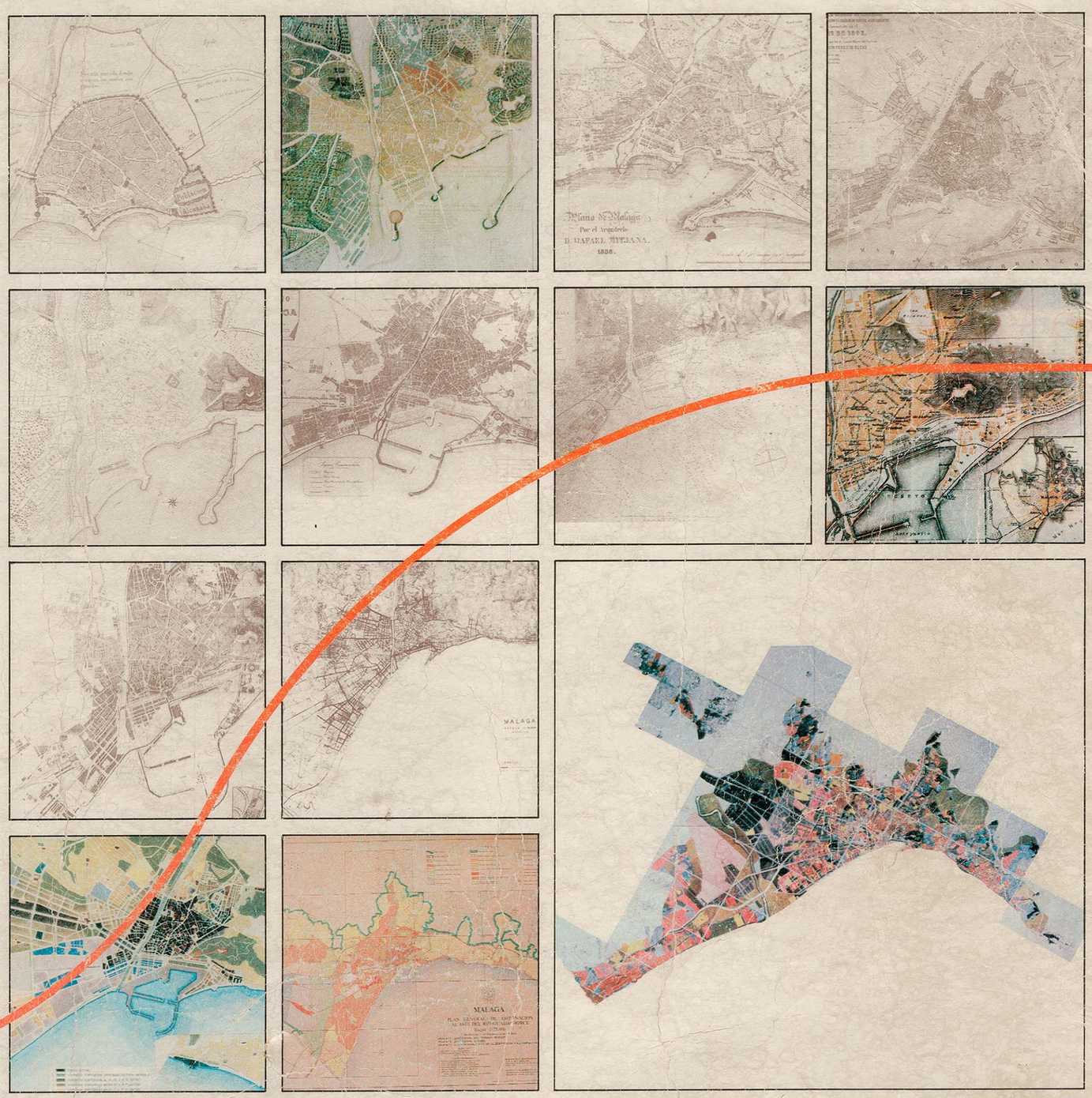


- MEMORIA Y PROPUESTAS
- NORMATIVA URBANISTICA
- ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO Y PROGRAMA DE ACTUACION

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 termonuclear, 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 bulevar. 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 CASTANYS, 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

MEMORIA

Título I
MEMORIA JUSTIFICATIVA

Capítulo 1.° La revision del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. Justificación de la conveniencia y oportunidad de su formación. Cronología del desarrollo de los trabajos 1

Capítulo 2.° Planeamiento vigente con anterioridad 2

Capítulo 3.° Obras programadas e inversiones públicas con incidencia en el desarrollo urbano anteriores al Plan General ... 3

Capítulo 4.° Incidencia y resultado del trámite de participación pública 4

Capítulo 5.° Resumen y diagnóstico sintético de la información urbanística 8

Capítulo 6.° Objetivos y criterios para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. Mecanismos de intervención 10

Título II
MEMORIA INFORMATIVA
Información general del municipio: aspectos físicos, sociales y económicos.

Capítulo 1.° Características de la población asentada en el territorio. Condiciones económicas y sociales. Previsiones de su evolución 13

Capítulo 2.° Medio físico y aprovechamiento de que es susceptible el territorio 31

Capítulo 3.° Señalamiento de los valores paisajísticos, ecológicos e históricos-artísticos existentes en el ámbito territorial del Plan 37

Capítulo 4.° Estudio del desarrollo histórico de la estructura urbana 39

Capítulo 5.° La diferente aptitud de los terrenos para su utilización urbana 61

Capítulo 6.° Usos implantados en el territorio 62

Capítulo 7.° Características de los usos urbanos 77

PROPUESTAS

Título III
MEMORIA DESCRIPTIVA

Capítulo 1.° El modelo de desarrollo territorial y descripción de la ordenación propuesta 1

Capítulo 2.° El viario arterial y los grandes sistemas de infraestructuras 4

Capítulo 3.° Los sistemas de equipamientos y espacios libres 13

Capítulo 4.° Las políticas de ordenación establecidas por el Plan General referentes al litoral 17

Capítulo 5.° Propuestas de ordenación del Suelo Urbano y Urbanizable 18

Capítulo 6.° Propuesta en Suelo no Urbanizable 30

Capítulo 7.° Medidas de protección de los bienes culturales y naturales existentes en el territorio 31

Título IV
APROVECHAMIENTO MEDIO EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

NORMATIVA URBANISTICA

Título I
DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

Capítulo 1.° Del ámbito, aplicación, vigencia y revisión del Plan General 1

Art. 1. Ambito territorial del Plan General 1
Art. 2. Documentos del Plan 1
Art. 3. Carácter vinculante del Plan 1
Art. 4. Vigencia y Revisión del Plan 1
Art. 5. La revisión del Programa de Actuación 1
Art. 6. La modificación de las previsiones del Plan 1
Art. 7. Criterios de interpretación de las Normas 1
Art. 8. Código de identificación de Planos 1

Capítulo 2.° Del desarrollo del Plan General 1

Art. 9. Competencia 1
Art. 10. El Programa de Actuación 2
Art. 11. Suelo Urbano 2
Art. 12. Suelo Urbanizable Programado 2
Art. 13. Suelo Urbanizable no Programado 2
Art. 14. Suelo no Urbanizable 2
Art. 15. Desarrollo de los Sistemas generales 2
Art. 16. Planes Parciales 2
Art. 17. Planes Especiales de Reforma Interior 2
Art. 18. Plan de Etapas 3
Art. 19. Estudios de Detalle 3
Art. 20. Planes Especiales de Protección y Catálogos 3
Art. 21. Cédula Urbanística 3

Capítulo 3.° De la ejecución del Plan General 3

Art. 22. Competencia 3
Art. 23. Ejecución del Suelo Urbano 3
Art. 24. La ejecución del Suelo Urbanizable Programado 3
Art. 25. La ejecución del Suelo Urbanizable no Programado 3
Art. 26. La ejecución del Suelo no Urbanizable 4

Capítulo 4.° De los actos de intervención en la actividad de los particulares 4

Art. 27. Actos sujetos a licencia 4
Art. 28. Actos del Estado o de Entidades de Derecho Público 4
Art. 29. Carácter reglado 4
Art. 30. Procedimiento y contenido del acto de otorgamiento de licencia 4
Art. 31. Caducidad de las licencias 4
Art. 32. Plazos y suspensión del cómputo ... 4
Art. 33. Deficiencias subsanables e insubsanables 4
Art. 34. Licencia condicionada a completar la urbanización 5
Art. 35. Requisitos comunes a las solicitudes de licencia 5
Art. 36. Licencia de parcelación 5
Art. 37. Licencias de obras de urbanización 5
Art. 38. Licencia para movimiento de tierra 5
Art. 39. Solicitud de licencia de obras 5
Art. 40. Licencia de modificación de uso 6
Art. 41. Licencia de demolición en zona Centro 6
Art. 42. Licencia de derribo 6
Art. 43. Licencias de grúas-torres 6
Art. 44. Peculiaridades de la licencia de obras menores 6
Art. 45. Licencia de apertura: Calificación de actividades 7
Art. 46. Licencia de apertura: Documentación 7
Art. 47. Licencia de extracción de áridos, edificios catalogados y zona de restos arqueológicos 7

Capítulo 5.° Régimen del suelo 7
Art. 48. Régimen Urbanístico 7
Art. 49. Clasificación del Suelo 7
Art. 50. Calificación del Suelo 7

Título II

REGULACION DE USOS Y MEDIDAS DE PROTECCION

Capítulo 1.° Regulación de usos 8
Art. 51. Sobre la regulación de los usos 8
Art. 52. Tipos de usos, conceptos 8
Art. 53. Desarrollo de la regulación de usos 8
Art. 54. Clases de usos 8
Art. 55. Usos provisionales 9
Art. 56. Aclaración sobre representación de usos en la cartografía 9

Capítulo 2.° Regulación del uso de vivienda 9
Art. 57. Definiciones 9
Art. 58. Iluminación y ventilación 9
Art. 59. Superficies útiles mínimas de las dependencias 9
Art. 60. Condiciones de distribución de las dependencias 9
Art. 61. Pasillos y escaleras 9
Art. 62. Ordenanza de vivienda 9

Capítulo 3.° Regulación del uso industrial 10
Art. 63. Clasificación 10
Art. 64. Primera Categoría: Industrias compatibles con la vivienda 10
Art. 65. Segunda Categoría: Industrias compatibles con la Zonificación residencial 10
Art. 66. Tercera Categoría: Industrias que requieren Zonificación industrial específica 10
Art. 67. Cuarta Categoría: Industrias incompatibles con el medio urbano 10
Art. 68. Reglamentación de las actividades 10
Art. 69. Regulación del uso 10
Art. 70. Modificación de la Categoría cuando se apliquen medidas correctoras 10
Art. 71. Condiciones de funcionamiento 11
Art. 72. Vertidos industriales 12
Art. 73. Niveles de industria 12

Capítulo 4.° Regulación específica del uso extractivo 12
Art. 74. Definición 12
Art. 75. Requisitos para la obtención de la licencia 12
Art. 76. Documentación de la solicitud de licencias 12

Capítulo 5.° Regulación del uso de aparcamiento 12
Art. 77. Definición 12
Art. 78. Reserva de espacios para aparcamientos 12
Art. 79. Previsión de aparcamientos en las edificaciones 13
Art. 80. Condiciones de las plazas de garaje 13
Art. 81. Características de la construcción .. 13
Art. 82. Altura libre mínima 13
Art. 83. Accesos 13
Art. 84. Rampas 13
Art. 85. Ventilación 13
Art. 86. Conducción de agua y extintores ... 14
Art. 87. Prohibiciones 14
Art. 88. Aplicación de normas tecnológicas 14
Art. 89. Supuesto especial 14
Art. 90. Licencias 14
Art. 91. Ordenanzas de aparcamiento 14

Capítulo 6.° Medidas singulares de protección 14
Art. 92. Definición 14
Art. 93. Regulación sobre la publicidad en carreteras 14
Art. 94. Regulación de los carteles y otros medios de publicidad en los edificios 14
Art. 95. Solares 14
Art. 96. Decoro de las fachadas de edificios y construcciones 14
Art. 97. Instalaciones en la vía pública 15
Art. 98. Verde privado de interés especial, catálogo de árboles monumentales y jardines protegidos 15
Art. 99. Areas de servidumbre y protección ambiental 15
Art. 100. Protección en cauces de ríos y arroyos 16
Art. 101. Protección del paisaje 16
Art. 102. Recursos hidráulicos 16
Art. 103. Protección de bienes culturales arqueológicos. Catálogo 16
Art. 104. Zona de "Protección Integral" 16
Art. 105. Zona de "Protección Arqueológica" 16
Art. 106. Zona de "Vigilancia Arqueológica" 17

Título III

SISTEMAS

Capítulo 1.° Disposiciones de carácter general 17
Art. 107. Contenido de este título 17
Art. 108. Obtención de sistemas generales 17
Art. 109. Obtención de sistemas locales 17
Art. 110. Destino de los suelos de sistemas 17
Art. 111. Sistemas y titularidad jurídica del suelo 17
Art. 112. Clases 17
Art. 113. Licencia Municipal 17
Art. 114. Planeamiento especial de los sistemas generales 17

Capítulo 2.° Sistema viario 18
Art. 115. Definiciones y tipos 18
Art. 116. Definición de las vías 18
Art. 117. Desarrollo 18
Art. 118. Ejecución y planeamiento especial 18
Art. 119. Plan Especial del Paseo Marítimo Occidental 18
Art. 120. N-340 desde su conexión con la Ronda Exterior y el límite del término con Benalmádena 18
Art. 121. La carretera de La Cala 18
Art. 122. Itinerarios de Ronda del Este 19
Art. 123. La Vía Tangencial 19
Art. 124. Ronda Exterior en sus tramos ya ejecutados 19
Art. 125. Apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo 19
Art. 126. Descenso al Guadalmedina desde la carretera de los Montes 19

Capítulo 3.° Sistema general ferroviario 19
Art. 127. Definición 19
Art. 128. Licencia 19
Art. 129. Limitaciones Urbanísticas en Suelo Urbano 19
Art. 130. Planes Parciales 19
Art. 131. Plan Especial 19

Capítulo 4.° Sistema general portuario 20
Art. 132. Definición 20
Art. 133. Usos 20
Art. 134. Plan Especial 20
Art. 135. Determinaciones del Plan Especial 20

Capítulo 5.° Sistema general aeroportuario 20
Art. 136. Definición y suelos que comprende 20
Art. 137. Suelos vinculados funcionalmente al sistema 20
Art. 138. Licencia municipal 20

Capítulo 6.° Sistema de espacios libres 20
Art. 139. Definición 20
Art. 140. Parques naturales y forestales 21
Art. 141. Régimen jurídico 21
Art. 142. Titularidad jurídica del suelo de parque natural y forestal 21
Art. 143. Condiciones de uso 21
Art. 144. Parques urbanos y jardines 21
Art. 145. Condiciones de uso 21
Art. 146. Plan Especial terrenos Enpetrol y Campsa 21
Art. 147. Plan Especial del cauce del Guadalmedina en zona urbana 21

Capítulo 7.° Sistema general de infraestructuras y servicios básicos 21
Art. 148. Definición 21
Art. 149. Reservas Especiales 22

Capítulo 8.° Protección y servidumbre de los sistemas generales 22
Art. 150. Definición 22
Art. 151. Servidumbre y afecciones de carreteras, caminos y vías primarias 22
Art. 152. Protección de trazados de infraestructuras 22

Capítulo 9.° Sistema general de la zona marítimo-terrestre 22
Art. 153. Definición y regulación 22
Art. 154. Condiciones de uso 22
Art. 155. Licencia 22
Art. 156. Suelo Urbanizable limítrofe al litoral 23
Art. 157. Plan Especial del Paseo Marítimo Oriental 23
Art. 158. Plan Especial del Paseo Marítimo de la Carihuela y su conexión con el Bajondillo 23

Capítulo 10.° Sistemas de equipamiento comunitario 23
Art. 159. Definición 23
Art. 160. Equipamientos locales y usos 23
Art. 161. Titularidad y dominio 23
Art. 162. Indice de edificabilidad de los equipamientos 23

Título IV
NORMATIVA GENERAL DE URBANIZACION

Capítulo 1.° Definiciones y disposiciones generales 24
Art. 163. Definición. Tipos de Urbanización 24
Art. 164. Suelos objetos de Proyecto de Urbanización 24
Art. 165. Determinaciones del Proyecto de Urbanización 24

Capítulo 2.° Determinaciones sobre el espacio viario 24
Art. 166. Clasificación a efectos de ordenación 24
Art. 167. Determinaciones referentes a las vías primarias 24
Art. 168. Determinaciones referentes al viario local 25

Capítulo 3.° Determinaciones sobre zonas verdes 25
Art. 169. Ordenación de espacios libres y jardines 25
Art. 170. La instalación de estructuras móviles y otros usos provisionales 25
Art. 171. Las servidumbres 25

Capítulo 4.° Determinaciones sobre las infraestructuras básicas 25
Art. 172. Disposición general sobre dimensionamiento de redes 25
Art. 173. De la normalización de elementos 25
Art. 174. Sobre la red de abastecimiento 25
Art. 175. Las condiciones de potabilidad 25
Art. 176. Del almacenamiento y capacidad de los depósitos. Instalaciones Especiales 25
Art. 177. Características básicas de dimensionamiento de la red de saneamiento y drenaje de aguas pluviales 25
Art. 178. De la regulación de diámetros y protecciones 26
Art. 179. De la prohibición del uso de fosas sépticas 26
Art. 180. De la regulación de vertidos en Suelo no Urbanizable 26
Art. 181. Disposiciones generales a otras conducciones 26

Capítulo 5.° Disposiciones finales 26
Art. 182. De los tendidos aéreos en las proximidades de carreteras 26
Art. 183. De las disposiciones para la ordenación del subsuelo 26
Art. 184. Otras disposiciones generales sobre los servicios y usos en precario 26
Art. 185. La conservación 26

Título V
REGULACION DEL SUELO URBANO: ORDENANZAS

Capítulo 1.° Determinaciones generales del Suelo Urbano 26
Art. 186. Definición y ámbito 26
Art. 187. Zonas 26
Art. 188. Desarrollo del Plan General en el Suelo Urbano 26
Art. 189. Ordenanzas de la edificación y usos 27

Capítulo 2.° Ordenanzas de la edificación: Definiciones de carácter general 27
Art. 190. Parcela y solar 27
Art. 191. Definiciones relativas a la edificabilidad 27
Art. 192. Ocupación de parcela 27
Art. 193. Alineación a vial 27
Art. 194. Línea de fachada 27
Art. 195. Ancho de vial 27
Art. 196. Altura reguladora máxima y número máximo de plantas 27
Art. 197. Criterios de medición de alturas 27
Art. 198. Criterios para el establecimiento de la cota de referencia 27
Art. 199. Planta Baja 28
Art. 200. Planta Sótano 29
Art. 201. Plantas Altas 29
Art. 202. Medianería 29
Art. 203. Manzana 29
Art. 204. Profundidad edificable 29
Art. 205. Espacio libre interior de manzana 29
Art. 206. Retranqueos de la edificación a la alineación 29
Art. 207. Reglas sobre medianerías 29
Art. 208. Reglas sobre retranqueos 29
Art. 209. Cuerpos salientes 29
Art. 210. Elementos salientes 29
Art. 211. Ventilación e iluminación 30
Art. 212. Obras de ampliación 30
Art. 213. Patios de luces 30
Art. 214. Patios de ventilación 30
Art. 215. Separaciones mínimas a linderos privados y públicos 30
Art. 216. Elementos técnicos de las instalaciones 30
Art. 217. Casos particulares: construcciones auxiliares y edificios de aparcamientos 31

Capítulo 3.° Edificios protegidos 31
Art. 218. Delimitación del área de aplicación 31
Art. 219. Consideración de Ordenanza 31
Art. 220. Niveles de protección 31
Art. 221. Condiciones generales de la edificación 31
Art. 222. Revisión del listado de los "Edificios protegidos" 31

Sección primera: Nivel de "Protección Integral"
Art. 223. Definición y ámbito de aplicación 31
Art. 224. Condiciones de edificación 31
Art. 225. Condiciones de uso 31
Art. 226. Legitimación de expropiaciones 32

Sección segunda: Nivel de "Protección Arquitectónica" 32
Art. 227. Definición y ámbito de aplicación 32
Art. 228. Condiciones de edificación 32
Art. 229. Condiciones de uso 32
Art. 230. Comisión de Protección del Patrimonio 33
Art. 231. Tramitación 33

Capítulo 4.° Zona Centro 34
Art. 232. Definición 34
Art. 233. Ambito de aplicación 34
Art. 234. Delimitación de las Sub-zonas 34
Art. 235. Objetivos de la intervención 34
Art. 236. Condiciones de la ordenación 34
Art. 237. Condiciones de edificación 35
Art. 238. Profundidad edificable, ocupación y patios 35
Art. 239. Número obligatorio de plantas sobre rasante y alturas 35
Art. 240. Tratamiento de la última planta como "ático" 35
Art. 241. Medianerías 35
Art. 242. Retranqueos 35
Art. 243. Cuerpos salientes 35
Art. 244. Elementos salientes 35
Art. 245. Criterios de composición y modulación 35
Art. 246. Condiciones de ejecución material 35
Art. 247. Tramitación 36
Art. 248. Condiciones de uso 36
Art. 249. Grado de las calles. Catalogación 37

Capítulo 5.° Zona de ordenación en Manzanas Cerradas (MC) 40
Art. 250. Definición y objetivos 40
Art. 251. Definición de Sub-zonas 40
Art. 252. Condiciones de ordenación 40
Art. 253. Condiciones de la edificación 40
Art. 254. Condiciones de uso 41
Art. 255. Condiciones de ordenación en Unidades de Actuación y Planes Especiales 41

Capítulo 6.° Zona de Ordenación Abierta (OA) 41
Art. 256. Definición y objetivos 41
Art. 257. Supuesto de aplicación de las Normas OA y Sub-zonas 41
Art. 258. Condiciones de la Ordenación para el supuesto *a)* de aplicación de las Normas 41
Art. 259. Condiciones de la Edificación en el supuesto *a)* de aplicación de las Normas 41
Art. 260. Condiciones de la Ordenación y Edificación en el supuesto *b)* de aplicación de las Normas 42
Art. 261. Condiciones de la Ordenación y Edificación en los supuestos *c)* y *d)* de aplicación de las Normas 42
Art. 262. Condiciones de uso 42

Capítulo 7.° Zona de Ciudad Jardín (CJ) 42
Art. 263. Definición y objetivos 42
Art. 264. Definición de Sub-zonas 42
Art. 265. Condiciones de la Ordenación y la Edificación 42
Art. 266. Condiciones de uso 44

Capítulo 8.° Zona de vivienda unifamiliar aislada (UAS) 44
Art. 267. Definición 44
Art. 268. Definición de Sub-zonas 44
Art. 269. Condiciones de Ordenación 44
Art. 270. Condiciones de la Edificación 44
Art. 271. Condiciones de uso 45

Capítulo 9.° Zona de vivienda unifamiliar adosada (UAD) 45
Art. 272. Definición 45
Art. 273. Definición de Sub-zonas 45
Art. 274. Condiciones de Ordenación 45
Art. 275. Condiciones de la Edificación 45
Art. 276. Edificación conjunta de parcelas 46
Art. 277. Condiciones de uso 46

Capítulo 10.° Zona de ordenación en colonia y edificación tradicional popular (CTP) 46
Art. 278. Definición y objetivos 46
Art. 279. Definición de Sub-zonas 46
Art. 280. Condiciones de la Ordenación 46
Art. 281. Condiciones de la Edificación 47
Art. 282. Condiciones de adecuación ambiental 47
Art. 283. Condiciones de uso 47
Art. 284. Condiciones de Ordenación en Unidades de Actuación y Planes Especiales 47

Capítulo 11.° Zona de industria 47
Art. 285. Definición y objetivos 47
Art. 286. Definición de Sub-zonas 47
Art. 287. Condiciones de Ordenación y Edificación para la "Industria en Suelo Residencial" 47
Art. 288. Condiciones de uso para "Industria en Suelo Residencial 47
Art. 289. Condiciones de Ordenación y Edificación en la "Industria Escaparate" (IND-2) 47
Art. 290. Condiciones de uso para la "Industria Escaparate" (IND-2) 48
Art. 291. Condiciones de Ordenación y Edificación en "Industria pequeña y media" (IND-3) 48
Art. 292. Condiciones de uso para la "Industria ligera y media" (IND-3) 48
Art. 293. Condiciones de Ordenación y Edificación para la "Industria pesada" (IND-4) 48
Art. 294. Condiciones de uso para la "Industria pesada" (IND-4) 48

Capítulo 12.° Zona comercial 48
Art. 295. Definición y objetivos 48
Art. 296. Supuesto de aplicación de la Ordenanza 48

Capítulo 13.° Determinaciones generales para las unidades de actuación en Suelo Urbano 49
Art. 297. Definición y ámbito 49
Art. 298. Determinaciones 49
Art. 299. Regulación de la Ordenación y la Edificación 49
Art. 300. Edificabilidades y usos 49
Art. 301. Vialidad y aparcamiento 49
Art. 302. Características mínimas de los Servicios Urbanos 50
Art. 303. Normas de edificación "en ladera" 50

Capítulo 14.° Determinaciones generales para los Planes Especiales 50
Art. 304. Regulación de la Ordenación y Edificación 50

Capítulo 15.° Normativa complementaria para el desarrollo de las alineaciones y rasantes del Plan General de Ordenación 50
Art. 305. Definición de conceptos y clasificaciones de viales en atención a las alineaciones 50
Art. 306. Definición de las alineaciones y rasantes 50
Art. 307. Alineación de parcela entre medianeras 50
Art. 308. Cuerpos volados 50
Art. 309. Movimientos de tierra 50
Art. 310. Alineación de parcela sometida a Ordenación Abierta 51
Art. 311. Alineación de sistemas generales considerados por el Plan General ... 51
Art. 312. Desarrollo de las alineaciones y rasantes a través del "Expediente de Alineaciones" 51
Art. 313. Tira de cuerdas 51
Art. 314. Línea de edificación de fachadas irregulares 51
Art. 315. Definición de la rasante de un vial 51
Art. 316. Estudios complementarios de alineaciones y rasantes 51
Art. 317. Vigencia de senderos y caminos peatonales 51
Art. 318. Urbanizaciones marginales y núcleos de población 51
Art. 319. Obras fuera de Ordenación 51
Art. 320. Alineaciones en Suelo Urbanizable y unidades de actuación 51
Art. 321. Ampliación y modificación de las alineaciones y rasantes del Plan General 51

Título VI

REGULACION DEL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Capítulo 1.° Determinaciones generales del Suelo Urbanizable Programado 52
Art. 322. Definición y ámbitos 52
Art. 323. Determinaciones 52
Art. 324. Programación 52
Art. 325. Zonificación de usos globales e intensidad 52
Art. 326. Regulación de la Ordenación y la Edificación 52
Art. 327. Edificabilidades y usos 52
Art. 328. Estándares para Sistemas Locales 52
Art. 329. Vialidad y aparcamiento 52
Art. 330. Características mínimas de los servicios urbanos 53
Art. 331. Normas de edificación "en ladera" 53

Título VII

REGULACION DEL SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Capítulo 1.° Determinaciones generales del Suelo Urbanizable no Programado 53
Art. 332. Definición 53
Art. 333. Sujeción al Plan General 53
Art. 334. Determinaciones de carácter general sobre Suelo Urbanizable no Programado 53
Art. 335. Usos, intensidad y grado de interrelación 54
Art. 336. Reservas para dotaciones, servicios y equipamientos 54
Art. 337. Cesión del aprovechamiento de la actuación 54
Art. 338. Red viaria y de transporte 54
Art. 339. Redes de servicio 54
Art. 340. Otras obligaciones a contener en el Programa de Actuación Urbanística 54
Art. 341. Declaración de utilidad pública y necesidad de los terrenos 54
Art. 342. Limitaciones del Suelo Urbanizable no Programado 55
Art. 343. Conservación de la obra de urbanización y dotaciones 55

Título VIII

REGULACION DEL SUELO NO URBANIZABLE

Capítulo 1.° Determinaciones generales del Suelo no Urbanizable 55
Art. 344. Definición 55
Art. 345. Limitaciones 55
Art. 346. Construcciones autorizadas 55
Art. 347. Adaptación de las edificaciones al ambiente 55
Art. 348. Parcelación 55
Art. 349. Núcleo de población 55
Art. 350. Planeamiento Especial 55
Art. 351. Clases de Suelo no Urbanizable 56
Art. 352. Normativa específica 56

Capítulo 2.° Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido 56
Art. 353. Definición 56
Art. 354. Modalidades 56
Art. 355. Agrícola de regadío 56
Art. 356. Forestal 56
Art. 357. Protección de Recursos Hidráulicos 56
Art. 358. Suelo de Protección Ecológica 56
Art. 359. Suelo de Protección Histórico - Artística, Arqueológica y Paisajística 56
Art. 360. Protección y mejora del medio rural 57

Capítulo 3.° Suelo no Urbanizable simple 57
Art. 361. Definición 57
Art. 362. Condiciones de Edificación 57
Art. 363. Condiciones de uso 57

Capítulo 4.° Regulación de caminos 57
Art. 364. Definición y régimen 57
Art. 365. Licencia 57

Título IX

LISTADO DE PLANES ESPECIALES DE REFORMA INTERIOR

P.E.R.I. C-1: Convento del Carmen 58
P.E.R.I. C-2: Perchel norte 58
P.E.R.I. C-3: Barrio Alto (Biedmas) 59
P.E.R.I. C-4: Manzana de los Cristos 60
P.E.R.I. C-5: Lagunillas 60
P.E.R.I. C-6: Calle Parras 61
P.E.R.I. C-7: Olletas 61
P.E.R.I. C-8: Cementerio San Miguel 62
P.E.R.I. C-9: Capuchinos 62
P.E.R.I. LE-1: San Telmo 62
P.E.R.I. LE-2: Las Cuevas 62
P.E.R.I. LE-3: Miraflores de El Palo 63
P.E.R.I. R-1: Bailén 63
P.E.R.I. R-2: Antiguo cuartel de la Trinidad 63

P.E.R.I. R-3: Domingo Savio 64
P.E.R.I. R-4: Bresca 64
P.E.R.I. R-5: Carlos Haya 64
P.E.R.I. LO-1: Bulto 64
P.E.R.I. LO-2: La Princesa 64
P.E.R.I. P-1: Gas Ciudad 64
P.E.R.I. P-2: Moro 65
P.E.R.I. PT-1: Fuente Alegre 65
P.E.R.I. PT-2: El Chaparral 65
P.E.R.I. TO-3: Camping Los Alamos 66
P.E.R.I. TO-1: Carihuela 66
P.E.R.I. TO-2: El Calvario 66
P.E.R.I. TO-4: Las Velas 66

LISTADO DE PLANES ESPECIALES ORDENADOS NUMERICAMENTE SEGUN TERMINOLOGIA DEL PLANO "B" DE REGIMEN DE SUELO Y GESTION

P.E. 1: Plan Especial de la Carretera de La Cala 67
P.E. 2: Plan Especial de la Vía Tangencial y sus enlaces con la Red Arterial de la ciudad 67
P.E. 3: Plan Especial de los itinerarios de Ronda del Este 68
P.E. 4: Plan Especial de mejora del medio urbano de la barriada Camino de Olías 68
P.E. 5: Plan Especial de remodelación y ordenación de las Playas de El Palo 68
P.E. 6: Plan Especial de mejora del Medio Urbano de Jarazmín 69
P.E. 7: Plan Especial del Paseo Marítimo Oriental desde la Malagueta hasta los Baños del Carmen 69
P.E. 8: Plan Especial San Antón 69
P.E. 9: Plan Especial de mejora del Medio Rural de marginales de la cuenca media del Arroyo de Jaboneros 69
P.E. 10: Plan Especial de mejora del Medio Urbano de la Mosca 69
P.E. 11: Plan Especial de carretera de los Montes 69
P.E. 12: Plan Especial Limonero-Concepción 69
P.E. 13: Plan Especial Caleta Alta 70
P.E. 14: Plan Especial Tassara 70
P.E. 15: Plan Especial de mejora del Medio Urbano de la Sierra Blanquilla 70
P.E. 16: Plan Especial Monte Victoria-Seminario .. 70
P.E. 17: Plan Especial de mejora del Medio Urbano de Monte Dorado - Mangas Verdes - Cortijillo de Bazán 70
P.E. 18: Plan Especial del descenso al Guadalmedina desde la carretera de los Montes 70
P.E. 19: Plan Especial del cauce del Guadalmedina en zona urbana 70
P.E. 20: Plan Especial del Puerto, su expansión e instalaciones comunes con la ciudad 70
P.E. 21: Plan Especial de la Alameda y sus puentes 70
P.E. 22: Plan Especial de calle Alcazabilla 70
P.E. 23: Plan Especial del castillo de Gibralfaro 70
P.E. 24: Plan Especial de la estación central de Renfe 70
P.E. 25: Plan Especial de la apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo y reordenación de la Plaza de Andalucía 71
P.E. 26: Plan Especial terrenos Enpetrol y Campsa 71
P.E. 27: Plan Especial del Paseo Marítimo Occidental desde la Fábrica del Tabaco hasta la Central Térmica 71
P.E. 28: Plan Especial de la desembocadura del río Guadalhorce y sus márgenes 71
P.E. 29: Plan Especial de la Isla 71
P.E. 30: Plan Especial de la CN-340 desde su conexión con la Ronda Exterior y el límite del término con Benalmádena 72
P.E. 31: Plan Especial del Puerto de la Torre 72
P.E. 32: Plan Especial de mejora del Medio Urbano de las Morillas en Puerto de la Torre 72
P.E. 33: Plan Especial del nuevo cementerio de Málaga 72
P.E. 34: Plan Especial de mejora del Medio Rural de San Isidro 72
P.E. 35: Plan Especial área de servicios de los Asperones 72
P.E. 36: Plan Especial de mejora del Medio Urbano del casco antiguo de Churriana 72
P.E. 37: Plan Especial Los Manantiales 72
P.E. 38: Plan Especial del Paseo Marítimo de la Carihuela y su conexión con el Bajondillo 72
P.E. 39: Plan Especial de mejora del Medio Urbano de Campanillas 72
P.E. 40: Plan Especial de mejora del Medio Rural de la cuenca del río Campanillas 72
P.E. 41: Plan Especial de catalogación 72
P.E. 42: Plan Especial de la Ronda Exterior en sus tramos ya ejecutados 72
Planes Especiales de mejora del Medio Rural 72
Planes Especiales de mejora del Medio Urbano 72

Título X

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Edificios e instalaciones fuera de ordenación 73
Segunda. Planes parciales clasificados como Suelo Urbano 73
Tercera. Planes parciales clasificados como Suelo Urbano incluidos en unidad de actuación 73
Cuarta. Planes parciales clasificados como Suelo Urbanizable Programado 73
Quinta. Planes parciales clasificados como Suelo Urbanizable no Programado 73
Sexta. El plan especial de reforma interior Trinidad-Perchel 73
Séptima. Planes parciales en régimen transitorio 73
Octava. Parcelas en zonas consolidadas con anterioridad a la aprobación del Plan General 73

ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO Y PROGRAMA DE ACTUACION

CONTENIDO Y FUNCION DEL ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO

A. **ANALISIS DE LOS RECURSOS FINANCIEROS INSTITUCIONALES** 1
0. Hacienda local. Preliminar 1
1. El presupuesto ordinario 2
1.1. Método y contenido del análisis 2
1.2. Estructura formal del presupuesto ordinario 2
1.3. Análisis y valoración concreta de algunas rúbricas 2
2. El patrimonio municipal 3
2.1. Algunas consideraciones teóricas sobre la deuda municipal 3
2.2. Evolución del patrimonio neto y del volumen de deuda 4
3. Evaluación de la inversión histórica del municipio 6
3.1. Hacia un concepto de inversión municipal 6
3.2. Presentación de cifras. Conclusiones 7
4. Análisis histórico y evaluación de la inversión pública 8
4.1. Introducción 8
4.2. Método 9
4.3. Elaboración de datos y explicación a los mismos 9
4.4. Razón de ser del análisis histórico 10
5. Evolución previsible de la inversión 11
5.1. Introducción 11
5.2. Inversión municipal 11
5.3. Inversión pública de la Administración Central 12

B. **ESTUDIO DE COSTES** 16
1. Preliminar 16
Hojas contables por áreas
2. Metodología 16
2.1. Criterios de valoración de las determinaciones 16
2.2. Criterios para la distribución de los costes entre agentes 20
2.3. Agrupación y clasificación de los costes por áreas 24
Listado general de actuaciones en áreas según tipos de Suelo 25

C. **ENCAJE DEL ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO** 43
1. Preliminar 43
2. Objeto 43
3. Recursos 43
3.1. Inversión local 43
3.2. Inversión de las otras Administraciones Públicas 43
3.3. Inversión privada 43
4. Costes 43
5. Viabilidad 45
5.1. Ayuntamiento 45
5.2. Otras Administraciones Públicas ... 45
5.3. Aportación privada 46
6. Conclusiones 46

D. **PROGRAMA DE ACTUACION. DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN** 46
Programa de actuación 46
Programa de actuación según clasificación de suelo 48
Resumen por áreas del programa de suelo del Plan 51
Datos globales sobre la revisión del Plan 55
Operaciones del Plan 55



MEMORIA

Título I

MEMORIA JUSTIFICATIVA

Capítulo 1.°

LA REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE MALAGA. JUSTIFICACION DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMACION. CRONOLOGIA DEL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

1.1. El día 3 de agosto de 1979 el Excmo. Ayuntamiento Pleno acordó revisar el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, motivado al margen de sólidas razones de política urbanística por imperativo legal en cumplimiento de la Disposición Transitoria Primera de la vigente Ley del Suelo, al cumplirse el plazo máximo de cuatro años previstos en ella desde la fecha de su aprobación para remitir a los órganos competentes la propuesta de adaptación a su contenido y articulado.

Efectivamente, junto a esta justificación legal existían otras razones objetivas para proceder a la revisión del Plan, razones aducidas en la moción del Concejal Delegado de Urbanismo presentada en la sesión plenaria mencionada, que venía a ser al mismo tiempo un primer documento programático sobre el contenido del nuevo planeamiento.

Ocho años de vigencia suministraban ya suficientes elementos para comprobar el duro contraste entre los objetivos del Plan precedente y sus resultados, lo que sin quedar exento de juicio crítico el propio modelo urbano del que se derivaban dichos objetivos, venía a cuestionar la operatividad y vigencia del bagaje instrumental arbitrado para su desarrollo.

En síntesis podríamos decir que los graves problemas urbanísticos que padece la ciudad, se derivan del contraste entre un Plan expansivo, desarrollista, de vocación metropolitana y unos instrumentos de ejecución sin la capacidad controladora que el ímpetu de los procesos urbanos desatados debía exigir. Pero esta debilidad controladora que en la situación política y económica de despegue del Plan resultaba ser precisamente su propia condición de ejecución, se revela ahora tras su dilatada singladura como la condición que atenaza su operatividad, su capacidad para seguir dirigiendo el desarrollo de la ciudad y por encima de toda consideración, su ineptitud para canalizar una política acorde con el protagonismo urbanístico asignado a los Ayuntamientos.

Este agotamiento del Plan vigente junto al imperativo legal, suministran pues sólidas razones objetivas para justificar la conveniencia y oportunidad de su revisión.

1.2. Desde la fecha del acuerdo de revisión y adaptación hasta la culminación del presente documento, los trabajos se han desarrollado cronológicamente como sigue:

En Sesión Plenaria de 23 de noviembre de 1979 el Excmo. Ayuntamiento aprueba la "Propuesta Metodológica para la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga", en la que se contiene los criterios, objetivos y pautas metodológicas técnicas y administrativas que habrían de orientar la redacción de un nuevo Plan General para Málaga. Con esta finalidad y en el mismo Acuerdo se crea la "Oficina para la Revisión del Plan General" dentro de los Servicios Técnicos Municipales a la que se encomienda los trabajos de redacción.

Por acuerdo plenario de 16 de enero de 1980 se dota de personal técnico, director, colaborador y auxiliar a la Oficina para la Revisión del Plan General y en febrero siguiente se da comienzo a las tareas técnicas.

En desarrollo de la Metodología aprobada que ha guiado los trabajos de redacción, a la vez que se acometen las tareas de Información Urbanística, se realizan estudios sobre el Plan General de 1971, a fin de adoptar medidas cautelares capaces de controlar transitoriamente los procesos más graves de deterioro que sufre la ciudad. Se redactan en consecuencia los siguientes documentos cautelares de planeamiento que son objeto de aprobación por el Ayuntamiento Pleno:

a) "Modificación de Elementos del Plan General de 1971 en el Barrio 11 (Cruz de Humilladero)".

b) "Plan Especial de Equipamientos y Espacios Libres".

c) "Modificación de las Normas Específicas de la Edificación". (Modificación de Elementos del P.G.O.U. de 1971).

En julio de 1981, la Oficina, una vez cumplimentado un primer nivel de información urbanística y habiendo alcanzado los trabajos de diagnóstico y propuestas de planeamiento el nivel suficiente que prevé el Art. 125 del Reglamento de Planeamiento, formula un documento del Avance que contiene una propuesta de modelo de desarrollo urbano y estructura de la ciudad, resultado de los objetivos de planeamiento señalados por la Corporación y establece los instrumentos que el futuro Plan debe aplicar.

El Avance es aprobado por Acuerdo Plenario Municipal de 10 de agosto de 1981, cumpliéndose el trámite de información pública que señala el Art. 125 del Reglamento de Planeamiento, ampliado a dos meses que se completaron a partir del 11 de septiembre de 1981.

El análisis de las sugerencias y alternativas recibidas durante el trámite de información pública con las propuestas técnicas de confirmación y rectificación de criterios, son elevados al Excmo. Ayuntamiento Pleno por la Oficina para la Revisión del Plan y este los aprueba por Acuerdo de fecha 19 de abril de 1982.

Finalizados los trabajos de redacción a final de julio de 1982, los documentos constitutivos de la Revisión y Adaptación del Plan General —el nuevo Plan de 1982—, se someten a conocimiento y aprobación inicial de la Corporación en la Sesión Plenaria de 9 de agosto de 1982, abriendo un plazo de información pública de dos meses.

Una vez analizadas las más de 500 alegaciones deducidas en el período de información pública subsiguiente a la aprobación inicial del Plan General, y rectificándose los textos y planos de dicho documento consecuentemente con las alegaciones estimadas, se elevan de nuevo los documentos constitutivos de la Revisión y Adaptación del Plan General al Excmo. Ayuntamiento Pleno que por acuerdo adoptado en sesión celebrada el día 15 de abril de 1983, le otorga Aprobación Provisional.

Con posterioridad a esta fecha, el día 5 de agosto de 1983, el Excmo. Ayuntamiento acuerda completar el expediente de Revisión y Adaptación del Plan General aprobado provisionalmente, aprobando el que ha venido a denominarse "Acuerdo Complementario".

Terminada en este punto la capacidad municipal con relación al trámite de aprobación de aquella figura de planeamiento, se remiten a la Excma. Diputación Provincial, Dirección Provincial de Urbanismo y Dirección General de Urbanismo de la Junta de Andalucía copias diligenciadas de los documentos y Planos del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, —en adelante P.G.O.U. de Málaga—, a los efectos de los informes previos y sucesivos pertinentes. Emitidos estos, en el caso del primer órgano por aplicación del silencio administrativo positivo regulado en el Art. 40.1.b de la Ley del Suelo, el Excmo. Sr. Consejero de Política Territorial y Energía de la Junta de Andalucía, dicta Resolución de 9 de noviembre de 1983, publicada en el B. O. de la Provincia y en el B.O.J.A. con fechas 13 y 15 respectivamente del mismo mes y año, por la que se aprueba definitivamente el P.G.O.U. de Málaga, imponiendo, no obstante, en el mismo acto de aprobación determinadas condiciones y modificaciones.

En aplicación de lo dispuesto en la citada Resolución y con arreglo a lo establecido en su apartado décimo, se formula el denominado "Expediente de Cumplimiento de la Resolución de 9 de noviembre de 1983 aprobatoria del P.G.O.U. de Málaga", cuyo objeto se contrae a modificar y completar la clasificación del Suelo Urbanizable, el Programa de Actuación y el Estudio Económico-Financiero del Plan General en los términos y con el alcance exigido en los apartados Segundo, puntos 2 y 3; Tercero y Cuarto de la Resolución de 9 de noviembre, documento este que tras una primera aprobación por el Excmo. Ayuntamiento en sesión plenaria de 10 de febrero de 1984 y su sometimiento a información pública durante el plazo de un mes, recibe la segunda y definitiva aprobación por acuerdo de 25 de mayo de 1984, remitiéndose con posterioridad a la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía para su resolución.

Paralelamente a estos últimos trámites y como desarrollo del Plan General se formula el denominado Proyecto de Alineaciones y Rasantes en suelo urbano a escala 1/2.000, que recibe aprobación inicial y provisional con fechas 15-4-83 y 22-6-1984, respectivamente, para ser enviado a continuación a la Junta de Andalucía para su aprobación definitiva.

En último término y con arreglo a lo dispuesto en el apartado Undécimo de la Resolución del Consejero de Política Territorial citada, se redacta este documento, texto refundido de los que se han hecho mención, que tras su conocimiento por el Excmo. Ayuntamiento de esta capital, se remitirá a la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía para su diligenciado.

Capítulo 2.°

PLANEAMIENTO VIGENTE CON ANTERIORIDAD

Dos notas de decisiva importancia informan los procesos de adaptación y revisión del planeamiento que se está llevando a cabo en las ciudades españolas en el último lustro: de un lado, el imperativo legal de efectuar tal adecuación en concordancia con lo establecido en la Disposición Transitoria Primera del Texto Refundido de la Ley del Suelo y de otra, la celebración de los primeros comicios electorales democráticos en el ámbito local.

La primera de ellas, por el carácter remisorio de la legislación urbanística en relación con los planes de ordenación, es consecuencia directa del cambio de legislación que exige la adaptación, y no sólo formal, de los conceptos, determinaciones y régimen jurídico de los planes a los propios de la norma de cobertura. La segunda en cambio, obedece a circunstancias de otra índole en cuya raíz sin embargo, se advierte la presencia de la voluntad política y la conciencia colectiva de acomodar la ciudad y el urbanismo a sus moradores y no a la inversa, y ello a través de un proceso de elaboración participativo con confluencia de los intereses en presencia.

La significación de este proceso dual, quizás todavía cercano en el tiempo y por esta razón más difícil de apreciar, reviste singular importancia de tal manera que algunos autores hablan de un nuevo florecimiento de la vida local, comparándolo con el movimiento municipal iniciado al compás del Estatuto Municipal de 1924, y otros se manifiestan por un especial enfoque del alcance que debiera tener el proceso de adaptación y revisión del planeamiento que en su opinión, no debería estar sujeto a limitación alguna, se trataría, según esta opinión, de formular planes "ex novo".

Lo cierto es que la dualidad de circunstancias citadas así como las particulares específicas del Plan de Ordenación de que se trate, han inclinado el fiel de la balanza hacia un proceso en el que además de producirse la adaptación del planeamiento al nuevo texto legal, se completa con la revisión íntegra y en profundidad del planeamiento preexistente, sentándose las bases de una concepción nueva de la estructura urbana, de la clasificación del suelo, de los espacios destinados a sistemas generales, etc.

En el caso del término municipal de Málaga como se explica en otro apartado de la memoria, se opta no sólo por la adaptación, sino también por la revisión, proceso este que de suyo conlleva el anterior.

Por esa estructura remisoria de la legislación urbanística que se ha apuntado, que no es otra cosa que la aplicación práctica de los preceptos generales a las circunstancias urbanísticas particulares de cada municipio, y por el desarrollo ramificado de los planes generales de ordenación urbana en sucesivos instrumentos de planeamiento de menor rango, sujetos a un principio de jerarquía normativa, el proceso de adaptación-revisión del planeamiento general anterior debe extenderse y alcanzar a los planes parciales y especiales formulados en desarrollo de aquel.

Desde este enfoque, los criterios para el análisis y revisión del planeamiento parcial o especial son consecuentemente subsidiarios de los establecidos para la revisión del Plan General. Sin embargo existen dos circunstancias que merecen ser destacadas: la importancia cuantitativa del planeamiento parcial tramitado o en tramitación y la cuestión de los derechos adquiridos por la tramitación de dicho planeamiento.

En efecto, en el desarrollo del Plan General al Este del río Guadalhorce y el Plan General al Oeste del río Guadalhorce se habían tramitado o se encontraban en fase de tramitación en el término municipal de Málaga un total de 95 planes parciales de los cuales 71 contaban con aprobación definitiva. Ello representaba que la superficie ordenada por el planeamiento parcial alcanzaba la cifra de 2.648 Has. que se distribuían en 1.902 Has. para uso residencial y 746 Has. para uso industrial. La superficie planeada para uso residencial permitía la construcción de 75.450 viviendas. Sobre ello habría que incluir los suelos calificados de reserva en el planeamiento general anterior que sólo en el caso del Plan al Este del río Guadalhorce suponían unas 1.500 Has., y que carecían de planeamiento parcial.

De otro lado, como se decía, nos encontramos con la difícil y debatida cuestión de los derechos adquiridos por la tramitación del planeamiento. Al margen de las disensiones jurídicas sobre el tema, forzosamente ha de convenirse que si se parte de la consideración que el planeamiento aprobado confiere por sí mismo el derecho a una ordenación inalterable, la función que le cabe cumplir al proceso de adaptación-revisión del planeamiento general es escasa, casi irrelevante, mucho más en el caso de Málaga por la gran superficie ordenada mediante instrumentos de este tipo, dejando en papel mojado el propio precepto legal que entiende y define la revisión como la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo.

Pero es que además el planeamiento vigente con anterioridad adolecía de importantes anomalías. Se trataba en gran número de casos, de actuaciones aisladas al margen de la estructura articulada de la ciudad con graves problemas de conexión incluso en barriadas circundantes. A estas dificultades había que añadir la carencia de un programa al que adecuarse las obras de edificación, lo que producía conflictos insuperables, tales como hacer depender la gran zona de crecimiento del Plan revisado de una sola vía de enlace con calzada única en cada sentido de dirección. La red de servicios e infraestructuras diseñada en el Plan anterior y la ejecutada, es asimismo insuficiente para cubrir las necesidades demandadas por estos planes y otro tanto puede decirse de los sistemas generales de espacios libres y equipamientos.

Ante tales circunstancias la adaptación-revisión del Plan General no era posible si la misma no se extendía a los planes parciales, bien sea mediante una nueva clasificación de los terrenos, o a través de una calificación distinta, en suma, regulando el suelo procedente de dicho planeamiento mediante una ordenación acorde con la estructura general y orgánica adoptada por el Plan General y con arreglo, asimismo, a la clasificación de suelo operada por él.

Es por tanto sobre esta realidad; de la que no es ajena el agotamiento de la capacidad del planeamiento general vigente con anterioridad a la revisión, como justifican el capítulo 1.° de este título y el documento conocido como Propuesta Metodológica para la Revisión del Plan General; donde ha de situarse la discusión de los derechos adquiridos por la tramitación del planeamiento, que obviamente adquiere una dimensión diferente a la simple y abstracta disputa jurídica de los efectos que la aprobación definitiva de un plan parcial lleve consigo.

Sobre este último particular, entendemos puede afirmarse que la sola aprobación del planeamiento no confiere por sí derecho adquirido alguno que pueda impedir que la revisión del planeamiento general alcance a las determinaciones del instrumento de planeamiento elaborado en desarrollo de aquel. A tal efecto baste recordar los principios inspiradores de la reforma de la Ley del Suelo explicitados en la exposición de motivos de este cuerpo legal. Así en su apartado V puede leerse:

> "La aptitud para edificar la da el Plan, pero el derecho a edificar se condiciona, con todas sus consecuencias, al efectivo cumplimiento de las obligaciones y cargas que se impongan al propietario dentro de los plazos previstos en el propio Plan".

para continuar diciendo:

> "La regulación del uso de unos terrenos a nivel de Plan Parcial consolida de forma concreta la expectativa de urbanización. Sin embargo, esta expectativa tampoco es definitiva, si no va inmediatamente seguida de la ejecución de la urbanización y del cumplimiento por el propietario de sus obligaciones y cargas. Por el contrario, queda condicionada a unos plazos de caducidad que permiten, frente a su titular, reintegrar los terrenos automáticamente a su primitiva situación de rústicos en el caso de que la ejecución inmediata del Plan se viese frustrada. Ese plazo de caducidad tiene un efecto de garantía múltiple: para la seguridad del **tráfico** jurídico este plazo garantiza que, antes de su transcurso, cualquier reducción del aprovechamiento implica expropiación y, por lo tanto, tiene que ser indemnizado por la Administración que adoptó la decisión. Para el interés público, asegurando de una parte que, transcurrido dicho plazo, se podrán reconsiderar las circunstancias y adoptarse una nueva decisión sin ninguna cortapisa, y de otra, reduciendo considerablemente el riesgo y la trascendencia de las calificaciones que no vayan seguidas de inversiones efectivas e inmediatas, y estimulando de un modo indirecto, que se espera eficaz, la necesaria oferta del suelo".

Con independencia de ello, la presente revisión-adaptación del planeamiento general en el término municipal de Málaga ha tratado de compatibilizar el interés público, que reclama la previsión y ejecución de los servicios y los equipamientos necesarios dentro de una estructura urbana dada, con el lícito ejercicio del derecho o expectativa a edificar detentado por el agente privado, sin perjuicio, obvio es, de la primacía del interés público sobre el privado en el supuesto de conflicto entre ambos.

Sentadas estas bases se ha procedido a formular el Plan General, estableciéndose todo tipo de previsiones referentes a clasificación y calificación de suelo, localización y cuantía de los sistemas generales, determinación del aprovechamiento medio, programa de actuación, etc., engarzando estas previsiones con las del planeamiento vigente con anterioridad. El resultado ha sido dispar, el suelo procedente de planes parciales se ha clasificado en suelo urbano, urbanizable programado o no programado, urbanizable en régimen transitorio e incluso en algún supuesto aislado, se ha cerrado la posibilidad de la urbanización de estos suelos clasificándose los mismos como no urbanizables.

En los cuadros que siguen se relacionan los planes parciales existentes en los ámbitos territoriales de los Planes Generales al Este y Oeste del río Guadalhorce. En ellos se expresan el grado de tramitación alcanzado, la superficie, el uso dominante y el número de viviendas susceptibles de ser edificados en los planes de uso residencial y en último término la clasificación de suelo establecida por el P.G.O.U. de Málaga. En relación con este extremo, las abreviaturas utilizadas tienen la siguiente correspondencia:

SU.—Suelo Urbano.
SUP.—Suelo Urbanizable Programado.
SUNP.—Suelo Urbanizable No Programado.

SG.—Sistema General.
UA.—Unidad de Actuación en Suelo Urbano.
RT.—Urbanizable en régimen Transitorio.
NU.—Suelo No Urbanizable.

PLANEAMIENTO PARCIAL AL ESTE DEL RIO GUADALHORCE CON APROBACION DEFINITIVA

Plan Parcial	Superficie (Ha)	Tipo	N.° Viv.	Clasificación dada por PGOU
La Huertecilla	20,85	Ind.	—	SU
Puertosol	56,16	Resid.	892	SU
Colonia Sta. Inés	89,38	Resid.	3.559	RT, SUP, SUNP
Ctra. Cártama, km 4	13,13	Ind.	—	SU
Políg. San Rafael	43,16	Ind.	—	SUNP
Los Tomillares	13,45	Resid.	504	UA
Hda. San Luis	67,36	Ind.	—	SU, UA
Los Ramos	5,94	Resid.	350	SU
Bodegas P. Texeira	2,49	Ind.	—	SU
Haza de la Cruz	1,70	Ind.	—	SU
Barriguilla	12,68	Resid.	1.224	RT
Santa Cristina	6,52	Resid.	744	SU
Cortijo Torres, 1.ª fase	7,39	Resid.	640	SU
Cortijo Torres, 2.ª fase	35,26	Resid.	1.025	SUNP
Málaga 2.000	11,00	Com.	—	SU
Subsector L, Sector E	17,38	Resid.	1.415	UA-SUP
Los Guindos	9,31	Resid.	984	SU
Polígono Guadalhorce	255,25	Ind.	—	SU-UA
Subsector VII, Sector D	28,26	Resid.	1.510	
Mercamálaga	37,00	Ind.	—	SU
Políg. Ronda Exterior	38,57	Ind.	—	SU
San José	19,38	Resid.	375	SU
Huerta Bazán	2,32	Resid.	152	SU
Los Casines	5,55	Resid.	244	SU-UA
Los Cipreses	7,56	Resid.	281	SU
P. Resid. San Rafael	7,28	Resid.	235	SU
Hacienda Los Montes	16,21	Resid.	609	SU
Peinado Grande	6,15	Resid.	118	SU
Las Palmeras	40,90	Resid.	2.033	SU-UA
El Mayorazgo	39,35	Resid.	518	SU
Hacienda Miramar	10,65	Resid.	487	RT
Parque Clavero	34,59	Resid.	604	SUP
El Rocío	2,76	Resid.	147	SU
Cerrado de Calderón	135,65	Resid.	2.405	SU
Villa Cristina	3,75	Resid.	204	SU
Hacienda Clavero	78,45	Resid.	184	SUP
Castillo del Irlandés	4,21	Resid.	9	SU
Universidad	91,57	Univer.	—	SU
Hacienda Roldán	1,78	Resid.	102	
Carlinda	12,80	Resid.	466	SU
Barceló	3,03	Resid.	548	SU
Santa Paula	1,39	Resid.	845	SU
P. del Mediterráneo	16,69	Resid.	2.293	SU
San Carlos	8,11	Resid.	1.344	RT
P. Victoria Eugenia	14,25	Resid.	715	SU
Las Virreinas	50,15	Resid.	1.665	SUNP
El Torcal	12,66	Resid.	1.163	SU
La Torrecilla	3,63	Resid.	168	SU
Castillo Santa Catalina	2,60	Resid.	110	SU
Cantera S. Telmo	1,00	Resid.	58	SU-UA
Florysol	35,75	Resid.	1.043	SUP
Gamarra II	9,02	Resid.	948	SU
Barrio 15, Sector L	24,85	Resid.	1.643	SU
Haza de la Pesebrera	1.72	Resid.	168	SU
Jardín de Málaga	50,89	Resid.	1.522	SU-RT
Los Almendros	7,83	Resid.	428	RT
Valdició	5,31	Com.		RT
Playa Virginia	5,83	Resid.	650	SU
TOTAL	1.552,86		37.331	

PLANEAMIENTO PARCIAL AL OESTE DEL RIO GUADALHORCE CON APROBACION DEFINITIVA

Plan Parcial	Superf. (Ha)	Tipo	N.° Viv.	Clasificación dada por PGOU
Los Palacios	—	—	—	SU
Benyamina	26,66	Resid.	1.376	SU
San Fernando	4,10	Resid.	14	NU
El Olivar	24,59	Resid.	100	SU
Heliomar	18,10	Resid.	299	RT
Vega de Oro	9,54	Resid.	840	SU-NU
Playa Marítimo Golf	40,82	Resid.	2.291	SUNP
Villa Rosa	9,00	Resid.	—	SU
Guadalmar	65,51	Resid.	943	SU
Cortijo de Mazas	19,70	Resid.	280	SU
Palacio de Congresos	7,26	Equipam.		SU
Urbanización Rojas	122,89	Resid.	2.160	SUNP
Los Manantiales	24,20	Resid.	3.630	SU-UA
TOTAL	372,37		11.933	
Total Málaga-Torremolinos	1.925,23		49.264	

A continuación se relacionan los Planes Parciales no aprobados definitivamente.

PLANEAMIENTO PARCIAL EN TRAMITACION AL ESTE DEL RIO GUADALHORCE

Aprobados inicialmente

Plan Parcial	Superf. (Ha)	Tipo	N.° Viv.	Clasificación dada por PGOU
Torrepuerto	25,12	Resid.	713	SU-SUNP
Morilla	12,98	Resid.	234	SU
Barrio 57, Sector P	36,72	Resid.	1.286	SU-UA
Santa Isabel, Cortijo Alto	26,36	Resid.	1.066	SUP
Torre del Río	8,28	Resid.	947	SUP
San Andrés	12,75	Resid.	1.661	SU-UA
Pacífico	8,67	Resid.	891	SU-UA
Miraflores del Palo	103,13	Resid.	1.521	SU-SUNP
TOTAL	234,01		8.319	

Aprobados provisionalmente

Plan Parcial	Superf. (Ha)	Tipo	N.° Viv.	Clasificación dada por PGOU
Santa Teresa	47,53	Ind.	—	SU
Los Morales	33,56	Resid.	899	SUP
Barrio 46	40,53	Resid.	2.134	SUP
Plavía	8,08	Resid.	101	SU
Morlaco	17,58	Resid.	362	SG
Pinares de S. Antón	120,33	Resid.	2.446	SU
El Atabal	57,03	Resid.	1.060	SU
Puerta Blanca	10,57	Resid.	1.500	SU
La Paz	6,95	Resid.	1.390	SU
Alegría de la Huerta	5,80	Resid.	513	SU
Viso		Ind.		SU
Subsector GHJK	84,31	Resid.	6.323	SU-SUP SUNP
TOTAL	437,58		16.728	

PLANEAMIENTO PARCIAL EN TRAMITACION AL OESTE DEL RIO GUADALHORCE

Plan Parcial	Superf. (Ha)	Tipo	N.° Viv.	Clasificación dada por PGOU
Escandinavia La Nueva	6,40	Resid.	100	SU
Monsalve	27,00	Resid.	684	SUNP
Hacienda Platero	8,12	Resid.	355	SU-UA
Km.239	9,38	Ind.	—	SU
TOTAL	50,90		1.139	

Capítulo 3.°

OBRAS PROGRAMADAS E INVERSIONES PUBLICAS CON INCIDENCIA EN EL DESARROLLO URBANO ANTERIORES AL PLAN GENERAL

Efectuando una síntesis por los grandes capítulos de inversiones en obra pública que se encontraban en fase de ejecución o en período de elaboración, bien por no estar redactados definitivamente los Proyectos o no existía asignación presupuestaria, tenemos:

- Capítulo de abastecimiento de agua y ampliación de la red de depósitos:
  - *a)* Abastecimiento de agua de Río Verde y depósito regulador de Torremolinos.
    Inversión global 400 m.
  - *b)* Presa del Limonero e instalaciones de depuración para su aprovechamiento en el abastecimiento a la ciudad.
    Inversión global 2.500 m.
  - *c)* Embalse del Puerto de la Torre y mejoras en la canalización de la traída de aguas desde el Guadalhorce.
  - *d)* Pozos de captación del Guadalhorce y de la Sierra de Torremolinos.

Excepto el embalse del Puerto de la Torre, la totalidad de las obras están en ejecución o completo el trámite previo a expensas únicamente de su contratación.

- Capítulo de saneamiento y tratamiento de las aguas residuales:

  Saneamiento integral (convenio MOPU - AYUNTAMIENTO) que desarrolla las siguientes actuaciones:

  Litoral Oeste

  — Colector del Guadalmedina.
  — Colector interceptor costero desde el puerto a la depuradora del Guadalhorce.
  — Depuradora del Guadalhorce y emisario de vertido al mar.
    Inversión global 2.000 m.

  Torremolinos

  — Interceptor costero hasta la depuradora del Guadalhorce.
    Inversión global 500 m.

  Litoral Este

  — Prolongación del interceptor general desde el Arroyo Gálica hasta el Peñón del Cuervo.
  — Depuradora del Peñón del Cuervo.
    Inversion global 500 m.

Todas estas actuaciones están bien en fase de proyecto, bien en trámites para la adjudicación y comienzo de las obras. Su programa de actuación puede fácilmente extenderse al del propio planeamiento, siendo necesario asimismo, considerar ampliaciones en el capítulo de colectores generales a ejecutar y en cuya financiación, probablemente podrán buscarse fórmulas en las que participe la iniciativa privada vinculada a grandes operaciones de edificación que necesariamente requieren los servicios de esta red general. Análogamente en las zonas de los polígonos industriales, la red interior infradimensionada e incompleta precisa de importantes operaciones, que sin duda requerirán en mayor o menor porcentaje la intervención de la administración pública.

- Capítulo de mejoras en barriadas afectas a través de diversos urbanismos al MOPU como vivienda de promoción directa. Estas mejoras cubren la totalidad de las barriadas de promoción directa que existen en la ciudad, siendo el tipo de actuación diferente en función de las necesidades que presentaba cada una de ellas y que en síntesis pretende dotar de unos mínimos estándares de urbanización que por un lado mejore su calidad de cara al residente y por otro, permita efectuar la recepción de la urbanización por el Ayuntamiento.

  Todas ellas están en fase de ejecución.

  Inversión global 1.000 m.

- Capítulo de regeneración de playas por convenio de la Dirección General de Puertos y el Ayuntamiento.
  - — Obras de regeneración de las Playas de Pedregalejo.
  - — Obras de regeneración de las Playas del Palo.

  La primera está prácticamente finalizada, estando la segunda en fase de proyecto y con previsión de iniciarse de forma inmediata.

  Inversión global 1.200 m.

- Capítulo red arterial.

  — **Preconvenio.** En él se integran las siguientes obras:

  Ronda Oeste en su tramo comprendido entre la Azucarera y la Prolongación de la Alameda.

  Mejoras en la penetración del litoral Este que constituyen el Paseo Marítimo de Levante y el par Juan Sebastián Elcano-Calle Bolivia.

  Todas estas obras se encuentran prácticamente finalizadas a excepción de la urbanización e iluminación del Paseo Marítimo de Levante y de la ejecución del último tramo de la Ronda-Oeste que comprende desde el nudo de enlace hasta la intersección con la Ronda Intermedia.

  Inversión global 3.000 m.

  — **Convenio.**

  Comprende una serie de actuaciones que completaban la red arterial básica del PGOU-71 y de haberse ejecutado en su momento hubieran facilitado el desarrollo del Planeamiento y la estructura de la ciudad. Sin embargo; hoy a 10 años de su planificación, a 5 años de la firma de los acuerdos y con el desarrollo de menos del 10 % del programa, ha perdido toda su validez; siendo preciso y urgente la revisión, adaptándolo a la prioridad y programa que este Plan establece.

  Inversión global 3.700 m.

  De ello se ha efectuado un 25 % como máximo correspondiendo la totalidad a obras menores.

- Capítulo Deuda Pública Municipal para la inversión en reurbanizaciones e infraestructuras generales de saneamiento y abastecimiento.

  En su mayoría se destina a la reurbanización acometida por el Ayuntamiento mediante esta emisión de deuda pública, y que trata de forma aislada de resolver los problemas más urgentes que en materia de infraestructura básica y urbanización tiene la ciudad, atendiendo de manera especial a las áreas marginales y núcleos periféricos y por tanto renunciando a acometer obras singulares o de gran envergadura.

  Inversión global 800 m.

- Operación piloto TRINIDAD-PERCHEL:

  Inversión global aproximada hasta el año 1983, 1.600 millones, desglosados en las siguientes partidas:

  1. Redes de saneamiento y abastecimiento de agua.
  2. Rehabilitación Casa Socorro del Llano de la Trinidad.
  3. Rehabilitación Corralón Lemus, 5.
  4. Expropiación 52 fincas en 3 fases (11.898 m²).
  5. Demoliciones fincas expropiadas (1.ª fase).
  6. Demoliciones fincas expropiadas (2.ª y 3.ª fase).
  7. Construcción 50 viviendas manzana central.
  8. Construcción 50 viviendas polígono discontinuo (3 fases).
  9. Rehabilitación Barrera Trinidad 11-13.
  10. Rehabilitación Churruca, 24-26-28.
  11. Remodelación Carbonero.
  12. Rehabilitación Corralón de la Aurora (Feijoo, 6).
  13. Guardería infantil 250 plazas.
  14. Construcción 100 viviendas por IPPV en suelo aportado por el Ayuntamiento y/o particulares.
  15. Subvención DGATU al Patronato.
  16. Apoyo industrias artesanales.
  17. Rehabilitación de viviendas.
  18. Apoyo constitución cooperativas.
  19. Apoyo sector comercial.
  20. Inventario y restauración monumental.

Capítulo 4.°

INCIDENCIA Y RESULTADO DEL TRAMITE DE PARTICIPACION PUBLICA

Proceso de Participación.

El Plan que se somete a aprobación es fruto de innumerables debates, consultas y acuerdos en la ciudad. A ellos se ha dedicado una ingente cantidad de horas, no sólo en la etapa legalmente establecida a este efecto —la información pública del Avance—, sino en todo el período previo y posterior a esta.

Y se ha actuado así por la convicción no sólo de que un Ayuntamiento democrático no puede elaborar de otra forma lo que será una de las normas fundamentales del municipio, sino también de que un Plan hecho a espaldas de los que después han de intervenir para ejecutarlo es un Plan que nace muerto.

Es este un Plan concertado. Cada trozo de la ciudad, cada una de las propuestas más relevantes en la configuración del espacio urbano, han sido objeto de discusiones con las partes implicadas —órganos administrativos, promotores, propietarios de suelo, vecinos, asociaciones sectoriales, etc—.

La enumeración de todas y cada una de estas negociaciones sería interminable. Nos limitaremos a mencionar los agentes que han sido implicados en este debate sobre el futuro de la ciudad, y los temas en que se ha centrado su intervención. Unicamente en el caso de las Asociaciones de Vecinos se hará una exposición periodizada de su participación en la elaboración del Plan. (1)

Mención aparte merece el período de información pública del Avance, en el que se presentó a la ciudad la primera propuesta tentativa de ordenación urbana para su discusión. Este período que legalmente había de ser de un mínimo de 30 días hábiles, se amplió voluntariamente por el Ayuntamiento a 60 días naturales, desde el 11 de septiembre de 1981 al 11 de noviembre del mismo año.

Desde el 11 de septiembre estuvieron expuestos al público en los Servicios Técnicos Municipales, los planos de propuesta del Avance así como las monografías y memorias informativas del trabajo previo.

Además de esta, se inauguró el 8 de octubre otra exposición en el Salón de los Espejos del Ayuntamiento, con los planos del Avance de calificación y clasificación del suelo, zonas afectadas por cambios sustanciales de ordenación, red viaria y nuevos equipamientos, así como otros treinta de información urbanística sobre distintos aspectos del municipio: medio físico, vivienda, actividad industrial, planeamiento parcial, red viaria, infraestructuras, equipamientos existentes, etc. En todos ellos se intentó que la presentación gráfica y literal fuera lo más sencilla posible para hacerla comprensible a los no especialistas.

La inauguración de esta exposición fue previamente anunciada mediante 3.000 carteles y 1.000 trípticos, y se mantuvo hasta el 11 de noviembre.

Aproximadamente unas 2.500 personas acudieron a visitarla. Abierta mañana y tarde, esta exposición constituyó el eje fundamental de la información al público en este período.

Simultáneamente, en los meses de octubre y noviembre, tuvieron lugar los siguientes actos de información y participación: 6 conferencias, 32 coloquios y reuniones de debate con distintas entidades públicas y privadas, de las que 15 fueron Asociaciones de Vecinos y 3 programas de radio abiertos a las preguntas de los oyentes. Durante un mes, del 13 de octubre al 13 de noviembre, se dedicaron unas 450 horas a recibir a toda persona que lo solicitó para tratar temas relacionados con el Plan.

También en octubre, se publicó en el diario SUR una serie monográfica de seis extensos artículos sobre las propuestas del Avance, dedicada a la protección del medio físico, el espacio industrial, el crecimiento de la ciudad, la política de vivienda, los equipamientos y el tráfico.

Fruto de esta campaña de información a la ciudad fueron las 403 sugerencias presentadas (60 de estas se recibieron fuera del plazo, algunas hasta con tres meses de retraso —caso de la mayor parte de las presentadas por las Asociaciones de Vecinos—, pero fueron igualmente aceptadas para su estudio).

Un análisis detallado del contenido de estas sugerencias y de la respuesta que se les ha dado, se encuentra en el informe aprobado por el Ayuntamiento el 19 de abril de 1982. Es preciso mencionar aquí que el objetivo del período de información pública del Avance —la discusión de las líneas maestras de la ordenación propuesta y la presentación de alternativas—, ha sido en gran parte frustrado, ya que no llegó al 5 % el número de sugerencias que hacían referencia a problemas generales de la ciudad, más allá del solar o del barrio. Quizás la misma configuración del Avance, que podía casi considerarse como una especie de "pre-Plan" por el detalle con que aparecían reguladas las propuestas, propició esta respuesta no deseada.

De todas formas, este tipo de sugerencias —además de mostrar la debilidad propositiva y la incapacidad de la gran mayoría de los ciudadanos para aprehender la ciudad como unidad—, fueron de cierta utilidad en la continuación de los trabajos, al contar con una información que de otra forma no habría llegado hasta que se formularan las alegaciones a la aprobación del Plan.

(1) Este listado puede encontrarse en el Anexo I de esta Memoria.

En cuanto a la información transmitida a la ciudad de los trabajos de revisión del Plan, hay que mencionar que además de la realizada en los dos meses posteriores del Avance, ya reseñada, se publicó en mayo de 1981 un folleto de divulgación con una tirada de 10.000 ejemplares, de nueve páginas y lenguaje asequible, que contenía información sobre los principales problemas urbanísticos del municipio y sobre los objetivos del Plan. Este folleto se repartió gratuitamente en la calle y a través de las Juntas de Distrito y de algunas Asociaciones de Vecinos.

Previa y posteriormente al período de información pública del Avance, el tema de la revisión del Plan ha estado presente en los medios de comunicación locales, principalmente en la prensa y en menor medida en la radio. A veces esta presencia ha sido la respuesta a comentarios y críticas formulados en estos medios y relacionados con los trabajos del Plan; en varias ocasiones han sido los propios medios los que han solicitado artículos, entrevistas o programas sobre el tema, solicitudes que siempre se han atendido.

Por último cabe decir que, excepto en los momentos en que la urgencia del trabajo lo impidió, la oficina de revisión del Plan ha estado continuamente abierta a todo aquel que ha solicitado ser recibido.

Resultado del trámite de participación pública en el programa de elaboración del Plan. Confirmación y modificaciones de los criterios del Avance.

En consecuencia del estudio elaborado sobre las sugerencias y alternativas al Avance del Plan General recibidas en el período de información pública, la Oficina para la revisión del Plan General en cumplimiento de lo preceptuado por el art. 125, párrafo 2, del Reglamento de Planeamiento, elevó a la consideración de la Corporación propuesta sobre confirmación y rectificación, en su caso, de los criterios y soluciones generales de planeamiento, para que acordara lo que estimase procedente en relación con estos, a fin de orientar la culminación de los trabajos finales de elaboración del Plan.

El siguiente Informe fue aprobado en Sesión Plenaria de 19-4-82.

1. **Objetivos del Plan.**

Ninguna controversia ha aparecido en relación con la declaración de objetivos del Plan y los criterios instrumentales de intervención en la ciudad, que deben entenderse públicamente legitimados y confirmados en la forma en que el Avance los expresaba en el capítulo 3 que sintetizamos a continuación:

- — Corrección de la congestión de edificación y demografía, mediante nuevo diseño de ordenanzas y de ordenaciones en suelo urbano.
- — Corrección de los déficits de equipamiento público general y local, mediante el establecimiento de nuevas reservas.
- — Ordenación morfológica de las áreas consolidadas, corrigiendo la segregación espacial de las barriadas, mediante nuevo diseño de las redes viarias, gestión de los suelos vacantes intersticiales y ordenación de las piezas de equipamiento.
- — Atención preferente en el programa de actuaciones del Plan a la urbanización primaria (vías y redes de servicios) de las barriadas.
- — Disposición de medidas correctoras de la destrucción del patrimonio edificado, mediante la revisión de aprovechamientos edificatorios excesivos, introducción de nuevas tipologías edificatorias adecuadas al paisaje urbano y previsión de acciones de rehabilitación urbana y de vivienda.
- — Contención de los procesos de erradicación de industrias de áreas consolidadas, siempre que sean compatibles con la proximidad de la residencia.
- — Asistencia a las necesidades ya planteadas de las urbanizaciones marginales, evitando efectos de expansión de las áreas clandestinas.
- — Reconsideración de la red arterial, manteniendo su concepto, pero revisando sus elementos y diseñándolos en relación con los demás elementos de la ciudad.
- — Regulación de usos y actividades edificatorias en el suelo no urbanizable, con el objeto de salvaguardar el espacio productivo agrícola y las áreas de interés ecológico o paisajístico.
- — Dimensionamiento del crecimiento de la ciudad acorde con las necesidades y con la capacidad efectiva de promoción del sector inmobiliario para asegurar la correcta inclusión de las nuevas áreas en la estructura general de la ciudad.

2. **Tipo de Plan elegido e instrumentos de intervención.**

Debe entenderse confirmado el tipo de Plan que el Avance proponía en su doble carácter instrumental.

a) Plan de contenido ordenancista, capaz de controlar la forma de la ciudad mediante procesos de estructuración a partir de las infraestructuras generales y de las grandes piezas de equipamiento, procesos de calificación basados en el viario y equipamiento local de las piezas urbanas y procesos de ordenación tipológica de la edificación.

b) Plan como marco y pauta gerencial de políticas urbanísticas, principalmente en los sectores de suelo, vivienda y equipamiento, basados en los instrumentos jurídicos de la clasificación del suelo, la calificación de usos e intensidades y los mecanismos legales de reparto de aprovechamientos para obtención de suelo público y programación del proceso de urbanización, así como valorando muy especialmente el programa económico del Plan como instrumento de política inversora municipal.

3. **Propuestas de ordenación y calificación.**

El Avance contenía una propuesta de división de la ciudad en áreas morfológicas a cada una de las cuales, se le aplica un tipo de intervención. Ello constituía un anteproyecto de ordenanzas, que debe entenderse y se confirma, como criterio para la definitiva redacción de las ordenanzas.

4. **Red Viaria.**

Deben valorarse positivamente las sugerencias de la Dirección General de Carreteras que hacen referencia a la petición de mayor carácter urbano para la vía litoral, la previsión de vías alternativas y complementarias a la actual entrada de las Pedrizas, y el refuerzo de las conexiones entre Málaga y Torremolinos que el Plan hará suyas y las adaptará a sus previsiones, de modo que no contradigan el modelo de desarrollo urbano propuesto.

Las sugerencias que piden carácter de autovía o autopista para determinadas vías que el Avance proponía como más urbanas, tales como nuevo acceso a Torremolinos, Ronda Intermedia y vías laterales del río Guadalmedina, serán analizadas dentro de los trabajos de finalización del Plan, sin que proceda hasta tanto pronunciamiento definitivo.

Los trabajos finales del Plan valorarán igualmente la necesidad planteada de la Ronda Este, y si bien se entiende que su trazado actual es de imposible ejecución, se buscará una solución alternativa.

Se entenderán confirmadas las demás propuestas viarias del Avance, con las matizaciones o variaciones concretas que su más profundo estudio introduzca en la redacción final.

5. **El Equipamiento Público.**

Deben entenderse confirmado el dimensionamiento general de los equipamientos que hizo el Avance, en cuanto que las alternativas que se han planteado, discuten sólo las magnitudes locales del equipamiento por barrios e incluso individualmente por parcela. Por tanto, manteniendo los órdenes de magnitud, estándares y criterios cuantitativos del equipamiento general, se estudiarán las propuestas concretas de nuevos equipamientos de barriadas, tratando de introducirlas en lo posible, y a la vez se revisará la incorporación de aquellos suelos imposibles de destinar a este uso por razones legales o funcionales.

6. **Régimen de suelo y modelo de crecimiento.**

Debe considerarse confirmado todo cuanto el Avance declaraba sobre la introducción de un nuevo régimen de suelo en el marco del Plan General revisado y la extinción de toda expectativa originada en el anterior modelo de ciudad, que no venga confirmada por su coincidencia con el nuevo. El Plan revisado, será así el marco regulador del contenido del derecho de propiedad del suelo. Los derechos que se hubiesen consolidado en el proceso de urbanización anterior, con los criterios que se contenían en el Avance y tal como se estudia en el presente documento de análisis de sugerencias, se incorporarán al Plan revisado.

La dimensión y delimitación del Suelo Urbano del Plan será sensiblemente igual a la definida por el Avance en sus términos generales, con las excepciones que produzca el mayor afinamiento del estudio y la atención a derechos que se hayan invocado por particulares.

El Suelo Urbanizable Programado habrá de verse incrementado sobre la dimensión del Avance. La programación que inicialmente se estableció obedecía al criterio fundamental de adecuar la oferta de suelo urbanizable a las capacidades reales de promoción

del sector inmobiliario, y tal correlación se hizo provisionalmente a partir de los estudios del sector que realizó la Oficina del Plan. Por parte del sector se ha manifestado durante la información pública una masiva demostración de sus mayores capacidades. Al no pretender en absoluto constituirse este Plan en inhibidor de la actividad de la construcción, sino en su marco ordenador, parece conveniente rectificar el criterio de programación y atemperarlo al realmente mostrado. Sin embargo, la distancia entre nuestro análisis teórico y las expectativas de los promotores es tal, que aún atendiendo a estas últimas, el Plan debe de establecer mecanismos de cautela para el caso de que los compromisos de promoción sean incumplidos. Tales cautelas tratarán de asegurar que los ritmos de urbanización se cumplan, y en todo caso, se produzcan de forma ordenada y acorde con la estructura de la ciudad y su racional crecimiento.

Debe por otra parte confirmarse, salvados los anteriores criterios cuantitativos, el modelo de localización física del crecimiento que contenía el Avance, y que en referencia sintética consiste en la contención del crecimiento al Este de la ciudad, sobre los Montes, completando las discretas zonas aptas aún disponibles con tipologías unifamiliares; completar el crecimiento de las reducidas áreas de pendiente tolerable en la zona Norte (Pedrizas); ensanchar la ciudad decididamente en el Oeste (Teatinos, Colonia Santa Inés); y completar la colonización de suelo ya iniciada en el área litoral S. O. En Torremolinos se crecerá con desarrollos unifamiliares en el área N.O., hasta cotas de respeto al paisaje de montaña y a los Manantiales; el crecimiento en la actual franja agrícola entre Torremolinos y la desembocadura del Guadalhorce, aún cuando no se programará, se hará posible mediante Programas de Actuación Urbanística que integrarán las diferentes tensiones y protecciones que el correcto tratamiento de esta franja requiere, entre la urbanización de algunas zonas aptas, la protección de muy amplias zonas naturales, y el trazado de las vías entre Málaga y Torremolinos.

