce donde con más nitidez quedan expuestos los postulados teóricos del P.G.O.U. 71, mediante una rígida zonificación en cuatro fajas horizontales y paralelas con las que se calificaba suelo con capacidad para 200.000 habitantes. Era el sueño optimista de la gran “Málaga-Paralela” insuflada por un pretendido relanzamiento de la actividad industrial y el imparable proceso de concentración inducido por el auge turístico de la Costa del Sol. En una genuina interpretación de las teorías del “zoning”, las cuatro fajas consagraban una estricta segregación de usos de Norte a Sur, a saber: una zona residencial de viviendas aisladas, una zona residencial con vivienda plurifamiliar apoyada en la carretera de la Colonia de Santa Inés, una franja de “reserva especial” concebida como “separación radical entre la zona plurifamiliar y la zona industrial”, que albergaba todas las instalaciones sociales masivas a nivel ciudad, y por último, una gran zona industrial de 800 Has.

Los límites a la expansión territorial de estas franjas, por el Oeste, no dejaban de ser convencionales, si exceptuamos la evidente dificultad topográfica de los terrenos situados al Norte de la carretera de la Colonia de Santa Inés, en la finca de “Los Asperones”. Por el Este —y de ahí surge una de las cuestiones teóricas más importantes planteadas en la revisión del Plan—, la autovía de Ronda Exterior y su rosario de parques adyacentes suponía una ruptura total con la continuidad topológica de la ciudad existente, en una lógica de crecimiento radial y progresiva.

Por otro lado, la franja residencial plurifamiliar, hiperdimensionada a lo gran metrópoli, encontró un freno para su ejecución masiva en la propia necesidad de unas fuertes inversiones en infraestructura. No obstante, la práctica totalidad de estos suelos se encontraban ya ordenados mediante planes parciales, en su mayoría aprobados oficialmente, lo que constituía una seria hipoteca territorial en su pretendida consolidación de derechos patrimoniales de suelo. Pero con todo, el principal problema radicaba en la absoluta desconexión urbana de las propuestas de ordenación contenidas en estos planes, fruto en parte de ser el sustrato catastral de propiedades rústicas preexistentes la base configuradora de las unidades de planeamiento parcial y, por otro lado, de la propia concepción segregada del planeamiento que los “Avances Directores” no fueron capaces de enmendar, en su pretendida función coordinadora. La falta de rigor normativo de la programación del suelo y el Plan de Etapas hizo, además, que se empezaran a promover, precisamente, los suelos más alejados y más desligados desde el punto de vista infraestructural de la ciudad existente, generando las consiguientes disfunciones y deseconomías en el proceso de crecimiento.

Todas estas circunstancias obligaban a intervenir resueltamente sobre la zona, conscientes de que también ahora, como en el P.G.O.U. del 71 y los precedentes, por tratarse

del principal sector de crecimiento, constituía la “piedra de toque” con la que el Plan debía explicar más claramente su modelo teórico de ordenación territorial. Y esta intervención debía atender fundamentalmente a los siguientes objetivos:

- Entender cual podría ser la lógica de crecimiento en este sector de ciudad, más allá de la distorsionadora traza de la Ronda Exterior y el esquematismo de la “Málaga-Paralela”. Si hasta la Ronda Exterior es fácil vislumbrar un crecimiento radio-concéntrico, a partir de ella la ordenación del crecimiento habría de obedecer, lógicamente, a otras leyes de formación más complejas y condicionadas, por producirse en la frontera entre la lógica de crecimiento interno y las demandas procedentes del territorio.
- Recomponer morfológicamente el “puzzle” de planes parciales inconexos, desde el análisis de esa lógica de crecimiento y en coherencia con ella. Este objetivo nos lleva al debate teórico sobre la propia metodología del planeamiento, los límites hasta donde resulta verosímil, eficaz e incluso deseable la función reguladora del planeamiento. Al límite donde se encontraban desarrollados estos planes parciales, tal función sólo podría pensarse rehaciendo el diseño de los trazados viarios y la zonificación y emplazamiento estratégico de las grandes piezas de equipamiento colectivo, en una función estructurante, de relación, integradora, más allá de su simple función asistencial.
- Introducir un riguroso control en la programación de estos suelos de forma que entren en juego de una manera paulatina y ordenada, garantizando la rentabilidad a corto plazo de las inversiones infraestructurales que hayan de realizarse. Al mismo tiempo asegurar la adecuación de la cantidad de suelo programado a las capacidades reales de los recursos previstos para su desarrollo. Ello conducirá a una desprogramación estratégica y selectiva de varios planes parciales anteriores.
- Asignar a este sector la función de obtener, mediante sus excesos de aprovechamiento, la mayor parte de los sistemas generales que la ciudad necesita para paliar sus graves déficits de equipamientos colectivos. Tal función es posible toda vez que, junto a su intensa y reconocida capacidad residencial, estos suelos aún no han sido ocupados en su mayoría y sus rentas de situación aún no habían alcanzado un valor especulativo en el mercado de suelo.
- Frente al esquematismo y el carácter segregado del “zoning”, reconocer la intrínseca condición orgánica del fenómeno urbano. Redescubrir, por tanto, los elementos constituyentes del tejido urbano, como las calles, las plazas, los jardines, los hitos y símbolos tradicionalmente significantes de lo urbano.
- Concebir, en definitiva, el planeamiento como **arquitectura** de la ciudad, donde esta queda vinculada en el propio acto de planeamiento, prefigurando así una imagen determinada de la ciudad que se quiere conseguir.

6.2. Condicionantes básicos para la ordenación.

Podríamos concretar en cinco las circunstancias urbanísticas heredadas que actúan como principales condicionantes de la ordenación del sector:

a) Asentamientos urbanos ya consolidados.

- El principal de ellos es la barriada periférica del Puerto de la Torre, al Norte, asentado a lo largo del antiguo camino de Antequera. Ofertada en un principio como alternativa residencial de cierta calidad al casco urbano, incluso como segunda residencia, topó con una corriente de signo contrario, como reducto de la inmigración procedente de Almogía. Con posterioridad se desencadenó un crecimiento incontrolado y marginal, de viviendas unifamiliares autoconstruidas, hasta alcanzar la cifra de diez mil, incidiendo notoriamente sobre el sector de Teatinos.
- La Ciudad Universitaria, en avanzado estado de construcción con tres facultades prácticamente terminadas y un Hospital Clínico a nivel regional cuya localización tendrá evidentemente enorme importancia en los estudios de reinterpretación de todo el sector.
- El barrio de Carlos de Haya, zona residencial de baja densidad, antiguo asentamiento de "hotelitos" de vacaciones de la burguesía local del XIX (lo que demuestra la buena situación geográfica y climática de la zona), actualmente con vocación de extenderse hacia el sector de Teatinos.
- La hiperdimensionada zona industrial, situada al Sur y Oeste. Su emplazamiento entre el río Guadalhorce y la Ciudad Universitaria reduce en gran medida las iniciales posibilidades de crecimiento residencial extensivo por la vega, encauzándolo linealmente a lo largo del eje de Cártama.
- El ferrocarril, al Sur, que se hace acompañar de una serie desordenada de asentamientos industriales y residenciales.
- Los terrenos colindantes con la desembocadura del Guadalhorce, parque natural de valor ecológico en donde se resuelven y aúnan los crecimientos de Teatinos y el Litoral Oeste.

b) La Ronda Exterior.

Es tal vez la infraestructura viaria procedente del Plan anterior más condicionante. La autovía de Ronda Exterior de la ciudad estaba concebida inicialmente como circunvalación de los tráficos externos interurbanos, con una exclusiva función de corredor de tráfico, sesgando, con su traza, la estructura radioconcéntrica en la que se venía sustentando el crecimiento y estableciendo una violenta barrera física entre centro y periferia.

c) La zona verde V-1.

El P.G.O.U. 71 emplazaba contradictoriamente con la natural expansión residencial diseñada en la franja de viviendas plurifamiliares mencionada más arriba, una zona verde de grandes dimensiones, de difícil obtención y aún más dudoso mantenimiento como parque urbano. Su desmesura e incorrecto emplazamiento hacían pensar en su fragmentación en parques, jardines, paseos o bulevares, en una visión alternativa del espacio verde más integrado en la trama urbana y con más posibilidades de uso y mantenimiento.

d) El suelo calificado por el planeamiento parcial.

Problema del que ya se ha hablado más arriba. Prácticamente todo el suelo se encontraba hipotecado con un planeamiento parcial fragmentario y ajeno a un modelo general de ordenación. Como hemos visto, además de precisar de una reinterpretación de sus relaciones territoriales con la ciudad consolidada, se hacía preciso desclasificar estratégicamente parte del suelo aún no intervenido —incluso parte del ya planificado—, con objeto de adecuar el programa a los recursos reales.

6.3.4. Alternativas.

Ante la situación urbanística heredada en el momento en que se pone en marcha la revisión del nuevo Plan General, se aborda este sector de Teatinos con las siguientes alternativas:

a) Reconocimiento de los asentamientos urbanos ya consolidados.

La importancia que dichos asentamientos van a tener en la formulación de propuestas para Teatinos va a ser fundamental. En efecto, se diseñará una pieza urbana que una el recinto Universitario con la propia ciudad, a través de la propuesta de un amplio bulevar trazado con las directrices de la fachada de la Facultad de Ciencias y la Avda. del Cardenal Herrera Oria. (Actualmente, y sobre su traza, se instala la Feria de la ciudad como localización propuesta por este Plan). Dicho bulevar tendrá las características de un "paseo-salón" a lo largo del cual se ubicarán una serie de equipamientos públicos a nivel de ciudad como Museos, Conservatorios de Música, Escuelas, Auditorios abiertos... La sección prevista tendrá un total de 100 metros con una franja central de 70 metros en donde se situarán dichos equipamientos. Estará alineado con una fila de árboles en los extremos de los 100 metros y doble arboleda en los límites de la franja central, orientando y alineando las rectas directrices de los paseos peatonales. Los árboles a plantar en dichas hileras serán palmeras y plataneros como los que existen en el actual Parque de la ciudad. El barrio de "hotelitos del Carlos Haya" se integrará con las zonas de extensión previstas. Así ocurrirá igualmente con las barriadas periféricas de la Colonia de Santa Inés, Puerto de la Torre, la Palma...

b) Recuperación de la estructura general de la ciudad y su modelo de crecimiento.

Retomar el estudio de la Ronda Exterior con el diseño del nudo de Carranque (cuya actual ejecución corresponde ya a las directrices marcadas por este Plan), así como la propuesta más cuidada de su cruce por el barrio de "hotelitos del Carlos Haya" y la reinterpretación de su función y relación con la ciudad, dará lugar a una propuesta más coherente de modelo territorial y estructura general. Dicha propuesta estará basada en la recuperación del modelo histórico territorial que la ciudad siempre tuvo y que se basará fundamentalmente en el reconocimiento de una estructura general de crecimiento a través de un sistema de Rondas y apoyada sobre los ejes territoriales históricos del Camino de Antequera, Prolongación de la Alameda, Camino de San Rafael, Carretera de Cádiz y eje litoral, a los que el actual Plan añadirá el eje de la Prolongación del Cardenal Herrera Oria, el bulevar

y una serie de ejes radiales que recuperarán la continuidad urbana con la ciudad consolidada, solucionando los graves problemas de fragmentación e itinerarios inconclusos que la Ronda Exterior había provocado al no provenir su planeamiento inicial de un entendimiento de la estructura urbana preexistente.

c) Reinterpretación de las intervenciones por planeamiento parcial.

Quizás el ejercicio más importante realizado en este sector ha sido reinterpretar y rediseñar todo el suelo hipotecado urbanísticamente por el planeamiento parcial que como se ha dicho anteriormente, constituye prácticamente la totalidad del Urbanizable Programado con excesos de aprovechamiento para la adquisición de los sistemas generales de la ciudad.

Efectivamente, la intervención del planeamiento parcial en este sector había creado fuertes problemas morfológicos agravados más aún al no presentar alternativas y no plantear soluciones a los graves problemas especificados anteriormente. Cada Plan Parcial se plantea como un problema independiente, encerrado en sí mismo, sin ningún estudio de relación con la ciudad, creando graves problemas de desconexión no sólo de todas las piezas entre sí, sino también con la propia ciudad. Por otro lado los asentamientos ya consolidados, la zona industrial, la Ciudad Universitaria, la Ronda Exterior, el Ferrocarril..., y la propia extraordinaria magnitud física de la pieza de Teatinos hipotecada a las intervenciones particulares del planeamiento, hacían ineludible ese ejercicio de reinterpretar sus relaciones internas así como con las de la propia ciudad.

De esta forma, es importante indicar que las propuestas de trazado y diseño de Teatinos son la consecuencia lógica y equilibrada de un complejo proceso de debate y de reconducción de toda una situación urbanística heredada, y nunca como un simple y caprichoso ejercicio formal. Sus trazas, directrices y demás elementos urbanos han surgido precisamente de una interpretación determinada de la lógica de crecimiento de la ciudad existente en concordancia con las circunstancias y características propias del sector; y todo ello reconduciendo sustancialmente las determinaciones de los primitivos planes parciales, con el nivel de concreción y compromiso que desde este Plan se asigna a dichas figuras de planeamiento.

A partir del diseño de una estructura general que se replantea la recuperación del propio esquema territorial histórico de crecimiento de la ciudad, se realizará el trabajo de trazado de todas sus piezas urbanas que estructurarán el conjunto: las calles, plazas, manzanas, equipamientos...

Los mecanismos de control para el crecimiento residencial, serán fundamentalmente:

a) Trazado del viario arterial medio.

Se proyecta todo el trazado viario arterial y medio, distinguiendo cuál será vinculante y cuál simplemente propositivo. En el vinculante, se obligará la alineación de la edificación a dicho viario. Se ha cuidado especialmente que estas vías sean aquellas con capacidad real para "armar" la estructura general del sector.

- b) Ubicación estratégica de los grandes equipamientos públicos.

Los equipamientos no se ubicarán en espacios residuales, sino que se estudiará su auténtica función estructurante dentro de la trama propuesta.

- c) Ordenación.