En los núcleos aislados del término, se confirma el criterio general del Avance que limita el crecimiento en la magnitud apropiada para consolidar los actuales desarrollos y equiparlos sin potenciar su crecimiento, todo ello matizado cuantitativamente con las sugerencias concretas que se han recibido.

Finalmente se advierte que como consecuencia de las nuevas dimensiones de la programación de suelo que se han expuesto, y de los reajustes en su ordenación que se están introduciendo en los trabajos finales, se producirá un incremento discreto en la magnitud del Aprovechamiento Medio, que no se puede precisar hasta el momento final de la redacción, una vez ajustados todos los parámetros que intervienen en el cálculo.

7. **El Suelo No Urbanizable.**

No habiendo sido motivo de controversia los criterios de estructuración del territorio y de intervención para la regulación de usos y protección del sistema agrícola y áreas de interés ecológico y paisajístico, se considera confirmado el contenido del Avance en estos extremos, a resultas de su definitiva concreción en el Plan.

8. **Encaje Económico-Financiero.**

La imposibilidad real de cumplir hasta sus últimas consecuencias el criterio del Avance, de absorber absolutamente todo el costo del suelo para equipamiento general mediante transferencias del Suelo Urbanizable Programado, cuya justicia parece en todo caso cierta, aun cuando la resistencia encontrada haría imposible su desarrollo práctico; obligará a modificar las previsiones del estudio económico, de forma que habrán de soportarse unos costos de suelo muy superiores a los inicialmente previstos.

Tal es el informe elaborado por la Oficina Municipal para la Revisión del Plan General sobre las sugerencias y alternativas de planeamiento recibidas en la información pública del Avance del Plan, que en cumplimiento del párrafo 2 del art. 125 del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo se elevó a la consideración del Excmo. Ayuntamiento Pleno previo dictamen de la Comisión General de Servicios Técnicos para su conocimiento y acuerdo, sobre confirmación y rectificaciones de los criterios y soluciones generales de planeamientos, a fin de orientar la finalización de los trabajos de terminación del Plan General de Ordenación.

Anexo I

LISTADO DE ACTOS DE PARTICIPACION PUBLICA

A. CONTACTOS CON ORGANISMOS PUBLICOS.

1. JEFATURA PROVINCIAL DE COSTAS
   - — Delimitación de la zona marítimo-terrestre en el sector de El Palo-Pedregalejo.
   - — Ordenación de playas en todo el litoral.
2. JEFATURA PROVINCIAL DE CARRETERAS
   - — Red arterial del municipio.
3. INSTITUTO PARA LA PROMOCION PUBLICA DE VIVIENDAS.
   - — Polígono de la Alameda y Polígono Industrial.
4. JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO
   - — Ordenación y perspectivas del Puerto.
5. CONFEDERACION HIDROGRAFICA
   - — Proyecto de embalse en Puerto de la Torre.
   - — Saneamiento en la costa Oeste del Municipio.
6. COMISARIA DE AGUAS
   - — Cauce del Guadalmedina.
7. ICONA
   - — Caminos rurales.
   - — Planes de reforestación.
   - — Superficies repobladas.
   - — Prevención de la erosión.
   - — Zonas de interés paisajístico.
   - — Zonas de ocio y expansión.
8. CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURAS Y DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
   - — Política para el transporte de viajeros a nivel regional y comarcal.
   - — Inversiones previstas en infraestructuras.
   - — Transporte de mercancías.
   - — Funciones del Puerto de Málaga.
9. SERVICIO NACIONAL DE PRODUCCION AGRARIA
   - — Instalaciones Portuarias (silos).
10. IRYDA
    - — Infraestructuras de Santa Rosalía y caminos rurales.
    - — Polígonos regables en el término municipal.
11. INSTITUTO GEOGRAFICO
    - — Inventario de caminos rurales.
12. RENFE
    - — Reutilización de sus terrenos.
    - — Ferrocarril al Puerto.
13. CONSEJERIA DE INDUSTRIA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
    - — Estado y futuro industrial del municipio.
14. GRAN AREA DE EXPANSION INDUSTRIAL DE ANDALUCIA
    - — Estado y futuro industrial del municipio.
15. PATRONATO PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL MALAGUEÑO
    - — Estado y futuro industrial.
16. PALACIO DE CONGRESOS DE TORREMOLINOS
    - — Proyecto de ampliación.
17. COLEGIO DE ARQUITECTOS
    - — Normas cautelares.
    - — Propuestas del Avance.
18. COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.
    - — Propuestas del Avance.
19. GERENCIA DEL POLIGONO INDUSTRIAL DE LA RONDA INTERMEDIA
    - — Infraestructura.
20. INSTITUTO NACIONAL DE LA SALUD
    - — Consultorios y ambulatorios de la Seguridad Social.
21. INSTITUTO NACIONAL DE ASISTENCIA SOCIAL
    - — Guarderías, residencias y comedores infantiles.

22. DELEGACION PROVINCIAL DEL MINISTERIO DE EDUCACION
    - — Plazas y centros escolares, política y previsiones de actuación.

23. DELEGACION PROVINCIAL DEL MINISTERIO DE SANIDAD
    - — Red hospitalaria y mapa sanitario.

24. DELEGACION PROVINCIAL DEL MINISTERIO DE CULTURA
    - — Presupuesto y previsiones.
    - — Estado de asociaciones culturales.

25. DIRECCION DEL HOSPITAL CARLOS HAYA
    - — Estado y necesidades del centro.

26. GOBIERNO CIVIL
    - — Instalaciones de la Policía Nacional y Guardia Civil.

27. CONSEJO DE DEPORTES E INSTITUTO DE LA JUVENTUD
    - — Política de creación de nuevas zonas deportivas.

28. ADMINISTRACION DEL POLIDEPORTIVO DE CARRANQUE
    - — Situación del polideportivo.

29. DIPUTACION PROVINCIAL
    - — Vivienda autoconstruida.
    - — Información sobre los centros asistenciales de la Diputación en el municipio.

30. DELEGACION PROVINCIAL DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA. SECCION DE MINAS
    - — Inventario de canteras del término municipal.

31. DEPARTAMENTO DE ECOLOGIA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
    - — La protección medioambiental en el Plan General.

32. DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA DE LA FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
    - — Aspectos generales de la ordenación del municipio.

B. CONTACTOS CON EMPRESAS PRIVADAS Y ASOCIACIONES DE EMPRESARIOS.

1. ASOCIACION PROVINCIAL DE CONSTRUCTORES Y PROMOTORES
    - — Previsiones del crecimiento urbano.
    - — Discusión de las propuestas del Avance.
    - — Presentación del Plan que se somete a aprobación inicial.

2. ASOCIACION DE COMERCIANTES "GRAN CENTRO COMERCIAL DE MALAGA"
    - — Revitalización comercial del centro histórico.
    - — Con esta asociación se han mantenido muy frecuentes contactos.

3. PROMOTORES Y PROPIETARIOS DE SUELO
    - — Al margen de las reuniones con la Asociación que agrupa a los Promotores y Constructores, se han mantenido frecuentes contactos con un gran número de propietarios de suelo y promotores para discutir la clasificación y ordenación urbanística que afectará a sus terrenos.

      Con varios de estos promotores-propietarios de suelo se han firmado convenios, cuyo objetivo ha sido conseguir unas cesiones de suelo para equipamientos o zonas verdes superiores a las que marca la Ley para los Planes Parciales, al objeto de satisfacer los déficits de los barrios colindantes.

      Las Asociaciones de Vecinos de las zonas afectadas han intervenido en las conversaciones previas a la firma de varios de estos convenios, subscribiéndolos ellas mismas en algunos casos.

4. GERENCIAS DE LOS SIGUIENTES POLIGONOS INDUSTRIALES:
    - — El Viso.
    - — San Luis.
    - — Plavía.
    - — Villa Rosa.
    - — Santa Teresa.
    - — La Huertecilla.
    - — Infraestructuras y problemas urbanísticos.

5. COMPAÑIA SEVILLANA DE ELECTRICIDAD
    - — Red de alta y media tensión.

6. COMPAÑIA ESPAÑOLA DE GAS CIUDAD
    - — Red distribuidora.

7. COMPAÑIA TELEFONICA NACIONAL ESPAÑOLA
    - — Red telefónica.

8. EMPRESA AZUCARERA
    - — Planes de reconversión.

9. METALGRAFICA MALAGUEÑA
    - — Ampliación y calificación del suelo.

10. ACEITES MORO
    - — Ampliación y calificación del suelo.

11. AMONIACO ESPAÑOL
    - — Eliminación de residuos: trazado del amonoducto.
    - — Trazado de la autovía del Guadalhorce.

C. CONTACTOS CON LAS ASOCIACIONES DE VECINOS.

1. En noviembre de 1979 se envía a la Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos un ejemplar de la Metodología del Plan, que la Federación aprueba.
2. Para elaborar la Modificación de Elementos del Barrio 11, se realizan varias reuniones con la Asociación de Vecinos de Cruz de Humilladero. La Modificación es aceptada por la Asociación.
3. Al iniciar los trabajos del Plan se realizan tres reuniones de información a las Asociaciones de Vecinos, convocadas por el Ayuntamiento a través de la Federación. A ellas acude un representante de cada Asociación y se informa sobre la marcha de los trabajos.
4. Organizado por la Diputación Provincial, se celebró un curso de urbanismo para miembros de las Asociaciones de Vecinos de cara a la elaboración del Plan General.
5. Durante los primeros meses de elaboración del Plan numerosas Asociaciones se dirigen individualmente al equipo para plantear todo tipo de conflictos y reivindicaciones que en algunas ocasiones no tienen relación ninguna con las funciones del planeamiento.
6. Al plantearse la necesidad de una medida cautelar que evitase la construcción sobre solares necesarios para el reequipamiento de la ciudad, se decide elaborar un Plan Especial de Espacios Libres para cuya redacción se convoca a todas las Asociaciones de Vecinos del municipio. La convocatoria, organizada a través de la Federación de Asociaciones de Vecinos, es demasiado precipitada y no consigue la presencia de todas las asociaciones. Se realizan dos reuniones a finales de octubre de 1980, y en ellas las Asociaciones señalan sobre el plano los solares que a su juicio deben reservarse para equipamientos.
7. Noviembre 1980. Reunión con la Asociación de Vecinos de El Palo sobre los solares del Plan de Espacios Libres.

   Reunión con la Asociación de Campanillas sobre la autoconstrucción y el peligro de que esta ocupe los solares necesarios para equipamientos.

   Se presenta a la FPAV una propuesta de programa de participación, que los representantes de esta aceptan.

   Posteriormente ratifican este programa en una asamblea del pleno de la Federación.
8. Diciembre 1980. Reunión con las Asociaciones de Vecinos de la Zona Carretera de Cádiz y con las de los núcleos periféricos de Campanillas. Se explica de nuevo el programa de participación y se presenta un guión de los temas a tratar.
9. Enero 1980. Reuniones con las Asociaciones de Vecinos de Dos Hermanas y S. Andrés. Discusión sobre los informes que cada una presenta sobre los principales problemas de su barriada. La Federación decide no continuar las reuniones de zonas hasta haber elaborado un orden periódico para todas.

   El 12 de enero se elabora este orden con el Presidente de la FPAV con intención de reiniciar las reuniones 15 días después.

   También en enero se mantienen 3 reuniones con la A.V. de la Mosca —la asociación entrega un plano con los solares a reservar para nuevos equipamientos— y tres más con las de la Paloma, Torrijos (Huelin) y S. Julián.
10. A partir del 6 de febrero comienzan las reuniones convocadas a través de la Federación, con las AAVV agrupadas en 8 zonas. Del 6 de febrero al 27 de marzo se mantienen reuniones con 24 Asociaciones de Vecinos. Aproximadamente la mitad de ellas no acuden a la primera convocatoria, siendo necesaria una segunda ronda de reuniones para discutir con estas. A pesar de ello hay 20 AAVV que no acuden a las citas.

    En estas reuniones las Asociaciones proporcionan información sobre los principales problemas urbanísticos de sus barrios y se discuten las posibles soluciones,

con especial hincapié en la problemática de los equipamientos, ya que es esta la que preocupa prioritariamente a los vecinos organizados.

Las AAVV que acuden a estas reuniones son las siguientes:

- El Viso.
- Colonia Santa Inés.
- El Tarajal.
- Barriada La Huertecilla.
- Campanillas.
- Haza de Cuevas.
- Churriana.
- Miraflores de los Angeles.
- Granja Suárez.
- Alegría de la Huerta.
- Jardín de Málaga.
- Cortijillo Bazán.
- La Palmilla.
- Puerto de la Torre.
- La Araña.
- El Palo.
- La Luz.
- Colmenarejo.
- Castañetas.
- La Palma.
- Campanillas-Estación.
- Las Flores.
- Parque del Sur.

11. En junio de 1981 se celebra una reunión con la FPAV para informar de la marcha de los trabajos.
12. En julio, se mantuvo otra reunión con la comisión de urbanismo de la FPAV para exponerles el contenido del Avance.
13. Durante los dos meses previos a la presentación del Avance, junio y julio, varias Asociaciones de Vecinos acudieron a la Oficina del Plan para tratar temas relacionados con este. Por la mayor frecuencia de estos contactos, destacan las de Churriana, Puerto de la Torre y El Palo.
14. La ronda de reuniones con todas las Asociaciones de Vecinos que el Ayuntamiento quería realizar en el período de información pública del Avance (11 septiembre - 11 noviembre 1981) fue retrasada varios meses ya que la Federación decidió realizar primeramente una ronda de asambleas sin la presencia de los técnicos municipales, a la vez que elaboraban un plano escala 1/2.000 para cada barrio, traduciendo a este las determinaciones que el Avance señalaba a escala 1/5.000.

    Al margen de las directrices de la Federación, once Asociaciones de Vecinos mantuvieron en esos dos meses reuniones con la Oficina del Plan para discutir el Avance.
15. El 18 de diciembre la FPAV entrega al Alcalde sugerencias al Avance y solicita que se inicie una ronda de asambleas barrio por barrio. El 21 de enero concretan esa propuesta en la celebración de 27 asambleas.
16. Del 24 de febrero al 18 de marzo, representantes políticos del Ayuntamiento y técnicos de la Oficina del Plan acuden a 29 asambleas de barrio en las que se discuten las determinaciones del Plan para cada uno de ellos, siendo el suelo destinado a equipamientos y la nueva red viaria los aspectos de la ordenación urbana que mayor interés suscitan en las AAVV.
17. Finalizada esta ronda de asambleas, se celebran dos reuniones con la Junta Directiva de la Federación Provincial que sirven como reflexión de cierre a esta etapa de participación, y en las que se acuerda la línea a seguir en la elaboración definitiva del Plan para abordar algunos de los problemas más generales de la ciudad.
18. En los últimos meses previos a la aprobación inicial del Plan, se celebraron varias reuniones con las Asociaciones que lo solicitaron. Entre ellas destacan las de El Palo y Puerto de la Torre por la mayor frecuencia de estos contactos.
19. Tras la aprobación inicial del Plan se entregó a la Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos una copia fotográfica del mismo a escala 1/5.000, un ejemplar de los textos del Plan y cuarenta ejemplares de los Planos de Calificación y Gestión (escala 1/12.500 reducción fotográfica del anterior).
20. Entre el 13 de noviembre y el 10 de diciembre del 82 se realizaron once asambleas de barrio o de zona en las que se discutieron las alegaciones presentadas al Plan por las Asociaciones de Vecinos respectivas.
21. En febrero del presente año se celebró una reunión con los miembros de FPAV para examinar las respuestas que la Oficina del Plan ha dado a las alegaciones de las Asociaciones de Vecinos.

D. CONTACTOS CON OTRAS ENTIDADES.

1. PARTIDOS POLITICOS CON REPRESENTACION EN LA CORPORACION MUNICIPAL (PSOE, PCA, UCD y PSA)
   - — Discusión de las propuestas de ordenación urbanística del Plan General.
2. ASOCIACION PARA LA DEFENSA DE LA VIDA SILVESTRE MALAGUEÑA (SILVEMA)
   - — Protección ecológica del término municipal.
3. ASOCIACION DE CAMPISTAS
   - — Terrenos para la creación de campings.

NOTA: Se enviaron sendas cartas a los sindicatos CCOO y UGT, invitándoles a la participación en la discusión del Plan, pero no se recibió respuesta a ellas.

Capítulo 5.°

RESUMEN Y DIAGNOSTICO SINTETICO DE LA INFORMACION URBANISTICA

Más que un diagnóstico detenido y sectorial, que se ha de buscar en las propias monografías que contienen la información urbanística y que esta memoria presenta una síntesis de las mismas, se intenta en este capítulo una síntesis agregada y global que comience a integrar las diagnosis sectoriales que se hacen en las mismas, perdiendo sus perfiles reducidos y específicos, y obteniendo otros nuevos solidarios y susceptibles de ser afrontados desde el amplio ámbito de intervención en que un Plan General se mueve.

Suele explicarse, por su aparente claridad, el proceso de planeamiento como una secuencia de operaciones que comienzan con una Información Urbanística, de cuya elaboración arranca el conocimiento de cuales son los problemas que gravitan sobre la ciudad; es decir, el diagnóstico de sus disfunciones que son las que hay que interpretar, jerarquizar y proponerse resolver desde una voluntad colectiva, que enuncia así sus objetivos y a los que aplica una terapia determinada, o lo que es lo mismo, unas propuestas o intervenciones urbanísticas concretas. Como se explicaba en el Documento Metodológico elaborado en el arranque del Plan, esta linealidad de la secuencia no es correcta. Cuando se elabora una Información como la que se contiene en las monografías realizadas para este Plan, hay ya una hipótesis de trabajo que contiene en germen una interpretación de la realidad urbana e incluso un conocimiento de cuales van a ser los instrumentos de intervención, y todavía, aunque no en detalle, algunas de las propuestas concretas. Es por esto que Información, Diagnóstico, Objetivo y Propuesta son caras del poliedro del Plan que deben ser leídas como conjunto articulado de instrumentos del Plan, aunque la actitud analítica, intencional o propositiva sean respectivamente dominantes y vengan a adquirir predominio, dando esta imagen secuencial en el proceso temporal de los trabajos.

Unos pocos análisis podrán recabar su carácter si cabe, más básico: los de Demografía, Medio Físico, Morfología y Tipología Urbanas concretamente, hacen inventario de tres componentes del proceso de urbanización al que definen en su dinámica, en su encaje con el territorio, en su adecuación al sitio y el emplazamiento de la ciudad y en la coherencia formal de su resultado.

Aparece el perfil físico del enclave de Málaga, en sí mismo, como valor seriamente violentado con las urbanizaciones extensivas, de alto consumo de suelo, en pendientes de terrenos altísimas y casi siempre en zonas de alto valor ambiental o ecológico. El estudio del medio físico se completa con un análisis geomorfológico de la ciudad en fase posterior del trabajo.

El crecimiento urbano de los últimos veinte años ha contado con una fuerte inmigración del resto de la provincia, impulsada tanto por la expulsión de la población del campo, como por la atracción generada por el fenómeno turístico y la actividad constructora. Tal crecimiento ha quebrado el signo histórico —de 1800 hacia acá— de una dinámica siempre alta pero bien asentada en unas infraestructuras de una cierta solidez y equilibrio, ruptura provocada por unos cambios brutales y no tan sólo coyunturales. Y no obstante haber aparecido ya la inflexión en la curva, por el desplazamiento envejecimiento de la pirámide demográfica (si bien entre los años 76 y 77 la tasa ha sido excepcionalmente alta); durante algunos años se retrasarán sus efectos de freno en la demanda de equipamientos, por la acumulación de un déficit hereditario importante en los mismos.

Por otra parte, de los estudios morfológicos y tipológicos así como por la aportación del análisis histórico, se hace evidente cómo la ciudad se ha hecho a trozos que no han añadido para su soporte mutuo piezas más potentes a la estructura urbana que las que articularon a la ciudad histórica —contando en ellas la ciudad producida prácticamente hasta 1950—. Y cuando se han añadido, no han sido elementos de "infraestructuración", de ensamblaje de piezas, sino ajenos a esta obligación solidaria (pensamos por ejemplo en la Prolongación de la Alameda). Es una ciudad rota, desarticulada, sin la imagen unitaria que las grandes ciudades industrializadas han podido imponer a las mismas.

Es una ciudad que no dispone de sitios y emplazamientos potentes con capacidad para caracterizar desde su análisis modelos de crecimientos correctos. Con una dinámica inicialmente fuerte, esta se quiebra en su trayectoria exponencial última; ciudad rota en partes heterogéneas

y faltas de la más mínima referencia general, donde no existen caracterizaciones morfológicas y tipológicas con una cierta racionalidad y formación espacial.

La carencia generalizada de equipamiento y la práctica ausencia de equipo social son notas características. La ciudad tiene tan sólo 263 hectáreas de equipamientos, cuando sólo en espacio verde exigiría esa cifra.

La segregación social no es tanto una correspondencia a un espacio desigualmente equipado, ya que el déficit de equipamiento caracteriza en buena medida a toda la ciudad, sino más bien un reflejo espacial de una estructura social tremendamente jerarquizada y desarticulada —en el sentido funcional y productivo, ya que no si atendemos a relaciones de dominio y dependencia—. Hay en este sentido una Málaga del Este y otra del Oeste del río Guadalmedina, pero el modelo ecológico no es tan simple; encontramos en algunas áreas de los arrabales de Victoria y Capuchinos grupos sociales que tienen una gran similitud con las grandes remodelaciones —o intentos de remodelaciones— al Oeste del río que intenta desplazar a los actuales grupos sociales y a sus formas de hábitat, de su centralidad actual. Como hay en la coexistencia espacial grupos como Puertosol y Las Morillas, expresión de la incertidumbre de los tipos de viviendas y sus pautas de localización con que la producción de viviendas y el P.G.O. de 1971 —más bien la gestión del mismo—, han venido operando.

No obstante, la potente renovación en curso en el Este del río, las grandes promociones al Noroeste y la cuña de la Prolongación de la Alameda hacia el Oeste, parecen ir progresivamente clarificando tal modelo.

Los estudios de vivienda, suelo, infraestructura y suelo industrial, tienden a encontrar en su conjunto la clave explicativa no ya de aquella relación espacio social-espacio físico, sino del juego del espacio en la actividad productiva o más bien la naturaleza de tal proceso productivo del espacio mismo.

La tendencia del binomio construcción-servicios ha sido el eje fundamental del desarrollo económico. El modelo económico malagueño es desequilibrado tanto espacial como productivamente, vulnerable y dependiente de la actividad turística. Desequilibrado, puesto que las relaciones entre los diferentes sectores económicos están fuertemente dominados o inclinadas hacia ese gran macrosector servicios. Es necesaria una corrección de los desequilibrios estructurales del modelo vigente, posiblemente hacia una mayor diversificación de la actividad productiva. Difícilmente se puede replantear una economía como la malagueña, dependiente de factores inflaccionados y externos, y olvidadas sus propias condiciones endógenas de producción y desarrollo.

La producción de suelo, tanto a nivel residencial como industrial, sería la que en mayor medida explicará este proceso: desde esa desequilibrada distribución de la estructura de la Población Activa, con 2,3 % en agricultura, un 36,7 % en la industria (45 % de estas dedicadas a la Construcción) y un 61 % en el sector servicios (en una gran parte ligado al sector de la construcción); la alta tasa de producción de viviendas, la incoherencia en la formulación espacial de las promociones y la tremenda subida del ratio habitaciones/habitantes que se ha doblado en los últimos 20 años (de 0,6 a 1,2) —no en vano mientras la tasa de población ha ido creciendo a un ritmo aproximado de 3,4 % anual de 1960-80, el n.° de habitaciones ha aumentado el 11,6 % anual, con el resultado actual de 35.000 viviendas vacías—; estos puntos suponen notas bien características de la producción espacial en Málaga, a los que habría que añadir las otras más estructurales de la producción de los sectores a escala local, regional y nacional.

Enmárquense todas estas cifras en una situación de dependencia y colonización financiera técnica en su peculiar relación con el "boom" turístico, con la insolvencia de amplios estratos de la población para acceder a ese tipo de mercado, y encontraremos la falta de razón que asistiría hoy a posturas que pretendiesen "expandir" un crecimiento urbano como el que hasta ahora se ha estado produciendo, y frente al que hay que situar dramáticamente la situación de obsolescencia y de ruina de buena parte del stock de viviendas existentes —en el que se incluyen ya algunas de las últimas promociones—.

El despilfarro inmobiliario —en terminología de los modernos estudios sobre el sector— y la situación de amenaza del patrimonio edificado; habría que entenderlos, insistimos, en sus claves malagueñas; en la que los aspectos "coyunturales" y poco enraizados en la estructura económica de la ciudad presentan los grotescos perfiles de una anomalía irreversible pero quizás superable.

Extensos grupos sociales con características de "marginalidad" económica situados bien tanto en el espacio físico central en infraviviendas, como en áreas físicas marginales de la periferia, presentan graves problemas de desurbanización y degradación del espacio, siendo la precariedad y la confusión del proceso de urbanización y de sus cauces estructurales, rasgos tercermundistas que aún no hacen olvidar el carácter de "first joiner" en el proceso de industrialización occidental que Málaga justamente puede reclamar entre las ciudades españolas, si cabe simplificar a nivel urbano tal análisis histórico.

Porque aquella pujante industria decimonónica encuentra hoy su continuidad en los procesos de renovación ecológica de las áreas Sur y Suroeste de la ciudad, en la liberación de suelos que la erradicación produce, y en la disposición actual de más de 250 hectáreas de suelo útil vacante —de polígonos industriales—, enfrentada a una demanda muy baja, muy autárquica —sin apreciar las economías de aglomeración— en sus criterios de localización y con gran predominio de espacios de almacenajes que podrían encajar en zonas mixtas. Es grande la debilidad de la pequeña industria para la que tampoco hay facilidades urbanísticas de localización atomizada y más ligada al tejido residencial, con efectos positivos sobre el espacio físico en su enriquecimiento y diversificación de la actividad productiva, que estaría así más articulada y dispersa y con mayor capacidad de difundir sus efectos.

En la ciudad de Málaga el medio urbano está controlando excesivamente el espacio industrial. Tan excesivamente que podemos decir que es el medio urbano casi la única fuerza productiva, jugando un papel central los ejes de transportes y comunicaciones con un funcionamiento autónomo por sí mismos, sin capacidad de globalizar el espacio, más bien de desagregarlo y polarizarlo más aún, incluso funcionando a veces como un propio proceso de producción.

En la nueva lógica de relaciones ciudad-industria, la industria es obligada a trasladarse al extrarradio bajo la idea teórica de un espacio mejor organizado, para lo cual cada uso debía estar en su sitio. La idea funcional simplificada y rebajada del "zoning", es trasladada miméticamente cualquiera que fuera la realidad industrial de la ciudad a planificar. La expulsión de la industria de la ciudad genera suelo para uso residencial estratégicamente situado, y agrupa el marco de especulación-promoción-construcción de viviendas en que se movería el capital a partir de los 60, empujado por el surgir del turismo.

La aplicación de este modelo socio-económico en una provincia agrícola-comercial y pre-industrial, en un "marco de corrupción-especulación como institución", es el que se va a encargar de transformar el sistema productivo rural dominante, en urbano.

La **actividad terciaria** encontraría en Málaga, acrecentada si cabe, su consustancial dificultad para encajarse conceptualmente en el discurso urbanístico, entendida como categoría económica de invento reciente. Aún no ha encontrado su reflejo espacial con la aparente claridad con que entendemos hoy las relaciones industria-ciudad esclarecidas por una historia de más de un siglo. Efectivamente el terciario es una categoría mucho más heterogénea, —por no simplificar ahora la cuestión con la teoría de la dualidad del sector en ámbitos económicos como el de las ciudades latinoamericanas— que pugna por localizaciones centrales pero que también compite por el espacio en periferias densas, que se gobierna tanto por criterios de aglomeración como de nodalización y reparto de áreas de dominio...

La potencia del sector administrativo central, en gran parte desplazado a la reciente Prolongación de la Alameda, como reflejo provincial de la Administración del Estado en una de sus más importantes ciudades, y la fuerza de una rica actividad comercial en el casco central con la aparición de un comercio monopolista instalado a bajo costo, son los rasgos dominantes de esta actividad terciaria.

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, han generado toda una nueva redefinición del modelo de centralidad de la ciudad y originado una cierta policentralidad, concretadas básicamente (popular y comercialmente) en la bicentralidad de la Prolongación de la Alameda y el Centro Histórico.

La variación que ha ido sufriendo el centro histórico de sus funciones, ha sido importante, llegándose a poder decir que el centro de Málaga no tiene ya una clara delimitación espacial, ni 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 algún modo la rotura; el vaciado, la desaparición del centro, supone la desaparición de la idea urbana de la ciudad (si es que puede existir alguna ciudad que no sea urbana).

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.

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 asumiéndose 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 mismos del centro de la ciudad.

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 de Málaga 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 todo 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 progresiva.

Otros rasgos dominantes del diagnóstico global sintético de los análisis elaborados serían los que conciernen más directamente al inventario de los **servicios,** el déficit generalizado de sus elementos capitales e incluso su alto costo de conservación y dificultades de funcionamiento: tanto por las pendientes excesivas y la situación inundable de la parte baja de la ciudad, como por lo escarpado de sus zonas altas han sido objeto de una valoración aproximada pero sintética. La recualificación de los espacios públicos de la ciudad de Málaga es de una necesidad apremiante y ha de escapar al dominio de las técnicas de intervención sectoriales.

Pero han sido los "troncos" del sistema de servicios (tanto los de acceso, red viaria, como los de saneamiento, abastecimientos de agua, iluminación, comunicación...) los que han sido objeto de una más cuidada información. Aparece así el tradicional esfuerzo inversor en grandes infraestructuras, con alta componente "subvencionada" por parte de la Administración Central —habría que hacer notar la devaluación que a estas subvenciones cabe aplicar por la tremenda inflación de costos, a veces, desde valoraciones infladas de los proyectos—, sin capacidad estructurante y sin que vaya pareja, sino todo lo contrario, a intervenciones sobre los elementos capitales; presentando por otra parte la ciudad unas exigencias de fuerte inversión a este nivel. Piénsese en la presa del Limonero y la inutilidad actual del cauce del Guadalmedina, en las obras de abastecimiento de aguas realizadas y la amenaza existente de carestía en breve plazo, en la ya aludida Prolongación de la Alameda y el colosalismo de sus enlaces y la impermeabilidad vertical de la ciudad en el sector occidental, en los espigones de Pedregalejo y la indefinición de la intervención en la zona litoral, la canalización del Arroyo de los Angeles, de tramos del Arroyo del Cuarto y el mal drenaje de las lluvias de la ciudad, en el Paseo Marítimo sin otro uso posible... La intervención de tipo "Obras Públicas" en la ciudad ha sido potente, aunque sectorial y descoordinada y de débil carácter urbano. No se trata de añorar la frase "lo pequeño es hermoso" sino de pensar en la exigencia de que lo "grande" debiera pensarse mucho y hacerse bien. Se trata de enriquecer la capacidad operativa, de realizaciones y de resolución de los problemas funcionales primarios con criterios en los que encuentren también cabida la preocupación por los efectos derivados; el reconocimiento de las dimensiones de los problemas menos susceptibles de control, la autocrítica de los propios métodos de intervención sobre la ciudad.

Cabe no obstante, ante tan altos déficits y tan necesario replanteo de la gestión una cierta actitud esperanzada, porque las posibilidades de inversión urbanística de Málaga son aún más altas al no estar tan gravado el presupuesto por los gastos corrientes de mantenimiento y tener la ciudad una capacidad de crédito (de credibilidad), por su historia y su importancia en la red urbana nacional, superior a la que cierta reflexión angustiada por las secuelas de los últimos veinte años acreditaría.

El **análisis de la capacidad de inversión pública** muestra, en principio, la viabilidad de las intervenciones programadas al menos en cuanto a su orden y magnitud: sólo cabría insistir una vez más en la necesidad de un cuidadoso estudio de los estándares de la urbanización (a veces una explanada mejorada puede sustituir con ventajas a un suelo asfaltado, o una farola ser más adecuada que un báculo de nueve metros) y que la preocupación por la actividad o programación en fases de un proyecto harán más factible el desarrollo del Plan.

Resaltemos además que las inversiones urbanísticas, por tener efectos "a largo plazo" en la estructura urbana en la que se insertan, es lógico que repercutan en su carga mediante un recurso alto de endeudamiento, a plazos mucho más largos que el de los ocho años de la programación.

Y que será con esta buena administración más que por la vía de presión fiscal alta, inadecuada dada la situación económica de la ciudad, que habrá de cimentarse esta viabilidad del Plan.

Las diversas políticas sectoriales que conforman una política urbanística deberán ser los instrumentos idóneos de gestión municipal y que el Plan formula a lo largo de sus documentos, tales como la Política de viviendas, de Suelo, Equipamientos, Actividades Productivas, Transportes y Comunicaciones...

Estas políticas urbanísticas posibilitarán el control de la especulación, determinarán la promoción de suelo y de las inversiones públicas evitando la canalización de inversiones especulativas en suelo y que como hemos comentado, tanto perjudican a la actividad industrial y agraria.

En resumen, el Plan General desarrollado se identifica con la austeridad propia de la época de fuerte crisis en que nos movemos, aunque a su vez, es lo suficientemente no demagógico como para entender las distintas alternativas que necesita una ciudad como esta, que padece fuertes tensiones en su crecimiento y desarrollo y carga con una pesada herencia en las formas de entender y producir la ciudad.

Capítulo 6.°
OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE MALAGA. MECANISMOS DE INTERVENCION.

Los objetivos del Plan fueron planteados por primera vez en el documento de Metodología, con el que tras su aprobación municipal, se iniciaron los trabajos de redacción del Plan. Dichos objetivos eran consecuencia de un primer diagnóstico técnico de la situación de la ciudad, pero sobre todo, de un sentir colectivo muy general sobre los problemas heredados, la gravedad de los conflictos y el sentido en que se deseaba transformar la situación.

Los trabajos de información, análisis y diagnósticos que se han realizado y que una síntesis de algunas de ellas se contienen en la presente Memoria, permiten ahora volver a formular los objetivos de acuerdo con la capacidad real de su aplicación y las diferentes alternativas consideradas, y por tanto formular consiguientemente las propuestas de intervención.

1. El problema que con mayor fuerza se manifiesta para el usuario de la ciudad es la **congestión** de la mayor parte de las barriadas periféricas y la grave **carencia** generalizada de **equipamientos** y dotaciones colectivas, secuelas ambas de un aprovechamiento desorbitado del suelo en épocas recién pasadas. Estos factores, congestión y carencia de servicios, han sido profusamente estudiados en sus niveles generales y particulares para cada barriada, determinándose los déficits respecto a necesidades y las posibilidades reales de ser compensados.

   Por consiguiente se ha concedido atención preferente a la propuesta de reequipamiento general y local de la ciudad, que se presenta de forma precisa y exhaustiva en este Plan.

   Es obvia la dificultad de cumplir con estos objetivos por cuanto la mayor parte de los problemas se presentan en el suelo urbano, donde los mecanismos de obtención, a falta de una atención específica de la propia Ley, se reducen en su mayor parte al consabido procedimiento expropiatorio. Fórmulas habilidosas de transferencias de aprovechamiento urbanístico estableciendo polígonos discontinuos de reparcelación, como las ya ensayadas en otros lugares, no han podido tener acomodo en estas latitudes, bien por la desconfianza en la capacidad de gestión de las mismas, o por la falta de un entendimiento cultural del propio mecanismo, pero sobre todo, por la urgencia de las necesidades de reequipamiento que precisaba de mecanismos más directos.

   No obstante el conocimiento pormenorizado de los déficits locales y la configuración del substrato catastral, han permitido al Plan definir de una manera precisa y ajustada a las posibilidades reales de gestión, unas Unidades de Actuación en Suelo Urbano o polígonos continuos de reparcelación en los que esta queda simplificada al máximo por extenderse a un mínimo de propietarios y en donde la obtención del equipamiento se produce por compensación dentro del propio polígono.

   A la obtención gratuita del equipamiento por este sistema se ha dirigido de una manera especial la atención del Plan, definiendo un total de 100 unidades de Actuación que permitirán disponer de 1.165.815 m^2 de suelo, lo que supone a su vez la obtención de 118 equipamientos diversos.

   Asimismo, por el sistema de expropiación en Actuaciones Aisladas en suelo urbano, el Plan propone la obtención de 237.418 m^2 de suelo.

   A las cifras anteriores es preciso añadir los sistemas generales ligados a la promoción del Suelo Urbanizable Programado (1.667.341 m^2) y los sistemas locales correspondientes a este último (1.037.349 m^2 y 211 equipamientos).

2. Además del equipamiento se ha concedido atención singular a los **procesos de congestión edificatoria y demográfica,** dando lugar a las propuestas de recalificación y reconducción tipológica que traducen las ordenanzas con las que se ha zonificado el suelo urbano.

   La zonificación del Suelo Urbano encierra una doble componente, analítica y propositiva. Analítica, en cuanto parte de un deslinde de la diversidad tipológica del tejido urbano, y propositiva, en la medida en que con las ordenanzas que lleva aparejadas se interpreta en el suelo urbano el modelo de ocupación territorial preconizado en este Plan.

   De un lado está, pues, el análisis morfológico y tipológico de la realidad urbana de la ciudad, la vigencia u obsolencia de los conjuntos edificados, sus parámetros de composición interna, las relaciones estructurales entre edificios y espacios viarios o públicos.

De otro, las opciones concretas, las actitudes de los terrenos para admitir su consolidación definitiva con determinadas tipologías, la reconversión de procesos erróneos de renovación urbana hacia situaciones primigénicas o su encauzamiento por derroteros que atemperen los actuales excesos volumétricos; todo ello en una visión integral y "arquitectónica" de la ciudad que ha de ser reconocible tanto en el conjunto como en sus piezas. La ordenanza que habrá de regir la ejecución de esas piezas, deberá pues proponerse —y en la medida que la simple aplicación de sus parámetros lo hagan posible— como objetivo de **recomposición urbana,** intentando que Málaga recupere en su fisonomía la identidad perdida con el crecimiento de las últimas décadas.

En el contexto de la Revisión del Plan General tiene especial relevancia el estudio de los mecanismos reguladores de la edificación utilizados por el planeamiento anterior y el análisis de sus resultados, en orden a arbitrar las eventuales medidas correctoras.

Señalemos aquí tres causas determinantes de los efectos juzgados como negativos:

— Excesiva concentración en altura sobre parcela neta con la generación de espacios vacíos residuales e infraurbanizados.

— Altos aprovechamientos volumétricos sobre zonas del suelo residencial —especialmente el centro y el primer cinturón periférico—, fuertemente incentivadores de la renovación urbana, de forma que la obsolescencia de las áreas ha sido más bien efecto inducido que causa determinante.

— Excesiva generalidad y homogeneización de los ámbitos de aplicación de las diferentes ordenanzas, lo que 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 subzonas 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 posible, y que al mismo tiempo sirvan adecuadamente a los objetivos de recomposición preconizados por el Plan.

Ciertamente, estos objetivos de recomposición encomendados exclusivamente a la ordenanza, encuentran sus propias limitaciones en la complejidad de determinadas piezas, sólo abordables mediante proyectos conjuntos enmarcados dentro del planeamiento especial.

Por otra parte, es preciso aceptar la existencia de situaciones de deterioro poco menos que irreversibles. Hay que aceptar ciertas "fracturas" del paisaje urbano —medianerías al descubierto, distorsiones del substrato catastral, forzadas mezclas de usos y tipologías en reducidos ámbitos, espacios residuales, etc.—, como hechos definitivos que van a significar profundamente el carácter de amplias zonas de la ciudad.

Son situaciones que están a la espera de iniciativas que trasciendan "estéticamente" el descalabro paisajístico y transformen el actual deterioro ambiental en fuente de atractivo y vida urbana. Nos referimos a barriadas de consolidación más o menos reciente, infraequipadas e infraurbanizadas, para las cuales la ordenanza adquiere un sentido testimonial al menos en el período de vigencia del presente Plan. Su recuperación no se producirá pues por efecto de la ordenanza, sino con medidas de reequipamiento de los espacios públicos, mediante la redacción de planes especiales de mejora del medio urbano o de proyectos públicos de urbanización definidos expresamente para este objetivo.

Por último, el Plan deja ya fijada desde su propia redacción la aplicación de las ordenanzas en grandes piezas del suelo vacante intersticial y en las zonas más aptas para los crecimientos más inmediatos, mediante la definición de unos trazados viarios y ordenaciones de volúmenes. Con ello se pretende materializar gráficamente, en una exposición decidida e inequívoca, las proclamadas ideas de recomposición urbana y los modelos de ordenación territorial que integran el bagaje teórico con que el presente Plan se aborda.

3. Con todo, el problema urbanístico de mayor envergadura en la ciudad por su repercusión estructural es la **descomposición de las piezas urbanas,** por cuanto origina importantes disfunciones en las comunicaciones, determina el carácter segregado de las barriadas y sus comunidades vecinales, crea bolsas intersticiales en expectativa de revalorización y fomenta el deterioro ambiental y paisajístico. Por demás, una intervención correctora en esta situación es extremadamente costosa y difícil por las implicaciones de diseño que esta propuesta contiene de la red viaria, de las piezas intersticiales de suelo vacante y su gestión, así como el emplazamiento en la medida de lo posible de las piezas de equipamiento. Es la respuesta que se propone en desarrollo de un objetivo: la "recomposición" de la ciudad existente que está en la base misma de la decisión de revisar el Plan General, y en las primeras declaraciones públicas sobre los criterios municipales de actuación urbanística.

Así pues, aquí el Plan actúa en dos frentes:

a) **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 una estructura de ciudad que se revela ahora de un modo fragmentario. Ello supone el redescubrimiento 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, reforzarán los itinerarios su coherencia y plena justificación.

b) **El diseño especial y ciudadoso de las piezas intersticiales del suelo vacante:** el Plan confía a la definición, "arquitectónica", integral, de determinadas piezas clave 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 que deben comportar estas piezas la que lleva al Plan a descender a estos niveles de diseño, frente a la alternativa de congelar sistemáticamente las situaciones más complejas a Planes Especiales de posterior desarrollo como única alternativa.

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 arquitectura de la ciudad plantea. El Plan ha diseñado Unidades de Actuación, plazas, jardines y parques públicos, acudiendo —conscientes de la orfandad teórica a la que el movimiento moderno ha sumido a la práctica urbanística en este terreno—, a modelos formales próximos ya existentes en la ciudad, con la anhelada pretensión de que puedan ser entendidos y asimilados por la conciencia colectiva.

4. La **segregación** de la ciudad en espacios separados se corresponde socialmente con la segregación de la población en grupos por niveles de renta, donde las capas populares han debido ocupar las periferias de menos calidad o claramente más degradada, incluso con procesos muy acelerados, muchos de ellos interrumpidos ahora, de expulsión de los barrios tradicionales centrales. No puede estar evidentemente entre los objetivos del Plan General la transformación del modelo social y su estratificación, de origen e implicaciones no ajenas pero claramente más generales que las cuestiones urbanas de ámbito local. Lo que se trata es de corregir e incluso negar el paralelismo entre la estratificación social y la segregación espacial, con una política general dictada por la necesidad de contribuir a la redistribución de las fuertes diferencias de renta, mediante la acción de la Administración en la ciudad, garantizando la permanencia en los espacios centrales mejor equipados y de calidad a las capas populares, negando los procesos de expulsión, garantizando la organización de grupos de demanda en las operaciones de remodelación, y reservando mediante la calificación del suelo espacios de calidad para grupos vecinales populares y para vivienda de Protección Oficial.

5. El **grave deterioro** y **carencia** general de **urbanización primaria** (vías y redes de servicios), debidos en su mayor parte al incumplimiento muy generalizado en el pasado de la obligación de urbanizar por la iniciativa privada inmobiliaria, se presentan ahora como enorme déficit acumulado muy difícil de subsanar. No obstante es esta una de las responsabilidades que obviamente no puede eludir este Plan en su intención básica de atender a los problemas heredados, y ello está presente en la Gestión del Plan a dos niveles: en la concertación con la iniciativa privada, en cuyo marco ha de exigirse con rigor el cumplimiento de las responsabilidades contraídas, y en el programa económico financiero de actuación del Plan, concediendo la preferencia jerárquica que merece a la inversión en infraestructura local.

Análogo criterio aplicará el Plan a los déficits de infraestructura general en abastecimientos, saneamientos y red arterial, proponiéndose secuencias de ejecución acordes con la jerarquización de los conflictos, tanto en el marco de los convenios con la Administración Central como en el programa de actuación propio del Plan.

6. **La destrucción del patrimonio edificado,** no debida las más de las veces a la necesidad física de su renovación, sino al interés del mayor aprovechamiento del suelo por el incremento del volumen concedido por los planes urbanísticos, ha determinado tanto un despilfarro de recursos económicos como una pérdida de calidad del paisaje urbano. El Plan revisa los aprovechamientos concedidos por anteriores normas urbanísticas para cada barrio, reduciendo a índices que sean acordes con la capacidad de cada trama urbana, e introduce nuevas tipologías edificatorias en las áreas dignas de preservación, bajo la consideración de que las políticas públicas de vivienda deben adquirir en adelante una componente cada vez más fuerte de rehabilitación.

   También se dispone el nuevo equipamiento y trazado viarios de forma que se revitalice la capacidad residencial de las áreas amenazadas por deterioros o sometidas a la presión del cambio de uso residencial por el terciario.

7. El excesivo y casi exclusivo protagonismo de los sectores económicos del suelo e inmobiliario, que ha marcado al modelo de desarrollo malagueño, ha impulsado un **menosprecio de las actividades productivas** en el modelo de asentamiento urbano, mediante cambios de usos o traslados dictados desde el planeamiento, que han determinado una gran cantidad de desmantelamientos industriales que la ciudad no ha podido recuperar para su actividad productiva, incidiendo en la disminución del empleo industrial y que en cualquier caso, ha provocado el **desequilibrio entre espacio residencial y espacio productivo** e incluso la ruptura interna de éste y su desvinculación con los sistemas de transportes.

   Las capacidades político-administrativas municipales y las instrumentales del Plan para incidir en la producción industrial son realmente limitadas, por lo que en ningún caso podría hablarse de una auténtica política sectorial urbanística en este ámbito, para la que sin embargo hemos de dotar al Plan de una capacidad de asistencia mediante la ordenación del espacio, la disposición de servicios y el remedio de incidencias negativas derivadas de la incompatibilidad de usos, como confirman las demandas que por parte del sector se nos han planteado. Es obvio, como ya hemos citado anteriormente, que no puede repertirse ningún intento de forzar cambios de uso en las piezas de suelo industrial, induciendo el desmantelamiento de industrias vigentes, tantas veces utilizados para justificar cierres, tanto más en época de crisis, disminuyendo el empleo en el sector.

   El Plan incide en esta cuestión mediante un meticuloso tratamiento de las áreas donde están localizadas actividades industriales, estudiando afinadamente su grado de compatibilidad con la residencia, con el criterio de alcanzar la máxima estabilidad locacional de este uso, y negando por consiguiente de forma generalizada su erradicación, incluso mediante la concepción de la capacidad de expansión. Para ello se elaboran unas Ordenanzas Industriales y otras reguladoras de la edificación industrial con las que se pretenden entre otras cosas, legitimar la permanencia de industria no molesta bien incardinada en tramas residenciales, asistir a los polígonos actuales con las dotaciones requeridas y acondicionar determinados núcleos a la red de demanda industrial, modificando sus condiciones de implantación, en especial, las referentes a la parcelación.

   Mención singular parece sin duda la situación del Polígono del Guadalhorce, cuya gestión debe ser ineludiblemente agilizada incluso mediante formas adminsitrativas de intervención municipal en la gestión del polígono si ello fuera preciso.

8. El rechazo por la población de las formas actuales de crecimiento urbano degradado ambientalmente y desasistido de servicios, implicando una desvalorización de las formas de vida urbana tan arraigadas hasta hace poco en nuestra cultura local, ha impulsado diferentes tipos de éxodos hacia formas menos urbanas de residencia unifamiliar.

   A este comportamiento se suma el de la existencia pujante de un **fenómeno de autoconstrucción** en enclaves marginales urbanos o periféricos, atraídos por posibilidades alternativas de suelo y vivienda a precios y financiación imposibles en el mercado urbano ortodoxo de la vivienda. Ello es contemplado por el Plan con una óptica asistencial, con toda la prevención y cautela que supone admitir la repercusión sobre la colectividad de unos costos de reequipamiento y reurbanización inabordables por los propios moradores, pertenecientes en general a las capas más insolventes de la demanda.

   Lejos de favorecer el crecimiento de estos núcleos, el Plan entiende que las condiciones de la economía local y la necesaria austeridad de la administración urbanística actuante aconsejan establecer una opción prioritaria de desarrollo urbano concentrado donde los escasos recursos disponibles se optimicen, y donde las rentas generales se puedan aplicar por la propia economía de cara a la recomposición urbana y ambiental de los espacios semiconsolidados de la ciudad ya existente.

   Distinto es el caso de los núcleos de Campanillas y Churriana, polos significados del área de influencia malagueña con su dinámica propia y unas pretensiones de expansión bien asentadas en la existencia de recursos propios. El Plan está a tiempo de encauzar este súbito mercado por los derroteros deseados por la demanda —viviendas unifamiliares agrupadas como trasunto de los núcleos tradicionales populares—, pero que la falta de una intervención ordenadora y vigente podría derivar por los hábitos de la marginalidad o la retención especulativa.

   Así pues, el Plan diseña para estos núcleos unos ensanches —más extensos en suelos que en densidad de población—, con los que se extrapola ordenadamente la estructura embrionaria del asentamiento original, conduciendo ortodoxamente lo que podría ser un proceso marginal, y posibilitando su inclusión en los programas de protección oficial para su construcción.

9. El Plan abre un debate sobre **la configuración del viario arterial** impuesto como razón última desde instancias supramunicipales en el planeamiento anterior, según modelos rígidos, que al no provenir de un entendimiento de la estructura urbana preexistente y sus directrices naturales de crecimiento, friccionan con unas tramas residenciales consolidadas, que le sobrepasan e invalidan su pretendida autonomía como corredores de tráfico.

   Se propone un modelo alternativo arbóreo, de configuración aplazada en el tiempo, de búsqueda de alternativas modernas a las autopistas y a los cinturones de ronda cuando estos no son imprescindibles.

10. Los graves problemas estructurales generados por el crecimiento incontrolado de las últimas décadas, la crisis del sector inmobiliario y la sobrecalificación de suelo procedente de planes parciales del Plan anterior, sin ejecutar o sólo parcialmente ejecutados, aconsejaban adoptar como objetivo prioritario del Plan **el control de crecimiento.** En el Avance del Plan ya se postulaba adecuar el dimensionamiento de la ciudad a la capacidad real de actuación del sector inmobiliario, aceptando y potenciando la realidad de dicha tendencia por medio de una política urbana cualitativa y elástica, limitando el crecimiento de tipo inflacionista y poco coherente con las capacidades de inversión pública y privada, y con la propia estructura territorial como soporte físico.

    En este sentido, se ha realizado por parte del Plan una detenida reconsideración de la política de nuevos crecimientos y de calificación indiscriminada de nuevo suelo urbano periférico como parte de un debate colectivo sobre la gran opción que se le plantea a la ciudad: la reconsideración total de su modelo de desarrollo económico actual, basado en la preponderancia casi exclusiva del sector inmobiliario, paralela a la descapitalización progresiva de los demás sectores productivos.

    El Plan intenta posibilitar opciones más globales, más diversificadas y productivas, sin olvidar la importancia del sector inmobiliario, creando en este sentido, el adecuado soporte infraestructural para una eventual reconsideración de la actual política económica y aportando los necesarios instrumentos programáticos para producir la adecuación entre crecimiento físico y actividad económica.

    El Plan tiene por tanto una vocación preferentemente dirigida hacia la ciudad existente, revisando el modo de conducir los procesos urbanos seguidos hasta el momento, recomponiendo su estructura y favoreciendo los procesos de integración y complexión de su trama.

    El Plan reconoce estas capacidades comentadas, para no constituirse en absoluto en inhibidor de la actividad de la construcción y los condicionantes que imponen variables de indiscutible certeza, como son el crecimiento demográfico, el estancamiento de la demanda de viviendas y el límite de los recursos públicos y privados que pueden destinarse de una manera plausible a la financiación de las operaciones del Plan.

    Según todo esto, el Plan califica suelo para:

    19.152 viviendas en Unidades de Actuación y Regímenes Transitorios (1er. cuatrienio).

    12.480 viviendas en Suelo Urbanizable Programado (1er. cuatrienio).

    10.133 viviendas en Suelo Urbanizable Programado (2.° cuatrienio).

    En cualquier caso, para evitar disfunciones, se hace preciso un control de la programación y gestión del suelo residencial, favoreciendo con la agilización de las inversiones públicas previstas y el apoyo institucional, la puesta en funcionamiento de los suelos con una capacidad para soportar el crecimiento y que, por llevar aparejados el mayor número de sistemas generales, permiten desencadenar la gestión global del Plan, y hacerlo por consiguiente posible.

El número total de planes parciales es de 44, siendo la superficie residencial 486,2 Has. de superficie y la superficie industrial 49,21 Has., lo que hace un total de 535,41 Has. de Suelo Urbanizable Programado.

Comparando con la situación anterior, el Plan que se revisa calificaba un total en Málaga capital (ámbito sobre el que actuaba) de 5.800 Has., de las cuales 2.026 Has. pertenecen al Suelo Urbano y 3.774 al Suelo de Reserva Urbana. El Plan actual califica en Málaga capital un total de 4.986 Has., de las cuales 3.844 Has. pertenecen al Suelo Urbano, 618,4 Has. al Suelo Urbanizable Programado de los dos cuatrienios y Sistemas Generales del Programado y 523,7 Has. al Suelo Urbanizable no Programado más Sistemas Generales del no Programado, lo que supone una **desclasificación de 814 Has. en Málaga capital,** con respecto al Plan anterior.

Por todo ello, **el Plan se limita a actuar dentro del perímetro territorial del Plan anterior, sensiblemente reducido, operando sobre un suelo altamente hipotecado por un planeamiento parcial en su mayoría vigente, disminuyendo de una manera general las cotas de aprovechamiento del mismo (pasando del 2,2 m^3/m^2 de edificabilidad a 1,35 m^3/m^2 en los sectores más densos), organizando el discreto crecimiento que su promoción comporta de forma que se disponga correctamente en la estructura de la ciudad, se programe en su momento oportuno y se garantice la redistribución social de rentas generadas por la ciudad en dicho crecimiento.**

11. Por último, habría que hacer referencia a un objetivo fundamental que subyace en todo el documento del Plan, una clara vocación de ser gestionado, esto es, una dispuesta intención de dotar al Ayuntamiento de los útiles necesarios para que éste se apropie y distribuya en favor de la colectividad la mayor parte de las rentas urbanas generadas en el proceso de transformación urbana. Es un documento al servicio de los residentes y por tanto con intención de servir a la formulación de una política urbana de acción municipal unitaria y coherente. El Plan dota a la Administración desde su misma concepción y redacción, de los criterios necesarios para su gestión y realización: posibilitando mecanismos para intervenir en el mercado del suelo para captar rentas urbanas por la aplicación de los mecanismos de cesión y reparto previstos en la Ley del Suelo, obteniendo de esta forma suelos públicos necesarios para el proceso de construcción de ciudad sin necesidad de recurrir a la expropiación; interviniendo de forma directa en materia de vivienda por medio de la obtención de un patrimonio municipal de viviendas; de reconducir procesos de rehabilitación y viviendas marginales; de programar coherentemente la calificación de suelo; de dirigir públicamente operaciones de "relleno" o de completar tramos existentes, reentendiendo la recuperación social y económica como una recuperación activa, no despilfarradora de recursos y potencialidades; reconsiderando y tomando la iniciativa, la cooperación en el diseño de la Red Arterial y el viario medio; dotando a la Administración de un conjunto de políticas sectoriales esencialmente urbanísticas de ordenación y equipamiento y haciendo posible que al Ayuntamiento retorne desde la acción municipal, la dirección del proceso de construcción de la ciudad, la ordenación de su planificación y edificación.

Título II
MEMORIA INFORMATIVA
Información general del municipio: aspectos físicos, sociales y económicos

Capítulo 1.°

CARACTERISTICAS DE LA POBLACION ASENTADA EN EL TERRITORIO. CONDICIONES ECONOMICAS Y SOCIALES. PREVISIONES DE SU EVOLUCION

1.1. Características de la Población.
1.1.1. Introducción.
1.1.2. Evolución de la población.
1.1.2.1. Dinámica del crecimiento.
1.1.2.2. La distribución espacial de la población.
1.1.3. La Población en el inicio de los 80. Distribución de la población por barrios.
1.1.4. La edad de la población.
1.1.5. Estructura económica de la población.
1.1.5.1. Aspectos Generales.
1.1.5.2. Activos por barrios.
1.1.5.3. Activos por profesionales.
1.1.6. El Nivel Cultural.
1.2. Proyecciones de Población.
1.3. Condiciones socioeconómicas.
1.3.1. Introducción.
1.3.2. Población activa de los sectores económicos.
1.3.2.1. Sector Agrario.
1.3.2.2. Sector Industrial.
1.3.2.3. Sector Servicios.
1.3.3. El Municipio de Málaga-capital y la Provincia.
1.3.4. Estructura de la Producción.
1.3.4.1. Sector Agrícola.
1.3.4.2. Sector Industrial.
1.3.4.3. Sector Servicios.
1.3.5. Desempleo.

1.1. CARACTERISTICAS DE LA POBLACION.

1.1.1. Introducción.

La población es la estructura básica de una comunidad social y se puede entender por ella como "un conjunto de hombres cuya actividad vital transcurre en el marco de una sociedad determinada" (Arab-Ogly y otros, 1978) y con un modo de integración económica, social y política característico. Manifestada así, esta interpretación implica esencialmente que esa actividad vital se desenvuelve en unas complejas relaciones sociales, que se puede suponer, a priori, estarán profundamente condicionadas por el modo de producción dominante.

Si los procesos sociales se manifiestan en gran medida como consecuencia de las relaciones de producción dominantes, los procesos demográficos, sociales por su esencia, estarán también condicionados por ellas y sus aspectos, tanto dinámicos como estructurales, estarán mediatizados por los aparatos sociales creados sobre la base de este modo de producción, que actúan como pautas correctoras del comportamiento de la población para adecuarlas al sistema y reproducir así la formación social dominante.

El estudio de la población por tanto, sería una abstracción si se le aísla del contexto social determinado en el que se desenvuelve, de la estructura de clase de la sociedad o de las relaciones económicas. Desde el punto de vista estrictamente económico, a la población se la considera un factor básico de la cadena productiva al ser a la vez el primer activo de la producción y el receptor de ella, y de aquí que sean los mecanismos productivos los que rijan los procesos sociales y condicionen profundamente la dinámica de la población y su estructura para la reproducción de este sistema, y éste, que se ha caracterizado en España por la concentración muy localizada de la actividad económica, ha desequilibrado profundamente la distribución espacial de la población, concentrando los recursos humanos en unas zonas muy determinadas, mientras que en otras, se están formando unas extensas áreas ralas que amenazan seriamente la existencia de muchas comunidades de origen de estos emigrantes.

Si, como dice el profesor Bosque, es en demografía donde se encuentra el índice que expresa más agudamente la situación de subdesarrollo (Bosque, 1975), analizando sucintamente la población malagueña podemos llegar a comprender mejor el grado de deterioro socioeconómico en que se halla inmersa. Efectivamente, el peculiar crecimiento económico malagueño de estos últimos años, basado en la terciarización casi exclusiva de su economía como consecuencia del boom turístico, ha configurado una clara dualidad dentro de nuestra provincia; conformando un litoral donde al mismo tiempo que se concentra la actividad económica está produciendo un enorme salto demográfico, y una zona interior con unos índices de desamortización demográfica cada vez mayores. La manifestación más clara de esta dualidad viene expresada por los distintos comportamientos demográficos de ambas zonas, con pérdidas de más del 50 % de la población en tan sólo 10 años (1961 - 70) en algunas zonas interiores, o crecimientos espectaculares en muchos municipios del litoral (3,4 veces Benalmádena; 2,7 Marbella, por ejemplo, en la misma década). Esta dualidad demográfica está planteando unos serios problemas en ambas zonas, aunque de índoles distintos: por un lado, en el interior, esta enorme emigración está vaciando de contenido social muchísimas comunidades, descongestionando la excesiva presión de las masas trabajadoras en el mercado laboral, y al debilitar las reivindicaciones obreras está favoreciendo la consolidación del statu quo (Gregory, 1975), reduciendo "el antagonismo de clase sin necesidad de que se acometan reformas estructurales" (Murillo Ferrol y Beltrán Villalta, 1979); por otro lado, en el litoral y al socaire de una activísima inmigración tanto económica como de ocio, se están desajustando profundamente todos los parámetros socioeconómicos, agudizándose el déficit de bienes y servicios y planteándose como particularmente problemática la inserción de estos inmigrantes en la sociedad.

El litoral malagueño y más en concreto la estrecha franja de terreno que comprende desde la capital hasta el Campo de Gibraltar, se está configurando como una auténtica conurbación sin solución de continuidad, con enormes problemas internos de infraestructura y claros rasgos de segregación. Es decir, las contradicciones campo-ciudad propias del capitalismo se está superando en la nueva forma de organización del espacio "por un creciente antagonismo basado en la diferenciación interna dentro de las zonas metropolitanas" (Harvey, 1977).

1.1.2. **Evolución de la población.**

1.1.2.1. **Dinámica del crecimiento 1900-1979.**

La dinámica demográfica de la población malagueña ha estado marcada por una tendencia muy clara al crecimiento de población. En ningún período intercensal ha visto disminuir su población absoluta, hecho que ha ocurrido con muchas capitales españolas y con tres andaluzas (Almería, Cádiz y Granada), alcanzando el año 1979 con una población que es casi cuatro veces la que tenía a principios de la centuria.

Según observamos en el cuadro n.° 1 la población malagueña asciende, al 31-12-79, a 491.052 habitantes,

CUADRO N.° 1

Evolución de la población 1901 - 1979

	Población de hecho	Cto. inter-censal	% cto. anual	1900=100	Densidad
1900	130.109	—	—	100	321
1910	136.365	6.256	0,5	105	336
1920	150.584	14.219	1,0	116	371
1930	188.010	37.426	2.5	144	464
1940	238.085	50.075	2,7	183	587
1950	276.222	38.137	1,6	212	681
1960	301.048	24.826	0,9	231	742
1970	374.452	73.404	2,4	288	923
1975	411.131	36.679	1,9	316	1.014
1979	491.052	79.921	4,8	377	1.211
1901-79		360.943	3,5		

correspondiéndole una densidad de 1.211 habs./Km² entrando de lleno en los núcleos dasicoricos de población (Perpiná Grau, 1954, 1962 y 1972) y con una tendencia clara a continuar por ahora el ritmo acelerado de crecimiento.

En su evolución secular se observan, pese a su crecimiento siempre positivo, unos dispares valores en su tasa de crecimiento anual que marcan unas distintas pautas en su dinámica, los cuales nos indican unos factores condicionantes que han marcado con su signo esta evolución.

"A grosso modo", ya que en otro lugar se ha analizado ampliamente (López Cano, 1977), podemos distinguir cinco etapas en la evolución demográfica de lo que va de siglo, cuya periodización y condicionamientos son los siguientes:

— 1901-10, con una tasa de crecimiento anual de 0,5 %, inferior a la considerada como normal (Floristan y Bosque, 1957). En este período se sigue arrastrando aún la crisis socioeconómica de finales del XIX, con su lógica repercusión en la población que se ve abocada a una salida forzosa, aunque esta no fue particularmente intensa, y menos aún, como se ha querido a veces explicar, dirigida a Latinoamérica, como ya se demostró en otro lugar (López Cano 1977).

— A partir de 1911 empieza una clara recuperación en las tasas que dura hasta 1940. En la primera década de este período el crecimiento se hace ya normal para subir en los decenios siguientes a valores claramente superiores. No obstante si bien podemos explicar las tasas de las dos primeras décadas por motivos de todos conocidos y que podríamos sintetizarlos, como dice un autor, en una "felicidad demográfica en que se recoge la herencia de la neutralidad en la Guerra Europea" (Amando Melon, 1951); difícilmente se puede hacer coincidir con la realidad de la década de los treinta el 2,7 % de crecimiento anual de estos años, a no ser, como ya se ha puesto de manifiesto por numerosos autores, por un inflamiento en el censo de 1940 para minimizar las pérdidas de la guerra, tanto muertos como exiliados.

— Desde 1941 y hasta 1960 el crecimiento, pese a mantenerse en valores prácticamente normales, manifiesta una regresión en relación a los años anteriores. La baja de más de un entero en la década de los 40, pese a que fueron unos años de repliegue interior de la población debido a las dificultades de la emigración tanto interna como externa, es otro hecho que nos avala el inflamiento que se hizo en las cifras de 1940. En el decenio posterior ya se advierte de una forma clara la emigración que afectó al municipio, coincidiendo por un lado con la postración económica local y por otro, por el resurgir de los núcleos industriales españoles.

— De 1961 a 1975 se asiste en el litoral al boom turístico y de la construcción, marcado principalmente en los diez primeros años en que la capital malagueña crece a un ritmo rápido, 2,4 % anual. No obstante si comparamos este aumento con el registrado en algunos municipios costeros (Benalmádena, 25,9 % anual; Marbella, 17,5 % anual; etc.), se evidencia de que el turismo, principal causante del salto demográfico provincial de estos años, ha afectado tan sólo indirectamente a la capital, mientras que se ha volcado en los municipios costeros, produciéndose lo que muy pocas veces ha ocurrido en la historia del urbanismo, "que un centro se desplace en tan pocos años a la periferia" (Gaviria, 1971), generando en ella un auténtico crecimiento hongo y un débil reflejo en la capital. Los últimos cinco años de este período se desacelera el crecimiento acorde con la recesión socioeconómica de estos años.

— Aunque los años 76-79 no comporten por su limitado margen, elementos de juicios suficientes como para elevar a categoría absoluta las consecuencias que de ellos se saquen, el cambio en la dinámica demográfica ha sido tan brusco que necesariamente se impone su análisis como una etapa individualizada. Efectivamente, en estos últimos cuatro años la capital malagueña ha acelerado su crecimiento a un ritmo del 4,8 % anual, obteniendo un aumento absoluto de 79.921 habitantes, lo que sin duda está demostrando un crecimiento considerable de la inmigración, como posteriormente veremos, y agudizando los problemas internos por el déficit de bienes y servicios que esta población demanda.

La importancia de este crecimiento se aprecia también en la comparación que hacemos con las restantes capitales andaluzas (cuadro n.° 1.2), ya que, pese a que en todas las capitales se advierte un fuerte incremento, la diferencia con la capital malagueña es bastante considerable, contabilizando ella sola el 34 % de todo el aumento andaluz. Este considerable crecimiento había que explicarlo como una consecuencia indirecta de la crisis económica actual que ha cerrado las puertas a la emigración tanto interior como exterior y la población, pues, se ha visto obligada a replegarse interiormente, reajustándose en sus espacios comarcales o provinciales más inmediatos. Dentro de un contexto provincial deprimido, la capital malagueña ha actuado en estos años de importante foco de atracción provincial que junto con un no despreciable flujo de otras provincias (retornados o no), han dado lugar al considerable aumento de estos últimos cuatro años.

CUADRO N.° 1.2

Cto. 1976 - 79 en las capitales andaluzas

	Aumentos absol.	% Anual	% sobre t.ª andal.
Almería	18.456	3.8	7,8
Cádiz	15.106	2,7	6,4
Córdoba	27.839	2,7	11,8
Granada	19.182	2,2	8,2
Huelva	7.885	4,0	7,6
Jaén	10.137	3,0	4,3
Málaga	79.921	4,8	34.0
Sevilla	46.921	1,9	19,9
ANDALUCIA ...	235.230	3,0	100,0
ESPAÑA	1.042.661	2,0	

CUADRO N.° 1.3

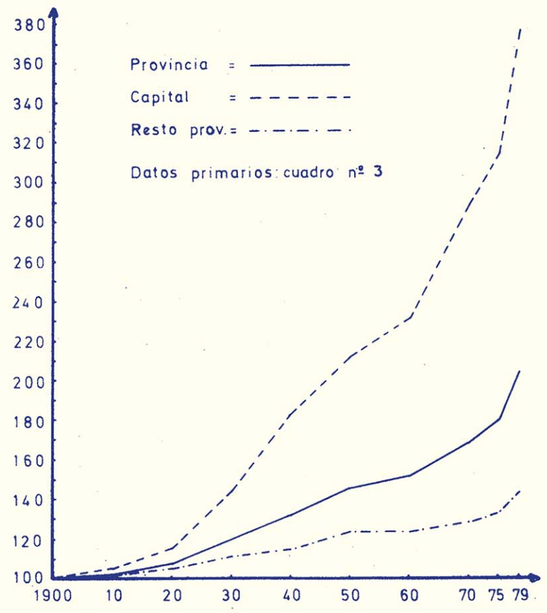
Evolución de la población 1901 - 79

	Provinc.	1900 =100	Capital	1900 =100	% sob. prov.	Resto prov.	1900 =100
1900	511.989	100	130.109	100	25,4	381.880	100
1910	523.412	102	136.365	105	26,0	387.047	101
1920	554.301	108	150.584	116	27,1	403.717	106
1930	613.160	120	188.010	144	30,6	425.150	111
1940	677.474	132	238.085	183	35,1	439.389	115
1950	750.115	146	276.222	212	36,8	473.893	124
1960	775.167	151	301.048	231	38,8	474.119	124
1970	867.549	169	374.452	288	43,1	493.097	129
1975	919.251	179	411.131	316	44,7	508.120	133
1979	1.046.680	204	491.052	377	46,9	555.628	145

GRAFICO 1.1.

Evolución de la población malagueña

1900=100



Como se aprecia en el cuadro 1.3 y gráfico 1.1., dentro del contexto provincial, la capital malagueña se destaca netamente en su evolución. Así, mientras que alcanza 1979 con un índice de 377 con referencia 100 en 1900, el total provincial llega al 204 y la provincia sin la capital, sólo aumenta en un 45 %. La manifestación más clara de este incremento es el continuo aumento en el peso demográfico sobre el total provincial, que de significar tan sólo el 25,4 % a principios de siglo, representa en la actualidad el 46,9 %, constituyéndose cada vez más como "una cabeza demasiado grande en un cuerpo cada vez más pequeño" (Bosque, 1971). Dentro de Andalucía la capital que más se le aproxima es Sevilla, con el 42,6 % de la población provincial en el mismo año; mientras que las capitales andaluzas y españolas ascienden al 33,2 % y 37 % respectivamente por este mismo concepto. En todos los intercensales, exceptuando los años 1911-20, el crecimiento de la capital ha superado ampliamente el 50 % del total provincial (cuadro n.° 1.4), acelerándose a partir de 1951 en adelante, y alcanzando un total del 67,5 % del crecimiento provincial del siglo. Hay, por tanto, una relación causa-efecto entre intensificación de la emigración provincial por un lado y aumento en el peso demográfico de la capital por otro, que se va comportando paulatinamente y junto con el resto de la Costa del Sol como uno de los centros neurálgicos de la emigración provincial e incluso de Andalucía. Esto lleva aparejado también el reverso de este fenómeno, es decir, la desertización y abandono de amplias zonas del interior y que ya nos ocupamos en otro lugar (López Cano, 1980).

GRAFICO 1.2.

Evolución comparativa de las capitales

1900=100

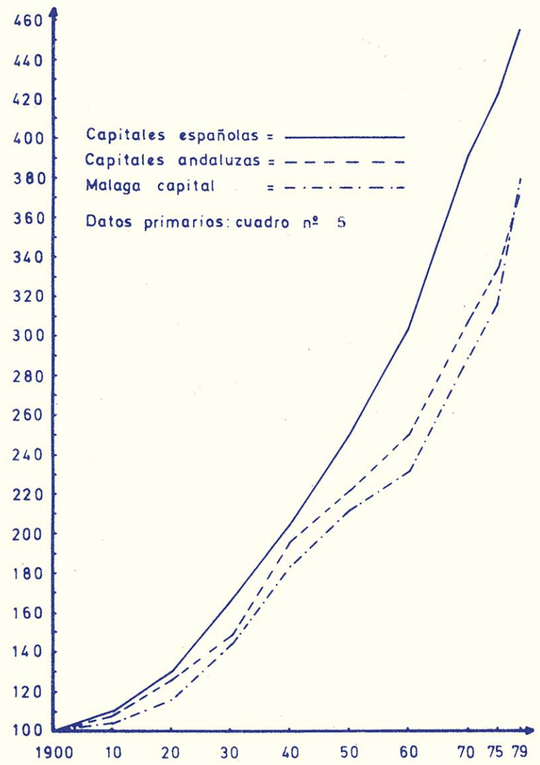
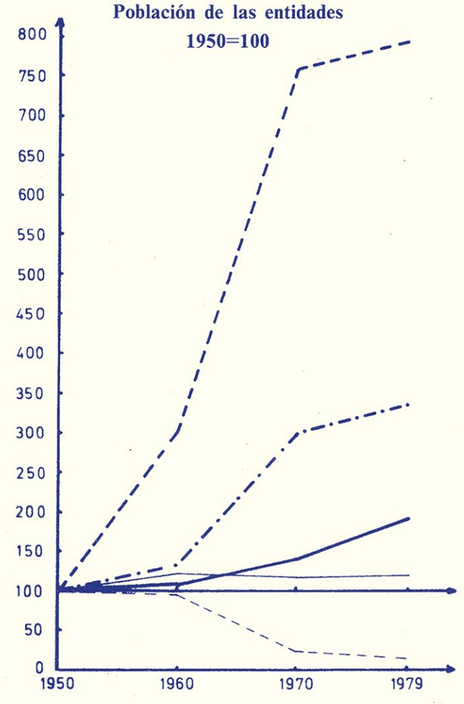


GRAFICO 1.3.

Población de las entidades

1950=100



La comparación de esta dinámica malagueña con espacios territoriales más amplios muestra, como se observa en el cuadro 1.5 y gráfico 1.2 un desajuste tanto de la capital malagueña como del resto de Andalucía con referencia a las capitales españolas que elevan su población a más de 4 veces y media la de principios de siglo, mientras que las dos primeras no llegan a cuadruplicarla. Con referencia a Andalucía se advierte el salto habido en Málaga en los últimos cuatro años, superando el crecimiento andaluz por primera vez en lo que va de siglo.

CUADRO N.° 1.4

Crecimiento provincial y capital

	Cto. intercensal provincia	Cto. intercensal capital	% sobre provincia
1901-10	11.423	6.256	54,8
1911-20	30.889	14.219	46,0
1921-30	58.859	37.426	63,6
1931-40	64.314	50.075	77,8
1941-50	72.641	38.137	52,5
1951-60	25.052	24.826	99,1
1961-70	92.382	73.404	79,4
1971-75	51.702	36.679	70,9
1976-79	127.429	79.921	62,7
1906-79	534.691	360.943	67,5

CUADRO N.° 1.5

Evolución comparativa de las capitales 1900=100

	ANDALUCIA		MALAGA		ESPAÑA	
	1900 =100	Cto. anual	1900 =100	Cto. anual	1900 =100	Cto. anual
1910	107	0,7	105	0,5	110	1,0
1920	126	1,8	116	1,0	130	1,7
1930	148	1,7	144	2,5	165	2,7
1940	195	3,2	183	2,7	204	2,4
1950	221	1,3	212	1,6	249	2,2
1960	250	1,3	231	0,9	303	2,2
1970	307	2,3	288	2,4	391	2,9
1975	334	1,7	316	1,9	421	1,5
1979	375	3,0	377	4,8	455	2,0

Las consecuencias inmediatas de este considerable aumento aún no se pueden prever, pero sí serán, sin lugar a dudas, graves por múltiples motivos; entre los principales cabe citar el que este aumento de la población debido en gran parte a la inmigración, incide sobre una economía deprimida con lo que el aumento del paro será considerable, y porque va a desequilibrar aún más la oferta y demanda de bienes y servicios.

1.1.2.2. **La distribución espacial de la población.**

La presión demográfica del municipio es muy considerable y es uno de los primeros rasgos distintivos que podemos sacar con referencia a la media provincial, ya que significando tan sólo el 5,6 % de la superficie total, contabiliza el 47 % de la población; reflejándose estos datos en la diferencia existente en las densidades de ambos conjuntos (1.211 habs./Km.^{2} en la capital frente a los 144 del total provincial). Al mismo tiempo la población se reparte en un número de entidades muy superior a la media provincial (10 frente a 3,9), según observamos en el cuadro 1.6 y gráfico 1.3.

Pero estos rasgos, tanto el primero como el segundo, reflejan unos valores medios municipales que poco tienen que ver con la realidad. Efectivamente, los 491.052 habitantes del municipio en 1979 se reparten entre las entidades que hemos visto en el cuadro 1.6 aunque es la entidad malagueña la que monopoliza más del 90 % del total, siendo insignificante la participación de las más pequeñas. Por otro lado, si bien la presión demográfica es muy considerable, esta se hace aún mayor si consideramos que la población se constriñe en una estrecha franja litoral desde Málaga a Torremolinos que contabiliza por sí sola más del 96 % del total.

CUADRO N.° 1.6

Población de las entidades

	1950	%	1960	%	1970	%	1979
Campanillas	2.647	0,9	3.368	1,1	7.853	2,1	8.987
Churriana ...	5.217	1,9	6.478	2,2	6.120	1,6	6.162
Málaga	241.385	87,4	259.245	86,1	334.988	89,5	450.922
Torremolinos	2.681	1,0	7.980	2,6	20.484	5,5	21.245
Otras*	24.292	8,8	23.977	8,0	5.007	1,3	3.736
	276.222	100,0	301.048	100,0	374.452	100,0	491.052

* Guadalmedina, Jaboneros, Olías, Sta. Catalina, Sto. Pitar y Verdiales.

CUADRO N.° 1.7

Indices y tasas de crecimiento 1950 = 100

	1960		1970		1979	
	Indice	Tasa	Indice	Tasa	Indice	Tasa
Campanillas	127	2,7	297	13,3	339	1,6
Churriana	124	2,4	117	—0,5	118	0,1
Málaga	107	0,7	139	2,9	187	3,8
Torremolinos	297	19,7	764	15,6	792	0,4
Otros	99	—0,1	21	—7,9	15	—2,8
	109	0,9	135	2,4	178	3,5

En la evolución de estas entidades en los últimos años (cuadro 1.7) destaca el hecho significativo y lógico del importante crecimiento de Torremolinos, que en tan sólo 29 años ha aumentado casi 8 veces su población pasando de 2.681 habitantes en 1950 a 21.245 en 1979, convirtiéndose en una de las entidades de mayor población de la provincia.

En el otro extremo se sitúan las pérdidas de las entidades más pequeñas, que coinciden con el diseminado y que han visto descender su población de una forma considerable, pasando a significar tan sólo el 15 % de 1950 (24.292 habitantes en 1950 y 3.736 en 1979) como consecuencia de la enorme emigración que han sufrido en estos años.

LA POBLACION EN EL INICIO DE LOS 80

Distribución de la población por barrios. (1)

La población de hecho que arroja el municipio malagueño al 31 de diciembre de 1979 y con la cual inicia la capital su andadura en la nueva década asciende a 491.052 habitantes, cifra que como se dijo más arriba supone un considerable aumento con referencia al anterior recuento censal y que se puede imputar principalmente a un previsible incremento por el corte de la emigración; por lo cual aparte del crecimiento natural ya de por sí elevado, se ha acusado un importante flujo tanto de retornados como de inmigrantes del interior y de otras provincias.

Pese a que el crecimiento natural de la capital en estos últimos cuatro años ha sido de 6.277 nuevos habitantes de media anual, la más alta de todo el siglo, el aumento real del municipio se ha elevado a la considerable cantidad de 19.980 habitantes anuales, lo que significa en términos absolutos, que en este mismo período han entrado en nuestro municipio la no despreciable suma de 54.813 inmigrantes, arrojando una media de entrada anuales de 13.703.

Esta considerable afluencia de inmigrantes junto con el elevado crecimiento vegetativo mantenido entre un 14-15 por mil durante decenios, ha supuesto para nuestro municipio un aceleramiento progresivo de la población, que en los últimos 19 años ha llegado a alcanzar el 52,6 % de todo el aumento de la centuria. Como consecuencia de esta densificación el hacinamiento en algunos barrios obreros se hace insostenible, al mismo tiempo que la crisis de los servicios que cada vez se muestran más inadaptados ante este crecimiento de la población, está degradando gravemente la ciudad.

CUADRO N.° 1.8

Crecimiento de la población de Málaga capital

	Absoluto	%
1901-60	170.939	47,4
1961-79	190.004	52,6
Cto. total	360.943	100,0

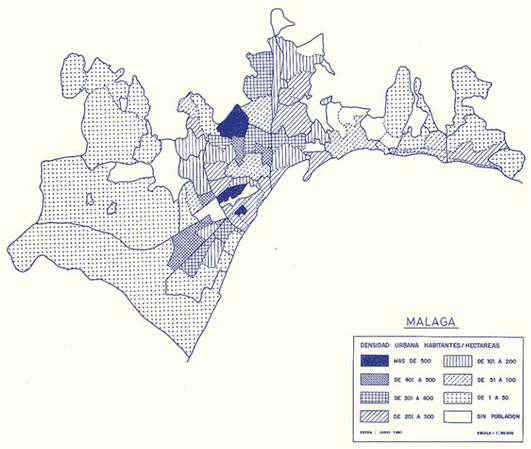
A nivel municipal la densidad total asciende a 11,9 habs./Has., correspondiéndoles a las distintas entidades, según observamos en el mapa n.° 1.4 : 83 al casco urbano de la capital; 12 a Torremolinos; 16 a Campanillas; 28 a Churriana, y tan sólo 0,27 al resto del término. A nivel por tanto de la totalidad de los cascos urbanos de las distintas entidades del término, la densidad total arroja un valor más bien bajo, e incluso si aplicamos la densidad urbana, tampoco se observan altos índices de densificación a nivel de conjunto, ya que apenas rebasa los 100 habs./Has. en el caso de la capital que es la que aprecia una mayor presión demográfica (cuadro n.° 1.9).

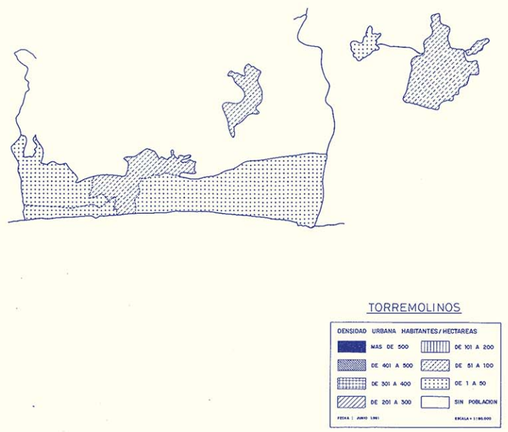
CUADRO N.° 1.9

Densidad total y urbana en Málaga capital 1979

	Densidad total	Densidad urbana
Málaga casco urbano	83 Habs./Has.	137 Habs./Has.
Torremolinos casco urbano	12 Habs./Has.	24 Habs./Has.
Churriana casco urbano	28 Habs./Has.	61 Habs./Has.
Campanillas casco urbano .	16 Habs./Has.	50 Habs./Has.

No obstante, si bien la densidad media de los cascos urbanos no observan valores altos, qué duda cabe que estos encierran densidades extremas muy dispares y en algunos barrios, principalmente en las zonas periféricas proletarias, la presión demográfica es muy elevada, habiendo contribuido la Administración eficazmente a este proceso





con la legislación al respecto, "ya que el Plan Nacional de la Vivienda de 1961, en la normativa sobre el planeamiento de los polígonos estableció como densidad media aconsejable para España la cifra de 500 habs/Ha." (Capel Sáez, 1977) y aunque posteriormente se rebajó a unos 300/400 habitantes (75 viviendas por Ha., excepcionalmente 100) (Ley del Suelo 1976), qué duda cabe que tuvo una influencia decisiva en las características de los polígonos construidos a lo largo de la década de los 60. Para Málaga capital no sólo influyó esta normativa citada más arriba, sino que el Plan General de 1971 dejaba una amplia puerta abierta para alcanzar valores aún superiores, ya que, aunque preconizaba una densidad media, de por sí elevada, de 250 hab./Ha., fijaba la densidad máxima aceptable que debería estar "como máximo, alrededor de los 500/600 hab./Ha." (Plan General de Ordenación 1972) lo que sin lugar a dudas, significaba cotas puntas de hacinamiento insostenible.

Pese a que la población del municipio malagueño asciende a 491.052 habitantes, a partir de ahora vamos a trabajar con un total de 482.530 que corresponden a las viviendas familiares, deduciendo por tanto, las colectivas (2). Por otro lado, la población total de los distintos espacios que estudiamos difiere también de la que se dio para las entidades en el cuadro n.° 6. Esta diferencia que podemos apreciar en el cuadro n.° 1.9, es debida a que en el tratamiento demográfico de las distintas entidades sólo vamos a considerar el núcleo urbano de ellas, entrando su población dispersa a engrosar el poblamiento diseminado que alcanza un total de 9.125 habitantes que se analizará en bloque junto a los 600 y 552 de Olías y La Araña respectivamente.

La representación gráfica de la densidad urbana de los distintos barrios y sectores podemos apreciarla en los mapas: para el casco urbano de Málaga y para los cascos urbanos de las restantes entidades. La frecuencia de estos barrios en los distintos intervalos que expresamos en los mapas se observa en el cuadro n.° 1.11., donde observamos que la frecuencia máxima se encuentra en los barrios entre 1 y 50 habs./Ha., bajando paulatinamente el porcentaje a medida que nos vamos hacia los valores más altos de densidades.

(1) Los datos que aquí se manejan, así como el análisis que más adelante se hará, proceden de la explotación del padrón de habitantes rectificado al 31-12-79 y procesado en el Centro de Cálculo del Ayuntamiento.

(2) Los listados elaborados por el Centro de Cálculo se refieren sólo a las viviendas familiares.

No obstante si analizamos los barrios de más de 300 habs./Ha., cifra a partir de la cual podemos considerar que se traspasa el umbral hacia la congestión urbana según estimaciones oficiales (Ley del Suelo 1975, artículo 75), aunque bajo nuestro particular punto de vista este umbral se traspasa antes, observamos que el 16,8 % de todos los barrios malagueños superan este valor, alcanzando en algunos de ellos un nivel de hacinamiento realmente grave.

CUADRO N.° 1.10

N.° de barrios en los distintos intervalos

	N.° de barrios con densidad total	%	N.° de barrios con densidad urbana	%
Más de 500 habs./Has. ..	2	2,4	3	3,6
De 401-500 habs./Has. ..	5	6,0	5	6,0
De 301-400 habs./Has. ..	5	6,0	6	7,2
De 201-300 habs./Has. ..	12	14,5	13	15,7
De 101-200 habs./Has. ..	17	20,6	14	16,9
De 51-100 habs./Has. ..	6	7,2	10	12,1
De 1- 50 habs./Has. ..	27	32,5	23	27,7
Sin población	9	10,8	9	10,8
	83	100,00	83	100,00

El cuadro n.° 1.11 especifica los barrios que superan este umbral con especificación de su número de habitantes y densidad.

CUADRO N.° 1.11

Barrios que superan los 300 habs./Has.

		Población total	Superficie	Densidad urbana
Más de 500 habs./Has.				
4.4.	Jardín Abadía	6.364	6,65	957
9.	Suárez	29.376	56,00	525
11.2.	La Unión	19.696	25,07	786
		55.436	87,72	632
De 401 a 500				
3.1.	Trinidad-Perchel	11.174	24,05	465
10.2.	Hazas Cuevas-Campillo	10.825	24,48	442
18.3.	San Rafael	8.259	16,87	490
19.1.	S. Andrés-La Luz	30.843	66,77	462
19.2.	Dos Hermanas	5.072	11,84	428
		66.173	144,01	460
De 301 a 400				
1.2.	Carretería	15.647	45,92	341
3.2.	Trinidad ensanche	17.407	56,40	309
8.2.	La Palma	18.139	54,13	335
10.1.	Castillejos	6.158	19,07	323
20.1.	Girón	9.999	27,80	360
21.1.	Los Guindos	15.515	39,08	397
		82.865	242,40	341
TOTAL		204.474	474,13	431

(1) Desgraciadamente no contamos con análisis demográficos anteriores que nos permitan seguir la evolución de estos datos.

Si bien es ya importante el porcentaje de barrios que superan la cota de los 300 habs./Ha., la significación que estos tienen en el conjunto a nivel de la población que vive en ellos, es realmente importante. Todos estos barrios son del casco urbano de la capital y contabilizan entre ellos el 46 % de la población total del núcleo malagueño, asentándose sobre el 14,6 % de la extensión urbana (8,9 % de la total) y arrojando una densidad media de 431 habs./Ha.

Entre ellos cabe destacar las densidades urbanas máximas de 957 y 786 habs./Has., de Jardín Abadía y La Unión respectivamente, valores que ya indican un grado de hacinamiento urbano insoportable y que en este caso, aún se hace más insostenible al coincidir suelo urbano con la extensión total del barrio (son iguales densidad total y urbana) y por tanto no contar con suelo vacante para previsión de equipamientos o de zonas verdes.

Si nos trasladamos al mapa, se observa con bastante precisión que prácticamente todos estos barrios de más de 300 habs./Ha., se encuentran situados en la margen derecha del Guadalmedina, es decir, en la zona de la expansión del asentamiento proletario de la ciudad. Si exceptuamos el sector 1.2. (Carretería) situado en el centro, pero también con un gran componente proletario, todos los barrios que acusan esta mayor congestión urbana son preferentemente los de creación más reciente, principalmente a partir de los años 60 y algunos de los 70: La Unión, Suárez, San Andrés-La Luz, La Palma, etc.

Se aprecia con bastante claridad que el centro de gravedad demográfico de la capital se está trasladando hacia la zona oeste de la ciudad, pero es un traslado que se está manifestando con una gran rapidez y vitalidad, ya que es presumible pensar (1) que hasta hace escasos años esta mayor densidad se encontraría situada alrededor del Centro y los barrios proletarios tradicionales (Trinidad-Perchel).

A excepción de algunos sectores que aún conservan altas densidades en las zonas tradicionalmente congestivas, como es el caso del barrio 1.2 ó el 3.1, lo que se acusa en este mapa es el claro traslado del asentamiento de la población hacia la periferia Oeste de la capital. Efectivamente, por un lado el barrio 1.1 (Casco Histórico) muestra una densidad relativamente baja, 187 habs./Ha., y aunque en algunas ciudades españolas se haya comenzado a deteriorar demográficamente el casco antiguo, aún muestran unos índices bastantes elevados en comparación con el de la capital malagueña, y a menos que se pongan las regulaciones pertinentes, la amenaza de la renovación se cierne sobre estos sectores que de hecho han adquirido un gran valor por su centralidad (Capel Sáez, 1977). Aparte de este deterioro demográfico del casco antiguo, algunos barrios proletarios tradicionales se van paulatinamente vaciando de contenido social, como es el caso del 4.1 (Perchel-Bulto); aunque en algunos aún se conservan altas cotas de densidades: 3.1; 3.2 y 1.2.

A partir de ahí, el poblamiento se ha ido ubicando a modo de círculos concéntricos (siempre por la zona Oeste), congestionado primeramente el cinturón urbano intermedio, ocupado por barrios construidos entre los 50 y 60 y posteriormente, trasladándose a las zonas más periféricas y de construcción más reciente.

Al Este del Centro nos encontramos con la zona tradicionalmente residencial de la capital, que aunque en los últimos años está acusando una intensa renovación en el uso del suelo, conserva aún unas cotas de densidades muy bajas; aunque dos barrios alcanzan ya densidades medias que lo acercan al umbral de los 300 habs./Ha., el barrio 6 Malagueta y el 26.2 Palo-Núcleo y que a no dudar, intensificarán estos valores debido a la rápida remodelación que está habiendo en estos sectores.

1.1.4. La edad de la población.

El perfil de la pirámide demográfica viene a ser como la "radiografía" de una población (Martín Moreno y Amando de Miguel, 1978) y constituye un dato inicial básico para medir el estado demográfico de una población urbana. Bajo este aspecto, el perfil de la pirámide de la población malagueña presenta un claro signo de juventud biológica, como una consecuencia directa del alto crecimiento vegetativo y del importante aumento de la inmigración en estos últimos años, como ya se vio.

Con referencia a 1970, la pirámide de 1979 presenta cambios, aunque no muy considerables, que se manifiestan (cuadro) preferentemente en los primeros grupos de edades y en las edades intermedias, aunque escasamente esta diferencia alcanza a un punto. La comparación de ambas pirámides que se puede apreciar en el gráfico, muestra claramente estas pequeñas diferencias y lo que se advierte es que el perfil de la población de 1979, ha limado los entrantes y salientes de 1970: por un lado, se aprecia una suavización en las primeras edades, indicio de una baja en la fecundidad; al mismo tiempo los claros huecos que se indican en 1970 productos de la emigración y de la guerra, apenas se insinúan ya en la actual.

CUADRO N.° 1.12

Estructura por edad y sexo de la población en % Málaga capital

	1970		1979	
	VARONES	MUJERES	VARONES	MUJERES
0- 4 años	11,9	10,5	10,6	9,1
5- 9 años	11,5	9,9	10,2	9,1
10-14 años	10,0	8,6	9,8	8,9
15-19 años	8,1	7,6	9,3	8,5
20-24 años	7,6	7,1	8,5	8,3
25-29 años	7,0	6,8	7,6	7,0
30-34 años	6,2	6,2	7,1	6,8
35-39 años	6,7	6,6	6,1	5,8
40-44 años	7,0	6,3	5,3	5,4
45-49 años	5,6	5,8	5,6	5,7
50-54 años	4,4	5,1	5,1	5,3
55-59 años	4,3	4,7	4,4	4,8
60-64 años	3,4	4,6	3,1	3,9
65-69 años	2,8	3,7	2,8	3,7
70-74 años	1,7	2,7	2,0	2,9
75 y más años	1,8	3,6	2,0	4,1
	178.651	195.805	233.008	249.522

Pese a esta relativa madurez en comparación al año 1970 y al aumento en las edades seniles, principalmente en el grupo femenino, la juventud de la población es la característica dominante que se extrae de esta pirámide y difícilmente podemos catalogar a la demografía malagueña de vieja, pese a haber superado el 7 % del total de la población de más de 65 años, según la tipología de la ONU (UNITED NATIONS 1956).

CUADRO N.° 1.13

Estructura de la población en grandes grupos de edades

	1970	1979
—15 años	31,0 %	28,8 %
15-44 años	41,7 %	48,7 %
45-64 años	19,0 %	13,5 %
65 y más años	8,3 %	9,0 %
	100,0	100,0

No obstante, aunque la estructura dominante sea preferentemente la de una población biológicamente joven, se aprecian unos claros signos con referencia a 1970, que indican ya una cierta madurez relativa y el inicio de pautas demográficas de una sociedad moderna.

La comparación por grandes grupos de edades es bastante significativa a este respecto (cuadro), aunque más clarificadora se nos presenta los índices de juventud, madurez y vejez de 1979 en relación a 1970. Estas tasas permiten conocer en un período de tiempo, cuál ha sido el comportamiento de los distintos grupos de edades y relaciona los % de población de 1979 con sus equivalentes de 1970, que se toma como igual a 100, y su fórmula sería, para el grupo de 0-14, por ejemplo, la siguiente:

$$\frac{\%\ \text{pobla. 0-14 años en 1979}}{\%\ \text{pobla. 0-14 años en 1970}} \times 100$$

los valores que arrojan estos índices (cuadro), parecen indicar tímidamente este cambio de conducta demográfica que apuntábamos más arriba, manifestada en el menor peso de la población infantil y la mayor incidencia de los ancianos (—7,1 y + 8,4 % respectivamente), aunque al mismo tiempo, el considerable aumento en la participación del grupo de 15-44 años que se ha experimentado en estos últimos años (prácticamente un 17 %), nos demuestra la importancia que ha tenido la inmigración en este decenio, —como veremos posteriormente—, así como la estructura marcadamente joven de ella, lo que podría traer como consecuencia en años posteriores, en el supuesto de persistir esta situación, un aumento de la fecundidad, ya de por sí elevada (400 por 1.000 mujeres fecundas, 15 a 49 años).

CUADRO N.° 1.14

Tasas de juventud, madurez y vejez en 1979

Referencia: 1970 = 100	
0-14 años	92,9
15-44 años	116,8
45-64 años	71,0
65 y más años	108,4

Las pirámides de los distintos barrios (ver monografía de demografía) muestran grandes variaciones con la media municipal, tanto que las características generales que más arriba se han sacado para el municipio, casi carecen de sentido y pierden gran parte de su contenido al compararla con los distintos barrios.

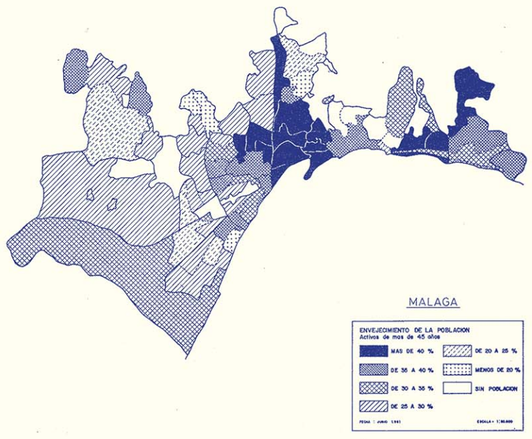
Tan sólo aquellos barrios ya consolidados y que no están sufriendo una gran renovación de su casco, ni una pérdida de su vitalidad biológica, ya sea por emigración o envejecimiento, se ajustan en líneas generales al perfil de la pirámide municipal, presentando una estructura joven y sin grandes entalladuras en sus cohortes, como es el caso, entre otros, del barrio 4.4 Jardín Abadía, 26.2 Palonúcleo, y 32.2 Puerto de la Torre.

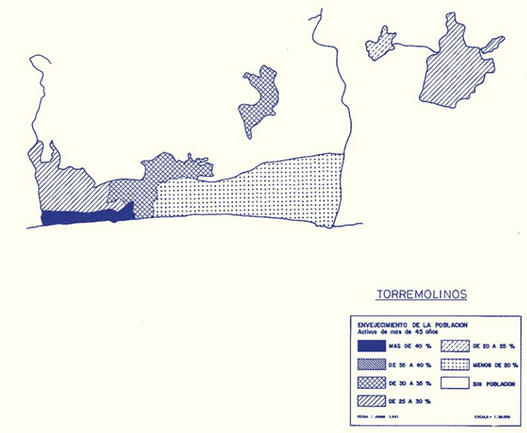
Pero estos son los menos y se quedan reducidos apenas a media docena, ya que casi en su totalidad los barrios malagueños están sufriendo unas profundas transformaciones en sus estructuras demográficas que preferentemente se reducen a dos: una de ellas el grave deterioro demográfico, con gran pérdida de vitalidad biológica que en algunos casos hace casi irreversible el proceso, y que se circunscribe por un lado a aquellos sectores que están sufriendo una gran renovación en el uso del suelo como consecuencia de su valor estratégico, ya sea por el valor que representa su centralidad (como es el caso del 1.1, Casco Histórico y del 1.3 Muelle de Heredia), o por una intensa remodelación de su primitivo casco (como en el 3.1 Trinidad-Perchel, 4.1 Perchel-Bulto); por otro lado, este deterioro demográfico se da preferentemente por un creciente envejecimiento de la población en aquellos barrios como el 1.2 Carretería y 2 Capuchinos-Olletas en los que aún no se ha intensificado la renovación de su suelo, o en las barriadas ya consolidadas con escasa o nula remodelación en las que el deterioro demográfico viene dado por el envejecimiento biológico de sus habitantes, como ocurre entre otras, con algunos barrios de promoción oficial construidos en los años de la Autarquía (vid.Jiménez Díaz, J.C. y Rubio Díaz, A. 1981) como el 10.4 Carranque, 11, 1 Santa Julia y el 20.1 Girón.

La otra característica prioritaria que se destaca del análisis de las pirámides de población, es de signo opuesto a la anterior y viene dada por una gran revitalización demográfica, coincidiendo por un lado con barrios proletarios de nueva creación ya poblados, preferentemente en la periferia Oeste de la ciudad donde el hacinamiento se agudiza coincidiendo también con las máximas densidades (véase mapa), como el 19.1 San Andrés-La Luz y el 19.3 El Torcal, y por otro lado, con sectores que están sufriendo una intensa renovación, como el 4.3 La Isla y el 4.5 La Unión, o barrios típicos de aluvión, como el 15.1 Cortijo Bazán y el 14.2 Mangas Verdes.

Por último, podemos apreciar algunas pirámides cuyos perfiles presentan grandes entalladuras, e incluso ausencia de cohortes en algunos grupos de edades (1), que suelen coincidir con urbanizaciones de reciente creación o zonas residenciales de escasa población (15.2 San Alberto, 15.3 Carlinda-Florisol, 28 El Candado, etc.).

El cuadro n.° 1.14 viene a completar lo que hemos indicado más arriba. En él hemos dividido la población en grandes grupos de edades, lo que nos permite contemplar más fácilmente el grado de juventud o envejecimiento de la población en % del total, así como la situación actual de los activos potenciales, divididos en dos grandes grupos (15-49 y 50-64). Al mismo tiempo, en la última columna se ha incorporado el valor que la población





infantil y senil (—15 y + 64 años), es decir, la dependiente, representa sobre la total. En definitiva lo que este cuadro nos muestra en una visión, es el porvenir demográfico de los distintos barrios.

Indudablemente, el valor mayor de la población se da en el amplio grupo de la edad potencialmente activa o adulta (15-64 años), pero las diferencias entre barrios es tan grande que invalida la característica general del municipio. Las variaciones que encontramos en este grupo de los activos, tienen su correlación con las que acaecen en los grupos dependientes, y su mayor o menor incidencia esclarecerá la forma de evolución futura, así como el mayor o menor coste de servicios sociales que supone mantener a un determinado peso de población infantil o senil (vid. Martín Moreno, J. y Miguel Amando de 1978).

Preferentemente, como se observa en el cuadro, los barrios que contabilizan una mayor proporción de población dependiente, coinciden con sectores proletarios donde la juventud de la población y el hacinamiento son sus principales características como San Andrés, La Luz, Castillejos, Mangas Verdes, etc., aunque hay algunos donde esta población dependiente se nutre principalmente de ancianos, como es el caso del Casco Histórico y Carretería. En ambos casos los costos de servicios son elevados y las exigencias de asistencia social son cada vez mayores, principalmente en aquellos barrios proletarios que son los que acusan un mayor dinamismo y que son, a la vez, los que presentan una situación más precaria en equipamientos y servicios.

El presente capítulo se complementa con los mapas adjuntos, donde se ha cartografiado la variación que con la media municipal representa la población infantil por barrio y, donde se expresa la fecundidad también en su variación con respecto a la media de la capital (2).

La sola visión de estos mapas es bastante clara y no requiere mayor explicación por nuestra parte, si bien reafirmar que son bastante coincidentes ambos, es decir, que suele aunarse como es obvio, gran juventud con alta fecundidad, y que nuevamente aparecen los sectores proletarios con los mayores índices en estas características, a igual que ya habían aparecido también en cuanto al hacinamiento urbano.

(1) El anormal abultamiento en el sector 30.2-Playamar Alamos, del grupo de 20 a 30 años de los varones viene dado por la existencia de un cuartel.

(2) En ausencia de datos concretos referidos a la fecundidad por barrios, se ha elaborado relacionando los niños de 0 a 4 años por las mujeres en edad de fecundar (15-49) de cada barrio.

1.1.5. Estructura económica de la población.

1.1.5.1. Aspectos generales.

La característica general de la población activa la apreciamos en el cuadro siguiente, donde la comparamos con la de 1970. Varios rasgos destacamos entre otros años: por un lado, la mayor participación de los activos en la última fecha junto con un aumento significativo en la actividad femenina; por otro, en lo que respecta a la distribución por grandes sectores, las bajas significativas de los sectores primario y secundario y el aumento de más de tres enteros en el terciario.

AÑO	Población total	Población activa	%	% Act. varones	% Act. mujeres
1970	374.452	118.508	31,6	78,3	21,7
1979	484.750	156.151	32,2	75,9	24,1

AÑO	% PRIMARIO	% SECUNDARIO	% TERCIARIO
1970	5,0	37,2	57,8
1979	2,3	36,8	60,9

Los porcentajes de incrementos de los valores absolutos entre 1970 y 1979 de las distintas variables del cuadro anterior, son bastante esclarecedores a este respecto: el incremento de los activos ha sido superior al experimentado por la población total, lo que en años de profunda crisis económica parecería una contradicción, ya que el importante incremento de los activos femeninos junto con el del sector servicios —ambos muy superior al incremento de la actividad total—, apoyan la evidencia de que este aumento de los activos ha ido preferentemente a engrosar los sectores menos cualificados de los servicios.

Porcentaje de variación 1970-79 de la:

Poblac. absoluta	Poblac. activa	Activos varones	Activos mujeres	Agricultura	Indust.	Serv.
29,4	31,7	27,7	46,3	—39,4	30,3	38,8

Así pues, la terciarización de la actividad económica es el rasgo fundamental a destacar dentro de la población malagueña, y esta relevancia de los servicios justificaría, por sí, que el análisis de estas características se hiciera en función de ellos, máxime cuando con escasas excepciones en algunos barrios muy localizados, el sector secundario no tendría significación alguna si le desagregamos la construcción.

% De activos en el sector secundario

	1970	1979	DIFERENCIA
INDUSTRIA	22,2	20,0	—2,2
CONSTRUCCION	15,0	16,8	1,8
	37,2	36,8	—0,4

1.1.5.2. Activos por barrios.

La estructura de la población activa por barrios muestra unos desequilibrios muy grandes en comparación con la media municipal ya de por sí, como hemos visto, desequilibrada.

Como rasgos a destacar cabe citar preferentemente el enorme inflamiento de los activos terciarios, llegando en algunos barrios las ocupaciones a ser casi en su totalidad de servicios. Los activos industriales no alcanzan en ningún momento (ni aún en los polígonos industriales) el valor ni la proliferación de los primeros, no obstante, en algunos sectores como veremos, llegan a participar en porcentajes elevados. Con referencia a las ocupaciones primarias, su característica principal viene representada por el escaso porcentaje de participación, que hace casi nulo este sector en su globalidad, aunque en algunos sectores muy localizados, preferentemente las zonas rurales (Olías, Churriana, etc.), llega a un porcentaje elevado, pero nunca (a excepción del barrio 32.3 Puertosol) mayoritario. Dentro de este sector ya de por sí minoritario, destaca la escasa participación del sector pesquero, incluso en aquellos barrios que podríamos esperar una mayor ocupación en esta actividad, como Palo-Playa, Pedregalejo-Playa, Perchel-Bulto, etc..., y el porcentaje total que alcanzan los activos primarios en estos tres barrios (3,7; 1,8 y 2,7 % respectivamente) nos abona, por extensión, lo que ya en otra ocasión dijimos de que Málaga vive de espaldas al mar (López Cano, 1975). (1)

Los barrios que presentan una estructuración de los activos más equilibrada en lo referente a su porcentaje de participación, coinciden prácticamente sin excepción con el cinturón proletario malagueño, siendo los que se expresan en el cuadro n.° 1.15 aquellos en que los activos industriales son mayoritarios, aunque no por ello signifique una equilibrada participación por sectores, ya que salvo algunos que giran su actividad en torno a polígonos industriales o industrias específicas (Campanillas, Santa Rosalía, La Araña y El Viso), el resto se emplean mayoritariamente en un solo subsector: la construcción (más del 50 % de los activos industriales; alcanzándose en algunos casos más del 70 %), como veremos posteriormente.

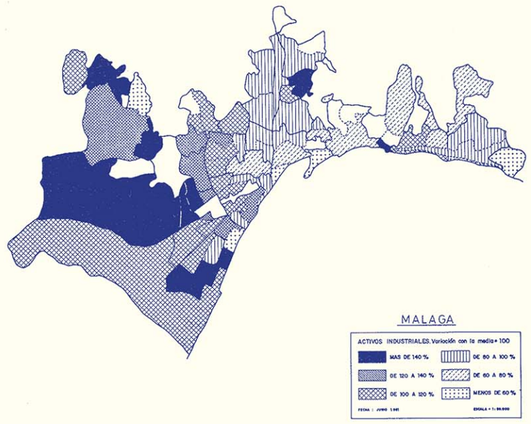
CUADRO N.° 1.15

Barrios con mayor participación de activos industriales

		% Industria	% Servicios
14.2	Mangas Verdes	70,4	27,4
15.2	S. Alberto	69,7	29,3
18.2	Tiro de Pichón	52,1	43,6
21.3	Misericordia	52,5	43,0
29	Churriana	61,6	31,0
31.1	Campanillas núcleo	58,9	22,4
31.2	Sta. Rosalía	67,4	20,6
32.2	Puerto de la Torre	52,9	41,5
33	Colonia Santa Inés	57,7	39,6
35	La Araña	72,6	27,4
44	Zona Industrial El Viso	62,6	31,7
	TOTAL MALAGA	36,8	60,9

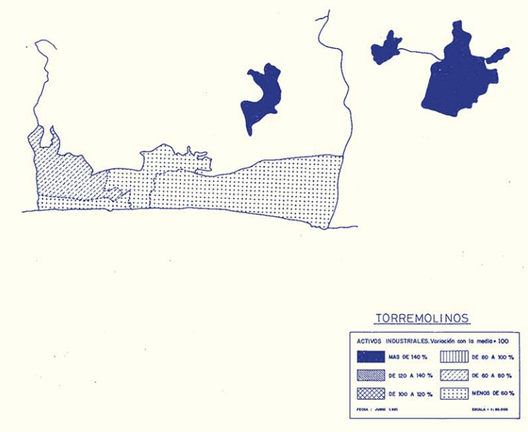
Los mayores desajustes en la participación global de los activos, por contra, coinciden con los barrios residenciales, por un lado, y aquellos orientados a actividades terciarias, por otro (véase cuadro n.° 1.15).

En unos y otros las características internas son distintas, ya que, como se verá más adelante, en los primeros el subsector mayoritario lo constituyen los servicios públicos y personales; mientras que en los segundos, aumenta su participación el comercio o llega a ser dominante la hostelería, como en el caso de Torremolinos; siendo un barrio de este último sector, el 30.3 Carihuela, el que presenta el mayor desequilibrio de toda Málaga con sólo un 8,8 % de trabajadores en la industria y el 90,1 % en los servicios.



Con excepción de los activos en el sector químico, los mayores valores de participación por ramas industriales están situados en los barrios proletarios, siendo casi nula la aparición de barrios residenciales en estas actividades.

La mayor dispersión, como es innecesario explicar, se encuentra en la rama de la construcción, al mismo tiempo que se dan también en ella los máximos valores, alcanzándose en algunos barrios una participación tal, que podemos catalogarlos como de monoactividad industrial. A pesar del alto valor que ya representa la construcción en el total municipal (el 45,9 % de toda la industria y el 16,8 % del total de la población activa), 39 barrios superan a la media municipal en participación relativa; de los cuales 24 y todo el conjunto del diseminado, ocupan en esta rama a más del 50 % de los obreros industriales, y de ellos hemos agrupado en el cuadro n.° 1.16 aquellos que contabilizan más del 60 % del total industrial junto con el índice de variación con respecto a la media municipal.



(1) El total de los activos en el sector pesquero representa el 9,5 % de todo el Primario y el 0,2 % sobre el total de los activos.

Todos ellos participan con unos valores altísimos, destacándose Churriana y Puerto de la Torre, y tanto estos valores como la ubicación de los barrios, nos hablan de las características escasamente profesionalizadas y del status socioeconómico-cultural de estos activos.

Las demás ramas industriales, como dijimos anteriormente, tienen por barrio una menor participación de los activos, al mismo tiempo que ya son menos los que superan la media municipal (28 en textiles, 29 en transformados metálicos y 31 en alimentación). La dispersión de los barrios que presentan los máximos valores también es grande, con representación preferentemente de las zonas proletarias, (aunque ya aparecen algunas zonas residenciales, como Caleta-Limonar con el 34,5 % en textiles); ya sea de características netas de barrios dormitorios, como los Tilos, Martiricos, Olías; ya girando en torno a Polígonos Industriales, como Campanillas-núcleo y Santa Rosalía; o zonas netamente industriales, como el Viso dominante en textiles y La Azucarera en alimentación.

CUADRO N.° 1.16

Obreros de la construcción en % de los activos industriales

BARRIO		%	Municipio=100
14.2	Mangas Verdes	65,7	143
15.2	San Alberto	61,6	134
29	Churriana	76,0	165
30.1	Torremolinos núcleo	62,8	137
30.4	Montemar	62,1	135
32.2	Puerto de la Torre	75,0	163
32.3	Puertosol	69,7	152
34	Olías	67,4	147
	MUNICIPIO	45,9	100

El sector químico presenta varias características interesantes a destacar y muy esclarecedoras de la estructuración interna de esta rama de actividad. Por un lado, es una de las ramas industriales que menos activos emplea (el 5,2 % de la industria y el 1,4 % del total de los empleos aunque por su participación en la producción total ocupa un puesto más destacado el 6,4 % del total de la industria en 1977) (Banco de Bilbao, 1977); es decir, una alta producción-empleo que está denotando un alto grado de tecnificación, lo que presumiblemente hace suponer una elevada cualificación profesional de los activos de esta rama industrial y, por consiguiente, con un status socioeconómico, "a priori", más elevado; y efectivamente así parece confirmarlo el hecho, más sintomático aún, de que sean exclusivamente

CUADRO N.° 1.17

Barrios con los mayores % de empleos químicos

BARRIO		% sobre industria	Municipio=100
1.3	Muelle Heredia	11,9	229
6	Malagueta	12,6	242
7	Caleta-Limonar	11,2	215
23.1	Cerrado de Calderón	10,8	207
24.2	Las Acacias	13,1	252
24.3	Valle Los Galanes	10,6	204
26.3	Miraflores	10,6	204
27	Pinares de San Antón	15,4	296
	MUNICIPIO	5,2	100

estas zonas residenciales las que tienen los mayores porcentajes de participación, según observamos en el cuadro n.° 1.17, al mismo tiempo que presentan las variaciones más importantes con referencia a la media municipal de todas las actividades industriales.

Dentro de las actividades terciarias, los servicios públicos y personales, como dijimos más arriba, son los netamente dominantes y aunque en el total del sector su valor relativo no sea tan relevante como el papel que juega la construcción en el total industrial por la importancia que tienen otras ramas de servicios. Con referencia a la población activa total es el que más activos emplea, superando ampliamente a la construcción, tanto en valores absolutos como relativos.

En casi todos los barrios estos servicios públicos y personales son mayoritarios en el número de trabajadores que ocupan, por lo que "a priori" no parece destacarse una predisposición más o menos clara de algunos sectores hacia estos servicios. No obstante, pese al importante valor medio (36,9 % del total de los servicios), son 37 barrios los que lo superan y en los que presentan los porcentajes más elevados (60 %); sí encontramos ya una clara tendencia de estos activos a concentrarse en barrios residenciales, ya que como apreciamos en el cuadro n.° 1.18, de los 6 barrios con máximos valores, cinco son típicos residenciales y tan sólo uno, Olías, núcleo típicamente rural; aparece en esta relación con el más elevado % de todo el grupo que obviamente hay que hacerlo coincidir con los servicios de menor grado de cualificación dentro de este grupo, como así ocurre con los domésticos que es uno de los más numerosos.

CUADRO N.° 1.18

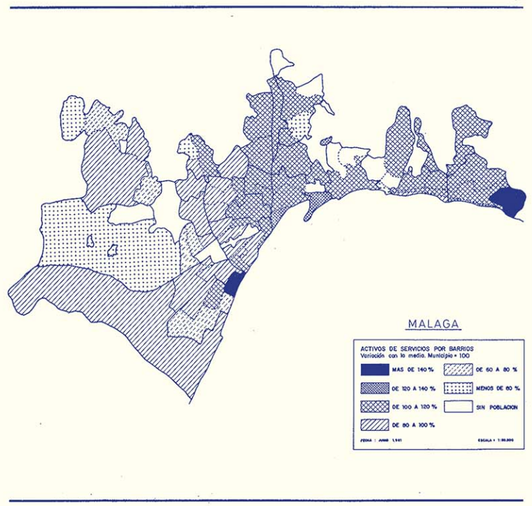
Barrios con mayores % de servicios públicos y personales

BARRIOS		% sobre total servicios	Municipio=100
1.3	Muelle Heredia	66,1	179
6	Malagueta	67,2	182
7	Caleta-Limonar	62,9	170
23.	El Morlaco	62,1	168
26.3	Miraflores del Palo	61,8	167
34	Olías	76,1	206
	MUNICIPIO	36,9	100

Los demás grupos de servicios muestran también una gran dispersión; pero al contrario que el descrito más arriba, los sectores que observan los mayores valores son sin excepción barrios típicamente proletarios, muchos más centrados en su localización los transportes en la margen derecha del Guadalmedina, que el comercio y la hostelería.

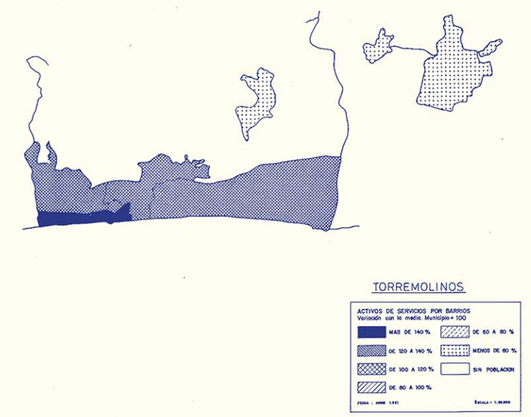
1.1.5.3. **Activos por profesionales.**

A través del análisis de los habitantes por ramas de actividad económica nos hemos ido acercando a una tipificación más clara de los distintos barrios que al principio de esta monografía adelantábamos, basándonos en el conocimiento subjetivo que de ellos teníamos, y que a través del estudio de las distintas variables se ha ido reafirmando. De este modo los barrios que ya catalogamos como proletarios o residenciales al hacer el análisis de la primera variable demográfica, así se han ido manifestando a medida que avanzábamos en las distintas características, evidenciándose con mayor precisión en la última estudiada.



A partir del conocimiento de la pirámide ocupacional independientemente de la rama de actividad, es decir, de las profesiones que los activos ocupan, nos podremos acercar, con mayor conocimiento de causa, a la realidad objetiva de los barrios, e incluso adentrarnos en el sistema de estratificación interna que corresponde a cada uno de los núcleos urbanos.

Para esta característica de la población el censo baraja 87 valores, por lo que, para hacerlo más operativo, ha sido necesario reagruparlo en rúbricas más amplias, e incluso forzar algunas clasificaciones del censo, aquellas que presentan un carácter más sectorial, para adaptarla a nuestros propósitos. A pesar de que los valores ocupacionales que da el censo son a veces muy discutibles en cuanto a la validez de los conceptos que se expresan; (1) para nuestro propósito que es acercarnos a una visión de estratificación amplia de los distintos barrios, hemos optado por agrupar las ocupaciones en las seis grandes rúbricas que expresamos a continuación, y con las cuales, creemos que nos acercamos a nuestro objetivo.



(1) Muchas tienen un sesgo marcadamente sectorial o económico y otras, por ejemplo, son insuficientes para nuestro propósito, como es el caso de los profesionales de las Fuerzas Armadas, clasificando sólo en una rúbrica.

1. Técnicos superiores y alto personal directivo de la empresa pública y privada.
2. Técnicos de grado medio y empleados intermedios de la empresa pública y privada, del comercio y los servicios.
3. Personal inferior de la empresa pública y privada del comercio y los servicios.
4. Agricultores, ganaderos y pescadores.
5. Oficios de la industria y los transportes.
6. Profesionales de las Fuerzas Armadas.

Una primera aproximación nos la muestra el cuadro n.° 1.19 para el total municipal, en el que podemos comprobar la extraordinaria terciarización de la pirámide ocupacional (estratos 1.2 y 3) que representa el 60,5 % del total, y que caracteriza a nuestra capital con funciones típicamente administrativas de servicios, alejándose sobremanera de la tipificación de agrociudad que algunos autores han caracterizado a nuestra ciudad (Martín Moreno, J. y Miguel A. de, 1978, pág. 90 y ss.), manifestándose también por el insuficiente peso del sector primario (2,3 %), que sería sin duda la distinción más clara. (1)

CUADRO N.° 1.19

Pirámide ocupacional de los activos

ESTRATO	% VARONES	% MUJERES	% TOTAL
1	12,2	19,2	13,7
2	9,4	6,0	8,7
3	31,0	63,4	38,1
4	2,9	0,1	2,3
5	42,6	11,2	35,7
6	1,9	0,1	1,5
	100,0	100,0	100,0

Aparte de esta clara terciarización, otra característica a destacar es también el importantísimo peso de los estratos de trabajadores (manuales y de servicios), con el 73,8 % del total, que tal vez constituye el rasgo más típico del gran proceso urbanizador malagueño, proceso que como se sabe, afecta de una forma positiva a la participación laboral femenina, que como ya vimos, ha experimentado aumento desde 1970, situándose en la actualidad en el 24,1 % del total de la población económicamente activa, siendo el nivel de terciarización de sus ocupaciones casi total (el 88,6 %) y en el estrato más bajo de los servicios.

Así pues, la característica más sobresaliente a destacar del cuadro que estamos comentando, viene dada por el predominio de los estratos más bajos de la pirámide ocupacional, al mismo tiempo que representa muy poco el estrato medio (lo supera ampliamente el nivel alto), lo que tal vez sea el indicador que más aparta a nuestra ciudad de la tendencia a la mesocratización de la pirámide ocupacional que se manifiesta en las ciudades españolas, preferentemente en las administrativas, que es como más arriba hacíamos coincidir a Málaga.

Dentro de los distintos barrios malagueños el reparto de los activos según su pirámide ocupacional, muestra una **clara segregación espacial;** evidenciándose los barrios tipo funcional y burgués de los que son auténticos suburbios obreros, e incluso, aunque son los menos, los de características primarias.

Tratando de centrarnos en nuestro objetivo de apreciar en rasgos generales la estratificación interna de los distintos núcleos, nos vamos a fijar preferentemente en el personal inferior administrativo y en los obreros industriales; por un lado el 90 % del total, y porque a través de ellos nos enfrentamos con el estrato burgués y el proletario. (2)

Con referencia al estrato 1, los barrios que superan la media municipal se encuentran muy localizados espacialmente, aunque se aprecian algunos manchones en zonas más tradicionalmente proletaria, pero coinciden con las variaciones más débiles y en zonas que están experimentando una intensa renovación de su suelo y de sus funciones, como el 4.1 Perchel-Bulto, o el 10.3 Martínez Maldonado. A medida que nos acercamos a los máximos valores, la localización cada vez es más clara en torno a los sectores tradicionalmente más burgueses y residenciales, y a partir del 200 % todos los barrios que aparecen son de esta índole, al mismo tiempo que presentan también los mínimos valores en los estratos de trabajadores (niveles 3 y 5).

En el cuadro n.° 1.20 se ha expresado la pirámide ocupacional de aquellos barrios que presentan los máximos valores en el estrato de técnicos superiores y alto personal directivo, y su localización no puede ser más clara de un evidente signo de autosegregación espacial, ya que si exceptuamos el 1.3 Muelle Heredia cuyas funciones están muy ligadas a actividades terciarias propias de un centro urbano, el resto se localizan en zonas auténticamente residenciales. Estos barrios presentan también máximos valores el estrato 2 y mínimos en los niveles de trabajadores (3 y 5).

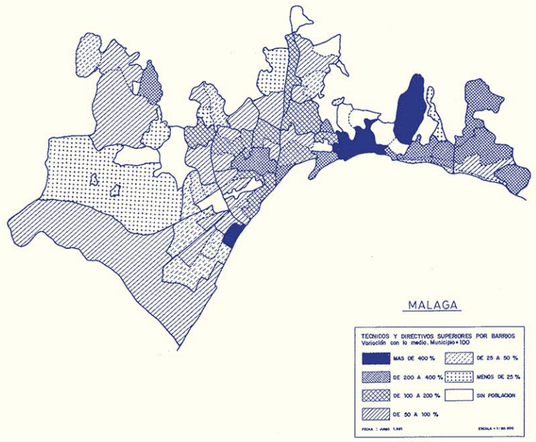
Por contra, los núcleos que superan la media municipal en el nivel de los obreros industriales y de los transportes, son todos, casi sin excepción, barrios de trabajadores, pero a medida que se asciende en los valores, se van delimitando las zonas auténticamente proletarias, en los que coinciden por un lado los mayores porcentajes de obreros industriales con los mínimos valores en los niveles alto y medio. A este respecto es significativo el cuadro n.° 1.21 en el que ya hemos agrupado los núcleos que presentan las mayores variaciones y se observa que son auténticos barrios obreros, ya que, no sólo son mínimas las profesiones de los niveles más elevados, sino también el estrato inferior de los servicios y significativamente, presentan casi todos altos valores también en ocupaciones primarias.

CUADRO N.° 1.20

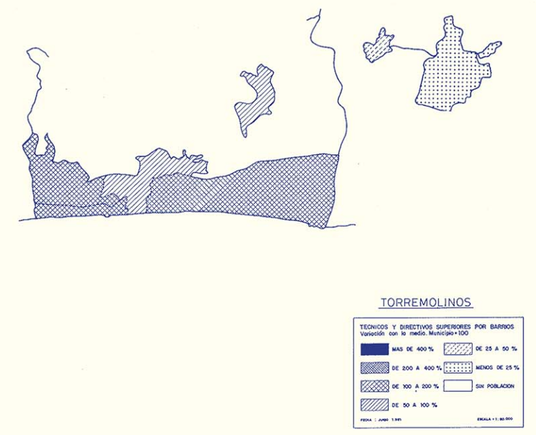
Estructura profesional de los barrios con mayor participación en el estrato 1. Media Municipal = 100 (3)

BARRIOS		1	2	3	4	5	6
1.3	Muelle Heredia	321	216	101	37	26	125
6.	Malagueta	362	227	94	21	23	133
7.	Caleta-Limonar	412	183	86	89	14	116
23.	El Morlaco	454	248	59	37	20	116
24.2	Las Acacias	322	167	88	110	46	133
24.3	Valle Los Galanes ...	307	152	82	89	41	92
26.3	Miraflores	313	218	80	68	45	133
27.	Pinares San Antón ...	383	131	107	137	14	—

El estrato 3, sector inferior de los servicios, presenta en aquellos barrios con valores superiores a la media municipal una mayor depresión, aunque son menos los que exceden de esta media en comparación con los industriales (29 y 38 respectivamente). En casi todos los núcleos, principalmente en aquellos barrios tradicionalmente proletarios, como Trinidad-Perchel, Perchel-Bulto y Huelin por



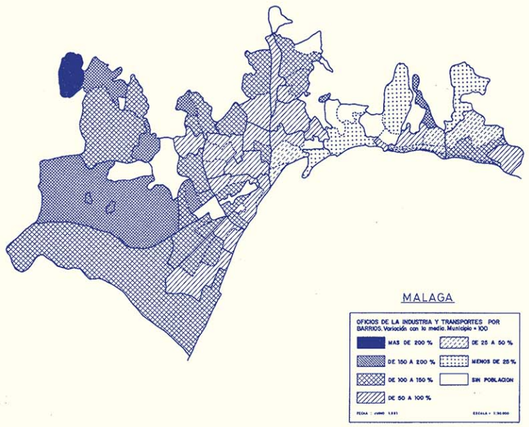
ejemplo, o en aquellos de más nueva creación y que configuran el más reciente cinturón del proletariado malagueño, como La Palma, Dos Hermanas, Girón, etc.; encontramos valores de este estrato superior a la media muy ligado a las funciones comerciales y de servicios de barrios que ejercen una seudocentralidad en su contexto espacial, aunque sean valores no muy elevados. Los máximos valores los encontramos en dos sectores muy significativos (véase cuadro 1.22), por un lado el Casco Histórico, con el 120 % de media, característico de su función de centralidad y en el que aún se manifiesta con mayor nitidez los estratos 1 y 2; y por otro lado, el significativo núcleo de Torremolinos, donde este estrato inferior de los servicios se encuentra ampliamente representado.



(1) Aunque estos autores barajan datos del censo de 1970 y es evidente que se hayan producido cambios significativos en estos años.

(2) El estrato 2 que se podía ajustar a un status medio, coincide casi totalmente en su localización especial con los del nivel alto.

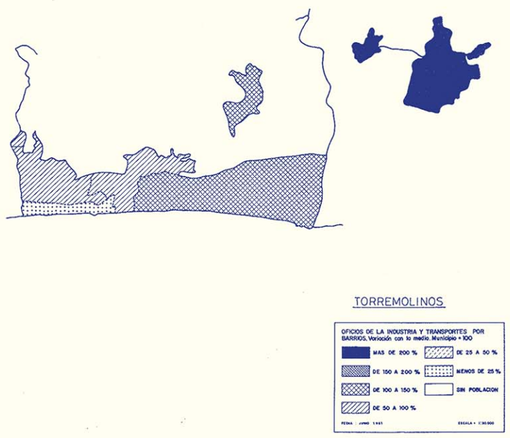
(3) El barrio que presenta la máxima variación en este estrato es el 20.2 Tabacalera, pero no lo relacionamos porque por su escasa población hace poco fiables las variaciones que presenta.



CUADRO N.° 1.21

Estructura profesional de los barrios con mayor participación en el estrato 5. Medida municipal = 100

BARRIOS		1	2	3	4	5	6
15.2	San Alberto	69	53	68	37	174	25
22.	Sierra Blanquilla ...	37	20	63	168	190	42
31.1	Campanillas-núcleo .	10	16	54	316	207	17
31.2	Santa Rosalía	36	17	62	305	211	—
32.2	Puerto Torre-núcleo	65	41	71	126	184	42
32.3	Puertosol	34	38	38	258	215	—
33.	Colonia Santa Inés ..	23	31	61	—	186	17
34.	Olías	18	10	6	37	258	—
35.	La Araña	47	10	65	37	185	58
44.	Zona Ind. El Viso ..	20	28	53	121	178	17



CUADRO N.° 1.22

Estructura profesional de los barrios con mayor participación en el estrato 3. Media Municipal = 100

BARRIOS		1	2	3	4	5	6
1.1	Casco Histórico	195	158	120	47	50	42
30.1	Torremolinos-núcleo	87	103	155	147	64	75
30.3	Carihuela	155	121	140	363	24	17
30.4	Montemar	105	121	152	168	61	50

1.1.6. El nivel cultural.

Acercarse al nivel cultural de una población basándose en los niveles de instrucción que ofrecen las hojas padronales es incorrecto e impreciso, y sobre todo, imposible con ellos adentrarse en la sutil y compleja relación que existe entre el individuo y su integración en el sistema sociocultural. Con las divisiones censales por niveles de instrucción sólo es posible hacer unas divisiones lineales entre los distintos niveles; no obstante y ya que sólo contamos con los datos padronales, vamos a analizar este aspecto estructural de la población a partir de ellos, a sabiendas de que si no es del todo correcto, sí nos aproximamos a este aspecto de la realidad social de la población malagueña.

El cuadro siguiente nos introduce primariamente en el tema:

CUADRO N.° 1.23

	%
Analfabetos	23,8
Primaria incompleta	32,2
Primaria completa	25,8
Bachiller elemental	8,1
Bachiller superior	4,2
Formación profesional	2,2
Estudios medios	1,9
Estudios superiores	1,8

En una primera aproximación, podemos comprobar que el 23,8 % de la población es analfabeta, mientras que el 76,2 % restante está o con estudios en curso o con ellos terminados. Aún en el hecho de que dentro de la población analfabeta están comprendidos los menores de 10 años, el valor que representan estos sobre el total de la población es realmente impresionante y nos enmarca una situación cultural bastante deprimida. Esta situación incluso ha empeorado con relación a 1970, ya que en este año los analfabetos integrales suponían el 20 % del total de la población, lo que es presumible que esté relacionado, aunque es sólo una hipótesis, con la importante inmigración neta de estos últimos cuatro años y su escasa cualificación socioprofesional y cultural.

No obstante, en esta relación lineal analfabetos-alfabetos, hay que tener en cuenta la proporción de población entre 0 y 10 años, ya que es a partir de esta última edad cuando el concepto analfabeto empieza a tomar toda su vigencia, y porque es difícilmente rescatable un analfabeto de más de esa edad. En el cuadro n.° 1.24, podemos observar los analfabetos de 10 años y más por grandes grupos de edades y se advierte lo que es ya tradicional en esta característica, es decir, que los máximos valores se van arrinconando hacia el extremo de la población de más edad (el 67,3 % son de más de 45 años), y el sesgo discriminatorio que se observa con respecto a las mujeres. Aunque el valor total que representa estos analfabetos de 10 años en adelante (el 7,6 % sobre el total de la población de 10 años y más) ha bajado muchísimo en comparación al primer dato que dimos, todavía representa un importante porcentaje este problema endémico del analfabetismo. Pero aunque esta división lineal analfabetos-alfabetos sea operativa, sólo nos permite distinguir las personas que "estadísticamente" se encuentran en una u otra distinción, y, aparte de que el censo minimiza en gran medida este problema, es muy poco satisfactoria, "ya que esa medida lo único que indica es el número de personas capaces de usar el lenguaje escrito en un caso de necesidad. No nos localiza a aquellas personas para quienes el lenguaje escrito es un vehículo habitual de información, cultura y autoexpresión en su vida ordinaria" (Informe FOESSA, 1975, 211); aunque, en ausencia de otros frentes que permita superar esta mítica y simplista división estadística, tenemos que utilizar las fuentes tradicionales, atendiendo más a lo cuantitativo que a lo cualitativo.

CUADRO N.° 1.24

Analfabetos de 10 años y más

	% varones sobre su grupo de edad	% mujeres sobre su grupo de edad	% total sobre poblac. de su grupo	% sobre total analfabetos de 10 y + años
10-14 años	6,4	6,0	6,2	9,5
15-24 años	1,9	2,1	2,0	5,7
25-44 años	3,2	5,2	4,2	17,5
45-64 años	6,6	14,4	10,8	33,8
65 y más	11,6	29,5	22,8	33,5
TOTAL	4,8	10,1	7,6	100,0

Siguiendo con el análisis del cuadro n.° 1.23, los niveles segundo y tercero que se podrían considerar en gran medida como analfabetos prácticos, sobre todo el 2.°, ocupan el 58 % de la población total malagueña, lo que unido a los analfabetos, arroja un panorama del nivel cultural malagueño realmente negativo, ya que el 28 % de toda la población se encuentra repartida entre estos tres niveles, y aunque esto no signifique un bajo nivel de escolarización en la población en edad escolar, sí representa una deprimida estructura educativa general.

El acceso de los malagueños a los restantes niveles educativos es bajísimo, advirtiéndose de forma evidente los filtros sociales de acceso a la cultura (el paso del nivel 3 al 4 es clarísimo) y llegando a los últimos lugares con porcentajes insignificantes.

Como características generales podemos destacar el alto nivel de participación en la enseñanza primaria (niveles 2 y 3) como una consecuencia de haberse alcanzado casi la saturación de escolarización entre las edades de 6 a 13 años. La representación es alta en prácticamente todos los barrios, con las lógicas variaciones en los valores que son propios de las estructuras más o menos jóvenes de sus pirámides demográficas.

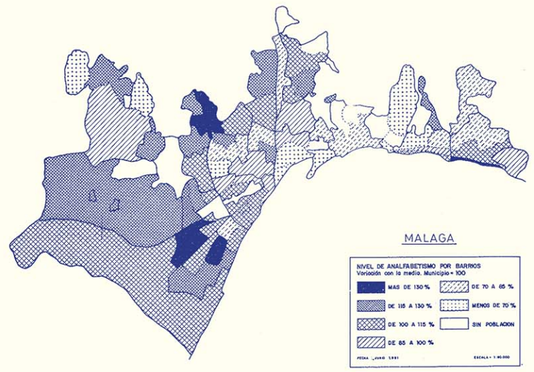
El primer gran filtro cultural lo encontramos en el paso de la primaria al bachiller, (1) que constituye sin lugar a dudas, el más importante de todos y que como se aprecia en el cuadro citado, afecta preferentemente a los barrios que ya se habían decantado más deprimidos y distorsionados en las características anteriores.

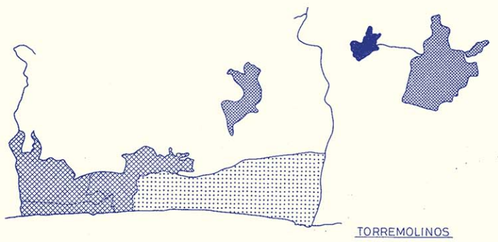
El paso a los estudios medios y superiores acusa también otros filtros, aunque menos significativo habida cuenta de la importancia del primero, y que también se manifiesta con gran nitidez en detrimento de los barrios ya citados;

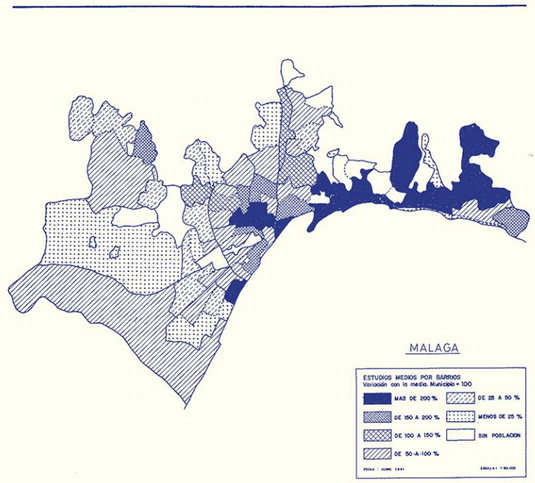
(1) Hablamos aquí del bachiller elemental y superior y aunque esta estructuración ya no existe en la actualidad, nos vemos forzados a continuarla, pues aún figura en el Padrón Rectificado de 1979.

es decir, tenemos que afirmar junto con algunos autores, que no constituye "ninguna falacia ecológica suponer que no es tanto la lejanía física de un centro..., como la discriminación cultural en contra de la clase obrera la que mantiene esos niveles tan bajos y prácticamente inalterables con el paso del tiempo" (Martín Moreno y Amando de Miguel, 1978, 66), máxime cuando en los niveles superiores ya contamos con centros en nuestra capital e incluso la proliferación de los de segunda enseñanza en casi todos los barrios malagueños. (1)

En cuanto al analfabetismo, encontramos 42 barrios que superan la media municipal algunos con valores altísimos, de los que hemos agrupado en el cuadro n.° 1.25 los que superan el 30 % del total de la población, incluyendo también los valores representados por el bachiller elemental y superior y los estudios medios y superiores (niveles 4-5-6-7-8, respectivamente). El cuadro es realmente significativo de la discriminación cultural existente; no sólo superan todos ampliamente el valor medio de los analfabetos, sino que son muy inferiores en los otros niveles. Es indudable que la mayor juventud de sus pirámides demográficas podría argumentarse como una consecuencia directa del alto analfabetismo (aunque éste no es el caso de Palo-Playa u Olías, por ejemplo), pero precisamente este mismo argumento sería válido para una participación en el 4 y 5 nivel, principalmente el primero (2) y no es precisamente así, sino que por el contrario, se aprecia el fenómeno opuesto.









CUADRO N.° 1.25

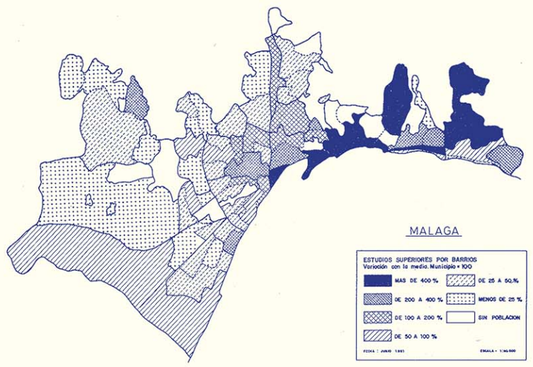
Estructura cultural de los barrios con mayores porcentajes de analfabetos

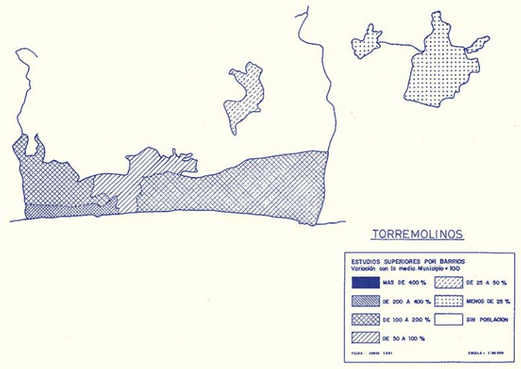
BARRIOS		% nivel 1	% nivel 4	% nivel 5	% nivel 7	% nivel 8
8.2	La Palma	30,6	3,4	0,8	0,3	0,1
15.1	Granja Suárez	31,7	1,7	0,6	0,1	0,1
15.2	San Alberto	30,0	3,9	1,4	0,6	0,8
15.3	Carlinda-Florysol .	38,4	3,5	0,5	—	0,3
18.2	Tiro Pichón	30,2	3,6	1,1	0,3	1,0
19.1	S. Andrés-La Luz .	31,3	4,7	1,3	0,6	0,4
21.2	Pq. Mediterráneo ..	31,3	5,4	1,8	0,6	0,4
26.1	Palo Playa	32,2	1,6	0,1	0,2	0,1
31.2	Santa Rosalía	35,1	1,4	0,2	0,2	0,1
32.2	Pto. de la Torre ...	30,7	3,3	1,0	0,8	0,4
34.	Olías	31,7	0,8	0,2	—	—
37.4	Diseminado	32,8	2,8	1,0	0,7	0,8
MEDIA MUNICIPAL ...		23,8	8,1	4,2	1,9	1,8

CUADRO N.° 1.26

Estructura cultural de los barrios con mayores porcentajes de estudios superiores

BARRIOS		% nivel 1	% nivel 4	% nivel 5	% nivel 7	% nivel 8
1.3	Muelle Heredia ...	12,2	15,9	13,8	5,9	9,3
6.	Malagueta	16,1	14,4	14,2	5,9	11,1
7.	Caleta-Limonar ...	17,3	14,9	14,4	6,3	11,3
23.	El Morlaco	13,3	23,0	16,6	4,5	18,7
24.2	Las Acacias	20,4	14,6	9,6	4,7	8,9
24.4	Pedregalejo alto ...	16,7	13,3	14,5	4,7	7,1
26.3	Miraflores	20,0	14,8	12,1	5,6	7,5
27.	Pinares S. Antón ...	19,3	12,8	13,8	5,5	7,6
MEDIA MUNICIPAL ...		23,8	8,1	4,2	1,9	1,8





El fenómeno opuesto lo encontramos en el cuadro n.° 1.26, en el que hemos puesto la estructura cultural de aquellos barrios con máximos valores en los estudios superiores.

El cuadro es bastante explícito y su comparación con el anterior enormente significativo: por un lado, no sólo se manifiestan los mayores porcentajes en estudios superiores, (3) también todos superan ampliamente a la media municipal en estudios medios y bachilleres mientras que el analfabetismo es muy inferior. Es decir, las caracterís-

(1) Aquí nos referimos a los barrios no desagregados en sectores.

(2) Máxime cuando en la actualidad está casi totalmente integrado en la Enseñanza General Básica.

(3) Algunos con características típicas de espacios segregados para élites intelectuales.

ticas contrarias se aprecian en estos barrios, los más típicos de la alta burguesía malagueña, frente a los del cuadro n.° 1.25, que se manifiestan con características de barrios típicos de aluvión.

Una panorámica general de la estructura cultural malagueña la encontramos en los mapas, en los que se han cartografiado las variaciones que con respecto a la media municipal encontramos en el analfabetismo, los estudios medios y los superiores.

1.2. PROYECCIONES DE POBLACION.

Las proyecciones de población se basan preferentemente en el conocimiento que tenemos de su evolución más reciente. Pero estas proyecciones parten de hipótesis entre las cuales apenas se baraja el cambio más o menos profundo del régimen socioeconómico, y si tenemos en cuenta que cualquier crecimiento de la población lleva implícito unas intensas interrelaciones, que están en función de un número de variables tanto demográficas como no demográficas; el problema de proyectar una población se convierte en una operación en la cual se haría indispensable sopesar las tendencias de cambio que se presienten en la sociedad, con lo que la previsión se convierte aún más en un juego extenso de valores más o menos aleatorios donde se presenta ineludiblemente la necesidad de tomar toda un serie de elecciones.

Si bien a corto plazo las proyecciones demográficas pueden resultar bastante precisas, a largo plazo se complican y no necesariamente por los cambios lógicos en las pautas demográficas, sino porque se acusan con mayor intensidad los problemas que dijimos más arriba.

De los distintos aspectos demográficos que podemos proyectar, hemos elegido dos que por su interés en el conocimiento de su evolución a corto plazo, entraña gran importancia en toda política de planeamiento. Nos referimos a las proyecciones de los niños en edad escolar 5 a 14 años de cara a una previsión de equipamiento escolar preferentemente (1) y de la población absoluta para estimaciones de los servicios que demandarán.

En el primer caso se trata de una proyección cerrada de los niños de 5 a 14 años que habrán en cada barrio a corto plazo, y antes de entrar en el análisis de ella, es necesario hacer unas precisiones metodológicas y aclaratorias. Por un lado, hemos elegido el horizonte de 1985 habida cuenta de que se trata de una proyección cerrada y por tanto, con toda la aleatoriedad que ello comporta, y porque prever a más largo plazo hubiera significado barajar una serie de aspectos demográficos con valores medios municipales, ya que no se poseen a nivel de barrios, con lo que la imprecisión hubiese sido mayor. (2)

Metodológicamente el procedimiento es bastante simple, ya que partiendo de una hipótesis cerrada, los niños de 5 a 14 años que habrán en cada barrio en el año 1985, serán los que hay en este año de partida en las cohortes de 0 a 9 deduciéndole el coeficiente de defunciones de los distintos grupos de edades, dándonos así la probabilidad de paso de estos niños al grupo de 5 a 14 años en 1985. (3)

De los métodos existentes para la proyección de la población absoluta (vid.: Sauvy, 1957; Gini, 1963; Leguina, 1974), a corto plazo suele ser de gran utilidad una simple extrapolación de la población actual, aplicándole acumulativamente el tipo de crecimiento de los últimos años; es decir, manteniendo constante la tasa de crecimiento, lo que se convierte en una población exponencial y cuya previsión para el año vendría dada por la fórmula $PN=PO(1+a)^n$ (Pressat, 1979). De aquí se comprende que estos tipos de previsiones a largo plazo carezcan de sentido, ya que significan una congelación del marco general en el que se desenvuelven los procesos demográficos, y por tanto, las meras extrapolaciones nos conducen al absurdo (Tinbergen, 1971), puesto que estas implican transformaciones en el marco institucional en el que la sociedad está inmersa y como dijimos más arriba, el prever estos cambios constituyen el auténtico problema.

Con todas las reservas pertinentes al caso, vamos a continuación a proyectar la población malagueña hasta el año 2.000, proyección que va a tomar varias vertientes: una cerrada, es decir, en ausencia de movimientos migratorios y considerando **a** = tasa de crecimiento natural, y otra abierta, en la que se tiene en cuenta los movimientos migratorios y en este caso, **a**, coincide con la tasa de crecimiento real. En esta última proyección cabe hacer varias hipótesis, basadas todas ellas en el tipo de crecimiento que se elija en atención a los distintos períodos que dentro de la evolución reciente hemos destacado, y que lo creemos oportuno, hacer habida cuenta de los profundos cambios socioeconómicos que se han producido en estos últimos años.

Las distintas proyecciones se especifican en el cuadro n.° 1.26 y los valores que se le han aplicado a (**a**) viene dada por:

Poyección cerrada: a = tasa cto. vegetativo (14,21 por mil).

CUADRO N.° 1.27

Proyección al año 2.000 en miles de habitantes

		PROYECCION ABIERTA			Hipótesis máxima prevista en el Plan General 1971 (1)
	Proyección cerrada	Hipótesis A	Hipótesis B	Hipótesis C	
Pobl. de hecho 1979	491,0	491,0	491,0	491,0	432,0 (2)
Pobl. prevista 1985	534,2	565,7	600,0	650,0	—
Pobl. prevista 1990	573,5	637,3	709,0	822,0	548,6
Pobl. prevista 2000	660,4	807,7	990,9	1.314,0	696,8

(1) La hipótesis máxima prevista en el Plan General de 1971 está hecha solamente para el espacio planeado. Nosotros hemos extendido esta proyección máxima a todo el municipio respetando el mismo crecimiento exponencial (función P = 1,27 p).

(2) Hipótesis prevista para el año 1980.

Proyección abierta:

Hipótesis A: a = tasa cto. real período 1961-70 (2,4 %)
Hipótesis B: a = tasa cto. real período 1971-79 (3,4 %)
Hipótesis C: a = tasa cto. real período 1976-79 (4,8 %)

Dentro de este cuadro ponemos también la hipótesis máxima prevista por el Plan General de 1971 que como se aprecia en la estimación para 1980, ya estaba ampliamente superada por la población real de 1979.

Descartamos un crecimiento futuro igual a la proyección cerrada porque, pese a su crecimiento vegetativo importante, ya hemos visto que la inmigración a la capital ha sido una constante en la evolución secular del municipio.

Dentro de las proyecciones abiertas, la hipótesis C de máximo crecimiento no la creemos, afortunadamente, como la más acertada, ya que aunque continúen aún a corto plazo los mismos condicionamientos socioeconómicos del período 76-79 la inmigración y/o el retorno a la capital amainará en gran medida. La hipótesis B, aunque más acertada bajo nuestro punto de vista, aún la consideramos un poco abultada por el inflamiento que sobre la tasa de los años 71-79 ha provocado el altísimo valor de los últimos cuatro años. La hipótesis A basada en un crecimiento constante similar a la década de los sesenta podría considerarse un poco infravalorada ya que, aunque no había aparecido aún la crisis económica actual, la emigración fue un hecho importante que menguó en gran medida el crecimiento demográfico y consideramos que a corto e incluso medio plazo, este fenómeno emigratorio continuará con la tónica actual y por lo tanto no frenará el crecimiento. Ante estas consideraciones particulares una hipótesis media entre la A y la B la consideramos como más acertada, aunque siempre con las reservas que ante todo tipo de previsión advertíamos más arriba.

1.3. CONDICIONES SOCIOECONOMICAS.

1.3.1. Introducción.

1.1. La estructura económica malagueña se caracteriza por su singularidad dentro del caso andaluz y español. A finales de los años cincuenta la actividad agrícola era claramente mayoritaria en la economía malagueña (suponía un 58 % de la población activa y un 25 % del valor añadido bruto) (4). Coincidiendo con el plan de estabilización de 1959, el modo de producción preponderante en Málaga, va a sufrir un espectacular descenso en su población activa agraria que se canaliza fundamentalmente hacia la construcción y los servicios, conformándose estos sectores como el binomio generador del crecimiento urbano y económico de la década de los 60.

En 25 años, el modo de producción malagueña ha pasado de una dependencia básica en la agricultura a una macrocefalia del sector servicios relacionado con la actividad turística (5). (En 1979 el sector servicios supone un 55 % de la P.A. y un 69 % de V.A.B.).

De esta forma, el ESPECTACULAR descenso de la población agraria se canaliza básicamente hacia el sector servicios, contrariamente a lo sucedido en los modelos convencionales de crecimiento económico de los denominados países occidentales desarrollados, en los cuales el sector industrial parece haber sido el motor de cambio de su modo de producción, y por tanto el encargado de atraer a la población agraria sobrante de la modernización del medio rural. En este sentido, la coexistencia de un macrosector servicios, con un débil sector industrial, se asemeja a las economías subdesarrolladas (6) fuertemente dependientes.

El sector industrial no tiene peso actualmente en la economía malagueña, salvo si distinguimos en él el subsector construcción de fuerte crecimiento a partir de finales de los cincuenta con el inicio del turismo de masas. Es la construcción la que hace que el sector industrial aumente su peso durante la década de los 60 y la primera mitad de los 70, así como que lo disminuya a partir de 1975, al producirse la crisis económica. (Véase cuadros 2.1 y 5).

En este sentido, el sector servicios y particularmente el turismo, es al mismo tiempo causa y resultado de la transformación de una sociedad primitiva agraria y escasamente desarrollada, en otra dual, compleja y con evidentes desequilibrios espaciales y sectoriales (7).

(1) Aunque también válida para otras previsiones como centros pediátricos, etc.

(2) Entre otras, y principalmente las tasas de fecundidad.

(3) Le hemos aplicado a cada barrio la probabilidad de paso por cohortes (0-4 y 5-9) del total municipal.

(4) J. R. Cuadrado y E. Torres. "El sector turístico y su entorno socioeconómico". ICE n.° 533. Madrid 1978, págs. 83, 84 y 85.

(5) D. López Cano. "Análisis de la población activa malagueña", Baetica n.° 2. Málaga 1979, pág. 54 y siguiente.

(6) Dasgrupta 5. "La participation et le developpement" I.X.S.W. Oficina Regional de Europa, Oriente Medio y Area metropolitana 1975.

(7) Torres Bernir E. y Cuadrado Roura J. R. "Estructura y problemas del sector turístico de la Costa del Sol". Cuadernos de CC. EE. y EE. n.° 3, págs. 222 y 223.

1.2. Dentro de la aceleración dinámica de cambio económico producido en los últimos 25 años, destaca el descenso de la tasa de actividad de la población activa, como indica el cuadro n.° 1.27, 5 puntos (1) en la provincia de Málaga, el mismo porcentaje que en la media española. Por lo que respecta al municipio de Málaga, aun cuando mantiene una leve tendencia descendente, se mantiene por encima de la tasa provincial, hecho que suele ser habitual al comparar las actividades de la provincia y sus capitales. (2)

CUADRO N.° 1.27

Población Activa. Tasa de Actividad.

	Málaga capital	Málaga	Andalucía	España
1955	32,9	36,0	37,0	41,2
1962		35,1	35,2	40,0
1969		34,3	34,4	37,8
1971	32,8	34,8	34,3	37,8
1973		34,4	34,2	37,9
1975.....	32,6	34,0	32,9	37,6
1977		33,4	34,4	36,6
1979	31,8	30,9	30,7	36,2

FUENTE: Banco de Bilbao, Padrón Municipal y elaboración propia

1.3.2. **Población activa de los sectores económicos.**

Respecto a la población activa y su evolución entre 1955 y 1979 podemos estudiarla, a través de sus diferentes sectores económicos.

1.3.2.1. **Sector Agrario.**

El sector agrario malagueño, que ocupaba más del 50 % de la población activa de la provincia en 1955, ha ido disminuyendo su participación a lo largo de los años sesenta y setenta al compás del crecimiento turístico de la costa. En 1979, como muestra el cuadro n.° 1.28 ocupa al 19,9 % de la población activa de la provincia, situándose ocho puntos por debajo de la media andaluza y en valores similares a la media española.

Mientras entre 1955 y 1979 la población de este sector económico ha perdido 26,1 puntos en valores porcentuales para España y 29,0 puntos en Andalucía, en Málaga la pérdida ha sido de 39,2 puntos, con lo que se puede observar el brusco cambio experimentado en la población del sector agrario malagueño en 24 años, sin que se haya producido a cambio una modernización y capitalización del medio agrícola.

Los datos que disponemos del municipio de Málaga inciden en la misma dinámica que la provincia, si bien ya en 1960 el sector primario ocupaba únicamente el 12 % de la población activa del municipio. Cifra que irá disminuyendo paulatinamente hasta situarse en 1979 en el 2,3 %.

CUADRO N.° 1.28

1. Población activa por sectores económicos - Málaga

	Agricultura	Industria	Servicios
1955	58,5 %	16,5 %	24,5 %
1962	47,0 %	22,5 %	30,5 %
1969	33,9 %	28,6 %	37,6 %
1971	32,6 %	27,5 %	40,4 %
1973	32,6 %	28,5 %	39,0 %
1975	23,3 %	28,4 %	48,4 %
1977	19,7 %	29,4 %	50,4 %
1979	19,6 %	24,9 %	55,4 %

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia

2. Población activa por sectores económicos - Andalucía.

	Agricultura	Industria	Servicios
1955	56,7 %	21,9 %	21,3 %
1962	48,2 %	24,5 %	27,2 %
1969	38,5 %	27,3 %	34,2 %
1971	36,7 %	27,5 %	35,8 %
1973	34,1 %	27,6 %	38,3 %
1975	30,4 %	28,9 %	40,6 %
1977	26,0 %	27,0 %	47,0 %
1979	27,7 %	26,5 %	45,7 %

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia

3. Población activa por sectores económicos - España.

	Agricultura	Industria	Servicios
1955	46,0 %	28,1 %	25,9 %
1962	38,5 %	32,0 %	29,6 %
1969	29,0 %	37,3 %	33,2 %
1971	27,0 %	37,5 %	35,0 %
1973	24,0 %	37,9 %	37,0 %
1975	21,6 %	38,6 %	41,2 %
1977	20,2 %	37,9 %	42,0 %
1979	19,9 %	35,0 %	45,1 %

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia

4. Población activa por sectores económicos - Málaga Capital.

	Agricultura	Industria	Servicios
1955	11,9 %	33,2 %	54,9 %
1962			
1969			
1971	5,0 %	37,3 %	57,7 %
1973	4,0 %	36,6 %	59,4 %
1975			
1977	2,3 %	36,7 %	61,0 %
1979			

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia

1.3.2.2. **Sector Industrial.**

1. La importancia del sector industrial en la provincia de Málaga —más aún, excluyendo la construcción— ha sido escasa, destacando su actividad típicamente auxiliar y subdesarrollada. La descapitalización del sector y la falta de interés por parte de la Administración Pública, tanto local como central, ha sido una constante (3). El sector atendía en 1955 al 16,5 % de la población activa de la provincia, cifra inferior a los valores medios de Andalucía (21,9) y España (28,1). En los 24 años transcurridos hasta 1977 sólo ha aumentado su participación provincial en 8,4 puntos situándose en el 24,9 % frente al 26,5 % Andaluz, y el 35 % en España (4) (ver cuadro n.° 1.28 y gráfico n.° 1.13).

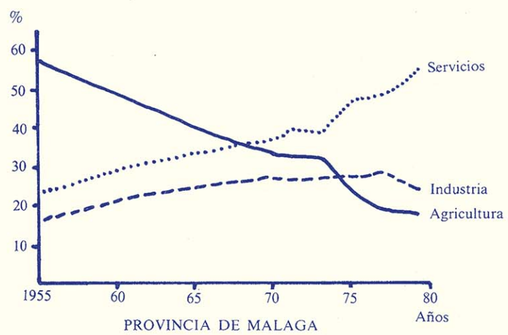
En el municipio de Málaga el porcentaje de población activa ocupada en el sector industrial es mayor que en la provincia, variando entre el 33,2 % de 1960 y el 36 % de 1979.

En el cuadro n.° 1.29, podemos observar la población empleada en los diferentes subsectores industriales de la provincia y el municipio de Málaga, según el listado industrial de 1980 de la Seguridad Social. Aunque los datos ofrecidos no abarcan el total de la población industrial, es significativa la tendencia que señalaba de la concentración del sector, excluida la construcción, en Málaga capital. Según los datos del cuadro n.° 4, alrededor del 80 % de la población industrial pertenece al término municipal de Málaga.

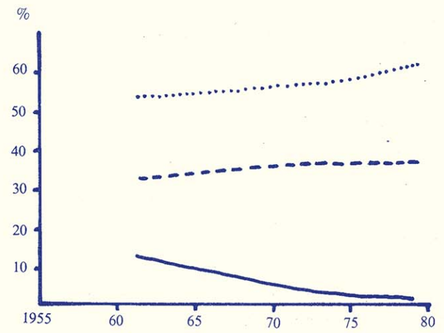
En sentido similar irían otros estudios (5), donde la localidad de Málaga se configura como centro fundamental de la actividad industrial con el 82 % de las empresas y el 83 % de los trabajadores industriales de la provincia.

GRAFICO 1.

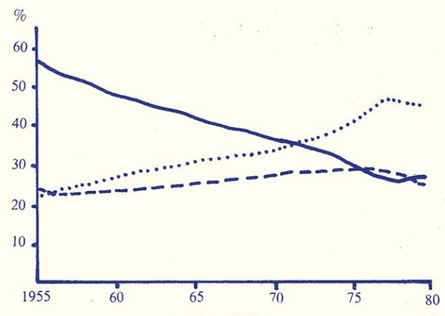
Población activa por sectores económiocos



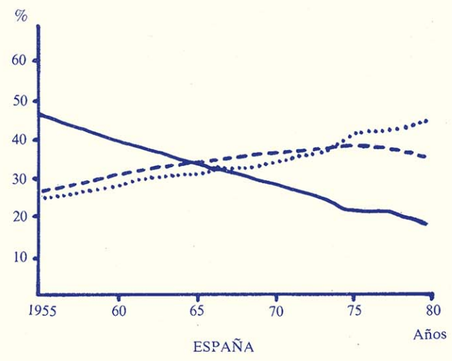
PROVINCIA DE MALAGA



MUNICIPIO DE MALAGA



ANDALUCIA



ESPAÑA

(1) No obstante es importante observar los 3,5 puntos que se pierden entre 1977-79, que no ocurre en la media española.

(2) Instituto Nacional de Estadística, **encuesta de población activa,** varios años.

(3) Damián López Cano. ob. cit. pág. 55. Ver también Cuadro J. R. y Joaquín Aurioles. **La industria en Andalucía oriental.** Universalidad de Granada 1981.

(4) Asimismo es significativo la comparación de la provincia malagueña, con una provincia como Barcelona, donde la ocupación sectorial de la población activa es bien diferente. Para 1977, la agricultura ocupaba sólo el 6,8 % de la población activa barcelonesa. El 53,1 % era para la industria y el 40,1 % para el sector servicios. Ver Cuadrado J. R. y Torres E. "La Economía andaluza". **Papeles de economía n.° 5,** pág. 274.

(5) Aurioles y Cuadrado, ob. cit. pág. 109.

CUADRO N.° 1.29 a

POBLACION EMPLEADA EN LOS DIFERENTES SUBSECTORES INDUSTRIALES 1980

SUBSECTORES	MALAGA PROVINCIA	MALAGA MUNICIPIO	MALAGA CAPITAL	TORRE-MOLINOS	CAMPANILLAS	CHURRIANA
AGUA Y ENERGIA	1.183	1.084	1.084			
EXTRACTIVAS	430	271	265			6
AUXILIAR CONSTRUCCION	2.027	1.445	1.328	8	109	
QUIMICAS	1.765	1.707	1.707			
FAB. PROD. METALICOS	1.351	1.120	1.098	1		21
TALLERES MECANICOS	3.145	2.298	2.238	50	4	6
FABRIC. MAQUINARIA	329	260	260			
FABRIC. MAT. ELECTRICOS	4.281	4.015	4.007	8		
FABRIC. AUTOM. NAVAL	193	161	160			1
GRASAS, ACEITES	1.538	933	907	26		
CONSERVAS	175	168	168			
HARINA, AZUCAR	1.977	1.219	1.153	28	31	7
ALIMENTACION ANIMAL	198	96	96			
BEBIDAS	2.096	2.071	1.943	128		
TABACO	84	84	84			
TEXTIL	6.924	5.625	5.610	6		9
MADERA, PAPEL	2.326	1.363	1.333	28	1	1
CORCHO, PLASTICOS	34	29	29			
OTROS	170	158	138	20		
CONSTRUCCION	19.156	11.339	10.900	350	34	55
TOTAL	49.382	35.446	34.508	653	179	106

CUADRO N.° 1.29 b

POBLACION EMPLEADA EN LOS DIFERENTES SUBSECTORES INDUSTRIALES 1980 - PORCENTAJES

SUBSECTORES	MALAGA PROVINCIA	MALAGA MUNICIPIO	MALAGA CAPITAL	TORRE-MOLINOS	CAMPANILLAS	CHURRIANA
AGUA Y ENERGIA	2,4	3,0	3,1			
EXTRACTIVAS	0,8	0,7	0,7			5,6
AUXILIAR CONSTRUCCION	4,1	4,1	3,8	1,2	60,8	
QUIMICAS	3,6	4,8	4,9			
FABRIC. PROD. METALICOS	2,7	3,1	3,2	0,1		19,8
TALLERES MECANICOS	6,4	6,5	6,5	7,6	0,2	
FABRIC. MAQUINARIA	0,6	0,7	0,7			
FABRIC. MATERIAL ELECTRICO	8,6	11,3	11,6	1,2		
FABRIC. AUTOMOVIL NAVAL	0,4	0,4	0,4			1
GRASAS, ACEITES	3,1	2,6	2,6	4,0		
CONSERVAS	0,3	0,5	0,5			
HARINA, AZUCAR	4,0	3,4	3,3	4,3	17,3	6,6
ALIMENTACION ANIMAL	0,4	0,3	0,3			
BEBIDAS	4,2	5,8	5,6	19,6		
TABACO	0,2	0,2	0,2			
TEXTIL	14,0	15,8	16,2	0,1		8,4
MADERA, PAPEL	4,7	3,8	3,8	0,4	0,1	1
CORCHO, PLASTICOS	0,1	0,1	0,1			
OTROS	0,3	0,4	0,4	0,3		
CONSTRUCCION	38,8	32,0	31,5	53,6	19,0	52,0
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Los datos que para 1979 hemos elaborado, como se señala, nos dan una concentración de alrededor del 75 % de la población considerada como industrial en el municipio malagueño (1).