La estricta limitación de altura por la ordenanza de edificación obligará a sistemas de ordenación más extensivos en ocupación de suelo, reduciendo la posibilidad de espacios residuales y permitiendo, en consecuencia, un grado de urbanización más completo e integrado.

- d) Fijación de topes máximos de densidad.

Como se ha dicho, se revisan los aprovechamientos del planeamiento parcial existente en este sector. El aprovechamiento medio del mismo será el 0,45 m²/m², teniendo un aprovechamiento bruto que oscilará entre el 0,875 m²/m² y 0,650 m²/m².

7. INDUSTRIA.

Comprende este área de polígonos industriales las piezas de suelo dedicadas a actividades secundarias, industriales o de almacenamiento con la suficiente entidad y vigencia como para ser reconocidas y deslindadas de la calificación circundante. Corresponden básicamente a la zona industrial así calificada por el P.G.O.U. 71. El área lo constituye un "puzzle" de polígonos industriales que se encontraban en diversos estados de urbanización y consolidación. Aquella industria decimonónica pujante ha encontrado su continuidad, débil recuerdo de aquella no cabe duda, en los procesos de renovación ecológica de áreas del Sur y Suroeste de la ciudad.

Los conflictos detectados en el análisis del espacio industrial, básicamente son de dos tipos, aparte de los suyos propios internos. Uno se refiere a la organización social del espacio productivo-industrial y el espacio residencial, es decir, qué papel juega el espacio de producción en la estructura urbana. El otro se refiere a la comunicación que sostiene el espacio industrial con el núcleo central de implantación administrativa financiera y a su vez con el resto de la ciudad como espacio organizado de consumo y con los focos de atracción de transporte de mercancías (Puerto, FF.CC., viario exterior).

Con la era desarrollista, entró en juego una nueva lógica de relaciones ciudad-industria. El traslado mimétrico fuera cual fuera la realidad industrial de la ciudad a planificar, de la idea funcional del "zoning", implicaba que la industria fuera obligada a trasladarse al extrarradio apoyado en el supuesto de un espacio mejor organizado, para lo cual cada uso debía estar en su "sitio".

La expulsión de la industria de la ciudad, planteada como necesidad para la generación de suelo para uso residencial, ha supuesto la creación de un sinfín de conflictos de toda índole: pérdida de puestos de empleo por desaparición o traslado fuera del municipio de empresas, demoliciones y renovaciones de barrios por su propio carácter de obreros-industriales, demolición de edificios industriales cruciales para el conocimiento y desarrollo de la ciudad, congestión de tráfico y ruptura de barrios de "paso" entre zonas de empleo y el resto de la ciudad, problemas de costes por mala localización respecto al conjunto de consumidores, etc.

A su vez este monolitismo espacial que el "zoning" impone ha generado a la ciudad conflictos de comunicación Puerto-Zona industrial, accesos hacia el exterior básica-

mente por el Sur-Este, Almería y Granada, y una segregación total entre puestos de empleo y lugares de residencia, cuyos problemas son bien conocidos por trabajadores y empresarios.

Por otra parte las zonas industriales presentan conflictos internos básicos para el desarrollo de la actividad productiva: grandes déficits de infraestructuras industriales, saneamiento, luz, teléfono, alcantarillado, viarios..., la mayoría de los planes parciales están sin aprobar y no tienen siquiera un proyecto de urbanización legalmente realizado, con lo que el Ayuntamiento no asume las transferencias de mantenimiento, y todo corre a cargo de unas supuestas comunidades de propietarios sin ningún tipo de capacidad financiera y legal en la mayoría de los casos para desarrollar su labor.

Por último quisiéramos anotar un conflicto importante que es la localización de industrias en suelo industrial no urbanizado, de manera ilegal, aunque a veces con licencia municipal concedida. Muchas industrias eluden localizarse en polígonos industriales, pues no existen ventajas sino más bien inconvenientes: mala localización, suelo caro y malas infraestructuras.

Según el análisis de dimensionamiento de suelo calificado industrial, Málaga dispone de aproximadamente 225 Has. de suelo útil vacante con Plan Parcial, ejecutado y 400 Has. de suelo libre sin ocupar (que viene a ser 280 Has. de útil vacante).

La intervención que el Plan realiza sobre este área industrial se contienen básicamente en los siguientes puntos:

1. Se realiza un esfuerzo por ordenar la actual "mancha" industrial, ajustando en lo posible ofertas y demandas de suelo industrial. Ajuste que permita un mínimo de rentabilidad en las inversiones de infraestructura y no el caos que actualmente se mantiene, por falta de un mínimo de programación del espacio industrial. En este sentido el Plan ordena y obliga a presentar proyecto de urbanización a tres polígonos industriales todavía no del todo consolidados: "La Estrella", "San Luis" y "Guadalhorce" con un total de 258,6 Has. brutas; programa 2 sectores en Urbanizable 1.º cuatrienio, I.1 Santa Bárbara Industrial (15,9 Has.) y I.5 Guadaljaire Industrial (3,5 Has.) y 2 sectores en 2.º cuatrienio, I.2 Huerta del Correo Industrial (18,2 Has.) y I.3 Ronda Industrial (11,4 Has.) y un total de 147,2 Has. en Urbanizable no Programado distribuido en tres sectores.
2. Revisar y dar una utilización racional a las casi 55 Has. de zonas verdes y comunes que existen en las zonas industriales sin utilizar.
3. Ordenar y reequipar los asentamientos marginales preexistentes en este área: Los Prados, viviendas de Intelhorce, El Tarajal, Sánchez Blanca y marginales del Amoníaco. El Plan limita estas áreas marginales, con voluntad de crecimiento nulo; únicamente reconoce capacidad de desarrollo al núcleo de Los Prados, dotándole de un sector de crecimiento con capacidad para 194 viviendas, posibilitando a su vez un reequipamiento más amplio, al ser el núcleo residencial con mayor entidad.
4. Se llevan a cabo unas ordenanzas industriales que avancen en la dirección de permitir la compatibilización entre espacio industrial y residencial, naturalmente siempre que este no sea contaminante o peligroso. A su vez se dan unas ordenanzas más cuidadas que estructuren las tipologías edificatorias industriales.

No obstante se ha establecido una clasificación tipológica y morfológica que permite la adscripción ajustada para cada caso de unos parámetros suficientemente reguladores de la edificación con independencia de las condiciones de uso. Estos son la "Industria mezclada con vivienda en el Suelo Urbano", la "Industria escaparate", la "Industria pequeña y media", la "Industria pesada" y las "Zonas comerciales".

La primera se encuentra enclavada indiscriminadamente en el Suelo Urbano. No se recoge como una tolerancia de uso dentro de un uso residencial dominante sino que se califica positivamente como tal industria con objeto de afianzar su permanencia en el tejido urbano sin incentivos exteriores al desmantelamiento.

La segunda se sitúa a lo largo de las vías de comunicación sobre tramos con capacidad para crear importantes fachadas urbanas.

La tercera se refiere a los polígonos industriales que en su mayor parte conforman la extensa área industrial de la Vega del Guadalhorce. Sus condiciones de parcelación vienen a ofrecer un tipo de parcela acorde con la demanda real de uso industrial para esta ciudad.

La cuarta recoge una hipotética instalación de industria pesada sobre el Suelo Urbanizable no Programado y la última regula la edificación de uso exclusivamente terciario tanto en las piezas del Suelo Urbano, cuyas condiciones de parcelación tienden a favorecer la distribución y diversificación del uso comercial como en las zonas de extensión, donde se posibilita la concentración del uso comercial en centros o zonas específicamente destinadas a ello.

5. La decisión del Plan de declarar fuera de ordenación el uso industrial que desempeñan en la actualidad industrias peligrosas como Enpetrol, Campsa y Butano, ha llevado a reservar terrenos para su futuro traslado, los cuales aparecen calificados en el plano "A" como Sistemas Generales Técnicos.
6. Se amplía el Sistema General Ferroviario de Los Prados con terrenos del Polígono Industrial Guadalhorce, para el traslado de la central de mercancías de su actual localización en zona urbana y la instalación de una terminal de mercancías para camiones, en el mismo eje de Mercamálaga. Este eje de servicios posibilitaría el desarrollo del conjunto de polígonos industriales que le rodea.

8. PUERTO DE LA TORRE.

Se distingue esta zona de las contiguas, Teatinos y Rosaleda, por su clara independencia geográfica y por sus específicas condiciones de ordenación en las que destaca la vivienda autoconstruida y la parcelación ilegal.

Surge así una ordenación espontánea apoyada en la carretera comarcal C-3310 antiguo Camino de Antequera, que se ocupa con áreas de vivienda unifamiliar aislada y adosada. Se destaca esta zona por su marcada homogeneidad tipológica y gran identificación de sus habitantes con el núcleo.

El Plan, atendiendo a las reivindicaciones vecinales y a los déficits del barrio, propone una serie de actuaciones en los suelos de expansión, a fin de reequipar las áreas ya consolidadas y sobre todo elevar el grado de urbanización interno. Se carece de colectores generales para la recogida de aguas negras y el abastecimiento se realiza mediante un bombeo procedente de la depuradora

principal de El Atabal, siendo en la actualidad totalmente insuficiente. A este fin el Ayuntamiento ha redactado recientemente un proyecto completo para la mejora del abastecimiento a la barriada.

El Plan trata de extender las cargas de urbanización y reequipamiento a los nuevos suelos de expansión; para ello se han delimitado una serie de polígonos a los que se les han atribuido cargas de reequipamientos bien de reurbanización de áreas contiguas. Como casos más significativos se consideran "Los Morales", de iniciativa municipal, "Los Almendros" o "El Tomillar bajo".

Las bolsas de suelo que se suceden en ambas márgenes de la carretera como prolongación del núcleo primitivo (prácticamente integrado en su totalidad por Los Tomillares), constituyen el núcleo de viviendas clandestinas y parcelaciones ilegales de mayor extensión en todo el término. Estas bolsas se adaptan en su tipología a las características topográficas del terreno y al tipo de parcelación más o menos intensivo, dando lugar a la vivienda unifamiliar aislada o bien a la vivienda adosada tradicional con planta baja libre, destinada a almacenaje o locales comerciales.

Los frentes de la carretera se encuentran totalmente cerrados por edificación tradicional de viviendas adosadas que se extienden en su zona de influencia ocupando las márgenes de los diferentes caminos que dotan de acceso a los sucesivos núcleos: Carril de las Morillas, Carril de Orozco, Camino de Fuente-Alegre, o Camino de Soliva. Se impide así una modificación de la estructura interna de estas zonas que restablezca la continuidad en la trama viaria interna. Sin embargo, estas bolsas de viviendas no constituyen un núcleo sino más bien una "macroagrupación" de pequeños núcleos de generación independiente, sin leyes de formación común. Por ello, sólo se fuerza la continuidad de aquellos elementos que se consideran imprescindibles para garantizar un nivel de conectividad interno suficiente que atenúe la excesiva dependencia que esta barriada posee respecto a la carretera principal.

El límite del perímetro urbano está en las faldas de la sierra donde la pendiente hace prácticamente imposible la edificación; en las áreas de expansión se incrementa la superficie de parcela adaptándola a la tipología de unifamiliar aislada. Asimismo, el Plan trata de controlar los procesos de parcelación clandestina que se han sucedido en estos últimos años mediante un Plan Especial (Fuente-Alegre) que regule la ordenación interna de estos suelos, garantice la ejecución de sus infraestructuras básicas y obtenga los suelos de equipamiento público. La atención al paisaje resultante reviste cierta importancia al ser estas laderas dominadas no sólo desde el propio núcleo como elementos característicos de su paisaje, sino desde gran número de puntos de la ciudad y del Valle del Guadalhorce. Las zonas inferiores a la carretera presentan una ordenación mucho más estructurada en razón a su mayor control de planeamiento (a excepción de bolsas aisladas como la del Arroyo de la Salud), a sus mejores condiciones topográficas, y tal vez a un diferente estrato social de los núcleos residenciales que la integran. Como caso más destacado de esta tipología "alternativa" del Puerto de la Torre, está la urbanización Puerto Sol. Los suelos de crecimiento más relevantes se constituyen por las fincas de "Los Almendros" y "Los Limoneros", agrupados en una sola bolsa bajo una misma ordenación que tiene como elemento central un eje que pretende ser el foco de actividad del nuevo núcleo; su perímetro queda configurado por el embovedado del Arroyo del Tomillar sobre el que se instalan nuevos equipamientos y una trama rectangular

que efectúa la transición entre ambas márgenes, una la primitiva colonia del Tomillar, otra la nueva bolsa de suelo residencial descrita.

El perímetro inferior de la zona lo fija una vía de servicio del posible embalse de aguas brutas que la Confederación proyecta para una mejor regulación de la entrada de aguas del canal a la depuradora.

La expansión más significativa de todo el Puerto de la Torre, se proyecta mediante la delimitación de un Suelo Urbanizable no Programado, espaldas de Puerto Sol y Santa Isabel, adaptándose a la frontera impuesta por el canal del Guadalhorce y prolongando los ejes internos principales de dichas urbanizaciones hasta el límite del embalse proyectado. Este Urbanizable no Programado, denominado PAU del Cañaveral, posee dos objetivos fundamentales:

- En razón de la envergadura de la operación, da opción a un programa independiente que acomode sus etapas a las leyes del mercado y de la demanda del Puerto de la Torre que no coinciden en absoluto con las de la ciudad.
- Garantice la obtención del único sistema general interno a la barriada, futuro parque de considerables dimensiones, así como la ejecución de una serie de infraestructuras que requiere de forma indiscutible Puerto de la Torre para proceder a esta expansión: la urbanización del Carril de Soliva, y del colector general de la margen izquierda del Arroyo del Cañaveral. Se consideran obras imprescindibles y su ejecución debe ser previa o simultánea a la ocupación de este suelo.

Por último, en base al gran atractivo que poseen estos suelos para el emplazamiento de sistemas de equipamiento, y la evidente necesidad de la ciudad de grandes reservas para cubrir demandas, hoy imprevisibles, se plantea una gran reserva de suelo en la margen derecha del Arroyo del Cañaveral, frente a Puerto Sol, y que al ser SG. NU., se obtendrá por expropiación.