2. Fenómeno a destacar es el de la construcción, que ha ido aumentando su participación en el sector industrial, pasando del 30 % en 1960 al 45 % en 1975, lo que muestra la importancia que este subsector ha tenido y tiene en la economía malagueña, así como el escaso peso que la industria por sí sola representa en comparación con la media nacional. Esta aceleración de la importancia de la construcción respecto de la industria, ha sido todavía mayor en la provincia, que en 1979 llega a significar el 47 %.

Como podemos observar en el cuadro n.° 1.30 la participación de la P. A. del sector construcción en la industria tanto en Andalucía como en España no alcanza las cotas de la provincia y municipio de Málaga. Los datos extraídos de este cuadro, nos muestran que el sector meramente industrial tiene poco significado en el municipio malagueño, y menos aún en la provincia. Las razones de esta situación, habría que buscarlas en el modelo de desarrollo económico seguido, basado hegemónicamente en la economía turística y en el eje construcción-servicios. Incluso se podría afirmar que el predominio de esta función ha sido incompatible con el desarrollo de un sector meramente industrial. (2)

CUADRO N.° 1.30

Evolución del sector construcción respecto de la industria.

(% de P.A.)	1955	1960	1970	1975	1979
Málaga municipio		31,3	40,3	44,6	39,2
Málaga provincia	20,2	25,2	47,2	52,7	46,7
Andalucía	29,3	29,9	35,3	40,2	36,4
España	22,0	23,1	25,1	27,5	25,8

FUENTE: Banco de Bilbao, INE y elaboración propia.

1.3.2.3. **Sector Servicios.**

Los servicios se configuran tanto en Málaga provincia como en el municipio, como el sector económico de mayor importancia, tanto en la población ocupada en el mismo, como en la producción total.

Partiendo en 1955 de ocupar al 24,5 % de la población activa de la provincia (cuando el sector agrario ocupaba al 58,8 %), el acelerado crecimiento de la actividad turística hace que la población dedicada a este sector económico aumente rápidamente, llegando a significar en 1979 el 55,4 %.

Como muestra el cuadro n.° 1.28, el sector servicios malagueño es claramente hegemónico en la economía de la provincia, así como sus valores porcentuales son sensiblemente superiores a los obtenidos en Andalucía y España. En el municipio de Málaga los valores relativos a la población de este sector son a partir de 1960 superiores al 50 %, llegando en 1979 al 61,4 %. (3).

1.3.3. **El municipio de Málaga capital y la provincia.**

En este sentido, el peso socio-económico del municipio en la provincia es considerable. Si en 1960 el municipio representaba el 38,4 % de la población de la provincia, en 1979 el porcentaje había aumentado al 47 %. Valores similares alcanza la población activa, que tiende a concentrarse en el municipio de Málaga y en el litoral.

Por lo que respecta a la población activa por sectores económicos, siguiendo el cuadro n.° 1.31 podemos establecer las siguientes líneas:

1. En el sector agrario el porcentaje de participación del municipio fue siempre escaso, con una dinámica levemente descendente.
2. La participación en el sector meramente industrial se mantuvo estática en la década de los 60, para aumentar ligeramente a partir de 1970. Como veremos, el grado de concentración de la actividad industria en el municipio respecto a la provincia es muy considerable.
3. La construcción se concentraba en el municipio de Málaga en 1960 en un 81,2 %. Sin embargo, el crecimiento de la actividad turística hacia la costa hace que el municipio pierda rápidamente participación en este subsector, que en 1975 está cercano al 50 %.

(1) Datos elaborados a partir del padrón municipal de 1979, y las encuestas de población activa de la memoria del Banco de Bilbao de 1979.

(2) Cuadrado y Torres: "El sector turístico y su entorno socioeconómico", ob. cit. pág. 113. También cerca de la evolución del sector construcción se puede consultar el libro coordinado de Vallés Ferrer, J. "Introducción a la economía malagueña". Caja de Ahorros Provincial de Málaga 1977, págs. 17 a 87.

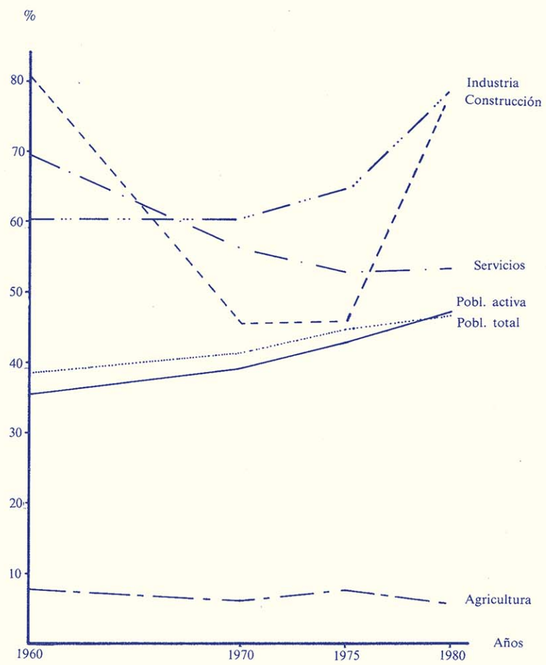
(3) Memoria económica del Banco de Bilbao. 1979.

Sin embargo, en 1979 el porcentaje de participación del municipio de Málaga en la población activa provincial que trabaja en la construcción aumenta hasta el 74 %.

4. Similar dinámica, aunque más moderada, se puede observar en el sector servicios. En 1960, el 70 % de la población activa del sector servicios residía en el municipio de Málaga. Como sucedió con la construcción, la ampliación de los servicios hacia la costa con motivo del turismo redujo sensiblemente el grado de participación del municipio de Málaga-capital en la provincia.

GRAFICO 2.

Participación porcentual del municipio de Málaga respecto a la provincia



CUADRO N.° 1.31

Porcentaje de participación del municipio de Málaga en la provincia.

% de P.A.	1960	1970	1975	1979
Población total	38,4	41,4	44,7	46,1
Población activa ...	35,1	39,1	42,9	47,0
Agricultura	7,7	6,0	7,4	5,6
Industria	60,1	60,1	64,8	76,0
Construcción	81,2	45,4	46,9	74,0
Servicios	69,5	56,6	52,9	53,1

FUENTE: Banco de Bilbao, Padrones Municipales y elaboración propia.

(1) Torres E. y Cuadrado J. R. ob. cit. pág. 222. Asimismo para un estudio más amplio del fenómeno especulativo ver: Jurdao Arrones F. **España en venta: compra de suelos por extranjeros y colonización de campesinos en la Costa del Sol.** Ayuso, Madrid 1979. Gavira M. España a Go-Gó: **Turismo charter y neocolonialismo del espacio.** Turner, Madrid, 1974. Gavira M. **Campo, urbe y espacio del ocio.** Siglo XXI. Madrid 1971.

Aunque cada vez parece quedar más claro que el turismo es independiente al menos más de lo que se piensa, de la agricultura e industria malagueña.

(2) Torres. E. y Cuadrado J. R. ob. cit. pág. 271, ver también Richardson, H. **Política y planificación del desarrollo regional en España.** Alianza Editorial. Madrid 1976, pág. 202.

(3) Comparaciones establecidas al relacionar la producción y empleo, según los datos del Banco de Bilbao, año 1979.

(4) Damián López Cano ob. cit. pág. 55, así como las obras citadas de Cuadrado y Torres.

1.3.4. **Estructura de la producción.**

1. La estructura de la producción en la provincia de Málaga, al igual que la población activa, ha sufrido en el período de tiempo estudiado considerables variaciones. Como podemos ver en el cuadro n.° 1.32, la expansión de la población en la provincia de Málaga se ha debido al fuerte aumento productivo del sector servicios, realizado a costa de la agricultura fundamentalmente y de la industria en menor media.

CUADRO N.° 1.32

Variación porcentual de los sectores económicos en V.A.B. 1955 - 1979.

	Málaga - Provincia	Andalucía	España
Agricultura	- 17,0	- 16,5	- 13
Industria	- 2,1	- 3,6	- 3,2
Servicios	+ 19,1	+ 20,1	+ 16,2

Similares parámetros se pueden observar tanto en Andalucía como en España.

De esta manera el sector servicios malagueño ocupa casi el 70 % del valor añadido bruto producido en la provincia, repartiéndose el restante 30 % entre agricultura e industria, incluida la construcción.

La estructura del sector agrario se ha visto afectada no sólo por los bruscos descensos de la mano de obra sino por una sustancial variación en la estructura de su demanda, así como por un desplazamiento en la ocupación y uso del suelo en las zonas agrarias más productivas como producto de la especulación. (1).

Por otra parte es destacable el prolongado estancamiento y descapitalización del sector industrial a pesar de las indudables posibilidades; en principio se podía pensar que le ofrecía la creciente demanda turística (2). No obstante esta situación se agrava en gran medida ante la falta de articulación estructural entre la industria malagueña y la andaluza, así como la dejadez que este sector provincial sufre por parte de la Administración.

La falsa contraposición entre industria y turismo que en ocasiones se ha planteado, apoyado en una total desarticulación del turismo respecto a las actividades productivas de la provincia, está dañando y vaciando al resto de los sectores de la economía malagueña. Sería necesario equilibrar y aprovechar las ventajas de localización y de posible especialización que Málaga ofrece por sus características propias: climáticas, comerciales, culturales...

Los ejemplos de Alicante, Tarragona o Gerona, pueden ofrecer algunas pautas de actuación.

CUADRO N.° 1.33

Producción porcentual por sectores (V.A.B.) 1955 - 79

Producción por sectores (V.A.B.) Málaga provincia.

	Agricultura	Industria	Servicios
1955	24,8 %	24,9 %	50,3 %
1962	26,6 %	24,9 %	48,5 %
1969	14,2 %	27,0 %	58,8 %
1971	12,4 %	27,7 %	59,9 %
1973	10,0 %	28,1 %	61,9 %
1975	7,6 %	27,4 %	64,9 %
1977	8,8 %	25,6 %	65,7 %
1979	7,8 %	22,8 %	69,3 %

Producción por sectores (V.A.B.) Andalucía.

	Agricultura	Industria	Servicios
1955	29,4 %	31,7 %	38,8 %
1962	31,3 %	28,7 %	40,0 %
1969	19,0 %	31,0 %	50,0 %
1971	20,0 %	31,0 %	49,0 %
1973	19,0 %	34,0 %	47,0 %
1975	16,2 %	32,6 %	51,0 %
1977	15,3 %	31,2 %	53,5 %
1979	12,9 %	28,1 %	59,0 %

Producción por sectores (V.A.B.) España.

1955	20,5 %	38,0 %	41,5 %
1962	21,8 %	37,2 %	41,0 %
1969	14,0 %	39,0 %	47,0 %
1971	12,0 %	38,0 %	50,0 %
1973	12,0 %	39,0 %	49,0 %
1975	10,0 %	39,0 %	51,0 %
1977	8,8 %	38,0 %	53,2 %
1979	7,5 %	34,8 %	57,6 %

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia. (3).

1.3.4.1. **Sector agrícola.**

Si la participación de la población activa agraria va disminuyendo progresivamente desde 1955, la evolución productiva de este sector presenta similares circunstancias. Este sector obtenía en 1955 el 24,8 del V.A.B. provincial, perdiendo 17 puntos hasta 1979. La pérdida productiva es ligeramente superior al caso andaluz y considerablemente superior en relación a España.

Como podemos observar en los cuadros n.° 1.28 y 1.33, el sector primario malagueño con el 19,6 % de la población activa sólo obtiene el 7,8 % del valor productivo provincial, lo que indica la baja productividad obtenida en el sector industrial y en el sector servicios. Si bien es cierto que la mayor tecnificación de los sectores industrial y servicios hace que la productividad de la mano de obra sea sensiblemente inferior en el sector agrario, el constante abandono de la agricultura por parte de la Administración, la intensa descapitalización del sector y el progresivo éxodo de su población motivan que la productividad del agro malagueño sea incluso inferior a la del mismo andaluz y español.

1.3.4.2. **Sector industrial.**

1. La producción industrial malagueña, que tuvo considerable importancia en el siglo pasado y que incluso en la década de los 50 tenía una cierta importancia, es hoy un sector claramente deprimido y con evidentes signos de subdesarrollo. (4).

   Una muestra de esta situación lo representa el hecho de que mientras en 1955 el valor añadido bruto industrial significaba el 24,9 % de toda la producción malagueña (31,7 % andaluz y 38 % de España), en 1979 sólo significaba el 22,8 %. (Cuadro n.° 1.33).

   Si a continuación significamos que el sector de la construcción ocupa en 1979 el 39 % del valor productivo industrial, siendo el 20 % en 1955, observamos los rasgos raquíticos que la industria propiamente dicha tiene actualmente en la provincia de Málaga.

2. Analizando la estructura del sector industrial malagueño de 1955 se pueden observar las grandes diferencias que tiene con la estructura de 1979. El sector predominante en aquella época es de la "alimentación", que produce más de la mitad del valor añadido bruto

de la provincia; asimismo es el sector que agrupa a mayor número de empleados. Aún siendo su productividad menor que la de su homónimo a nivel nacional, es superior a la media del sector industrial malagueño. (Ver cuadro n.° 1.34).

La "madera y corcho" y las "metálicas" son los siguientes sectores más potentes en producción, teniendo una productividad superior a sus homónimos a nivel nacional. Destaca "madera y corcho" que alcanza una productividad considerablemente elevada (3.824.800 ptas. en 1979).

El sector construcción malagueño todavía no ha iniciado el elevado crecimiento que tendría posteriormente, siendo inferior en producción, empleo y productividad a la construcción española. La productividad de este sector es ciertamente pequeña, siendo junto a la cerámica los sectores de menos productividad en la industria.

CUADRO N.° 1.34

Estructura del sector industrial. 1955 - Porcentajes.

	MALAGA			ESPAÑA		
	V.A.B.	Empleo	V.A.B.	V.A.B.	Empleo	V.A.B.
Minería	0,8	1,5	553,2	3,4	7,2	338,2
Construcción	8,8	22,4	391,0	13,5	23,0	421,2
Agua, Gas	1,9	4,0	479,5	2,6	2,1	908,0
Alimentación	52,3	38,1	1.350,0	25,9	10,9	1.705,0
Textil	3,8	7,2	520,4	12,6	1,5	584,3
Cuero-Calzado	1,2	1,2	1.027,4	2,7	3,0	629,7
Madera-Corcho	11,5	2,9	3.824,8	5,4	5,5	706,2
Papel	1,8	1,6	1.085,2	2,4	3,2	557,3
Químicas	4,5	5,5	798,5	8,8	5,6	1.121,2
Cerámica	1,9	5,1	377,1	3,5	5,1	471,4
Metálicas	11,2	9,9	1.106,0	18,2	18,7	734,7
TOTAL	100	100	100	984,8	100	717,5

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia.

Como punto a destacar en este sector es el hecho de que la productividad industrial malagueña era en 1955 superior a la media española (984.800 ptas. frente a 717.500 ptas. de 1979), situación que posteriormente se invertirá.

3. En 1979 el sector industrial malagueño, con el 25 % de la población activa, obtenía el 22,8 % de la producción provincial. La productividad del sector, aunque superior a la del sector agrario, era inferior a la del sector servicios.

   En comparación con Andalucía y España, la productividad del sector es menor en Málaga, lo que da idea del grado de subdesarrollo y precariedad técnica que padece la industria malagueña.

   En el cuadro n.° 1.35 observamos la estructura del sector industrial en la provincia de Málaga según los últimos datos de 1979. Como podemos ver, se trata de una estructura ciertamente diferenciada de la media nacional. Particularmente es destacable la fuerte participación de la construcción.

   En comparación con la estructura del sector industrial español (cuadro n.° 9 bis), podemos observar cómo representa en Málaga el 38,9 % de la producción industrial (46,7 % del empleo) por el 19,7 % en España (25,8 % del empleo).

Como ya hemos indicado, la preponderancia de la construcción en la industria malagueña coincide con el carácter básico jugado por ella junto al sector servicios en el crecimiento económico de la provincia. Por otra parte, muestra el carácter raquítico de la industria malagueña de 1979, que excluida la construcción obtiene sólo el 13,9 % de la producción total malagueña.

Por otra parte, es destacable la poca importancia que en Málaga tiene la industria del metal (12,5 %), en comparación con la media española considerablemente superior (26,7 %).

Los subsectores que mantienen mayor número de empleos son los de alimentación y bebidas, transformados metálicos, cuero y calzado y textil, además del subsector construcción ya comentado.

Sin embargo los subsectores más productivos no coinciden con los que ocupan a mayor número de trabajadores. Minería (1.244.000 ptas./trabajador), agua, gas y electricidad (2.679.000), papel y artes gráficas (1.348.000) y químicas (1.688.000), son los subsectores con mayor volumen de producción de empleo.

CUADRO N.° 1.35

Estructura del sector industrial. 1979 - Porcentajes.

	VAB	Empleo	VAB Empleo	VAB	Empleo	VAB Empleo
Minería	0,8	0,5	1.244	4,6	2,5	1.807
Construcción	38,9	46,7	712	19,7	25,8	769
Agua, Gas	6,4	2,0	2.679	5,7	2,0	2.862
Alimentación	14,1	12,4	978	10,4	10,0	1.039
Textil	5,7	5,8	833	4,2	5,1	829
Cuero						
Calzado	7,4	9,8	642	6,4	8,0	807
Madera						
Corcho	2,8	3,6	651	3,8	5,9	653
Papel, artes gráficas	2,3	1,4	1.348	5,6	3,7	1.511
Químicas	5,8	3,1	1.622	8,7	6,5	1.336
Cerámica Vidrio	3,1	3,2	825	3,9	4,6	858
Metálicas Básicas	0,4	0,4	881	4,3	3,3	1.318
Transf. Metálicas	12,1	10,8	956	22,4	22,3	1.013
TOTAL	100	100	854	100	100	1.005

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia. (Datos porcentuales).

El motivo de esta tendencia estaría en el mayor grado de desarrollo técnico de estas industrias, con una tasa capital-trabajo sensiblemente superior a los subsectores, como vidrio y cerámica o construcción, donde la aportación de la mano de obra es considerable en relación al capital empleado.

En términos generales, la productividad de la producción malagueña es sensiblemente inferior a la media española (cuadro n.° 1.36). Unicamente dos subsectores de la industria malagueña son superiores en productividad a sus equivalentes nacionales: químicas y textil.

4. Si analizamos las variaciones experimentadas en la producción de los diferentes sectores industriales entre 1955 y 1979, observaremos dos hechos de importancia. Por una parte, el sector "alimentación", que como señalamos era hegemónico en 1955, pierde 38,2 puntos en producción y 25,7 puntos en empleo. Como señala el cuadro n.° 10, a nivel de España la tendencia es similar, aunque mucho más moderada, al no tener la "alimentación" la importancia que desempeñaba en Málaga.

En segundo lugar, destaca la fuerte expansión de la construcción que en 25 años aumenta 30,1 puntos en producción y 24,3 puntos en empleo, configurándose como el subsector esencial de la industria malagueña.

El "agua", "gas", "cuero", "calzado", experimentan asimismo, variaciones de consideración superiores a las producidas en la media española.

En "metálicas", sin embargo, el crecimiento de la producción es sólo de 1,3 puntos, frente a los 8,5 puntos que aumenta en la media nacional. Este último aspecto es interesante al observar la escasa importancia de las "metálicas" en Málaga, contrariamente a lo que ocurre en la media española, e incluso en Andalucía, donde es, junto a "químicas", el sector de mayor expansión productiva. (1).

CUADRO N.° 1.36

Variación porcentual de los subsectores industriales 1955 - 79.

	MALAGA		ESPAÑA	
	Producción	Empleo	Producción	Empleo
Minería	+ 0	- 1	1,2	- 4,7
Construcción	+30,1	24,3	6,2	2,8
Agua, Gas	4,5	2	2,9	- 0,1
Alimentación	- 38,2	-25,7	- 15,5	- 0,9
Textil	1,9	1,4	- 8,4	3,6
Cuero, Calzado	6,2	8,6	3,7	5,0
Madera, Corcho	- 8,7	0,7	- 1,6	0,4
Papel	0,5	0,2	3,2	0,5
Químicas	1,3	- 2,4	- 0,1	0,9
Cerámica	1,2	- 1,9	- 0,6	- 0,5
Metálicas	1,3	0,9	8,5	6,9

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia.

El subsector "madera" y "corcho", que en 1955 destacaba por tener la productividad más elevada con diferencia de la industria española, sufre un decremento en su producción de 8,7 puntos, por lo que se convierte en un sector con exceso de mano de obra en relación a la producción.

Comparando el sector industrial de los dos períodos estudiados, 1955 y 1979, vemos como en el primer período la productividad del sector malagueño es superior a la media española. Veinticinco años despues la situación se invierte. Sin embargo la productividad actual de la industria malagueña, no sólo es superior a la española, sino que (en pesetas de 1979) es también inferior a la malagueña de 1955.

En este sentido comparando los cuadros 1.34 y 1.35, observamos que solamente "minería", "construcción", "cerámica y vidrio", "textil", "papel" y "químicas", tienen en 1979 mayor productividad que en 1955. De estos sectores, únicamente la "construcción" representa un valor importante en la producción y el empleo industrial. Y aún, así, la productividad de este sector es inferior a la media nacional, su homónimo.

El resto de los subsectores industriales malagueños mantienen productividades inferiores a las de 1955, destacando por su volumen de producción la "madera", "corcho", y las "metálicas".

1.3.4. Sector servicios.

Aunque ya en 1955 el sector servicios era el que mayor volumen de producción en pesetas creaba en la provincia, su importancia económica ha ido en creciente aumento como muestra el cuadro n.° 8. En 1979 el porcentaje de

(1) Cuadrado J. R. y Torres E. "La Economía andaluza" Papeles de economía n.° 5, pág. 282.

participación en la producción provincial llega prácticamente al 70 %, entre 10 y 12 puntos más que la media andaluza y española. El valor de la producción en los 25 años ha seguido una tendencia creciente en las tres zonas, aunque en Andalucía y principalmente España la relación agricultura-industria-servicios, sin ser equilibrada, lo es en mayor medida que en Málaga, donde los servicios se constituyen en un macrosector, del que dependen básicamente la economía de la provincia. (1).

Una rápida visión de la estructura del sector en los últimos 10 años nos muestra (cuadro n.° 1.37) cómo los subsectores que han experimentado mayor crecimiento coinciden generalmente con la media nacional, aunque la intensidad de la expansión sea diferente.

Es de destacar en Málaga la expansión del sector hostelería, los servicios sociales y los diversos. Tanto los apartados de transportes como de administración pública sufren considerables pérdidas en producción de empleo.

Caso similar es el del comercio (tanto a nivel provincial como español) que obtiene altos porcentajes de aumento de empleo, mientras su valor añadido bruto sufre considerables disminuciones. (Esta podría ser una de las causas de la escasa productividad del comercio malagueño, en gran media atomizado).

CUADRO N.° 1.37

Variación porcentual de los subsectores de servicios 1969-79

	MALAGA		ESPAÑA	
	VAB	Empleo	VAB	Empleo
Transportes	4,6	- 3,4	- 0,9	- 3,8
Comercio	4,7	11,0	- 4,5	10,4
Ahorro, Banca	2,2	3,5	- 0,6	0,9
Propiedad vivienda	0,4	—	—	—
Administración Pública	6,4	- 8,9	- 2,9	- 4,9
Servicios Especiales	3,9	2,9	4,5	3,3
Hostelería	5,6	1,7	0,5	0,1
Diversos	5,7	6,8	4,0	- 6,2

FUENTE: Banco de Bilbao y elaboración propia.

CUADRO N.° 1.38

Estructura del sector servicios. Málaga. España 1979.

	MALAGA			ESPAÑA		
	VAB	Empleo	VAB Empleo	VAB	Empleo	VAB Empleo
Transportes	10,5	10,8	1.176	12,0	11,8	1.254
Comercio	19,8	25,3	946	21,3	27,2	993
Ahorro, Banca	8,4	7,3	1.394	8,8	6,2	1.791
Propd. vivienda	8,9	—	—	9,1	—	—
Adm. Pública	9,7	8,1	1.437	10,5	10,1	1.324
Servicios Sociales ...	10,8	12,2	1.064	12,4	14,0	1.123
Hostelería	15,8	19,6	972	8,5	10,7	1.005
Diversos	15,9	16,5	1.157	17,7	19,9	1.129
TOTAL	100	100	1.206	100	100	1.270

Analizando la estructura interna del sector (cuadro n.° 1.38), observamos, que los sectores principales, tanto en producción como en empleo, son los de comercio y hostelería que agrupan el 19,8 % y el 15,8 % de la producción respectivamente.

La relación de las productividades de Málaga y la media española, sea, en este sector, más equilibrada que en la industria, como vemos en el cuadro n.° 1.38. Tanto la "Administración pública", como "diversos" obtienen productividades superiores a la media nacional, por lo que técnicamente todavía estaría en posición de absorber empleo (2).

En el resto de los subsectores, aún siendo la productividad malagueña ciertamente inferior, las diferencias no son elevadas, a excepción del subsector financiero de la provincia, claramente inferior a su homónimo español.

Es destacable la elevada participación del empleo.

Dentro del apartado de hostelería es significativo señalar la importancia del municipio de Málaga, donde se incluye Torremolinos, que agrupa el 45 % de la capacidad hotelera y el 35 % de los apartamentos legalmente inscritos (3).

El papel protagonista que en la economía malagueña juega el sector servicios en general y el de la hostelería en particular, muestra la existencia de una estructura económica poco consistente y dependiente (4). Al ser un sector que orienta en gran proporción su producción hacia el consumo privado, cualquier tipo de ajuste o regulación del sector tiene que hacerse a través de la demanda. El riesgo es evidente, ya que cualquier situación que pueda provocar una disminución en la capacidad adquisitiva de los consumidores se trasladaría directamente al sector reduciendo su demanda. Al ser el sector servicios hegemónico en la actividad económica de la provincia, cualquier tipo de recesión en este sector afecta al resto de las funciones productivas de la zona. (5).

La dependencia de la economía malagueña de determinados factores exógenos quedó al descubierto a partir de la crisis económica iniciada en 1974. La crisis económica actuó sobre el sector reduciendo el consumo privado y por tanto la demanda. Al ser esta un factor exógeno difícilmente manipulable desde la oferta, la crisis afecta al sector servicios malagueño y por extensión al resto de la economía provincial, rompiendo el modelo de desarrollo seguido en los últimos años y basado en el binomio turismo-construcción.

Sin embargo, al no existir una alternativa de desarrollo más equilibrada, la economía de la zona va a seguir fijada alrededor del mismo modelo que, si bien es claramente vulnerable, es el único que mantiene un cierto dinamismo económico.

1.3.5. **Desempleo.**

Aún cuando es evidente que las tasas de desempleo de la población activa han crecido verticalmente tanto en la provincia de Málaga como en el resto de Andalucía y España, el número de parados varía según sean las fuentes utilizadas.

Los datos empleados con más frecuencia son los procedentes del Ministerio de Trabajo, por una parte, y los facilitados por el Instituto Nacional de Estadística a través de la encuesta de población activa por otra.

Los datos facilitados por el INE recogen, además de las pérdidas de trabajo, las personas que se encuentran desempleadas y que no han tenido trabajo anteriormente, por lo que parecen más reales que los facilitados por el Ministerio de Trabajo. De ahí que utilicemos los datos del INE trabajados por Mochón, Pajuelo y Marchena (6).

Como se puede observar en el cuadro n.° 1.39 la tasa de desempleo en la provincia de Málaga es siempre superior a la media andaluza y a la media española. Ya antes del inicio de la crisis económica Málaga disponía de una tasa de paro estructural considerable frente a la media nacional. A partir de 1975, la pérdida de puestos de trabajo se incrementa fuertemente destacando al sector de la construcción, donde el paro alcanza en 1980 al 38,3 % de los trabajadores del mismo. Recordemos que el sector construcción representa a más del 50 % de los trabajadores industriales, configurándose como una actividad de gran importancia en la economía malagueña. Las tasas de desempleo en la construcción en Andalucía, y sobre todo España, son considerablemente inferiores a las de Málaga. Las razones de esta situación habría que buscarlas en la extrema dependencia, ya comentada, de la construcción, y de los servicios de la demanda turística.

INDICADORES SOCIO-ECONOMICOS

1.	Superficie Provincial	7.276 Km²	1,44 % de España
2.1.	Población provincial (Censo 1981)	1.025.609 Hab.	2,72 % de España
2.2.	Población municipio de Málaga (1981)	502.232 Hab.	48,9 % de la provincia
3.1.	Población activa provincial (1981)	288.500 personas	28,1 % de la pobl. prov.
3.2.	Población ocupada provincial (1981)	233.100 personas	22,7 % de la pobl. prov.
3.3.	Población activa agrícola (1981)	38.300 personas	16,4 % de la pobl. ocup.
3.4.	Población activa industrial (1981)	27.600 personas	11,8 % de la pobl. ocup.
3.5.	Población activa en construcción (1981)	33.900 personas	14,5 % de la pobl. ocup.
3.6.	Población activa en servicios (1981)	133.300 personas	57,2 % de la pobl. ocup.
3.8.	Paro registrado (1981)	68.000 personas	23,6 % de la pobl. act.
4.	Producción provincial (1979)	262.385 Mill. Pts.	2,03 % de España
4.1.	Agricultura y pesca (1979)	20.525 Mill. Pts.	7,8 % de la provincia
4.2.	Industria (1979)	36.520 Mill. Pts.	13,9 % de la provincia
4.3.	Construcción (1979)	23.324 Mill. Pts.	8,9 % de la provincia
4.4.	Servicios (1979)	182.016 Mill. Pts.	69,3 % de la provincia

5. Indicadores del nivel de vida Málaga 1980 (Media Nacional = 100).

5.1.	Consumo electricidad (Kw/hora/hab./año	54,9	
5.2.	Teléfonos por 100 habs.	84,9	
5.3.	Turismos por 1.000 habs.	85,0	
5.4.	Habitantes por médico	132,7	
5.5.	Depósitos Bancarios por hab.	65,1	
5.6.	Depósitos Cajas de Ahorros	68,0	
5.7.	E.G.B. (Alumnos por profesor)	108,9	

(1) Acerca de este aspecto se pueden consultar los artículos ya citados de Cuadrado, Torres y López Cano.

(2) Sería interesante estudiar cómo la modernización del sector "Administración Pública" se ha realizado a costa de reducir la producción y en mayor medida el empleo.

(3) Para una mayor información sobre este apartado consultar la monografía sobre Torremolinos.

(4) Morillas, Aurioles, Mancha "un estudio de la economía de Andalucía oriental a través del análisis Input-Output". Revista de estudios regionales n.° 1 págs. 372 y 373.

(5) Ibidem, pág. 373.

(6) Mochón, Pajuelo, Marchante y Santillana. **Estructura del empleo y del desempleo en España. Especial consideración del caso andaluz.** C. A. de Granada 1981.

GRAFICO 3.

Tasas de desempleo por sectores económicos. España

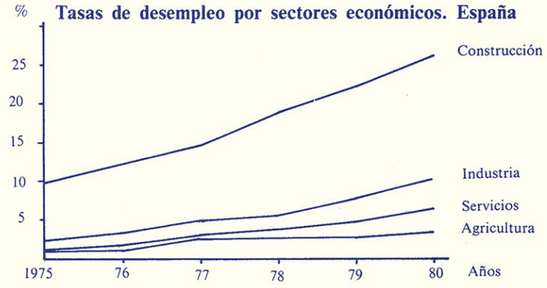


GRAFICO 4.

Tasas de desempleo por sectores económicos. Andalucía

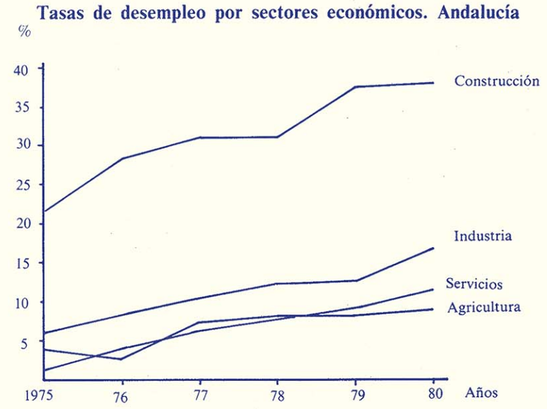


GRAFICO 5.

Tasas de desempleo 1975 - 80

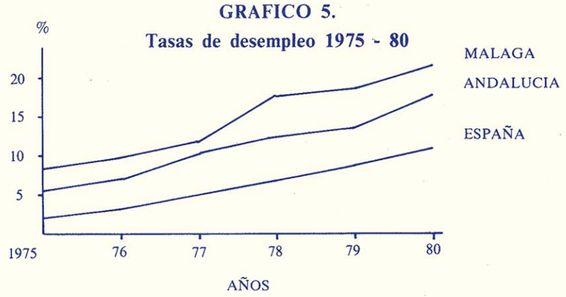
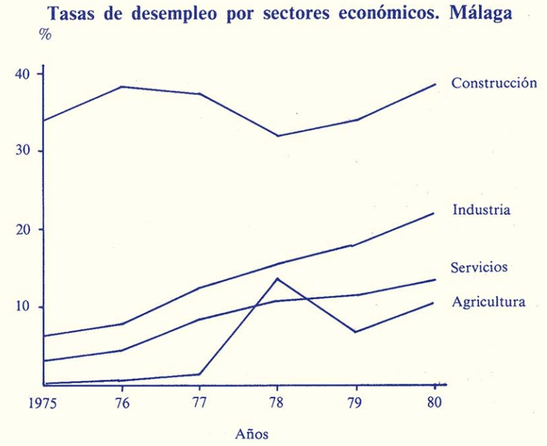


GRAFICO 6.

Tasas de desempleo por sectores económicos. Málaga



CUADRO N.° 1.39 **Tasas de desempleo por sectores económicos**

	AÑO	TOTAL	AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUC.	SERVICIOS
MALAGA	1975	8,0	0,1	6,7	33,8	3,3
	1976	9,2	0,5	7,9	38,3	4,3
	1977	12,4	1,6	12,6	37,2	7,7
	1978	17,0	13,4	15,2	32,8	10,4
	1979	18,5	6,8	17,9	34,7	11,4
	1980	21,5	10,3	21,9	38,3	13,7
ANDALUCIA	1975	5,5	3,9	6,0	21,9	1,9
	1976	7,1	2,3	8,6	28,5	3,7
	1977	16,7	7,2	10,3	31,2	6,0
	1978	12,8	8,1	12,3	31,1	7,9
	1979	13,8	7,7	12,6	37,6	8,7
	1980	17,9	8,7	16,8	37,8	11,6
ESPAÑA	1975	2,3	1,0	2,4	9,4	1,0
	1976	3,1	1,0	3,5	12,3	1,4
	1977	5,0	2,4	5,0	14,7	2,7
	1978	6,9	2,6	6,6	18,5	3,9
	1979	8,6	2,6	7,9	22,2	4,9
	1980	11,0	2,9	10,1	26,2	6,6

FUENTE: Encuestas EPA (INE), trabajadas por Mochón, Pajuelo y Marchante.

CUADRO N.° 1.40 **Estructura profesional del desempleo**

	AÑOS	Profesion. Técnicos	Func. Púb. Superiores	Personal Administr.	Comercio Vendedores	Trabaj. Servicios	Agricult. Ganadería	Trab. no Agrarios	Activos No cualif.
MALAGA	1974	1,8	0,4	4,1	3,3	12,6	0,2	33,4	44,2
	1975	2,4	0,4	4,1	2,9	11,8	0,3	34,2	43,9
	1976	2,4	0,4	4,6	3,4	16,5	0,3	32,8	39,6
	1977	2,2	0,2	6,6	3,4	22,5	1,8	28,8	34,5
	1978	1,7	0,1	5,9	3,7	20,7	13,2	27,1	27,6
	1979	2,1	0,1	6,7	4,3	23,7	5,7	25,6	31,8
	1980	2,6	—	6,9	4,8	21,3	7,1	26,1	31,1
ANDALUCIA	1974	1,5	0,2	3,2	2,8	6,6	20,5	39,1	26,1
	1975	1,6	0,1	2,5	2,0	7,7	17,8	43,7	24,6
	1976	1,8	0,2	3,6	3,2	14,0	8,5	44,6	24,1
	1977	1,7	0,1	5,6	3,6	14,0	16,8	31,3	26,9
	1978	2,2	0,1	5,8	4,4	15,7	14,7	30,7	26,4
	1979	2,6	0,1	6,3	4,8	17,1	12,8	29,9	26,4
	1980	3,6	0,1	7,0	5,4	14,5	12,1	31,0	26,3
ESPAÑA	1974	2,0	0,3	7,5	4,4	9,1	12,1	43,7	20,9
	1975	2,1	0,3	7,3	3,6	10,1	10,2	43,2	23,2
	1976	3,1	0,3	7,5	3,9	10,7	6,0	44,5	24,0
	1977	3,3	0,2	9,4	4,3	10,6	9,4	38,7	24,1
	1978	4,1	0,2	10,9	4,8	11,3	6,8	37,8	24,1
	1979	4,5	0,2	11,5	5,1	12,2	5,0	36,7	26,6
	1980	5,5	0,2	12,2	5,8	11,4	4,4	36,7	23,8

FUENTE: Encuestas EPA (INE), trabajadas por Mochón, Pajuelo y Marchante.

El sector meramente industrial de Málaga también arrastra tasas de paro superiores a las andaluzas y españolas dada la perentoria situación de la industria malagueña, descapitalizada y raramente competitiva (ya se han comentado sus bajos niveles de productividad).

En el cuadro n.° 1.40, podemos observar las tasas de desempleo por tipo de profesiones. En el apartado "activos no cualificados" Málaga destaca ampliamente de la comparación con Andalucía y España. Se trata principalmente de personas en edad de trabajar que buscan su primer empleo. En el apartado de "trabajadores de servicios" la tasa de paro malagueña alcanza tasas elevadas debido a la preponderancia de dicho sector económico ya comentada.

En el apartado de "trabajadores no agrarios" que agrupa a los trabajadores industriales y de la construcción, el paro registrado es de mayor consideración en España y Andalucía que en Málaga, fundamentalmente, al afectar la crisis —en el caso español— al censo de trabajadores industriales.

Capítulo 2.°

MEDIO FISICO Y APROVECHAMIENTO DE QUE ES SUSCEPTIBLE EL TERRITORIO

2.1. CARACTERISTICAS FISIOGRAFICAS DEL TERRITORIO.

El término municipal de Málaga tiene una superficie de 405,46 Km². Salvo el estrecho cordón litoral del Este y la amplia llanada occidental, el resto es de topografía muy accidentada. La especial configuración geológica del sustrato ha condicionado la morfología externa, y esto es bien patente en la cuenca del Guadalmedina e incluso en la de Campanillas, donde el dominio de la forma prevalece sobre la estructura.

Existen tres zonas muy diferenciadas y con rasgos propios en el municipio:

1. Cuenca del Guadalmedina-Montes de Málaga.
2. Vega inferior del Guadalhorce.
3. Zona de transición.

1. Cuenca del Guadalmedina-Montes de Málaga. (1).

Su homogeneidad no es sólo fisiológica sino también socioeconómica. La litología es esencialmente paleozoica aunque también existan débilmente representadas edades más recientes; el gran accidente que condiciona su singularidad es el cauce del Guadalmedina que recorre la zona en dirección norte-sur. Los límites occidental y oriental estarían sellados por el Campanillas y el Totalán, respectivamente.

Cuando el Guadalmedina entra en el municipio, lo hace tocando materiales del Bético de Málaga y es a partir de este encajonamiento, cuando comienza a describir meandros muy agudos y cerrados, de radios de curvatura mínimos.

Muy próximo al casco urbano, aguas abajo de la presa del Limonero, recupera su cauce rectilíneo al contactar con los materiales blandos del Plioceno.

Durante casi todo el año el río lleva caudal muy escaso o nulo. En algún punto se observa una corriente fluvial subterránea, mostrándose los materiales que el propio río ha erosionado y acumulado, algo humedecidos.

El aporte hídrico proviene de la propia cuenca. Si bien el material pizarroso es impermeable, la existencia de filones de calcitas coadyuvan pérdidas por disolución. Algunos autores no descartan un origen exógeno a la propia cuenca, a través de acuíferos que alimentan las fuentes repartidas por la margen izquierda. Este agua circularía bien por planos de fracturas o siguiendo pequeños diques y filones de materiales porosos hasta abocar al actual cauce.

Es claro que salvo las sugerencias cársticas no constantes que están en su nacimiento, sólo los aportes laterales de sus afluentes y la precipitación meteorológica, son las variables que inciden en su caudal.

La repoblación forestal de la margen izquierda contribuye al mantenimiento y alimentación de pequeños arroyos, evitando la evaporación y administrando el agua de lluvia a través del poder de retención de la capa húmica.

Las vertientes del Valle son de fuertes pendientes. Esta verticalidad y la impermeabilidad del sustrato, unido al carácter torrencial de las precipitaciones, convierte al río en una peligrosa rambla que acumula en su cauce las amplias lluvias recogidas en el corto período de tiempo en que las tormentas mediterráneas ejercen su acción. Se trata pues de un torrente con una enorme cuenca de recepción, capaz de recibir millones de litros de agua en un corto período de tiempo. El arrastre de terrígenos, trozos de rocas meteorizadas y restos vegetales no encuentra ningún obstáculo que los detenga.

Aguas abajo el perfil fluvial se acentúa y las frecuentes rupturas son común en este trayecto. En el tramo final vuelve a tomar un perfil rectilíneo y suave, al atravesar los materiales marinos del Plioceno (desnivel de 0,94 %).

El eje colector discurre por el lado derecho del Valle, por ello de las ramblas que le son afluentes, sólo las que recibe por la margen izquierda tienen una cierta consideración en longitud y caudal. Las de la margen opuesta al poco de nacer, encuentran el curso fluvial determinante de su fin. Por ende, esta vertiente derecha es la que recibe menos aportes pluviométricos y sus posibilidades, en cuanto a caudal fuerte y regular, son escasas.

Las ramblas de la margen izquierda son colectores parciales que se disponen radialmente en torno a las cimas del pico del Viento y del pico de la Reina, ambos con 1.031 m. de altura, muy cercanos entre sí, y sólo separados por un puerto de 900 m. de altura, lo que les hace formar un único macizo al que se le denomina "Monte de Guadalmedina".

Los arroyos que de ellos parten son: el de la Vacas y de las Almácigas, con dirección S-N; el de Chaperos, con sentido E-W; el de los Frailes, con dirección NE-SW; y el del Pastelero, dispuesto de N a S. Son las cimas rectoras de una abanico que llegan con intervalos al eje colector, y entre las cuales aparece todo un entramado que drena la lluvia recogida en el Monte del Guadalmedina.

En general, se trata de una red organizada, no dentrítica y por supuesto exorreica.

La organización de la misma en las dos vertientes aparece de manera distinta. Mientras la red fluvial de la margen derecha es en peine, en la izquierda actúa como dentrítica inversa.

En la vertiente que mira a levante, la desnudez de las laderas es casi absoluta. La ausencia de una masa de vegetación tupida que cubra el suelo, deja desprovista a la misma de protección y la erosión es más intensa.

El constraste que ofrece la vertiente opuesta es total. Aquí existe una masa forestal que al actuar sobre la morfología preexistente, proporciona a las laderas un sistema erosivo más fino y selectivo. En algunos puntos se constata un espesor de hasta tres metros del suelo conservado bajo los pinos, que indiscutiblemente se traduce en una esponja capaz de almacenar una cantidad considerable de humedad en el momento de la precipitación, y cuando esta falta, volver a soltarla y de esta manera administrar la humedad de que dispone la ladera por un tiempo más prolongado. Con este mecanismo natural se consigue una mayor capacidad de retención y se evita que el agua de lluvia, se precipite masivamente hasta el fondo del barranco en el mismo momento en que se produce.

Son unas auténticas condiciones de biostasia las que imperan sobre la ladera oriental del Guadalmedina, con todo lo que ello lleva consigo:

— Menor evaporación.
— Mayor capa de suelo.
— Sujeción de la ladera rocosa.
— Elaboración de una capa esponjosa, etc.

Todo ello llevará a la favorable situación para el establecimiento de plantas menores en altura, que redundarán sobre la ladera afianzando los efectos que ya conseguía la masa de pinos.

Se trata de dos laderas iguales, estructural, litológica y morfológicamente en su base, pero contrapuestas actualmente por sus distintos sistemas de erosión que en último término, vienen condicionados por la acción humana sobre una vertiente —la izquierda—, ligeramente más húmeda.

2. Vega inferior del Guadalhorce y Campanillas.

A grandes rasgos ocupa una extensión de nuestro término municipal, limitada al Este por la divisoria que marca las cerros Peluca, Lanza, Jabonero, núcleo de Colmenarejo, Los Prados, etc. Al Oeste el límite del término, y al Suroeste la línea que sella el pie de Monte de Sierra Blanca. El límite Sur es el Mediterráneo.

Su topografía en general es muy suave, con pendientes menores del 8 % en toda la llanura aluvial de ambos ríos, que contactan al sur de Campanillas y en el núcleo de Las Castañetas.

Los accidentes fisiográficos que la definen son los mencionados ríos y sus arroyos tributarios. Geológicamente la formación dominante es el aluvial cuaternario. Hay también dos pies de monte, siendo el que se presenta discordante con la Sierra de Torremolinos, de tipo calcáreo. Al N-O de Campanillas el dominio es de margas y arcilla pliocenas, igual que al Este de la llanura aluvial. Puntualmente se observan niveles de terrazas aisladas, y el Bético de Málaga orla toda la margen izquierda del Campanillas. En general la zona tiene en drenaje superficial desfavorable, con agua a poca profundidad y encharcamientos y riesgos de inundación ante avenidas extraordinarias.

Hasta fecha muy reciente el uso dominante había sido el agrícola. La caña de azúcar era muy cultivada sobre todo en la zona baja, potenciada por la presencia de el ingenio azucarero de la carretera, pero hoy día el cultivo va en franca regresión.

El cultivo de cítricos es el dominante y dentro de estos el limón. El resto son frutales varios y algodón, tabaco, alcachofa —más presente en la vega baja—, algo de enarenadas y numerosas huertas.

La vega está afectada casi en su totalidad por el Plan de Riegos del Guadalhorce, proyecto al parecer hoy congelado por la Administración Central respecto a su primigenia redacción. Es también aquí en donde se localizan las principales captaciones de agua en el subálveo de los ríos y en un nivel del plioceno. Un problema acuciante presenta la Vega, cual es, el de la contaminación producida por los productos fitoquímicos de abonos y fertilizantes utilizados para elevar el rendimiento agrícola. Ello ha producido más agresión al río que los efluvios líquidos no degradados de las industrias que vierten también a su cauce, como la Azucarera, Amoníaco y alguna otra de los polígonos industriales aledaños.

Por otro lado, la desaforada extracción de los pozos incita a la intrusión salina de agua del mar.

(1) Casi toda la descripción de esta zona está sacada del trabajo "El Valle del Guadalmedina", Domínguez R. y publicado en la revista "Jábega", de la Excma. Diputación Provincial.

En otro apartado de esta memoria se insiste sobre la necesidad de ocuparse mancomunadamente con los municipios regados por el Guadalhorce, de un Plan Especial que trate de regular al río de su degradado entorno, disminuyendo la agresión a sus aguas, tanto superficiales como subterráneas, y conseguir los deseados niveles de autodepuración.

Sobre la Vega del Guadalhorce se asientan numerosos núcleos urbanos —unos históricos: Campanillas, Churriana—, y otros recientes del tipo marginal y/o autoconstruidos, como Castañetas, Colmenarejo, Tarajal. También el Iryda mediante sus planes ha creado Suelo Urbano en nuestro término, siendo en ese ámbito el único Santa Rosalía. Territorialmente esta zona es el nexo de unión con la vega alta y media del Guadalhorce, por dos vías. La primera penetra con dirección N-O hacia el interior —es la carretera de Cártama—, poniendo en comunicación la ciudad con Pizarra y Alora (también previa desviación con Coín), aprovechando una topografía muy suave.

La otra penetración histórica hacia la vega se hace con dirección S-O, mediante la carretera a Alhaurín y Cártama-Coín, discurriendo a través del glacis de Mijas y su entorno, con una topografía más abrupta y sinuosa.

Utilizando la primera penetración se crearon algunos núcleos marginales, donde sus pobladores trabajan en Málaga y cuidan sus pequeñas parcelas en una agricultura "a tiempo parcial", ayudando con ello a una economía familiar dividida.

La ocupación del territorio es distinta en la franja nucleada en torno a la segunda vía. Churriana es un núcleo histórico, pero más hacia el interior las urbanizaciones de segunda residencia —o incluso única residencia— para algunos sectores de población (profesionales liberales, personal docente y funcionarial, jubilados extranjeros, etc.), han proliferado en torno a este eje. Ello ha producido un cambio esencial en la propiedad y función de la tierra, abandonando cultivos y mercados tradicionales y observándose en la actualidad un giro hacia la agricultura de alto rendimiento y demanda europea, y especies de primor.

3. Zona de transición.

Corresponde a las zonas calificadas como Suelo no Urbanizable simple que se sitúan a ambos lados de la cuenca del Guadalmedina, y a las suaves alomaciones que festonean a la ciudad y sus extensiones de crecimiento en dirección E-O.

En general, aquí se sitúan los resaltes topográficos desde cuyos conos de visión se dominan grandes perspectivas y son además puntos referenciales del paisaje urbano: Atalaya, Coronado, Escalera, San Antón, etc.

Su abrupta topografía es atravesada por numerosos arroyos que vierten, bien al Guadalmedina o directamente al mar.

Los afluentes del río Guadalmedina por su margen derecha, son:

— Arroyo de la Palma.
— Arroyo de la Huerta de la Palma.
— Arroyo de los Angeles.

Por su margen izquierda:

— Arroyo del Sastre.
— Arroyo Quintana.
— Arroyo Cambrones.
— Arroyo del Cementerio.

Otros:

— Arroyo del Calvario.
— Arroyo de la Manía.
— Arroyo Tassara.
— Arroyo la Caleta.
— Arroyo del Café.
— Arroyo Leñar.
— Arroyo Varadero.
— Arroyo Pilones.
— Arroyo de las Cuevas del Palo.
— Arroyo Gálica.

Los otros cursos con importantes cuencas en esta zona de transición son el Arroyo Jaboneros y el Totalán.

Todos estos arroyos se caracterizan por tener cuencas de pequeña superficie, con grandes pendientes, terrenos muy erosionables y estar parcial o totalmente integrados en el casco urbano de la ciudad.

En esta zona domina la agricultura de secano (en la actualidad en casi total abandono), y en ella se sitúan grandes extensiones de zona verde circumurbana.

2.2. CARACTERISTICAS GEOLOGICAS DEL TERMINO MUNICIPAL DE MALAGA.

El Término Municipal de Málaga se encuentra enclavado dentro del ámbito general de las Cordilleras Béticas y dentro de ésta en la zona más interna, Bética S.E.

Los materiales más antiguos afloran al Norte y Este de Málaga, formando una alineación montañosa (Montes de Málaga) de dirección aproximada E-O, así como al Norte y Oeste de Torremolinos. Estos montes están atravesados por barrancos de dirección N-S y que corresponden a los ríos y arroyos que los cortan.

Los materiales representados corresponden a la Unidad de Blanca, Complejo Maláguide, Sedimentos Postmantos y Depósitos cuaternarios.

2.2.1 Estratigrafía

A. **Unidad de Blanca.**

— T_A $\Delta\!\!\!

Area I.

Zona I_1: Comprende a los mármoles azules (T_A $\Delta\mathcal{E}$A).

Zona I_2: Engloba a los materiales Paleozoicos y Precambricos del Maláguide.

— PC-S^AF (Cg)
— C
— D-H^A(q)
— H^B

Zona I_3: Comprende a los sedimentos Permotriásicos P-T G.

Zona I_4: Comprende a las litologías del Maláguide Superior:

— T_{A3}-J_1
— J_2-3
— C_2
— T_2^{Ad}

Area II.

Zona II_1: Comprende a los materiales continentales de Piedemonte, con o sin costras calcáreas.

(T_{21}^{B3}-Q_1K y T_{21}^{B3}-Q_1).

Zona II_2: Engloba a los sedimentos Pliocénicos:

— $T_{s12}^{Bc_B}$
— $T_{12}^{Bc_B}$
— $T_{12}^{Bc_B}$m

Zona II_3: Comprende a los materiales detríticos fundamentalmente conglomeráticos:

($T_{12}^{Bc_B}$cg y T_{12}^{Ba}).

Area III:

Zona III_1: Comprende los depósitos aluviales (QAL) y Terrazas (QT) de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina.

Zona III_2: Comprende a los depósitos de Arena de Playa y Dunas (QP y QD).

Zona III_3: Comprende los sedimentos cuaternarios de origen marino, arenisca y conglomerados (QP_1).

Zona III_4: Comprende los depósitos tobáceos (Q tr).

Zona III_5: Comprende a los materiales procendentes de Coluviales y conos de deyección (QC y QCd).

Zona III_6: Incluye las superficies de rellenos artificiales efectuadas por el hombre (Q).

2.2.3. Interpretación geotécnica.

En los mapas realizados se estudia una serie de aspectos (litología, tectónica, geomorfología, hidrología y riesgos naturales) que junto a las características geotécnicas, tienen incidencia constructiva.

La valoración general reflejada en los Mapas Geotécnicos, abarca cuatro clasificaciones:

— Muy favorable.
— Favorable.
— Aceptable.
— Desfavorable.

A esta gradación se ha llegado mediante un proceso de síntesis de espacios parciales para los distintos vectores constructivos. Factores principales para esta evaluación se consideran:

— Morfología.
— Cimentaciones tipo y parámetros mecánicos.
— Viales. Explanaciones (desmontes y terraplenes). Aptitud para préstamos. Drenaje superficial y subterráneo. Aptitud de la subrasante como cimiento de firmes.

Factores secundarios, se consideran:

— Obras subterráneas: Drenaje y empujes.
— Elementos comunes: Excavabilidad, taludes y contenciones.

2.2.4. Riesgos naturales.

Se contemplan en estos mapas los riesgos que pueden producirse, sobre personas o bienes, como consecuencia de la dinámica propia del medio geológico, correspondiente a acciones previsibles a escala del tiempo humano, y al lado de los procesos de la Geodinámica externa e interna.

2.2.5. Desprendimiento de bloques.

Este fenómeno se produce en macizos rocosos caracterizados por los siguientes factores: heterogeneidad litológica, diaclasamiento y elevado ángulo de talud.

En aquellos que existe heterogeneidad litológica y alternancia de estratos blandos y rígidos, la erosión avanzará con mayor rapidez sobre los blandos dejando las capas rígidas al descubierto, que, o bien caerán por su propio peso, o favorecidas por diaclasas o fisuras semiparalelas al talud o ladera.

Este fenómeno es característico en las areniscas del Trias de la zona I_3. Asimismo también se pueden producir en todos los macizos carbonatados de la zona I_4 y en aquellas que existan bloques más compactos dentro de las pizarras de la zona I_2.

2.2.6 Salinización.

De los sondeos realizados para definir el acuífero subterráneo albergado en el bajo Guadalhorce, se pone de manifiesto en determinadas zonas un avance de la intrusión salina.

En otras zonas cartografiadas este proceso de salinización no reviste gravedad, pero habrá que considerarlo donde se construya próximo al mar pero con incidencia puntual y no generalizable.

La valoración puede ser acusada en las zonas III_2 y III_6, por lo que habrá que analizar las aguas antes de efectuar la cimentación y en caso positivo utilizar cementos especiales no atacables por sulfuros y cloruros.

2.2.7. Avenidas extraordinarias.

Al estar rodeada la zona por un anfiteatro montañoso que aporta gran cantidad de sedimentos en épocas de lluvias torrenciales —causadas por un régimen espasmódico (gran caudal en poco tiempo)—, los ríos que vierten pueden causar inundaciones en las zonas de cotas más bajas y de superficie sensiblemente llana. La problemática es más acusada en los arroyos del este de Málaga, pero reducida el área de inundación al trayecto final de su curso que representa poca superficie. Las medidas correctoras están recogidas en el trabajo monográfico "Estudio de la red de drenaje del término municipal de Málaga y su incidencia urbana", realizado por J. M. Calvo para la Revisión del P.G.O.U., por lo que no consideramos oportuno redundar en ellas, al coincidir con las medidas propuestas por el autor. Conviene aclarar que la mencionada monografía no contempla sin embargo, la problemática del río Guadalmedina de especial incidencia en la trama urbana. Por nuestra parte consideramos necesario un tratamiento especial para este río, a fin de recuperar —aunque sólo sea para uso en precario—, gran parte de su actual cauce sin que ello signifique cualquier obra de desvío que creemos innecesaria y antieconómica. De cualquier modo el uso parcial del río, está afectado por la problemática de la Presa del Limonero, y por tanto debe ser estudiado con sumo cuidado.

2.2.8. Carstificación.

La carstificación es un proceso progresivo de disolución interna de materiales carbonatados, provocado por la infiltración de las aguas superficiales y en concreto por las aguas subterráneas. Comienza ensanchando el sistema de diaclasas existentes y termina provocando cavidades o cuevas de diferentes tamaños.

El riesgo se produce en el caso de bóvedas subterráneas en equilibrio crítico, que pueden hundirse con perjuicio irreparable de las construcciones ubicadas encima de ellas.

De hecho se han observado este tipo de fenómenos a pequeña escala (cuevas no superiores a 1 m^3) en III_4 y I_4, zonas estas de tobas y calizas respectivamente.

2.2.9. Deslizamientos.

Dentro del capítulo de riesgos es sin duda alguna el problema más acusado. Existen riesgos de deslizamientos en la Zona I_3, observándose procesos activos en "Cerro Coronado", "El Palo", "Cerro de la Escalera", "Monte de San Antón", "El Candado", etc., y en sentido amplio en cualquier lugar donde existan arcillas, argilitas, areniscas, conglomerados y yesos, cartografiados como P-TG. La fragmentación acusada, un sistema de diaclasas muy complejo junto a la circulación de agua a través de las fisuras, produce una zona de alteración en que la compacidad disminuye y el contenido en agua aumenta. Esta serie de fenómenos al coincidir con taludes cuyas pendientes superen los 20° favorecerán la aparición de estos deslizamientos.

2.3. CARACTERISTICAS CLIMATICAS DEL TERMINO MUNICIPAL DE MALAGA.

Una primera aproximación a las características climáticas del término, resalta dos hechos fundamentales:

— La acusada sequedad estival, y
— Las suaves temperaturas invernales.

Para obtener los datos climáticos que en este apartado se muestran, se han utilizado seis estaciones pertenecientes a la red del Servicio Meteorológico Nacional.

Estación	(N.° de años)	Long.	Lat.	Alt. (m)	Tipo
Castillo de Gibralfaro	10	0-43W	36-43N	132	P
El Rompedizo (Aeródromo)	10	0-47W	36-39N	12	C
Jotrón	10	0-44W	36-50N	859	P
Málaga Instituto	6	0-44W	36-43N	8	C
Pantano del Agujero	7	0-45W	36-46N	80	TP
Torrijos	14	0-41W	36-50N	780	TP

Siendo:

P = Estación Pluviométrica.
TP = Estación Termopluviométrica.
C = Completa.

En los caracteres generales del clima y en las diferencias climáticas entre el cordón litoral y la zona más abrupta del interior, influyen distintos factores geográficos:

— La latitud.
— El mar.
— El relieve.

Como consecuencia de la menor latitud los rayos solares inciden más perpendicularmente sobre la superficie y por tanto las cantidades de calor recibidas son máximas. Pero debido a la humedad del aire y a la influencia del mar, si bien en invierno las temperaturas son muy suaves, en verano no se registran las elevadas temperaturas a que la causa astronómica debiera dar lugar.

La acción del mar es en esencia regular la temperatura y proveer de humedad.

El relieve por su especial configuración de orla montañosa que sólo deja una penetración por la vega del Guadalhorce, tiene acción sobre la temperatura, el viento, la nubosidad y la precipitación.

Factores climáticos térmicos.

Temperaturas: Las temperaturas medias oscilan entre las 5,51° C del mes de enero en Torrijos y las 23,25° C del mes de julio en Jotrón.

En El Rompedizo (Aeródromo), la media de las máximas es de 26,30° C y la media de las mínimas de 12,71° C en los mismos períodos de tiempo.

Las máximas de las temperaturas se registran en los últimos días del mes de julio y primeros de agosto.

La medida de las mínimas más bajas aparece en los meses de enero y febrero en todas las estaciones, salvo en El Rompedizo que es en diciembre.

Hay una disminución de temperatura hacia el interior del término, que está en razón inversa con la cercanía a la Costa y directamente relacionada con la altura. La evolución de las temperaturas a lo largo del año es constante desde el mínimo invernal hasta el máximo de verano en todas las estaciones.

Insolación.—Por la baja latitud de nuestro término el número de horas de sol sobre el horizonte a lo largo del año es de las menores de la península.

Pese a ello, el número de horas de sol efectivo a causa de la bajísima nubosidad resulta ser de las más elevadas, con cerca de tres mil horas de sol.

Factores climáticos hídricos.

Precipitaciones.—La primera observación es la fuerte conexión entre la cantidad total de precipitaciones de cada estación y su localización: a medida que avanzamos hacia el Norte, estas aumentan. El hecho puede venir determinado por el aumento de la cota topográfica que sigue esta misma progresión de Sur a Norte.

Sin embargo, en esta penetración hacia la comarca montañosa, no es la altura la principal determinante de la cantidad de lluvias aunque aparezcan relacionadas muy directamente. Hay una ligazón entre las cantidades totales de precipitaciones y la orientación hacia el Oeste de las distintas estaciones, más concretamente, el que se encuentre frente a la acción de los agentes que pudieran llegar por el Occidente. La mayor o menor cantidad de lluvias está condicionada por la colocación a barlovento o sotavento de la estación.

Conocemos a través de las cartas del Servicio Meteorológico Nacional que la principal fuente de precipitaciones de la Península son las depresiones que llegan desde el Atlántico, bien por el inferior o a través del Mediterráneo tras entrar en él por el estrecho de Gibraltar y siguiendo siempre una trayectoria W-E. Circunstancia esta que se aprecia claramente en la zona, al recibirse la máxima pluviosidad en las estaciones que aparecen frente a este origen y la mínima en las de orientación opuesta.

Todo ello explica las condiciones especiales de la estación Málaga-Instituto, que a 8 m. de altura y a pocos metros de la Costa, recibe más lluvia que algunas de las estaciones del interior del término, que aunque a mayor cota, aparecen resguardadas del Oeste por la divisoria de aguas de la margen derecha de la cuenca del Guadalmedina. Esta estación aparece así más relacionada con El Rompedizo (Aeródromo), próxima a la desembocadura del Guadalhorce y comunicada directamente con el pasillo de entrada de los vientos a través de la vega del río, que con las de la cuenca del Guadalmedina.

La distribución anual de las precipitaciones presenta un punto alto en el mes de enero, desciende, tras algunas oscilaciones que no son generales, hasta el mes de julio en que la cifra normal es de cero mm.; de ahí vuelve de nuevo a subir hasta llegar al mes de diciembre relacionado directamente con el máximo de enero.

Así pues, tras una primera observación, vemos una estación húmeda en torno a enero y una estación seca en torno a julio, junto a dos estaciones intermedias: de primavera (en torno al mes de abril) y de otoño (alrededor del mes de noviembre).

La torrencialidad y brusquedad de su aparición son dos características de las precipitaciones.

Igual se podría afirmar de su periodicidad en el tiempo como característica de las mismas. Se distribuye de una manera totalmente irregular dentro de los períodos de lluvias. Así como el riesgo de que aguaceros cortos y torrenciales se produce en cualquiera de las estaciones del año, su mayor frecuencia se da en la primavera y el otoño, siendo causa de inundaciones en la capital.

Número de días de lluvia.

Dentro del carácter de las precipitaciones que hemos indicado, general y preponderante a lo largo del año, debemos considerar que en algunas de las tormentas normales del período lluvioso invernal, el tiempo medio de duración suele oscilar entre los 5 ó 6 días.

Por el contrario, en las tormentas de primavera y otoño el tiempo medio de duración de cada una de ellas oscila entre 1 y 2 días, siendo en este período más corto de tiempo, mayor el número de litros recogidos.

Presión atmosférica y vientos.

De los datos que poseemos de Málaga-Aeropuerto los valores extremos oscilan entre los 1.020 mb. en enero y los 1.015,7 mb. en agosto.

Existe en nuestro término una curva de alta presión a lo largo de todo el año, como factor predominante, lo que no deja de ser curioso en una costa cálida.

Considerando esta circunstancia de temperatura elevada en la franja costera, y aún más, teniendo en cuenta la presencia del Mediterráneo, mar en todas las dimensiones cálido, era de esperar que la costa al menos presentara algunos rasgos de predominio de las bajas presiones que tendrían su origen en la misma temperatura elevada. Sin embargo esas circunstancias térmicas no se manifiestan claramente en la curva barométrica anual, o al menos no se aprecian en los datos que hemos consultado.

La existencia de altas presiones casi continuas y de las pequeñas diferencias que observamos a lo largo de año, pueden ser relacionadas con la dirección de los vientos.

En los meses de enero y febrero hay un claro dominio del origen W.NW.

En marzo, abril, mayo y junio, el predominio de esta dirección sigue claro, pero junto a ella se observa una fuerte presencia del origen opuesto (E.SE. y SE.). Son vientos africanos o simplemente mediterráneos que recorren este mar, y a través de él llegan a la Costa.

En julio y agosto, el predominio es claro del S.E. y S.SE. en el segundo mes, para pasar en el mes siguiente a una fuerte aguja que vuelve a indicar el origen W.NW. como predominante, a pesar de no abandonar las directrices anteriores.

A la vista de ambos datos podemos sacar una primera conclusión: la relación estrecha entre las masas de aire del cuarto cuadrante y las altas presiones, mientras que la que tienen su origen en el segundo cuadrante, están relacionadas con las presiones menos altas que se registran en la zona. El modo en que los orígenes se combinan, determinan los valores medios barométricos más o menos elevados.

El dato del mes de agosto, en el que la presencia de masas de aire del cuarto cuadrante es prácticamente nula, nos puede corroborar fielmente la idea, ya que es en este mes cuando se registran las presiones menos altas.

El origen de los vientos de cuarto cuadrante es anticiclónico, mientras por el contrario el origen del segundo cuadrante es ciclónico. En el primer caso serían los anticiclones atlánticos los responsables de la situación (viento y presión alta), y en el segundo, las depresiones mediterráneas y norteafricanas (viento y menor presión).

En El Rompedizo (Aeródromo) en plena vega baja del Guadalhorce, de orientación SE.NW., los vientos reinantes proceden de estas mismas direcciones cuyas evoluciones son complementarias. Así, las frecuencias de los vientos del SE. crecen desde principio de año, alcanzan el máximo valor en verano y vuelven a descender. La evolución de los vientos de NW. es la inversa.

En Málaga "Instituto" también se observa un alto número de días en calma. Reinan en la ciudad los vientos S.E. seguidos de los del S. (acentuados en los meses de verano).

2.3.1. Algunos condicionantes de la climatología local: Contaminación atmosférica.

La contaminación en sus variadas causas es un problema de todas las grandes urbes. La situación geoestratégica de Málaga, con una orla montañosa que la protege perimetralmente y el cierre del mar al Sur, condiciona sus variables climáticas.

Los promedios anuales de contaminación atmosférica son inferiores a los autorizados por la legislación vigente, pero en determinadas zonas de la ciudad y apoyada en días adversos, el deterioro medio ambiental se eleva exponencialmente.

Sabido es que no existen focos emisores de efluvios industriales, por las mismas características del sector secundario local, altamente nocivos. Sin embargo existen dos puntos negros muy pronunciados: son las fábricas de CROS —Amonesa y Financiera y Minera—. La primera situada en la carretera de Campanillas es el gran foco contaminante de la ciudad, tanto a nivel de efluvios líquidos como gaseosos. La toxicidad de sus emanaciones se eleva cuando en los días de calma brumosa —"la calima" popular—, no se produce la deseada difusión atmosférica. Estos dos factores crean en todo su ámbito elevados niveles de contaminación que perjudican notablemente a los habitantes de las barriadas y núcleos próximos.

El otro punto es la mencionada cementera de la Sociedad Financiera y Minera, S. A., situada en la barriada de La Araña y junto a la carretera de Almería; sus efluvios gaseosos y de polvo en suspensión dificultan la visibilidad y funciones respiratorias en días concretos del año. Por ende, su mala situación y elevado poder contaminante, impiden la utilización grata de la playa próxima a la fábrica.

El parque automovilístico no produce más contaminación que la considerada "normal" en una sociedad industrializada. Son los puntos de mayor confluencia y las vías más utilizadas las que en determinadas fechas, elevan a un nivel medio la contaminación, por combustión de vehículos a motor. Quizás la de mayor índice en estos días claves de condiciones adversas, es la carretera de Cádiz hasta el cruce de la Azucarera, coadyuvando a ello la disposición en barrera a ambos lados de la vía de grandes bloques que impiden la circulación de aire de modo diáfano.

Sin embargo, la privilegiada situación de Málaga aporta un bien aún por desgracia poco aprovechado: el alto número de días soleados.

En época de crisis energética y con explotación irracional de recursos no renovables, poco se ha optado hasta nuestros días por las energías alternativas. Frente a las convencionales de alto índice contaminante la energía solar en nuestro término municipal debe ser propugnada desde los sectores públicos y privados. La facilidad de instalación y relativo bajo coste puede ser una opción para grandes centros de uso público, edificios, escuelas, hospitales, industrias pequeñas y medianas etc.

2.4. APROVECHAMIENTOS DE QUE ES SUSCEPTIBLE EL TERRITORIO.

2.4.1. Agrícolas y forestales.

La presencia agrícola y forestal está muy localizada en algunos lugares concretos del término municipal. Hay una clara representación zonal que daría a la agricultura de regadío las vegas del Guadalhorce, Campanillas y huertas familiares dispersas; la asociación olivo-almendro-algarrobo en la denominada zona de transición y gran parte de la cuenca del Guadalmedina; y las especies forestales de pino halepensis en porciones localizadas de dicha cuenca y otras de arroyos menores.

La agricultura está representada por:

— Regadío: Cítricos (naranjo, naranjo amargo, limonero).
Forestales (manzano, peral, níspero, aguacate, etc.).
Hortícolas.
Cañas.
Cultivos forzados y enarenados.
Asociaciones: cítricos-huerta,
frutales-huerta,
otras asociaciones.
Otros regadíos.

— Secano: Algarrobo, almendro, olivo y escasos viñedos.
Asociación almendro-olivo-algarrobo.
Asociación almendro-olivo.

Además de estos dos grandes subapartados, existe una vegetación autóctona que crece de forma espontánea sin intervención antrópica pero de gran importancia. Tendríamos en este subapartado a:

— Vegetación de playas: localizada en la franja litoral su presencia es mayor en las playas occidentales.

— Juncales salinos: Se localizan alrededor de la desembocadura del Guadalhorce.

— Vegetación de ramblas: Localizada en las riberas de los ríos y cauces, con presencia desigual en cada caso.

— Matorral: Disperso por todo el territorio.

Los aprovechamientos forestales son:

— Pinos halepensis de repoblación: de ellos una extensión de 4.579 Has. son terrenos incluidos en el Proyecto de Corrección y Repoblación de la cuenca del Guadalmedina 1.ª fase. Existe una 2.ª fase de este mismo proyecto en la que 6.139 Has. están declaradas de utilidad pública, susceptibles por tanto de ser repobladas en su día.

En la cuenca de Jaboneros hay repobladas 195 Has., estando previsto un total a repoblar de 876 Has.

En la cuenca del arroyo de la Caleta existe un plan de repoblación para 576 Has., de las cuales sólo están plantadas 116 Has.

— Frondosas: Crecimiento rápido: chopo, álamo y eucalipto.
Crecimiento lento: castaño, roble, alcornoque y encina.
Otras frondosas: olmo, acebuche, sauce, etc.

2.4.2 Aprovechamientos ganadero y cinegético del territorio.

No existe ganadería extensiva en nuestro territorio de cabaña porcina o vacuna, por razones obvias en cuanto a limitación de pastos adecuados. Sin duda que las pocas cabezas existentes serán de tipo intensivo y estabulado, pero su confirmación numérica es muy dificultosa y excede sin duda los límites de esta memoria.

El subsector ganadero dominante aunque escaso en número, es de cabaña lanar y cabrío y sus aprovechamientos se reducen a una serie de pastos en montes de Utilidad Pública. Según datos facilitados por ICONA, son los siguientes:

— Cuenca del Guadalmedina: n.° 71 de U.P.

Pastos: 480 Has., en cuenca del arroyo de las Vacas; 150 cabezas de ganado lanar y 30 de cabrío.

Pastos: 660 Has., en cuenca del arroyo de Chapera; 250 cabezas de lanar y 300 de cabrío.

Pastos: 200 Has., en fincas las Contadoras, las Vizcaínas y Zupide; 140 cabezas de cabrío.

Pastos: 200 Has., en fincas mitad norte de Jotrón; 110 cabezas de cabrío.

Pastos: 30 Has., en finca de Parador; 55 cabezas de cabrío.

Pastos: 220 Has., en fincas mitad sur de Jotrón, la Carihuela y el Francés; 150 cabezas de cabrío.

En este monte además de esta cabaña, existe un aprovechamiento apícola en la finca El Cerrado de 40 colmenas.

— El Cerrado y la Mota: n.° 79 de U.P.

Pastos: 140 Has., 150 cabezas de ganado lanar.

— Pastos: n.° 74 de U.P.

Aprovechamiento apícola de 30 colmenas.

Por último, y en relación con el aprovechamiento tratado, mencionamos las principales Vías Pecuarias:

— En la zona Oeste la vía principal es la propia cuenca del río Guadalmedina.

— En la zona Este son las siguientes:

. Vereda de Cárdenas, Alto de Letria, Arroyo de Jaboneros. Longitud aproximada 16,5 Kms.

. Vereda del Alto de Letria, camino de Málaga a Olías y Arroyo de Gálica. Longitud aproximada 9 Kms.

. Vereda de La Cala del Moral, Cuesta de Quirós, Encina de Córdoba. Longitud aproximada de 7 Kms.

. Vereda del Monte. Longitud aproximada de 3,5 Kms.

Referente al aprovechamiento cinegético del territorio, su uso es muy reducido por la presión que el entorno produce. Los cotos existentes —todos privados— se dedican a la caza menor.

COTOS EXISTENTES DE CAZA MENOR

N.° de Matrícula	Nombre del Coto	Has.
MA-10.010	Juan Salvador	721
MA-10.034	San Isidro	390
MA-10.101	Jotrón y Lomillas	650
MA-10.125	Capitán	408
MA-10.123	Santo Pitar	629
MA-10.157	Paredes	356
MA-10.240	Totalán	130
MA-10.245	Roa la Bota-Venta larga	1.600
MA-10.266	Las Gracias	230
MA-10.274	Velázquez	620
MA-10.303	La Zorrera	263
MA-10.371	La Gardera	683
MA-10.380	Barranco del Sol	210
MA-10.386	Cotare	183
MA-10.389	La Mogea	370
MA-10.417	La Medina	268
MA-10.429	Fortuna	306
MA-10.431	Tolosa	520
MA-10.466	Mendelín	500
MA-10.474	Los Verdiales	550
MA-10.475	Sedeño	561
MA-10.478	Las Matanzas	675
MA-10.481	Salas	650
MA-10.482	Llano Persona	600
MA-10.490	El Botero	300
MA-10.504	Indiano	720
MA-10.519	Brun	130
	TOTAL	13.223

La pesca fluvial es casi inexistente en nuestro término municipal. En épocas anteriores se podían conseguir algunas capturas en el Guadalhorce, pero desgraciadamente la elevada contaminación de sus aguas, favorecidas tanto por los efluvios fabriles como por los productos fertilizadores empleados en la Vega, han hecho desaparecer en nuestros días cualquier aprovechamiento piscícola. Como reiteradamente hemos expuesto, el problema de la contaminación

RELACION DE CANTERAS EN EXPLOTACION EN 1981

N.° Y NOMBRE	EXPLOTADOR	VOLUMEN (m^3)	MATERIAL
1. Trébedes	Cerámica Santa Amalia	4.400	Arcilla
2. San Rafael	Cooperativa Cerámica San Rafael	4.860	Arcilla
3. La Cantera	Cantera de Churriana, S. A.	148.200	Caliza
4. La Araña	Hijos de A. Navarro Lozano	15.600	Caliza
5. Alfar II	SALYT, S. A.	32.104	Arcilla
6. El Limonero	Construcciones Hernando, S. A.	501.600	Diabasa y Pizarra
7. Los Almellones	Agromán, S. A.	60.000	Caliza
8. San Eloy	Hermanos Fernández García	1.200	Arcilla
9. Las Nieves	Antonio Rodríguez García	1.500	Arcilla
10. El Atabal	José Martín Gallo	420	Arcilla
11. Arisla	Isla, S. A.	18.200	Arena
12. El Sillero	Sillero, S. A.	43.200	Caliza
13. Jarazmín, Totalán y Zarzo	Financiera y Minera, S. A.	81.000	Pizarra
14. La Fábrica	Financiera y Minera, S. A.	536.000	Caliza
15. El Coto	Rafael Prolongo Martín	600	Arcilla
16. Ntra. Sra. de Linarejos	Cerámica Ntra. Sra. de Linarejos	6.000	Arcilla
17. Malacitana	Cerámica Malacitana, S. A.	14.280	Arcilla
18. Cecosol	Cerámica Costa del Sol, S. A.	4.518	Arcilla
19. Santa Marta	Cerámica Santa Marta	7.200	Arcilla
20. Ntra. Sra. de Zocueca	Cerámica Ntra. Sra. de Zocueca	7.500	Arcilla
21. Los Asperones	Cerámica Virgen de la Victoria	7.200	Arcilla
22. Los Asperones	Cerámica Malagueña, S. L.	10.000	Arcilla
23. Los Asperones	Cerámica Anza, S. A.	1.200	Arcilla
24. Cercamsa	Cerámica Campanillas, S. A.	4.520	Arcilla
25. Cantera Sur	Cerámica Anza, S. A.	10.000	Arcilla

FUENTE: Ministerio de Industria y Energía (Delegación Provincial de Málaga).

del principal curso de agua de la provincia exige rápida solución. Convencidos de que aún es posible su reversión ambiental, con igual énfasis opinamos que tal hecho debe ser incardinado en una política que exceda los ámbitos estrictamente municipales. Sólo la decidida actuación mancomunada de todos los pueblos afectados por el cauce del río, puede hacer posible su regeneración.

2.4.3. **Recursos extractivos.**

A nivel de recursos materiales existen en nuestro término municipal una serie de canteras en explotación. En este apartado vamos a enumerar la relación de permisos de explotación existentes en la actualidad, según fuente de la Delegación de Minas (Ministerio de Industria y Energía). Se ha optado por no abigarrar en demasía el plano de Suelo no Urbanizable y suprimir la representación gráfica, en la creencia de que su fácil reconocimiento visual en un plano hace innecesaria la simbolización.

En la normativa se recogen las exigencias para la explotación de recursos extractivos, haciendo especial hincapié en que debe ser acompañado el permiso de extracción de un estudio geológico y medioambiental donde se demuestre que no sufre agresión el entorno circundante y que los necesarios movimientos de tierra no afectan al paisaje o en caso contrario exigiendo la restitución a las condiciones primigenias.

2.4.4. **Consideraciones sobre las cuencas locales.**

A la escasa flexibilidad de usos admisibles debido a la morfología y baja anexibilidad potencial de los terrenos para cultivo, se une la función de espacio marginal para las actividades que muchas cuencas soportan y que favorecen el proceso erosivo.

Los cauces urbanos, tanto el Guadalmedina como el resto de los que inciden en la ciudad, poseen un carácter marginal en una triple vertiente:

— Son una barrera física para las comunicaciones y en este sentido actúan como límites de zonas.

— Se utilizan como vertedero de basuras y escombros que posteriormente son arrastrados por las lluvias hacia el litoral.

— Los lechos se encuentran parcialmente aterrados por los arrastres sólidos de las avenidas.

Por otra parte, y debido a la morfología de los cauces y sus aledaños, son las únicas vías naturales de penetración hacia el interior. En el caso del Guadalmedina esta consideración no merece más comentarios. En el resto de los arroyos esta función es bien patente en la mayoría de ellos; múltiples caminos y sendas jalonan los cursos torrenciales: son vías pecuarias (no oficiales), pistas de acceso a nuevas parcelaciones populares y núcleos urbanos.

Otros usos actuales de los cauces, además de lugar de paso, son:

— Conducciones de agua y saneamiento.
— Aparcamientos puntuales.
— Calles en las desembocaduras (Varadero, Pilones, calle Real y calle del Mar).

Los efectos de las crecidas máximas ordinarias (tiempos de retorno comprendidos entre 25 y 100 años) no son por regla general perjudiciales en la trama urbana, al tener capacidad suficiente los cauces canalizados. Los efectos normales, mientras continúe el paupérrimo estado de cubrición vegetal de las cuencas, serán los ya conocidos de elevación del lecho por los arrastres sólidos.

Por el contrario en algunos arroyos donde la desembocadura se ha integrado en la trama urbana desempeñando la función de calle, cualquier tormenta por pequeña que sea origina inundaciones de las viviendas adyacentes y produce cortes en el tráfico rodado.

Un estudio pormenorizado sobre las cuencas litorales se realizó para el Avance de este P.G.O.U., donde se pergeñaban las propuestas encaminadas a un mejor uso y aprovechamiento de los arroyos del lado oriental. En lo posible el Plan ha recogido estas consideraciones, con objeto de adecuar el esquema de crecimiento y las medidas correctoras que aquí se apuntan a las necesidades urbanísticas de los espacios afectados.

2.4.5. **Recursos hidráulicos e hidrogeología.**

Por Ley de 16 de diciembre de 1954, se concedieron en perpetuidad al Excmo. Ayuntamiento 1,5 m^3/seg., procedentes de los ríos Guadalteba y Turón, mediante las obras de regulación de la cuenca del río Guadalhorce y sus afluentes.

En 1958 se realiza por la Confederación Hidrográfica un pozo radial en la margen izquierda del río Guadalhorce, cuyo caudal se estima en 100 l./seg., (conocido como pozo Perales n.° 1). Actualmente abastece principalmente a Torremolinos y carretera de Cádiz (zona Oeste del río).

En 1962 el Ayuntamiento construye un pozo radial en la margen derecha del Guadalhorce, con un caudal de 60 l./seg. Hoy en día se tiene destinado a Churriana y se conoce como el pozo de San Isidro o núm. 2.

En 1964 el Ayuntamiento realiza otro pozo radial profundo (pozo n.° 3) con capacidad máxima de 300 l./seg., de los cuales 200 l./seg. se trasvasan al pozo n.° 1 (Torremolinos y Oeste del río) y el resto se impulsa a Los Visos.

Desde tiempos de los Reyes Católicos en que por reales cédulas concedieron a Málaga los manantiales de Albercón del Rey, Inca y otros cinco desaparecidos, los "Manantiales de Torremolinos" han sido una gran fuente de aportación de recursos a la capital y zonas aledañas.

Este sistema definido con el n.° 38 en el P.I.A.S. (Plan Nacional de Investigación de Aguas Subterráneas) se halla incluido en el sector occidental de la cuenca Sur y constituye la divisoria entre la red hidrográfica costera del sector Marbella-Torremolinos al Sur y la margen derecha del Guadalhorce al Norte. Su superficie total aproximada es 200 Km^2.

Geológicamente el sistema pertenece a la zona interna de las Cordilleras Béticas y corresponde a la denominada "Unidad de Blanca". Un detallado estudio hidrogeológico se puede consultar en la Memoria para el Avance de este Plan General. El caudal actual de estos manantiales es de 4.300 m^3/día para el Inca y 6.300 m^3/día el denominado Albercón del Rey. Otras dos, llamadas Pellejera y San José, actualmente no dan agua debido al balance deficitario de los últimos tres años en cuanto a pluviometría, aunque puede también haber influido en el segundo de ellos un bombeo prolongado en un sondeo próximo.

En 1979 se expropió el manantial de Rojas, cuyo caudal actual es de 1.700 m^3/día, destinado a la barriada de Churriana. El abastecimiento a este núcleo se completa con la Fuente del Rey cuyo caudal es 300 m^3/día.

En 1975 se conceden 100 l./seg. del río Verde para Torremolinos, a los que hay que añadir un sondeo realizado por el I.G.M.E. en esta barriada que ofrece un caudal de 12.000 m^3/día. En la actualidad la cesión de 400 l./seg. del río Verde (en fase de subasta el proyecto) anula la aportación indicada de 100 l./seg.

En 1977 el Instituto Geológico y Minero ejecutó los sondeos MA-I, MA-III y MA-IV, con un caudal estimativo de 150 l./seg. y se prevee realizar el MA-V con idéntico caudal. Está en tramitación el proyecto de explotación de MA-I, MA-III y MA-IV.

Asimismo se realizan los pozos Fahala I, II y III con un caudal de 150 l./seg. cada uno.

Con la terminación de las obras de la presa del Limonero y la construcción de la estación depuradora se esperan aportar para el abastecimiento a la ciudad 500 l./seg.

Hasta aquí se presenta sucintamente cuales son los recursos hidráulicos disponibles, pero hay que hacer algunas consideraciones "ad hoc".

Las necesidades para el municipio de Málaga muestran un ritmo de aumento de 10-15 % cada año. Los recursos son suficientes con una explotación racional de las mismas y años pluviométricos "normales", pero evidentemente dejar al albur de la climatología estacional el abastecimiento ciudadano no es aconsejable.

De lo expuesto se deduce que es necesario acudir a las aguas subterráneas en mayor medida que hasta la actualidad, con el doble objetivo de incrementar los recursos anuales disponibles, y de poder contar con caudales instantáneos relativamente importantes y garantizados, en caso de penuria momentánea o estacional de recursos superficiales.

En el objetivo de la presente Memoria no entra un estudio detallado de las características hidráulicas de los acuíferos existentes. En anteriores trabajos elaborados a lo largo del Plan se realizaron los estudios necesarios y con ellos una cartografía zonal, siguiendo criterios de permeabilidad y drenaje a gran escala.

No obstante, mencionamos los acuíferos principales como un recurso más del subsuelo:

— Acuífero carbonatado de los mármoles de la Sierra de Torremolinos, con sus principales sugerencias al pie de la Sierra y caudales del orden de 400 l./seg. El control, protección y gestión de los recursos del Sistema Sierra Blanca-Sierra Mijas (las reservas utilizables se han estimado en 400 hm.^{3}) al cual pertenece este acuífero, deberá de ser concordado con los otros municipios afectados. La protección por un solo municipio es al ser el sistema un modelo integrado inútil por variables interdependientes y conexionadas.

— Acuíferos neógenos que se encuentran en los niveles de gravas y arenas del Plioceno, a unos 40 m de profundidad y con una potencia de 10-15 m; los caudales de explotación son muy variables, llegando hasta los 300 l./seg., y siendo los caudales medios anuales del orden de 50 l./seg. Su alimentación puede ser a través del Cuaternario o bien lateralmente con aguas procedentes de otros acuíferos.

— Acuíferos cuaternarios de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina explotados mediante pozos. Su drenaje se efectúa en el mar y su alimentación por los ríos, infiltración directa y reciclaje de las aguas de riego. La potencia media de este acuífero es de 10 m, teniendo caudales puntuales de explotación de un máximo de 75 l./seg.

Capítulo 3.°

SEÑALAMIENTO DE LOS VALORES PAISAJISTICOS, ECOLOGICOS E HISTORICOS-ARTISTICOS EXISTENTES EN EL AMBITO TERRITORIAL DEL PLAN.

Paisaje: Expresión espacial y visual del medio.

La valoración del territorio desde el punto de vista de su calidad perceptual es muy dificultosa, pues al constituir una experiencia subjetiva, las diferentes formas de aprehensión de un paisaje vienen condicionadas por las distintas aptitudes ante el escenario, lo que define a su vez el estado anímico, estatus, nivel cultural e incluso condiciones meteorológicas que se dan en el momento de la observación.

El término municipal de Málaga constituye un todo bastante uniforme en su conjunto, sin rasgos sobresalientes notables, no obstante pueden distinguirse unas zonas más o menos homogéneas en sus caracteres bióticos y abióticos, o sea los elementos perceptibles con la vista que han de ser valorados.

Una considerable extensión del territorio municipal está muy afectada por la acción antrópica y por tanto muy transformada; al lado de otra muy naturalizada pero uniforme dentro de sí misma y sin que entre ambos se dé manifiesta ruptura y/o discontinuidad.

En una primera aproximación se estructuran tres grandes áreas que responden también a tres macrounidades. La primera sería el Valle del Guadalhorce-Montes de Málaga, área de mejor calidad tanto por su paisaje intrínseco, su incidencia visual y su potencial de visualización (emisión y recepción de vistas), como por no presentar alteración humana discordante de consideración. Aquí se encuentran algunas de las cotas de mayor calidad de emisión sobre el territorio y el mar, como el Alto de Atalaya, Viñuela, San Lázaro, Jotrón, la Reina, el León, Viento, Murillo y Santo Pitar.

La parte oeste, situada desde la vertiente derecha de la cuenca del Guadalmedina hasta el extremo occidental del término, es la única que presenta cursos continuos de agua. No obstante, su carácter urbanizado disperso y el uso agrícola deja poco lugar al aspecto natural y la calidad paisajística es, en general, muy baja por su fuerte alteración.

Se trata de un área de cotas muy desiguales donde se dan suaves alomaciones en la zona de transición y en ciertas laderas que son los únicos puntos con potencial de visualización, en especial desde las cumbres, aunque el paisaje que ofrecen está en su mayoría degradado por el estado de la vegetación y la pobreza del medio.

Sin embargo existen excelentes conos de vista desde la ladera Este de la Sierra de Torremolinos sobre la Vega y algunos focos emisores y receptores como el Espartal, Conde, Lanza, Peluca, etc.

El resto del territorio es la tercera macrounidad, casi todo urbanizado en zonas que por su extensión y densidad poseen un carácter nulo ante la valoración paisajística, no obstante, hay algunos puntos referenciales desde el segmento Este-Oeste litoral:

— Monte San Antón.
— Cerro Escalera.
— Monte Victoria.
— Cerro Coronado.
— Cerro Tortuga.
— Cerro Atalaya.

Las diferentes aglomeraciones han condicionado y modificado el paisaje. A esto hay que añadir ciertos elementos que singularizan y apoyan la división establecida:

— La presencia del mar: Este elemento podría añadir fuerte valor a algunas unidades pero al tener un entorno muy degradado y alterado, apenas tiene más valor que como emisor de vistas desde lejos.

— Una red fluvial que apenas es red de erosión y vaguadas, dada su sequía la mayor parte del año. La excepción a esto sería el caso del Guadalhorce y Campanillas que se presentan bastante regulados; sin embargo la abundancia de estos arroyos secos da un carácter especial a la zona.

— Un área montañosa muy natural y con gran movimiento, que determina numerosas cuencas visuales más o menos cerradas y constituyen elementos de atracción para desarrollar actividades recreativas o adoptar medidas conservacionistas. Como elemento de actuación humana sólo hay que destacar ciertas pistas y carreteras muy integradas, estando salpicada el área por lagares y cortijos muy característicos y de alto valor cultural, si bien en la mayoría abandonados.

— La red de carretera es numerosa y la accesibilidad muy fácil a la mayor parte del territorio, sin apenas afectarla paisajísticamente. Algunas de estas vías potencia este valor como la carretera de los Montes, la vía de cornisa propuesta o itinerarios del litoral Este.

— La presencia del paisaje de almendros en parte del territorio que ofrece un contraste estacional muy notable aunque en corto período de tiempo, debido a la floración.

— La existencia de una importante masa forestal en muy buen estado, diferencia en gran medida la primera macrounidad de las otras descritas.

Valores ecológicos.

En el término municipal de Málaga hay varios ecosistemas diferentes en los cuales aparecen biotopos muy definidos.

Basta con señalar aquí que la zona Montes de Málaga-Cuenca del Guadalmedina, a la cual pertenece el Monte de San Antón declarado Plan Especial de Protección Ecológica tiene unas características diferenciadas que la singulariza del resto del término.

Situada en el dominio del piso ilicino con asociaciones de encinas y alcornoques, las especies vegetales están adaptadas a la aridez, desarrollan hojas duras, vellosidades en las mismas, modificaciones en los pétalos de las flores y espinas en las ramas o bordes de las hojas.

Cevallos y Vicioso, catalogan para este área las siguientes familias: Cupresáceas, Fagáceas, Leguminosas, Labiadas, Cistáceas, Mirtáceas, Rosáceas, Umbelíferas, Terebintáceas, Guiláceas, Palmáceas, Oleáceas y Gramíneas.

La fauna de la zona está representada en la parte alta por el sapo corredor y el lagarto común frecuente en el matorral. Entre las aves debe señalarse los acipíteres y en las pequeñas aves el petirrojo común, herrerillo común, etc. Los mamíferos más comunes provienen de las zonas habitadas inferiores como ratón casero, rata campestre, ratón común. En las zonas bajas suelen aparecer con inusitada frecuencia los típicos comensales humanos como la lagartija común y el gorrión común. En las áreas más intrincadas de los pinares aparece el agateador común, la oropéndola y el arrendajo común, siendo también frecuente el turón y la gineta.

La zona limitada por la antigua Carretera a Granada y el límite oriental del término, con un cierre norte en la curva del Mirador de la mencionada vía, es el hábitat municipal del camaleón común, cuya población presumiblemente autóctona va siendo cada vez más esquilmada a pesar de ser una especie protegida.

La otra gran zona de alto valor ecológico sería la desembocadura del Guadalhorce y sus márgenes fluviales. Presenta comunidades específicas de playa, juncales, vegetación de ribera etc., además de eucaliptos alóctonos y distribución irregular de palmeras, tarajes, frondosas y sabinas.

Aquí la riqueza faunística se acentúa al permitir la permanencia de una fauna costera junto a las especies ribereñas. Sin embargo la alta densidad contaminante que presenta el curso bajo del río, ha determinado un empobrecimiento en la fauna correspondiente que si se toman medidas rápidas aún es reversible. Ello ha causado el desalojo de numerosos vertebrados que o bien no han vuelto a la zona, o lo hacen esporádicamente. A pesar de su degradación la Isla del Guadalhorce es una zona de excepcional valor ecológico, riqueza medioambiental e interés científico-didáctico. No es pues de extrañar que sea uno de los Planes Especiales propuestos y que requieren más inmediata realización.

"Last but not least" hemos de destacar todo el litoral malagueño. Aunque las competencias fuera de la línea marítimo-terrestre no son municipales, las playas son nichos ecológicos de excepcional valor medioambiental.

Hay que arbitrar medidas urgentes en colaboración con organismos competentes que eviten la degradación de nuestro litoral. Para ello aparte de las propuestas de Planes Especiales que se especifican para el litoral, debe de finalizarse el Plan Integral de Saneamiento y mimar el diseño de las construcciones próximas a la franja marítimo-terrestre, así como el de instalaciones y obras civiles que incidan directamente sobre el litoral.

Valores arqueológicos e históricos-artísticos.

Arqueológicamente el término municipal de Málaga presenta unas características muy particulares. Desde la aparición del hombre a la luz de su primitiva impronta, diversos testimonios arqueológicos nos dejan constancia de su presencia ya sea con su rudimentaria industria, con sus primarias manifestaciones artísticas o con monumentales vestigios, signo inequívoco de una organización ya avanzada.

Málaga, desde el Paleolítico hasta la Edad Media, ha observado un largo proceso de poblamiento y su riqueza arqueológica es una patente muestra de ello.

Fundamentalmente, en primera instancia, hay que establecer una clara separación:

1. Casco urbano. Independientemente de los testimonios arqueológicos que aún conserva, queda automáticamente protegido. Los sucesivos asentamientos culturales en su subsuelo necesitan de soluciones particulares y específicas que lo preserven de su destrucción.

2. Fuera de lo que es propiamente el casco urbano. Aquí hay detectados gran cantidad de yacimientos arqueológicos, ya sean de época prehistórica, romana o medieval; en ocasiones en plena zona rural, otras dentro del entorno de nuevas urbanizaciones nacidas al amparo del moderno crecimiento de la ciudad.

Por estas razones, atendiendo a estas peculiares características, se recogen en la Normativa tres niveles de protección: Integral, Arqueológica y Vigilancia Arqueológica.

En el catálogo de yacimientos se han incluido absolutamente todos los yacimientos conocidos, pese a que algunos se encuentren destruidos, desaparecidos o no tener más referencia de ellos que la bibliográfica, sin conocimiento exacto de su localización. No obstante únicamente se han zonificado y delimitado aquellos que han podido ser verificados sobre el terreno.

De la misma forma se tiene que reseñar que el catálogo de yacimientos arqueológicos es parcial y en su momento habrá que añadir nuevos hallazgos y descubrimientos que, igualmente, tras previo informe, deberán quedar protegidos según su importancia.

Finalmente hay que indicar que ante cualquier duda o revisión y para evitar situaciones anómalas y malentendidos, es conveniente una mutua colaboración entre los diferentes organismos y técnicos interesados en la protección del patrimonio arqueológico.

La Prehistoria del término ve su jalón más antiguo —entre los descubiertos— en el Paleolítico Medio. En este momento la industria musteriense, producida por el hombre de Neandertal, nos aparece en el complejo de La Araña. La ya desaparecida Cueva del Encanto en Torremolinos viene a refrendar esta presencia durante el Paleolítico Medio. El Paleolítico Superior está detectado igualmente en la barriada de La Araña, allí el período solutrense está expresado en el yacimiento de la Cueva Navarro, santuario de pinturas rupestres. En la Cueva de Hoyo de la Mina aún quedan restos magdalenienses. La transición del Paleolítico al Neolítico, el Epipaleolítico, igualmente lo hallamos en Hoyo de la Mina. La llegada del Neolítico con su revolución cultural abre nuevas fórmulas de hábitat, y aún perdurando la cueva, la nueva organización social origina la aparición de los primeros poblados. Así el Neolítico de cuevas lo tenemos en las Cuevas de La Araña o en los Acantilados de Torremolinos. Los primeros asentamientos urbanos, ya en la Edad del Bronce, están representados en los poblados del Cerro de San Telmo y Cerrado de Escobar. El aspecto funerario lo encontramos en la necrópolis del Lagar de las Animas; el artístico en las ya desaparecidas pinturas esquemáticas del Cerro de la Tortuga.

La protohistoria queda reflejada fundamentalmente en la factoría fenicia de la desembocadura del Guadalhorce, uno de los yacimientos más importantes para esta época. Igualmente el asentamiento ibero-púnico del Cerro de la Tortuga es un ejemplo demostrativo de este momento. Al margen de estos hallazgos, el subsuelo de Málaga conserva todavía los restos de la primitiva ciudad fenicia. De ello se desprende la tradicional teoría que emplazaba a la "Malaka" fenicia y púnica a orillas del mar, junto al Cerro de la Alcazaba.

La ciudad romana hay que considerarla, en gran parte, como continuadora de la púnica. Por tanto la zona más importante de la ciudad debió seguir siendo junto al Puerto, y en la colina donde luego se levantó la Alcazaba musulmana. Es en este lugar donde se localizan los monumentos más importantes.

Tanto la bibliografía como los restos aparecidos, y en una gran proporción destruidos, nos hablan por sí solos de la importancia de la ciudad romana. De la primitiva trama por citar algunos ejemplos, podemos referirnos al Teatro Romano o a la Villa Romana de Puerta Oscura. Igualmente la gran cantidad de piletas aparecidas —y hoy destruidas— en las laderas de la Alcazaba son bastantes significativas.

Fuera de lo que es el casco urbano el amplio conjunto púnico-romano de la desembocadura del Guadalhorce es de singular importancia.

De igual forma, disperso por todo el término municipal, nos aparecen diversos yacimientos que hablan de la intensidad del poblamiento romano.

La Málaga árabe todavía se mantiene viva en el actual trazado de la ciudad, y numerosos testimonios nos expresan el excepcional arraigo musulmán.

De nuevo tenemos que ver de forma separada la trama urbana, en este caso claramente delimitada por la muralla de la medina musulmana, y diferentes restos dispersos por todo el término municipal.

Así pues, los restos de la muralla, el Castillo de Gibralfaro, la Alcazaba, los restos de la Mezquita Mayor y las Atarazanas entre otros, nos manifiestan claramente la excepcional importancia de la Málaga musulmana. El subsuelo del casco urbano, por otro lado, mantiene oculto gran parte de la riqueza arqueológica de este monumento.

Fuera de lo que constituía la medina musulmana, el carácter defensivo queda claramente de manifiesto en las torres vigías; unas costeras, como las del Molino y de las Palomas, otras formando parte del sistema de defensa del interior, caso de la del Atabal y de los Verdiales. Hay que aclarar que, en algunos casos, estas torres eran de fabricación cristiana.

Además de los yacimientos expuestos, perduran restos de algunos despoblados, como Santo Pitar, Pupiana y Macharagaspar, y alquerías como Gálica. No obstante parte de estos yacimientos se encuentran destruidos o no localizados.



Capítulo 4.°

ESTUDIO DEL DESARROLLO HISTORICO DE LA ESTRUCTURA URBANA

4.1. EL PERIODO ISLAMICO.

El estudio territorial y urbanístico de la Málaga musulmana presenta dificultades difícilmente soslayables: carencia de documentación unas veces, en otras obstáculos insalvables para su localización. La problemática documental se acentúa a consecuencia de la escasa atención prestada por la historiografía a las cuestiones territoriales y urbanas, tendencia que actualmente parece superada por algunos sectores.

El análisis de la ciudad musulmana, ya en el momento final del reino de Granada, está dificultado por la ausencia de la transcripción completa y el estudio del "Libro de Repartimientos de la ciudad de Málaga" (1).

La problemática documental y epistemológica se amplía con las dificultades derivadas de los términos utilizados para hacer referencia al espacio (geográfico, administrativo, etc.) durante toda la historia de Al-Andalus, ampliadas en el período nazarí: "La división administrativa del reino nazarí durante toda su historia, parece muy mal conocida, aunque no por los mismos, ya que frente a la concurrencia de términos geográficos sin saber a ciencia cierta a qué conceptos corresponden, que caracterizan esta problemática en Al-Andalus, para el reino nazarí escasean hasta los términos" (2).

De esta forma, la complejidad de elementos a tener en cuenta en un análisis de Málaga y sus funciones territoriales, dificultan enormemente la labor. Aunque aquí se pretende hacer una referencia a la evolución de tales funciones, nos estamos refiriendo casi centralmente a la organización territorial nazarí y al significado de Málaga-ciudad en aquel contexto.

Al margen de las anteriores consideraciones vemos importante referirnos al carácter urbanizable de la cultura islámica. Algunos autores (L. Benévolo) consideran la cultura islámica como una cultura simplista, que crea un marco urbano carente de lógica, no organizado, por la ausencia (?) de un marco jurídico-administrativo de la vida urbana; otros consideran que se trata de formaciones sociales de carácter agrícola y no dotadas de una organización compleja del aparato estatal (Marx y Engels), propiciando una visión simplista de tales sociedades; finalmente, los más observan las estructuras urbanas islámicas desde posiciones románicas, como si se tratara de una organización "misteriosa" y calificable sólo por comparación a la organización de la ciudad occidental.

Realmente, las sociedades islámicas no pueden comprenderse si no es vinculando vida urbana y mercantilismo o tráfico mercantil (caravanas). Es una civilización eminentemente urbana: "Lo esencial no es el campo sino la ciudad. Ciudades enormes, monstruosas cuando declinaba el comercio" (3) y sus momentos de máximo auge, tanto en el Oriente como en el Maghreb y España, se vinculan a la posteridad urbano-mercantil, no al desarrollo de la agricultura (4).

Sin sus vinculaciones al medio urbano hasta la ideología islámica resulta inaccesible: "Mahoma ha vivido y, por decirlo así, edificado su sistema en un medio urbano (...). Sólo en un marco urbano son posibles sus prescripciones, la llamada del muecín, el rezo colectivo de los viernes (...). Todo ello no es concebible sin testigos, sin multitud, sin un "codo con codo urbano" (5).

Confundir que nos encontramos, al igual que con el Cristianismo, ante una cultura de "segunda mano", como dice Braudel, o que se trate de una cultura simple o simplista, supone un desconocimiento de la realidad del Islam y también, una caracterización escasamente científica del concepto de cultura, completo en sí mismo, aunque nos encontremos ante culturas primitivas.

4.1.1. La Málaga musulmana: del siglo VIII al XIII.

La información disponible sobre este período es muy incompleta y en muchos casos anecdótica. ¿Cómo era la ciudad donde se asientan los musulmanes?

La toma de Málaga aparece rodeada de inseguridades: pudo ser conquistada por Tariq ben Ziyad o, también, como consecuencia de una campaña de Abd-al-Aziz por Andalucía Oriental (6). La capitalidad del territorio pasó de Málaga a Archidona —posiblemente por razones estratégicas—, pero Málaga vuelve a ser "capital" con anterioridad al siglo XI.

Si bien no disponemos de datos para describir la evolución y situación urbana de Málaga, debió continuar progresando —a pesar de todas las convulsiones sociales y políticas que se suceden— (7). A pesar de todo, puede afirmarse que **Málaga hasta la fundación de Almería a mediados del siglo X (955-956) fue el "puerto de Al-Andalus de mayor relación con Oriente" (8), posición sólo recuperada tras la crisis almeriense ya en período nazarí.**

Nada parece indicar una situación crítica: merced a sus funciones comerciales y su área de influencia, debió experimentar una paulatina consolidación urbana y ya en el siglo XI, poseer una estructura parecida a la que observamos en la Málaga nazarí con la muralla consolidada (según una crónica, la ciudad fue fortificada por Idrid I a mediados de este siglo). Otra crónica (al-Bakri, hacia 1068) describe la ciudad rodeada por una muralla y con cinco puertas, una de ellas la correspondiente al arrabal de Fontanella (postigo de Juan Bollero), mencionada también en las memorias del rey ziri de Granada Abd-Allah (9), lo que implica el amurallamiento de uno de los arrabales de la ciudad que comienza o ha superado ya los límites de la muralla.

Durante el siglo XI se consolidó el conjunto Alcazaba-Castillo de Gibralfaro (10), construyéndose en el interior de este último una mezquita atribuida al cadi Mu'awiya ibu Salih al-Kadrami.

En consecuencia, puede decirse que hacia el siglo XI hay una consolidación del "organismo" urbano islámico, vinculado al importante comercio mantenido por la ciudad y a la definitiva organización del espacio agrario por los islámicos.

4.1.2. La Málaga musulmana: el período nazarí.

a) **La ciudad en el territorio.**

Parece aceptada la división del reino nazarí propuesta por Simonet (11) y matizada posteriormente por Caro Baroja (12). Se trata de una división administrativa en kûra: Granada, Almería, Málaga y la kûra Takurunna (Serranía de Ronda), aunque no existe un acuerdo generalizado en torno a la existencia de esta última (13).

Por ejemplo, el término iqlîm, posiblemente referida a regiones naturales, posee iguales características de ambigüedad. En Yâqût, iqlîm, tiene significados análogos a amal, rustag, nahiya, balda, juz, fahs, hawz o nazar, de donde cabe deducir que se trata de palabras que se refieren al mismo concepto o a la propia vaguedad de los conceptos. Con lo anterior, se quiere señalar las dificultades que plantea el acudir, como en este caso (14), a los propios autores árabes en busca de una comprensión en términos contemporáneos del territorio.

En esta situación confusa nuestra interpretación se basará en el análisis de las especificaciones espaciales de la organización económica del reino nazarí, es decir, se trata de una interpretación en términos metodológicos y perceptivos actuales que, necesariamente, no se corresponde con aquella realidad, especialmente en el sentido de su captación por la comunidad.

El papel o funciones de la Málaga nazarí (entre 1238 y finales del siglo XV) debe observarse como una consecuencia de su área de influencia o hinterland.

La agricultura nazarí estaba enfocada como "sacrificio de las mejores tierras de cultivo en aras de una agricultura especulativa orientada hacia la exportación, controlada por los mercados italianos, especialmente genoveses, a cuyos intereses se supeditaban los del estado granadino" (15). Si el anterior esquema funcionaba deficientemente se producía un aumento interior de la presión fiscal con graves consecuencias sociales.

La situación del puerto de Málaga convierte a la ciudad en el principal centro comercial del reino nazarí. Al integrarse la Península Ibérica con la apertura del Estrecho, a las grandes líneas del comercio internacional entre 1330 y 1344, se revaloriza tanto la localización como los productos de la costa mediterránea y atlántica —hasta Lisboa—, de la Península Ibérica, provocando una penetración de los mercaderes de las repúblicas italianas (genoveses, venecianos, lombardos, etc.) (16) en el Sur y, especialmente, en el reino nazarí, productor de importantes materias de gran cotización. "Y así fue como, perdida la batalla política y militar del Estrecho, debilitado en su situación diplomática, el emirato nazarí encontró en la transformación económica de la segunda mitad del siglo XIV un motivo de opulencia y de fuerza con el que antes no contaba (17).

Los genoveses organizaron el mercado granadino y Málaga se convertirá en el principal puerto del reino y la más importante colonia de los genoveses en el exterior, lo que repercutirá en la estructura urbana de la ciudad, constatable por el Castillo de los Genoveses, especie de alhóndiga fortaleza desde donde controlaban sus operaciones de exportación-importación.

La localización del puerto de Málaga suponía un área de influencia determinante para su desarrollo urbano: las tierras de la Axarquía y la costa oriental presentaban toda una organización rural basada en el carácter colonial de la agricultura: (18) Las zonas de regadío, muy importantes en la Vega de Alfarnate, se dedicaban al cultivo de cereales, mientras que el secano se ocupaba en gran medida por olivos, almendros y especialmente por higueras, tanto en las áreas llanas como en las pendientes donde se incluyen los viñedos. Todos estos últimos cultivos aparecen asociados: olivo-almendro en las superficies llanas (transformadas por los cristianos en dehesas posteriomente); en la Axarquía dominaba la asociación viñedo-higueral. La asociación viña-higueral-almendral en las pendientes de Bentomiz (equidistantes entre las actuales Arenas y Sayalonga), y en las zonas más elevadas de la Axarquía, la llamada "vinna de sierra".

(1) Sobre los repartimientos, véanse, Bejarano Robles, F.: **El Repartimiento** de Málaga. Introducción a su estudio, Al-Andalus, Madrid-Granada, XXXI, 1-46, 1966 y el repartimiento y la repoblación de Málaga, Gibralfaro, XXII, núm. 24, págs. 53-73, Málaga, 1972.

(2) Acien Almansa, M.: **Ronda y su serranía en tiempos de los Reyes Católicos,** Málaga, Universidad de Málaga, t. 1, pág. 126, 1979.

(3) Amín, S.: **Sobre el desarrollo desigual de las funciones sociales,** Barcelona, Cuadernos Anagrama, pág. 115, 1976.

(4) Amín, S.: Op. cit., pág. 118.

(5) Braudel, F.: **Las civilizaciones actuales,** Madrid, ed. Tecnos, pág. 55, 1978.

(6) Véanse, Levy Provenzal, E.: **España musulmana (711-1031),** en Historia de España (dirigida por H. Menéndez Pidal), t. IV, Madrid, Espasa-Calpe, pág. 20, 1976; Torres Balbás, L.: **Málaga como escenario histórico, en Arquitectura,** Madrid, COAM, n.° 187-188, pág. 21, donde se inclina por la tesis de la conquista de Málaga por Abd-al-Aziz; Guillén Robles, en Málaga Musulmana, Málaga, ed. Dip. Provincial, págs. 34-35, razonando su argumentación por la confusión existente entre Málaga y Archidona en las fuentes.

(7) Torres Balbás, L.: supra cit., pág. 21.

(8) Torres Balbás, L.: Supra cit., pág. 21.

(9) (Traducidas por E. García Gómez y D. Levy Provenzal): **El siglo XI en primera persona, las memorias de Abd-Allah, último rey zirí de Granada...,** Madrid, Alianza ed., pág. 186, 1980.

(10) Torres Balbás, L.: Op. cit., pág. 24.

(11) Simonet, F. J.: **Descripción del antiguo...,** pág. 24.

(12) Caro Baroja, J.: **Los Moriscos,** pág. 28.

(13) Acien Almansa, M.: Op. cit., págs. 125-127.

(14) 'Abd Al-Karîm, G.: Al-Andalus en el "Mu'yâm al-Buldân" de Yaqut, Sevilla, Universidad de Sevilla, n.° 14, 1972.

(15) López de Coca y Castañer, J. E.: **Sobre historia económica y social del reino nazarí de Granada, Problemas de fuente y método, en Actas del C. H. de Andalucía,** Andalucía Medieval, t. II, pág. 402, Córdoba, 1978.

(16) Ladera Quesada, M. A.: Granada. **Historia de un país islámico** (1232-1571), Madrid, ed. Gredos, pág. 42, 1969.

(17) Ladera Quesada, M. A.: Op. cit., págs. 42-43.

(18) López de Coca y Castañer, J. E.: **El repartimiento de Vélez-Málaga,** en **Cuadernos de Historia,** Madrid, t. VII. (tirada aparte), CSIC, 1977.

El carácter dependiente de la agricultura de la Axarquía y costa oriental, su vinculación a los intereses de los comerciantes italianos, se observa más claramente en el tema de la seda. Producida por la Axarquía la seda malagueña constituía el producto más importante de exportación del reino nazarí. La producida en los términos de Málaga, Vélez-Málaga, Comares y Bentomiz (1) era considerada la de mejor calidad. Aunque el hilado se realizaba a veces en el campo, su venta sólo se producía en Málaga, Granada y Almería, por razones fiscales, comerciales y de control de calidad, mediante una organización compleja en torno a las alcaicerías de las mencionadas ciudades. La seda malagueña dedicada en su mayoría a la exportación en bruto, iba a los mercados del Norte de Europa, mercado flamenco, italiano (Toscana y Génova) y a diversos centros de redistribución (Valencia, Montpellier, etc.)

Finalmente el azúcar constituía el siguiente producto de gran interés comercial para los genoveses, con líneas de comercialización análogas a las de la seda (2). El azúcar, "era exportada por Málaga y puertos aledaños, casi nunca por Almería (3). Las dificultades de los genoveses para alcanzar la producción oriental y su abandono paulatino de la producida en Sicilia, afianzan la producida en el reino nazarí, como exponente del avance de la caña desde Oriente hacia las islas occidentales (Canarias, Madeira, etc.)

Las tierras de la Axarquía y costa oriental de Málaga, como hemos puesto de manifiesto, constituyeron una base fundamental de la economía granadina y a pesar de la existencia del puerto (fondeadero) de Vélez-Málaga, la comercialización de sus productos se realizaba a través del puerto de Málaga, ciudad que alcanza a ser desde el punto de vista comercial la más importante del reino nazarí, convirtiéndose en un nudo fundamental de las comunicaciones comerciales. Melis (4) ha considerado las funciones y localización de este puerto desde cuatro perspectivas diversas:

1. Puerto situado entre puntos de partida y puertos intermedios.
2. Entre puertos intermedios y puntos de llegada.
3. Entre puertos principales.
4. Entre puntos intermedios.

La mencionada apertura de la vía del Estrecho supondrá que los grandes navíos genoveses tomen como puertos más importantes, entre el cabo de San Vicente y el de Gata, los de Málaga y Cádiz. Málaga, como se ha indicado, por su localización y área de influencia se convierte en un puerto de intereses comerciales diversos.

Si las relaciones con la Axarquía y costa oriental parecen evidenciarse y clarificarse, las correspondientes a la Serranía de Ronda apuntan hacia una total desconexión —por otra parte de carácter histórico— entre esta y Málaga. La Kura Takurunna poseyó una autonomía económica y política clara con respecto a Málaga-ciudad. Motivaciones políticas (los benimerines), estratégicas (su carácter fronterizo) y geográficas, explican las muy escasas relaciones a que hacemos referencia y, tras el estudio efectuado por Acien Almansa, los contactos parecen quedar reducidos a la funcionalidad de Ronda "como suministradora de ganado para el mercado malagueño, como hemos podido observar mediante la actuación de los mandadores; mercado malagueño con gran capacidad de absorción y al que se dirigían los excedentes ganaderos de la Serranía" (5).

Desconexión (S. de Ronda) y relaciones muy directas (Axarquía y costa oriental) se complementan con las hipotéticas relaciones con la depresión de Antequera-Archidona y la comarca del valle del Guadalhorce.

Las relaciones con la depresión Antequera-Archidona y el valle del Guadalhorce debieron tener durante el período nazarí menor significación económica. Se trataba de tierras con una mayor especialización en el cultivo cerealístico, cuya producción en todo caso era insuficiente y además sus niveles de producción estaban determinados por la situación de frontera que poseían ya en el siglo XV (6).

Estas relaciones económicas, políticas y culturales de Málaga ciudad y su área de influencia se han especializado en líneas territoriales que incidieron e inciden en la trama y desarrollo urbano de la ciudad (plano n.° 1). Plantearlo aquí no obedece a un deseo de erudición, más o menos profundo, sino como fundamento posterior para criticar aquella idea del desarrollo de la ciudad en función de la localización de los conventos fundados extramuros (7).

Establecemos de este modo dos niveles en la relación ciudad-territorio: el correspondiente a las especificaciones espaciales derivadas de tales relaciones (vías de circulación, caminos, etc.), que afectan al modo de evolución de la trama urbana posterior y a la tipología de las calles de la madina y los arrabales y, como segundo nivel, las derivadas de las funciones de la ciudad con respecto al territorio que domina o influencia.

En vano buscamos análisis anteriores que vinculen o comprendan, si se quiere desde una perspectiva tradicional y aún no agotada totalmente, la ciudad de Málaga y su territorio. Al no emplear tal metodología, se nos antoja imposible comprender la ciudad en cualquiera de sus niveles y dimensiones. Incluso la trama viaria de la ciudad se convierte en inexplicable e "irracional".

Esta perspectiva amplía la comprensión de una forma de organización y funcionamiento del territorio-espacio, en el sentido en que Braudel emplea la expresión, "las civilizaciones son espacios" (8). La propia del reino nazarí y soslaya una explicación de la ciudad en los inciertos términos del simple análisis topográfico, y la repetición de arquetipos sobre la morfología y la tipología del espacio urbano derivado de las concepciones y las prácticas islamo-andaluzas.

Fuera de las elucubraciones —por otra parte aceptable— sobre la forma y extensión de la Málaga fenicia o romana, la nazarí es la única a cuyo conocimiento podemos acceder, aunque con limitaciones: unas momentáneas y casi superadas por esta investigación (estudio y transcripción de los libros de Repartimiento), otras con mayores dificultades (el cambio urbano de los siglos XVI a XIX). Málaga, como los mismos Repartimientos indican, comenzó a experimentar transformaciones desde el momento mismo de la conquista (9).

b) **La ciudad y su morfología.**

La estructura urbana de la Málaga nazarí respondía a la forma de producción (orgánica) del espacio urbano en el Islam: una ciudad central inicial **(la madina),** recinto amurallado; una fortaleza-castillo **(Alcazaba-Castillo de Gibralfaro);** y finalmente, las zonas de expansión urbana **(los arrabales)** asimilables en su crecimiento a la ciudad central inicial y dotados de un cierto carácter autónomo como "madinas en miniatura".

La Málaga nazarí era, sin duda, un organismo compacto, reflejo de una cultura material e ideológica (plano núm. 2).

Las unidades a que hemos hecho referencia, se constituían del siguiente modo:

1. **La madina.**

Con un perímetro definido por la traza de la muralla (plano n.° 2), la madina se encontraba limitada al Oeste por el río Guadalmedina; al Norte por la traza de la mencionada muralla (definida por la morfología de las calles Carretería y Alamos); al Este los Montes; y al Sur, por la citada traza de la muralla defensiva y el mar.

En la actual traza urbana de Málaga permanece aquella estructura, pero no por ello conviene suponer que la morfología viaria es directamente una herencia de la existente en la ciudad nazarita. Esta trama es notablemente paralela a la existente y menos transformada que en muchas ciudades andaluzas y del norte de Africa. Se trata de un espacio urbano no vinculado a las formas y flujos derivados de los modos de consumo actuales, es decir, una trama sin vinculación a las presentes necesidades de tráfico y a las propuestas "racionales" de su ordenamiento, pero no puede afirmarse con seguridad que su distorsionamiento, a los ojos de los urbanistas actuales y pasados, obedezca a una ausencia de legislación y a la simplicidad (?) del sistema cultural islámico, como señala L. Benévolo (10), sino que refleja una lógica y unos componentes culturales absolutamente diferentes, que no deben vincularse radicalmente a las prescripciones de Corán y que reflejan unos procesos de producción y consumo concretos.

La madina puede descomponerse a partir de un eje central, formado por las calles de Los Caballeros, Mercaderes, Plaza de las Cuatro Calles y calle de las Guardas, según las denominaciones de los Libros de Repartimiento, que ponían en relación la Alcazaba con la actual Puerta Nueva, comunicando también el centro religioso (la Mezquita Mayor) y el comercial (Alcaicería-Zoco) (plano n.° 2). Este eje debe también vincularse al camino costero que conducía a Bezmiliana y Vélez-Málaga partiendo de la Puerta Oscura.

Ello nos muestra una cierta centralidad urbana en torno a la plaza de las Cuatro Calles y el complejo zoco-alcaicería.

El sector definido al Sur de este eje, única vía que recorre longitudinalmente la madina, tiene una disposición viaria de calles paralelas a la disposición de la traza de las murallas, lo cual indica seguramente, de que se trata de terrenos paulatinamente ganados al mar. Esta morfología, observable en las diferentes versiones cartográficas (Guillén Robles, 1880 y J. González Edo, hacia 1950), tiene una gran importancia para determinar el proceso histórico de crecimiento de la primitiva Málaga sobre terrenos anteriormente ocupados por el mar. Así este sector urbano al margen de los adarves y zuqaq, tipológicamente queda descrito por estas calles.

Si en el sector Sur las calles son transversales a la línea de costa, en el Norte dominan los transversales, lo que puede explicarse por las puertas que se abrían a los ejes territoriales (caminos) más importantes y que comunicaban dichos ejes con los centros económicos y religiosos de la ciudad.

En el sector Norte, **la Puerta de Granada** de donde sale como única vía principal la denominada **calle Real,** que conducía directamente a la Alcaicería, núcleo fundamental de todas las operaciones relacionadas con la seda. En realidad esta calle podía verse como un tronco inicial que da lugar a dos ramas: la calle Real directamente conducente a la Alcaicería y otra, correspondiente a la actual San Agustín, llamada de los Caballeros en los Repartimientos, que conducía al citado eje principal y que posiblemente deba entenderse prolongado hasta la Mezquita Mayor.

La Puerta de Granada, que según Guillén Robles también pudo denominarse del Teatro, ponía en relación la ciudad con la Axarquía y Granada, seguramente utilizando la traza del Arroyo del Calvario, territorio esencial para la economía malagueña y, probablemente, del conjunto del reino nazarí de Granada.

En la **Puerta de San Buenaventura,** situada a la entrada de la actual Plaza del Teatro, confluencia de las calles Alamos, Carretería y Mariblanca, se abría el arrabal para,

(1) Ladero Quesada, M. A.: Op. cit., pág. 40.

(2) López de Coca y Castañer, J. E.: **Málaga, colonia genovesa (siglos XIV y XV),** en **Cuadernos de Estudios Medievales,** Universidad de Granada, pág. 138, 1973.

(3) Ladero Quesada, M. A.: Op. cit., pág. 45.

(4) Melis, F.: **Málaga sul sentiero económico del XIV e XI secolo,** en Economía e Sotira, Roma, 1965.

(5) Acien Almansa, M.: Op. cit., pág. 116.

(6) López de Coca y Castañer, J. E.: **Las tierras de Málaga a finales del siglo XV,** Málaga, Universidad de Málaga, pág. 35.

(7) Olano, C.: **Málaga desde el punto de vista urbanístico, en Ciudad y Territorio,** Madrid, IEAL, 1/72.

(8) Braudel, F.: **Las civilizaciones actuales. Estudio de historia económica y social.** Madrid, ed. Tecnos, pág. 23, 1978.

(9) Bejarano Robles, F.: Op. cit., pág. 6.

(10) Benévolo, L.: **Diseño de la ciudad. El arte y la ciudad medieval,** Barcelona, ed. Gustavo Gili, t. 3, págs. 12-13, 1972.

según algunas versiones cartográficas, unirse al camino de Granada. Posiblemente el origen de la Plaza de la Victoria se encuentre en la intersección de estos dos caminos.

De la citada puerta salía transversal al eje central una calle, Doce Revueltas (?), que iba a unirse a la de Labradores, permitiendo un camino directo a la Alcaicería (plano núm. 2). Por último, la **Puerta de Antequera,** abierta al camino del mismo nombre o camino de Almogía (Camino Viejo de Antequera), aún localizable su emplazamiento en pequeño caso, que conduce del Muro de las Catalinas a la calle de Carretería. La calle de Labradores desembocaba en el Paseo de Ronda muy cerca de la misma, conduciendo directamente hasta la Alcaicería.

Las citadas puertas localizadas en lo que hemos convenido en denominar sector norte de la madina, relacionaban los principales caminos y vías circulatorias, determinando —suponemos—, en gran medida la morfología urbana del sector norte de la madina y puede observarse, en cuanto a su viario principal, como transversal al eje principal que hemos definido.

Las puertas del sector Sur y Este tienen una menor incidencia en la morfología de la trama urbana. Las puertas Oscura, de la Caba o Cava, de los Siete Arcos, Espartería, Baluarte de la Nave y Mar, son las localizadas en estos sectores.

La Puerta Oscura situada en el extremo más oriental (Corral de la Alcazaba), debía relacionarse con el camino más fácil hacia la comarca de Vélez, camino casi directo hasta Bezmiliana, población de gran importancia en el poblamiento nazarí de la Axarquía y Costa Oriental. Mientras algunos autores sitúan este camino, Málaga-Bezmiliana-Torre de Chilches-Torre del Mar-Vélez-Málaga y Zalías; este último uno de los puntos fundamentales del tráfico arriero que junto al puerto de Zafarraya-Boquete de Zafarraya unía a Málaga con el país interior (1) (2); otros no observan el sistema de comunicaciones sino a la Torre del Mar (3), no apuntando las conexiones entre Málaga y el llamado Camino Real a Granada. Esta situación puede derivarse de la inestabilidad de las comunicaciones en el camino paralelo a la playa y la existencia de una vía alternativa por los Montes de Málaga, que partiría de la Puerta de Granada.

Con excepción de esta puerta las restantes de las localizadas en la muralla sur de la ciudad debieron tener unos usos vinculados a las necesidades comerciales, navieras y militares de la madina, y además estructuran escasamente las vías de comunicación interiores, aunque crean algunas en sentido perpendicular con respecto a las paralelas a la traza de la muralla. La llamada Puerta de la Caba se encontraba al final de la calle Cañón, vial de comunicación del eje transversal (sector calle del Alkázar) con el mar; la Puerta de los Siete Arcos es una comunicación al exterior del edificio-fortaleza de la colonia mercantil genovesa (el Castillo de Genoveses) y la llamada Puerta de Espartería, situada también en las inmediaciones del Castillo de los Genoveses al final de la calle del mismo nombre, se relacionaba con el camino de Ronda y una de las calles paralelas a la traza de la muralla.

El análisis anterior explica, dentro de lo posible, la estructura viaria de la Málaga musulmana, compuesta por vías axiales que conducen de las Puertas a los centros económicos y religiosos: Mezquita Mayor y zoco (Alcaicería) en el sector norte; un eje central y un conjunto de calles secundarias (zuqaq) que unen las principales vías axiales y desde las que también salen o hacia las que salen los irregulares adarves (darb), de tramos cortos, rotos en ángulo recto, que conducen a bolsas sin salida. La madina malagueña no se diferenciaba mucho de las estructuras urbanas de otras ciudades andalusíes.

No existe desorden, más bien se trata de un orden o de una racionalidad diferente, que en Málaga significa la centralidad en torno a la mezquita y el zoco, este último con la importante Alcaicería; es decir, la centralidad en torno a los eies fundamentales de la cultura islámica: el comercio-artesanía y el lugar de la oración, mientras que el espacio del poder político se sitúa fuera de la ciudad: la Alcazaba-Castillo de Gibralfaro. Esta centralidad diferente de la posteriormente instalada por los conquistadores en sus aspectos simbólicos, y los ejes territoriales son los responsables del tipo de organización interior de la madina. En el sector norte predominan los adarves, muchos aún hoy reconocibles, y una calle secundaria (zuqaq) de gran interés cual es la actual Beatas y se mantiene, a pesar de las remodelaciones a que fueron sometidos algunos edificios; un adarve de suma importancia, la actual calle de Tomás de Cózar.

El conocimiento de la distribución en barrios de la ciudad presenta por el momento dificultades insalvables. A pesar de todo, una reciente aportación sitúa las mezquitas secundarias, conocidas a través de los Libros de Repartimiento (plano n.° 3), que puede servir para suponer la abigarrada cantidad de barrios interiores si nos atenemos a la idea de la agrupación por barrios en torno a una mezquita de un no muy crecido número de viviendas.

Esta estructura morfológica ha desaparecido en gran medida de la ciudad actual. El proceso de cambio urbano correspondiente a la ciudad precapitalista (siglos XVI a XVIII) y la gran transformación del XIX, descomponen aquella morfología urbana. Lo que actualmente podemos considerar como una herencia, las huellas de aquel plano morfológico, se debe a la pugna de los propietarios del suelo en el siglo XIX con el Ayuntamiento, para no "retranquearse" de acuerdo con las alineaciones municipales cediendo espacio para suelo público.

2. Los Arrabales.

En cuanto al término, la acepción castellana "arrabal", proviene como es sabido del árabe Rabad, cuyo significado viene a coincidir en ambas culturas. Es decir, se utiliza en ambos casos para designar la configuración de un barrio de la ciudad.

Ahora bien, estos arrabales que constituyen junto con el núcleo central amurallado (madina) el conjunto de la ciudad, están formados a su vez, al igual que ella, por barrios o Harat, cuya extensión variará de una calle a una manzana completa (4), de tal manera que en algunos documentos se confunden ambas acepciones (Harat y Rabad) por tener ambas idéntico significado (5).

En efecto, según se desprende de crónicas y documentos (6), los grandes arrabales están dotados de todos los servicios propios de una ciudad, mezquita, alhóndiga, zoco, baños, posadas, etc.; de manera que pueden tener vida propia dependiendo de la extensión y la importancia demográfica del arrabal. A tal fin, la mayoría de los arrabales se encuentran cercados a partir del siglo XIII.

Los arrabales extramuros aparecen casi siempre por necesidades de habitación, al experimentar la madina un aumento demográfico una vez que ya ha sido cercada. Así pues, fuera de la cerca pero lindante con ella, comienza a aparecer un núcleo de poblamiento que en ocasiones llega a ser tan extenso como la misma madina o incluso más, cercándose a su vez con muros y torres a semejanza de ésta y con una puerta de acceso (7). Lo más frecuente es que se ubicaran a la salida de la ciudad, a uno y otro lado de los caminos de acceso a ésta (8).

Existen varias noticias sobre arrabales no murados, pero, en cuanto a su cronología, parece ser que no sobrepasarán el siglo XII sin amurallarlos. Es obvio, pues el acontecer político-militar a partir de estas fechas impone la construcción de fortificaciones para evitar el libre asalto y destrucción de estos (9).

Por otra parte otra causa frecuente de aparición de arrabales o núcleos de población extramuros, era la creación en las afueras de la ciudad de fincas de recreo o Almunias (Munyat). Estas rodeadas de jardines, se ven rápidamente circundadas por otros edificios cuya finalidad probable sería el abastecimiento de la finca y su mantenimiento, lo cual podría provocar la rápida aparición de un núcleo de poblamiento que dependería económicamente del trabajo en la finca, apareciendo así un arrabal (10).

En cuanto a las funciones de los arrabales, teniendo en cuenta el motivo fundamental de su aparición, podemos decir que cumplen una función exclusiva de ampliación del perímetro urbano ante unas determinadas necesidades demográficas lo cual presupone un tipo de crecimiento orgánico de las ciudades por zonas geográficamente idó neas (11).

Ahora bien, atendiendo a la toponimia de gran cantidad de arrabales conocidos en las principales ciudades andalusíes, se podría pensar en la posibilidad, al menos en algunos casos, de que su ocupación fuera hecha por individuos pertenecientes a una determinada profesión, o bien que esta profesión fuera la predominante entre los habitantes del arrabal. Así por ejemplo, nombres como Rabad al-Bayyazin (arrabal de los halconeros), Rabad al-Fajjarin (arrabal de los alfareros) en Granada (12); Rabad al-Dabbagin (arrabal de los curtidores) en Zaragoza; y Rabad al-Attayanin o Attabbanin (arrabal de los comerciantes de paja e higos) en Málaga (13); podrían ser un buen ejemplo de una posible finalidad profesional en la aparición de los arrabales.

Otros topónimos como el Rabad Abulazi (Abu-l-asi o Abu-l-azid) en Granada, o Rabad Cineia (posible Sinhaya) en Zaragoza, podrían sugerir un asentamiento de un clan o tribu árabe en un lugar determinado de la ciudad (14).

Finalmente, podríamos apuntar otros tipos de asentamientos que pueden dar lugar a la creación de un arrabal bastante característico. En efecto, intereses comerciales hacen que se produzcan algunos asentamientos de extranjeros para este fin en las principales ciudades de Al-Andalus, en particular las portuarias dotadas de ciertas infraestructuras idóneas para la actividad comercial. Así, genoveses, pisanos, catalanes o francos, formarán sus propios barrios que por situarse la mayor parte de las veces fuera de la muralla, consideraremos a tal efecto como arrabales.

Así por ejemplo, en Málaga el Castillo de Genoveses, fortaleza situada fuera de la ciudad cerca del mar, adosada a la muralla en un enclave geográfico con pretensiones obviamente comerciales y marítimas. En otras ciudades en cambio los arrabales de extranjeros se sitúan intramuros, por lo que nosotros los consideraríamos como barrios y no como arrabales. Es el caso de Toledo, cuya arrabal de los francos se sitúa cerca de la mezquita al jama.

Por lo que se refiere a los arrabales de Málaga, la más antigua mención nos la proporciona el geógrafo Al-Idrisi en el siglo XII, quien al describir Málaga, anota, "junto a la ciudad se ven dos grandes arrabales, el uno llamado Fontanella y el otro Attabanin" (15). Desprovistos de murallas contaban sin embargo con alhóndigas, baños y todo lo necesario. Al-Wardi también nos habla de dos arrabales "muy poblados, uno por hombres y otro por árboles. Sus habitantes beben agua de pozos" (16).

Eran característicos los cinturones de huertas y arboledas en torno a las ciudades hispanomusulmanas y, a pesar de las dificultades en el abastecimiento de agua, los alrededores de la ciudad estaban plantados de huertos de higueras cuyos frutos gozaban de gran fama.

(1) Ladero Quesada, J. M.: Op. cit., pág. 38.

(2) López de Coca y Castañer, E.: **El Repartimiento de Vélez-Málaga,** Madrid, **Cuadernos de historia.** Instituto Jerónimo Zurita (CSIC), t. VII, 1977 (tirada aparte) del t. VII, 1977.

(3) Torres Delgado, C.: **El antiguo reino nazarí de Granada** (1232-1340), Granada, ed. Anel, 1974. (Véase la cartografía que acompaña).

(4) Con puertas en sus extremos que se cerraban de noche. Torres Balbás: **"Ciudades Hispanomusulmanas",** t. I, pág. 169.

(5) Al Maqqariz **Analectes, I,** pág. 304. En estudios realizados sobre terminología árabe, se llega a la conclusión de que existen varios términos distintos para designar un solo concepto, una de cuyas posibles explicaciones, podría ser, a título de hipótesis, la diversidad étnica e idiomática que se da en Al-Andalus. Amal Abd Al-Karín: Al-Andalus en el Mu'yâm al-Buldan de Yaqut. Sevilla, 1972.

(6) Al Idrisi: Descripción de l'Afrique et de l'Espagne.

(7) Seco de Lucena Paredes, L.: La Granada nazarí del siglo XV, Granada 1975. Véase plano adjunto.

(8) Torres Balbás: Op. cit., t. I, pág. 179.

(9) Ya las tensiones sociales que provocan la caída del Califato ocasionaron el asalto y destrucción de los arrabales no cercados de Córdoba y posteriormente, las revoluciones que supusieron las invasiones almorávides y almohaces y los taifas intermedios inducen a un rápido amurallamiento, como medida básica de protección.

(10) En este sentido, esto puede compararse, aunque en otro orden de cosas muy distinto, con la aparición de algunos pueblos en la España cristiana al amparo de un Monasterio. La dependencia económica de él, provocará el afincamiento en su derredor, de los trabajadores del Monasterio, dando lugar a núcleos de población de cierta importancia. Torres Balbás, afirma que así nacieron en Córdoba los de Munyat 'Abd Allah, Munyat al-Mugira y Munyat Ayabd, op. cit., pág. 180.

(11) En el caso de Málaga, el N. y el W.

(12) Seco de Lucena Paredes, L.: **Documentos árabes granadinos,** pág. 136, Madrid 1961. Citados en el siglo XIV por Al-'Umart.

(13) Sobre los nombres de los arrabales de Málaga, ver infra.

(14) Sabemos que los asentamientos de distintos clanes árabes en Al-Andalus gozan de una gran autonomía e independencia, atendiendo a sus costumbres endogámicas y clánicas. Su llegada, en sucesivas oleadas al amparo del acontecer político-militar, a ciudades saturadas demográficamente, impone su asentamiento extramuros, dando lugar a arrabales que serán conocidos con el nombre de la tribu o del jefe del clan. Pierre Guichard: **"Al-Andalus, Estructura antropológica de una sociedad islámica en Occidente",** Barcelona, 1976.

(15) Al-Idrisi: **Rawd al-Mi'tar,** pág. 213. 'Abd Allab, el último rey zirí, habla de sus memorias de una Puerta de Fontanella, en el siglo XI. Vid: **"El siglo XI en primera persona",** traducción de E. Lavi-Provenzal y Emilio García Cómez, Madrid, 1980.

(16) Simonet: **"Descripción del reino de Granada",** Madrid, 1860, pág. 74.

Según Al-Sagundi, en el siglo XIII, las munyas malagueñas se parecían "a las estrellas del cielo por su gran número y el esplendor de su brillo" (1).

En el "Parabón" entre Málaga y Salé (2), Ibn-al-Jadit describió la llanura que circundaba Málaga ocupada por "alcázares y jardines..., sus anómados arrabales se mostraban orgullosos entre las túnicas de las alamedas... Una ciudad perfecta, como dama que se pavonea entre los adornos de sus encantos" y que "los ojos no encuentran..., brecha por la que se pueda subir a los dos arrabales", lo que parece indicar a lo sumo que estaban ya murados dado el carácter eminentemente laudatorio y propagandístico de la obra del visir granadino. Los cronistas de los Reyes Católicos al relatar el asedio y conquista de Málaga en 1487, describen una ciudad rodeada de frondosas huertas y jardines con "dos grandes arrabales puestos en lo llano junto con la ciudad: el uno que está a la parte de la tierra, es cercado con fuertes muros a muchas torres; en el otro, que está a la parte de la mar había muchas huertas a casas caídas..., con muchas palmas, e cidros, e naranjos e otros árboles e huertas que tiene en gran abundancia, dentro de la ciudad y en los arrabales, y en todo el campo que es en su circuito" (3). Los guerreros cristianos talaron en sus contornos panes y viñas, huertas, olivares, almendrales y otros árboles y quebraron los molinos de todo el circuito.

Cuando poco después de 1494 Münzer visita la ciudad, el cuadro era algo sombrío. El monasterio de menores se había edificado "en una feraz llanura, antes poblada de numerosas y frondosísimas huertas, que quedaron abandonadas desde el tiempo del asedio" (4), pues los castellanos eran sobre todo agricultores de secano.

Como se puede apreciar los datos son escasos y algo ambiguos. No obstante, conocemos la extensión y ubicación del arrabal de Fontanella al norte de la ciudad, cuya cerca iba de la Puerta de Granada a la torre de La Goleta, hasta la Puerta de Antequera. Según Pulgar, los moros tenían en él sus ganados aprovechando la extensión de su circuito (5). Había también grandes huertas en el sector más cercano al Guadalmedina así como zonas edificadas por cuyas calles se perdían los escuderos y peones castellanos en una de las muchas escaramuzas del asedio (6). Pero debido a la dureza y duración de los combates, así como a las medidas de orden preventivo adoptadas por parte de los malagueños que ponen fuego a las casas de los arrabales cercanos a los muros de la ciudad cuando se aproximan las huestes castellanas (7), al repartirse esta zona algunos años después, sólo quedan solares (8).

El arrabal de Attabanim (arrabal de los vendedores de paja y forrajes) comprendía parte de los actuales barrios de Trinidad y Perchel. Parte de él debió tener algún muro de obra de defensa, como la torre que aún quedaba en el siglo XIX en el comedio de la calle Mármoles (9) donde en 1598 había una puerta llamada del Obispo según la documentación por nosotros estudiada (10). También nos habla los Repartimientos de las torres de Fonseca, junto a la costa, donde seguramente se construiría con posterioridad la Iglesia y el Convento del Carmen. Contaba este arrabal con muchas huertas que en casi todos los casos tenían pozos y albercas para su riego.

Es en la zona que comprende las actuales calles de Cerrojo, Agustín Parejo, Zurradores y Cañaveral, donde localizamos la zona más densamente edificada en época musulmana; allí aún pervive el recuerdo de unos baños árabes (11).

Este arrabal estaba unido a la ciudad por un puente de piedras de cuatro arcos, defendido por gruesas torres a ambos lados del Guadalmedina (12). En 1661 una fuerte tormenta se llevó el puente y las torres al mar, donde acabaron los restos de mil seiscientas casas arrastradas por la violencia de las aguas (13).

Como se puede apreciar son muy escasos los datos que poseemos sobre dicho arrabal. Con tales datos y el estudio de la morfología de parcelas y calles actuales hemos montado dos hipótesis sobre su circuito (plano n.° 4) susceptibles de una posterior revisión en base a los datos que podría aportar la arqueología.

Por último hemos de mencionar el arrabal entre las Atarazanas y el Guadalmedina, hasta ahora mal localizado y casi desconocido, que contaba con cerca y estaba situado en el actual Hoyo de Esparteros (14).

4.2. MALAGA: EL SIGLO XVIII, LOS INICIOS DEL CAMBIO URBANO.

4.2.1. Hacia unas nuevas condiciones económico-sociales.

El siglo XVIII malagueño es fundamental para una comprensión correcta del gran cambio estructural del segundo tercio del siglo XIX. Será durante este período y más aceleradamente desde la liberación del comercio con las colonias, a través de concretas prácticas de los comerciantes, cuando se efectúen los procesos iniciales de acumulación y concentración de capitales.

Podemos establecer dos períodos para caracterizar sintéticamente estas transformaciones:

a) Una primera mitad del siglo caracterizada por el mantenimiento de la sociedad estamental: nobleza, gremios e instituciones religiosas. La situación gremial, exhaustivamente estudiada por S. Villas (15), muestra una coyuntura favorable a pesar del rígido esquema reglamentario de los gremios y los inicios de la presencia de comerciantes extranjeros.

b) Una segunda mitad con coyuntura claramente alcista, más favorable aún en el último tercio del siglo, que va transformando las bases gremiales de organización de la economía y sus bases sociales por la aparición incipiente de una burguesía (comercial) contradictoria con el ordenamiento estatal de la sociedad y sus instituciones. Esta organización gremial se ha convertido en un freno al crecimiento y desarrollo de las fuerzas productivas y parece cada vez más necesaria una reorganización de la sociedad en relación con las nuevas necesidades de la producción y los intereses de los nuevos sectores sociales emergentes (16).

Por estas razones, **el cambio urbano del siglo XIX será una consecuencia de los procesos de emergencia de una nueva sociedad** y de los difíciles cambios y contradicciones del siglo XVIII. En nuestra ciudad la aceptación de las reformas "desde arriba", apoyadas en la ideología ilustrada, serán dificultadas por el estamento nobiliar, lógico defensor del ordenamiento anterior o por los propios gremios: utilizando el cabildo, **"último bastión de la nobleza provinciana y de los elementos más retrógrados del sistema estamental. Siempre hay excepciones que no hacen sino confirmar la regla. La oligarquía municipal era un reducto caciquil en lucha permanente con cuanta innovación llegase impuesta desde arriba, pues una imposición desde la base no tenía cabida en sus esquemas mentales ni era, de hecho, posible en la época"** (17).

El ordenamiento jurídico, los privilegiados, el derecho consuetudinario..., eran factores que dificultaban grandemente el cambio social y la penetración de las ideas más progresivas. Sin embargo los motores del cambio están presentes en aquella sociedad urbana: **expansión del grado** de dominación y organización de la ciudad sobre el espacio agrario (obras de infraestructuras para caminos), **organización de las infraestructuras para el comercio** (puerto, sistema vario, etc.), **infraestructuras urbanas** (traída de aguas), desarrollo de la burguesía comercial, cambios ideológicos y nuevas instituciones (Consulado Marítimo y Terrestre o Sociedad Económica de Amigos del País) y la lenta pérdida de la hegemonía de los gremios; son los exponentes evidentes del cambio.

4.2.2. Las nuevas condiciones económicas.

La economía de la Málaga dieciochesca sigue girando en torno a la comercialización de los productos agrarios tradicionales, en una proyección o continuación de las características que veíamos en el siglo XVI. A finales del siglo "la agricultura malagueña presentaba un balance favorable (...). **Tenía una producción prioritariamente representada por los productos de la exportación, pero al tiempo ofrecía variedad y cantidad de otros productos para el consumo interior. La estructura de la propiedad de la tierra planteaba unos problemas similares a los del resto del país y sus naturales no dejaban pasar la ocasión para reclamar una más equitativa distribución de la tierra"** (18). Sólo las trabas derivadas de las características jurídicas de la propiedad, los censos, diezmos, etc., condicionaban la posibilidad de una agricultura más expansiva. Por esta razón en los informes del Cabildo sobre las tierras de Málaga, se resalta continuamente la relación entre la prosperidad económica y demográfica de algunas zonas con respecto a otras con persistencia de ordenamientos jurídios y económicos feudales o feudalizantes (19).

Los datos que conocemos sobre la organización agraria del período (Catastro de Ensenada) indican que no hay una transformación del paisaje agrario con respecto al período nazarí (Repartimientos), **sólo se han producido avances en la roturación y puesta en cultivo de nuevas tierras.** Los gérmenes de una agricultura más técnica y no vinculada a la organización del Antiguo Régimen sólo pueden observarse en los presupuestos de las sociedades económicas de amigos del país de Málaga y Vélez-Málaga, compuestas por los sectores incipientes de la burguesía y el clero ilustrado. De todas formas, a nivel de hipótesis, consideramos que debió existir una coyuntura muy favorable en la costa occidental malagueña: aumento de la población en la zona costera, roturaciones nuevas para vides..., que determinan el afianzamiento de un nuevo eje territorial, hasta ahora bastante aleatorio, el camino de realenga de San Luis (camino viejo de Churriana) y las mejoras de ciertos caminos-ejes territoriales históricos, como se verá.

El último cuarto de siglo es, indudablemente, la coyuntura de gran auge de la ciudad: comerciantes, ilustrados, profesionales liberales, nuevas instituciones (Sociedad Económica de Amigos del País, 1789; Consulado Marítimo y Terrestre, 1778), la ampliación del número de extranjeros residentes en la ciudad, son exponentes de esa favorable situación y, además, de los elementos socioeconómicos contradictorios con el ordenamiento estamental derivado del Antiguo Régimen.

La coyuntura favorable tiene su origen en las diferentes autorizaciones para comerciar con las colonias (1765 y 1778) y también en el reinado de Carlos III con la constitución del Consulado Marítimo y Terrestre (20), cuya área de influencia administrativamente admitida no sólo abarca la ciudad sino los pueblos de las tierras del Obispado de Málaga. De la constitución de los consulados se derivaban dos objetivos: **el fomento de la agricultura y la extensión de la navegación en todos los dominios de las Indias.** Si con tales medidas el carácter favorable de la coyuntura es claro, deben agregarse las medidas de liberalización y rebajas de aranceles para el comercio de metales, tejidos, azúcar y otras manufacturas.

La ampliación del mercado exterior que debe corresponderse con el auge demográfico de la provincia y la ciudad, transforma las condiciones de las relaciones oferta-demanda en los productos industriales artesanales: "lo que está fuera de toda duda es que, en estos años, la demanda de productos fue tan superior a la oferta del mercado que permitió que una serie de artesanos, en el corto espacio de seis meses la mayoría y en unos años unos pocos, ganasen lo suficiente para pagar los derechos que exigían los gremios y la Corona" (21). Hay un franco retraimiento de los

(1) Al-Sagundi: **Elogio del Islam español**, pág. 110.

(2) García Gómez, E.: **El parangón entre Málaga y Salé de Inb-al-Jatib.**

(3) Pulgar, H. del: **Guerra de Granada,** Madrid, ed. de la Mata Carriano, pág. 284, 1943.

(4) Münzer, J.: **Relación de viaje...,** en García de Mercadel: **Viajes de extranjeros por España y Portugal**, t.I.

(5) Pulgar, H. del: Op. cit., pág. 287.

(6) Ibidem, pág. 288.

(7) Ibidem, pág. 285.

(8) (Archivo, Catedral Málaga): Repartimientos, Lib.I, fol. 20, v.

(9) Guillén Robles, F.: **Málaga musulmana,** Málaga, Dip. Prov., pág. 472, 1882 (edic. facsímil de 1979).

(10) "... un huerto con su cassa e árboles de limones e naranjos e otros árboles que este cabildo, tiene que se llama el huerto del lanes... que es en la calle de los Mármoles extramuros desde cibdad que alinda con dos callejones e con la puerta que llaman del Obispo e por delante la calle de los Mármoles... " en, A.C.M. lag. XXII, cuad. 23.

(11) En la calle Agustín Parejo, la actual "Casa de los Baños de Belén", por debajo del nivel del amplio patio existe un aljibe sin acceso.

(12) Pulgar, H. del: Op. cit., cap. XCI.

(13) Carter, F.: **Viaje de Gibraltar a Málaga, 1772**, Málaga, Dip. Prov., 1981. Señala que, también, había una "puentecilla" a la altura de la calle de La Puente.

(14) A. C. M.: Repartimientos, Libro 3.°, folio 147 v.°. El 12 de febrero de 1493 se reparten solares en el **"Arrabal de las Herrerías"** questa cercado delante de la puerta de la puente... El primer solar questa al pie de la torre de las taraçanas, en un rincón entre las dos esquinas...".

(15) Villas Tinoco, S.: Los gremios durante el reinado de Felipe V, Málaga, Universidad de Málaga, Fac. de Fil. y Letras, 1980, Tesis doctoral (inédita).

(16) Villas Tinoco, S.: Málaga en tiempos de la Revolución Francesa, Málaga, Universidad de Málaga, 1980.

(17) Villas Tinoco, S.: Op. cit., pág. 119.

(18) Siro Viñas, Málaga en..., pág. 85.

(19) Informe que el cabildo municipal elevó al rey Carlos IV, referido al estado de los cultivos y de la demografía de los pueblos de la provincia, A. H. M. Col. Actas Capitulares, Libro 184, fols. 447 v. a 456.

(20) Bejarano Robles, F.: Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga, Madrid, CSIC, 1957 y Campos, M.ª V.: Notas sobre el Consulado Marítimo-Terrestre de Málaga, Jábega, Málaga, Dip. Provincial, n.° 23, 1978 (tercer trimestre).

(21) Villas Tinoco, S.: Op. cit., pág. 87.

gremios, estructuralmente incapacitados para hacer frente a las nuevas condiciones del mercado. Tal crisis, sin embargo, es característicamente contradictoria en su tratamiento institucional: "sin embargo, el hecho de que en fechas tan tardías de la Historia de España se estuviesen presentando estatutos de nuevos gremios y, más aún, que fuesen aprobados, indica las contradicciones en que incurría el sistema político del setecientos. Mientras por una parte intentaba adecuar los sistemas de producción a unos modelos más liberales y sureuropeos, por otra seguían autorizando reglamentaciones gremiales" (1).

La industrialización es relativa por causas muy diversas: la contradicción que representaba con respecto o la organización gremial; el carácter del Consulado, organismo encargado de fiscalizar las inversiones que no accede casi nunca a desarrollar los proyectos industriales —normalmente presentados por extranjeros—, por carácter de capitales, etc. Sin embargo, existen fábricas de **jabones, vinagres, aguardientes, pieles y seda,** esta última importada de Valencia y Murcia, con auge desde 1785 hasta la crisis de 1805 y la ciudad y su puerto son además el centro de distribución de las producciones industriales de algunos pueblos de la provincia.

Dentro de esta breve referencia a lo que hemos denominado "las nuevas condiciones económicas" para indicar los inicios de una radical transformación, resultaría inevitable un esbozo de las condiciones que crearon las bases para la acumulación primitiva de capital, posteriormente, en la crisis del primer tercio del siglo XIX, concentrado en los minoritarios miembros de la oligarquía comercial e industrial que sientan las bases de la Málaga moderna.

4.2.3. El proceso de acumulación primitiva de capital: Agricultura y Comercio.

Para lograr el paso de una sociedad agrícola a otra industrial se ha de lograr formar los capitales necesarios: en una primera fase para penetrar en la transición, en otra, posterior, el capital acumulado se invertirá en la industrialización. Cuando la transición es gradual, como señala Cipolla, "el proceso puede ser relativamente uniforme". En la transición se ha de conseguir un "nivel crítico mínimo" (Leiberstein). En Málaga, el alcance de tal "nivel" dependió estrechamente de las prácticas de los comerciantes aquí establecidos. **La acumulación se produjo en torno a los modos de los productos agrarios tradicionales** —como nuevo producto agrícola comercializado sobresale solo el limón— de la Axarquía, aunque los actuales estudios en curso de realización sobre el Valle del Guadalhorce y la costa occidental, seguramente ampliarán el marco espacial de referencia. El comercio malagueño del siglo XVIII y este proceso están vinculados a los asentamientos de comerciantes extranjeros desde los inicios del período, que desarrollarían el comercio de importación (cereales) y exportación (derivados de la vid) (2). Málaga, como ya vimos, se vinculaba históricamente a los mercados europeos y africanos, no manteniendo apenas relaciones con las colonias a causa del monopolio gaditano. Por esta razón, mientras las burguesías comerciales de otras áreas andaluzas operaban unilateralmente con las tierras coloniales, cuando se produce la crisis del comercio colonial y la posterior ruptura del monopolio, Málaga y sus comerciantes se encontraban en la mejor disposición de establecer una ampliación de su área, es decir, **Málaga poseía las bases estructurales necesarias para aumentar el ámbito de su comercio** (3).

El comercio, en términos estructurales, es un sector menor: no tiene gran influencia en cuanto a la fuerza de trabajo empleada —los propios comerciantes constituían una minoría—, pero **juega un determinante papel dinamizador** de la economía: especialización, uso mejor de los recursos disponibles, potenciación del área donde el comercio se desarrolla..., en definitiva debe analizarse como un sector cualitativamente significativo, motor de las transformaciones económicas y culturales.

El comerciante malagueño era, normalmente, **un pequeño comerciante-usurero** de origen extranjero que con el tiempo se convertirá en burguesía autóctona (4). La tipología de los mecanismos de la primitiva acumulación de capital se encuentran en las relaciones comerciantes-agricultores:

1. Los comerciantes entregaban a los agricultores recursos financieros para el pago de arrendamientos, mejoras de sus explotaciones o gastos corrientes, "con el correspondiente interés fácilmente convertido en usura" (5).
2. Efectuaban la compra de las cosechas en el momento de mayor oferta, coincidiendo con el hundimiento de los precios y vendiéndolos en el mercado exterior a precios reales (beneficio comercial puro) y,
3. Compran en los mercados exteriores productos que serán vendidos a los agricultores (cereales, aperos, etc.) (beneficio comercial puro).

Realmente, y a pesar de la anterior tipología, los tres negocios se encontraban ligados a una sola operación: el campesino recibía géneros de toda clase como anticipos al comenzar las labores agrícolas anuales, cantidades que devengaban intereses (10 % por lo general) y cuando se había recogido la cosecha, el campesino la entregaba al comerciante usurero que pagaba la diferencia, en unas condiciones de escaso control por parte de los agricultores del peso, calidad, etc., y de las condiciones del mercado establecidas unilateralmente por el comerciante. Tales relaciones no suponían circulación monetaria —el comerciante-usurero vendía a los comerciantes productos importados o producidos por él—, y se prolongarían durante todo el siglo XIX, especialmente en la coyuntura crítica del primer tercio del siglo (véase 4.1).

Estas relaciones dejaban al agricultor incapacitado para controlar todos los aspectos de la producción y posterior comercialización, imponiendo una dependencia estricta de los comerciantes. Por esta razón se creó el Montepío, teóricamente una fórmula para liberar de las garras de la usura a los agricultores afectados por malas cosechas o cualquier contrariedad. El Montepío de Málaga se creó en 11 de enero de 1776, por R. C. de Carlos III, "trataba de proporcionar capitales para reinversión a los cosecheros de vino y pasas, fabricantes de aguardientes, productores de higos, aceite y almendras del Obispado de Málaga", pero carente de medios económicos no pudo desempeñar las funciones que hubieran liberado a los agricultores de su dependencia de los comerciantes usureros como acertadamente observó Ponz (6).

Las prácticas comerciales anteriores son la base fundamental de la acumulación de capital que sirvió de base para el proceso de industrialización posterior, pero conviene recordar que las condiciones del primer tercio del siglo XIX, son en última instancia las que pueden explicar la formación de la oligarquía.

Esta burguesía comercial se identifica perfectamente en sus orígenes foráneos en la lista de comerciantes matriculados en el Consulado Marítimo y Terrestre: los Terry, Fisson, Grivergnee, Hoppe, Loustanau, Crook, de Menvielle, Zetta, etc., y parecen contar con la animadversión de los naturales, como explica S. Villas en la siguiente cita que muy bien puede ser una síntesis de todo lo anteriormente escrito: "el Montepío de cosecheros y la Hermandad de Viñeros abogan por los agricultores, presentándolos como una clase productora víctima del excesivo afán de lucro de las casas exportadoras, de nombres extranjeros casi todas ellas. Al juzgar la situación de dependencia en que se encuentra el productor agrícola con respecto a sus canales de comercialización, que al tiempo son sus financiadores, la unanimidad es total. Ello explica, en parte, la animadversión que el comerciante extranjero encuentra entre los naturales" (7).

En definitiva, las diferentes instituciones creadas para un cierto crecimiento económico armónico —Montepío de Cosecheros, Consulado, etc.—, no consiguen sino actuar en función de los intereses de los comerciantes. El Consulado, un organismo que entendido ampliamente tenía la función de potenciación económica general, pero, en todos los conflictos (enfrentamientos cosecheros - comerciantes, comerciantes - cabildo, en torno a los abastecimientos locales) toma partido por los comerciantes o se inhibe en una, posiblemente muy significativa, unidad entre sectores de grandes terratenientes y comerciantes.

4.2.4. Una nueva demografía.

Durante estos años la coyuntura demográfica malagueña no es significativamente diferente de la estatal: el siglo XVIII en toda Europa es un período de auge demográfico. La única dificultad estriba en fundamentar de una manera no excesivamente mecanicista los componentes determinantes de este auge demográfico. **En los siglos anteriores predomina el ciclo demográfico antiguo: impacto sobre la población de las crisis generales de subsistencia (economías de subsistencia-autárquica) y la enfermedad (la peste generalmente)** (8).

España, como decíamos, tuvo durante el siglo XVIII una demografía de signo positivo, "una generación" (9) de la población.

Málaga, por su parte, refleja esa coyuntura: en 1879 los componentes del Cabildo hicieron presente a Su Majestad que "la ampliación y extraordinario fomento que ha dado a esta ciudad el libre comercio con América, y la influencia de extranjeros que concurren a su puerto a cargar sus exquisitos frutos, **la constituyen en una de las más populares ciudades**" (10). La expresión demográfica se refleja en la continua demanda de nuevas viviendas, los trabajos de reorganización del espacio interior de la estructura urbana básica o la invasión de las murallas por casas adosadas ilegalmente (véase 3.6).

La interpretación de las causas del carácter expansivo de la coyuntura demográfica, como señalábamos más arriba, es donde las contradicciones aparecen. **La mayoría de los análisis establecen una relación directa entre auge demográfico y expansión agrícola-comercial, sumado a la casi inexistencia de epidemias** (11). **Sin duda estas conclusiones son acertadas en términos relativos,** reflejando un positivismo evidente, escasamente crítico, que vincula conclusiones al hilo mismo de la documentación. Son aquellos y otros factores los que, interpenetradamente, originan la coyuntura: **los criterios de las incipientes políticas demográficas** (apoyo a la institución matrimonial), **el carácter poblacionista de los ilustrados, la naturaleza de los conflictos bélicos transformada por el cambio en la orientación de la política exterior,** las mejoras en las dietas alimenticias y, localmente, la atracción de la ciudad de Málaga y de algunas zonas agrarias aún no suficientemente pobladas.

Con todo, el principal factor, en una interpretación de los factores causales, **corresponde a las mejoras alimenticias derivadas del aumento de la productividad y la consiguiente respuesta ante la enfermedad** (12). En otros casos, y Málaga debe encontrarse dentro de esta perspectiva, ciertas medidas estatales que permiten un mejor abastecimiento de trigo a las zonas periféricas no productoras, como fórmula de superación de los cuellos de botella derivados de la relación comarcas productoras-redes de transporte. **Debe recordarse la actividad de los comerciantes como importadores de grano para las comarcas malagueñas productoras de los productos agrícolas de exportación y el control exhaustivo que, en todo momento, quiere llevar a cabo el Cabildo en torno a los abastos cerrados (productos de consumo interior)** (13).

(1) Villas Tinoco, S.: Op. cit., pág. 97.

(2) Morilla Critz, J.: Introducción al estudio de las fluctuaciones de precios (1787-1829), Málaga, Diputación Provincial, págs. 209-219 y Gran Capital y estancamiento económico en Andalucía, pág. 12.

(3) Morilla Critz, J.: Gran Capital y..., pág. 12.

(4) Morilla Critz, J.: Op. cit., pág. 13.

(5) Prácticas que continuarían en el siglo XIX: recuérdese la llamada "fase prestamista" de los Larios o las propias prácticas de M. A. Heredia.

(6) Ponz, A.: Viaje de España, Madrid, Impreta de la Viuda de Ibarra, 1794, pág. 217.

(7) Villas Tinoco, S.: Op. cit., pág. 129.

(8) Nadal, J.: La población española, Barcelona, ed. Ariel, pág. 89, 1971.

(9) Nadal, J.: Op. cit.

(10) A. H. M.: Col. de Actas Capitulares, Libro 179, fol. 235 r.

(11) Villas Tinoco, S.: Op. cit.

(12) Para una comparación en términos no mecanicistas-positivistas del cambio demográfico del XVIII en España, véase, Romero de Solís, P.: **La población española en los siglos XVIII y XIX,** Madrid, Siglo XXI editores, págs. 9-78, 1973. Una identidad entre cambio demográfico y alimentación en, Kemp, T.: **La revolución industrial en la Europa del siglo XIX,** Barcelona, ed. Fontanella, pág. 1.974.