9. LITORAL OESTE.

El sector Litoral Oeste es la extensa zona triangular delimitada por el ferrocarril, al Norte; las playas de San Andrés y Misericordia al Sur, y el Delta del Guadalhorce, al Oeste, teniendo hoy día como eje central la Carretera de Cádiz. Distinguiremos, pues, y a los efectos puramente descriptivos, dos zonas a partir de este eje, al Norte y al Sur de la Carretera de Cádiz:

9.1. Sector Litoral Oeste al Norte de la Carretera de Cádiz.

Es la zona que ha registrado el crecimiento más intensivo de los últimos veinte años, cuya gran densidad de población contrasta con la precariedad de sus infraestructuras y el déficit de equipamientos colectivos. En su conjunto, es el caso más ejemplificador del modo de producción del espacio urbano con el que el crecimiento de la ciudad ha ocupado la Vega del Guadalmedina, caracterizado por:

- Cada barriada o polígono residencial surgido responde a diferentes promociones inmobiliarias construidas con ordenación abierta de bloques exentos y estas, a su vez, toman como ámbito de actuación el substrato catastral de propiedades rústicas preexistente. No han existido, pues, nexos o pautas ordenadoras que enlazaran cada actuación entre sí, en una visión integradora.

- Su condición de terrenos urbanos y, en la mayoría de los casos, el haberse construido con anterioridad a la Ley de Suelo del 75, ha determinado que estos polígonos o barriadas se desarrollen sin los equipamientos mínimos correspondientes a su densidad de población.

- Dependencia casi exclusiva, desde el punto de vista viario, de dos ejes radiales preexistentes: El Camino Viejo de Churriana y, sobre todo, la Carretera de Cádiz, sin crear un subsistema viario transversal que estructure la zona, sobrecargando de esta forma, con un tráfico local, dos de las principales arterias de acceso al centro de la ciudad.

A estos problemas generales es preciso añadir el problema singular —de gran importancia por su repercusión estructural en el funcionamiento viario de la ciudad—, de la barrera que hoy día supone el ferrocarril para los tráficos locales Norte-Sur entre este sector y la zona de Prolongación de la Alameda. En la actualidad no existen otros pasos que los de la Ronda Intermedia y la Ronda Exterior, separados ambos por dos kilómetros de distancia.

En el orden en que han sido expuestos estos problemas el Plan actúa sobre ellos de la siguiente forma:

- Tratándose de polígonos de ordenación abierta en donde los espacios libres son, en la mayoría de los casos, vacíos residuales, y las calles surgen más del concepto de separación entre bloques que de una definición previa del viario local, el Plan procede ante todo a un deslinde definitivo del espacio residencial neto del espacio viario público. Ello supone introducir una instancia ordenadora a posteriori, relacionando de una manera precisa los volúmenes edificados con la superficie residencial neta, estableciendo, en la medida de lo posible, conexiones entre barriadas y permitiendo definir ámbitos para la actuación mediante planes especiales de mejora de medio urbano y proyectos públicos de urbanización.
- Se detraen las últimas piezas de suelo vacante situadas al norte del Camino Viejo de Churriana para equipamientos públicos, produciéndose una importante concentración de estos en la confluencia de esta vía con la Ronda Exterior, como cesiones locales del SUP LO-3 "Guadaljaire".
- Se impide toda sobrecarga de uso residencial que pudiera producirse del eventual traslado de ciertas parcelas de uso industrial o comercial situadas junto a la Carretera de Cádiz. Para estos casos el Plan introduce la calificación de "Industria 1-a", que permite una variada gama de usos salvo el residencial, que generaría una necesidad de equipamientos públicos imposible de satisfacer en la zona.
- Se establecen, no sin dificultad, tres nuevos cruces del ferrocarril: el primero, que conecta la calle Isaac Peral y la calle al oeste del Polígono Barceló con la calzada lateral de la Ronda Exterior y Cortijo Alto; el segundo que conecta la Avenida de El Torcal con una calle de nueva creación entre el Polígono Industrial San Rafael y la finca "El Duende", a través de Haza de la Pesebrera; y el tercero, que habrá de conectar la Avenida de la Paloma con la calle Ceramistas. En todos los casos se posibilitan itinerarios de largo recorrido, como fragmentos de rondas concéntricas entre la Intermedia y la Exterior, trabando el arco de circunferencia en donde se ha producido la mayor concentración residencial de los últimos años.

— Los terrenos de la empresa Enpetrol (de la misma forma que los de Campsa, en Huelin) han sido calificados de verde público. El desmantelamiento de sus instalaciones obedece a unas razones de peligrosidad que van más allá de lo establecido en la legislación urbanística y del margen de decisión municipal. El elevado coste de su desmantelamiento supera la capacidad de los mecanismos compensatorios del Plan y, desde luego, la capacidad presupuestaria municipal, habiéndose limitado, pues, a prever unos terrenos alejados del casco urbano para su eventual traslado.

9.2. Sector Litoral Oeste al Sur de la Carretera de Cádiz.

9.2.1. El Plan General apuesta decididamente por el desarrollo inmediato de la franja litoral entre la Carretera de Cádiz y las playas de San Andrés y la Misericordia. Zona llana, con un intenso nivel de ocupación en los bordes de la Carretera de Cádiz y grandes espacios vacíos en las zonas próximas al mar procedentes del desmantelamiento de las antiguas industrias. Existen ya en curso importantes inversiones de infraestructuras a las que este Plan General añade la construcción de un paseo marítimo litoral que habrá de cumplir una triple función:

- Proporcionar nuevo acceso al centro de la ciudad desde la costa Oeste.
- Acceso a las playas de la Misericordia y San Andrés.
- Servir de eje urbano de referencia a toda la ordenación de este sector.

La ordenación general del sector se da ya prefigurada desde el propio Plan General con el diseño preciso del viario, la situación de los parques públicos y grandes piezas de equipamiento, y las condiciones de edificación de las parcelas residenciales.

En el momento de redactar la revisión del Plan General existían en la zona un buen número de planes parciales en distinto grado de tramitación, aunque varios de ellos estaban aprobados definitivamente e incluso en ejecución. Si a ello unimos la existencia de un convenio —prácticamente ejecutado—, entre el Ayuntamiento y los particulares para abordar la infraestructura viaria básica, tenemos como resultado una de las zonas con mayor renta de situación de la ciudad ante la presencia de unas expectativas de crecimiento que, como decimos, el Plan consolida. Estamos, pues, ante una situación de transitoriedad en la frontera entre el régimen del Suelo Urbano y el Suelo Urbanizable Programado. Admitir la primera clasificación en razón de la aprobación definitiva de los planes parciales tramitados pero no ejecutados, supone aceptar la ordenación inconexa y fragmentada de estos, perdiendo la oportunidad única de ordenar de una manera integral todo este importante sector de crecimiento. Y reconducir estos planes al régimen del Suelo Urbanizable tope con el del aprovechamiento medio, reduce los márgenes de rentabilidad de las inversiones hasta el punto de no hacerlas posible.

Ante esta situación se ha considerado que la única forma de restablecer la coordinación entre los polígonos de la zona, conjugando la reclamación de los derechos patrimoniales de suelo con lo preceptuado en la Ley del Suelo en sus Disposiciones Transitorias es con una intervención ordenadora decidida, en una visión integral de todo el sector, rectificando la zonificación, el viario e incluso los límites de la primitiva división poligonal de planes parciales, creando nuevos polígonos en donde quede expresado de una manera muy precisa lo que habría de ser el régimen transitorio de cada uno de ellos. Este régimen transitorio se aplica sobre

Suelo Urbanizable, (en las zonas más periféricas) y sobre Suelo Urbano, bajo la forma de Unidades de Actuación en Suelo Urbano, allí donde el porcentaje de ocupación permite incluirlo dentro de esta clasificación de acuerdo con el art. 77 de la Ley del Suelo.

Cada Unidad de Actuación es trasunto de un plan parcial primitivo, y las reservas de equipamiento colectivo, que determina el Reglamento de Planeamiento para el Suelo Urbanizable Programado son garantizadas aquí, en cuanto al cómputo total de la superficie ordenada, mediante convenio urbanístico, distribuyéndose estratégicamente sobre el plano de acuerdo con la ordenación integral del sector, conjugándose los sistemas generales con los locales y teniendo en cuenta las necesidades objetivas de la zona compulsadas durante el período de información urbanística de la revisión del Plan. En cada unidad se prevé la cesión del 10 % del propio aprovechamiento.

Como ejemplo de este modo de proceder está el parque de la Misericordia: su mitad norte es un sistema general, hoy de propiedad municipal, procedente del Plan General anterior; su mitad sur se compone de la conjunción de las zonas libres públicas de dos unidades de actuación colindantes “San Andrés” y “San Carlos”, primitivos planes parciales cuya zonificación y sistemas locales se reordenan de nuevo. De esta forma se configura así un gran parque longitudinal, desde la barriada de La Paz hasta el mar, con un sentido estructurante de la trama urbana más allá de su simple función asistencial como simple equipamiento público.

Otro tanto ocurre con la conjunción del 10 % de aprovechamiento de cada una de estas Unidades mencionadas en una pieza de la Unidad de Actuación de “San Andrés”: se consigue así una pieza ordenada con la calificación de “Colonia Tradicional Popular”, con una capacidad residencial que permite una operación pública de vivienda preferentemente encaminada a la erradicación de los últimos focos de chabolismo, como el de la Estación de “El Perro”.

Los cálculos de densidad (60 viv./Ha.) y aprovechamiento urbanístico, en todos los casos inferiores a los de los primitivos planes parciales, se han efectuado con el propósito de dotar al conjunto de la intensidad urbana que la zona es capaz de soportar, aunque se hayan establecido unos topes precisos a la altura edificable —no superior en general a las seis plantas—, para propiciar conjuntos de ocupación extensiva de modo que los espacios libres queden más integrados con la edificación, forzando a un grado de urbanización cuidadoso y completo.

El esquema general de la ordenación de todo el sector es simple: se proyecta un sistema de ejes viarios longitudinales paralelos al Paseo Marítimo (Realenga de San Luis, Camino de la Misericordia, Sor Teresa Prats...), a los que se encomienda fundamentalmente las funciones arteriales, y a otro sistema viario perpendicular al anterior, de calles más locales abiertas al mar, soporte de la edificación y de las grandes piezas de suelo para parques y jardines, como son la avenida arbolada y el parque de Huelin, el ya mencionado parque de la Misericordia, etc. Con ello se pretende subvertir la imagen tradicional de una Málaga de espaldas al mar, reacia a abrirse a esta privilegiada fachada cóncava desde la que se domina cualquier punto de la bahía. Algunas de estas vías perpendiculares adquieren a veces más importancia que la simplemente local para cumplir una función arterial, como tramos de ronda de largo recorrido, dentro del modelo viario del Plan General.

En unos casos estas vías ya existían, como la Ronda Intermedia-calle de la Princesa; en otros, a las vías sólo apuntadas sobre el territorio se les ha buscado una continuidad más provechosa, llegando hasta puntos muy alejados de la ciudad. Tal es el caso de la Avenida de los Guindos, la calle Emilio Prados, que a través de la Haza Honda, el Torcal y el Haza de la Pesebrera cruza el ferrocarril; el vial de nueva creación al Oeste de la Ciudad Puerta Blanca, que, hacia el Norte, llega hasta Teatinos, y muy especialmente, la prolongación del Arroyo del Cuarto (Avenida de las Américas) hasta el mar. En todos estos casos estas vías encuentran generalmente sus terminales en el propio Paseo Marítimo como puntos de intercambio.

Las vías locales, por el contrario, sólo llegan hasta una calzada lateral del paseo, que se configura así como una vía de borde del sistema viario local, cuya ejecución, en todo caso presumiblemente previa a la del propio Paseo Marítimo, permite contar desde el inicio de la ordenación con un eje litoral que deja la franja marítimo-terrestre como un espacio residual a la espera de la ejecución de este.

9.2.2. **El Paseo Marítimo:** En otro lugar de esta Memoria se especifican las características de este paseo cuyas importantes funciones han sido expuestas al principio de este apartado. Baste señalar aquí que por una cuestión de imagen y para lograr un adecuado nivel de utilización urbana y no sólo arterial de este paseo, se ha creído conveniente reforzar su traza con una fachada continua de edificación, en todo caso permeable a las calles del sistema local y a los parques públicos. Y por las mismas razones, además de asegurarle una gran calidad ambiental, se ha dispuesto de una banda ajardinada entre la edificación y la calzada lateral, con las indispensables interrupciones en su continuidad para asegurar una cierta variedad al conjunto.

La traza del paseo se ha diseñado de forma que no plante los complicados trámites de expropiación que en su día dificultaron la ejecución de la Ronda Oeste. En su mayor parte discurre por zona marítimo-terrestre y por terrenos particulares, **cuya cesión a favor del Ayuntamiento ha sido ya garantizada mediante convenio urbanístico gestionado en el propio proceso de revisión del Plan**, como parte de las cesiones locales de las Unidades de Actuación en Suelo Urbano que mencionábamos más arriba. Dentro de estos compromisos con los particulares está la ejecución de la calzada lateral, con lo cual, aún sin estar ejecutada la totalidad del Paseo Marítimo, habrá ya un “embrión” de paseo que consolide la ordenación de la zona y refuerce los argumentos para dinamizar la ejecución de esta importante obra pública.

El trazado es casi paralelo al mar, con un pequeño ángulo divergente hacia el interior de forma que a la altura de la Misericordia la distancia entre su borde y la orilla sea de casi cien metros, y a la altura de la Térmica, de ciento cincuenta, permitiendo concebir unas playas más amplias incluso que las actualmente existentes, habida cuenta de que entre paseo y orilla no se prevén otro tipo de instalaciones que las deportivas y de servicios ligados a playa.

Podemos decir finalmente, que el trazado del paseo no plantea problemas, como hemos visto, ni por topografía ni por expropiaciones, sino, en todo caso, en la canalización conjunta de las numerosas infraestructuras que surcan la zona (agua, tubería de la Térmica, de Campsa, Enpetrol, Amoníaco, etc...), y sobre todo, la coordinación que habrá de mantenerse con el Plan de Saneamiento Integral para situar con exactitud la traza del colector interceptor previsto desde la desembocadura del Guadalmedina hasta la depuradora del Guadalhorce.

9.2.3. El parque del Guadalhorce.

La franja de protección que flanquea el río Guadalhorce tiene una especial significación en la margen izquierda de su delta por su valor ecológico. A esta consideración obedece la calificación de parque natural que el Plan le otorga, aparte de servir de adecuado cierre en donde se resuelven y confluyen los crecimientos del sector Litoral Oeste y Teatinos.

10. TORREMOLINOS.

10.1. Estructura general y orgánica. Los grandes sistemas generales.

El núcleo original de Torremolinos (El Calvario, San Miguel y Bajondillo) ocupa una cresta en las estribaciones de la Sierra Blanca y Sierra de Mijas que se proyecta hacia el mar en el espolón de la Roca, dejando a ambos lados dos zonas de litoral llanas por donde se han desplegado las extensiones turísticas: las playas de Marcelo y Bajondillo por un lado y las de Carihuela y Montemar por otro. La travesía de la carretera general Málaga-Cádiz marca el inicio del pie de monte por donde treparon las urbanizaciones primeras (Montemar Alto, El Pinar...) y el único nexo de unión, aunque no de forma directa, entre las dos llamadas litorales mencionadas.

Podemos decir que el enorme crecimiento de Torremolinos se ha realizado, de hecho, en ausencia de planeamiento, pues en realidad ha sido el sustrato catastral de propiedad rústica el único nexo o pauta configuradora de las tramas a nivel zonal. Ello unido a la segregación geográfica a que da lugar la topografía da como resultado una ciudad fragmentada, de recorridos inconclusos y tramas inconexas que obliga a trazarse como objetivo primordial del planeamiento el reencuentro o clarificación de una estructura general a partir de la cual entender el funcionamiento de las partes, para adoptar las propuestas concretas de recomposición urbana.

Con el proceso de crecimiento y densificación del territorio la travesía de la carretera general ha llegado a adquirir prácticamente un carácter de vía urbana.

El tránsito territorial se encomienda a la variante de la carretera general, de reciente construcción, trazada como envolvente superior de las zonas edificadas, sólo sobrepasada a partir de su bifurcación hacia la carretera general y la comarcal del Arroyo de la Miel y Benalmádena. Su trazado está jalonado de puntos de intercambios o "puertas" de las que cuelgan pedúnculos de acceso a las zonas más importantes del Suelo Urbano.

Es a partir de estas puertas de acceso como cabe iniciar el entendimiento y la clarificación de la estructura urbana.

Aprovechando la existencia de la variante y su zona de influencia, se constituye un contorno en el que se desarrollan desde zonas edificables con fachada a la variante hasta zonas recreativas, sociales y espacios ajardinados, destacando los jardines del Molino del Moro y jardines de los Palacios, todos estos elementos debidamente articulados con una red de vías paralelas a la variante, que además de permitir la accesibilidad a estas zonas públicas, completan y estructuran estos espacios residuales, posibilitando a la vez un itinerario de circunvalación de las zonas más residenciales de Torremolinos, que permite

soslayar de alguna forma la Avenida de Carlota Alessandri en algunos de los desplazamientos internos del área de Torremolinos.

Desde la variante parte una serie de vías transversales, que relacionadas de Oeste a Este son:

1. Calle de acceso a Montemar, prolongada como vía interna de Cantarranas.
2. La carretera de Benalmádena.
3. Vía de acceso al parque de la Batería.
4. Antiguo camino de Benalmádena.
5. Avenida de los Manantiales.
6. Entre estas dos últimas se establece un enlace direccional del que parte la segunda carretera del Arroyo de la Miel.
7. El cruce de Benyamina, desde donde parte la travesía de la carretera general y el acceso al Paseo Marítimo.

A todas estas vías se le han buscado continuidades que, además de trabar las distintas zonas del núcleo, encuentran sus terminales en puntos concretos de las playas: Montemar, Carihuela, Bajondillo y Playamar. Junto a este sistema viario, se refuerza otro transversal de recorridos ceñidos a las pendientes del terreno, aprovechando su topografía y trabando áreas colindantes: Montemar con Loma de los Riscos, Loma de los Riscos con el Calvario y Molino del Moro, esta última con los Manantiales y esta, a su vez, con la cornisa del Pan Triste.

El límite más meridional de este sistema de vías transversales lo constituyen el Paseo Marítimo Litoral, concebido como continuación del tramo actual que bordea la llanada oriental, que habrá de continuar hacia el Este para conectar con el Paseo Marítimo de las Playas de San Andrés y Misericordia, y hacia el Oeste, bordeando el farallón de la roca, fundiéndose con la vía trasera de la Carihuela (c/. Miami) y retornando al perfil litoral a la altura de El Remo para llegar de esta forma al Puerto Deportivo de Benalmádena. (Se configura así un cordón litoral que desde el término de Benalmádena llega hasta el centro de Málaga, —en realidad hasta el término del Rincón de la Victoria—, como una alternativa de recorrido turístico, lúdico o paisajístico frente al más funcional que actualmente desempeña la Carretera de Cádiz).

Los terrenos situados al norte de la variante de la carretera general son en gran parte de propiedad municipal —sobre las fincas del Molino del Moro, el Higueralillo y el Pozuelo—, y, como veremos, se destinan en su mayor parte a equipamientos colectivos de todo tipo. La expansión residencial que fragmentariamente se ha realizado con urbanizaciones de baja densidad (La Leala, El Pinillo, El Cerro del Toril), es reconocida por el Plan mediante la calificación residual de los intersticios. Estos suelos encuentran un límite claro a la expansión por el Norte en una fuerte inflexión de la topografía que viene a coincidir con la línea de protección del acuífero de los Manantiales.

Para estos suelos, tanto la variante como la traza del ferrocarril Málaga-Fuengirola suponen unas barreras impermeables, pues sólo disponen de un acceso precario desde el cruce de El Calvario y unos pequeños túneles sin anchura ni gálibo suficientes, en La Leala y El Pinillo.

El Plan proyecta una vía de largo recorrido como calzada lateral al norte de la variante que continúa paralela al ferrocarril hasta la urbanización La Leala, con varios puntos de intercambio de las que cuelgan una serie

de vías locales que, taladrando las barreras de la variante y ferrocarril, reforzarían ese sistema de vías transversales mencionado más arriba. Así, el cruce del Arroyo de la Cantera, con una vía que bordea en cornisa el farallón de la Batería y se bifurca llegando hasta la Playa del Remo; el cruce del Pinillo, bajo el puente actual —agrandado y reforzado—, que, bordeando el Saltillo y cruzando la variante encuentra su terminal en el nuevo paseo marítimo, junto al Hotel Pez Espada; el nuevo paso proyectado en la finca Cantarranas y el que une ambas fases de la urbanización La Leala.

Con lo expuesto hasta aquí quedan definidos los elementos estructurales del núcleo urbano. A continuación se analizan los otros dos sectores que completan Torremolinos: la llanada que comprende desde la zona oeste del delta del Guadalhorce hasta el punto en donde se ha detenido la expansión hacia levante, y desde la Carretera de Cádiz al mar; y la gran pieza triangular definida por la carretera de Torremolinos a Churriana, la Carretera de Cádiz, y la comarcal que va de esta a Coín.

La expansión de Torremolinos hacia levante, en todo caso ya iniciada fragmentariamente por urbanizaciones como La Colina y Los Alamos, encuentra una de sus principales dificultades (aparte, por supuesto del freno inversor provocado por la crisis del sector turístico), en la carencia de soportes infraestructurales que la encaucen, principalmente viarios, habida cuenta la excesiva distancia a que, en este sector, se encuentra la Carretera de Cádiz con respecto a la costa.

Por otro lado, la sombra que sobre el territorio ha estado proyectando el tramo de autopista Ronda Exterior-cruce de Benyamina, con un punto de paso y engarce con la variante de Torremolinos, ciertamente difíciles, ha podido retraer iniciativas por la indeterminación de su trazado y las dudas sobre su viabilidad.

Los terrenos son de regadío en su parte alta, con huertos y viveros, y de dunas en su zona más meridional, con cañaverales y eucaliptos. Su calidad paisajística es indudable en las suaves vegas con las que se resuelven en la franja costera las vaguadas que bordean La Colina y la urbanización Los Alamos. En ellas se producen concentraciones de árboles de alto porte como los de Aldeamar, La Cizaña y el Campo de Golf.

La ordenación se basa en el establecimiento de tres franjas paralelas de muy distinto carácter:

En la situada más al Norte, en la zona de influencia de la Carretera de Cádiz, se programan usos industriales y comerciales —industria escaparate—, consolidando los ya existentes, y dando posibilidad a un crecimiento controlado de tipo residencial en la barriada San Julián.

La franja más meridional entre la zona marítimo-terrestre y el camino de la Cizaña, con una profundidad media de 600 m, se entiende como la verdadera zona de posible expansión turística referida a la playa y a la traza del Paseo Marítimo. Este último, detenido actualmente a la altura del hotel Pontinental se prolonga por el borde de la playa de La Cizaña, hace una inflexión para coincidir con el camino de La Cizaña y continúa hasta el Guadalhorce, cruzándolo más arriba de la traza del ferrocarril y contorneando la reserva arqueológica de Guadalmar.

Estos suelos turísticos se clasifican por el Plan como Urbanizables no Programados —en base a la indeterminación actual de las iniciativas que pudieran programarlo—, con una importante detracción de espacios verdes y cesiones de Sistemas Generales; están calificados preferentemente

como residenciales unifamiliares permitiendo alojar usos de servicios turísticos en la fachada de su Paseo Marítimo.

El Paseo Marítimo, en el tramo que discurre por el interior, marca el borde de esta franja meridional con la intermedia.

Esta franja intermedia, alejada por igual de carretera y costa, está destinada actualmente a usos agrícolas. Por su interior discurría la traza de la autopista que, como reforzamiento de la CN-340, estaba prevista dentro del modelo arterial del Plan General que se revisa.

En otro lugar de esta Memoria se explica con detenimiento el modelo arterial propugnado por este Plan y cómo en el mismo el tráfico territorial que liga Pedrizas-Guadalhorce-Costa del Sol Occidental, así como los que determinan la continuidad de la carretera nacional 340, de Este a Oeste, cruzando el término, son desplazados hacia el exterior, asignando estos cometidos a la llamada "vía tangencial". Ello se debe, entre otras consideraciones, a la pérdida de esta función que se produce en la Ronda Exterior por haber sido absorbida por el crecimiento urbano, convirtiéndose en una avenida de gran capacidad pero no dejando de ser en definitiva una ronda urbana. Pierde sentido, por consiguiente, asignar estas mismas funciones a la prolongación de esta ronda, que, en forma de autovía de la Costa del Sol, entre la carretera de Cádiz y el mar, se preveía en el Plan anterior.

Ante este cambio de criterio, los terrenos gravados por la "sombra" de la autovía son ahora utilizados, de una manera delimitada y precisa, para trazar el tramo interior del Paseo Marítimo que, lógicamente ha de tener una continuidad con la Ronda Exterior —en un punto de confluencia en el delta del Guadalhorce—, aunque sea su carácter de paseo litoral el que predomine y condicione su trazado.

Este tramo interior tiene dos intersecciones de importancia, una que lo enlaza con una futura vía de acceso directo al aeropuerto y otra que lo comunica con la carretera de Churriana, Coín y la "pista del Guadalhorce". De esta forma el eje litoral queda enlazado con las dos importantes carreteras que franquean el Guadalhorce: la "pista" mencionada y la vía que bordea los polígonos industriales y la Azucarera.

La tercera zona se caracteriza topográficamente por una cresta en forma de media luna que va desde el paraje de San Fernando hasta la loma del Campamento Benítez. Este arco está ocupado en su extremo por las urbanizaciones de Cortijo de Mazas y el Olivar, respectivamente.

Desde esta cresta se dominan visualmente amplios sectores de la ciudad. Torremolinos de un lado y Málaga y la vega del Guadalhorce de otro. A ambos lados de la misma se extienden unas laderas extensas y suaves, ocupadas por huertas y cañaverales.

El Plan las califica de No Urbanizable y Urbanizable no Programado, con unas condiciones de ordenación que liberan gran cantidad de suelo con objeto de preservar su actual fisonomía.

10.2 Las intervenciones en el Suelo Urbano.

Torremolinos está contemplado en el Plan en su doble condición de barriada de la ciudad y de núcleo turístico. Como barriada ha sido estudiada al mismo nivel que las del resto de la ciudad, analizando las necesidades de su población, su evolución demográfica y pautas de crecimiento, sus eventuales déficits de dotaciones e infraestructuras, etc. Como núcleo turístico se ha enfocado su tratamiento en el sentido de mantener e incentivar su decaída función turística, mediante actuaciones de revitalización y recuperación

de una imagen fuertemente deteriorada por los excesos urbanísticos de tiempos no lejanos.

El Torremolinos autóctono y residencial, el de la población indígena o perteneciente al sector servicios se ubica alrededor del núcleo primigenio de El Calvario, sobre promociones públicas de vivienda plurifamiliar situadas en su mayor parte sobre terrenos municipales. El núcleo del Calvario se salvaguarda por el añadido interés de su tipismo, al ser el último reducto de un Torremolinos autóctono y genuino. Las promociones públicas de viviendas no presentan aquí el problema tradicional de su infradotación ya que la propiedad municipal de los terrenos ha permitido disponer de amplias superficies de equipamiento colectivo, sobre todo escolar, a uno y otro lado de la variante. El problema no es pues, de infradotación sino de diseño urbano y calidad ambiental, ya que los usos se han espaciado indiscriminadamente por el terreno, sin ningún trámite ordenador previo.

El Plan intenta encontrar a posteriori una estructura inicialmente inexistente, mediante el adecaudo trazado de calles y parques públicos que traben y relacionen orgánicamente los usos. Se trata de reencontrar un barrio donde sólo hay una localización aleatoria de piezas. Con ello se pretende asimismo aproximar determinados equipamientos generales —como el Mercado, por ejemplo—, situados en la periferia y de difícil acceso a los núcleos residenciales.