(13) El Cabildo controlaba el abastecimiento a la ciudad de los principales objetos de consumo cotidiano: carne de vaca, oveja, tocino salado, carnero, bacalao, jamón, etc., que arrendaba. Véase, Siro Viñas, S.: Op. cit., págs. 108-112.

Un aumento de las disponibilidades de productos para el consumo alimenticio, un mejor control y organización de los abastecimientos para el consumo interior de Málaga-ciudad..., deben examinarse como generadores de una mejora de la alimentación de la población urbana ya que la situación sanitaria y sus instituciones no variaron con respecto al período anterior (1).

El empleo aquí de la expresión "nueva demografía" no indica que estemos caracterizando la aparición y desarrollo del ciclo demográfico moderno. Se trata más bien de indicar una situación de tránsito o transición del ciclo demográfico antiguo al moderno. Las graves epidemias de los inicios del siglo XIX y otras posteriores, algunas crisis de subsistencias, etc., indican este carácter de cambio aún no resuelto. Por esta razón, **la caracterización del período no proviene del retroceso de la peste, sino de un acontecimiento previo: "la nueva actividad del hombre que, a través de los grandes movimientos de masas de finales del siglo XVII, inicia una redistribución de la riqueza mundial"** (2), a la que se ligan las mejoras tanto de la alimentación como de los canales de distribución de los productos agrícolas.

La Málaga comercial del siglo XVIII parece convertirse en una nueva tierra de promisión para los hombres afectados por los grandes cambios estructurales tanto internacionales como nacionales: **"tierra adentro se propagaron sobre Málaga infundios que hicieron creer a más de un inconsciente, que se había constituido en nuestra ciudad, su vega y aledaños, un paraíso de riqueza, felicidad y abundancia, cual remedio o simulacro de aquel famoso El Dorado de las Indias Occidentales"** (3). Esta imagen de Málaga y sus tierras atrajo población extranjera, huyendo de la miseria provocada por las transformaciones estructurales derivadas de la disolución del MPF (modo de protección feudal) y la hegemonía del MPC (modo de producción capitalista) —como es el caso especialmente de los emigrantes de origen inglés y anglosajón— (4), y en ocasiones, invirtiendo pequeños capitales en el comercio. Españoles, mayoritariamente de Castilla y Extremadura, también atraídos por la dinámica ciudad y las posibilidades de asentamiento en nuevas tierras, se establecerán en Málaga y su provincia. Algunos de ellos, curiosamente los de origen camero, se convertirán en los máximos representantes de la oligarquía industrializadora del segundo tercio del siglo XIX, mientras que otros se dedicarán a las labores agrícolas, siendo responsables del auge demográfico y económico de las tierras de Málaga. En el ya citado informe del Cabildo malagueño al rey Carlos IV se indican los pueblos y tierras que, ya a finales del siglo XVIII, están experimentando un crecimiento demográfico y aumento de las extensiones roturadas: Yunquera (libre dominio), Benaque (libre dominio), Sedella (libre dominio y situación intermedia), Almáchar (libre dominio), Macharaviaya (libre dominio), Olías (mayorazgos).

Las conclusiones del Cabildo, aunque veladamente, relacionan estatuto de libre dominio de las tierras (no sujetas a ordenamientos ni cargas de origen feudal) con su situación de auge. Solamente Olías, entre las tierras y pueblos con organización y dependencia feudalizantes está conceptualizada como tierra en auge (5).

El mismo informe insiste en el auge demográfico aún perceptible a finales del siglo XVIII; **"por el interesante atractivo de su comercio, no tanto asistido de la importación cuanto de la exportación de sus producciones, se ve y se experimenta en esta ciudad cada día, nuevos establecimientos de familias que fijan en ella su residencia dando más actividad a aquel y mayores incrementos a esta"** (6).

Todos los factores anteriormente indicados (mejora de las dietas alimenticias, ausencia casi absoluta de epidemias...), muestran, en un análisis no cuantitativo cuyas dificultades veremos más adelante (véase 3.5), toda una larga coyuntura de progreso demográfico sólo frenado por la epidemia de vómito negro, 1741; la inundación de 1764 y el terremoto de 1755, que no significa estrictamente un cambio demográfico pero tampoco una persistencia del viejo ciclo. El auge demográfico imponía unas transformaciones económicas y productivas, sin embargo no debe olvidarse la conexión dialéctica existente entre demografía y economía; por esta razón apuntamos algunos elementos explicativos:

1. **Aumento de las roturaciones** (ligada posiblemente a mejoras en las técnicas agrarias): el auge comercial es el organizador de la agricultura, de él, como explica el Cabildo municipal, "procede la emulación de los hacendados para no dejar las tierras sin el cultivo que juzgan proporcionando a sus terrenos y las que son aptas para los plantíos de vides, limones, higueras, almendros y olivos que se aprovechan para ellos" (7).

Este aumento de las extensiones cultivadas debió estar asociado al aumento demográfico y significó también según podemos deducir del "Informe", un cierto aumento de las extensiones cultivadas dedicadas a los cereales, tan necesarios en un área deficitaria que, seguramente, posibilitaría una menor incidencia de las crisis de subsistencias, apoyando además la mejor marcha de las importaciones que se realizaban por el puerto de Málaga.

Existiendo los brazos necesarios para la extensión de las áreas cultivadas, las expectativas favorables a la comercialización de los productos de exportación, etc., serán sólo las características de ordenamiento jurídico feudal la traba a un desarrollo de la agricultura: "Y si algunos propietarios de tierras de esa clase —dicen los miembros del Cabildo—, la dejan sin sembrar, no es por efecto de su indolencia o poca industria (...) **sino** (...) **por la considerable parte que les extrae el voto de Santiago y otros desfalcos a que no pueden subvenir"** (8).

2. **Presión demográfica sobre los gremios:** la demanda de productos y las facilidades otorgadas por el municipio para la instalación de artesanos aún sin el examen gremial, son otro factor de origen demográfico que apoya la disolución del Antiguo Régimen en Málaga.

3. **Crecimiento urbano** (véase 4.2.7).

4. **Aumento de los precios derivados de la presión demográfica:** en sí mismo, el dato de los aumentos de los precios de los productos de "primera necesidad" (series analizadas exhaustivamente por J. Morilla Critz a partir de los libros del Colegio de San Telmo) expresa el carácter positivo de la coyuntura demográfica: "La onda larga que se desarrolla en los precios de toda esta época tiene una clara concordancia con la evolución demográfica de la zona. La conclusión no podía ser más obvia: el crecimiento demográfico, en un principio, fue un factor más de impulso de los precios, esta marcha de los precios permitió el desarrollo de la economía malagueña. Pero, esa incidencia en los precios no viene dada simplemente por la cantidad de población sino por la capacidad de adquisición de la misma. Por ello es por lo que, finalmente, el desarrollo económico acaba incidiendo en el desarrollo demográfico, y este en los precios y los precios en el de la economía otra vez, cerrándose el circuito" (9).

Con todo debe resaltarse un factor fundamental en nuestra opinión: **un cambio cualitativo de la población presuntamente asociado a la emigración exterior y nacional.**

SERIES CONJUNTAS DE MEDIAS MOVILES: PRECIOS. MALAGA 1787-1812

AÑO	TRIGO	TOCINO	SAL	VINAGRE	NARANJAS	PEROS	CARBON	IND. CON.
1787	81,73	—	101,40	137,20	—	—	133,20	—
1788	82,70	—	102,90	137,20	—	69,50	116,55	(101,77)
1789	92,30	100,00	100,00	125,80	105,70	73,00	100,00	99,54
1790	84,40	100,00	100,00	125,80	105,70	94,40	100,00	101,18
1791	98,00	100,00	100,00	91,50	105,70	146,10	100,00	105,90
1792	92,30	100,00	100,00	91,50	105,70	66,10	100,00	93,65
1793	126,00	90,00	100,00	91,50	83,00	90,40	100,00	97,27
1794	112,50	125,00	110,50	102,90	—	69,50	116,55	(186,15)
1795	85,50	110,00	162,60	128,10	98,00	278,30	141,60	143,44
1796	95,00	143,70	151,50	137,20	151,20	139,10	166,50	140,57
1797	115,30	156,20	151,30	125,80	138,90	222,60	158,30	152,62
1798	115,30	140,00	151,30	114,40	128,30	80,00	158,30	128,80
1799	105,70	125,00	149,20	120,10	105,70	208,70	200,00	144,91
1800	100,00	125,00	149,20	114,40	98,10	107,80	174,80	124,18
1801	117,30	125,00	149,20	125,80	105,70	153,00	150,00	132,28
1802	118,70	137,50	149,20	153,20	98,10	125,20	200,00	134,55
1803	130,70	137,50	149,20	160,10	188,70	222,60	249,00	176,82
1804	201,00	162,50	149,20	183,00	—	208,70	216,50	(186,81)
1805	178,80	175,00	149,20	160,10	105,70	111,30	183,15	151,89
1806	126,00	150,00	150,70	183,00	90,00	111,30	216,15	146,78
1807	127,80	137,50	149,20	183,00	105,70	114,80	174,80	141,40
1808	119,20	125,00	153,70	183,00	86,80	87,40	183,50	132,62
1809	96,00	121,87	164,10	183,00	143,40	222,60	200.00	161,56
1810	111,50	137,50	164,10	194,40	75,50	132,20	200,00	145,02
1811	182,50	137,50	161,10	228,00	101,90	—	183,30	(165,73)
1812	—	175,00	164,00	—	—	160,00	216,00	(178,75)

FUENTE.: Morilla Critz, J.: Op. cit., tabla 46, pág. 277.

(1) Siro Viñas, S.: Op. cit., págs. 110-113.

(2) Romero de Solís, P.: Op. cit., pág. 11.

(3) Huelin y Ruiz Blasco, M.: Apuntes para una historia de la sociedad malagueña, Málaga, Gibralfaro, CSIC, n.º 22, págs. 58-59, 1970.

(4) Una consideración e interpretación de las transformaciones en, Wallenstein, I.: El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI, Madrid, Siglo XXI editores, 1979; sobre la rev. industrial en el conjunto occidental, Kemp, T.: La revolución industrial en la Europa del siglo XIX, Barcelona, ed. Fontanella, 1979; el caso inglés en, Ashton, T. S.: La revolución industrial, México, FCE., 1979 y las obras clásicas de Marx y Engels.

(5) A. H. M.: Informe que el Cabildo Municipal de Málaga elevó al rey Carlos IV, referente al estado de los cultivos y de la demografía de los pueblos de la provincia, Col. Actas Capitulares, fols. 447 v. a 456, 1794.

(6) A. H. M.: Supra cit.

(7) A. H. M.: Op. cit.

(8) A. H. M.: Op. cit.

(9) Morilla Critz, J.: Op. cit., pág. 194.

Nos referimos a la irrupción y lenta hegemonía de nuevas ideas tanto sobre la organización económica como sobre la sociedad misma. Sin esa población, posiblemente minúscula con respecto al total, no hubiera sido posible el proceso de acumulación primitiva ni el desarrollo del comercio como organizador global de la economía de las tierras de Málaga desde la ciudad misma. Si existían los recursos físicos indispensables para el afianzamiento de una nueva organización social, trabajosamente alumbrada en el segundo tercio del siglo XIX, igualmente se hacía necesario "un medio socio-cultural favorable" (T. Kemp), y ese medio, previamente indispensable, debió ser formalizado a partir de los nuevos hombres de la ciudad: aquellos emigrantes extranjeros y nacionales liberados de las trabas mentales medievales y con el afán de obtención de beneficios como meta de su existencia cotidiana, auténticos organizadores de hombres y espacio para el logro de su beneficio.

4.2.5. Los efectivos demográficos.

Sin un análisis de los efectivos demográficos de una sociedad difícilmente se resuelve su comprensión en términos sociológicos, urbanísticos o estrictamente demográficos. La realidad del número de habitantes de la ciudad o de sus tierras permanece, por el momento, casi en oscuridad. Esta situación proviene, en gran medida, de la ausencia de investigaciones de la documentación existente: catastro de Ensenada, libros de bautismos y comuniones de las diferentes parroquias, etc. (1). Sin embargo, y dentro de unos límites, hay unas ciertas posibilidades de acercamiento al número de esos hombres, vistos ya (3.4) aspectos cualitativos del evidente crecimiento demográfico experimentado por la ciudad de Málaga y sus tierras.

El siglo XVIII, como indican todos los estudios sobre el período (2) es de auge demográfico en el antiguo Reino de Granada, debiendo ser Málaga uno de los agentes fundamentales de esa coyuntura alcista de la población, según hemos visto.

Los dos métodos empleados por Madoz para calcular la población de la provincia de Málaga (3), indican las siguientes magnitudes:

1787: 243.504 h. (1er. método) 295.641 (2.° método)
1797: 253.706 h. (1er. método) 299.371 (2.° método)

Las aproximaciones a la historia de Málaga de Medina Conde (4) a Ildefonso Marzo (5) proporcionan datos cuantitativos sobre el número de habitantes y casas de la ciudad, aunque en ambos casos, se trata de obras sumamente discutibles en su metodología, rigor histórico y veracidad.

LA POBLACION DE MALAGA CIUDAD SEGUN ALGUNOS ESTUDIOS HISTORICOS

AÑO	MEDINA CONDE		ILDEFONSO MARZO	
	CASAS	HABITANTES	CASAS	HABITANTES
1747	—	—	4.795	31.427
1770	—	—	5.073	41.062
1789	5.769	49.049	5.769	49.049

FUENTE: Medina Conde, C.: Op. cit., C. II. pág. 6 y Marzo, I.: Op. cit., II. pág. 89.

LA POBLACION DE LAS DIFERENTES PARROQUIAS DE LA CIUDAD DE MALAGA ENTRE 1787-1789 SEGUN MEDINA CONDE

Población total	MARTIRES	SAN JUAN	SAGRARIO	SANTIAGO
49.049	22.191	11.512	3.161	12.185

FUENTE: Medina Conde, C.: Op. cit., Conv. II, pág. 61.

4.2.6. Ciudad, economía y espacio.

4.2.6.1. Comercio y espacio.

A lo largo de las páginas anteriores hemos tratado de centrar el trasfondo de cambio económico y social ocurrido en el período, base para una interpretación del proceso de cambio urbano. Si veíamos un proceso de transición hacia la formalización de la hegemonía de la sociedad capitalista, reflejada en las tensiones entre las instituciones y sectores sociales ligados al Antiguo Régimen ya en disolución y el dinamismo de las nuevas clases ligadas al movimiento de ascenso del capitalismo (capitalismo comercial), en la ciudad la situación de tránsito o transición va a ser igualmente efectiva.

En un nivel global la ciudad somete a una reorganización al espacio no urbano. No se trata cualitativamente del dominio histórico de la ciudad sobre sus tierras, es una situación distinta guiada por una estrategia de componentes inequiparables a presupuestos anteriores y que se concreta en el afianzamiento de la contribución campo-ciudad. Hablar, por otra parte, de la ciudad como dominadora/organizadora del espacio rural es una evidente abstracción: son los sectores de la nueva sociedad emergente, los comerciantes, los auténticos dominadores/organizadores del espacio agrario.

La ciudad como consecuencia, vive de la hegemonía sobre un hinterland que no recogerá nunca los beneficios de su agricultura.

Las necesidades del comercio organizan el espacio; son por ello **los comerciantes quienes introducen las mejoras en la agricultura;** ocurre la transformación de una agricultura atrasada a otra basada en la especialización y en las mejoras técnicas mediante las inversiones de capital que se hicieron, "a la que contribuyeron de forma decisiva los comerciantes extranjeros que a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVIII se fueron afincando en esta ciudad, precisamente con la intención del comercio de exportación de vinos" (6). **El espacio agrario está subordinado a los intereses de la minoría comerciante,** cuya estrategia de control ya hemos visto en otro lugar. No cabe deducir un crecimiento agrícola autónomo, unas posibles transformaciones espaciales derivadas de las intenciones e intereses de los agricultores.

La agricultura tiene un papel subsidiario por la hegemonía del sector más dinámico de la actividad: el comercio. Sus actividades son la causa directa de la prosperidad agrícola y del movimiento de precios alcistas que vimos, "en un tipo de agricultura con una dominación tan completa del mercado por parte de los comerciantes no agricultores, los verdaderos campesinos no habrían de recibir el mayor beneficio de una época de expansión de los cultivos" (7). A pesar de todo, lo significativo de determinar precios agrícolas no es alza continuada sino el distorsionamiento: las continuas alzas y bajas de los precios, reflejando que la agricultura no obtiene beneficios para sí misma, estos son para los agricultores, puesto que la agricultura hubiera necesitado una tendencia continuada de carácter alcista (8).

Como hemos dicho, no puede hablarse de una consolidación de una nueva realidad estructural sino de los pasos iniciales hacia la acumulación primitiva de capital; posteriormente con la larga crisis del primer tercio del siglo XIX, transformada en concentración de capitales. **Por esta causa aunque veamos unos iniciales intentos de racionalización de infraestructuras (caminos, puertos, etc.), son todavía tendencias hacia la incardinación total de la ciudad en el espacio local, regional y global (puerto) y hacia la creación de un cierto mercado interior.**

Igualmente, las nuevas realidades económicas, sociales e ideológicas se plasmarán en la ciudad. Todavía queda mucho por conocer de la Málaga dieciochesca en un sentido estrictamente urbanístico y tipológico. Aún así, a finales del siglo algunas transformaciones reflejarán los nuevos componentes ideológicos y también serán la causa de unas determinadas directrices del crecimiento urbano-ligazón de las incipientes dos ciudades: **La Alameda.**

La antigua muralla poco a poco va quedando obsoleta, y la presión demográfica la irá haciendo desaparecer al igual que los nuevos dispositivos militares. En 1800, construida en parte La Alameda, se aprobará un proyecto de demolición del Fuerte de San Lorenzo, que transformará significativamente el aspecto urbano del área portuaria de la ciudad.

La Alameda y la construcción de la Aduana han sido considerados los hitos de la Málaga del XVIII, pero tales hitos quedan reducidos a brillantes hechos puntuales si se observa, aunque sea a nivel tipológico, la gran transformación del caserío de la ciudad y las tipologías de aquellas casas que tal vez por vez primera, estén transformando significativamente el heredado paisaje de la madina musulmana (9) e indican el gran auge de la construcción en la época, demostrada por el auge de los tejares y la presencia masiva de maestros labradores (10).

Finalmente, como síntesis de todo lo anterior, se deduce una nueva sociedad que lentamente va imponiendo transformaciones de muy diverso grado en los diferentes ámbitos espaciales y creando, al calor de la política ilustrada, las instituciones necesarias para el desarrollo coherente del modelo del período: Consulado, Sociedad Económica de Amigos del País, ateneos, salones..., y como envés, paulatina transformación de los antiguos arrabales y desarrollo acelerado de otros nuevos.

La tendencia a la constitución de una nueva organización espacial, conseguida sólo en el segundo tercio del siglo XIX, se va explicitando a partir de los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras, la construcción efectiva de algunas o la reestructuración de las existentes. **La red de caminos,** directamente heredada de la existente en los siglos XVI y XVII, si bien no va a experimentar transformaciones importantes, va a sufrir obras diversas de readaptación y adecuación a las ingentes necesidades de transporte y comunicación derivadas del comercio y su desarrollo. Esta red "fue objeto de especial atención" (Villas Tinoco) y desde el último cuarto de siglo se realizaron inversiones para su mejora: **los caminos de Vélez y Antequera** (nuevo) fueron objeto de obras.

El Camino de Vélez entre 1784 y 1787 y el de Antequera entre 1785 y 1797, esta última financiada y fiscalizada por el Consulado. Las obras de mejora del Camino de Antequera deben interpretarse como el momento de consolidación del Camino Nuevo a Antequera, desde ahora auténtico nuevo eje territorial de la máxima importancia para comprender la evolución urbana de Málaga.

(1) Las aproximaciones al Catastro de Ensenada hasta el momento no pueden calificarse sino de descriptiva y, en ocasiones, hasta ridículas aportaciones.

(2) Villas Tinoco, S.: Op. cit., Morilla Critz, J.: Op. cit., etc.

(3) Véase, Morilla Critz, J.: Op. cit., págs. 188-189.

(4) Medina Conde, C.: Conversaciones históricas malagueñas; Conversación II, pág. 61.

(5) Marzo, I.: Historia de Málaga y su provincia, Vol. II, pág. 83.

(6) Morilla Critz, J.: Op. cit., pág. 198.

(7) Morilla Critz, J.: Op. cit., pág. 199.

(8) Morilla Critz, J.: Op. cit., pág. 200.

(9) Los datos sobre la construcción de nuevas casas los extraemos del archivo personal de don José Seguí Pérez, arquitecto y consultor de la ORPGO, al que agradecemos esta colaboración que representa años de trabajo y documentación sobre el C. H. de la ciudad.

(10) Véase, Llordén, A.: Arquitectos y canteros malagueños. Ensayo histórico-documental (siglos XVI-XIX), Avila, Real Monasterio de El Escorial, 1962.

Por otra parte, el camino de realenga a Churriana-Benalmádena también debió su afianzamiento al auge comercial y agrícola. Sobre todo por lo que respecta a Churriana, una de las áreas rurales más en auge del período.

Estas inversiones en la infraestructura viaria no sólo se entienden en cuanto conexión con las comarcas de las tierras de Málaga, sino que también debieron relacionarse con el progresivo papel del puerto como salida de parte de la producción de ámbito regional: "el puerto malagueño —escribe Villas Tinoco—, era lugar de tránsito no sólo para la producción local o provincial, sino para mercancías del resto de la región. Desde Sevilla recibía mercaderías diversas y quincallas; desde Castilla paños y lana sin elaborar; Valencia y Murcia remitían seda en bruto para su transformación; Córdoba y Jaén granos y aceite; Granada sedas, lino y cáñamo" (1), es decir, al puerto de la ciudad, organismo básico de su integración espacial de gran escala, confluían mercancías provenientes del exterior con retornos basados en productos locales y en algunos casos regionales, conducidas a la ciudad a lomos de bestias llegadas a través de los caminos en los que se invierten grandes sumas para su mejora y mantenimiento.

El lento cambio de la estructura productiva y también de las mentalidades de los diferentes grupos sociales, al margen de otras problemáticas, se manifiesta en la producción de las infraestructuras para la traída de aguas a la ciudad. **En el período es indudable un aumento continuado de la demanda tanto para usos industrial-artesanales como domésticos,** estos últimos derivados de la fuerte expansión urbana de la ciudad que originaba la necesidad de nuevas fuentes públicas para los abastecimientos domésticos.

Aquí consideramos la cuestión del agua en sus diferentes perspectivas: fuerza motriz para la industria, elemento necesario en ciertas labores artesanales-industriales, factor fundamental de la vida doméstica cotidiana y finalmente en su carácter de especial agente indirecto de epidemias (aspecto sanitario) (2).

Hacia 1726 comenzaron las obras de la traída de aguas de la llamada Fuente del Rey, interrumpidas en 1733 y vueltas a comenzar casi en las postrimerías del siglo (3).

Un proyecto de traída de aguas finalizado durante el setecientos es el **acueducto de San Telmo:** en septiembre de 1782 se darán los primeros pasos para la captación y traída de aguas a la ciudad y en 1784, la obra se completaría. La construcción del acueducto es una muestra de la mentalidad ilustrada del obispo Molina Lario, al que ya habíamos visto financiando las mejoras en algunos caminos de interés primordial para el comercio de la ciudad. En esta ocasión, el obispo financió la obra, hecha por Martín de Aldehuela con más de tres millones de reales.

Como se ha señalado (4), la principal preocupación de las autoridades, tanto en el siglo XVIII como en el XIX, no será una mejora de la injusta distribución de las fuentes públicas en el espacio urbano sino el aumento del caudal disponible. Presumiblemente debido a las presiones de los industriales, como se observa en las actas del Consulado. Por estas razones, el principal desencadenante de las epidemias es el mantenimiento de agua almacenada en las viviendas (corralas) de los barrios de la periferia y en ciertas zonas del actual centro histórico. Esta costumbre no será erradicada durante el siglo XVIII y será la causa principal de las grandes epidemias de fiebre amarilla durante el siguiente siglo.

Los proyectos no realizados muestran el dinamismo del momento y los intereses y preocupaciones de los sectores dominantes de la ciudad: proyectos de desviación del Guadalhorce para la puesta en regadío de su vega, proyecto de F. José Casamayor y Domingo Cerviño en 1790 (5); obras del puente del Rey sobre el río Guadalhorce; proyecto de desvío del río Guadalmedina, etc.

En todas las actuaciones, proyectos e ideas del momento se refleja una clase comerciante —el empleo del término burguesía tal vez no refleje con exactitud la realidad—, con una bien trabada estrategia de control del espacio agrario y de desarrollo del mismo: las decisiones sobre este espacio parten de la ciudad y de las diferentes instituciones dominadas por la clase dirigente.

Por otra parte, la presencia de unos incipientes sectores burgueses seguramente afianzados a finales del siglo XVIII, se va plasmando en las transformaciones del centro urbano de la ciudad de Málaga. Son los elementos incipientes que nos señalan la constitución de la ciudad burguesa del siglo XIX. La burguesía y la propia nobleza ligada al comercio, aún no transfieren su necesidad de representación al conjunto de la ciudad; desarrollarán y potenciarán acciones puntuales y las más veces se contentarán con inversiones inmobiliarias suntuosas para su propio uso.

En este contexto los elementos fundamentales que pueden detectarse son los siguientes:

1. **La pérdida del valor estratégico de las estructuras militares heredadas:** la antigua muralla musulmana a la que al menos desde los momentos finales del primer tercio del siglo XVIII se adosan ilegalmente construcciones, como demuestra la cartografía disponible que acompañaba a los informes al Rey sobre las mencionadas obras. El proceso parece que afectó de forma muy directa al sector de la calle Carretería.

La obsolencia de esta estructura defensiva se afianzó en los momentos finales del siglo, con los proyectos realizados de demolición del fuerte de San Lorenzo, que permitiría la ampliación de La Alameda, y el desarrollo de las calles longitudinales a la misma.

2. **La consolidación de la ciudad conventual:** las fundaciones de los siglos precedentes se afianzaron durante el siglo XVIII y puede afirmarse que porcentajes muy importantes del centro de la ciudad se encontraban ocupados por conventos y diversos tipos de edificios destinados a religiosos o a obras llevadas por ellos (hospicios, hospitales, etc.) Esta ocupación de la centralidad urbana tendrá una gran importancia en el período siguiente puesto que a través del mecanismo de la desamortización se producirán importantes transformaciones del centro histórico de la ciudad.

3. Un importante proceso de reforma urbana cuyos efectos sobre la morfología viaria heredada hoy desconocemos, pero que tipológicamente considerado es uno de los más importantes momentos de producción de ciudad entendida como arquitectura (véase apéndice). Se labran numerosas casas en la centralidad urbana como consecuencia tanto de las necesidades de representación de la burguesía, a las que ya aludimos, como al tipo de estructura de los gastos de la misma (inversiones suntuarias).

Lo anterior plantea una problemática en torno a la arquitectura malagueña del setecientos ya que la relación de edificios que pueden considerarse pertenecientes al período, debe entenderse como escasamente representativa, a consecuencia de la gran renovación que sobre ese patrimonio se efectuó en el siglo XIX.

4. Las construcciones y acciones "urbanizadoras" puntuales y características del siglo XVIII: **construcción de la Aduana,** edificio de la **Sociedad Económica de Amigos del País** (Casa del Consulado) o el "salón" de la Alameda.

Dentro de estas acciones, algunas perfectamente vinculadas a las propuestas urbanísticas de Carlos III y los ilustrados —el modelo de la Alameda es evidentemente el salón del Prado—, van a tener una incidencia urbana de primera magnitud: la propia Alameda, descomponiendo la lógica de un sistema viario paralelo a la línea de costa, por señalar el caso más significativo.

No podemos acabar esta breve referencia al centro urbano sin señalar la importancia de una incipiente nueva dialéctica: la ruptura de la ciudad en torno al par centro-periferia. La periferia urbana, como se verá, experimenta durante el setecientos una espectacular extensión de su tejido urbano (véase 3.7), crecimiento en el que como síntomas se esconden importantes contradicciones: desigual distribución especial de las infraestructuras y de los servicios destinados a producir unas condiciones de habilitación más favorable: fuentes públicas, limpieza, comercio, etc., se distribuyen desigualmente en el espacio con detrimento de la periferia cada vez más consolidada. La importancia de esta desigualdad se verá patente en las crisis derivadas de las epidemias de fiebre amarilla, tanto las ocurridas durante el siglo XVIII (1744), como las posteriores del primer tercio del siglo XIX. Estudiadas las condiciones que permiten el desarrollo de los brotes epidémicos, sector, almacenamiento de agua en las viviendas populares, etc., se demuestra la desigualdad ante la enfermedad plasmada espacialmente (6).

Sin embargo, considerando todo lo anterior como un planteamiento científicamente correcto, se debe entender plenamente desarrollada la contradicción centro-periferia —en todo caso su realidad sería más social que espacial—, puesto que las condiciones ecológicas del medio urbano de la centralidad no eran muy diferentes al existir pocas conducciones de agua, ser inexistente el alcantarillado y muy escasas las calles empedradas. Los sectores sociales dominantes se diferenciaban por su capacidad de huir de la ciudad en los momentos de existencia de los brotes epidemiológicos. Realmente es esta posibilidad la que sitúa la desigualdad ante la enfermedad.

4.2.6.4. **Apéndice.**

Edificios de nueva construcción o remodelados durante el siglo XVIII.

- **Santa María,** 4.
- **Correo Viejo,** 3 y 2.
- **Salinas,** 3 y 5.
- **San Agustín,** 7, 5, 13 y 11.
- **Santiago,** 2.
- **Granada,** 54, 46, 38, 42, 49, 43, 41, 39 y 13.
- **Postigo de San Agustín,** 1.
- **San José,** 1.
- **Afligidos,** 3.
- **Juan de Málaga,** 4.
- **Pedro de Toledo,** 4 y 6.
- **Avda. Generalísimo (Alameda),** 23, 11, 9, 20, 22, 24, 26, 28, 30 y 16.
- **San Lorenzo,** 3.
- **Trinidad Grund,** 23, 25, 9, 7, 5 y 3.
- **Vendeja,** 2 y 4.
- **Muro de Puerta Nueva,** 7.
- **Horno,** 21.
- **Compañía,** 11, 5, 8, 10, 16 y 18.
- **Pasillo de Santa Isabel,** 5 y 6.
- **Camas,** 10.
- **Mesón de la Victoria,** 4.

(1) Villas Tinoco, S.: Op. cit., pág. 103.

(2) Sobre las relaciones abastecimientos de aguas, condiciones de habitación y epidemias véase, Carrillo, J. L. y García-Ballester, L.: **Enfermedad y sociedad en la Málaga de los siglos XVIII y XIX. I. La fiebre amarilla (1741-1821),** Málaga, Universidad de Málaga, 1981.

(3) Carrillo, J. L. y García Ballester, L.: Supra cit.

(4) Carrillo J. L. y García Ballester, L.: Op. cit., pág. 28. Sobre el tema pueden verse, Gorria Guerbos, M.: Breve reseña histórica de los abastecimientos de agua a nuestra ciudad, Málaga, Boletín de Información Municipal, n.° 3, págs. 9-18, 1969 y Villas Tinoco, S.: Op. cit., pág. 100.

(5) A. H. M.: Col. Actas Capitulares, lib. 180. Fols. 211 y ss.

(6) Al margen de las aportaciones al tema ya mencionadas, véase, Diálogo de los muertos en la epidemia de Málaga, en, Carrillo, J. L., Castellanos, J. y Ramos, M.D.: Enfermedad y sociedad en la Málaga de comienzos del siglo XIX, Málaga, Univ. de Málaga, 1980.

— **Cisneros,** 9.
— **Especerías,** 9.
— **Postigo de San Juan,** s/n.
— **Marqués,** 4 y 8.
— **San Juan,** 17.
— **Duende,** 5.
— **Plaza de Arriola,** 4 y 8.
— **Pasillo de Atocha,** 3.
— **Pastora,** 2 y 4.
— **Atarazanas,** 5 y 1.
— **Panaderos,** 6 y 2.
— **Torregorda,** 3.
— **Martínez,** 10, 16 y 18.
— **Carretería,** 58, 91, 109, 53, 49, 51, 25, 129.
— **Plaza del Teatro,** 15.
— **Beatas,** 21, 19 y 35.
— **Madre de Dios,** 5, 3 y 8.
— **Plaza de la Merced,** 10, 9, 8 y 6.
— **Alamos,** 37, 34, 5 y 3.
— **Denis,** 1.
— **Mártires,** 13, 11, 7, 14, 8 y 5.
— **Pozos Dulces,** 2.
— **Andrés Pérez,** 13, 11, 7, 14, 8 y 5.
— **Arcos de la Cabeza,** 8.
— **Casapalma,** 7.
— **Nosquera,** 4.
— **Puerta de Antequera,** 2.
— **Ollerías,** 29, 31 y 17.
— **Plaza de las Biedmas,** 3.
— **Mariblanca,** 2, 10 y 21.

Fuente: Archivo José Seguí Pérez.

Criterios: Los criterios seguidos para la confección de esta lista, sólo aproximativa, aunque ilustrativa por lo que se refiere al actual C. H. de Málaga, son exclusivamente tipológicos por lo que, dada la pervivencia de los tipos, pueden haberse situado edificios remodelados o construidos como pertenecientes al siglo XVIII y serlo anteriores o posteriores.

4.2.6.5. La evolución de la periferia histórica.

La cartografía histórica es a partir de 1732, una importante base para conocer dentro de unos ciertos límites los avances en extensión de la ciudad que, hasta ahora, intuíamos. Esta cartografía, sometida a una conveniente crítica (no debe olvidarse el carácter muchas veces anecdótico de la misma y su tendencia a efectuar representaciones idealizadas), **indica el gran avance de la periferia urbana sobre las huertas de "lo cercano"** que circundaban el núcleo urbano de Málaga. Huertas que, aún en el siglo XVIII, tenían una gran importancia económica, tanto como abastecedoras de productos hortícolas al mercado de la ciudad, como productoras de cítricos para la exportación (limones), sin olvidar que su propia existencia indica la presencia en la ciudad de un importante número de jornaleros agrícolas y hortelanos.

El crecimiento de la periferia, la acentuación de ciertas características para cada una de las diferentes zonas urbanas (características sociológicas), es sin duda lo más significativo del desarrollo urbano de Málaga, al margen de las acciones puntuales en el núcleo hasta ahora sólo estudiadas descriptivamente. A veces estas acciones puntuales en el núcleo o actual centro histórico tienen su reflejo en la periferia. Por ejemplo la Aduana, cuya construcción se financia con la venta de terrenos ganados al mar y convertidos en almacenes, incidiendo en el avance del continuo urbano periférico.

El estudio comparativo de la cartografía histórica disponible, la documentación conocida y los diversos nuevos trabajos sobre el siglo XVIII, imponen una nueva postura o actitud ante la forma del crecimiento urbano del siglo XVIII. Además, debe volverse la mirada sobre lo que está ocurriendo en la periferia norte (El Molinillo, Capuchinos, La Victoria), cuyo análisis ha permanecido oscurecido por la perentórica investigación sobre Trinidad-Perchel a consecuencia de su problemática urbanística actual y finalmente, **desechar cualquier explicación de la forma de extensión del crecimiento, en torno a los conventos situados extramuros.** Esta última consideración, dominante a falta de criterios críticos y científicos para enfrentarse a ciertas elucubraciones (C. Olano) ya antiguas y sistemáticamente mantenidas denota ignorancia de las características del crecimiento urbano. En resumen, los conventos están allí donde ya preexistían unos ejes territoriales históricos, es decir, la cuestión es la contraria de como se plantea generalemnte.

4.2.6.5.1. El barrio de la Trinidad.

Tras el siglo XVIII el barrio de la Trinidad comienza a aumentar en extensión hasta alcanzar, a finales del siglo, los límites que mantuvo hasta bien entrado el XX y que la cartografía histórica disponible nos indica: plano de Málaga de los ingenieros militares, 1730, y plano del vigía del puerto malagueño José Carrión de Mulas, 1791. Sin embargo, la cronología de ambos planos nos impide conocer el hipotético aumento de extensión del barrio en los primeros treinta años del siglo XVIII.

El barrio, al final del primer tercio del siglo, se define por los siguientes límites (plano n.° 1): al Oeste la calle Carril con algunas manzanas en trance de conformación en el espacio existente entre la citada calle y la del Campillo (actual avenida de Barcelona); por el Norte, las traseras de las viviendas de la calle Trinidad, aún no consolidadas: la irregular traza del río Guadalmedina al Este; y por último al Sur, por la traza de la calle Mármoles distinta de la actual. Esta delimitación, que supone una diferenciación por nuestra parte del Perchel norte y la Trinidad, en gran medida debía ser ya perceptivamente real. El criterio de delimitación se basa en las diferencias sociológicas de las comunidades de ambos barrios: en el Perchel sus habitantes dedicados mayoritariamente a la pesca, la artesanía y ligados a la vida gremial, comercial y portuaria. En la Trinidad posiblemente una comunidad más relacionada con la vida agrícola.

Son, en definitiva, los caminos nuevos y viejos de Antequera los que crean la morfología del conjunto del barrio. Al margen de los procesos de cambio que se experimentan en el tejido compacto de la Trinidad, **el cambio más importante reflejado en las cartografías de referencia es la abosluta consolidación del espacio comprendido entre las trazas de las calles Carril y del Campillo.**

En el plano de los ingenieros militares, 1730, la densa estructura o tejido urbano de la Trinidad aún no ha superado el marco o la línea de la calle Carril mientras que en el de J. Carrión de Mulas, en plena coyuntura de auge agrícola, comercial y demográfico de la ciudad, la extensión de la Trinidad ha superado ampliamente el eje de la calle Carril para conformar las siguientes calles: Carril, Churruca, Carbonero, Yedra, Arrebolado, Cristina, Avda. de Barcelona y Plaza de Montes (gráfico n.° 1); sobre el parcelario agrícola que veíamos en el plano de los ingenieros militares.

El crecimiento del barrio en la zona de la calle de la Trinidad —antiguo camino de Antequera—, es mucho más leve, como puede observarse en el plano general comparativo que hemos realizado, aunque destaca el inicio del proceso de urbanización en la Calzada de la Trinidad.

Al finalizar el siglo XVIII, en consecuencia, la trama histórica de este popular barrio estaría casi perfectamente conformada, debiendo esperarse hasta el desarrollo de las llamadas casas-mata para observar nuevos aumentos en la extensión de la trama trinitaria.

Sobre las características tipológicas de la arquitectura del barrio nada se puede agregar —hasta una necesaria investigación monográfica— a lo ya señalado por los redactores del PERI Trinidad-Perchel.

4.2.6.5.2. El Perchel.

Aunque en la mayoría de las ocasiones nos referimos al Perchel como singular, la realidad de su crecimiento urbano nos indica claramente la escasa homogeneidad morfológica de su plano. En realidad, atendiendo a criterios morfológicos, de crecimiento histórico y posiblemente hasta sociológicos, deberíamos hablar, para referirnos más exactamente a este espacio, de varios percheles. Durante el siglo XVIII podemos observar varios tipos de crecimientos diferenciados dentro de la entidad de El Perchel.

1. **Crecimiento del sector sur,** como consecuencia directa de la demanda de almacenes provocada por el cada vez más favorable comercio malagueño de exportación de productos agrícolas y los incipientes establecimientos de fábricas de aguardientes y derivados de la vid. Este crecimiento se efectúa mediante la venta de los terrenos ganados al mar, jurídicamente terrenos de realengo, lo que determina ensanches del barrio con tramas y calles paralelas a la línea de costa. Si con los Repartimientos posiblemente se formara la calle Ancha del Carmen donde se instalan anchoverías y percheles, durante este período aparecen calles como la de **Peregrinos** y la **traza de la actual Cuarteles,** que se correspondía con el inicio del camino de realenga Churriana-Benalmádena, en ausencia de una vía estable de tránsito a las poblaciones de la costa. Las calles mencionadas serán un producto de aquel mecanismo: la venta de 15.720 varas de terrenos, trazados y alineados por el arquitecto Felipe Pérez en 1728, ganados al mar por los mecanismos conocidos de la dinámica costera y los aportes del Guadalmedina, y propiedad de la Corona. Ya en el plano de los ingenieros militares, 1730, se nos presentan las citadas calles y trazas perfectamente consolidadas.

Este sector del barrio, y hasta hace poco tiempo, quedará desde entonces vinculado a las faenas de los diferentes sectores comerciales y artesanales que allí estaban aposentados: pesca (anchoverías, salazones, etc.), temporada del limón, labores vinculadas al puerto, etc.

Comparando los planos históricos que nos están sirviendo de base, se ve claramente como a fines del siglo este sector se ha prolongado algo más, consolidándose la calle Cuarteles y apareciendo la traza de la actual calle Salitre (plano n.° 2).

2. **Sobre el crecimiento en el sector norte** es difícil afirmar algo cuantitativo. Como se ha dicho, el barrio no se extendía tanto como en el siglo XIX al Oeste como en la actualidad que llega hasta calle Armengual de la Mota. Sin embargo, entre ambas cartografías, se observa un tímido avance en las construcciones situadas en la traza del nuevo camino a Antequera (actual Mármoles). "No existirían, pues, las calles Almanza, Don Cristián, y lo que ha quedado hoy como calle Segura era sólo el adarve de acceso desde la calle San Jacinto al interior

de una manzana, la cual ha quedado hoy reducida a un tercio de su superficie con la expropiación del Polígono de la Alameda" (1).

Todo el conjunto del barrio, al igual que en la Trinidad, estaría limitado por huertas cuyo parcelario, posteriormente, será el responsable de la morfología del barrio.

Ambos barrios, Trinidad y Perchel, experimentarían importantes avances en su extensión —poco sabemos sobre un posible recargamiento o hacinamiento en lo anteriormente existente aunque cabe deducirlo del auge demográfico— y, finalizando el período que consideramos, estarían ya perfectamente consolidados como periferia urbana de la antigua madina, con notable diferenciación sociológica y funcional entre las dos entidades.

4.2.6.5.3. **El barrio de El Molinillo.**

Son muchas las dificultades para diferenciar los diferentes barrios que constituyen la periferia norte de la ciudad de Málaga. Un adecuado tratamiento, basado en las técnicas de la Geografía de la percepción, se hace necesario para delimitar estas entidades. En ausencia del mismo, realizamos la delimitación de acuerdo con las líneas territoriales marcadas por la persistencia de determinados caminos.

El barrio de El Molinillo ya entrado el siglo XVIII, podía definirse o limitarse del siguiente modo: al Oeste, el río Guadalmedina; al Este, la traza de la calle de las Ollerías; al Sur, el barrio estaría limitado por las traseras de las casas de la acera derecha de la calle de Carretería, en profunda transformación en aquel período —o la obsoleta muralla si se quiere—; mientras que al Norte, los límites del barrio son imprecisos y podían corresponder a la traza de la calle Cruz del Molinillo.

Al final del primer tercio del siglo XVIII (plano de los ingenieros militares de 1732) el barrio sería prácticamente un espacio hueco, lleno de huertas, limitado por las construcciones de las calles Carretería y Ollerías y con la macroestructura del Convento de San Francisco en el interior. Este espacio interior presentaría pocas calles consolidadas, si exceptuamos las cercanas a la calle de Carretería: Postigo de Arance que históricamente unía la Puerta de Antequera con la traza del Camino Viejo a Antequera, Plaza de las Biedmas, calle de las Biedmas, Nuño Gómez, Gigantes, etc., cuyas trazas y salidas actuales no se corresponden a las históricas como lógico resultado del impacto sobre el barrio de la Desamortización del siglo XIX que reorganiza el sistema viario del sector sur del Molinillo.

Las nuevas condiciones económicas y demográficas imponen un paulatino relleno del espacio interior ocupado por las huertas, proceso completado en el siglo XIX y del que queda como testigo la toponimia: calles Huerto de los Claveles, Huerto de las Monjas, etc.

Desde 1732 a 1791, fecha del plano de J. Carrión de Mulas, el relleno mencionado produce y consolida algunas nuevas calles: Huerto de las Monjas, del Ermitaño, Carmelitas y Llano del Mariscal por mencionar las principales, y consolida una gran manzana, sin comunicación al cauce del río Guadalmedina y al sector norte del barrio, definida por la traza de las calles de Nuño Gómez y del Viento. (Planos núms. 5 y 6).

La tipología de las edificaciones construidas es análoga a la desarrollada en la Trinidad, aunque se hace necesario un análisis más profundo de la tipología de las corralas allí existentes.

4.2.6.5.4. **Los barrios de Capuchinos y la Victoria.**

El plano dibujado por los ingenieros militares en 1732 nos indica claramente la situación de crecimiento de los dos barrios cuyas entidades son difíciles de discernir, aún ignorando una tercera entidad: Lagunillas.

A final de este primer tercio del siglo XVIII podemos ver perfectamente definidas unas estructuras urbanas, formando un compacto tejido urbano, extramuros, con las siguientes calles principales: Ollerías —límite con el barrio de Lagunillas—, Dos Aceras, Mariblanca, Alamos, Peña, Los Frailes, Plaza de Montaño, Peña, Madre de Dios, etc., En las cercanías del Convento de Capuchinos la calle del mismo nombre y las del Rosal y Palafox, mientras que en el barrio de la Victoria es la calle del mismo nombre la que tiene ya ocupada, por toda la extensión de su traza, el espacio por construcciones, aunque tras las edificaciones de primera línea encontremos multitud de huertas.

Este área de crecimiento está muy condicionada, casi constreñida, por la traza de la muralla que define los límites del antiguo núcleo urbano y el promontorio arcilloso de El Ejido-Los Tejares. Estas circunstancias y la pendiente suave condicionan como decíamos, la morfología viaria: calles de grandes pendientes, otras que bordean en el sentido de las curvas de nivel el promontorio arcilloso, vías transversales y otras finalmente, de comunicación entre las dos entidades y los ejes territoriales fundamentales que las organizan: camino de Casabermeja, camino a Granada, etc.; sin olvidar la función de las calles Alamos-Carretería como eje fundamental de los transportes que debían acudir obligatoriamente a Puerta Nueva.

A finales del siglo el tejido urbano ha seguido progresando hacia El Ejido; está casi conformado el barrio de Capuchinos, sobre el que existe una gran demanda de terrenos para la construcción y la Victoria se ha densificado.

En el barrio de Capuchinos diversas calles están ya perfectamente acabadas: la Carrera de Capuchinos, las calles del Cuervo, Hurtado, del Tiso y se ha consolidado definitivamente la calle de Los Postigos.

El avance que hemos mencionado hacia El Ejido se efectúa con la consolidación definitiva de las calles de la Cruz Verde, Poeta Gutiérrez, G. Salazar, etc.

En el sector de las Lagunillas aparecen o desarrollan definitivamente sus trazas las calles de Tara o Vara, Altozano, de Lagunillas, etc., aunque preferimos considerar estas calles como pertenecientes a la Victoria. Este barrio en el sector sur se ha densificado, al ocupar el espacio de las huertas situadas en las traseras de las casas situadas en la calle de la Victoria: pasaje de Clemens, Picacho y del Agua. En los conventos de la Plaza de la Merced, según el plano de J. Carrión de Mulas, puede deducirse un aumento del espacio construido en detrimento de las huertas.

Al llegar la calle principal del barrio al Convento y huertas de la Victoria, se bifurca en dos vías: la calle de la Amargura (subida al Monte Calvario) y la calle Cristo de la Epidemia, donde se nos aparecen las primeras construcciones al igual que en el camino de la Caleta.

En este crecimiento de ambos barrios, y en su sector sur, debe contemplarse una profunda diferenciación social: mientras en este sector (calles Alamos, Mariblanca, Madre de Dios, etc.) podemos ver las más importantes muestras de la arquitectura señorial del XVIII; en las restantes zonas de crecimiento, especialmente en las cercanías de El Ejido y en las Lagunillas, se desarrollan las construcciones típicas de la periferia: corralas y viviendas unifamiliares adosadas e incluso tipologías muy peculiares que deberán estudiarse mediante monografías.

Somos conscientes de las limitaciones que rodean las anteriores líneas sobre el crecimiento de la periferia de Málaga en el siglo XVIII. Se hacen necesarios estudios tipológicos, documentales sobre los ejes territoriales, etc., pero sin embargo, de esta mirada un tanto simple a la cartografía histórica, se deduce un avance de la periferia que no se circunscribe al sector oeste de la ciudad. Avance que merece ser objeto de estudios monográficos de mayor profundidad.

4.3. MALAGA: SIGLO XIX. LA CIUDAD INDUSTRIAL.

4.3.1. **Aproximación al modelo de industrialización.**

La posibilidad del crecimiento económico en la forma de crecimiento o desarrollo de una estructura industrial, tiene su base estructural en las características de la agricultura y el comercio del siglo XVIII, especialmente en la coyuntura favorable de su segunda mitad como se ha visto (2). La industrialización, que comienza a producirse en los momentos finales del primer tercio del siglo XIX, es consecuencia de la acumulación de capital producida durante el siglo XVIII y las circunstancias complejas del primer tercio del siglo XIX. Hay dificultades materiales (documentales) y teóricas para sintetizar y comprender el proceso de cambio y acomodación a unas nuevas estructuras, más aún cuando este proceso se encuentra, en gran medida, determinado por circunstancias externas nacionales e internacionales. El esquema explicativo debe centrarse en la existencia contradictoria —en la forma de coexistencia posiblemente durante cierto tiempo en el inicial siglo XIX—, de dos estructuras (precapitalista y capitalista) o mejor, en la no adecuación o correspondencia entre las fuerzas productivas y el modo de producción que va adquiriendo un rol dominante.

El primer tercio del siglo XIX en Málaga es expresión de esa complejidad a que hemos hecho referencia: una coyuntura depresiva (con epidemias y crisis de susbsistencias) comercial (1800-1808), derivada de las guerras con Inglaterra; las invasiones napoleónicas que, como ha indicado Morilla Critz, al impedir el desarrollo del comercio sumían en la crisis a todos los restantes sectores y muy especialmente a la economía de la ciudad de Málaga (3); ocupación napoleónica de la ciudad y gran hambre de 1812 (1808-1814) y a partir de 1815 crisis total, a pesar de la relativa pero momentánea recuperación de 1817 con mantenimiento de la tendencia de la baja de los precios y crisis triguera (4).

J. A. Lacomba ha considerado 1833 como un año frontera entre la Málaga de la crisis y la coyuntura expansiva del siglo XIX (5). Si bien el primer tercio del siglo XIX presenta todos los factores indicados, expresión de una coyuntura muy negativa, pueden observarse ciertos factores que indican cómo va a desarrollarse el período expansivo siguiente: **puesta en marcha de la industria siderúrgica entre 1826 y 1832 en Marbella y Málaga,** inicio de la explotación de minas y apertura de nuevas **líneas de navegación.** A pesar de todo, 1833 es exponente de los males generalizados durante el primer tercio del siglo; **la crisis comercial y el paro obrero** (6) exponentes de la situación son sólo los síntomas de las **prácticas comerciales generalizadas** (adulteración de los vinos, bajo peso de las cajas de limones, etc.), que impiden a Málaga competir con productos de otras zonas (7); la epidemia de aquel mismo año que agudiza las tensiones sociales, etc. La muerte de Fernando VII

(1) PERI Trinidad-Perchel. Marco Geográfico y evolución histórica, pág. 1.12. Málaga, 1980 (mecanografiado).

(2) Véanse, Morilla Critz, J.: **Gran capital y estancamiento económico en Andalucía. Banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX**, Córdoba, Univ. de Córdoba, I. H. de Andalucía, págs. 11-33, 1978 e **Introducción al estudio de las fluctuaciones de precios en Málaga (1787-1829),** Málaga, Instituto de Cultura, Dip. Prov., 1972 y Villas Tinoco, S.: Málaga en tiempos de la Revolución Francesa, Málaga, 1980.

(3) Morilla Critz, J.: Introducción al estudio de las fluctuaciones de precios en Málaga (1787-1829), Málaga, Instituto de Cultura, Dip. Prov., 1972.

(4) Se ha seguido básicamente el esquema aportado por Lacomba, J. A.: Málaga en el primer tercio del s. XIX (Una aproximación), Jábega, Diputación Provincial n.° 9, págs. 35-38, 1975 (Marzo).

(5) Lacomba, J. A.: 1833: la frontera entre dos épocas, Jábega, Málaga, Dip. Prov., n.° 8, págs. 36-39, 1974 (Diciembre) y La economía malagueña del siglo XIX. Problemas e hipótesis, Gibralfaro, Málaga, CSIC, n.° 24, págs. 110-112, 1974.

(6) Véanse, Bejarano Robles, F.: Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859), Madrid, CSIC, 1947.

(7) Lacomba, J. A.: 1833: la frontera..., págs. 36-37.

y las guerras carlistas señalan por otra parte los datos finales de aquel año que "era, en fin y como decía, una crisis con la que se cerraba un año y, en cierta manera, se concluía una fase de la historia de Málaga. A partir de entonces se entraba en el segundo tercio del XIX que iba a ser la época de la gran prosperidad" (1).

Las circunstancias de la crisis del primer tercio del siglo XIX imponen una modificación en las condiciones de acumulación de capital: concentración de capitales y liberalización de la mano de obra. Este proceso se desarrolla por varios caminos:

1. Durante la crisis de 1803-1804, al producirse el cierre del comercio exterior, sólo los comerciantes con gran capacidad de almacenamiento podrán beneficiarse de tales circunstancias.

2. Muchos comerciantes, ante la ruina de los campesinos, pasarán a convertirse en rentistas al adjudicarse los bienes que garantizaban sus préstamos hipotecarios. De esta forma se crean las condiciones para la proletarización de ciertos sectores campesinos.

3. Durante la crisis de 1808-1812 determinados sectores de comerciantes consiguen grandes beneficios con el aprovisionamiento al ejército francés, a las localidades principales de la zona y con el contrabando —en ocasiones estas prácticas estaban asociadas.

4. **En consecuencia, la depresión creaba las bases para una nueva estructura económica:** concentración de capitales necesarios para las grandes inversiones industriales, y proletarización de ciertos sectores campesinos y urbanos tras la desarticulación de las manufacturas y el comercio (ejército de reserva para la industrialización).

De aquel contexto crítico y de sus posibilidades especulativas y poco claras, nacerán los integrantes de la llamada "oligarquía de la Alameda" (Estébanez Calderón): no sólo el mal llamado triángulo de los "Heredia-Larios-Loring" sino un conjunto de comerciantes dotados de una nueva mentalidad (2) que impulsarán las principales industrias del segundo tercio del siglo XIX y las más importantes operaciones relacionadas con la industrialización y sus necesidades: construcción del ferrocarril Málaga-Córdoba, el Banco de Málaga, compañías de seguros, etc. (3) que harán de Málaga la segunda ciudad industrial del Estado.

Hasta 1850 aproximadamente, será Manuel Agustín Heredia (4) la principal figura de la nueva mentalidad y sus circunstancias primeras son expresivas de la forma de realización de la acumulación primitiva en el área. M. A. Heredia procederá al desarrollo de la industria siderúrgica en la zona: Marbella y Málaga, en principio para sustituir las importaciones de flejes para los barriles, más tarde ampliará el control de la siderurgia del sudeste introduciéndose en Adra (5), en plena coyuntura favorable a la siderurgia malagueña debido a las guerras carlistas que impiden el buen funcionamiento de los hornos asturianos y vascos. Participará también en la Sociedad Anónima de Vapores "Málaga" y ya al final de su vida en las bases de la "Industria Malagueña".

La primera fase de la industrialización malagueña debe entenderse cronológicamente como la **fase de la siderurgia** y de los establecimientos industriales auxiliares. En 1826 nacen las siderurgias de El Angel (Giró) y La Concepción (Heredia) (6) para explotar el hierro magnético próximo a Ojén, con una localización óptima pero cuyo método (la forja catalana) resultaba inadecuado dadas las características de la magnetita de Ojén. "Sólo después de largos y costosos ensayos —para lo cual fue necesario introducir mano de obra y maquinaria del extranjero—, se consiguió un hierro de calidad y producción rentable. En 1832 la empresa de La Concepción pudo encender finalmente los primeros altos hornos que representan el verdadero punto de arranque de la siderurgia malagueña del siglo XIX" (7).

El inicial desarrollo de la siderurgia no afectará a Málaga-ciudad directamente, serán factores energéticos e infraestructurales (El Puerto) posiblemente, los que determinen la localización por Heredia en 1832 de una nueva ferrería: **La Constancia,** el primer gran establecimiento industrial al oeste de la ciudad. Mientras Heredia obtenía con carbón vegetal los lingotes de hierro en La Concepción de Marbella, en la ferrería malagueña se procedía a su afinado y laminado utilizando hulla, "la procedencia del combustible mineral —de Asturias, de Inglaterra—, determinó esta segunda localización junto a un puerto capaz, con fletes relativamente bajos por la existencia de retornos" (8). Finalmente, en 1837 M. A. Heredia adquiere a una compañía de Londres la antigua fundición de plomo de "Rein y Cía." en Adra.

La coyuntura favorable de las guerras carlistas hacen que en 1840 y casi durante treinta años, la siderurgia andaluza sea hegemónica en el conjunto estatal. En 1844, los dos empresarios siderúrgicos —con establecimientos en Málaga y Marbella—, aportaron más del 70 % de la producción total nacional.

A partir de 1846 comenzará el auge de otra casa, también originaria del exterior y vinculada en la formación de su fortuna a la guerra de 1808 (9): **Los Larios.**

Aquel año, con M. A. Heredia como principal accionista, se creó la Compañía de Seguros **La Unión Malagueña,** y la **Sociedad de Vapores Málaga** en el mismo año, apareciendo nuevamente unidos Heredia y Larios Hermanos y Cía., junto con accionistas bilbaínos y José de Salamanca. La aparición de los Larios significa un cambio cualitativo con respecto a sus actividades anteriores (entre 1831 y 1845 se habría desarrollado la "fase prestamista" de la sociedad) (10). En 1847 se procederá a la fundación de la **Industria Malagueña** en las cercanías de la ferrería La Constancia, lo que indica el inicio de la segunda fase de la industrialización malagueña, **la fase textil,** constituida por los herederos de M. A. Heredia y las dos ramas de los Larios (11).

A mediados del siglo XIX Málaga parece contar cualitativa y cuantitativamente con una importante estructura industrial y la infraestructura necesaria para un mayor posterior desarrollo: ferrerías (sólo La Constancia con 19 hornos de afinación, 6 de recalentado, 1 cubilote y 1 reverbero), fabricación de productos químicos, jabón, aguardientes, fósforos, papel, curtidos, abanicos, sombreros, loza, industria azucarera, etc., a las que vendrán a sumarse las industrias textiles.

Todo ello unido a la transformación relativa de los productos agrarios de tradicional exportación, el mantenimiento y posible gran desarrollo del tráfico marítimo, así como las primeras instituciones financieras (la Cía. de Seguros); estructura e infraestructura controlada por Manuel Agustín Heredia que moriría poco antes de finalizar la primera mitad del siglo.

La segunda fase, que hemos denominado **textil,** se puede considerar abierta con la creación de la **Industria Malagueña,** puesta en funcionamiento desde septiembre de 1846, con anterioridad a la apertura de su máxima competidora, "La España Industrial" de Sants (Barcelona), y dotada con las más importantes innovaciones tecnológicas (husos de sefactina, telares mecánicos, máquinas de vapor y alumbrado de gas). Ya en 1861, la Industria Malagueña posee cerca de 40.000 husos y 774 telares.

El desarrollo de la industria textil, asociado a la familia Larios, continuará con la creación de **La Aurora** por Carlos Larios, con 7.000 husos y 350 telares movidos al vapor, funcionando ya en 1858 (12). **La importancia del complejo textil nacido puede sintetizarse por el número de trabajadores que empleaba, unos 3.000 aproximadamente y el consumo de fibra.**

La atracción de estas grandes empresas produjo el desarrollo de otras pequeñas, unas veces como industrias auxiliares, otras se tratará de establecimientos de menor entidad. Los efectos inductores, además, se mostrarán en el paulatino crecimiento de la población y desde 1870 aproximadamente, el boom demográfico de la ciudad cuando aún no hemos entrado en el ciclo demográfico moderno.

En 1856, 13 de marzo, se constituirá el Banco de Málaga como apoyadura al complejo entramado industrial y comercial que se desarrollaba en la ciudad (13). La relación directa entre el Banco y los más importantes sectores industriales y comerciales se observa en la lista de fundadores y en las sucesivas listas de los miembros de la Junta de Gobierno de la entidad: Martín Larios, los hermanos Heredia, Jorge Loring, Crooke, Rein, Huelin, (14). Los propios estatutos de la entidad financiera determinaban ese control por parte de los capitalistas más importantes (posesión de un mínimo de cien acciones y tener relaciones comerciales) (15). El Banco de Málaga, con la excepción de los primeros meses de su ejercicio, no constituyó en ningún momento una fuente de desarrollo y movimiento del dinero, J. Morilla Critz apunta en su atinado trabajo sobre la banca y los ferrocarriles en Málaga algunos puntos de interés:

1.° La quiebra de determinados negocios en que el Banco empleaba sus recursos, puso al descubierto la realidad del funcionamiento de la institución, siendo por tanto difícil en adelante se pudiera mantener un juego similar. Era el comienzo del deterioro final de la imagen paternalista que la ciudad parecía tener de sus grandes "patricios".

2.° En la situación de crisis financiera prácticamente permanente desde 1866, con la necesidad de sostener la confianza del público, habría de mantenerse un fuerte encaje metálico con los gastos consiguientes y **la imposibilidad de disposición de recursos.** Es decir, la contradicción se resolvía en contra de los grandes capitalistas.

3.° Al quedar la zona cada vez más esquilmada (a lo que colaboraba el banco), **"la institución perdía sentido para los capitalistas, puesto que dejaba de ser una fuente de financiación al no poder obtener recursos"** (16).

La desaparición del banco, cuyo mantenimiento resultaba contradictorio con los intereses de los fundadores, una vez que el Banco de España eliminara la emisión de billetes por tales bancos, **afectó grandemente al pequeño y mediano comerciante e industrial, como demostró la oposición del Círculo de Contribuyentes y el Círculo Mercantil.**

Posiblemente nos encontramos ante el primer caso de proyecto fracasado de los sectores dominantes de aquella sociedad. El siguiente, **el proyecto y construcción del ferrocarril Córdoba-Málaga** es, sin duda, ya una de las causas del fracaso de la revolución industrial malagueña, cualquiera que sea la intensidad que como causa se le atribuya.

Las circunstancias que rodearon los inicios de la red ferroviaria española son bien conocidas en sus aspectos generales (16), siendo la política gubernamental la causa de su no desarrollo. A partir de 1855 con una política de liberalización la red ferroviaria va a desarrollarse gracias a las inversiones foráneas. En el caso de la línea Córdoba-Málaga los primeros proyectos son de capitalistas ingleses y franceses (1845) y vinculan la creación de la línea a las comarcas olivareras de Córdoba y Málaga (depresión Antequera-Archidona), primer producto de la exportación española, y al puerto de Málaga como su salida natural.

Con posterioridad a las propuestas de capitales exteriores aparecen otras: proyecto Salamanca-Larios de 1851, proyecto Larios de 1853 y, casi finalmente, el proyecto Perea de 1857 (17).

(1) Lacomba, J. A.: Supra cit., pág. 39.

(2) Jiménez Quintero, J. A.: El triángulo financiero Heredia-Larios-Loring, Jábega, Málaga, Diputación Prov., n.° 19, págs. 35-45, 1977 (tercer trimestre).

(3) Morilla Critz, J.: Op. cit.

(4) El Profesor Cristóbal García Montoro ha realizado estudios que han contribuido decisivamente al conocimiento de esta figura, véase especialmente, **Málaga en los comienzos de la industrialización, Manuel Agustín Heredia** (1786-1846), Córdoba, I. H. de And., U. de Córdoba, 1979.

(5) Jiménez Quintero, J. A.: Op. cit., pág. 37.

(6) García Montoro, C.: Fundación de las ferrerías "Ntra. Sra. de la Concepción" y "El Angel" de Marbella, Anuario de H. Moderna y Contemporánea, U. de Granada, n.° 4-5, págs. 285-293.

(7) García Montoro, C.: La Siderurgia de Río Verde y la desforestación de los Montes de Marbella, Moneda y Crédito, Madrid, n.° 150, págs. 79-95 (pág. 81), 1979.

(8) Nadal, J.: El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913, Barcelona, ed. Ariel, pág. 167, 1975.

(9) Jiménez Quinero, J. A.: Mentalidad empresarial y acumulación de capital de la "Casa Larios" de Málaga, Cuadernos de C. E. y E., Fac. de Económicas U. de Málaga, n.° 4, pág. 220, 1979.

(10) Jiménez Quintero, J. A.: supra cit.

(11) Lacomba, J. A.: Acta de nacimiento de una empresa: Industria Malagueña, S.A. Málaga, Gibralfaro, CSIC, n.° 25, 1976.

(12) Nadal, J.: El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913, Barcelona, ed. Ariel, pág. 221, 1975.

(13) Morilla Critz, J.: Op. cit.

(14) Morilla Critz, J.: Op. cit. pág. 37.

(15) Morilla Critz, J.: Op. cit. pág. 37.

(16) Tortella, G.: Los orígenes de la industrialización en España, Madrid, ed. Tecnos, 1974.

(17) Para una descripción de los proyectos y sus contenidos véase, Morilla Critz, J.: Op. cit.

Las circunstancias generales de los diversos proyectos y concesiones demuestran la diversidad de intereses en juego y las contradicciones del momento: proyectos especulativos de Salamanca, conflictos entre la oligarquía industrial y financiera y los pequeños comerciantes e industriales, forcejeos entre Larios y el Marqués de Salamanca, etc. (1).

En el proyecto Larios de 1853 se mencionan los siguientes objetivos: potenciación del puerto de Málaga y de los flujos de exportación-importación. El puerto de Málaga como salida natural de las producciones de aceite, cereales y vino de Córdoba, Jaén, Granada y parte de la provincia de Málaga y, finalmente, **la exportación de las minas de carbón de la Serranía de Córdoba (Espiel y Belmez) a las que se observa un gran futuro para la exportación —competencia al carbón inglés en el Mediterráneo—, las industrias de la propia zona y como combustible para los ferrocarriles mismos.**

Las diferentes estrategias suponían distintos trazados, según los criterios de "tren carbonífero" o tren para la ampliación del mercado de los comerciantes malagueños. Entre 1854 y 1855 se agudizó la preocupación social por la posibilidad de que Málaga quedara fuera del tráfico comercial del Mediterráneo si se habrían líneas en Cádiz y Alicante.

El **proyecto de Máximo de Perea,** aprobado por R. O. de 1858, dentro de la **línea general de Andalucía** y correspondiente al III tramo (Córdoba-Málaga), fue adjudicado a Jorge Loring en representación de una sociedad capitalista compuesta inicialmente por malagueños (Larios, Heredia y el mismo Loring), aportaciones de los Ayuntamientos malagueños y cordobeses interesados que aportaban el numerario derivado de la desamortización de sus bienes de propios, y la empresa francesa constructora (Vitali, Picard y Cía.) al que se agregará, más tarde, capital inglés y catalán. El proyecto se transformará, quedando como **"el término medio entre las dos tendencias que hemos visto enfrentarse en los sucesivos proyectos hasta ahora: un ferrocarril puramente "carbonero" y un ferrocarril que uniera las poblaciones con más posibilidades de aportar tráfico a la vía"** (2).

Finalmente, el 15 de marzo de 1860 se inauguran los trabajos de construcción, cuando ya la idea del tren carbonífero había perdido entidad entre los miembros de la minoría oligárquica, al comprender la imposibilidad de hacer frente al carbón inglés en el Mediterráneo y, cuando, seguramente se veían dificultosas las posibilidades de una siderurgia malagueña ante el empuje de la siderurgia norteña.

Factores adicionales vinieron a complicar las dificultades financieras de la Cía. de ferrocarriles: se debió absorber la línea Bobadilla-Granada ante las dificultades de J. de Salamanca que tenía la concesión, y las presiones derivadas del trazado de proyecto.

CRONOLOGIA DE LA CONSTRUCCION DE LAS LINEAS CORDOBA-MALAGA Y BOBADILLA-GRANADA

1860. Se inician las obras de construcción.
1861. (Junio) tramo Málaga-Cártama, 17 Km.
1864. (Junio) tramo Cártama-Alora, total: 45 Km.
1865. (Agosto) entra en explotación el total de la línea Málaga-Córdoba, con 193 Km.
1865. (Agosto) tramo Bobadilla-Antequera, 16 Km.
1866. (Diciembre) tramo Loja-Granada, 56 Km.
1874. (Mayo) tramo Antequera-Loja.
1876. Ramal del ferrocarril Córdoba-Málaga hasta Belmez (minas).

Los resultados de las líneas no fueron nunca los previstos: afectaba a un mercado de estructura bipolar (Córdoba y Málaga) con movimientos y aportaciones de mercancías muy débiles en los puntos intermedios. Los rendimientos de la línea estuvieron siempre por debajo de los rendimientos medios nacionales y los gastos por encima, así, la relación gasto-producto era superior a la media nacional. Este deficiente resultado se agravaba por los aún más débiles de la línea a Granada. En definitiva, como señala acertadamente Morilla Critz, se había partido de una falsa idea: el ferrocarril como generador de desarrollo económico bajo cualesquiera condiciones.

De este proceso contradictorio y complicado se pueden extraer conclusiones diversas:

a) La construcción de las líneas supusieron el desvío de capital de inversiones industriales, tanto nuevas como reinversiones para la modernización del capital fijo.

b) El mantenimiento inamovible de grandes sumas.

c) La pérdida de los capitales invertidos por pequeños comerciantes e industriales y Ayuntamientos, que significa un golpe importante para la economía de la zona.

La venta, en 1878, a la Cía. de Ferrocarriles Andaluces (capital francés y malagueño —los mismos Heredia, Larios, etc.—) es un paso más en el proceso de concentración de capital en manos de la burguesía oligopólica andaluza, "aliada ya plenamente con la extranjera y nacional". La Cía. de FF. AA., reintegra a los Heredia, Larios y Loring el total del capital invertido en efectivo y les reconoció en cuenta un importante beneficio.

En las vicisitudes de la construcción del ferrocarril aparecen los sintomas de la crisis; a finales del siglo XIX "toda la prosperidad había desaparecido": la siderurgia desde 1865 entra en crisis, con grandes capitales inmovilizados en stocks, superpoblación y tensiones sociales (1868, Cantón de Málaga, etc.) A mediados del último cuarto de siglo la brillante industria textil entra también en crisis, para muchos conectada con la filoxera de 1876 que arruina los viñedos malagueños y todos los productos malagueños que se comercializaban. La que había sido la segunda provincia por su contribución industrial, introducido las más importantes innovaciones tecnológicas, se hundía en la crisis económica más profunda. Como se ha dicho, "a fines del siglo XIX el industrialismo malagueño iniciado en los albores del régimen liberal había quedado frustrado y la región se hunde en el subdesarrollo" (3).

Como se ha indicado, no existe una causa única y determinante de la desindustrialización malagueña, se trata de un complejo entramado de causas, factores, etc., dificultosos de aprehender que supusieron, a la larga, el lento desmantelamiento. Se trata de:

a) **Factores externos** (a analizar).

b) **Locacionales:** relación materias primas-fuentes energéticas-industrialización, especialmente la carencia de materias energéticas a bajos precios (precios competitivos) y de calidad.

c) **Infraestructurales:** redes de tráfico viario, errores en la traza del ferrocarril, etc.

d) **La crisis vinícola,** de gran complejidad ya que viene referida al desprestigio en los mercados internacionales de los vinos debido a las prácticas fraudulentas a que eran sometidos por los comerciantes e intermediarios y ya en los sesenta, "el sector vitícola atraviesa una profunda crisis de la que no logrará nunca recuperarse totalmente" (4).

e) **El afianzamiento del carácter oligárquico del sector hegemónico de la burguesía** (los Heredia, Larios, Loring) que fundamentan sus estrategias en función de sus más estrictos intereses (casos del Banco de Málaga y del ferrocarril).

f) **El sentido, aún no muy analizado, de las actitudes de la oligarquía cuando comienzan a observarse los síntomas de la crisis:** carácter de sus inversiones (holding de los Larios), unión con los intereses de las burguesías foráneas, paso a funcionalidad de burguesía centralista, posibles desvíos de inversiones al exterior (José de Salamanca en Madrid), etc.

g) **Las condiciones sociales:** Los persistentes conflictos de intereses a lo largo de todo el siglo y su radicalización. La caída paulatina de los sectores intermedios y la posible no vinculación de los sectores populares al proceso mismo.

4.3.2. La ciudad industrial: capitalismo y espacio.

4.3.2.1. Las nuevas necesidades: infraestructuras para el transporte.

Reducir la industrialización a parámetros estrictamente referidos a una estructura industrial, su desarrollo o nivel tecnológico, los hombres y sus ideas o los balances de las empresas, aún siendo elementos explicativos no deben entenderse como significantes de una aprehensión global de la realidad. Por esta razón, el anterior esquema (aproximación al modelo de industrialización) cumple aquí una función explicativa que permite comprender las transformaciones operadas en el territorio y los hombres. ¿Qué diferencia a la Málaga de finales del siglo XVIII de la Málaga industrial? Para algunos, la transformación radical puede captarse en **los nuevos ambientes y paisajes urbanos,** pero a pesar de todo, nos queda siempre la impresión de que estamos refiriéndonos a un paisaje vacío-desierto, es decir, muy poco indicamos de la gran transformación operada: la lucha por el pan de cada día, el trabajo sometido a nuevos ritmos en la fábrica, la desigualdad social ante la enfermedad —tan frecuente en Málaga—, la quiebra del comerciante, la tensión (la ciudad, dice Braudel, es siempre tensión), el hacinamiento en la corrala o el proyecto de viviendas para obreros de un mal o bien pensado empresario, en definitiva, la historia cotidiana y la idea de ciudad que cada clase y cada individuo manifiesta.

Una transformación radical del paisaje urbano; al describir la ciudad, un viajero inglés (R. Ford) se extraña: "algunas de las funciones son muy grandes, sobre todo la del rico Heredia que está equipada con maquinaria inglesa, **la alta chimenea no es cosa de España"** (5). Se trataba de un claro exponente del cambio.

El capitalismo procede a una revisión o replanteamiento profundo de la base productiva, tecnológica y organizativa de las ciudades (6); la ciudad se convierte en infraestructura para la producción. Más ampliamente entendido, en infraestructura para la reducción global de la industrialización y de las relaciones sociales nuevas de ellas derivadas.

La organización, reestructuración o revisión a que el capitalismo somete a la ciudad se realiza en la forma de **condensación** y concentración de los medios de producción de la fuerza de trabajo. En el caso de Málaga supone la siguiente secuencia:

1842. 69.853 habitantes (*)
1850. 76.610 habitantes (*)
1855. 77.076 habitantes (*)
1860. 94.732 habitantes (*)
1870. 89.450 habitantes (*)

(1) Morilla Critz, J.: Op. cit.

(2) Morilla Critz, J.: Op. cit., pág. 130.

(3) Castejón Montijano, R., García Montoro, C., Jiménez Quintero, J. A. y Titos Martínez, M.: **Empresas y empresarios andaluces en el siglo XIX: una primera aproximación,** Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales, Málaga, Fac. de C.E. y E., Universidad de Málaga, n.° 6, pág. 249, 1980 (Abril).

(4) Lacomba, J. A.: La crisis de los vinos y viñedos en la Málaga del siglo XIX, Jábega, Málaga, Dip. Prov., n.° 12, pág. 46, 1975 (Diciembre). Véanse, Lacomba, J. A.: Málaga 1878: La irrupción de la filoxera, Jábega, Málaga, n.° 5, 1974 (Marzo) y en Málaga a fines del siglo XIX: filoxera, desindustrialización y crisis general, Gibralfaro, Málaga, CSIC, n.° 28, 1974; Aguado Santos, J.: Málaga en el siglo XIX. Comercio e industrialización, Gibralfaro, Málaga, n.° 26, 1974.

(5) Ford, R.: Manual para viajeros por Andalucía y lectores en casa, Madrid, ed. Turner, pág. 85, 1980.

(6) Sica, P.: El siglo XIX (Historia del Urbanismo), Madrid, IEAL, 1981.

1877. 115.882 habitantes (*)
1887. 134.016 habitantes (**)
1897. 125.579 habitantes (*)

(*) FUENTE: Archivo Histórico Municipal.
(**) FUENTE: Instituto Nacional de Estadística.

Fábricas, calles y viviendas implican producción y consumo y crean un cambio cualitativo y cuantitativo de la intensidad de los flujos derivados de ambas realidades y una lógica consecuencia: las infraestructuras necesarias para la realización del transporte. Se impone una nueva lógica **derivada de la dependencia de los usos espaciales con respecto al transporte.**

Todo lo anterior no significa una consideración unilateral tan frecuente del espacio urbano como espacio específicamente industrial, reflejo del modo de producción capitalista. Los nuevos fenómenos económicos y sociales transforman el espacio en su totalidad: **se estructura globalmente el espacio global.**

La ciudad se somete a la necesidad ineludible de la circulación privilegiada de los diferentes flujos derivados de la producción y el consumo y ello significará **la reordenación global de la antigua ciudad orgánica.** En el caso de **Málaga** esta sobredeterminación se expresa en el **Plan de Ensanche de 1861** (véase 4.3.) que impone una ordenación casi global del centro histórico; o en la persistencia de la idea de una vía de tráfico vertical, un eje Plaza de la Constitución-Marina-Cortina del Muelle, finalmente conseguida con la calle Larios (proyecto de 1878) que estructura todo el espacio de la antigua madina conectando con el eje principal de la primitiva organización de la ciudad musulmana. Finalmente, la misma lógica puede observarse en el planeamiento de ensanche: uso de la cuadrícula.

Toda la documentación empleada se refiere a la inviabilidad del tráfico en la madina (aunque no deben excluirse los factores sanitarios): **las prácticas técnicas (atirantamientos o alineaciones) y las jurídicas (expropiación forzosa por causa de utilidad pública) son bien expresivas.**

La necesidad de una racionalización y mantenimiento del buen uso de los caminos se observa en las actuaciones y propuestas del **Consulado,** organismo de los comerciantes malagueños (1) que, precisamente, durante la gestión a su frente de Manuel Agustín Heredia procedió al **arreglo del Camino de Antequera,** "la ruta obligada de los agricultores y trajinantes de la provincia y de Andalucía la Baja que concentraban sus productos en Málaga con destino a la exportación y al consumo" (2). Por la misma necesidad de ampliación y mejora de la capacidad de integración del territorio se proponen, por parte del Consulado, un proyecto general de arreglo de caminos y carreteras de la provincia que no parece fuese apoyado (3).

Hasta 1861 en que comienzan las obras del ferrocarril Córdoba-Málaga, la infraestructura básica para el desarrollo del comercio y la industria malagueña (y de su área de influencia) es el puerto de la ciudad. La burguesía comercial participa activamente en sus mejoras y en el apoyo a diversos proyectos que evitaran los aterramientos y, por ende, las dificultades para el tráfico marítimo. Pero aquí no nos interesan por el momento estos proyectos sino la consideración del puerto como economía externa que implica la aparición de almacenes, industrias, etc., en sus cercanías. La localización al Oeste de las industrias y almacenes es directamente una consecuencia de la existencia del puerto. Por otra parte, el propio desarrollo urbano de la playa de Pescaderías es otra nueva consecuencia de aquel factor.

Es, sin duda, el ferrocarril Córdoba-Málaga el gran transformador del paisaje al oeste de la ciudad y el elemento dinamizador más importante de la estructura urbana que selecciona el territorio, excluyendo a sectores enteros o imprimiendo a otros un dinamismo excepcional. Ambos, puerto y ferrocarril, son desde este momento causa directa de la enorme complejidad del espacio urbano conformado al oeste de la ciudad y esencialmente al sur de la traza del camino a Churriana, **el sector urbano más dinámico y característico del espacio derivado del proceso de industrialización.**

Al margen de los aspectos financieros ya observados, se trata de averiguar el impacto que provoca la localización del ferrocarril en los distintos niveles territoriales: **urbano** (la ciudad misma), **regional** (baja Andalucía y Andalucía oriental) y **general.**

Su impacto en la trama de la ciudad al Oeste es fundamental:

1. Diferencia dos unidades, al norte y al sur de la vía y **pudo haber condicionado todas las propuestas de racionalidad viaria en el futuro, provocando un cierto dislocamiento de los ejes territoriales o impidiendo su transformación racional.**

2. Crea las condiciones para un nuevo proceso de concentración urbana, es decir, de inducido pasa a constituirse en inductor de la localización de nuevos almacenes, pequeñas industrias y habitaciones.

3. Amplía la caracterización del paisaje del sector como paisaje industrial: la propia estación como ejemplo de la arquitectura metálica del siglo XIX.

No debe, por otra parte, despreciarse la imagen industrial del sector Puerto-Estación puesto que desde una perspectiva de la comprensión-percepción (cognición/evaluación) espacial de ciertas clases sociales, en este caso la burguesía, la localización de las infraestructuras y estructuras industriales imponían otros espacios para su uso habitacional y para la expansión-ensanche de la ciudad que, como se sabe, no es entendida como proceso simple de alineaciones, trazados, etc., sino, y muy esencialmente, como crecimiento de la ciudad arquitectónica (ciudad residencial).

El binomio ferrocarril-puerto amplía las áreas de influencia de la ciudad y su integración en el espacio (espacio económico) total. Así, durante todo el siglo XIX, el puerto va a ser objeto de trabajos de mantenimiento y diversos proyectos que no supusieron nunca contradicciones entre el espacio urbano y el portuario —se entregan terrenos marítimos para el ensanche—, pero debe entenderse que el puerto trasciende de las realidades productivas locales. Comprendido como elemento de un sistema económico, el logro de una estructura portuaria moderna independizaba su hinterland más inmediato y reforzaba la integración con las escalas espaciales de mayor entidad (integración con el espacio total). Así, mientras el puerto se desarrolla como parte integrante de la estructura territorial total, el ferrocarril por su parte amplía grandemente el área de influencia urbana, superando el área territorial de influencia

(1) Bejarano Robles, F.: Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga, Málaga CSIC, 1974.