A pesar de esta buena dotación de equipamiento, las piezas de suelo vacantes con superficie de cierta entidad, han sido clasificados como Suelo Urbanizable Programado o como "unidades de actuación en Suelo Urbano" de forma que, en cualquier caso, se producen importantes cesiones de suelo con objeto de seguir manteniendo el mismo nivel de equipamiento.

Los suelos municipales aún no ocupados, situados entre los pinares de los Manantiales, el Pozuelo y el Higueralillo han sido clasificados como Suelo Urbanizable no Programado, confiando al desarrollo de los correspondientes Programas de Actuación Urbanística la definición de usos, preferentemente dotacionales, con los que relanzar las ofertas e imagen turística de Torremolinos y especialmente, dar satisfacción al cuadro de necesidades presente y futuro de la población indígena.

Las intervenciones de revitalización y regeneración en el tejido urbano encaminadas a recuperar la imagen turística son múltiples y variadas aunque un aspecto muy importante de las mismas se contempla ya implícitamente en la clasificación de la estructura urbana —accesos a playas, itinerarios y paseos—, que se mencionan en el apartado anterior, y en el contenido de las ordenanzas de la edificación, que detiene resueltamente los excesos a los que podría seguir dando lugar al ejercicio de las ordenanzas anteriores, devolviendo su carácter primigenio a las zonas de mayor calidad, como Montemar y la Loma de los Riscos.

No obstante, es preciso consignar una serie de intervenciones precisas a las que el Plan confía un efecto revitalizador inducido, tanto en el entorno inmediato como en ámbitos superiores:

- La previsión de terrenos junto al actual Palacio de Congresos, para recintos feriales. Se configura así una franja al norte de la variante integrada por los pinares, el reciente parque acuático, el recinto ferial, el Palacio de Congresos..., y en general todo un sistema de equipamiento comercial, lúdico o representativo, espacioso y bien comunicado, que tendría su réplica, al otro lado de la variante, en el ajardinamiento escalonado de los banales que bordean el Calvario, mediante la creación de un parque público-mirador.

- Emplazamiento de un equipamiento público y un parque en la cornisa de la calle Casablanca, sobre el antiguo Colegio de Huérfanos de Ferroviarios.
- La previsión, mediante Unidades de Actuación en suelo urbano y Planes Especiales, de aparcamientos públicos en Los Manantiales y en La Carhuela respectivamente.
- Desprivatización de una zona de gran calidad como es el farallón de la Roca, también mediante cesiones dentro de la correspondiente Unidad de Actuación en Suelo Urbano. Se proyecta un amplio paseo ajardinado, medular, desde la calle Guetaria hasta el Hotel Santa Clara, terminando en sendos jardines —miradores sobre las dos playas separadas por este espolón—. La previsión del tramo viario en cornisa o escollera que enlace los lados del Paseo Marítimo, sobre sus indudables ventajas funcionales, contribuirá a definir el eje costero de Torremolinos, facilitando el acceso a las playas y reforzándolo en tanto que elemento unitario de una estructura urbana que precisa imperiosamente de claras referencias a partir de las cuales pueda ser entendida. No olvidemos que Torremolinos, a diferencia de los típicos centros turísticos costeros volcados hacia sus playas oculta (o dificulta) la visión del mar, lo que es debido en gran medida a la existencia de este promontorio de la Roca, que precisaba de unas formas de ordenación respetuosas con la topografía, escalonadas, en cornisa y con vistas al mar, y no de la sistemática ocultación del mismo provocada por los excesos volumétricos del Plan anterior.
- Creación del parque de la Batería, sobre un promontorio de suelo vacante desde el que se domina todo Montemar, situado en el centro de la Loma de los Riscos. Su diseño habrá de tener en cuenta su carácter de mirador mediante un paseo de cornisa que permita acceder y reutilizar el emplazamiento de las primitivas baterías, cuyo vaciado en la tierra y la singularidad de sus formas permite su incorporación a un proyecto integral de jardinería.
- En sendas Unidades de Actuación situadas en las dos playas de Torremolinos, a ambos lados de la Roca, se disponen dos terrenos de suelo público con destino a equipamiento de apoyo a playas, como centro de salvamento y socorrismo, primeros auxilios, información, teléfonos, etc...

Capítulo 6.º

PROPUESTA EN SUELO NO URBANIZABLE

El Suelo no Urbanizable es definido en la Ley del Suelo desde una doble perspectiva positiva y negativa a la vez. Es, de un lado, el terreno no incluido en ninguna de las restantes categorías de suelo, pero es también aquel terreno que por contar con excepcionales valores de todo orden, debe especialmente protegerse. (Art. 80 de la Ley del Suelo).

Configurado así el Suelo no Urbanizable, resulta coherente que la propuesta o propuestas para esta categoría que el P.G.O.U., de Málaga contempla, tienda a dar satisfacción a esa dual naturaleza que sirve de soporte a esta calificación jurídica del suelo.

A pesar de la aparente dualidad de caracteres que conforman y definen el concepto y contenido del Suelo no Urbanizable (en adelante S.N.U.) existe, sin embargo, un elemento común a ambos: este suelo debe estar y ser preservado del proceso de urbanización. De acuerdo con la

Exposición de Motivos de la Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana; "en el Suelo no Urbanizable, por sus propios valores de orden agrícola, paisajístico, etc., o por conveniencia de limitar la dinámica urbana, se excluye todo posible uso de esta clase". Se permiten, por tanto, y el Plan de Ordenación debe regular, los usos que sean compatibles a su naturaleza y ello en el doble sentido afirmativo o negativo que al principio se mencionaba.

De conformidad con lo ya expresado, el P.G.O.U. de Málaga, se orienta a dar satisfacción a lo reclamado en la legislación urbanística a través de una serie de medidas de distinto signo. No obstante, antes de iniciar el desarrollo pormenorizado de dichas medidas que tienen el carácter de propuesta conforme al enunciado de este capítulo, es oportuno señalar la calificación de este suelo que regula el Plan General, porque a la par que sirve de introducción, y, por ende, de comprensión del régimen del S.N.U., constituye la primera de las propuestas del Plan. Dicha calificación es la siguiente:

- a) Suelo no Urbanizable simple.
- b) Suelo no Urbanizable especialmente protegido.

Y dentro de este segundo, determina las siguientes modalidades:

- . Agrícola de regadío.
- . Forestal.
- . Recursos hidráulicos.
- . Protección ecológica.
- . Protección histórico-artística, arqueología y paisajística.
- . Protección y mejora del medio rural.

PROPUESTAS EN SUELO NO URBANIZABLE.

1. EL S.N.U. DEBE SER PRESERVADO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN.

Con arreglo a lo ya expuesto, el P.G.O.U. de Málaga, establece las siguientes medidas tendentes a evitar la urbanización del S.N.U.

1.1. Regulación de las construcciones autorizadas.

El artículo 346 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en desarrollo del artículo 85, y por remisión de este, el 86, ambos de la Ley del Suelo, prohíbe toda construcción o edificación cuyo destino no sea la explotación agrícola, forestal, etc., del suelo de acuerdo a su propia naturaleza a excepción, y ello mediante el procedimiento establecido en los artículos 43.3 de la Ley y 44.2 del Reglamento de Gestión, de la vivienda familiar y de las edificaciones o instalaciones de utilidad pública y social, que habiendo de emplazarse necesariamente en medio rural, se destinen a los usos religiosos, culturales, deportivos y sanitarios.

Además de este precepto de carácter genérico, la normativa del Plan General prohíbe en determinados suelos sujetos a protección especial cualquier tipo de edificación. Ello será objeto de análisis más detallado en apartado posterior.

1.2. Regulación de la condición de aislada de la edificación.

Las normas que desarrollan los diferentes tipos de suelo cualificado como S.N.U., establecen prescripciones concretas en orden al aseguramiento de la condición de aislada de la edificación. Existe para cada tipo un precepto denominado genéricamente "condiciones de edificación" que, en función de la naturaleza de la calificación de que se trate,

prevé las separaciones mínimas de las edificaciones entre sí y de estos a los linderos.

1.3. Señalamiento de los usos permitidos y prohibidos.

Con anterioridad se han expresado las limitaciones que el uso urbano por excelencia, la vivienda, tiene en esta categoría de suelo. La regulación de usos establecida en el Plan General está atemperada a las actividades que sean restricción absoluta de usos, como son los casos de los suelos especialmente protegidos por motivos ecológicos o hidráulicos; en otros se permiten, obviamente, los necesarios y complementarios de la actividad que se desarrolle (granjas, almacenes, etc.) en los suelos agrícolas de regadío o forestal, precisándose, no obstante, que estos usos tienen carácter subsidiario de forma que no puedan invertir la actividad principal. Por último, en el Suelo no Urbanizable simple se admiten usos que tradicionalmente se han implantado en esta categoría de suelo, como las ventas, que no constituyen obstáculos al régimen de estos suelos y que por el contrario proporcionan una utilización más activa de un suelo cuyo destino, entre otros, puede ser el esparcimiento de la población.

1.4. Fijación del concepto de núcleo de población.

Para la fijación de tal concepto, se han utilizado elementos de tipo cuantitativo y cualitativo, si bien los primeros proporcionan unas reglas numéricas que pueden impedir la edificación por la aplicación de sus parámetros a supuestos concretos. Los segundos, esto es, los de aspecto cualitativo, se detienen en señalar lo que se consideran indicios de formación de un núcleo, tales como la aparición de una calle o camino, algunos servicios de infraestructura, zona deportiva no amparada en Plan, etc. Cualquiera de dichos supuestos es suficiente para no autorizar la construcción de vivienda familiar.

1.5. Delimitación de núcleos en formación y su sometimiento a Plan Especial de Protección del Medio Rural.

Si los actos de uso del suelo y edificación se atuvieran siempre a lo preceptuado en las leyes y reglamentos, el solo concepto de núcleo de población sería bastante para evitar el proceso de urbanización del S.N.U. La realidad sin embargo dista de ser esta. En el término municipal, y por razones que exceden del contenido de este capítulo, existen núcleos de población que se han constituido a través de un proceso de parcelación y edificación "clandestina" y otros que se encuentran en el inicio de ese proceso. Entendemos que es necesario un acto positivo de regulación además de la genérica declaración del concepto de núcleo de población. A ello se dedican precisamente las medidas contenidas en este epígrafe; de un lado se localizan aquellos núcleos de población en formación y de otro se prescribe que serán objeto de un cuidadoso estudio a través de Planes Especiales de Mejora del Medio Rural, entre cuyas finalidades está, junto al reconocimiento de la situación de hecho, la adopción de las necesarias medidas que definitivamente impidan la progresión de la parcelación y edificación clandestina.

2. EL S.N.U. QUE DEBE SER OBJETO DE ESPECIAL PROTECCIÓN.

Además de las medidas tendentes a evitar la implantación en el S.N.U. de usos y actividades de características urbanas, determinados terrenos integrantes de esta categoría jurídica de suelo deben ser objeto de una especial protección en razón a la excepcionalidad de sus características o recursos, ya sea de orden productivo, ambiental,

ecológico o histórico-artístico. En esta Memoria y particularmente en los capítulos 2.º y 3.º del título II, se describen pormenorizadamente los valores de orden natural o cultural existentes en el término municipal. En atención a ello, el Plan General, en esta categoría de suelo, califica determinados terrenos sujetos a especial protección.

La citada calificación abarca a los suelos agrícolas de regadío, forestales, ecológicos, hidráulicos e histórico-artísticos, según ya se expuso en las primeras líneas de este capítulo, extendiéndose la citada calificación a una regulación pormenorizada de los usos admisibles en orden a la efectiva protección de los valores que dichos terrenos acogen.

El Plan General dedica el Capítulo 2.º del Título VIII de las Normas Urbanísticas al Suelo no Urbanizable especialmente protegido, destacando singularmente de dicha regulación la mayor restricción de la edificación, que llega a ser prohibición absoluta en las áreas de protección ecológica, histórica-artística y de recursos hidráulicos.

Como complemento a las medidas de protección señaladas positivamente en la normativa aludida, previene esta que los suelos de protección por motivos ecológicos (La Isla y Monte San Antón), hidráulicos (Los Manantiales de Torremolinos) e histórico-artísticos (Tell Fenicio de Guadalmar y yacimientos de la Carretera de La Cala) serán objeto de un Plan Especial que, desarrollando las previsiones del Plan General y contando con los asesoramiento más adecuados, establecerá las medidas y determinaciones de todo orden para la conservación y defensa de los valores que hayan de protegerse.

Capítulo 7.º

MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LOS BIENES CULTURALES Y NATURALES EXISTENTES EN EL TERRITORIO

El presente capítulo pretende ser la síntesis del haz de previsiones sobre protección de bienes culturales y naturales que el P.G.O.U. de Málaga contempla, y que por su propia estructuración no tiene cabida en un solo epígrafe sino repartidas a lo largo de su Normativa.

En primer lugar quisiéramos llamar la atención de la aparente falsedad de la distinción entre bienes naturales de un lado y culturales de otro. La creciente conciencia de la necesaria conservación del patrimonio en sentido amplio, del que la generación presente no es propietaria sino usufructuaria en todo caso, ha difuminado la barrera que pudiera distinguir unos de otros, quedando el enunciado limitado a definir la raíz o característica del bien de que se trate, siendo, en todo caso, cultural, la preocupación por la defensa de todo patrimonio.

Pero es que cultural ha pretendido ser, también, la forma de acercarse al conocimiento de la ciudad de Málaga, de entender esta como algo más que la simple o automática clasificación de suelo en atención a una previsible demanda cuantitativamente determinada. Las propuestas que el Plan contiene, y no sólo las que se explicitarán en este capítulo, parten de esa premisa previa. No de otro modo cabe entender la extensa lista de operaciones singulares previstas, por ejemplo, en la zona centro, el cuidadoso diseño de la zona de extensión de la ciudad, la pormenorizada división en zonas y sub-zonas, la regulación de las propias ordenanzas, etc. Ese empeño está presente, aunque no siempre resulte evidente, a lo largo del Plan General.