(2) García Montoro, C.: Málaga en los comienzos..., pág. 52.

(3) Bejarano Robles, F.: Supra cit., págs. 154-158 y 280-81.

PRINCIPALES PROYECTOS Y REFORMAS DEL PUERTO DE MALAGA EN EL SIGLO XIX

AÑO	TIPO DE PROYECTO	TIPO DE OBRA	FINANCIACION	AUTOR
1817	"FAROLA"	—	Con aportaciones de los comerciantes.	José M.ª Pery (Dtor.)
1821	—	Trabajos de drenado y otros.	Empréstito de 45.000 maravedíes hecho por los comerciantes.	José Monti
1847	—	Tinglados del Muelle Nuevo.	Financiados por los comerciantes con 12.000 pesos.	—
1863	Proyecto de ampliación.	—	—	Marqués de Casa Loring.
1863	Proyecto de ampliación.	—	—	A. Arriete (Ingeniero).
1873	Proyecto de ampliación.	—	—	J. A. Martínez Villa. (Ingeniero)
1876	Proyecto de ampliación.	—	—	R. Yagüe Buil. (Ing. Dtor.)
1888	Reforma del proyecto de R. Yagüe.	—	—	Francisco Prieto.

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de (Brioso, T.: Dtor. Obras del Puerto); Puerto de Malaga. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo de sus obras y servicios, Málaga, Artes Gráficas Alcalá, S. A. 1945.

durante el antiguo régimen. Zonas de la Baja Andalucía, la depresión Antequera-Archidona y áreas de Granada se enlazan mediante un nuevo medio de gran capacidad y rapidez de transporte.

Independientemente de los resultados económicos de las líneas, puesto que serán factores derivados de las estrategias en juego y del escaso grado de transformación de las estructuras agrarias de la Baja Andalucía y la Andalucía Oriental los que determinen el fracaso, la racionalidad de la propuesta y su conexión con los parámetros del momento son evidentes.

4.3.2.2. **Ordenación y transformación urbanas en el centro histórico.**

La transformación de la base organizativa de la ciudad, la plasmación de los criterios higienistas y la paulatina conversión del espacio en mercancía, unido a la búsqueda de una nueva imagen de ciudad identificable con los valores y aspiraciones de la naciente burguesía, van a imponer **una notable transformación morfológica y tipológica; en suma ambiental y funcional al centro histórico.**

Los procedimientos y fases de esta transformación, de mayor entidad y consecuencias que la ocurrida en la década de los sesenta (1960-70), están aún por investigar concienzudamente aunque, de alguna manera, es posible ya apuntar tendencias y aspectos tanto conocidos como desconocidos hasta el momento.

4.3.2.2.1. **La reforma de la Alameda.**

La reforma de la Alameda es en parte consecuencia de la obsolencia del sistema defensivo heredado. La transformación significa el paso del **salón dieciochesco** de la ciudad en lugar de habitación preferente de la burguesía implicada en el comercio y la industrialización: Manuel Agustín Heredia construirá su residencia en parte de los solares del antiguo **fuerte** de San Lorenzo (1). Esta acción puede servir como muestra del proceso allí iniciado durante el cual serán construidas algunas de las más importantes muestras de la arquitectura malagueña del siglo XIX en el marco de los neo-estilos (2), espléndidas construcciones que aún no han sido estudiadas de forma correcta.

Con posterioridad, la problemática consistirá en eliminar el carácter de salón de la Alameda, uniéndose con el exterior de la periferia (proyectos de prolongación al Oeste), con la vía de Alcazabilla y más tardíamente con el Parque y la Malagueta.

4.3.2.2.2. **La desamortización.**

La problemática generalizada de la Hacienda Pública estatal y la postura de los economistas liberales (2), provocarán la desamortización de los bienes eclesiásticos nacionales y los propios municipales, en un largo proceso histórico, aquí imposible de desarrollar, pero que tendrá consecuencias determinantes en los espacios urbanos y rurales —en la organización del espacio global de la formación social española— (4). **La desamortización en Málaga fue uno de los principales agentes de cambio de la morfología urbana y del ambiente.**

Importantes porcentajes del suelo del centro histórico serán objeto de mercantilización. De ello se derivará que la mayoría de las grandes reformas sufridas por la antigua madina son consecuencia de los largos años desamortizadores en Málaga por los sucesos de julio de 1873 (el cantón). Además, la apertura de nuevas calles, y la reordenación de ciertos sectores urbanos servirán de justificación a los proyectos posteriores, mayoritariamente hausmanianos, de los que sólo se verá realizado el de calle Larios.

En una rápida enumeración o descripción de las consecuencias en el espacio urbano de la desamortización, señalamos las siguientes:

1. **Convento de San Pedro de Alcántara** (1682) será demolido en la primera desamortización (1873), dando lugar a nuevos espacios abiertos (Plaza de San Pedro de Alcántara y Plaza de San Buenaventura), la sustitución de la Plazuela de San Pedro de Alcántara por la Plaza del Teatro y la calle de San Pedro de Alcántara, que dividirá los dos edificios construidos por los Larios sobre el solar del antiguo convento.

2. **Convento de Las Agustinas,** cuya compra la efectuará una de las figuras más significativas de la inicial especulación urbana: Antonio María Alvarez. Dará lugar al llamado popularmente Pasaje de Chinitas, construido según el proyecto del maetsro de obras Diego Clavero, que posteriormente labrará para Heredia el barrio obrero de El Bulto.

3. **Cárcel de la ciudad y ermita de Santa Lucía,** su demolición dará lugar al Pasaje de Heredia.

4. **Convento de Santa Clara (1495),** su derribo y posterior alineamiento supone las nuevas calles de Molina Lario y Duque de la Victoria, habiendo realizado el alineamiento del solar resultante el arquitecto municipal Gerónimo Cuervo en 1870.

5. **Convento de las monjas calzadas de San Bernardo** (1543).

Situado entre las actuales calles de Denis Belgrano y Niño de Guevara, ordenado por Gerónimo Cuervo en el mismo año que el anterior, implica su derribo el reordenacimiento de las calles de Granada y Cañuelo de San Bernardo y la apertura de la nueva calle de Méndez Núñez.

6. **Convento de San Francisco o San Luis del Real** (1489) (5), comprado por Antonio María Alvarez. Su derribo parcial producirá la Plaza de San Francisco y su comunicación con las calles Molinillo del Aceite y Gigantes y las nuevas de Grama, Viento y Marqués de Valdecañas.

Es posible establecer una cierta cronología explicativa de la desamortización de los bienes inmuebles urbanos de Málaga: En la primera fase, derivada de la legislación de 1836 (Mendizabal), las acciones son muy puntuales y no supondrán grandes transformaciones de la trama del centro histórico: **Pasaje de Heredia, Chinitas y Convento de San Pedro de Alcántara.** Parece que a partir de la segunda desamortización (1856) y hasta 1870, se va a producir una segunda fase que sí implicará transformaciones de entidad, especialmente la ordenación de los solares de los conventos de San Bernardo y Santa Clara.

La aceleración del proceso de reordenación-transformación del centro histórico se produce a partir de 1873. Las tensiones sociales provocadas por los procesos de diferenciación de clases y estratificación social, la crisis que afectaba a sectores de la industria de la ciudad, los diferentes proyectos políticos inherentes a cada clase y sector social y finalmente la declaración de las Cortes proclamando que España había de organizarse con una estructura federal, desencadenarán los sucesos de julio de 1873: sublevación de los sectores pequeños burgueses y proletarios de la ciudad con el asesinato del alcalde republicano Moreno Mico y la proclamación del cantón de Málaga. Una breve descripción de las reformas aprobadas por el municipio, que sólo estará seis días en el poder, indica la estrategia urbana radical que se quiere seguir:

- Demolición de todos los conventos, del Cuartel de la Merced, Castillo de Gibralfaro y evacuación del Palacio Obispal.
- Derribo de más de trescientas casas denunciadas.
- Construcción del mercado público en el solar de Atarazanas.
- Prolongación hasta el muelle de varias calles de la ciudad.
- Meter en alineación todas las calles y casas con sujeción al plano municipal.
- Revisión del expediente de dragado del puerto y limpieza del mismo en beneficio de la navegación y del comercio (6).

Estas medidas de carácter urbanístico con otras relativas a funcionamiento de escuelas, creación de museos, etc., componen un amplio repertorio que liga intereses de la pequeña burguesía comercial y algunos de los sectores populares ("exigir responsabilidad a las casas de empeño si llevaban más interés que el corriente en la placa") y cuya característica más significativa es el componente anticlerical. A nivel general de los planteamientos cantonalistas se proponía un enfrentamiento directo con el poder de la iglesia (7), por lo que algunos cantones, entre ellos Málaga como vemos, procedieron a la demolición de templos y conventos para dar trabajo a los jornaleros en paro y a la incautación de los objetos muebles de los mismos. Para algunos autores (R. Lida) se trata de una continuación de la desamortización o mejor, de una forma de continuación de la desamortización. En Málaga, por orden del nuevo municipio, se procedió al derribo y expulsión de las comunidades de los siguientes conventos: **del Angel** (situado entre las calles Granada, Angel y Santa Lucía), **la Encarnación** (Beatas y Aventureros), **Carmelitas** (calles de Santa María y Granada) **y, finalmente, el convento del Cister** (Cister y Postigo de San Agustín).

Las consecuencias urbanísticas de estos derribos se tradujeron en importantes transformaciones de la morfología urbana del centro histórico de Málaga y en el posterior desarrollo de un importante proceso constructivo (8).

Lo efímero del mantenimiento del cantón impidió el desarrollo de muchas de las medidas contenidas en las actas capitulares de los días primero a seis de julio de aquel año.

En R. O. de 22 de julio de 1875 se procedió a devolver a las distintas comunidades religiosas los solares resultantes, y pocos días después el Obispado solicitó se procediera a señalarle las alineaciones a que debían someterse las futuras construcciones (9). El estudio de la documentación reseñada indica un enfrentamiento entre el municipio y el obispado en torno a la división entre espacio público y espacio privado. Los solares resultantes serían sucesivamente subastados por la Iglesia desapareciendo, con algunas excepciones, los conventos del interior del centro histórico.

Se formó una comisión integrada por miembros del Ayuntamiento y representantes de las comunidades, para llegar a un acuerdo sobre los atirantamientos y alineaciones que ya habían sido previstos por el Ayuntamiento en dos momentos diferentes. La comisión que representaba a las comunidades religiosas estaba dirigida por Tomás Heredia y contaba con el arquitecto Cirilo Salinas.

Dadas las características de este trabajo procedemos a señalar los aspectos más importantes derivados de la demolición de los citados conventos en su relación con la transformación morfológica y ambiental que supondrían.

(1) García Montoro, C.: Málaga, en los comienzos de la industrialización...

(2) Pastor Pérez, F.: Arquitectura doméstica del siglo XIX en Málaga, Málaga, Universidad de Málaga, 1980.

(3) A. Smith postulaba la venta de tales bienes para solventar los problemas de la Hacienda Pública, véase, Benevolo, L. (op. cit.).

(4) Segura, S.: la desamortización española del siglo XIX, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1973.

(5) Situado a extramuros del recinto de la madina aunque aquí se considera el C. H. en un sentido más amplio que aquel recinto.

(6) A. H. M.: leg. 1382, año de 1873 (6 de Julio).

(7) Medioni, M.: El cantón de Cartagena, Madrid, siglo XXI editores, 1979.

(8) N. A. M.: Atirantado de los solares de los conventos demolidos en el año de 1873 (del Angel, Encarnación, Capuchinas, Cister, Carmelitas y Beaterio del Carmen), s/r.

(9) Determinadas por el Ayuntamiento en 1874 y modificadas por las aprobadas en 13 de diciembre de 1875.

1. **Convento de las dominicas del Angel** (fundado en 1651) da lugar a las siguientes transformaciones urbanas:
   - — **Rectificación del trazado de la calle Granada** en el sector cercano a la entonces llamada Plaza de la República (Plaza de la Constitución).
   - – **Rectificación del trazado de la calle del Angel.**
   - — **Reaparición de la nueva calle de Luis de Velázquez.**
   - — **Rectificación del trazado de la calle Azucena con salida a la calle de nueva creación.**
2. **Convento de Capuchinos** (1698):
   - — **Âpertura de la calle Echegaray.**
   - — **Leves rectificaciones de las calles San Agustín y Granada.**
3. **Convento de la Encarnación** (1630):
   - — **Rectificación de los trazados de las calles de Beatas y Aventureros.**
4. **Convento de Carmelitas** (1585):
   - — **Apertura de la calle Sánchez Pastor.**
   - — **Leves rectificaciones de la calle Santa María.**
5. **Convento del Cister** (1604):
   - — **Rectificación de las calles Cister y Muro de San Agustín.**

CARACTER DE LAS TRANSFORMACIONES DE LOS CONVENTOS, BIENES NACIONALES, ETC. DURANTE LA DESAMORTIZACION

Convento de La Paz, transformado en corralas y una fábrica.

Convento de las Catalinas.

Iglesia-Convento de San Felipe Neri, mantenimiento de la iglesia, el convento pasa a ser bien nacional y se adapta a la Institución de 2.ª enseñanza y oficinas de la Hacienda militar.

Santo Domingo (Iglesia y convento), la primera permanece y las instalaciones del convento se convierten en Casa de Beneficiencia.

Santo Tomás de Aquino o la Concepción, mantenimiento de la iglesia, el resto del convento dedicado a habitaciones.

Convento de la Victoria, pasa a ser Hospital Militar.

CARACTER DE LAS TRANSFORMACIONES DE LOS CONVENTOS, BIENES NACIONALES, ETC. DURANTE LA DESAMORTIZACION

Convento de los Trinitarios Descalzos, pasa a ser cuartel.

Convento de los Mercedarios Calzados, primeramente convertido en cuartel de infantería. En 1870 los arquitectos municipales ordenan sea derribado por ruinoso, posteriormente tras enfrentarse con la autoridad militar fue derribado totalmente en los sucesos de 1873.

Convento de los Angeles Recoletos de San Francisco, el convento pasó a ser un lazareto.

Convento de Carmelitas Descalzos, fue remodelado para fábricas, almacenes y habitaciones.

Convento de Capuchinos, pasa a ser usado como cuartel de infantería.

Trinitarios Descalzos, transformado en fábrica, almacenes y casas de habitación (conocido popularmente como el Conventico).

Ermita del Cristo de la Salud, transformado en almacén de quincallas.

Ermita de los Remedios de Puerta Nueva, derribado.

* No incluye los ya estudiados.

En el casco histórico que cumplía por entonces la función de **centro** de Málaga, la desamortización ha supuesto algunos nuevos equipamientos, transformación del sistema viario y de la morfología urbana y, como elemento sobresaliente, el cambio ambiental: la construcción de edificios sobre los solares resultantes implantará los neo-estilos, con un aumento de las alturas dominantes demostrativas de progresos técnicos cualitativos en las técnicas arquitectónicas. Las alturas predominantes en los edificios de nueva construcción serán cuatro, ordenados los edificios en manzanas de cierta regularidad. De una muestra de nuevos edificios el 100 % poseía cuatro alturas.

EDIFICIOS REMODELADOS O DE NUEVA CONSTRUCCION EN EL CENTRO HISTORICO DE MALAGA. AÑO DE 1877.

REMODELADOS		NUEVA CONSTRUCCION	DECLARADOS RUINOSOS
ALTURA REM.	DE HUECOS	CONVENTOS NUEVA CONSTRUCCION	
remodelados-altura	= aumento de alturas.		
remodelados-huecos	= remodelaciones interiores.		
n. construcción conventos	= construidos sobre solares de antiguos conventos.		
ruina	= edificios declarados en ruina por el municipio.		

Fuente: Elaboración propia sobre datos del A. H. M., Neg. de Ornato.

4.3.2.2.3. **Proyectos y realizaciones de interés en el centro histórico.**

Las características de esta Memoria impiden que realicemos un estudio exhaustivo de la labor de regularización de la morfología del centro histórico, al no poder disponer del tiempo necesario para estudiar la documentación existente: proyectos, atirantamientos realizados en diferentes momentos, alineaciones, ordenanzas, y el enfrentamiento continuo entre los intereses privados y el municipio en un contexto ya claramente correspondiente a lo que Leonardo Benévolo denomina la "ciudad liberal", para delimitar los espacios públicos y privados, etc.

Por esta razón y al margen de los diferentes proyectos de ensanche que estudiamos más adelante (véase 4.3.), nos referimos a un proyecto que en su realización final significó la apertura de la actual calle Larios, la arteria más característicamente representativa de la Málaga burguesa del XIX. Su construcción es por otra parte una muestra de las significativas transformaciones que se estaban operando en la alta burguesía malagueña.

En julio de 1878 el ingeniero José María de Sancha recibió del Ayuntamiento de Málaga el encargo de efectuar un estudio sobre la red de alcantarillado necesaria para Málaga. Su dictamen (1), estudiadas las características topográficas de la ciudad, sus condiciones higiénicas y el propio funcionamiento de la red existente, deducía **"la imposibilidad casi absoluta de llevar a cabo una obra de tanta importancia y trascendencia por falta de vías en las que situar las alcantarillas de primer orden"** (2) y la necesidad de abrir o prolongar tres calles en el centro histórico.

El 15 de mayo de 1878 presentó un informe completo, aceptado en sus contenidos primordiales por la Corporación el 23 del mismo mes y acordándose acudir a las Cortes para obtener autorización legislativa **"para expropiar no sólo el terreno necesario para las vías públicas sino también las zonas de edificación"**.

El "Informe-Sancha" proponía las acciones que detallamos:

- — **Prolongación de la calle Molina Lario hasta la Plaza de Capuchinos.**
- — **Prolongación de la calle de la Victoria hasta la Plaza de la Aduana** y
- — **Apertura de una nueva calle desde la Plaza de la Constitución hasta la Alameda** (3).

El 27 de mayo la comisión elegida acuerda que era "de conveniencia y de utilidad pública la apertura de las calles que el ingeniero señaló" (4), agregando que **"por hoy lo más urgente era acometer la vía que debe empezar en la Plaza de la Constitución y terminar en la Plazuela de Espartería"** (5).

Finalmente, en sesión de 6 de julio de 1878, el Ayuntamiento presidido por José Alarcón Luján, acordó solicitar la autorización necesaria para proceder a la realización del proyecto, redactándose un documento justificativo para las Cortes (6) donde se exponen las bases urbanísticas y legislativas que en opinión de la Corporación avalaban el proyecto:

a) Se justifica la transformación por la mejora de las condiciones higiénicas del sector muy negativas "por la disposición de sus calles árabes (...) en fáciles circunstancias de dar origen a sucesos calamitosos" derivados, tanto de la red de alcantarillado como de la transformación de la traza.

b) Las dificultades existentes en el sector para el desarrollo del tráfico que impiden su funcionamiento como centralidad de la ciudad industrial-comercial. Centralidad, por otra parte, que se quiere reforzar simbólicamente.

c) La operación urbanística se justificaba y hacía realizable a través de la Ley sobre expropiaciones de 17 de julio de 1836 y la de ensanche de población de 22 de diciembre de 1876, entre otras.

En la Gaceta de 31 de julio de 1878 aparece publicada el RD-Ley por el que se autoriza el proyecto completo (7), publicación curiosamente acompañada de las disposiciones estatales y municipales relativas a la cada vez más desarrollada plaga de la Phylloxera Vastratix, el nuevo acelerador de la crisis industrial y comercial de la ciudad.

El 30 de julio de 1878 se acordó por la Comisión de Ensanche proceder a la realización de los distintos niveles de información, levantamiento del plano parcelario, etc.

El arquitecto municipal, Joaquín de Rucoba, emitió un informe donde, además de otros detalles (concurso público para el levantamiento del plano parcelario) **propone transformaciones en la alineación propuesta por Sancha:**

a) La alineación no puede ser, como en la propuesta de Sancha, un eje que salga del centro de la plaza porque distorsionaría la misma y crearía más problemas de tráfico. La calle debía abrirse en el ángulo cerrado de la plaza, para lo cual el arquitecto se apoya incluso en la propuesta de calle vertical al mar del anteproyecto de ensanche aprobado en 1861 (véase 4.3) (8).

b) Refuerza el carácter del proyecto en su proyección simbólica, proponiendo la construcción de un edificio para el Ayuntamiento en la Plaza de la Constitución, argumento que sirve también para oponerse a la traza de Sancha (9).

Las propuestas de Joaquín de Rucoba será aprobada por el Ayuntamiento el 22 de agosto de 1878. Por esta razón no cabe atribuir a Eduardo Strachan el conjunto completo de la nueva calle.

(1) A. H. M.: Expediente originario y definitivo para proceder a la apertura y prolongación de tres calles de esta capital, en virtud de lo dispuesto en la Ley de 23 de julio de 1878, s/f. (Ensanche).

(2) Informe de José María de Sancha, Málaga 6 de mayo de 1878, contenido en el "Expediente originario...".

(3) A. H. M.: Informe de J. M. Sancha, 15 de mayo de 1878, en "Expediente originario...", pág. 18.

(4) A. H. M.: "Expediente originario...", pág. 18.

(5) A. H. M.: supra cit.

(6) A. H. M.: supra cit.

(7) Boletín Municipal de Málaga, 23 de agosto de 1878, n.° 62.

(8) A. H. M.: Informe del arquitecto municipal J. de Rucoba, 6 de agosto de 1878, contenida en el "Expediente originario...", págs. 29-30.

(9) A. H. M.: Informe del arquitecto municipal J. de Rucoba, 6 de agosto de 1878, contenido en el "Expediente originario...", págs. 30-32.

Por todo lo anterior puede hablarse de tres fases en el proyecto de la calle Larios: el informe de Sancha, las rectificaciones del arquitecto municipal y, ya en 1880, la correspondiente a la creación de una sociedad anónima, con Eduardo Strachan como arquitecto, para llevar a cabo el proyecto y la dirección de las obras.

Del informe de Sancha desde el anteproyecto de ensanche aprobado en 1861 (véase 4.3.), la novedad consiste en la prolongación de la calle de Molina Lario puesto que las otras dos acciones aunque no exactas en su alineación, habían sido propuestas en el anteproyecto de ensanche del arquitecto provincial Moreno Monroy (1861). **Estas prácticas, llamadas por algunos hausmanianas, no son pues puntuales y correspondientes a la situación concreta parisina; pertenecen a la lógica del nuevo sistema económico dominante en el sentido que apuntábamos en 4.1. y a una radical y nueva comprensión de la ciudad.** El "Informe Sancha" desencadenante de la construcción de la calle es una herencia en su mayor parte de ideas anteriores, pero en un evidente nuevo contexto: **la gran burguesía malagueña que comienza a experimentar la crisis y decide invertir en la producción del espacio urbano,** aunque sobre este tema volveremos más adelante.

Por otra parte, el "Proyecto-Sancha" se considere en sí o como un proyecto perfectamente guiado por intereses especulativos, era una lógica consecuencia de las transformaciones urbanas operadas con la demolición de los conventos: se habían ordenado y creado calles en el sector norte del centro histórico que quedaban aisladas. Durante el período 60-77 el crecimiento urbano y las remodelaciones habían producido una gran transformación de los barrios de Capuchinos y la Victoria, y se hacía necesario racionalizar las conexiones de la periferia norte y las nuevas calles con el espacio central. J. de Rucoba, una de las mentes más lúcidas del momento, era explícito en uno de sus informes: **"el crecido casco de la población —iniciaba— no tiene aún ni una sola vía importante que lo cruce y las mejoras obtenidas últimamente con las nuevas calles trazadas en los solares de los conventos derribados no pueden facilitar el tránsito de carruages mientras no estén unidas de una manera directa con las avenidas a la población por mar y por tierra"** (1).

Finalmente, y ya sin referirnos a los detalles anecdóticos de su inauguración, creemos del máximo interés explicar los mecanismos nuevos localmente empleados. Ante las expectativas derivadas del proyecto y las conexiones existentes se procederá a la constitución de una sociedad anónima para la construcción de la calle Marqués de Larios. En la declaración del Consistorio se decía:

"No ha dudado el Municipio en llegar a tan útiles resultados en un término más o menos largo, **pero entendiendo que la gestión particular tiene más facilidad y cuenta con mayores elementos para ejecutar con prontitud esas mejoras, deseando también que las clases industriales de la localidad encuentren aplicación para sus capitales,** de manera que al obtener el justo interés de los mismos, consiga su seguridad contribuyendo a la vez a todo cuanto represente el progreso y mejoramiento de la colectividad, ha significado su deseo de verse sustituido para la ejecución de las obras aludidas por individuos que constituyendo un centro mercantil con arreglo a la Ley, cuenten con actividad, facilidad y garantía suficiente para llevar aquellas a ejecución con la brevedad posible" (2).

La sociedad sería formada inicialmente por destacados componentes de la burguesía local: hijos de Manuel Heredia, Hijos de Larios, Antonio Campos, Jorge Loring, Simón Castel, que aportaban dos acciones cada uno de 25.000 ptas., sobre un capital inicial de 1.000.000 de ptas.

Las bases del acuerdo estipulaban los siguientes puntos:

1. Constituida la Compañía el Ayuntamiento cedería todos los derechos derivados de la Ley de Ensanche de 1878.
2. El Ayuntamiento proseguiría con la labor de expropiaciones, aunque las operaciones deberían realizarse con intervención y aprobación de la Sociedad.
3. La Compañía adquiría los derechos de propiedad sobre los dos solares resultantes.
4. El Ayuntamiento quedaba obligado a ingresar en la caja de la sociedad las cantidades derivadas de la venta de los solares de la antigua Alhóndiga, "para que pueda aplicarse al pago de las adquisiciones que se hagan por consecuencia de la expropiación".
5. El Ayuntamiento cede todos los arbitrios que tuviera derecho a percibir.
6. Abonará, igualmente, la superficie ocupada por la nueva calle.
7. Estará obligado a realizar las obras de infraestructura (aceras, empedrado, alumbrado, alcantarillas, etc.) (3).

Los proyectos contenidos en el "Informe Sancha", al margen de la calle Larios, no se realizaron durante el siglo XIX, aunque sí hemos encontrado el proyecto de prolongación de la calle Molina Lario a la Plaza de Capuchinos (4) que parece caer en el más absoluto olvido. El ensanche que define Emilio de la Cerda, si bien recoge la prolongación de la calle de la Victoria (Alcazabilla), no hace ninguna referencia a aquella prolongación Molina Lario-Plaza de Capuchinos.

A lo largo del último cuarto del siglo XIX los proyectos y actuaciones reales sobre la trama del centro histórico, que desempeña desde entonces las funciones de centralidad (aunque ahora la apertura de la Prolongación de la Alameda cree una nueva dinámica de cambio urbano) continuaron apartándose en unos casos y realizándose en otros: proyecto de ampliación del Puerto de Málaga con urbanización de los terrenos ganados al mar (1897), demolición de la Alhóndiga, construcción del Mercado de Atarazanas, etc.

Todas las transformaciones y la ordenación global efectuada sobre la antigua trama, evidenciaban un cambio urbano: **la constitución del antiguo núcleo (la madina musulmana) en centralidad del nuevo organismo urbano generado por la industrialización y el comercio, lo que obliga a transformar la morfología del centro histórico y sus funciones, obligando a una constitución arquitectónica de la centralidad y a la creación de un nuevo ambiente urbano.** En este cambio ambiental y tipológico inciden tanto intereses especulativos como necesidades de representación de la nueva clase dominante dentro de lo que L. Benévolo llama la ciudad post-liberal. La necesidad de crear un nuevo marco higiénico (el factor de las epidemias no puede ser obviado y tratado simplemente como una cobertura ideológica en el caso de Málaga) a partir del planeamiento incipiente, las ordenanzas y la delimitación de "lo público" y "lo privado". De todas formas, para finalizar, vamos a estudiar los últimos planes, alineaciones, etc., para extraer conclusiones generales sobre el proceso de cambio en el centro histórico durante el siglo XIX.

4.3.3. El Planeamiento de ensanche.

Dentro de la oscuridad general con que ha sido tratada la producción de la ciudad durante el siglo XIX —alusiones breves a la creación de barrios obreros (El Bulto, Huelin y La Pelusa), consecuencia de la revolución industrial en los barrios de la periferia histórica (sobrecarga del parcelario) o desarrollo de una arquitectura específica del período—, **el tema de los ensanches ha quedado reducido a breves alusiones al Plan de ensanche de Emilio de la Cerda (1892).** Sus características, según esta postura, parecían no hacer necesario su estudio, tal vez por parecer incomparable con la propuesta para Barcelona de Ildefonso Cerdá (aprobado definitivamente en julio de 1860).

Una problemática diversa ha impedido el análisis del planeamiento de ensanche: la ausencia de una teorización sobre su significado dentro de una manifiesta tendencia de los investigadores a "evadirse" del tratamiento del siglo XIX (5) o si se quiere del paso de la ciudad feudal-mercantil a la ciudad industrial o capitalista, y por otro lado, las dificultades para acceder al estudio de la documentación necesaria. Las coordenadas determinantes de lo anterior puede decirse que se han transformado. Tanto a nivel estatal como exterior se afianza una tendencia de análisis del urbanismo del siglo XIX (6) y, más concretamente, se realizan diversas aportaciones que superan el marco simple del estudio del ensanche de Barcelona (7). Se produce una significativa traslación del estudio de las realizaciones concretas (urbanismo-arquitectura tridimensional) a la esfera de las propuestas literarias y bidimensionales, aunque no se hayan hecho efectivas, lo cual significa **una revalorización de las propuestas ideales de/sobre la ciudad.**

Este marco se ha ampliado considerablemente por la aparición de nueva documentación, tanto por la labor de investigación derivada del P.G.O.U., como la efectuada por el Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga (8), que supone la dilatación del tiempo de duración del planeamiento de ensanche en la ciudad de Málaga: Plan de Ensanche de 1861 (fecha de aprobación).

Si se considera que desde esta última fecha y hasta finales de los años veinte (Plan Daniel Rubio, 1927-28), las distintas propuestas de planeamiento urbano para Málaga se encuadran dentro de los esquemas típicos de la metodología y práctica de los ensanches, parece necesario definir suscintamente por el momento, las características generales que definen este tipo de acción sobre la ciudad aunque después analicemos cada propuesta, cada plan, en su coyuntura y sus aspectos formales.

El modelo de planificación urbana de los ensanches tiene, desde una perspectiva relativa a la historia de las ideas urbanísticas, una importancia evidente: suponen el paso de la ciudad mercantil-feudal a la ciudad industrial o moderna en zonas geográficas concretas. En el caso español los antecedentes de los ensanches se encuentran en las **Ordenanzas de Nueva Población** (9) puestas en práctica por la colonización española del Nuevo Mundo y en la propia práctica urbanizadora derivada de la expansión de algunas ciudades en el siglo XVI (10). Más cercanamente algunos barrios marítimos del siglo XVIII (La Barceloneta, El Barrio de la Malagueta en El Ferrol, etc.) (11) son actuaciones "racionalizadoras" y racionales del crecimiento urbano basadas en las mallas ortogonales. En definitiva, puede afirmarse la existencia de una cierta práctica que, además, hace coherente la aparición de las propuestas de Cerdá en su "Teoría General de la Urbanización" (12).

Si bien existen antecedentes, la práctica de un cierto control del crecimiento urbano mediante las parrillas o el planeamiento ex novo de ciertos barrios, no definen exactamente el planeamiento de ensanche; se trata de prácticas históricas realizadas en tiempos y lugares muy diversos (13). Una serie de factores informan del carácter específico de esta práctica —que debe entenderse siempre como expresión de la estrategia de la primera burguesía—:

(1) A. H. M.: Informe del arquitecto municipal J. de Rucoba, 22 de agosto de 1778, contenido en el "Expediente originario", pág. 48.

(2) A. H. M.: Bases para la constitución de una Sociedad Anónima para la construcción de la calle Marqués de Larios, Leg. 1.243, Exp. 149, 1880.

(3) A. H. M.: Bases para la constitución de una Sociedad Anónima para la construcción de la calle Marqués de Larios, Leg. 1.243, Exp. 149, 1880.

Nota: Estas son las únicas bases documentales de que disponemos para analizar la construcción de la calle aunque es posible que, a lo largo del estudio de la documentación del A. H. M., encontremos más que pueda permitir un análisis más amplio del que puede deducirse del acta anterior.

(4) A. H. M.: Proyecto de Prolongación de la calle Molina Lario, 31 de enero de 1880.

(5) De Sola Morales, M.: Los ensanches hacia una definición, en Arquitecturas-bis, n.° 13-14, pág. 14, Barcelona.

(6) Por ejemplo, Sica, Paolo; Historia del Urbanismo, El siglo XIX, Madrid, IEAL, 1981 (edic. italiana 1980); Boden: La intervención en la ciudad. El ensanche (monográfico), Madrid, Boden, 1981, etc.

(7) No podemos dejar de señalar la cantidad de estudios relativos a los ensanches realizados desde hace poco tiempo: Bilbao, Gijón, Madrid, Badajoz, etc., son parte de los ensanches estudiados.

(8) Nos referimos a las líneas de investigación que le desarrollan en el mencionado Departamento. Básicamente sobre la agricultura periurbana y la aparición y desarrollo de núcleos fuera del ámbito de Málaga ciudad, la autarquía, la calidad de vida y el análisis de la evolución de la trama.

(9) Aguilera Rojas, J.: Teoría urbanística en la colonización española de América. Las ordenanzas de nueva población, Madrid, Ciudad y Territorio, IEAL, n.° 1/77, págs. 9-24.

(10) Navas Mas, A.: op. cit.

(11) Tatjer Mir, M.: La Barceloneta. Del siglo XVIII al Plan de la Rivera, Valencia, José Batlló editor, 1973 y varios: El barrio de la Magdalena del Ferrol, Santiago de Compostela, COAG, 1980.

(12) Cerdá, I.: Teoría General de la Urbanización, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1968; una aproximación de gran interés en Soria y Puig, A.: Ildefonso Cerdá. Hacia una teoría general de la urbanización, Madrid, ediciones Turner, 1979.

(13) Galantay, E.: Nuevas ciudades. De la antigüedad a nuestros días, Barcelona, editor Gustavo Gili, 1976.

1. **Una nueva idea de ciudad:** "una ciudad donde los valores exaltados eran los de la nueva civilización maquinista, donde el progreso se identificara a las formas económicas y jurídicas de la promoción liberal privada" (1). Nueva idea de ciudad que se plasma en una determinada **imagen de ciudad** y una **nueva teoría urbana** justificativa y, en la práctica, en una producción de la ciudad basada en la construcción racionalista y el "higienismo", que encubren unas nuevas perspectivas en torno a las condiciones de la reproducción simple y ampliada de la fuerza de trabajo (incluida la capacidad de movimiento de las fuerzas de orden público en el marco urbano).

2. **Una nueva actitud metodológica y de gestión** al distinguir como fases en la producción de la ciudad las siguientes: **ordenación del suelo, urbanización** —construcción de las infraestructuras— y **edificación** "la perfecta comprensión de estas tres fases —como se ha señalado— por separado es la que asegura al ensanche una eficacia de gestión coherente" (2) a pesar de su carácter de actuación fragmentaria/unitaria o pública/privada (3).

3. **La aparición de instrumentos jurídicos nuevos:** figuras jurídicas de la parcelación, reparcelación y una novedosa configuración de las ordenanzas.

El planeamiento de ensanche poseía sus propios límites: la insuficiente comprensión de la ciudad como totalidad espacial. Aunque se aspira a una imagen ésta no "cubre" aspectos tales como la problemática interior de los viejos cascos urbanos. A pesar de aplicarse el modelo hausmaniano de reforma interior, la urbanización marginal que comienza a producirse en el mismo momento de eclosión del modelo de ciudad capitalista y las conexiones con las periferias, deben considerarse más que una forma de planeamiento urbano un modelo para facilitar el crecimiento (4).

Por otra parte, como se ha señalado, no es posible una equipación de todos los ensanches, dependen como diría Rosi de las circunstancias locales: "las razones de la génesis de cada uno de los ensanches, la propia tradición del lugar e incluso la interpretación que la ciudad, colectivamente hace de ella, alteran enormemente el resultado" (5).

Hasta el presente documento, se ha considerado el origen de las medidas de planeamiento en las ordenanzas de 1877 (6). Actualmente **hemos de considerar el Plan de Ensanche de 1861, aunque desconozcamos gran parte de su contexto y de su alcance, como el inicial de la historia del planeamiento urbano en la ciudad de Málaga,** cronológicamente equiparable a los de Madrid (aprobación en 19 de julio de 1860) y Barcelona (8 de julio de 1860). Esta cronología evidencia además una situación lógica, puesto que Málaga constituía al menos la segunda ciudad industrial española, con un peso específico anterior a Bilbao (cuyo Plan de Ensanche data de 1866) y San Sebastián (1864); esta cronología puede incluso transformar los planeamientos existentes sobre la propia historia del urbanismo español.

Existen en el momento de redactar esta monografía problemas de documentación y **los orígenes del anteproyecto de ensanche aprobado en 1861** son inciertos. Algunos investigadores (7) han señalado la existencia de un "plan económico para el ensanche" de Málaga (8) pero unos han considerado de escasa importancia sus contenidos (9) y otros simplemente lo han reseñado sin proceder a su estudio sistemático. Este "plan económico" cuya redacción debió efectuarse entre 1858 y 1859, creemos que es el contenido literario y programático-justificativo de la cartografía que nosotros hemos podido encontrar (10) pero no puede afirmarse nada en concreto puesto que la documentación de referencia no es localizable actualmente.

(1) De Sola Morales, M.: op. cit., pág. 45.

(2) De Sola Morales, M.: supra cit., pág. 56.

(3) Esteban, J.: Los ensanches menores de la región de Barcelona, (II), Barcelona, LUB-ETSAB, monografías, n.° 20, 1976 y Frechilla Camoiras, J.: El ensanche de Madrid, Boden.

(4) De Terán, F.: Planeamiento urbano en España. Historia de un proceso imposible, Barcelona, editor Gustavo Gili, pág. 32, 1978.

(5) Frechilla Camoiras, J.: op. cit., pág. 2.

(6) Burgos Madroñero, M.: Málaga. Estudio de Geografía Urbana, Málaga. Universidad de Málaga, 1979. (Véase anexo).

(7) Disponemos solamente de una copia de unos de los planos del citado anteproyecto que, seguramente, fue redactado por el arquitecto municipal Moreno Monroy.

(8) A. H. M.: Plan económico para el ensanche de la población con relación a la Real Orden de 1858, año 1859, leg. 1.226, carpeta 81.

(9) Burgos Madroñero, M.: op. cit.

(10) Véanse, Burgos Madroñero, M.: op. cit., y Escudero Gallegos, C.: Repercusiones de la industrialización en el espacio urbano: El Bulto (1861-1979), Málaga, Memoria de Licenciatura, Dto. de Geografía, Fac. de Filosofía y Letras, 1979 (inédita).

(11) No existe una monografía sobre el mismo, aunque hasta el presente era el primer documento de planeamiento existente. En Burgos Madroñero, M.: op. cit., no existe ni una mínima aproximación. Véase, Moreno Peralta, S.: El ensanche de Málaga, Boden, Madrid, n.° 21, otoño 80. 1980.

Sea cual sea la relación entre el "plan económico" de 1859 y el "anteproyecto de ensanche" aprobado en 1861, queda clara la **existencia en Málaga de proyectos de ensanche cronológicamente paralelos a los de Madrid y Barcelona** lo que permite transformar la cronología de la historia del planeamiento en la ciudad y no vincularlo a las diferentes ordenanzas que, por otra parte, no se sitúan como se verá sólo en 1877 sino en 1882, momento en que Rucoba procede a otra redacción de un proyecto de ordenanzas municipales. En definitiva, las aportaciones debidas a la documentación manejada implican considerar como organizada toda una compleja normativa desde mediados del siglo XIX, de esta forma la extraña vinculación ordenanzas-planes de ensanche con el momento de crisis y de la fallida revolución industrial malagueña se rompe y puede observarse como desde la consolidación de la primera etapa de la revolución industrial de la ciudad, la burguesía y su representación municipal se encuentra perfectamente vinculada a la organización del espacio de la ciudad industrial y moderna.

Ahondando en las relaciones existentes entre el "plan económico" y el "anteproyecto de ensanche", la descripción somera que poseemos indican una absoluta identidad al menos por lo que se refiere a su incidencia sobre el centro histórico de la ciudad y la trama en la zona de ensanche, aunque aparentemente —pueden faltar elementos cartográficos— el "anteproyecto" no establece un área de extensión de la ciudad tan amplio.

Del análisis del anteproyecto podemos establecer los siguientes elementos descriptivos:

a) **Operaciones de reforma interior:** básicamente apertura de calles y atirantado de otras ya existentes. Se define una importante transformación del centro histórico que afecta primordialmente a los sectores norte y oriental de la ciudad. Las principales acciones son las siguientes: **apertura de la calle Alcazabilla** o, lo que es lo mismo, prolongación de la calle de la Victoria (contenida también en la descripción del "plan económico"), **atirantamiento de las calles Beatas y Tomás de Cózar y de las calles de Santa María y Cister.** En el sector norte, **ensanche** mediante parrillado **de Pescaderías y desaparición de la manzana de la Marina** con la prolongación hacia Oriente del Paseo de la Alameda, aunque no aparezca ningún proyecto de Parque o prolongación de la Alameda hacia la Malagueta, barrio aún no muy desarrollado.

Como dato importante, la apertura de una calle desde la plaza de la Constitución a la Cortina del Muelle, aunque no responde al mismo trazado de la posteriormente construida calle Larios.

Reordenación de la traza de control del río Guadalmedina, aunque no su desviación, como aparecerá en el proyecto de ensanche de la Cerda a finales del siglo XIX.

b) **Ensanche de la ciudad:** afectando el sector accidental donde se localizaba la periferia histórica y las llamadas huertas de lo cercano. Descriptivamente podemos señalar los aspectos siguientes: **remodelación total de El Perchel y parcial de La Trinidad,** establecimiento de **la Prolongación de la Alameda** y foso de ronda exterior, límite establecido por la legislación sobre ensanches y que no debe confundirse con las posteriores rondas. **Establecimiento del proyecto de estación de ferrocarril.**

Desde la perspectiva de la enumeración de las diferentes acciones puntuales del Plan de 1861 —reducibles a la transformación casi exhaustiva de la madina-centro histórico— y el ensanche propiamente dicho, no resultan absolutamente evidentes las relaciones de este Plan y la situación económica (momento de máximo auge del proceso de industrialización) y sociológica (afianzamiento decisivo de la burguesía industrial). ¿Qué lógica, pues, lo guiaba?

Se han señalado ya aspectos concretos que explican la lógica de este Plan y del proceso que anuncia. Por vez primera la burguesía establece una propuesta global para la producción de la ciudad que ha de suponer la transformación radical del espacio urbano heredado y su readaptación a las nuevas necesidades. En este marco, las nuevas necesidades son la posibilidad de flujos de mercancías y población: **demanda de un espacio adaptado al tráfico y al transporte** que convierte a la ciudad en infraestructura de la producción y reproducción simple y ampliada de la fuerza de trabajo.

Por ello, deben establecerse los **ejes territoriales** que considera la propuesta y que se apoyan con la labor de atirantado o apertura de nuevas calles. Estos elementos se establecen en el cuadro siguiente aunque deben afirmarse algunas connotaciones como la desaparición del **eje Peso de la Harina-Carril** y la no consideración del **Arroyo del Cuarto como eje,** perdiéndose la posibilidad de estructurar la nueva red en la zona de ensanche. La dificultad de solventar el problema espacial que significa la Alameda (el Paseo de la Alameda) que como en todos los posteriores planes, parece obligar a la existencia misma de **la prolongación de la Alameda;** este Paseo rompe la lógica de un ensanche y una sutura con la ciudad antigua que no signifique obligatoriamente un eje perpendicular a Peso de la Harina-Arroyo del Cuarto. El Plan establece una gran vía: **Victoria-Prolongación de la Victoria (Alcazabilla)-Cortina del Muelle (con eliminación de la manzana de la Marina)-Paseo de la Alameda (que pierde su carácter de salón ciudadano incomunicado)-Prolongación de la Alameda.**

Por lo demás, el Plan significa un apoyo al desarrollo de los ejes territoriales históricos de la ciudad.

El predominio de la función del tráfico y la presencia del **proyecto de estación para el ferrocarril,** no deben hacer olvidar otras características importantes del Plan: la propia significación de los usos industriales del sector occidental (Perchel, Playas de San Andrés, etc.) que bien pudieron condicionar la propuesta en el sentido de no aceptar la promiscuidad de usos. En definitiva, no admitir la ruptura de la imagen ideal por la promiscuidad con los espacios de usos industriales en el seno de la búsqueda de una isotopia casi perfecta por la cuadrícula, que proporcionará —uniendo también la arquitectura— una imagen de ciudad igualitaria, homogénea, en contraposición a la ciudad orgánica y a los espacios simbólicos del período anterior (la ciudad preindustrial).

El Plan de 1861 o el "plan económico" de 1858-59 son la base para comprender la producción de los barrios obreros en el período —El Bulto (1860-61 inicios) y Huelin (1868 inicios)— puesto que tales zonas de ensanche se encontraban prefiguradas por uno de los planes, e incluso como se verá, la construcción de El Bulto se hace en contradicción con la normativa derivada del planeamiento, apareciendo casi por primera vez en un sentido moderno, la oposición entre la normativa jurídica derivada del planeamiento y los intereses privados que apoyándose en el peso económico y su capacidad de acceso a la representación del poder central, romperán con las características y la normativa del planeamiento.

Con olvido momentáneo de las diferentes ordenanzas y propuestas de ordenanzas, el siguiente paso del proceso histórico de definición del planeamiento en Málaga es la propuesta de plan de **ensanche de Emilio de la Cerda en 1892** (11), **realizada en una coyuntura histórica radicalmente diferente a la anterior en plena crisis del modelo de industrialización malagueña,** con una burguesía industrial y financiera que ha transformado sus objetivos políticos y económicos y que además experimenta una seria proble-

mática económica y finalmente, **un contexto demográfico que no indica el mantenimiento de aquel desmesurado ritmo de crecimiento.** Todo parece indicar tras el profundo cambio del centro histórico, y el sobrecargamiento-desarrollo de las periferias históricas que el crecimiento urbano de la ciudad se ha detenido o, al menos, no va a proseguir en aquella tendencia acelerada anterior.

El plan de ensanche de Emilio de la Cerda podía ser calificado como el planeamiento para la crisis. La propia área de expansión-extensión que se define es manifiestamente pequeña, parece más bien la aplicación de las teorías hausmanianas a la periferia de la industrialización.

Aunque no disponemos de toda la documentación relativa al Plan, en el caso de E. de la Cerda existen más elementos que permiten caracterizar su trasfondo ideológico, ya que une a su figura de planeador la de historiador del proceso histórico de crecimiento de la ciudad (1), lo que significa poder diferenciar plenamente entre los elementos teóricos-ideológicos de la ciudad preindustrial y los correspondientes a la industrial aunque nos encontremos ante una situación de decadencia.

El marco teórico de las propuestas de ensanche, especialmente las correspondientes a su teorizador más importante Ildefonso Cerda, se sitúa tanto en la perspectiva de **creación de una ciencia** como en la consideración del **progreso técnico** —y del progreso en general— como elemento determinante de una nueva cultura y, en consecuencia, de **una nueva ciudad** (2).

Emilio de la Cerda propone exactamente, desde la perspectiva higienista del período, esta nueva Málaga; "para que **la humanidad** pudiera encontrar en Málaga habitaciones como **la higiene** aconseja y en otros puntos de Europa donde esta se atiende más, existen; debiera haberse triplicado de extensión en lo que va de siglo, como es de esperar suceda, tan pronto como **un definitivo plan de ensanche** y el aprovechamiento de terrenos hoy completamente inútiles para el laboreo o para la edificación, **vengan a variar la faz de la población,** construyéndose **casas** ventiladas y cómodas sobre **vías**, donde puedan penetrar abundantemente **la luz y el aire,** elementos tan necesarios a la **vida** y conservación de los **seres**" (3).

Nada tan expresivo como el anterior párrafo: una acción técnica, y por tanto racional, transformará las condiciones de vida. Las vías para el tráfico de personas y mercancías son "vías donde puedan penetrar abundantemente la luz y el aire". Las necesidades reales de un sistema económico se enmascaran como necesidades de los seres y la humanidad (sin que aquí estemos señalando que no se trate de apetencias reales y necesarias). El proceso inmobiliario que produce el ensanche permanece oculto por tales argumentos, por otra parte, seguramente sentidos por E. de la Cerda.

La posición demiúrgica (Lefebvre) de las técnicas urbanísticas (el Plan de Ensanche) está perfectamente explícita: se transformarán las condiciones de vida. Esta transformación supone el rechazo de la ciudad preindustrial y del modelo de urbanización seguido por la burguesía malagueña. Frente a aquella Málaga del XVIII, "ocupada" por edificios religiosos se supone la nueva ciudad, sus industrias y equipamientos: "ni teatros (se refiere a la ciudad del siglo XVIII), ni academias, ni baños, ni hoteles, ni fábricas pueden señalarse en este plano, en el que sólo campean los establecimientos religiosos, **como si la humanidad no pudiera hacer bien por el cuerpo al mismo tiempo que por el alma**" (4). La burguesía malagueña, parece decir de la Cerda, se debe convencer de su función de clase creadora de un nuevo espacio; la ciudad no se ha extendido de acuerdo con el aumento de población experimentado, y **apunta el verdadero sentido de la transformación urbana ocurrida: el crecimiento por elevación de alturas en el centro histórico y el hacinamiento en las periferias históricas,** proporcionando una pista sobre las condiciones de la producción de la ciudad en el período, incomprensiblemente no estudiadas.

Así pues, podemos ver una figura perfectamente acorde con su coyuntura histórica que apunta directamente al cambio —que ocurrirá posteriormente ya en el segundo capitalismo— de afectación de las condiciones de reproducción y de consumo (flujos) mediante el uso de una ciencia urbanística que creará un espacio racional (higiénico).

El proyecto de ensanche parece estar bien influenciado por el anterior. Se definen las acciones que a continuación describimos:

a) **Elementos base.**

1. **Proyecto de desviación del río Guadalmedina** a través de un canal que rodeando la trama de la ciudad diseñada al Oeste, iría a desembocar en el espacio existente entre el barrio de Huelin y la fábrica de Tabacos (aún no construida), en la traza del camino entonces conocido como "de la fábrica de refino de la Concepción".
2. El proyecto de ensanche se realiza como una sutura de las dos tramas urbanas existentes: la correspondiente a la ciudad histórica y la formada por la periferia histórica y los barrios directamente producidos por la revolución industrial (La Pelusa, Huelin y El Bulto). La forma de esta sutura es la parcelación mediante cuadrículas del antiguo lecho del río, superando el problema de espacio de la no correspondencia entre ambas tramas.

b) **Acciones al Oeste del río Guadalmedina.**

1. **Proyecto de prolongación de la Alameda,** más condicionado que nunca no sólo por la persistencia de la idea a nivel ciudadano sino también por la transformación del Puerto y el desarrollo ya pleno del barrio obrero de la Malagueta.
2. **Apertura de la calle Armengual de la Mota** con prolongación de las calles Jaboneros, Juan de Austria y Mazarredo hasta el Arroyo de los Angeles. Remodelación de la Trinidad, excepción hecha del espacio comprendido entre las calles de la Trinidad y actual de Mármoles, proceso apoyado —al igual que en Plan de 1861— por una vía paralela a esta calle (calle de Alfonso XIII y Alonso Cano), formando el conjunto más exactamente condicionado por malla ortogonal de todo el Plan de Ensanche.
3. Apertura de una gran avenida-vial, o si se quiere de dos viales, en el espacio anteriormente ocupado por la rambla del Guadalmedina. Estos viales son una consecuencia de las manzanas allí establecidas, resultado o fórmula para resolver la sutura de las dos ciudades.

c) **Acciones al Este del río Guadalmedina (centro histórico).**

1. Ordenamiento y expansión de la playa de Pescaderías mediante una malla regular ortogonal.
2. Unión de la Alameda y el Parque entendido como "Proyecto de Prolongación de la Alameda Principal" con reordenamiento de la manzana de la Marina.
3. Ordenación de la Malagueta.
4. Construcción y ordenamiento de la manzana actualmente ocupada por el mercado de la Merced, perteneciente al convento del mismo nombre y posterior cuartel (derribado en 1873).
5. Reordenamiento de la zona de la Alcazaba:
   a) Construcción de la actual calle de Alcazabilla.
   b) Reordenamiento de un vial paralelo al proyecto del parque y muy cerca a la traza de los murallones del antiguo puerto.
   c) Desaparición de la Alcazaba (5).

El plan de la Cerda es prototípico de los ensanches en damero. La planta de la ciudad imaginada responde casi estrictamente a la malla ortogonal con algunas glorietas y planta de manzanas achaflanadas y mantenimiento de los ejes territoriales básicos:

a) Camino de Antequera.
b) Calle Peso de la Harina-Arroyo del Cuarto.
c) Carretera de Cártama.
d) Carretera de Cádiz.
e) Ordenación sector Cuarteles-Salitre.
f) Carretera de Almería (Avda. de Príes).
g) Carretera Granada (ordenación Alcazabilla).
h) Camino de Casabermeja (Prol. Alameda de Barceló).

Con la propuesta de la Cerda deberán transcurrir cerca de treinta años para que se produzcan, en el contexto radicalmente distinto de la Dictadura de Primo de Rivera, nuevas propuestas de ordenación y coherentización del territorio local: **Plan de Grandes Reformas de 1926** y **Plan de Ensanche de 1927-28** (por el arquitecto municipal Daniel Rubio), aunque el tema del ensanche no sería definitivamente resuelto hasta el Plan de **Ordenación Urbana de José González Edo** de 1950.

¿Qué influencia cabe atribuir a los planes del siglo XIX sobre el planeamiento posterior? Los planes del siglo XIX no sólo responden a las ideas de los técnicos y urbanistas que la ciudad tuvo, son también y en gran medida el reflejo de las ideas que sobre sí misma tuvo la ciudad y concretamente los grupos dominantes. Ideas dispersas, con antecedentes en ocasiones en los siglos anteriores, que estos planes recogen y tratan de cohesionar y racionalizar en relación con la idea —no la práctica— de la nueva clase dominante de producir globalmente un nuevo espacio urbano. Sus relaciones con el planeamiento posterior se establecen en el sentido de determinar estas nuevas propuestas: ¿Cómo superar, por ejemplo, la idea de la Prolongación de la Alameda? González Edo, con la propuesta más coherente —aunque epígono de este tipo de planeamiento— no la logra superar a pesar del inmenso respeto que siente por los barrios populares a los que no desea afectar.

Por otra parte, además de los que seguramente se encontrarán en otras ciudades, la existencia de los diferentes planes dificultan la posibilidad de plantear la historia del urbanismo español en términos exclusivamente relacionadas con las zonas industriales y Madrid: "aparte de los ensanches de los grandes centros administrativos e industriales de Madrid y Barcelona, con la creación de barrios nuevos, como los madrileños de Salamanca y Argüelles o el más ambicioso Plan Cerdá barcelonés, poco se hizo en España durante el siglo XIX. Solamente ciudades como San Sebastián o Bilbao crecieron de acuerdo con trazados urbanísticos inspirado en la cuadrícula" (6). Esta cita corresponde a un trabajo de 1970, publicado en 1978 sin correcciones por A. Bonet Correa, es buena prueba de esa situación todavía dominante —que seguramente ya no compartirá su autor— en el panorama de la historia urbanística de nuestro país. Aportaciones muy diversas comienzan a situar en su perspectiva auténtica la realidad del siglo XIX, y la ciudad y los hombres malagueños contribuyeron decisivamente a través de anónimos y desconocidos maestros de obras, arquitectos y planeadores ocasionales a aquella historia en que arquitectura y urbanismo no eran términos diferentes.

(1) De la Cerda, E.: **Planos comparativos de la ciudad de Málaga en 1490-1750-1880 y Málaga del porvenir**, Málaga, edic. del Avisador Malagueño, Imprenta y Librería de D. Ambrosio Rubio, 1880.

(2) Véase, Soria y Puig, A.: op. cit. y Choay, F.: Urbanismo. Utopías y realidades, Barcelona, editor Lumen, 1972.

(3) De la Cerda, E.: op. cit., pág. 24.

(4) De la Cerda, E.: op. cit., pág. 24.

(5) No aparece ningún proyecto de calle importante en el C. H. porque está en construcción la calle Larios desde 1887 que no responde a la traza de la calle unión plaza de la Constitución-Acera de la Marina-Cortina del Muelle establecida por el Plan de 1861.

(6) Bonet Correa, A.: **Alfonso Cano y el urbanismo español de su época, en Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen de España,** Barcelona, editor Gustavo Gili, pág. 23, 1978.

4.3.4. **Los barrios obreros de nueva planta.**

Uno de los hitos fundamentales de la producción urbana del período industrial está constituido por la promoción-construcción de barrios nuevos para obreros por parte de sectores pertenecientes tanto a la oligarquía local (los Heredia) como a la burguesía dependiente de la anterior (Huelin). Concretamente nos referimos a los barrios de "El Bulto" y "Huelin", creados en las cercanías de las grandes industrias localizadas en la línea de costa.

4.3.4.1. **El Bulto, 1861-1892.**

Los primeros proyectos sobre el barrio datan de 1843, año en que aparecen las primeras cartografías relativas a la propuesta de M. A. Heredia y la municipal, aunque la documentación existente presenta verdaderas dificultades de interpretación.

Los terrenos donde se situarán las viviendas de este nuevo barrio se localizan al sur del barrio de El Perchel lindando con las playas de San Andrés, entonces conocida por playa de Torrijos por las circunstancias históricas conocidas. En 1844 los futuros terrenos se dedican a usos agrarios. Huertas propiedad de Manuel Agustín Heredia y otra de Juan Lozano, estando ocupadas por algunos inmigrantes de Murcia, Casarabonela y El Borge. Según un estudio reciente sobre el barrio, Manuel Agustín Heredia Livermore hijo del fundador de la casa Heredia, construiría el barrio influenciado por las diferentes experiencias anglosajonas por él conocidas (1). En sus orígenes la propuesta de construcción es bastante más amplia, modificada en 1858 (por el "plan económico") y repercutiendo en él más tarde la progresiva crisis de la industria malagueña, lo que reduciría el proyecto a lo conocido actualmente.

El nuevo barrio obrero se va a construir en las cercanías de la ferrería La Constancia y está relacionado directamente con su existencia (alojamiento de los trabajadores de los Heredia).

Las fases que pueden extraerse del citado trabajo son las siguientes:

a) **PRIMERA FASE, 1861-1869.**

1861, se encuentran habitados los dos corralones correspondientes a la fábrica de cristales.

1862, parecen existir ya tres corralones.

1863, se abren para su habitación las siete manzanas restantes que conforman la primera fase del barrio, **compuesta por la doble hilera de manzanas paralelas a la costa.** Las calles resultantes reciben los siguientes nombres: Ntra. Sra. de los Dolores, San Mariano, San Manuel, San Francisco de Asís, faltando la calle denominada San Ignacio que aparecerá en 1865.

En 1866 el barrio aparece ya dentro del distrito V, Santo Domingo, que engloba a todo el barrio perchelero con el nombre de **Fábrica de Cristales** o **casas de alquiler.** El nombre de El Bulto —indica C. Escudero Gallego—, lo tomaría años más tarde al construirse almacenes donde guardar paquetes, mercancías y el amontonamiento de estos en el barrio" (2). En 1866 la población del barrio alcanzaba ya los 1.651 habitantes, pasando a constituirse en un modelo para la burguesía malagueña —Huelin presentará su propuesta de construcción del barrio del mismo nombre aquel año—, aunque la media o relación m^2/familia fuera de 2 m^2, sin ningún tipo de servicios (3).

b) **SEGUNDA FASE, 1870-1892.**

1870, aparece una nueva calle, Banda del Mar, producto de la construcción de almacenes (fábrica de carbón de París, fábrica de harina, almacenes de vino, molino, etc.). Esta calle tiene mayor anchura que las anteriores para que pueda desarrollarse el tráfico derivado de las instalaciones industriales y de los almacenes.

Igualmente se finalizan los tres corralones sucesivos que hacían esquina a la Acequia de Labradores. A principios de la década "habiéndose ocupado alguna de las plantas de las manzanas por habitaciones, la población del barrio del Bulto se duplicaría alcanzando en 1871 un total de 2.042 habitantes a pesar de que no estaba totalmente configurado el barrio" (4).

1881, se construyen las viviendas unifamiliares adosadas de la prolongación de la calle López Pinto, posiblemente influenciadas tipológicamente por las viviendas unifamiliares de una planta que proliferaban por las cercanías y en todas las zonas de expansión de la periferia histórica (barrio de la Victoria, Capuchinos, sector de Fuente Olletas, etc.)

Tipológicamente El Bulto presenta un gran interés tanto por su morfología como por la tipología de las casas construidas. En la primera fase, las cuatro primeras manzanas poseían dos plantas y reproducían el esquema de las corralas tradicionales y las seis restantes se levantaron con una sola planta aunque manteniendo la organización de la corrala. El cambio tipológico se realiza por lo que respecta a los espacios interiores con la línea de almacenes y exteriormente con la línea de casas unifamiliares adosadas de la prolongación de López Pinto.

Lo interesante es la transposición-utilización de un modelo de hábitat, posiblemente heredado de la casa con patio popular nazarita, **la corrala** para la producción de un barrio industrial, con producción ex novo de tales corralas del mismo modo que se hacía en zonas muy cercanas y en la Trinidad.

La contradicción con respecto al mencionado estudio se sitúa en torno a la traza general del barrio que está en el origen de esta morfología. Para C. Escudero Gallego se trata de una nueva transposición: el trasplante de algunos barrios ingleses, particularmente basa su afirmación en la Joven Irlanda de F. Engels (5). Al margen de que deba considerarse una cierta homogeneidad en las propuestas de organización de aquel tiempo (características de la cultura urbanística), debe observarse que la traza de barrios ex novo en las zonas marítimas —lo que condiciona y obliga a una cierta traza paralela a la línea de costa—, era algo habitual en la España del XVIII y XIX, tanto a nivel de realizaciones como de proyectos: barrio de la Barceloneta, La Magdalena en El Ferrol, proyecto del barrio del Serrallo en Tarragona (1802), en definitiva las llamadas "fundaciones marítimas" de finales del XVIII y principios del XIX (6). Igualmente la fundación de las nuevas ciudades en la Sierra Morena por los regeneracionistas (7) implican plantas muy parecidas. Sin ir más lejos el achaflanamiento que origina las plazas octogonales interiores del barrio tienen su antecedente más inmediato en una obra anterior del mismo maestro de obras que construye El Bulto, al menos en su primera fase: nos referimos al conjunto del Pasaje de Chinitas, edificado por Diego Clavero sobre terrenos que pertenecieron al desamortizado Convento de las Agustinas (1856) (8); por esta razón hay argumentos para discutir tal vinculación a los planes ingleses para barrios obreros.

4.3.4.2. **El barrio de Huelin, 1868.**

La construcción de El Bulto, aún no acabada, puede resultar el origen de la promoción de un nuevo barrio derivado de la industrialización: Huelin. En su solicitud para que se proceda a la alineación de los terrenos de su propiedad junto a la fábrica de San Luis igualmente de su propiedad, Eduardo Huelin propugna como modelo el anterior barrio: **"no hay más que fijarse en el conocido vecindario que hay en los corralones situados en las inmediaciones de las fábricas de los señores Heredia y Larios para convencerse de la necesidad (...) que estableciendo casas baratas de condiciones higiénicas darán grandes resultados a la clase pobre"** (9).

Pero la estrategia de este pequeño industrial malagueño no va a ser precisamente la construcción de un pequeño grupo de viviendas de alquiler para obreros, se trata de la primera gran promoción privada de viviendas en Málaga, casi un pequeño ensanche, lo que encubre una intencionalidad de convertir en negocio esta producción inmobiliaria en un contexto de gran presión demográfica y alto costo de los alquileres como se verá. Por esta razón, el promotor se acoge, intenta acogerse, a todos los beneficios legales posibles.

Su petición de "labrar población" en los terrenos de su propiedad (10) choca con el ordenamiento propuesto en los diferentes ensanches (11) que no alcanzaban aquella zona de la ciudad donde se había producido una urbanización relativa en función de la instalación de fábricas y viviendas (12). El informe del arquitecto municipal indica las dificultades legales existentes: "se encuentra (el barrio) de los ensanches proyectados, fuera del anteproyecto de alineaciones comprensivo de aquellos, se halla finalmente fuera de lo previsto para casos análogos por las disposiciones vigentes, pues que su cabida superficial no permite tampoco considerarla como un caso de nueva población rural" (13).

Pero C. Salinas, analizadas las circunstancias de la habitación en Málaga (los obreros "viven amontonados") y el alto costo de los alquileres de simples habitaciones en las corralas (14), observa que "merced a todas estas circunstancias debe entenderse la acción benéfica de la autoridad a intervenir en un asunto en que así la solidez de las construcciones proyectadas como su disposición, como su higiene, reclaman una necesaria vigilancia, de aquí, finalmente, que así como las necesidades y aspiraciones de la vida han originado nuevas poblaciones (se refiere a El Palo, La Cala y Los Boliches en Fuengirola) (...), deba considerarse la de que hablamos, la que constituye la numerosa población de las fábricas, como una nueva barriada, como una población obrera que necesita desde el principio la vigilancia, la asistencia, la dirección de la autoridad en su constitución material como lo es en la administrativa y en la religiosa" (15).

Todas las instancias locales y provinciales se manifiestan favorables a la construcción del barrio y finalmente, por parte de los ministerios de Gobernación y de Fomento, se conceden respectivamente los beneficios derivados de la Ley de declaración de Utilidad Pública de 17 de julio de 1836 y de Ensanche de Poblaciones de 1864 (art. 13) (16).

El proyecto de construcción-urbanización de Huelin, debido al arquitecto Juan N. de Avila (17), es sin duda uno de los más importantes documentos de la historia urbana de Málaga, tanto por el contenido de su Memoria

(1) Escudero Gallego, C.: Repercusiones de la industrialización en el espacio urbano: El Bulto (1861-1979), Málaga, Dto. de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pág. 131, 1979 (inédito).

(2) Escudero Gallego, C.: op. cit., pág. 170.

(3) Escudero Gallego, C.: op. cit.

(4) Escudero Gallego, C.: op. cit., pág. 173.

(5) Engels, F.: La situación de la clase obrera en Inglaterra, Madrid, Akal editor, 1876.

(6) Véase, el barrio de la Magdalena y el urbanismo de los ingenieros militares en el siglo XVIII, en op. cit.

(7) Véanse, varios: Resumen histórico del urbanismo en España, Madrid, IEAL, 1968 y Bonet Correa, A.: Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el antiguo régimen en España, Barcelona, ed. Gustavo Gili, 1978.

(8) Bonet Correa, A.: op. cit.

(9) A. H. M., Labrar población en los terrenos del Sr. Huelin, leg. 1.229, carpeta 92.

(10) A. H. M., supra cit.

(11) A. H. M., supra cit. (informe del arquitecto municipal C. Salinas, sin fecha y paginación).

(12) A. H. M.: supra cit. (informe del arquitecto municipal C. Salinas, sin fecha y paginación).

(13) A. H. M.: supra cit.

(14) A. H. M.: supra cit.

(15) A. H. M., Labrar población..., informe del arquitecto municipal.

(16) Beneficios concedidos en junio de 1870.

(17) Proyecto de Ensanche en los terrenos de D. Eduardo Huelin en Málaga. Arquitecto, Juan N. de Avila, 30 de noviembre de 1869 (consta de Memoria y cuatro planos).

como por la cartografía que le acompaña. La Memoria es desde una perspectiva de análisis de la ideología que lo sustenta, un documento justificativo de la necesidad de un nuevo tipo de urbanización y por otra parte la base de ocultación de las intenciones mercantiles y especulativas que subyacen en el proyecto.

Esta justificación se basa en una larga lista de elementos de muy diversos tipos: el análisis de las condiciones topográficas, climáticas, etc., de la ciudad que suponen la necesidad de su expansión por el Oeste, una crítica de los corralones o "salas" que provocan no sólo una problemática sanitaria sino también social: "los que la necesidad obliga a vivir de este modo (en las corralas) no pueden menos que relajarse en todos los conceptos" (1), situación añade el arquitecto, que sólo recuerda la Autoridad durante los brotes epidémicos; la excesiva renta en los alquileres de las habitaciones de los corralones, superior comparativamente a la pagada por otras clases sociales y, finalmente, la ausencia de unas ordenanzas de policía urbana. En definitiva los mismos elementos que observábamos en los planteamientos de ensanche pero perfectamente documentados y como es lógico, reflejando una problemática y no una crítica al sistema aunque se reconoce su carácter: "la misma proporción y tesis que siento —señala J. N. de Avila—, para esta población suele ser pocas variables para todas las poblaciones importantes y de aquí el estudio que desde los Emperadores hasta el modesto artista vienen haciendo para resolver este grave problema social de dar cómodas, saludables y económicas viviendas a la clase obrera, como lo prueban los diferentes modelos y sistemas propuestos o presentados en la última exposición universal de París" (2). Una actuación sobre la problemática de la vivienda no sólo afecta a la clase directamente beneficiaria sino "como el general que proporcionaría a todas las demás debe ser acogida con preferencia por el Gobierno" (3).

La Memoria de Juan N. de Avila es, con toda evidencia, un análisis de las condiciones a que somete el nuevo sistema económico a la población tras desarticular las anteriores fórmulas habitacionales y familiares. Transformaciones característicamente universales que a la larga, y recuérdese el ambiente social conflictivo de la ciudad, pueden devenir en contradicciones importantes (cualitativas) para el sistema económico y las clases interesadas en su mantenimiento.

El proyecto intenta explícitamente incidir sobre las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo: **viviendas unifamiliares adosadas para los trabajadores de las fábricas cercanas pero, también, para los jornaleros agrícolas que trabajaban en la cercana Vega del Guadalhorce, distante unos 3 kilómetros del nuevo barrio que se proyectaba.** En este sentido se señala: "aquí como se observará, aún a costa de no obtener gran utilidad para el propietario, se adopta el sistema de **que cada individuo tenga su casa independiente con todas las oficinas necesarias para una familia** y hasta con el desahogo de un patio particular" (4). La vivienda aislada —contrapuesta a la corrala—, se convierte en axiomática desde la perspectiva de sus ventajas en el sentido de casa-refugio (aislante): "mucho más para el operario que pasa todas las horas de su trabajo viviendo en **la gran familia del taller;** es indudable que cuando éste se retira a su vivienda anhela **aislarse de todos** para reconcentrarse sólo en su propia familia" (5).

Esta comprensión de la necesidad de una reproducción ampliada de la fuerza de trabajo se traduce en el deseo de que las autoridades dispongan los correspondientes servicios educativos y religiosos que, además, se especificaran en la centralidad (plaza) diseñada para el nuevo barrio. Temprana estrategia si pensamos en el momento histórico en que se propone y que diferencia sustancialmente la propuesta de Huelin de la construcción de El Bulto.

El proyecto se basa en la trama casi cuadrangular, manzanas cuadrangulares, producidas por el sistema viario, compuesto por un eje central de comunicación al camino de Churriana que es el enlace con la ciudad, de 20 metros de anchura y perpendiculares al mismo, viales transversales de 15 metros de ancho que crean las mencionadas manzanas de unos 80 metros de lado y con chaflanes de 3 metros para permitir una mejor circulación.

Estas manzanas resultantes se subdividen en cuatro por ejes, formados por las calles de servicio (5 metros de ancho), y "alrededor de los frentes de cada una de estas manzanas establezco las viviendas que se proyectan" con patio interior que determina la morfología de manzanas, mejor submanzanas, huecas. Todas las casas son unifamiliares adosadas con excepción de los ángulos donde se establece un piso principal "para los más acomodados".

El conjunto se estructura en torno a una plaza que "no sólo podrá servir de solar en los días feriados sino hasta de mercado y frente a ella se designa el sitio para la Iglesia, Casa de Socorro, Escuela y demás edificios públicos" (6).

El barrio hacia 1892 estaría ya bastante consolidado aunque (7) no parece se haya respetado absolutamente el proyecto original (8).

4.3.4.3 Otras construcciones: La Pelusa.

Las características y disponibilidades de la documentación impiden avanzar mucho más de lo ya mencionado en este parágrafo. A pesar de ello, se puede apuntar la posible producción de otro barrio ex novo **La Pelusa,** aunque no dispongamos de datos al respecto. El criterio empleado —análisis de los barrios de nueva planta—, no impide que nos refiramos a la construcción ex novo de nuevas corralas en algunos barrios populares: La Trinidad, El Perchel o en las cercanías de El Bulto, posiblemente relacionadas con el denominado "plan económico" de 1858, pero resulta claro que su estrategia es bien diferente y muy especialmente si se comparan con la promoción-construcción de Huelin por un industrial y comerciante Eduardo Huelin, vinculado al triángulo oligárquico malagueño y sus principales operaciones (por ejemplo la creación del Banco de Málaga (9) que puede entenderse muy bien como un programa reformista aunque esconda otras realidades de carácter especulativo o de estricto negocio sobre el "problema de la vivienda".

Dentro de este capítulo se debe señalar la aparición de los **primeros núcleos de autoconstrucciones o chabolas.** Cerda señala algunos núcleos de "chozas" precisamente en las cercanías de La Pelusa. **La producción de un espacio urbano en la Alcazaba** corresponde igualmente a la segunda mitad del siglo XIX y no puede entenderse sino como urbanización marginal en muchos casos, aunque posiblemente vinculada a un grupo étnico periférico al proceso de revolución urbana e industrial: los gitanos (10).

Las transformaciones consecuentemente apuntaban a todas las características clásicas del modelo de urbanización industrial: hacinamiento, producción de barrios obreros, aparición estructural de la urbanización marginal, etc.

4.4. LA MALAGA DEL SIGLO XX.

4.4.1. El período de la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930).

La historia urbana de Málaga en la época contemporánea debe hacerse girar en torno a dos grandes hitos: el proceso de industrialización experimentado en el siglo XIX y el vertiginoso crecimiento de la estructura turística en la costa occidental. Mientras que, como se vio, poseemos unos ciertos conocimientos sobre la aparición y su consiguiente impacto urbano, no podemos decir lo mismo con respecto al proceso de desindustrialización ¿Cuándo se produce el colapso total de la Málaga industrial? Investigaciones en archivos, trabajos de campo, discusiones, etc., nos indican que las respuestas no están suficientemente claras y que sólo las encontraremos tras las necesarias investigaciones.

Sabemos que los años 50 y los iniciales de la década de los 60, son el punto sin retorno de la estructura industrial malagueña, con la paralización y desmantelamiento de los restos de la Málaga industrial coincidente con el llamado "boom turístico".

El período 1900-1923 parece en período de calma en el crecimiento de la ciudad: una prolongación de las directrices e ideas formalizadas a finales del siglo anterior, con aquel "plan de ensanche" de Emilio de Cerda nada optimista en cuanto a sus previsiones de aumento de extensión de la ciudad. Sin embargo, habrá de esperarse a conocer los resultados de investigaciones actualmente en curso para una definición y evaluación del mismo.

En tales condiciones la historia urbana del siglo debe referirse al planeamiento en gran medida, además las diferentes monografías sobre industria, comercio, vivienda, etc., definen perfectamente aspectos concretos de la situación urbana actual.

Considerando este aspecto y con cierta intención didáctica, entendemos la evolución urbana del siglo XX de acuerdo con los siguientes episodios básicos:

1. PERIODO DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA (1923-1930).
2. LA REPUBLICA (1931-1936).
3. PERIODO AUTARQUICO (1937-1959).
4. PERIODO DEL "BOOM TURISTICO" (1964-1973).
5. CRISIS DEL MODELO (1973-19?).

Conocemos las circunstancias que determinaron o crearon las condiciones para la aparición de la dictadura en 1923: la crisis del sistema de la restauración, o como más claramente especifican algunos autores, la incapacidad por parte de la burguesía para alcanzar la hegemonía (11).

La dictadura del general M. Primo de Rivera produjo un enorme impacto —al menos en ciertos niveles— en el planeamiento urbano y en la gestión municipal. El desarrollo del **Estado Municipal** de 1923, al margen de sus motivaciones últimas a las que nos hemos referido en otro lugar (12), introdujo nuevas perspectivas en torno a la autonomía y capacidad de gestión de los municipios aunque sin embargo dada la diferencia de situaciones, no puede equipararse a la actual situación del planeamiento territorial y urbano.

En una síntesis muy apretada debe destacarse las competencias (ferrocarriles, suburbanos, obras de ensanche, urbanización, saneamiento, etc.) que atribuía el Estado a los municipios, lo que provocará una intensa labor de planeamiento y especialmente el criterio de municipalización de los servicios con carácter de monopolio y la

(1) Proyecto de Ensanche..., Memoria, pág. 3.

(2) Proyecto de Ensanche..., Memoria, pág. 6.

(3) Proyecto de Ensanche..., Memoria, pág. 7.

(4) Proyecto de Ensanche..., Memoria.

(5) Proyecto de Ensanche..., Memoria.

(6) Proyecto de Ensanche..., Memoria.

(7) Véase, Plano de la ciudad de Málaga, año de 1892, E. de la Cerda Garriot.

(8) Las circunstancias posteriores del barrio en el período posterior a 1870, fecha de su aprobación definitiva, deben ser objeto de una investigación monográfica.

(9) Morilla Critz, J.: Gran capital y estancamiento económico en Andalucía, Banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX, Córdoba, Universidad de Córdoba, Ins. Hermanas de Andalucía, pág. 37, 1978.

(10) Bejarano Robles, F.: Los gitanos en Málaga, Jábega, Málaga, Diputación Provincial de Málaga, n.° 11, 1975 (septiembre).

(11) Tuñón de Lara M.: En torno a la dictadura de Primo de Rivera, en Cuadernos Económicos del ICE, Madrid. Información Comercial Española, n.° 10, 1979.

(12) Jiménez Díaz, J. C. y Rubio Díaz, A.: **Autarquía y ciudad (Málaga 1937-1959)** en **Estudios de Economía e Historia,** Málaga, Caja Rural Provincial, n.° 2, 1981.

intención de desarrollar la deuda municipal a cuyo fin fue creado el Banco de Crédito Local. El Estatuto Municipal ampliaba enormemente las competencias municipales y establecía criterios más racionales para la gestión y producción de los espacios urbanos (1).

En Málaga, el período 1923-1929 tuvo una enorme importancia urbanística:

a) Se desarrolla el planeamiento y la intervención en la ciudad: Plan de Grandes Reformas (Conde de Guadalhorce y L. Werner en 1923) y Plan Daniel Rubio (1928).

b) Tanto uno como otro establecerán las bases del planeamiento y las intervenciones en las décadas de los 40 y 50.

c) Durante el mismo, la ciudad experimentará un cierto crecimiento al amparo de las sucesivas legislaciones y reglamentos sobre casas baratas (1921, 1922 y 1924), plasmando en la Ciudad Jardín y en diversos proyectos de barrios posteriormente construidos durante la autarquía.

Es, sin duda, el Plan del arquitecto municipal Daniel Rubio (1928) el que va a pretender hacer frente al conjunto de la situación urbana reflejo de una cierta coyuntura: entre 1920 y 1930 la población malagueña ha ido en constante progresión, pasando de 150.584 h. a 188.010 h., con incremento del porcentaje asentado en Málaga con respecto al total de la población provincial. El incremento demográfico ha repercutido en algunas barriadas extremas (Torremolinos y El Palo) que, por primera vez, van a ser objeto de planificación y especialmente ha aumentado el grado de hacinamiento en los barrios de la periferia, como muy bien refleja la Memoria redactada por D. Rubio justificando su plan de ensanche.

Este crecimiento demográfico impulsó la construcción de viviendas, siguiendo la normativa de las sucesivas legislaciones sobre casas baratas elaboradas por la Dictadura y determinó la paulatina importancia del subsector de la construcción que ocupaba unos 5.700 trabajadores y se había convertido en el más importante subsector del sector secundario. Todavía no es posible sino intuir la importancia del ensanche del tejido urbano de Málaga a través de la política de viviendas baratas y las repercusiones de los proyectos elaborados que influenciarán de una forma muy directa los "polígonos" de la Autarquía. Entre los proyectos no realizados destacan los correspondientes a los barrios obreros de El Carmen y La Misericordia que Daniel Rubio incluirá en su plan de ensanche, y entre aquellos efectivamente construidos la llamada "Ciudad Jardín" y la colonia obrera de San Alberto en las cercanías del Convento de la Trinidad. Entre las zonas de ensanche destacan fundamentalmente la expansión de **La Trinidad** y del llamado Camino de Antequera.

Por otra parte, el esfuerzo de comprensión del Plan de D. Rubio no obvió el posible crecimiento industrial. Todavía la industria tenía un peso específico en la ciudad. Como consecuencia de la I Guerra Mundial se produjo una coyuntura favorable pero, como ha indicado A. Nadal, si bien pudo suponer una segunda fase acumulativa, "a partir del cual emprender un auténtico proceso de industrialización, pero el género de industrias, las dificultades de muchas y el control del capital extranjero sobre las más florecientes lo impidieron" (2). Durante la Dictadura los sectores más florecientes fueron el energético (gas y electricidad), las azucareras y la edificación y obras públicas, es decir, un reflejo coherente de los contenidos de la política económica del período (3).

El Plan de Daniel Rubio se produce en un contexto muy característico: la Conferencia Nacional de Edificación (1923), el Estatuto Municipal (1924), la crisis del planeamiento de ensanche y la lenta incorporación de las ideas del Movimiento Moderno. En consecuencia, refleja un momento de indeterminación en el sentido de que rechaza el planeamiento de ensanche pero cultural e ideológicamente no consigue su superación. Este Plan con la preocupación de ordenar el gran hacinamiento de los barrios periféricos y los numerosos núcleos de viviendas marginales que habían comenzado a aparecer en la periferia. Ordena una gran superficie de terreno al Oeste del Guadalmedina, con un trazado cuya teoría reguladora nos viene explicada por el autor en un revelador y curioso pasaje de la mencionada "Memoria": "en desuso el sistema de recintos concéntricos, a que obedecieron urbes tan famosas en la antigüedad como Babilonia y Persépolis y aún conserva Pekin (sic), por no ser aplicables a la época; justamente criticado el sistema cuadricular que sirvió de norma en el siglo pasado por la monotonía de las calles y manzanas y la dificultad de llegar al centro por vías quebradas, que desorientan al viandante y alargan el camino a recorrer, se han reconocido las ventajas del sistema mixto o radial, acercándose a la idea de Vitrubio, que situaba el foro en el centro y de este radiaban las vías más importantes".