Limitando, no obstante, el contenido de este capítulo a aspectos más concretos, y advirtiendo como ya se ha hecho la incierta distinción del patrimonio, dedicamos las líneas que siguen a analizar las propuestas que el Plan General establece para los denominados bienes naturales y culturales.

1. BIENES NATURALES.

1.1. Medidas singulares de protección.

Con tal enunciado se contienen en el capítulo 6 del título II de las Normas Urbanísticas un conjunto de disposiciones tendentes a lograr los objetivos de planeamiento en materia de estética y protección que son:

- Regulación del uso de publicidad en carreteras, mediante su sometimiento a licencia municipal, además de la que proceda de otras instancias administrativas, con expresa exigencia de respeto del paisaje.
 - Calificación de verde privado de Interés Especial, catálogo de árboles monumentales y jardines protegidos, medida esta que tiene por finalidad, sin perjuicio del repeto y mantenimiento de la titularidad privada de los suelos así edificados, asegurar la continuidad de las características actuales de estos terrenos.
- Se establece un catálogo de árboles que tiende al aseguramiento de la pervivencia de aquellos, distinguiéndose dos grados de protección: integral y arbórea, a los que se asignan las diferentes especies existentes en la ciudad así como su localización física.
- Regulación de las denominadas "áreas de servidumbre y protección ambiental" cuyo objeto es triple: el establecimiento de servidumbre a determinados sistemas, el mantenimiento de jardines privados de reconocida entidad y calidad y la preservación de las perspectivas visuales de elementos singulares del paisaje urbano.
 - Protección de los cauces de las vías y arroyos, medida esta que consiste en el establecimiento de una franja de dominio público en ambas márgenes de los cauces cuya dimensión viene atemperada por la importancia de aquellas, franja que es, en todo caso, inedificable.

En los cauces y banda de protección quedan prohibidos los movimientos de tierra, extracción de áridos, y la tala de arbolado.

- Normas de edificación en ladera para la preservación de las perspectivas visuales, que tiende a la adecuación de la edificación con el entorno natural en una ciudad como Málaga de topografía accidentada.
- Normas para protección de los recursos hidráulicos. Sobre este particular el Plan General contiene diversas prescripciones.

En Suelo no Urbanizable se califica el terreno de los Manantiales como suelo especialmente protegido con la restricción de usos que ello comporta. De otro lado, en la regulación del uso industrial, se previene contra los vertidos de residuos que superen determinado grado de toxicidad. En último término se protegen los acuíferos, con la exigencia de separación a los mismos de las instalaciones agropecuarias de cría y producción de animales estabulados o el establecimiento de medidas que contrarresten sus efectos.

1.2. Calificación de suelos especialmente protegidos en el Suelo no Urbanizable.

En relación con este aspecto nos remitimos al capítulo 5.º de este mismo título.

2. BIENES CULTURALES.

2.1. Medidas singulares de protección.

En el ya citado capítulo 6.º del título II de las Normas Urbanísticas del Plan General, se contienen las siguientes medidas:

- Regulación de carteles y otros medios de publicidad en los edificios.
- Este apartado, que sin duda se trata de una prevención de carácter general, adquiere la dimensión de propuesta de protección de los bienes culturales en cuanto que la publicidad que se refiera a la zona de edificios protegidos está sujeta a una regulación detallada (capítulos 3.º y 4.º del título V), que obligan, en el caso de la protección integral, a la eliminación de toda publicidad y en el supuesto de protección arquitectónica a la adecuación de dicha publicidad a las características estéticas de la edificación.
- Protección de los restos arqueológicos. Catálogo.

Otra de las medidas de protección de los bienes culturales previstas en el Plan General es la del cuidado y atención a los restos arqueológicos fruto de asentamiento de anteriores culturas y ello adquiere toda su significación en el término municipal de Málaga donde existen abundantes vestigios de las mismas.

Como quiera que la diversidad de los restos, su importancia y su propia localización, imponen un tratamiento diferenciado para su salvaguarda, el Plan General ha establecido tres regímenes distintos en los que acoge las situaciones arqueológicas existentes en el término. En primer lugar regula la denominada zona de "Protección Integral" constituida por enclaves donde existen restos arqueológicos de reconocido valor. En consecuencia, además de relacionarlos individualmente y de graficar en el plano "B" "Régimen de Suelo y Gestión" su ubicación física, se prohíbe todo acto de uso del suelo o edificación que atente a su integridad. En segundo lugar se regula la zona denominada "Protección Arqueológica", comprensiva de la zona de restos correspondientes a los asentamientos fenicios y romanos de la ciudad de Málaga. En esta zona se arbitra un mecanismo especial que permite el ejercicio del derecho a edificar por parte del titular del suelo con la propia investigación de los restos ocultos en el subsuelo. Excepcionalmente, cuando la riqueza arqueológica sea tal que demuestre la necesidad del mantenimiento del yacimiento, se prohíbe edificar. En último lugar, se instituye la denominada zona de "Vigilancia Arqueológica" que se aplica tentativamente a aquellos suelos donde sin confirmar con absoluta seguridad la presencia de restos, existen no obstante elementos suficientes que fuerzan la hipótesis de aquella presencia.

Los listados anexos a la normativa tienen el carácter de catálogo de los bienes culturales ahí recogidos.

- Zona de edificios protegidos.

La denominada "zona de edificios protegidos" supone una innovación en la técnica urbanística y ello tanto por su articulación en el conjunto de normas

como por la función y objeto que le es atribuible. Entre sus características cabe señalar las siguientes: Se trata de una zona en el sentido de espacio sometido a una ordenación uniforme, aún cuando de ámbito de aplicación discontinuo. Es, conjuntamente con la anterior característica, una ordenanza, puesto que señala los parámetros de la edificación, las condiciones de uso, etc. Y en último término es un precatálogo que servirá de base para la formación del catálogo definitivo, en cuanto de un lado se ofrece una primera relación de inmuebles protegibles y de otro se ofrecen las bases y directrices para la formación de aquel.

A continuación se examinarán las características más singulares de esta medida propositiva y normativa contenida en el Plan General.

La previsión de la "zona de edificios protegidos" tiende a la preservación y mantenimiento de los edificios y conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, ambientales y arquitectónicas de reconocido valor o que constituyen datos de referencia de la ciudad y que por esas mismas circunstancias, además de su correcta articulación en la trama urbana, deben ser conservados.

La protección que se instituye sobre los mismos tiene dos niveles o grados de protección. En un primer nivel se sitúan los inmuebles sujetos a "Protección Integral", constituidos por los edificios más representativos de carácter monumental o histórico-artístico, declarados como tales o susceptibles de esa declaración. El segundo nivel, el de los edificios o conjuntos sujetos a "Protección Arquitectónica" no tienen ese valor histórico-artístico o monumental tan acusado pero son igualmente representativos de la ciudad y para la ciudad. De estos últimos destacan, en algunos casos, sus características arquitectónicas, y en otros, su posición y configuración en el paisaje urbano.

Una vez definidos el objeto y niveles de protección, la normativa de la zona de edificios protegidos pasa a regular pormenorizadamente las condiciones de edificación, de uso y demás características a que quedan sometidos los inmuebles así calificados y lo hace desde la posición de la compatibilidad de su carácter de bien protegido con los diferentes usos urbanos, obviamente en razón a su nivel de protección, y ello en el entendimiento de que no deben ser obras muertas, vestigios del pasado, sino elementos revitalizadores de la vida urbana.

Desde este enfoque, en los inmuebles de "Protección Integral" se fijan unas condiciones de edificación restrictivas y respetuosas, en todo caso, con la naturaleza del edificio protegido, y teniendo por norte el mantenimiento del mismo, por lo que se autorizan las obras que tengan por objeto el refuerzo de los elementos estructurales y en general de mejora de sus instalaciones. Se autoriza la demolición de los cuerpos de edificación añadidos y se prohíbe la publicidad sobre los mismos. En relación con los usos admisibles, se autorizan los usos preexistentes siempre que los mismos no resulten inconvenientes para la conservación de sus características.

Respecto de los edificios sujetos al nivel de "Protección Arquitectónica" tanto las condiciones de edificación como las de uso, son más pormenorizadas porque en este supuesto dichas condiciones tienen un carácter menos restrictivo, permitiéndose en conjunto una mayor utilización. Así, pues, se permiten todas las obras encaminadas a la conservación y restauración, los de adecuación y mejora de las

condiciones de habitabilidad, así como incluso la adaptación de la edificación a los parámetros de la zona en la que esté enclavado, siempre con el respeto de las fachadas y elementos exteriores y previa autorización de la Comisión de Protección del Patrimonio.

La misma normativa recoge dos aspectos más de cara al mantenimiento de la imagen propia del inmueble o del conjunto urbano sin perjuicio de su más amplia utilización urbana. El primero de ellos se refiere a la forma y condiciones de los locales comerciales en planta baja que habrán de situar los huecos de sus fachadas en los ejes de simetría de los huecos correspondientes de las plantas altas, estando sometidos también a la condición de armonizar sus alturas. Respecto a los rótulos comerciales se establece una normativa que impida la desfiguración de la edificación aún cuando se autoriza la existencia de aquellos.

Termina la normativa de la zona de edificios protegidos dedicando un precepto a la constitución de la Comisión de Protección del Patrimonio así como a la definición de su objeto y actividades, y señalando, de otro lado, la documentación singular que habrá de aportarse para la actuación sobre los edificios o conjuntos sometidos a protección.

Título IV

APROVECHAMIENTO MEDIO EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

MEMORIA DEL CALCULO DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

"Las facultades del derecho de propiedad se ejercerán dentro de los límites y con el cumplimiento de los deberes establecidos en esta Ley o, en virtud de la misma por los Planes de Ordenación, con arreglo a la clasificación urbanística de los predios" (art. 76 Ley del Suelo).

En el inicio de este apartado de la Memoria del cálculo del aprovechamiento medio, se ha transcrito deliberadamente el art. 76 de la Ley del Suelo porque el citado precepto constituye la definición del contenido del derecho de la propiedad urbana. De la definición legal, tres notas merecen ser destacadas, la primera es que la propiedad urbana no es la suma de todas las facultades dominicales posibles que puedan ejercitarse sin restricción alguna salvo lo dispuesto en las leyes, sino que, por contra, la propiedad urbana, es un derecho cuyo significado, límite y contenido viene determinado por la Ley del Suelo, y en virtud del contenido remisorio de aquella, conviene transcribir el art. 87.1 del mismo cuerpo legal que resulta sumamente clarificador: "La ordenación del uso de los terrenos y construcciones enunciada en los artículos precedentes no conferirá derecho a los propietarios a exigir indemnización, por implicar meras limitaciones y deberes **que definen el contenido normal de la propiedad según su calificación urbanística**. Los afectados tendrán no obstante, derecho a la distribución equitativa de los beneficios y cargas del planeamiento en los términos previstos en la presente Ley",

La segunda nota derivada del primer precepto transcrito, es el necesario entendimiento de la íntima unión entre facultad y deber, entre derecho y obligación, de manera que el concepto mismo de propiedad urbana no es sino la conclusión de ambos elementos. El citado artículo 87 refuerza esta misma posición al declarar "...por implicar meras limitaciones y deberes que definen el contenido normal de la propiedad según su calificación urbanística..."

En último término, ha de destacarse la tercera nota del artículo 76, que, como se ha expuesto, también encuentra eco en el ya citado artículo 87. El contenido de la propiedad urbana y en consecuencia el ejercicio de las facultades dominicales depende de la **clasificación urbanística del suelo**. En efecto, sentada esta afirmación la Ley regula tres regímenes urbanísticos distintos, según la clase del suelo de que se trate: Urbano, Urbanizable en sus dos categorías y no Urbanizable.

En relación con el régimen urbanístico del Suelo Urbanizable Programado (S.U.P.), definido básicamente en el artículo 84 de la Ley del Suelo, esta Ley introduce un novedoso y complicado mecanismo que tiene por objeto una equitativa distribución de beneficios y cargas derivadas del Planeamiento dando así respuesta a esa constante preocupación legal de unir junto a un derecho una obligación y la de producir, en esta concreta clase de suelo, una igualitaria distribución entre todos los propietarios.

Todo propietario de suelo clasificado, como Urbanizable Programado, independientemente de la calificación concreta de su suelo, es decir, al margen del uso que el Plan le asigne, ya sea éste lucrativo o no, tiene derecho al 90 % del aprovechamiento medio de dicho suelo (90 % porque el 10 %, siempre es de cesión obligatoria y gratuita al Ayuntamiento o Administración Urbanística actuante).

Las páginas que siguen se dedican a determinar el aprovechamiento de las zonas, sectores y totalidad del Suelo Urbanizable Programado, a fijar el aprovechamiento medio y a justificar el método y las bases de cálculo para la determinación de unos y otros.

Las cargas correspondientes al Suelo Urbanizable Programado no se distribuyen en términos individuales sino que se reparten entre todos los propietarios afectados por este tipo de suelo. Es decir no disminuirán ni diferencial ni individualmente los derechos de los propietarios, sino que cargarán, globalmente sobre el conjunto de ellos (no ocurre así en el Suelo Urbano donde las cargas sí pueden minusvalorar el derecho de cada propietario individualmente). Esta minusvaloración y distribución de las cargas en los Suelos Urbanizables Programados se produce por tanto no individualmente sino sobre el valor de conjunto de todos los propietarios y por tanto sobre la rentabilidad que el Plan concede a sus suelos **necesariamente a todos por igual** en función a la superficie de cada uno.

La técnica de reparto de las cargas opera a dos niveles. Un primer nivel, en el Plan General, en el que sus determinaciones en cada sector del Suelo Urbanizable Programado y las bases para su gestión parten de la diferencia o exceso respecto al aprovechamiento medio del conjunto del Suelo Urbanizable. Un segundo nivel, dentro de cada sector, mediante la Junta de Compensación para el reparto de las cargas específicas establecidas mediante Plan Parcial y derivadas de las cesiones obligatorias de suelo (viales y equipamientos) y el 10 % de aprovechamiento en el ámbito del Plan Parcial. En consecuencia es el primer nivel el que nos interesa definir aquí.

En este sentido y dentro de este primer nivel en el Suelo Urbanizable Programado se distinguen dos tipos de modalidades de suelo: en primer lugar los de aprovechamiento lucrativo (Si), diferentes cada uno según los usos y edificabilidades asignadas por el Plan General a través de las determinaciones correspondientes. Estas determinaciones o asignaciones son las que van a servir para hacer las evaluaciones y cálculos del aprovechamiento y su reparto. A la vez constituyen determinaciones de obligado cumplimiento para el desarrollo de los Planes Parciales, precisamente para garantizar que las hipótesis sobre las que se ha realizado los cálculos de reparto y atribución de derechos se cumplan en el desarrollo de los sectores. Los otros, sin aprovechamiento lucrativo, recogen el suelo de los Sistemas Generales (SG), constituyendo así la carga respecto a los sectores de aprovechamiento lucrativo del Suelo Urbanizable Programado a efectos de ese reparto de parovechamientos.

La rentabilidad global del conjunto de los sectores, habrá de distribuirse de forma equitativa entre todos los propietarios, incluidos los propietarios de Sistemas Generales.

La rentabilidad que cada propietario podrá obtener de sus suelos, será la que corresponda al valor de venta de los mismos según el sector de uso lucrativo en el que participe su suelo. Es decir según las determinaciones de usos y edificabilidades que el Plan General asigne a los sectores, se podrán edificar y vender esos edificios. Del precio final al que pueden venderse estos, habrá que deducir todos los costes y beneficios que se obtendrá por la realización de las operaciones (urbanización y edificación) cuya ejecución es necesaria para poder vender el suelo. Los propietarios de estos, tendrán derecho a percibir el resultado de esta diferencia.

Este "residuo" constituirá el precio del suelo sin urbanizar (pi). Por tanto el aprovechamiento del suelo de cara a sus propietarios será igual a ese precio del suelo. Habida cuenta del principio de equidad que es preciso garantizar, de acuerdo únicamente con la superficie aportada, cada propietario tendrá derecho a obtener el aprovechamiento medio (AMi), es decir el precio medio (Pmi) (Ami = Pmi) resultante de todos los precios diferenciales que resultarían:

$$(Ami = Pmi = \frac{Pi \cdot Si}{Si + Sg})$$

De acuerdo con los usos y edificabilidades designadas por el Plan General. Este aprovechamiento medio constituiría así el aprovechamiento de derecho (Ami . Si) igual para todos los propietarios por m², al margen de la asignación de aprovechamiento de hecho que resulte en cada suelo, como consecuencia de las diferencias obligadas en esa asignación de usos y edificabilidad marcados por el Plan General.

El Suelo Urbanizable Programado por definición y concepto es un suelo rústico o preurbano, manteniendo un valor en función del uso a que estuviera destinado antes de su clasificación en Urbanizable. No puede por tanto aceptarse la existencia de ningún precio expectante, formado antes de su clasificación.

El cálculo entonces de este precio de suelo (Pi) parte de la determinación del precio de ventas de las edificaciones (productos finales) que se pueden realizar en esos suelos, de acuerdo con las determinaciones dadas por el Plan (usos, edificabilidades...) y la localización. De ese precio final, se detraen del valor de sus componentes: costes de urbanización, costes de edificación, beneficio de promoción, y costes de gestión (los costes de financiación se incluyen en "beneficio de promoción" en tanto que recaen directamente sobre el promotor de la edificación). De esta diferencia resulta la repercusión del suelo sin urbanizar (Pi) que es lo que el propietario de suelo recibiría en las simuladas condiciones del mercado.

Para el cálculo del aprovechamiento medio o precio medio, es decir el precio por m² medio de Suelo Urbanizable Programado, habría que tener en cuenta dos tipos de ponderación:

- La equivalencia entre unos m² y otros, según diferentes usos y localizaciones, cuya homogeneización permita sumarlas. Es posible desde el conocimiento del Mercado establecer la equivalencia de rentabilidad entre m² de distintos usos en una misma localización y en distintas localizaciones.
- Es necesario asimismo homogeneizar la diferencia de costos de urbanización de los distintos suelos.

Ambos coeficientes de ponderación permiten homogeneizar la rentabilidad de los distintos suelos, con el fin de poder ser sumados y obtener la media.

Básicamente el objetivo de los coeficientes de homogeneización, según se desprende de la lectura del Reglamento de Planeamiento, es conseguir unos parámetros que expliciten las diferencias globales entre unos sectores y otros en un sistema final único de comparación.

Frente a la ambigüedad que se deduce de esa misma lectura del R.P. a la hora de cuantificar esas diferencias el P.G. de Málaga propone un planteamiento más objetivable del problema. Es decir, propone como patrón de medida de esas diferencias el patrón que finalmente ha de marcarlas y que es la peseta.

En este sentido la diferencia final entre un sector y otro va a consistir en que en un sector el "residuo" o margen de las determinaciones que le marque el Plan General traducidas a pesetas/m² va a ser mayor o menor que en otro. Y va a ser mayor o menor en función de las diferencias existentes entre ambos al comprobar que los precios de venta de la edificación (Pv) van a ser diferentes (según sean de V.P.O. o libres), que los precios totales de construcción (Ptc) van a ser diferentes (según el tipo de edificación propuesta) y que los precios de la urbanización (Cu) y su repercusión sobre m² edificado (U) también van a ser diferentes (según el tipo de edificación, según emplazamiento, según características del suelo, etc.)

Entendiendo de esta manera el problema es obvio la necesidad de determinar exactamente cuál es el coeficiente de zona y cuál el del sector puesto que estos son necesarios para la obtención del coeficiente de homogeneización y con el esquema planteado anteriormente se llega directamente a este último.

Tenemos pues que el coeficiente de homogeneización es función de Pv, Ptc y U; $ch = f(Pv, Ptc, U)$, y en esta función están implícitos los coeficientes de zona y de sector.

El coeficiente de zona, que expresa el valor que el Plan atribuye a cada uso con relación a los demás, viene determinado por los precios referentes a los usos que el Plan atribuye a los sectores. Teniendo en cuenta, que para el Cálculo del Aprovechamiento y como hipótesis del cálculo, se especifican los precios de los distintos tipos de viviendas, que según el modelo de asentamiento residencial corresponde a cada sector. El caso concreto de Málaga ampliamente analizado, en los estudios monográficos de viviendas realizados en el Plan, nos indican que la promoción de viviendas libres en Planes Parciales no supera el 10 % del total de viviendas, siendo además esta cantidad tipológicamente diferencial respecto al resto, es decir corresponden a una oferta de unifamiliares aisladas o adosadas o apartamentos turísticos de segunda residencia. En este sentido el Plan, de forma indicativa, realiza una oferta de un 8 % de viviendas libres localizadas preferentemente en aquellos sectores donde se produce este tipo de ofertas: Litoral Este y Torremolinos. En el resto de los sectores se determina de manera indicativa viviendas de Protección Oficial. Los sectores de uso industrial, tienen su propia valoración diferencial de los sectores de uso residencial.

Por otra parte el coeficiente del sector, en el que se reflejan globalmente las diferencias existentes entre los distintos sectores determinadas por su situación, características del suelo (topográficas o geológicas) o cualquier otra circunstancia que a estos efectos pueda considerarse de particular relevancia, viene determinado en el cálculo por los costes de urbanización y edificación, los cuales se fijan teniendo en cuenta las características topográficas del suelo del sector (suelos llanos o con pendientes), la densidad viv./Has., que sustenta, y la situación respecto a los sistemas generales de la ciudad, en cuanto que corresponden a suelos más marginales respecto a las grandes estructuras de la ciudad o más cercanas respecto al continuo urbano.

De lo que se trata pues, es de obtener el valor residual que quedaría para el propietario de suelo, en cada sector y en cada uso marcados por el Plan General, una vez eliminados todos los restantes componentes del precio final de venta de la edificación. Son estos valores residuales o precios de suelo (Pi) los que promediamos con el fin de obtener el precio medio del Suelo Urbanizable Programado, precio a atribuir a cada propietario

como el derecho reconocido por el Plan para todos igual por unidad de superficie, tanto para los propietarios de los sistemas generales donde nada lucrativo puede edificarse, como aquellos otros propietarios en cuyos suelos puede edificarse. Existirá por tanto para cada sector o zonas un aprovechamiento de derecho (Aprovechamiento Medio) y un aprovechamiento de hecho, que se tiene que tener en cuenta para realizar las compensaciones necesarias en el cálculo del aprovechamiento medio.

CALCULO MATEMATICO DEL APROVECHAMIENTO MEDIO.

1. Obtención del aprovechamiento de un sector Ai = Pi.

Según veíamos en el punto 7 anterior, el aprovechamiento de un sector (i), corresponde con lo que denominamos "valor residual" o precio del suelo sin urbanizar (Pi).

La obtención de este precio de suelo se corresponde con la expresión:

$$Pi = (Pv_i - Ptc_i - U_i) \cdot ei \cdot pts/m^2 = Ai$$

siendo este el aprovechamiento por metro cuadrado de suelo y en donde: (para determinar el aprovechamiento total del sector no habría más que multiplicar por la superficie del sector (Si).

Pv_i: Es el precio de venta de las viviendas a partir de los datos obtenidos en el estudio de las ofertas inmobiliarias de Málaga. En el caso de la oferta de V.P.O., se adoptan los módulos oficiales en el primer trimestre de 1982.

Ptc_i: Corresponde con el precio total de construcción.

$$Ptc = Pem + BI + H^*T + GD + B^*P$$

— Los precios de ejecución material (Pem) de la construcción proceden de la información del mercado, para el primer trimestre de 1982.

— El beneficio industrial (BI), los Honorarios Técnicos (HT) y los Gastos diversos (GD) que son los comúnmente utilizados.

— La tasa del beneficio del promotor (BP), incluidos costos financieros, resulta de la información obtenida en análisis sobre la promoción inmobiliaria actual.

U_i: Es la repercusión del m² de urbanización sobre el m² de edificación en el sector correspondiente y por tanto:

$$U = \frac{Cu}{e} = \frac{Pu + Bp}{e}$$

siendo Pu el precio unitario de la urbanización incluido el beneficio industrial, honorarios y otros gastos y Bp la tasa de beneficio del promotor-urbanizador incluido costes financieros.

Este precio del suelo sin urbanizar Pi o "valor residual" equiparable al "aprovechamiento" por metro cuadrado de suelo Ai puede expresarse de la siguiente manera:

$$Pi = (Pv_i - Ptc_i - U_i) \cdot ei \cdot pts/m^2 = r_i \cdot ei \cdot pts/m^2 = Ai$$

siendo:

$$r_i = (Pv_u - Ptc_i - U_i) \cdot pts/m^2$$

Es decir, r_i es la repercusión del "valor residual" o "margen" sobre el metro cuadrado edificado en el sector correspondiente.

Cálculo del aprovechamiento medio en pesetas por el método de residuos

Sector	Edific.	Superficie	Pu	Bp. %	Cu	u	Pem	Bº I %	H.T.	GD	Pc	Bp %	P T C	P. venta	R	r	Pi	m² de S. G.	N.º Viviendas
LE-1	0,30	115.625	875	30	1.137,5	3.250	25.270	20	8,5	10	35.000	30	43.750	50.500	6.750	3.500	1.050		300
LE-2	0,30	97.760	875	30	1.137,5	3.250	25.270	20	8,5	10	35.000	30	43.750	50.500	6.750	3.500	1.050		253
LE-3	0,30	222.485	875	30	1.137,5	3.250	25.270	20	8,5	10	35.000	30	43.750	50.500	6.750	3.500	1.050		572
LE-4	0,30	68.820	875	30	1.137,5	3.250	25.270	20	8,5	10	35.000	30	43.750	50.500	6.750	3.500	1.050		180
LE-5	0,30	77.840	875	30	1.137,5	3.250	25.270	20	8,5	10	35.000	30	43.750	50.500	6.750	3.500	1.050		200
LE-6	0,30	74.300	670	30	870,9	2.903	21.000	20	8,5	10	29.085	20	34.902	41.305	6.403	3.500	1.050		191
LE-7	0,30	16.625	670	30	870,9	2.903	21.000	20	8,5	10	29.085	20	34.902	41.305	6.403	3.500	1.050		43
		673.455																	1.739
PD-1	0,35	71.320	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		214
PD-2	0,35	200.000	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		600
		271.320																	814
R-1	0,35	148.000	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		444
		148.000																	444
PT-1	0,35	101.465	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		304
PT-2	0,35	56.415	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		169
PT-3	0,35	37.780	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		113
		195.660																	586
T-1	0,875	179.500	1.200	30	1.560	1.783	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.327,7	2.036,7	168.679	1.347
T-2	0,875	277.500	1.200	30	1.560	1.783	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.327,7	2.036,7	262.083	2.082
T-3	0,875	145.908	1.200	30	1.560	1.783	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.327,7	2.036,7	137.802	1.094
T-4	0,875	284.880	1.200	30	1.560	1.783	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.327,7	2.036,7	267.706	2.137
T-5	0,875	271.900	1.200	30	1.560	1.783	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.327,7	2.036,7	255.508	2.040
T-6	0,65	293.450	890	30	1.157	1.780	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.330,7	1.515	130.462	1.636
T-7	0,65	348.540	890	30	1.157	1.780	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.330,7	1.515	154.353	1.942
T-8	0,65	169.880	890	30	1.157	1.780	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.330,7	1.515	75.232	947
T-9	0,583	163.000	800	30	1.040	1.783	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.327,7	1.357	48.175	815
		2.134.588																1.500.000	14.040
P-1	0,65	68.680	890	30	1.157	1.780	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.330,7	1.515	30.524	382
		68.680																30.524	
LO-1	0,45	193.000	704	30	915,6	2.034,8	19.800	25	8,5	10	28.413	30	36.936,9	41.305	4.368,1	2.333,3	1.050		744
LO-2	0,77	129.487	1.053	30	1.369	1.778	19.800	25	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.332,4	1.796	92.079	822
LO-3	0,45	142.500	704	30	915,6	2.034,8	19.800	25	8,5	10	28.413	30	36.936,9	41.305	4.368,1	2.333,3	1.050		550
		464.987																92.079	2.116
I-1	0,764	159.411	1.038	30	1.350	2.250	10.000	15	15	5	12.500	20	15.000	19.000	4.000	1.750	1.337	43.572	
I-2	0,60	182.260	1.038	30	1.350	2.250	10.000	15	5	5	12.500	20	15.000	19.000	4.000	1.750	1.050		
I-3	0,60	114.680	1.038	30	1.350	2.250	10.000	15	5	5	12.500	20	15.000	19.000	4.000	1.750	1.050		
I-4	0,35	64.680	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		194
I-5	0,60	35.662	1.038	30	1.350	2.250	10.000	15	5	15	12.500	20	15.000	19.000	4.000	1.750	1.050		
		556.693																43.572	194

(sigue)

Cálculo del aprovechamiento medio en pesetas por el método de residuos

Sector	Edific.	Superficie	Pu	Bp. %	Cu	u	Pem	B° I %	H.T.	GD	Pe	Bp %	P.T.C	P. venta	R	r	Pi	m² de S. G.	N.º Viviendas
CA-1	0,35	47.600	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		143
CA-2	0,35	33.000	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		100
CA-3	0,35	32.240	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		97
CA-4	0,35	191.800	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		575
CA-5	0,35	47.300	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		142
CA-6	0,35	45.320	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		136
		397.260																	1.193
CH-1	0,35	20.720	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		62
CH-2	0,35	58.200	524	30	682	1.948,5	21.000	20	8,5	10	29.085	25	36.365	41.305	4.949	3.000	1.050		174
CH-3	0,60	109.200	1.038	30	1.350	2.250	10.000	15	5	15	12.500	20	25.000	19.000	4.000	1.750	1.050		236
		188.120																	
TO-1	0,22	100.000	595	30	773,4	3.515,3	24.000	20	8,5	10	33.240	30	43.212	51.500	8.288	4.773	1.050		130
TO-2	0,54	70.000	750	30	975	1.805,5	22.532	20	8,5	10	31.207	30	40.569,5	45.000	4.430,5	2.625	1.417,5	24.500	324
TO-3	0,40	42.560	700	30	910	2.275	24.000	20	8,5	10	33.240	30	43.212	48.112	4.900	2.625	1.050		146
TO-4	0,72	43.500	823	30	1.069,7	1.485,7	19.800	20	9,5	10	28.611	30	37.194,3	41.305	4.110,7	2.625	1.890	34.800	269
		256.060																59.300	869
		5.354.823																1.725.475	20.977

Ahora bien esta r_i , función de (Pv_i , Ptc_i y U_i) es, según veíamos en el apartado 10 anterior, precisamente la expresión que nos sirve para homogeneizar los diferentes tipos de suelo. Es pues un factor de ponderación por sí mismo y en definitiva es el coeficiente de homogeneización del Reglamento de Planeamiento traducido a pts/m² t.

El proceso de transformación de estos coeficientes para que sean equiparables a los establecidos en el Reglamento es inmediato; nos referimos a la obligatoriedad de la escala de cero a la unidad.

Los diferentes r_i obtenidos bastará con dividirlos por la r mayor para conseguir dicha escala.

Puede por tanto expresarse que:

$$Ch = \frac{r_i}{r_i \text{ mayor}}$$

2. Obtención del aprovechamiento medio del Suelo Urbanizable Programado.

La expresión sintética del cálculo del aprovechamiento medio del Suelo Urbanizable Programado según el Reglamento es:

$$Am = \frac{Si \cdot ei \cdot Chi}{Si + SG} \text{ m}^2/\text{m}^2\text{s "valorados"}$$

Paralelamente y como ya veíamos en el apartado 7 anterior la expresión matemática del cálculo del "precio medio" o "residuo medio" es:

$$Pm = \frac{Si \cdot Pi}{Si + SG} = \frac{Si \cdot ei \cdot ri}{Si + SG} \text{ pts/m}^2\text{s}$$

Como se observa claramente r_i es lo que sustituye a Chi para la obtención del precio medio.

El Plan pues da dos expresiones diferentes del llamado aprovechamiento medio, una que sintetiza el cálculo derivado del Reglamento expresándolo en m²t/m²s "valorados", en definitiva una edificabilidad "matizada", y otra que "valora y matiza" dicho aprovechamiento en pts/m²s.

Por tanto, para la obtención del precio medio del suelo sin urbanizar en la totalidad de los Suelos Urbanizables Programados, se suman todos los productos formados por los precios del Suelo no Urbanizado en cada sector por la superficie de los mismos y dividido por la suma de todas las superficies, más los sistemas generales a desarrollar en cada cuatrienio.

Es necesario hacer constar que el precio medio viene dado en pesetas por m² de suelo sin urbanizar una vez homogeneizadas ya las diferentes localizaciones y edificabilidades por medio de una unidad comparable, que es la peseta, de todos los Suelos Urbanizables Programados en el cuatrienio. Este precio medio será el valor que atribuye el Plan General a todos los propietarios de estos suelos incluidos aquellos sistemas generales a desarrollar por el Programa de Actuación en un cuatrienio. Este valor medio será el precio del suelo de derecho y es coincidente con el concepto de aprovechamiento medio del artículo 31 del Reglamento de la Ley del Suelo.

3. Obtención de los excesos y defectos de Aprovechamiento y de los Sistemas Generales que corresponden a un sector (i) del Suelo Urbanizable Programado.

Obtenido el Aprovechamiento Medio, estamos en disposición de calcular los excesos y defectos de aprovechamiento para cumplir el mandato expresado por el artículo 84.2 de la Ley del Suelo y determinar así la

distribución de cargas y beneficios entre todos los propietarios así como formalizar las cesiones que les corresponden. Así sabemos que el cierre que se produce entre todos los sectores urbanizables programados es:

$$Am \cdot Si + Am \cdot SG = Si \cdot ei \cdot Chi$$

$$Am \cdot SG = Si \cdot ei \cdot Chi - Am \cdot Si$$

fórmula genérica para el cálculo total de excesos y defectos de todo el Suelo Urbanizable Programado.

De donde:

$$SG = \frac{Si \cdot ei \cdot Chi - Am \cdot Si}{Am} =$$

$$= \frac{\text{Exceso de Aprovechamiento}}{Am} =$$

$$= \text{m}^2 \text{ de Sistema General obtenidos por el exceso de Aprovechamiento.}$$

Esto también puede expresarse de la siguiente manera:

$$Pm \cdot Si + Pm \cdot SG = Si \cdot Pi$$

siendo:

$$SG = \frac{Si \cdot Pi - Pm \cdot Si}{Pm}$$

Por tanto, el exceso de Aprovechamiento se obtiene cuando en un sector (i) el aprovechamiento de hecho es mayor que el aprovechamiento de derecho. En caso contrario, no se produce exceso de aprovechamiento, y el sector no tiene Sistemas Generales a su cargo, siendo por tanto el aprovechamiento de hecho de sector igual al aprovechamiento de derecho. Los Sistemas Generales no tienen aprovechamiento de hecho, únicamente aprovechamiento de derecho que compensarán en aquellos sectores que disponen de exceso de aprovechamiento.

La notificación que se utiliza es la siguiente:

- Pu = Precio unitario de la urbanización incluidos, el beneficio industrial, honorarios y otros gastos. (Pts/m² suelo).
- Bp = Tasa de beneficio del promotor-urbanizador, incluidos costes financieros. (Se da en un % sobre la inversión a realizar).
- Cu = Coste unitario de la Urbanización. (Pts/m² suelo).
- $Cu = Pu + Bp$
- U = Repercusión del m² de urbanización sobre el m² de edificación en el sector correspondiente. (Pts/m² construibles).
- $U = \frac{Cu}{e} = \frac{Pu + Bp}{e}$
- Pem = Precio de ejecución material, incluidos los gastos de financiación (pts/m² construidos).
- BI = Beneficio industrial, más gastos (% s/Pem).
- HT = Honorarios Técnicos (% s/Pem).
- GD = Gastos diversos de la inversión, licencias, impuestos, gastos administrativos, publicidad (% s/Pem).
- PC = Precio de construcción = Pem + BI + HT + GD. (Pts/m² construibles).
- Ptc = Precio total de construcción = Pc + Bp. (Pts/m² construibles).
- Pv = Precio de venta de la construcción (se da en m² construidos, no en m² útiles). En la vivienda de V.P.O. se utiliza el módulo oficial. (Pts/m² construibles).
- R = Repercusión del m² de suelo urbanizado sobre el m² residencial en el sector correspondiente = Pv — Ptc (Pts/m² construibles).
- r = Repercusión del coste de suelo sin urbanizar. Es decir, repercusión del m² de suelo sin urbanización, sobre el m² residencial en el sector correspondiente.
- $r = R - u$ (Pts/m² construibles).
- Pi = Precio del suelo sin urbanizar = e x r. (Pts/m² suelo).
- e = Índice de edificabilidad (m² cons./m² suelo).
- Si = Superficie bruta (m²).

Cálculo del aprovechamiento medio en U.A. por coeficientes

Sectores	Si	Ci	ri	ri/r mayor = Chi	Chi x ei = Ami	Ami x Si	Am x Si	Excesos U. A.	S. G. en M ²
LE-1	115.625	0,30	3.500	0,7333	0,2200	25.437,5	25.437,5	—	
LE-2	97.760	0,30	3.500	0,7333	0,2200	21.507,2	21.507,2	—	
LE-3	222.485	0,30	3.500	0,7333	0,2200	48.946,7	48.946,7	—	
LE-4	68.820	0,30	3.500	0,7333	0,2200	15.140,4	15.140,4	—	
LE-5	77.840	0,30	3.500	0,7333	0,2200	17.124,8	17.124,8	—	
LE-6	74.300	0,30	3.500	0,7333	0,2200	16.346	16.346	—	
LE-7	16.625	0,30	3.500	0,7333	0,2200	3.657,5	3.657,5	—	
PD-1	71.320	0,35	3.000	0,6285	0,2200	15.690,4	15.690,4	—	
PD-2	200.000	0,35	3.000	0,6285	0,2200	44.000	44.000	—	
R-1	148.000	0,35	3.000	0,6285	0,2200	32.560	32.560	—	
PT-1	101.465	0,35	3.000	0,6285	0,2200	22.322,3	22.322,3	—	
PT-2	56.415	0,35	3.000	0,6285	0,2200	12.411,3	12.411,3	—	
PT-3	37.780	0,35	3.000	0,6285	0,2200	8.311,6	8.311,6	—	
T-1	179.500	0,875	2.327,7	0,4877	0,4267	76.592,65	39.490	37.102,65	168.679
T-2	277.500	0,875	2.327,7	0,4877	0,4267	118.409,25	61.050	57.359,25	262.083
T-3	145.908	0,875	2.327,7	0,4877	0,4267	62.258,94	32.099,76	30.159,18	137.802
T-4	284.880	0,875	2.327,7	0,4877	0,4267	121.558,29	62.673,6	58.884,69	267.706
T-5	271.900	0,875	2.327,7	0,4877	0,4267	116.019,73	59.818	56.201,73	255.508
T-6	293.450	0,65	2.330,7	0,4883	0,3174	93.141,03	64.559	28.582,03	130.462
T-7	348.540	0,65	2.330,7	0,4883	0,3174	110.626,59	76.678,8	33.947,79	154.353
T-8	169.880	0,65	2.330,7	0,4883	0,3174	53.919,91	37.373,6	16.546,31	75.232
T-9	163.000	0,583	2.327,7	0,4877	0,2843	46.340,9	35.860	10.480,9	48.175
P-1	68.680	0,65	2.330,7	0,4883	0,3174	21.799,03	15.109,6	6.689,43	30.524
LO-1	193.000	0,45	2.333,3	0,4888	0,2200	42.460	42.460	—	
LO-2	129.487	0,77	2.333,4	0,4886	0,3762	48.713	28.487,14	20.225,86	92.079
LO-3	142.500	0,45	2.333,3	0,4888	0,2200	31.350	31.350	—	
I-1	159.411	0,764	1.750	0,3666	0,2801	44.651,10	35.070,42	9.580,60	43.572
I-2	182.260	0,60	1.750	0,3666	0,2200	40.097,2	40.097,2	—	
I-3	114.680	0,60	1.750	0,3666	0,2200	25.229,6	25.229,6	—	
I-4	64.680	0,35	3.000	0,6285	0,2200	14.229,6	14.229,6	—	
I-5	35.662	0,60	1.750	0,3666	0,2200	7.845,64	7.845,64	—	

(sigue)

Cálculo del aprovechamiento medio en U.A. por coeficientes

Sectores	Si	Ci	ri	ri/r mayor = Chi	Chi × ei = Ami	Ami × Si	Am × Si	Excesos U. A.	S. G. en M²
CA-1	47.600	0,35	3.000	0,6285	0,2200	10.472	10.472	—	
CA-2	33.000	0,35	3.000	0,6285	0,2200	7.260	7.260	—	
CA-3	32.240	0,35	3.000	0,6285	0,2200	7.092,8	7.092,8	—	
CA-4	191.800	0,35	3.000	0,6285	0,2200	42.196	42.196	—	
CA-5	47.300	0,35	3.000	0,6285	0,2200	10.406	10.406	—	
CA-6	45.320	0,35	3.000	0,6285	0,2200	9.970,4	9.970,4	—	
CH-1	20.720	0,35	3.000	0,6285	0,2200	4.558,4	4.558,4	—	
CH-2	58.200	0,35	3.000	0,6285	0,2200	12.804	12.804	—	
CH-3	109.200	0,60	1.750	0,3666	0,2200	24.024	24.024	—	
TO-1	100.000	0,22	4.773	1,0000	0,2200	22.000	22.000	—	
TO-2	70.000	0,54	2.625	0,5499	0,2969	20.783	15.400	5.383	24.500
TO-3	42.560	0,40	2.625	0,5499	0,2200	9.363,2	9.363,2	—	
TO-4	43.500	0,72	2.625	0,5499	0,3959	17.221,65	9.570	7.651,65	34.800

*El Plan General de Ordenación Urbana 1983
del Excmo. Ayuntamiento de Málaga
se acabó de imprimir el día 30 de Mayo,
festividad de San Fernando,
en los talleres de Gráficas Urania
Avda. Juan XXIII, 35 y Mosquera, 9*

MÁLAGA, 1985