Teniendo presente que la ciudad en el momento de la redacción del Plan se detenía en el borde oeste de los barrios de la Trinidad y el Perchel, a partir de donde se mantenían las huertas y explotaciones agrícolas del antiguo "ruedo" con alguna que otra agrupación de viviendas marginales, el gran mérito del Plan y lo que explica la perdurabilidad de sus líneas maestras, está en haber sabido valorar cuales eran las trazas adecuadas con capacidad para regular la ordenación del territorio. Como ha señalado J. L. Gómez Ordoñez, "la ordenación del territorio, que no tiene nada que ver con la directriz del río..., viene marcada por seis ejes de salida siendo la traza del Peso de la Harina, la calle Carril y el Arroyo del Cuarto los dos elementos transversales de estas radiales, el primero reforzando la topografía y el segundo en una zona muy llana en línea de máxima pendiente, reforzando con su perpendicular a ellos, a los ejes territoriales".

De esta manera se produce una coincidencia entre la realidad topográfica y las premisas teóricas usadas por D. Rubio (modelo radial de ordenación), explicándose el hecho de que las líneas básicas del Plan se hayan incorporado a todo el planeamiento posterior. Esquemáticamente, Rubio procede de la siguiente forma: extrapolarradialmente el viario de la ciudad existente, asignándole todo el peso de la misión reguladora a la prolongación de la Alameda para cuyo trazado une el puente de Tetuán con el punto de encuentro entre el Peso de la Harina y el Arroyo del Cuarto —operación contenida en el Plan de Ensanche de 1862—. Sobre esta avenida, con un tratamiento claramente inspirado en el proyecto de prolongación de la Castellana de Núñez Granés, sitúa al nuevo centro de la ciudad, con desdoblamiento del antiguo, a partir del cual vuelve a reproducir un esquema radial según los vértices de un octógono. El eje Este-Oeste es la gran avenida que se proyecta en el territorio, el eje Norte-Sur constituye lo que llama Ronda Intermedia, y los ejes diagonales confluyen a 45° con los anteriores, son precisamente las paralelas a las trazas del Peso de la Harina y Arroyo del Cuarto, sobre las que descansa buena parte de la ordenación. El esquema básico se completa con una Ronda Interior y otra Exterior como envolventes de todo el perímetro planificado, cuya superficie está calculada, de acuerdo con las tipologías edificatorias propugnadas, para dar cabida a una población de 200.000 habitantes y una densidad de 200 hab./Ha.

El fracaso de Rubio ha de vincularse a su incapacidad para resolver el problema formal del choque entre dos sistemas radiales (la ciudad construida y la ciudad diseñada), seguramente al no superar el confuso momento teórico de la Urbanística. Lo cierto es que en la ordenación interior de los sectores que quedan entre los radios y las Rondas se produce el fracaso. Excesivamente preocupado por la supuesta monotonía de los ensanches, al tiempo que desea garantizar la máxima igualdad de los derechos de propiedad y fachada eliminando las diferencias entre calles principales y secundarias, se empeña en cruzar los sectores con un sinfín de diagonales y vías cruzadas que acaban por desvirtuar la claridad conceptual de las grandes avenidas.

Al igual, este distorsionamiento desfigura cualquier posibilidad de una ley compositiva en manzanas y parcelas, e incluso es demasiado confusa para definir por sí sola un principio de zonificación —el contenido en la "Memoria"— según el cual los edificios públicos habrían de ir alrededor de la plaza central del ensanche en las inmediaciones del puerto; entre éste y la estación de ferrocarril, las fábricas y almacenes. La parte contigua al perímetro de la población existente y limitado por la ronda intermedia, sería destinado a la construcción de viviendas. Finalmente el sector definido entre las rondas (intermedia y exterior) estaba destinado a casas de una planta con jardín y patio trasero.

A pesar de su indudable fracaso proyectual, el Plan de 1928 mantuvo su vigencia e influencia en todo el planeamiento posterior. (8)

4.4.2. La época Autárquica (1937-1959).

Durante la República el escaso crecimiento urbano se efectuó sobre las tramas diseñadas por Daniel Rubio no pudiéndose hablar en el ámbito local de conexiones con el Movimiento Moderno y su expresión en España (Gatepac), situación que se prolongará durante la Autarquía y el Plan General de Ordenación de José González Edo (1948-1950).

Tras la derrota de la República asistiremos a unos de los períodos más peculiares de la historia urbana de Málaga. Si bien se trata de un reflejo de las condiciones generales, las propias peculiaridades de Málaga y su provincia hacen que el análisis del período autárquico sea paradigmático y muy esclarecedor de los componentes de la política urbana general.

En un plano estrictamente referido al crecimiento urbano y sus condiciones, son tres los aspectos que nos merecen consideración: la política de viviendas, el diseño de la plasmación de tal política y el planeamiento urbano.

La política de viviendas es el centro teórico de las Asociaciones de la Administración. La dictadura franquista heredaba una grave crisis, no muy diferente de la descrita por Daniel Rubio en su "Memoria" del Plan de 1928, e incluso pudiera pensarse que este problema se había agravado durante la República (parece constatado un notable aumento de los desarrollos chabolísticos). Además las propias condiciones o componentes del "mensaje" del bloque dominante apuntan la necesidad de una actuación sobre la vivienda como factor casi determinante de una estrategia de afectación positiva de la familia (4) y, contradictoriamente, de anti-urbanismo. En tal contexto se van a producir los primeros diseños de viviendas del nuevo régimen, realizados por arquitectos adscritos a los servicios técnicos de F.E.T. y de las J.O.N.S., corresponden a las llamadas "casas baratas" o "ultrabaratas" de El Palo —alternativa a la habitación en cuevas y chabolas en el mencionado barrio (5)— y los prototipos de viviendas plurifamiliares de los arquitectos E. Esteve y E. Atencia (6) con referencias explícitas —en el caso de los prototipos para viviendas unifamiliares—, a lo tradicional y la arquitectura popular que ya hemos estudiado en otro lugar (7).

(1) Véase, Coscuella Montaner, L. y Orduña Rebollo, E: Legislación sobre Administración Local (1900-1975), Madrid IEAL, 2, 1981.

(2) Nadal Sánchez, A.: Andalucía ante el advenimiento de la República, coyuntura política y movimientos huelguísticos en la Málaga de 1930. Málaga, Universidad de Málaga, pág. 33, 1981.

(3) Véase, varios autores: Economía política de la 1.ª Dictadura de Primo de Primo de Rivera (monográfico).

(4) Para este tema véase, Cort. C.: Campos urbanizados y ciudades rurizadas, Madrid, Imprenta Yagüe, 1939.

(5) Véase Jiménez Díaz, J. C. y Rubio Díaz, A.: Autarquía y ciudad (Málaga 1937-1959), Málaga, Estudios de Economía e Historia, Caja Rural Provincial n.° 2, 1981.

(6) Esteve E. y Atencia E.: Estudio de viviendas para Málaga, Proyecto de casa unifamiliar (1939).

(7) Véase Jiménez Díaz, J. C. y Rubio Díaz, A.: Autarquía y ciudad (Málaga 1937-1959), Málaga, Caja de Ahorros Rural, págs. 44-46, 1981, y notas sobre el urbanismo de la autarquía: algunas realizaciones en Málaga (1937-1959) Málaga, Baética, Universidad de Málaga, Facultad de Filosofía y Letras, n.° 3, 1980.

(8) Véase "El Plan Rubio en el Urbanismo malagueño". Jábega n.° 42. Salvador Moreno Peralta.

A pesar del enorme programa propagandístico, raro es el día en que no aparece una referencia en la prensa local, puede decirse que nos encontramos ante un urbanismo y una arquitectura más literaria y de proyecto (bidimensional) que real, aunque enormemente ilustrativa de los componentes teóricos dominantes y su alcance.

Las propias condiciones económicas y muy especialmente la carencia de materiales, son un freno para el desarrollo real de una política de vivienda cuantitativamente importante que pusiera fin a la situación de crisis a que hacen referencia todos los textos del período.

Durante el período 1937-1950 las acciones son escasas: Barriada del Generalísimo Franco (Ciudad Jardín), Grupo del Canódromo (Ciudad Jardín), Grupo Santo Tomás de Aquino (Diputación Provincial), Viviendas ultrabaratas de El Palo, Haza Campillo Alto y Bajo (la primera de ellas destruida en la actualidad), Haza Cuevas (Barriada Ntra. Sra. de la Victoria y proyecto para el conjunto denominado Barriada Girón (1941).

Todos estos conjuntos obedecen a la normativa estricta del período (reglamento del INV para la ejecución de la Ley de 19 de abril de 1939 sobre viviendas protegidas) que regulaba rígidamente los aspectos volumétricos y tipológicos de los diseños. Al margen de la calidad ambiental y paisajística de estas nuevas construcciones, no deben olvidarse los componentes ideológicos que las determinaban.

Además, durante el período, asistimos a la producción de una cierta "geografía de la Administración" con proyectos y realizaciones de gran interés: Casa de la Cultura (1939), Palacio de Justicia (proyecto de 1939), Edificio de Sindicatos (proyecto 1948), etc.; otros destinados a equipamientos de carácter comercial (red de mercados): Mercado de Mayoristas cuyo proyecto databa de 1938, inaugurado en 1948, Mercado de la Merced (1938) y Mercado de Mármoles (1948); turístico (Hostería de Gibralfaro inaugurada en 1948 y asociada a las obras de remodelación del complejo Alcazaba-Castillo), etc...

Hay una tendencia a la producción de equipamiento de carácter administrativo en los bordes de la antigua madina, conformándose, al final de la autarquía, unas fachadas explícitas con este carácter tipológico (Acera de la Marina y Muelle de Heredia) que actúan como pantallas de la "nueva ciudad". En última instancia cabe constatar cómo el "régimen" toma directamente los componentes del "plan grandes reformas" (1926) y los realiza, incluidas ciertas intervenciones que suponen remodelaciones (Alcazabilla, Mármoles, la Marina), desde las posibilidades que brindan los componentes institucionales y evidenciando la necesidad de reforzar la centralización administrativa en la ciudad de Málaga.

Por otra parte, el primer esbozo de programa urbano, de intervención en la ciudad, se encuentra en el conocido discurso radiofónico del entonces gobernador civil José Luis Arrese. Este programa inicial no presenta diferencias con respecto a otros proyectos anteriores (planes de ensanche decimonónicos, plan Daniel Rubio, etc.), y manifiesta las líneas maestras de las posteriores intervenciones así como aspectos ideológicos de indudable interés: apoya la realización del ensanche invadiendo la llanura Oeste, con la realización de la prolongación de la Alameda y la rotura del tejido urbano de El Perchel; la desviación del río Guadalmedina para evitar la existencia de **dos ciudades** "frente a frente como dos enemigos", se toma la idea de Daniel Rubio sobre la formación de un eje Prolongación Alameda - Alameda - La Marina - Parque - Paseo Marítimo y finalmente se postula la fijación de un llamado "estilo Málaga" mediante un estudio de la arquitectura malagueña, para ver si en ella encontramos los gérmenes dormidos de nuestro estilo".

La estrategia no varía sustancialmente de la contenida en el plan de 1928 y viene a adquirir un significado: la contradicción existente entre el discurso local (J. L. Arrese) y la radical oposición al planeamiento de ensanche, dentro de los sectores que definen con mayor peso específico los contenidos en este nivel del planeamiento urbano de la intervención del "nuevo" Estado (arquitectos, juristas, etc.)

En febrero de 1947, fecha de la creación de la Comisión Superior de Ordenación de la provincia de Málaga, es cuando se plantea llevar a cabo el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, a cuyo efecto se constituirá una oficina de urbanismo, cuya dirección técnica llevaría primero F. Prieto y, posteriormente, J. González Edo, redactor del futuro P.G.O.U.

El P.G.O.U. de 1950 merece por sí solo un estudio profundo. Se basa en el de 1928 en el tema de las rondas, la prolongación de la Alameda con desdoblamiento del centro, confiriendo una lógica y coherencia formal a la ordenación en los sectores. Particularmente notable es el tratamiento del primer tramo de la Prolongación de la Alameda a su paso por el Perchel, posteriormente desarrollado como plan parcial y desvirtuado con la intervención del INUR. Como con anterioridad concibiera Emilio de la Cerda, González Edo utiliza la Alameda para reinsertar las calles oblicuas en una estructura global y claramente perceptible, asumiendo mediante sus vías laterales de reparto la diferencia de paralelismo entre las calles de ambas márgenes.

El Plan, a pesar de que propugna determinadas intervenciones en la centralidad histórica, pretende mantener las características tradicionales del medio urbano: con mantenimiento de los tipos de las alturas predominantes heredadas de las transformaciones del siglo XIX y freno a la expansión —contenida en la zonificación del Plan de 1928—, mediante casas unifamiliares con jardín y patio, buscando que en el futuro, "el conjunto urbano será una ciudad de altura media general, con algunas torres que destaquen o exalten el carácter primordial de algunos edificios", y con mantenimiento y conservación de los barrios tradicionales. A tal fin, se formulan los instrumentos jurídicos que debían permitir "una ordenación estética" de la ciudad y "una protección de las zonas histórico-artísticas".

La aprobación del P.G.O.U. redactado por J. González Edo se produjo en el B.O.E. de 18 de julio de 1950, en sesión celebrada por la Comisión Central de Sanidad de 10 de junio de 1950, después de una exposición al público de 45 días.

En el plano de la política de viviendas es durante la década de los 50 cuando asistimos a la producción de polígonos y conjuntos del mayor interés: grupo Torres de la Serna (1950) construidas por la Tabacalera (Ministerio de Agricultura) en las cercanías del barrio obrero de Huelin, grupo de Ciudad Jardín (1953), Barriada Sixto (1954), Barriada de Carranque (1956) (1), grupo de viviendas para los trabajadores de la Industria Malagueña (1956), Barriada José Antonio Girón (1950-1955), grupo Generalísimo Franco (1956) en Ciudad Jardín, Barriada Santa Julia (1957) y Barriada Sánchez-Arjona (1959). Las tipologías perviven en acciones posteriores que cronológicamente salen fuera del ámbito de la autarquía, como los grupos Herrera Oria (1962) y Virgen del Carmen (1964) en el sector de Ciudad Jardín hasta llegar a la permanencia tipológica que supone la Unidad Vecinal de Absorción de la Palma (1964-1968) (2) con un esquema tipológico y organizativo análogo al de los poblados de colonización.

No es aquí el lugar más adecuado para un análisis en profundidad, ambiental y tipológico, de estas acciones del período autárquico, cuya calidad ambiental y de diseño está fuera de toda duda y se constata en los distintos trabajos que hemos realizado para el período. Esta conceptualización se reafirma con esta revisión del P.G.O.U., calificando todas estas actuaciones como tejidos urbanos a proteger. Sin embargo, como forma de aclarar algunos aspectos de esta valoración positiva, queremos hacer algunas referencias:

— Las diferentes barriadas adoptan el modelo ruralizante en lo tipológico y una ordenación acorde con la legislación entonces vigente. De esta forma se adoptan y desarrollan sistemas abiertos, cerrados y mixtos.

— Se adecuan a las tramas derivadas del planeamiento anterior e incluso en algunos casos adoptan la misma localización que los viejos proyectos de barrios (casas baratas) diseñadas durante la dictadura de Primo de Rivera, por ejemplo Haza de Cuevas.

— En la mayoría de los casos las acciones tienden generalizadamente a constituirse en unidades aisladas y autosuficientes, apoyando la idea de un crecimiento urbano orgánico y a la vez discontinuo. Dentro de esta misma estrategia existen otros aspectos, por ejemplo la búsqueda de unas formas espaciales que eviten la integración (a la ciudad) de la emigración rural, claramente especificado en las viviendas unifamiliares medianeras que coexisten con los bloques cerrados (el tema es muy evidente en el sector de viviendas unifamiliares de Carranque).

El Plan González Edo fue derogado por una sentencia del Tribunal Supremo (21-3-64), argumentándose defectos de forma en su tramitación, a instancias de un particular. Desde entonces, y hasta 1971 cuando se aprueba el P.G.O.U. de los arquitectos E. Caballero y R. Alvarez de Toledo, la producción de la ciudad fue escasamente regulada por la Administración Municipal. Realmente, el P.G.O.U. de 1950 es "derrotado" por la acción de los operadores inmobiliarios que atisbaban el mercado que iba a surgir a medida que la estructura turística del litoral se consolida. Ante estas expectativas, el P.G.O.U. de J. González Edo era un evidente freno dada su normativa. Así su nulidad y la puesta en vigor de una ordenanza de edificación de 1902, permitía una actuación de plena libertad de tales agentes. Sin embargo, los efectos urbanos del P.G.O.U. de 1951 son más importantes de lo que normalmente se cree: los planes parciales de la prolongación de la Alameda, la Malagueta y el Ejido son hitos de la última historia urbana de Málaga, aunque realmente fueran muy desvirtuados; afecta también a ciertas zonas de ensanche de la Trinidad y en última instancia, debe vincularse también a una cierta incapacidad de comprensión de la ciudad como modelo productivo, especialmente en el tema de la ciudad industrial, aunque debemos estar a la espera de investigaciones más profundas para establecer criterios firmes y no hipótesis.

4.4.3. **El período del "Boom turístico" (1964-1973).**

No vamos a definir este período puesto que en las diferentes monografías se ha ido aclarando y conceptualizando. Tan sólo establecemos algunos puntos de referencia. En principio debe destacarse el profundo cambio ocurrido tras el período autárquico: cambio ideológico y de la estrategia económica a nivel de los "gestores" del Estado, transformación del papel atribuido a la ciudad y acentuación en todo el Estado de la tendencia a construir o producir ciudad desde la perspectiva de una lectura radical

(1) Véase Jiménez Díaz J. C.: El urbanismo de la autarquía en Málaga (1937-1959). El caso de la barriada de Carranque. Universidad de Málaga, Fac. de Filosofía y Letras, Dto. de Geografía. Memoria de Licenciatura, 1982 (mecanografiada).

(2) Véase Rubio Díaz A.: El núcleo urbano de Palma-Palmilla (1959-1975). Universidad de Málaga, Fac. de Filosofía y Letras, Dto. de Geografía, Memoria de Licenciatura 1979 (mecanografiada). Y algunos aspectos del núcleo urbano Palma-Palmilla de Málaga 1950-1975, Baético, Universidad de Málaga.

de la Carta de Atenas, frente a las anteriores tendencias. Este hecho tiene una particular trascendencia en el plano de lo que podríamos llamar "la cultura sobre la ciudad".

Esa lectura radical realizada desde unas condiciones de debilidad extrema de la cultura urbanística, va a producir una interpretación, si existió, basada en los aspectos menos profundos del Movimiento Moderno y la consecuente reducción de sus presupuestos a la categoría de simple caricatura, lo que venía a apoyar las tendencias e intereses de los agentes, incluidas las propias promociones de las instancias estatales.

Los profesionales abandonan cualquier intención de obra propia, de programa de investigación (en el plano urbano y del diseño). Cualquier pretensión o intención de producir una obra de autor, con sus excepciones, no existió. Se produce una degradación general de las labores de proyectación, directamente vinculada a una aceptación de las condiciones impuestas por el modelo económico desarrollista y las fuerzas sociales que lo apoyaban.

Si los profesionales más directamente vinculados a la producción de la ciudad no opusieron ninguna resistencia a las nuevas directrices —especialmente los arquitectos—, la aceptación social de los diferentes factores degradadores de la ciudad existente es total. Posiblemente sea este uno de los factores más característicos del período, aunque deba reconocerse que la inexistencia de un marco de libertades imponía el silencio.

Estas breves notas para caracterizar el período sirven para marcar o diferenciar un marco general. Ahora bien, en Málaga la situación es incluso más compleja puesto que desde 1964, al haberse producido la aparición de importantes sectores de demanda solvente, inferidos por el intenso crecimiento turístico, los promotores inician la producción masiva de polígonos de viviendas y la Administración apoya los procesos de renovación y cambio urbano de forma sistemática —especialmente en el tema del Polígono de la Alameda—. En el núcleo histórico, con anterioridad al P.G.O.U. de 1971, ya se atisbaba el futuro con acciones puntuales de renovación y cambio. Agricultura e Industria tanto a nivel local como provincial, pasan a constituirse en sectores sin ningún peso específico en las directrices de la política económica realizada a nivel provincial. La macrocefalia urbana de Málaga-ciudad y el litoral occidental serán los resultados del "modelo Málaga" en un marco generalizado de aceptación social en cuanto a sus plasmaciones urbanas.

Este marco es la base desde el que se produce el P.G.O.U. de 1971, directamente influenciado —cuando ya incluso comenzaba a ser criticado— por esa interpretación o lectura degradante de la Carta de Atenas (muy superada ya en los ambientes más cultos de la urbanística europea). Si algo resulta evidente de aquel P.G.O.U. es que no pretende ninguna lectura de la ciudad, simplemente situar y normalizar jurídicamente la acción de los promotores. No existió comprensión alguna del modelo "Málaga" ni esfuerzo alguno en el análisis de las anteriores propuestas. Como hemos venido manteniendo, se redacta en medio de una generalizada situación de anarquía urbanística profundamente enraizada en la psicología colectiva, propiciada por la superposición de una absoluta inconcreción normativa en lo que se refiere a la calificación jurídica del suelo, con la súbita aparición del importante mercado inmobiliario mencionado. Tenía que hacer frente a una situación que exigía la reproducción cíclica del esquema valoración del suelo - promoción - construcción, justificado o insuflado por una demanda que se presentaba ilimitada: tenía que servir de marco al típico proceso marginal de urbanización sin industrialización, susceptible de quebrarse en cualquier momento pero que, evidentemente, creó una prosperidad ficticia que envolvió a la psicología colectiva en una especie de euforia y determinismo desarrollista en la que "lo moderno" adquiere un papel central.

A nuestro juicio, los factores más directamente determinantes de esa profunda mutación morfológica hemos de encontrarlos en:

1.° El propio modelo teórico del plan: la Carta de Atenas, las teorías funcionalistas del "zoning" y la "ciudad abierta".

2.° El significado real del concepto de "ciudad abierta" traducido en el Plan por la Ordenanza "Residencial Plurifamiliar" y que manchó la mayor extensión del suelo.

Dicha Ordenanza alude al tipo de viviendas en bloques exentos, realizados por promociones autónomas, como edificios aislados o polígonos de vivienda ejecutados sobre paquetes de ciudad a cuyo interior no alcanza en principio la actividad ordenadora del Plan, que se deja para un momento posterior a través de los "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 que al menos confiriera una cierta homogeneidad y coherencia a esas partículas de ciudad que iban apareciendo.

Y esas tramas urbanas elementales habrían luego de subsumirse en la trama más general constituida por una red arterial, diseñada al Plan y verdadera "última ratio" del mismo, diseñada en total contraposición con las vigencias de las tramas y ejes históricos que hemos ido viendo. Así, si a la incoherencia de esas subtramas internas formadas por promociones y polígonos inconexos, superponemos la incoherencia más general de la red arterial impuesta, tenemos como resultado esa desmembración de la ciudad en trozos que hace que hoy día reconozcamos Málaga, no ya en la coherencia y calidad de la ciudad que fue, sino en la desintegración del tejido urbano de sus ensanches.

El P.G.O.U. de 1971 sellaba una renovación total de la ciudad, y no sólo de las zonas a medio consolidar sino también de la propia centralidad urbana. Renovación que suponía la pérdida de la capacidad de reconocer la ciudad y, en un plano más individualizado, de autorreconocimiento simbólico. En última instancia sólo cabía reconocerse en la desintegración producida no sólo por los aspectos ya indicados sino también, por la pérdida de los lugares simbólicos asumidos por la colectividad. Sólo a partir de 1975 podemos constatar un cierto cambio, especialmente en la psicología popular, de recuperación y búsqueda de la ciudad soñada.

Capítulo 5.°

LA DIFERENTE APTITUD DE LOS TERRENOS PARA SU UTILIZACION URBANA

Topografía y ocupación del suelo: Su relación con las nuevas zonas de crecimiento urbano.

La relación entre la topografía y la ciudad está en los inicios del urbanismo. La creación de espacios urbanizados y los primeros asentamientos históricos se pueden rastrear desde los albores de la ciudad.

Es en torno al macizo de Gibralfaro donde se aposenta la ciudad púnica, y las extensiones de civilización posteriores se hacen en aquellos lugares de más fácil acomodación.

La topografía del término municipal está en estrecha relación con el sustrato litológico. A grandes rasgos se pueden diferenciar tres zonas:

1. Zona de morfología montañosa: Con pendientes mayores al 20 %. Se corresponde con el área de la cuenca del Guadalmedina-Montes de Málaga, sigue una línea sinuosa desde el flanco occidental, festoneando la carretera del Puerto de la Torre, inflexiona hacia el Cerro Coronado y cruza al otro lado del río Guadalmedina, hasta seguir la cornisa montañosa del Este. Corresponde en general esta zona a los materiales más duros del Bético de Málaga.
2. Zona de morfología alomada: Con pendientes < 20 % y > 12 %. En sentido amplio se puede asimilar a los materiales pliocénicos que se disponen sellando a los de litología metamórfica, en una ancha banda que ocupa desde los núcleos occidentales en torno a la carretera de Cártama, cruza la cuenca baja del Campanillas y se angosta por las extensiones del suelo urbano en el N.W. La presencia en el área oriental es muy escasa.
3. Zona de morfología plana: Corresponde al estrecho cordón del litoral del Este, los terrenos de inundación de los ríos Campanillas, Guadalhorce y Guadalmedina, más los pie de monte de los hitos pliocénicos. Su pendiente es < 12 %.

Después de esta somera diferenciación topográfica se puede entender mejor los criterios de ocupación de suelo propuestos por este Plan General.

Ya en la memoria elaborada para el Avance, se establecían una serie de escalones clinométricos representados en planos a escala 1/10.000, que alumbraban la relación topografía-edificación y/o obras civiles. La secuencia utilizada era:

— Menos 4 % de pendiente: zona llana sin problemas para edificación de ningún tipo.

— 4 % - 12 % de pendientes: zona inclinada favorable para todo tipo de edificación, salvo en lugares en que debido a problemas litológicos (pizarras y areniscas muy degradadas con buzamientos desfavorables), pueden existir dificultades constructivas.

— 12 % - 20 % de pendiente: zona muy inclinada a la cual afectan más los problemas litológicos. Encarecimiento de la construcción.

— 20 % - 40 % de pendiente: zona abrupta donde hay que tener en cuenta altos costes para la promoción, debido al fuerte volumen de material a mover en cualquier obra civil o de edificación.

— Más de 40 % de pendiente: zona muy abrupta. No aconsejable por factores litológicos y/o económicos ningún tipo de edificación.

Es claro que estas restricciones topográficas no agotan estrictamente las propuestas de ocupación del suelo ya que exigencias de tipo urbanístico, obligan a considerar otras variables, como puede ser el modelo territorial elegido desde este Plan General que induce a "terminar y conectar" intersticios de ciudad.

En base a lo expuesto se opta por extender la ciudad, allí donde se ofrecen menos factores negativos de tipo topográfico y que además coincide con la vocación histórica de crecimiento de Málaga.

Por ello, es hacia la llanura del Guadalhorce, el litoral occidental y la zona de Teatinos en donde se dan las grandes áreas de Suelo Urbanizable Programado y no Programado, sin que ello suponga un crecimiento de menor grado en otras áreas por imperativos exógenos a los estrictamente topográficos.

Capítulo 6.°
USOS IMPLANTADOS EN EL TERRITORIO

6.1. DESCRIPCIONES TIPOLOGICAS Y MORFOLOGICAS DE LA CIUDAD EXISTENTE.

1. Sectores de conservación de la estructura urbana y edificatoria de la ciudad antigua.

Comprende aquellos sectores de la ciudad histórica en los que es preciso mantener un criterio general de conservación y revitalización, bien por su exclusivo interés arquitectónico, histórico o ambiental, o porque cuenten con un substrato de población, comercio o actividad con la suficiente vigencia como para seguir reconociéndolos y valorándolos en sus características actuales.

Dicha calificación abarca la totalidad del recinto de la antigua ciudad musulmana y los primeros arrabales y sectores de extensión surgidos a partir de sus murallas, y una ampliación, extendida a otros sectores dispersos que aún permanecen intactos y son reconocidos en su calidad y vigencia.

Las intervenciones sobre estos sectores tienen como objetivo revitalizar la ciudad histórica, permitiendo la renovación puntual de la edificación que mantenga inalterada la estructura urbana actual (respetando alineaciones vigentes o de hecho) y que, salvo los casos en donde explícitamente se decrete la conservación de edificios o recintos con criterios de protección histórico-artística, ambiental o patrimonial, se propicie una arquitectura **sustancialmente** integrada con su entorno, en el orden externo, escala y volumetría.

2. Sectores de la ciudad histórica en proceso de densificación urbana.

Comprende sectores de la ciudad coincidentes en su mayor parte con los ensanches y extensiones del casco histórico producidos a principios del siglo XX y que, sin modificar la trama urbana original, se encuentran dentro de un proceso de colmatación y densificación de ésta por aumento de las alturas y volúmenes edificables.

El proceso de renovación que se ha producido en estas zonas, no ha alterado sustancialmente la estructura urbana existente pero la ha sobredensificado, cambiando las condiciones de intensidad de uso y descomponiendo el perfil del paisaje urbano.

Las intervenciones sobre estas zonas reconocerán y consolidarán dicha estructura urbana, teniendo en cuenta la incidencia de la nueva edificación en altura que se ha venido produciendo, en orden a una adecuada recomposición del paisaje urbano, compaginando este propósito con el de corregir los excesos de densidad a que habría de conducir la extrapolación del actual proceso.

3. Sectores de ensanche en transformación tipológica.

Sectores dispersos de la Vega del Guadalmedina englobados por el crecimiento urbano, que se encontraban consolidados o en vías de consolidación al entrar en vigor el P.G.O.U. de 1971, con una trama de ensanche, edificación medianera y mezcla de usos. El Plan los recogió con una calificación de extensión plurifamiliar en bloques aislados sin un previo trámite ordenador que encauzara esa transformación tipológica, produciéndose una sensible rotura del paisaje urbano, con mezcla de tipologías e indefinición en muchos casos del régimen jurídico de los espacios resultantes del proceso de edificación.

4. Sectores consolidados por residencia plurifamiliar exenta, del Suelo Urbano o de Planes Parciales aprobados.

Entran dentro de esta calificación los polígonos residenciales de bloques de vivienda plurifamiliar exenta, construidos sobre los sectores de extensión de la Vega con anterioridad al P.G.O.U. de 1971 o surgidos al amparo de la ordenanza "Residencial Plurifamiliar" de este.

Dicha ordenanza alude al tipo de vivienda en bloques exentos, realizados por promociones autónomas como edificios aislados o polígonos de vivienda ejecutados sobre parcelas de la ciudad —generalmente coincidentes con los límites de propiedad catastral del parcelario de Rústica preexistente—, a cuyo interior no alcanzaba en principio la actividad ordenadora del Plan, que se dejaba para un momento posterior: los Avances Directores y el Plan Parcial.

Sea cual fuere el grado de coherencia interna de estas dos figuras de planeamiento, y en parte debido al propio modelo de implantación elegido, la configuración de las tramas a nivel de barrio o sector quedaba en manos de las promociones concretas, que ofrecían toda la gama posible de ordenaciones volumétricas con bloques exentos, sin que hubiera de hecho una pauta o criterio general que garantizase la homogeneidad e integración de las tramas, y posibilitara una continuidad productiva en el proceso de crecimiento y extensión de la ciudad.

Los sectores a los que alcanza esta calificación, ya sean Suelo Urbano o procedan del planeamiento parcial aprobado definitivamente, se encuentran prácticamente consolidados en su totalidad, lo que da poco margen a la actuación sobre ellos. No obstante es preciso atender, en la medida de lo posible, al doble objetivo de recomponer la desintegración de las tramas urbanas y corregir los déficits de equipamientos e infraestructuras que padecen de una manera generalizada las barriadas conformadas por este proceso.

5. Promociones públicas de vivienda que ordenan manzanas completas.

Se trata de una serie de promociones públicas de viviendas situadas en la primera corona de extensión de la ciudad, construidas con anterioridad a la vigencia del P.G.O.U. de 1971 —la mayor parte de ellas en el período de la autarquía— y que, en ausencia de planeamiento vigente, se emplazaron de una manera estratégica allí por donde apuntaban los crecimientos plasmados en los primeros Planes de extensión (Plan de Ensanche, 1929, y Plan General de Ordenación, 1951), definiendo o reforzando sus trazas en mayor o menor medida.

Dichas promociones ocupan manzanas completas que se ordenan mediante sistemas abiertos, cerrados o mixtos. Las tipologías edificatorias resultantes traducen las ordenanzas arquitectónicas-urbanísticas del INV en los años 40 que pueden resumirse en: conjuntos de densidad baja o media, bloques lineales de doble crujía generando espacios semipúblicos abiertos o cerrados, en cuyo último caso el resultado es un trasunto de la supermanzana "Radburn" ordenada interiormente con equipamiento y viviendas unifamiliares. Todo ello en un estilo cruzado de arquitectura funcional con los invariantes locales o ruralistas propios de la época de su construcción.

El Plan reconoce la vigencia de estas tramas, no sólo en su concordancia con las trazas fundamentales que pautaron la ordenación del territorio al oeste del Guadalmedina (su paralelismo con los caminos radiales y las rondas), sino en la indudable calidad arquitectónica y ambiental lograda en la mayoría de los casos.

6. Sectores de crecimiento residencial programado sobre el antiguo suelo industrial.

Se trata de amplios sectores de suelo vacante liberado por la extinción de su primitivo uso industrial, situado a lo largo del litoral oeste, en la margen derecha del Guadalmedina, programado por el P.G.O.U. de 1971 como desarrollo residencial plurifamiliar.

El Plan hace una apuesta decidida por el crecimiento residencial sobre esta zona en razón de la aptitud topográfica de su emplazamiento, su sistema de comunicaciones (proximidad ferrocarril-puerto-carretera de Cádiz y futuro Paseo Marítimo litoral) y en última instancia, por la magnitud y proyección de las inversiones infraestructurales —públicas o privadas—, allí concitadas.

7. Sectores de Ciudad Jardín sobre trama de Ensanche.

Teniendo siempre presente las características y condiciones tipológicas dominantes de cada conjunto, la intervención sobre cada uno de ellos tenderá a devolverles su carácter primigenio, especialmente en lo que se refiere al tipo y uso, posibilitando el ligero aumento de densidad e intensidad urbana que, sin variar sus condiciones de calidad ambiental, sea lógico reconocer, dada la nueva situación de centralidad que ahora ocupan frente a la condición periférica de su origen.

Dentro de esta tolerancia el Plan habrá de señalar elementos singulares dentro de cada uno de los conjuntos —por su calidad arquitectónica, tratamiento de jardines, etc...—, o incluso por la significación histórica o urbanística de conjunto en sí, con criterios conservacionistas similares a los "sectores de conservación de la estructura urbana y edificatoria de la ciudad antigua".

8. Conjuntos residenciales de baja o media densidad y urbanizaciones residenciales.

Esta calificación comprende las promociones privadas de urbanizaciones de chalets y diversos sectores mixtos de vivienda unifamiliar y plurifamiliar recogidos por el P.G.O.U. de 1971 con la Ordenanza "Residencial Mixta".

En tanto que alternativa residencial a la congestión de los sectores más urbanos, la mayoría de las urbanizaciones ocupan posiciones de borde en la ciudad, sobre terrenos de abrupta topografía, con usos diferenciados distribuidos según el principio de zonificación del Plan Parcial correspondiente, edificados con viviendas unifamiliares aisladas sobre parcelación prefijada y con muy escasa ocupación de Suelo, pero con alto consumo agregado del mismo.

El proceso de urbanización y edificación, que en definitiva se ciñe al ritmo de ventas de parcelas al usuario (con la variedad de estilos arquitectónicos demandados), ha llegado a producir en ocasiones un modelo disperso, desintegrado y escasamente urbano, al no existir, desde la propia ordenanza o desde el trazado original, medidas de diseño urbano que actúen sobre el conjunto confiriéndole unidad y coherencia.

En los sectores de edificación "Residencial Mixta" la dualidad tipológica de la ordenanza se ha resuelto generalmente hacia la vivienda plurifamiliar, pudiéndose delimitar zonas en donde el proceso de transformación ha sido completo.

Los sectores mixtos a los que se refiere la presente calificación son aquellos de "RM", en los que el proceso de edificación y urbanización han sido paralelos, es decir, no se ha producido sobre una estructura urbana preexistente, sino que ha ido conformándose al ritmo de crecimiento (espontáneamente o siguiendo remotamente las trazas de un planeamiento parcial de escasa operatividad).

Las urbanizaciones residenciales se reconocen en su carácter preferentemente unifamiliar, de viviendas aisladas, introduciendo no obstante la posibilidad de agruparlas, bien por transformación espontánea bajo determinadas condiciones de parcelación o en zonas expresamente indicadas para ello, mediante modificaciones en los planos de zonificación de los Planes Parciales correspondientes.

Al reconocer asimismo su carácter de residencia permanente será preciso dotar a algunos sectores de las reservas de suelo para uso público, ya que no en todos los casos se dispone de la suficiente dotación acorde con la intensidad urbana de la zona.

Pero sobre todo, el Plan propone una serie de operaciones viarias que palien su condición suburbana mediante su accesibilidad e integración con el sistema viario y estructura general de la ciudad.

En cuanto a los sectores mixtos de baja o media densidad se ha entrado en ellos con criterios de recomposición, decantándolos hacia la tipología que mayor homogeneidad pueda dar al conjunto dependiendo del grado al que se haya llegado en el proceso de transformación. Si esta ha sido intensa, el viario habrá de precisar de las necesarias intervenciones para mantener equilibrada la relación entre el tipo y la morfología, además de las operaciones de reequipamiento.

En caso contrario, y muy especialmente en los sectores de topografía difícil, procederá frenar la incipiente construcción plurifamiliar, derivándola hacia la agrupación de viviendas unifamiliares.

9. **Areas o polígonos industriales.**

Comprende esta calificación las piezas de Suelo Urbano dedicadas a actividades secundarias, industriales o almacenamiento con la suficiente entidad y vigencia como para ser reconocidas y deslindadas de la calificación circundante y así como toda la zona industrial calificada como tal por el P.G.O.U. de 1971. Esta última se despieza en polígonos industriales que se encuentran en muy diverso estado de urbanización y consolidación.

10. **Sectores de viviendas autoconstruidas, procesos marginales y núcleos satélites suburbanos.**

Con esta calificación se contemplan las zonas de residencia autoconstruida, marginadas en mayor o menor grado, absorbentes de una demanda proveniente en gran medida de la inmigración que no puede acudir al mercado de vivienda plurifamiliar del Suelo Urbano. Ejecutadas sobre parcelaciones generalmente ilegales y con el único soporte infraestructural de un principio de trazado viario, estas agrupaciones ocupaban inicialmente posiciones periféricas en la ciudad, pero dado el dinamismo del proceso de implantación —y la vigencia y consolidación de los asentamientos resultantes—, actuaron de agentes inductores del crecimiento, quedando hoy como enclaves dentro de la extensión del Suelo Urbano.

Los núcleos suburbanos de la Vega del Guadalhorce obedecen a los mismos criterios de implantación en cuanto al perfil sociológico de sus moradores. Surgen sobre parcelaciones ilegales situadas sobre las vías de acceso a la ciudad desde el territorio, teniendo en la ciudad el mercado de trabajo.

En ambos casos la edificación es unifamiliar, generalmente agrupada, siguiendo las pautas de implantación de los núcleos rurales de vivienda tradicional o popular.

El Plan, con ciertos márgenes de tolerancia, fijará los límites de los núcleos satélites, estableciendo en ellos las necesarias reservas de suelo para equipamientos y asistiéndolos en sus déficits infraestructurales en la medida que lo permitan las provisiones generales para este capítulo, y sin perjuicio de la aplicación del Reglamento de Disciplina Urbanística a los responsables de las parcelaciones para la asunción de sus compromisos urbanizadores.

11. **Espacios libres públicos, equipamientos colectivos y elementos singulares de carácter monumental.**

La presente calificación comprende el sistema de grandes espacios libres públicos de la ciudad y los destinados a uso social que forman parte del equipamiento colectivo (Escuelas, Culto, Cultura, Espectáculos, Deportes, Sanidad, Abastecimiento y Centros Administrativos), así como las piezas urbanas no comprendidas en la categoría anterior pero que están significadas por su carácter histórico, artístico y monumental.

12. **Procesos de degradación urbana.**

Bajo este epígrafe no se ampara ninguna calificación de suelo propiamente dicha, sino que más bien constata una cualidad de determinadas áreas de la ciudad.

Se trata de zonas que han entrado en un proceso de degradación por obsolencia de uso, por el efecto traumático sobre el tejido urbano de aperturas viarias, por tensiones derivadas de un aumento de la edificabilidad, por chabolismo o cualquier otra circunstancia que determine la precariedad del asentamiento, abocándolo a una transformación profunda de su morfología, uso y tipología.

6.1.1. Relación de las distintas áreas morfológicas en que se divide el núcleo de Torremolinos.

1. **Núcleos de arquitectura tradicional. Casco antiguo.**

Con esta calificación se comprenden los núcleos originales de Torremolinos y la Carihuela que mantienen inalterada su trama y tipología aunque hayan sufrido en su mayor parte una intensa transformación de uso, convirtiéndose en focos de actividad terciaria y en auténticos núcleos comerciales.

El núcleo de Torremolinos comprende a su vez el reducto de residencial tradicional de la población autóctona ("El Calvario"); y el centro comercial de la calle San Miguel, surgido de la reconversión en pequeños comercios del parcelamiento original, con reutilización en muchos casos de las mismas viviendas alineadas a dicha calle y sus aledañas. La liberación de suelo por desaparición de algunos caserones encastrados en el tejido urbano, posibilitó unas operaciones de reordenación concebidas como extensión o diversificación superficial de los usos comerciales mediante galerías cubiertas, con apartamentos o viviendas en las plantas superiores y comercios en los bajos o intermedios.

En estas nuevas tramas la intensidad de uso y la densidad es superior a la de la trama original, aunque la adecuada trabazón entre ambas trasciende el conjunto en una idea global de "zoco comercial" muy significativa de la mejor imagen de Torremolinos, razón por la cual se incorporan estas nuevas ordenaciones dentro de la presente calificación.

2. **Extensión plurifamiliar del casco antiguo.**

La presente calificación comprende los sectores de vivienda plurifamiliar de residencia permanente para la población indígena, surgidos como extensión del núcleo original de "El Calvario", sobre terrenos en su mayoría municipales situados al sur de la variante de la carretera nacional. Por la tipología y la ordenación puede asimilarse a las barriadas periféricas de bloques exentos de Málaga-capital, aunque con menor densidad global y mejor dotados de equipamiento colectivo. No obstante, presentan el mismo problema de falta de un criterio ordenador que confiera continuidad a las tramas resultantes en cada polígono, ofreciéndose una imagen desmembrada que traduce problemas reales de accesibilidad y comunicación con la estructura general de la ciudad.

Las piezas a las que alcanza esta calificación se encuentran en período de consolidación, existiendo amplios intersticios de suelo vacante entre ellos, a los que es posible encomendar esa misión integradora y reordenadora mediante una adecuada ordenación viaria y localización estratégica de usos.

Además de estas operaciones, el Plan propone la extensión y apertura de algunos viales que además de conectar los polígonos entre sí los acerca a los grandes equipamientos a nivel ciudad, entre ellos, el nuevo mercado municipal emplazado junto a la variante de la carretera nacional sobre terrenos municipales.

3. **Sectores de uso hotelero.**

Se trata de sectores muy definidos del litoral en donde, sobre una parcelación rural, se asentaron los primeros grandes hoteles definitorios del primer sesgo turístico de Torremolinos.

El cambio de rumbo y extracción de la demanda turística con el traspaso de su control hacia los "tour operators" extranjeros y la concepción de la misma como motor del negocio inmobiliario y de los procesos de recalificación de suelo, determinaron la pérdida de vigencia de este planeamiento hotelero en beneficio de los apartamentos turísticos, de menor coste y mantenimiento.

De esta forma los hoteles se debaten entre su incierto futuro como tales y sus dudosas posibilidades de transformación, habiéndose ya producido la enajenación de los espacios libres de algunos de ellos para la construcción de nuevos bloques de apartamentos, turísticos o de residencia permanente.

4. **Zonas de apartamentos y vivienda plurifamiliar semi-intensiva.**

Se trata de sectores dispersos englobados en el Plan del 71 por las Ordenanzas de la Sub-zona A-32, aún no ocupados o en vías de consolidación con el tipo de ordenación fragmentario e indefinido que se derive de dicha Ordenanza.

El Plan reconduce el aprovechamiento y las ordenaciones intensivas o semi-intensivas dadas por el Plan del 71, concretadas en sus parámetros de ocupación, altura y uso, encontrando en las vías generales de comunicación y en las características de las ordenaciones circundantes los soportes estructurales para su ordenación.

5. **Grandes promociones de apartamentos sobre parcelación rural.**

Se trata de grandes promociones de apartamentos turísticos, en edificios exentos, sustentadas en una estructura de propiedad parcelaria rural. Dichas promociones

se sitúan en diversos sectores de Torremolinos con distintos tipos de ordenación y niveles de ocupación de suelo, no obstante estar todos ellos amparados por la versátil Ordenanza A-32 del Plan anterior. Así pues, sólo es posible encontrar en el sustrato catastral el único nexo o la única pauta configuradora de las tramas a nivel zonal.

También es diversa la propia calidad edificatoria y ambiental de los conjuntos, siendo algunos de ellos, por el irreparable deterioro que han inferido al paisaje, los elementos más significativos de la última imagen ofrecida por Torremolinos, y determinantes en última instancia de su pérdida de posición en el mercado turístico internacional.

6. **Sectores de hoteles y apartamentos con núcleos de servicio y ocio.**

Se trata de sectores contiguos a la carretera nacional que iniciaron su proceso de ocupación con hoteles y apartamentos turísticos sobre el parcelario de rústica siguiendo la pauta de implantación turística típica de Torremolinos, y se completaron con instalaciones de servicio y ocio, significando fuertemente la zona con este carácter, y desdoblando el centro de gravedad de Torremolinos en un nuevo foco de actividad.

La vigencia y estabilidad de estas áreas —con intensa rotación de los negocios lúdicos y recreativos— está sometida a la incertidumbre general que caracteriza al porvenir turístico de Torremolinos.

La espontaneidad y la ausencia de criterios ordenadores ha caracterizado la implantación de estos centros de ocio. El Plan los reconoce y potencia, pero introduciendo las indispensables pautas ordenadoras por las que habrán de regirse la construcción de nuevas instalaciones recreativas, dotando al conjunto de la accesibilidad y las necesarias plazas de aparcamiento de que ahora carecen.

7. **Zonas de transición y transformación.**

La Ordenanza de la Sub-zona A-32 del Plan 71, en su dualidad volumétrica y su diversidad tipológica, posibilitaba todo tipo de ordenación y usos, traspasando a las iniciativas particulares la conformación de las tramas a nivel local y la definición del uso y función dominantes de cada zona, haciendo abstracción del carácter de las tramas existentes y los apuntes de estructura urbana que presentaban.

Ello dio como resultado la aparición de zonas indefinidas, mixtas de bloques exentos y viviendas medianeras, o de apartamentos turísticos de ocupación intensiva junto a viviendas unifamiliares tipo chalet, repartidas intersticialmente por todo el perímetro urbano de Torremolinos.

8. **Urbanizaciones residenciales. Conjuntos residenciales de baja o media densidad.**

Comprende las promociones privadas de urbanizaciones de chalets y en general, de viviendas unifamiliares en ocupación semi-intensiva o extensiva.

6.2. ANALISIS DE EQUIPAMIENTOS Y DIAGNOSTICO GENERAL.

6.2.1. Equipamiento educativo.

1.a. E.G.B.

Es éste el único equipamiento presente en casi todos los barrios. Su demanda está constituida por los niños de los grupos de edad 6-7 a 13-14, más la tercera parte del grupo 5-6, ya que los niños que cumplen su 6.° aniversario en el tercer cuatrimestre del año deben también iniciar su escolarización en E.G.B.

La cifra obtenida realizando este cálculo es para el 31-12-79 de 86.228 niños en edad de escolaridad obligatoria.

El número de plazas educativas en este nivel, según los datos facilitados por el Ministerio de Educación, es de 92.216 en 1981. De ellas el 32,24 % (29.730 plazas) corresponden a colegios privados. Este porcentaje es idéntico a la media de la región andaluza que era en el curso 75-76 del 32 %, pero muy inferior al de otras zonas más ricas del país (en Madrid por ejemplo es del 60 %).

PLAZAS E.G.B.			
PRIVADO	PUBLICO	TOTAL	POBL. 6-13
29.730 34,24 %	62.486 67,76 %	92.216 100	86.228

Por otra parte, aunque la casi totalidad de los colegios privados de Málaga reciben subvención estatal, ello no significa que su precio sea asequible para cualquier familia. Depende del porcentaje de subvención que reciba 50, 75, ó 100 %, y de la cantidad de gastos extraordinarios que produzcan y que no son subvencionados (transporte, comedor, actividades extra-académicas, etc.).

A pesar de que no ha sido posible contar con una información detallada sobre este punto, en el contacto con la AA VV ha podido establecerse que en general estos colegios privados están lejos de la gratuidad y su ámbito espacial suele ser municipal y no local, en razón de la selectividad económica de su clientela.

Esto es particularmente claro en los casos de centros privados de cierto prestigio, situados en barrios de un nivel de renta media o baja, como los colegios Europa, Puertosol y La Colina en el Puerto de la Torre, o el de los jesuitas en El Palo. En los dos casos estos colegios no pueden considerarse equipamientos de barrio ya que son inaccesibles para gran parte de su población.

Lo que a primera vista parece un superávit global de plazas de E.G.B. (92.216 plazas frente a 86.228 niños) no significa que las necesidades se encuentren debidamente cubiertas.

En primer lugar los datos de población se refieren al 31-12-79, mientras que los de plazas escolares son de 1981, y este desfase puede explicar la contradicción entre este aparente superávit global y los datos que poseemos sobre desdoblamiento escolar y déficit de plazas educativas por barrios, ya que la población infantil sigue creciendo.

Una segunda distorsión procede del método de cálculo de las plazas escolares, ya que el Ministerio de Educación lo realiza multiplicando por 40 el número de aulas, cuando en la práctica muchos colegios tienen aulas con una capacidad menor de 40 alumnos.

En tercer lugar la pirámide de población entre 6 y 14 años no tiene una distribución uniforme, ni mucho menos, lo que significa que en bastantes casos las aulas de algunos cursos están saturadas y las de otros ocupadas por debajo de su capacidad.

La conjunción de ambas cosas explica que en algunos barrios aparezcan a la vez un número mayor de plazas que niños en edad escolar, y un déficit denunciado por las AA VV y directores de colegios.

De los 48 Colegios Nacionales que han contestado al cuestionario que se les envió, 26 (54 %) aseguran tener más demanda de las que pueden cubrir. De los 22 restantes, 7 presentan problemas de saturación (utilización de los servicios complementarios como aulas), de baja calidad o inexistencia de servicios complementarios, como zonas de juego, laboratorio, biblioteca, gimnasio, etc.

Aunque los cuestionarios recibidos representan únicamente el 43 % del total de colegios estatales de E.G.B., son suficientes como indicador para mostrar cierta situación deficitaria de la E.G.B. estatal.

Hay que tener en cuenta además el déficit funcional. El niño que ocupa una plaza en un colegio con desdoblamiento (turnos de mañana y tarde) está efectivamente escolarizado, pero este dato implica a la vez la necesidad de un nuevo colegio en los barrios en que se produce el fenómeno. Lo mismo ocurre con los colegios que ocupan bajos comerciales, los que tienen distribuidos sus aulas en distintas casasmatas, los que ocupan edificios ruinosos, o los que carecen del espacio mínimo para servicios complementarios y áreas de juego. En todos estos casos hay que considerar estas plazas como a extinguir y prever reservas de suelo para la construcción de nuevos centros. Según nuestros cálculos este déficit funcional es de unas 9.500 plazas.

En cuanto a la distribución espacial de los centros de E.G.B. es prácticamente uniforme en el caso de los estatales, exceptuando la Malagueta, Pinares de San Antón, Morlaco, Candado, Camino de Antequera, Pedregalejo y Caleta Limonar que no tienen ningún centro público. En la Malagueta y Pinares no existe tampoco ningún centro privado. Estos son los dos únicos casos de total ausencia de equipamiento educativo.

Los centros privados presentan sin embargo una mayor concentración. En la franja Este de la ciudad, de la Caleta-Limonar a El Palo se encuentran 14 colegios privados de E.G.B. con un total de 8.606 plazas, (29 % del total de privados). También el Camino de Antequera y los barrios residenciales de El Puerto de la Torre, son puntos de concentración de colegios privados, con 5.200 plazas (17 %).

Otros barrios donde las ofertas de plazas de E.G.B. privada supera a la pública, son Ciudad Jardín, Suárez, Capuchinos-Olletas y Camino Nuevo. En los tres primeros barrios los centros privados cumplen una función distinta a los de la zona residencial del Este, Puerto de la Torre y Camino Nuevo es decir, cubren los déficits de la enseñanza pública en la zona, mientras que los segundos actúan como equipamientos de ciudad para cubrir una demanda selectiva y eligen por ello localizaciones capaces de otorgar cierto prestigio social a sus centros.

1.b. Preescolar y guardería.

Ambos equipamientos son muy deficitarios, la situación de las guarderías es comparativamente mucho peor. El Ministerio de Educación no reconoce a las guarderías como equipamiento educativo sino asistencial y en consecuencia no destina fondos a su financiación. Además la situación de las guarderías ha ido agravándose en estos últimos años al disminuir la ayuda que les prestaba en algunos casos el Ministerio de Trabajo. Aunque existen algunos organismos que invierten en la creación de guarderías gratuitas o semigratuitas no están legalmente obligados a satisfacer ninguna demanda ni a cumplir estándar alguno. La Administración local y el Ministerio de Educación se han inhibido tradicionalmente de este tema y aunque ahora empiezan a apreciarse algunos intentos por parte de la primera a invertir en este campo, no parece tener viso de llegar a dar una respuesta suficiente a medio plazo.

En Málaga existe una única guardería municipal, "La Gota de Leche" en la calle Ollerías, que ocupa un edificio viejo y en malas condiciones. La Caja de Ahorros de Ronda que ha creado guarderías en Málaga, grandes y bien atendidas, ha decidido no continuar con esta política por el alto coste que supone. Una guardería con 100 niños y servicio de comidas que necesita alrededor de 12 personas encargadas, tiene unos gastos mensuales superiores al medio millón de pesetas.

Existen en Málaga guarderías privadas relativamente baratas (2.000 ó 3.000 pesetas al mes) pero la única explicación a estos precios es que suelen ser un cúmulo de deficiencias, los locales no son adecuados, el personal no es suficiente ni está cualificado, no se preparan comidas ni se imparte ningún tipo de educación, etc.

Son "aparcamientos" de niños, que no pueden convertirse en otra cosa más que a costa de subir los precios hasta un punto que resulta inaccesible para una gran mayoría.

El alto coste de este equipamiento y la ausencia de organismos públicos que lo financien fuerza a buscar nuevas fórmulas de financiación y gestión que necesariamente han de basarse en experiencias de tipo cooperativo. Pero también esto es difícil, y en la práctica pocas consiguen mantenerse si no es con algún tipo de apoyo económico público.

Las guarderías seguirán siendo un equipamiento escaso mientras el Estado mantenga su política de invertir apenas en este terreno. Y a medio plazo eso es lo más probable, dada la aceptación pública de que el alto porcentaje de paro masculino convierte en superflua cualquier medida para facilitar el trabajo extradoméstico de la mujer.

En cuanto al preescolar, el Ministerio de Educación lo considera como un nivel educativo pero no obligatorio. Su política es destinar unas 80 plazas a preescolar en cada centro de 960 plazas totales. Con esta política no se llegará nunca a escolarizar en este nivel a todos los niños, porque serían necesarias más del doble de las plazas (por cada 960 niños de 4 a 13 años, existen unos 190 de 4 a 5 años). Sin embargo el Ministerio considera que está a punto de satisfacer la demanda existente, es decir, supone que menos de la mitad de los niños de 4 a 5 años son potenciales usuarios del preescolar. El Ministerio no subvenciona a los centros privados de preescolar. Esto significa que con este equipamiento ocurre algo muy parecido a las guarderías, con la diferencia de que el número de plazas es mucho mayor (más del triple).

Aunque hoy está generalmente admitida la necesidad de escolarizar a todos los niños en este nivel, mientras la política estatal siga siendo ésta, es un objetivo difícilmente conseguible.

El total de plazas públicas de preescolar es de 8.828 mientras que la demanda potencial constituida por los niños del grupo de edad 4-5 años, más las dos terceras partes de 5 a 6 y un tercio del 3-4, es de 18.938 niños. En cuanto a las privadas no ha podido conocerse el número exacto, que se sitúa en torno a las 8.000. (1) Además, mientras que las públicas son estrictamente de preescolar, es decir, atienden a niños de 4 y 5 años, no ocurre lo mismo con las privadas que muchas veces se denominan "preescolar" pero hacen también la función de guarderías dedicándose a edades menores. Lo mismo ocurre en el caso contrario, guarderías privadas que atienden al preescolar. En consecuencia resulta imposible diferenciar dentro de los centros privados el número de plazas de guardería y de preescolar.

Plazas de guardería y preescolar privadas	Plazas de guardería públicas	Plazas de preescolar públicas	Niños de 4 y 5 años	Niños de 0 a 5 años
8.075 (2)	455 (3)	8.828	18.938	47.500

1.c. **Enseñanzas medias.**

A. **BUP y COU.**

Al terminar los cursos de E.G.B. pueden obtenerse dos titulaciones diferentes. La primera, el Graduado Escolar, faculta al alumno para acceder al Bachillerato Unificado y Polivalente (BUP), mientras que la segunda, el Certificado de Escolaridad, que se entrega a los que no han conseguido evaluaciones finales positivas, permite únicamente acceder a la Formación Profesional.

Según los datos del Ministerio de Educación para toda España, en el curso 78-79 el porcentaje de alumnos con "fracaso escolar" (es decir, los que reciben el Certificado de Escolaridad) es del 37,28 %, porcentaje que ha ido aumentando progresivamente en los últimos años, desde el 32 % en el curso 1974-75.

La demanda potencial de plazas de Bachillerato, estaría constituida en teoría por el resto, es decir, por el 62,72 % de los jóvenes de los grupos de edad 14-15 a 17-18, que obtuvieron el título de Graduado Escolar al terminar la E.G.B.

Sin embargo, ni esta distribución es homogénea por provincias, ni dentro de la misma ciudad puede suponerse similar para todos los barrios.

Aunque no contamos con datos desglosados para Málaga, ya que el fracaso escolar es mucho mayor entre los hijos de familias de renta fija, puede suponerse en primer lugar que el porcentaje de potenciales alumnos de BUP es aquí menor que el nacional, ya que también su nivel de renta media se encuentra por debajo del promedio nacional y en segundo lugar, que al ser una ciudad donde la segregación social del espacio es tan fuerte, todos los porcentajes de fracaso escolar por barrios son con toda seguridad muy diferentes.

Por otra parte, no todos los jóvenes que obtienen el título de Graduado Escolar continúan después sus estudios en el BUP. El porcentaje nacional se sitúa en una media del 80 % para el quinquenio 1976-80.

El Bachillerato actual tiene casi nula utilidad como cualificación profesional, si se exceptúa el trabajo en la Administración a través de oposiciones y es fundamentalmente un paso previo a la Universidad. Este carácter de tramo intermedio del BUP es un motivo de disuación para muchos estudiantes que han obtenido el Graduado Escolar pero que por motivos económicos o de otro tipo no proyectan continuar durante 9 años más, como mínimo, sus estudios (cuatro correspondientes al BUP y COU y cinco a la Universidad).

Obviamente será en los barrios de renta baja donde con mayor fuerza actúe como elemento disuasor este carácter de paso intermedio del BUP, mientras que puede suponerse que en los de renta alta la práctica totalidad de los Graduados Escolares contienen sus estudios en el Bachillerato. Aunque no contamos con datos desglosados por zonas, la Delegación Provincial de Educación en su Memoria del curso 80-81, señala que sólo el 55,33 % de los jóvenes que terminan la EGB con el título de Graduado Escolar, inician los estudios de BUP.

Estas aclaraciones tienen por objeto indicar la enorme dificultad, a falta de estudios específicos, de cuantificar cuál es la demanda real de este equipamiento para todo el municipio y para cada una de sus zonas, y por tanto, hasta qué punto está cubierta.

Sin embargo, en el contacto con las Asociaciones vecinales de los barrios y en las entrevistas con la Delegación Provincial del Ministerio de Educación, se detecta que no existe un déficit global en el municipio de este equipamiento, aunque la distribución especial de los centros deja amplias zonas sin él.

Así la zona 4 (Suárez, Carlinda-Suárez, Camino de Antequera, Colonia Santa Inés y Puerto de la Torre), la 5 (Cruz de Humilladero, Polígono Alameda y Trinidad), y la 7 (Huelin y Tabacalera) carecen de Institutos de Bachillerato aunque las tres tienen la población suficiente para justificar centros propios.

Aplicando el porcentaje nacional de alumnos que finalizan la EGB con el título de Graduado Escolar, y el provincial de los que de ellos deciden iniciar BUP, a las cifras de población de los grupos de edad 14-15 a 17-18, se obtiene el siguiente cálculo de la demanda de este nivel educativo:

Población total (14-15 a 17-18) 35.189
62 % s/35.189 ..... 21.817
55 % s/21.817 ..... 11.999

PLAZAS DE BUP Y COU			
PRIVADAS	PUBLICAS	TOTAL	DEMANDA
5.515 34,48 %	10.482 65,52 %	15.997 100 %	11.999

B. **Formación Profesional.**

Las enseñanzas oficiales de Formación Profesional son relativamente nuevas en este país y mantienen una imagen muy desvalorizada, no sólo como algo "inferior" en relación al Bachillerato tradicional, sino también como proyecto frustrado para facilitar la incorporación a un mejor trabajo o a un trabajo a secas. A pesar de los intentos del Ministerio de Educación de limar las diferencias entre el BUP y la FP, dotando al primero de un carácter más técnico y a la segunda de uno más "humanista", las diferencias de prestigio siguen siendo muy fuertes.

Por otra parte son muchos los jóvenes que abandonan definitivamente sus estudios al terminar la EGB o que se dirigen a estudios no oficiales ni subvencionados, como Secretariado o Idiomas. También entre los que empiezan la Formación Profesional hay una tasa muy elevada de abandonos.

Aunque legalmente el primer grado de Formación Profesional (tres cursos 14-17 años) es obligatorio para todos los que no acuden al BUP, de hecho este aspecto de la vigente Ley General de Educación no se ha cumplido nunca.

En la práctica de cada 100 alumnos que terminan el 8.° de EGB en Málaga, 25 "se pierden", es decir, no continúan escolarizados y 15 repiten el curso. Además, se han producido ya abandonos a partir de sexto de EGB. De los matriculados en Formación Profesional en el curso 80-81 en la provincia, sólo un 16 % eran Graduados Escolares. El resto tiene muy distintas procedencias en porcentajes no determinados.

Con todo ello resulta imposible establecer, ni siquiera aproximadamente, cuál es la demanda actual de este nivel educativo. Sin embargo es obvio que no existe un déficit global, ya que de las 7.207 plazas totales de Formación Profesional del municipio, aproximadamente un 10 % se encuentran vacantes. Esto no significa que las necesidades estén debidamente cubiertas, ya que, como en el Bachillerato, hay grandes zonas que carecen de este equipamiento.

(1) Un recuento exacto es casi imposible porque continuamente hay guarderías que abren y cierran y porque el número de plazas, que dicen tener no es, en muchos casos, ajustado a la realidad.

(2) Es una cifra aproximada.

(3) La mayor parte de ellas, tienen carácter benéfico, es decir, se dedican a niños con problemas de pobreza, abandono etc., 420 plazas de éstas corresponden a tres centros del Instituto Nacional de Asistencia Social, y el resto 35, a la guardería municipal de Ollerías.

Hay que señalar que prácticamente todos los centros privados de Formación Profesional de primer grado están subvencionados al 100 % por lo que sus plazas pueden asimilarse a las públicas (las academias privadas de mecanografía, taquigrafía, contabilidad, secretariado e idiomas, no se consideran oficialmente como centro de Formación Profesional, ya que no siguen los programas educativos estatales y en consecuencia no reciben suvención).

1.d. **Educación Especial.**

Según el Ministerio de Educación, existen más plazas que demanda. También ASPROMANIS, una asociación benéfica dedicada a los subnormales, confirma esta valoración aunque existen centros saturados y otros que no ocupan todas sus plazas. El motivo es la escasa calidad de parte de las plazas existentes. Así, parte de las plazas públicas dedicadas a esa enseñanza (655 sobre un total de 2.179) se encuentran en aulas de centros que se dedican también a los otros tipos de enseñanza (colegios nacionales de EGB y Preescolar) y se convierten en una especie de "cajón de sastre", al que se envía niños con muy diferentes tipos de problemas, lo que impide un tratamiento adecuado. En principio parece que no es necesario construir nuevos centros educativos especiales para el nivel infantil. Hay que suponer que aunque el porcentaje de población infantil pudiera crecer, las técnicas de prevención de la subnormalidad están mucho más extendidas y probablemente el porcentaje de niños necesitados de este tipo de educación sobre un total infantil, va a disminuir.

En la actualidad, los índices del Instituto Nacional de Educación Especial, señalan un porcentaje del 1% de subnormalidad para los niños de 0-5 años, 1,5 % de 6-14 años y un 1% mayores de 14 años. Esto significa, para nuestra población infantil, que son necesarias 475 plazas de educación especial para niños de 0-5 años, 1.234 para 6-14 años, y 525 para 14-20. En total 2.234. Las plazas existentes son 2.999, es decir, hay un cierto superávit, aunque hay que tener en cuenta que una parte de estas plazas está seguramente ocupada por niños de la provincia.

Sin embargo faltan plazas de F.P. Especial. El único centro que se dedica a esto es el de ASPROMANIS, en Carlinda, con doscientas plazas.

Los centros de educación de los niveles primarios (guarderías, preescolar y EGB) deben ser accesibles a pie en un radio de unos 500 metros, lo que significa que cada barrio tenga debidamente cubiertas las necesidades educativas de este nivel dentro de sí mismo. Este criterio es ya de imposible aplicación 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 barrios colindantes. El transporte escolar (que alarga la jornada del niño, supone un gasto extra e implica un cierto desarraigo del propio barrio) debe limitarse a los núcleos periféricos excesivamente pequeños para justificar centros educativos propios.

Como norma general, los suelos que se reserven para equipamiento educativo deben tener como mínimo la superficie suficiente para la creación de un centro de ocho unidades (ciclo completo de EGB), con área libre de juegos, lo que supone unos 4.000 metros. Si el déficit escolar de la zona así lo exige, se reservará suelo para centros mayores de dieciséis unidades (entre 6.000 y 8.000 metros) ó 24 (de 8.000 a 10.000 metros). El preescolar, de acuerdo con la política del Ministerio de Educación, se incluirá en estos centros por lo que no se reservará suelo específicamente destinado a este nivel educativo.

En cuanto 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 destinado exclusivamente a este equipamiento, para evitar el alto riesgo de que permanezca indefinidamente vacío. En lugar de ello, el posible uso de guardería se incluirá en el suelo reservado a "servicios sociales" que incluirá otros tipos de equipamientos compatibles con éste (centros cívicos, clubs de ancianos, consultorios médicos, etc.).

Respecto al Bachillerato y F.P., las previsiones han de hacerse teniendo en cuenta que está en preparación una nueva Ley de Educación que hará obligatoria la enseñanza hasta los 16 años, para adecuar la legislación en esta materia con el Estatuto de los Trabajadores, que prohibe el trabajo antes de esta edad. En los proyectos del Ministerio de Educación, recogidos en el libro "las enseñanzas medias en España" (1981), estos dos cursos más de escolaridad obligatoria (de 14 a 15 y 15 a 16 años) que se añaden, se impartirán en los centros de BUP y F.P. Esto implica la necesidad de preveer suelo suficiente para una escolarización del 100 % de los jóvenes en esta edad.

El radio de acción de los centros educativos de este nivel 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 de suelo estará alrededor de los 10.000 m² (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 único distrito universitario, junto a la Colonia de Santa Inés. Como quiera que sobre este nuevo distrito se han realizado ya inversiones importantes, junto con otras ya aprobadas que es necesario rentabilizar, y como a la vez existen varias decisiones adminsitrativas 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 dos nuevas Facultades en el improbable caso de que la política del MEC optara por aumentar la oferta universitaria en la ciudad.

Respecto a la Educación de Adultos, especialmente necesaria en zonas con altos porcentajes de analfabetismo como es esta, el criterio de la Delegación Provincial del Ministerio de Educación es crearla allí donde existe una demanda por parte de las Asociaciones de Vecinos o de las Asociaciones de Padres de Alumnos. En el curso 79-80 existían 1.500 alumnos matriculados en educación de este tipo. Las clases se imparten por las tardes en centros destinados a otros niveles educativos, por lo que no parece necesario proveer reservas de suelo para este servicio.

Por último, en cuanto a la Educación Especial no parecen necesarios, como ya se dijo, nuevos centros en los niveles primarios aunque sí para la Formación Profesional especial de jóvenes y adultos. Es probable la construcción en Puerto de la Torre de un nuevo centro de estas características promovido por una asociación privada benéfica para el que se hará la oportuna reserva del suelo.

6.2.2. **Equipamiento sanitario.**

2.a **Sanitario extrahospitalario.**

Este servicio, en su aspecto público, se cubre fundamentalmente a través de los consultorios y ambulatorios de la Seguridad Social (INSALUD).

Existen en el municipio 10 consultorios y un "mini-consultorio" (Centro de Campanillas). Los consultorios cuentan siempre con medicina general, pediatría y ATS. Los ambulatorios se dedican a las especialidades médicas. En Málaga existen dos, uno en la c/. Córdoba y el otro en la Ronda Intermedia, con 142 especialistas.

El INSALUD mantiene el estandar de un consultorio por cada 12.000 cartillas de la SS., y de un médico por cada 1.000 cartillas. En Málaga se cumple ese estandar. El Instituto proyecta abrir dos nuevos consultorios para descongestionar los actuales, uno en La Palma y otro en algún punto indeterminado aún de la Carretera de Cádiz. La "congestión" actual de algunos consultorios significa que en ellos prestan servicio más de 12 médicos (la cifra habitual) y que atienden por tanto a más de 12.000 cartillas. En algunos núcleos periféricos, como Churriana o Puerto de la Torre que no llegan a las 12.000 cartillas, no existen consultorios sino médicos de la SS. con consultas dispersas.

Este estandar del INSALUD de 1.000 cartillas por médico y teniendo en cuenta que cada médico trabaja únicamente dos horas diarias en el consultorio, da lugar inevitablemente a saturaciones, largas colas de espera y consultas de cinco minutos. Pero hay que tener en cuenta que no se puede definir un número ideal de cartillas por médico porque el consumo de la medicina está sujeto a múltiples variaciones. El consumo que practican las familias de los profesionales o de la burguesía tiene un fuerte componente preventivo mientras que las familias obreras y en general las de menores ingresos, mantienen a la vez un consumo excesivo de la medicina (acudiendo al médico muchas veces sin que ningún problema físico lo justifique) y una gran ausencia de medidas preventivas.

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) una familia de tamaño medio necesita acudir al médico una vez al mes. Con las 1.000 cartillas (algo menos de 1.000 familias por médico) este debería recibir unos 40 pacientes diarios pero en realidad la cifra se acerca a veces a los 100 pacientes. Esta hiperutilización de la medicina es un problema común a todas las grandes ciudades, agravando en los barrios más pobres por la somatización continua de otros problemas y por la menor cultura sanitaria.

Todo esto hace imposible definir un estandar de aplicación homogénea pero señala la necesidad de desarrollar campañas de información y prevención médica, papel que debe asumir la Administración Local en colaboración con los Ministerios de Sanidad y Educación.

El Ayuntamiento de Málaga carece de política sanitaria, habiéndose limitado a la atención médica de las personas encuadradas en la Beneficencia (Hospital Noble) y el servicio de urgencias que no requiere hospitalización (Casas de Socorro). Sin embargo, incluso en este segundo caso, el Ayuntamiento ha cerrado tres de las cinco Casas de Socorro que fucionaban, argumentando falta de rentabilidad. Las dos actuales, en El Palo y en Torremolinos, están infrautilizadas. El Plan debe proponer la apertura de las tres Casas de Socorro cerradas y el mantenimiento de las dos actuales transformando su función, dirigiéndose fundamentalmente a la medicina preventiva, la planificación familiar y la psiquiatría de barrio y conservando también la atención de urgencias. Podría cumplir así su papel crucial atendiendo unas necesidades que la Seguridad Social no cubre.

Los consultorios médicos de la S.S., no ocupa suelo, ya que habitualmente se instalan en locales comerciales y por tanto el planeamiento urbano influye escasamente en ellos. No ocurre lo mismo con los ambulatorios que ocupan todo un edificio y que al atender un ámbito espacial mayor generan un número importante de viajes. Según reconoce el INSALUD, los dos ambulatorios actuales son insuficientes y están muy saturados. Se proyecta a corto plazo convertir el Centro de diagnóstico Jesús Cautivo (Trinidad) en el tercer ambulatorio, lo cual será suficiente según el INSALUD, para cubrir las necesidades actuales pero no las futuras.

El Mapa Sanitario de la provincia, aprobado por orden del 17-6-1980 de revisión anual, ordena la Asistencia Sanitaria del municipio, dividiendo este en distritos o sectores. Cada distrito debe contar con un "Hospital Comarcal" en el que se presten servicios de Pediatría, Obstetricia, Cirugía y Medicina Interna y cada sector —varios sectores forman un distrito—, con un Centro Subcomarcal de Salud, con Medicina General, Pediatría, Estomatología, Tocólogo y en los de la periferia, analista y radiólogo. Esto significa acabar con la actual ordenación basada en la escala Consultorio-Ambulatorio-Hospital. Los cinco distritos en que se divide el municipio cuentan ya con Hospital y en cuanto a los sectores, con la creación del Centro Subcomarcal de Torremolinos y el consultorio de La Palma, se cumplirá también el mapa, ya que los centros Subcomarcales no serán, en general, edificios de nueva creación sino adaptación de los consultorios y ambulatorios actuales.

2.b. **Sanitario Hospitalario.**

Consideramos equipamiento hospitalario público a todos aquellos Sanatorios, Hospitales y Clínicas que o bien son de titularidad estatal o bien mantienen concierto con el INSALUD de tal forma que su uso es también gratuito para los afiliados a la Seguridad Social. De hecho en la provincia sólo existen tres pequeñas clínicas privadas, con 45 camas en total, que no tienen concierto con la S.S.

El problema hospitalario del municipio no reside en un déficit de camas. Si la asistencia hospitalaria no es satisfactoria la explicación radica más bien en dos tipos de causa. En primer lugar, la excesiva concentración de los hospitales en la capital. En 1981, aproximadamente el 50 % de la población provincial residía en el municipio mientras que el 90 % de las camas hospitalarias se encuentran aquí.

De los 23 hospitales y clínicas de uso público de la provincia (5.278 camas) sólo 5 se encuentran fuera del municipio (567 camas). Esta desproporción se suavizará ligeramente con las 250 camas del Hospital Comarcal que construye la Caja de Ahorros de Ronda en Vélez-Málaga, y otro nuevo hospital, de unas 200 camas que el Ministerio de Sanidad proyecta construir a medio plazo en algún lugar aún no definido de la Costa Occidental de la provincia. En Málaga capital se abrirá próximamente el Hospital Clínico, de 800 camas, y a más largo plazo el Traumatológico y de Rehabilitación con 300 camas.

EQUIPAMIENTO HOSPITALARIO PUBLICO

	Hospitales actuales	Camas	Hospitales previstos	Camas
Málaga	18	4.711	2	1.100
Resto provincia	5	567	2	450
TOTAL	23	5.278	4	1.550

En segundo lugar, problemas funcionales; el principal es la distribución y calificación de las camas: las urgencias se concentran en Carlos Haya, saturándolo a menudo. No existe ningún hospital Geriátrico y tanto el de Carlos Haya como el Hospital Civil tienen muchas camas ocupadas por ancianos que en gran parte no necesitan realmente una hospitalización aunque sí atención médica. Los centros no pueden rechazarlos porque sus familias no están dispuestas a hacerse cargo de ellos o bien carecen de familia. Sería necesario prever la construción de Centros Geriátricos que actuarán a la vez como residencia y clínica para ancianos.

A este tipo de problemas hay que añadir los de vetustez de las instalaciones y del absentismo laboral muy fuerte en algunos de los hospitales.

Todo esto no significa que no sean necesarios nuevos centros hospitalarios. La relación actual es de 5 camas por cada mil habitantes para toda la provincia, que se convertirá en 6,7 cuando se abran los hospitales previstos. La Organización Mundial de la Salud recomienda una relación de 10 camas por 1.000 habitantes. Pero sin necesidad de acudir a estándares puede comprobarse que existen problemas de saturación y que son necesarios nuevos hospitales. Ahora bien, ese déficit debe cubrirse descentralizando con nuevos centros comarcales que descongestionen los del municipio y permitan una mejor asistencia sanitaria en el resto de las provincias.

Una excepción a esta necesidad de descentralización lo constituyen los centros especializados que pueden seguir implantándose en la capital.

Las reservas de suelo que el Plan defina para equipamiento hospitalario deben dedicarse a ese tipo de centros especiales, en concreto a hospitales geriátricos y de rehabilitación especial. Con esto último nos estamos refiriendo a algo que por ahora no existe en la provincia pero que podría crearse en el futuro a través de los convenios entre distintas administraciones y entidades benéficas privadas: centros de rehabilitación para toxicómanos, drogadictos y alcohólicos. Aunque no contamos con datos estadísticos sobre el número de personas afectadas en el municipio por este tipo de problemas, parece ser que, al menos en lo que respecta a los alcohólicos, son muchos los necesitados de curas de desintoxicación y deshabituación. En cualquier caso, y aunque es imposible prever ahora cuál va ser la evolución de este fenómeno, es conveniente efectuar reservas de suelo que permitan, en caso necesario, su eventual creación.

6.2.3. **Equipamiento asistencial.**

Se suelen incluir en este epígrafe las guarderías que hemos incluido en el Educativo, los asilos o residencias de ancianos, los clubs u hogares del pensionista, los comedores y centros de alojamiento provisional gratuitos, las residencias de estudiantes y los "hospicios" (centros para niños abandonados o difíciles).

Una característica de este equipamiento es la gran variedad de tipos que incluye y la enorme diversidad de los agentes gestores.

Los centros dedicados a los ancianos son muy escasos en Málaga, tanto los de régimen abierto (clubs) como cerrado (residencias). Constituyendo uno de los principales déficits de la ciudad, junto con el equipamiento cultural casi inexistente y el verde.

Existen en la ciudad únicamente tres residencias de ancianos. Una en la carretera de Cádiz junto a la estación de Renfe con 110 plazas y regida por las Hermanas de la Caridad. La segunda en Pinares de San Antón, de la Seguridad Social, con 192 plazas. Es un centro de ámbito estatal y sólo la mitad de sus plazas están ocupadas por malagueños. La tercera pertenece al Ayuntamiento y la Diputación, situada junto al Arroyo de los Angeles con 120 plazas y condiciones muy deficientes (dormitorios de 24 camas). Los tres centros aseguran tener mucha más demanda que la que pueden atender.

La población de más de 65 años del municipio es de 47.106 personas (1979), y suele considerarse que la demanda de este equipamiento se sitúa entre el 5 y el 7% de esta población. Esto significa que se necesitarían unas 2.826 plazas (6 %) en residencias de ancianos, es decir 7 veces la oferta actual.

Por muy desprestigiadas que estén las residencias de ancianos y por muy acertadas que sean las críticas que les han dirigido (desarraigo, formación de guettos, infantilización y sentimientos de inutilidad e impotencia), el hecho es que, a falta de otra cosa, la demanda de este equipamiento supera en mucho a la oferta actual.

Hasta ahora las residencias o en su versión más desacreditada el asilo, han sido la única respuesta dada al anciano que por carecer de familiares con los que convivir —bien porque estos efectivamente no existan, bien porque prefieran "deshacerse" de él— y por su incapacidad física, mental o económica no puede atender por sí mismo todas sus necesidades. También los comedores gratuitos de los centros de beneficiencia estatales o religiosos se han dirigido a los ancianos, pero únicamente a aquellos considerados como "pobres de solemnidad".

Ultimamente en algunas ciudades, como Madrid, el Ayuntamiento ha organizado servicios de asistencia domiciliaria a los ancianos, de ayuda a las tareas domésticas y de asistencia sanitaria, que tienen el gran valor de solventar necesidades primarias evitando a la vez que el anciano se vea obligado a pedir su ingreso en una residencia.

Están surgiendo a la vez propuestas de sustituir la creación de nuevas residencias por la de mini-barrios dedicados principal pero no exclusivamente a ancianos, con instalaciones asistenciales (comedores, lavanderías, etc.), sanitarias y culturales. En ellas el anciano podría seguir manteniendo su independencia pero contando a la vez con todos los servicios necesarios para que esa independencia sea posible.

En nuestra opinión, las soluciones deben ir más bien por ambos caminos que por el de las residencias, pero la incertidumbre sobre su eventual creación, aconseja prever suelo para la construcción de nuevos centros tradicionales. Estas residencias deben localizarse en el casco urbano o en su más inmediata cercanía para evitar el aislamiento del ghetto que supone se refuerce también especialmente en esas residencias, tan habituales en otras ciudades, situadas a kilómetros del casco urbano.

Sobre la organización de ese tipo de asistencia domiciliaria, no puede obviamente incidir el planeamiento urbano, y respecto a la creación de esos mini-barrios, cuya construcción correspondería al MOPU, Ministerio de Sanidad, Seguridad Social y/o Ayuntamiento (a través de la eventual Empresa Municipal de Viviendas), podrían muy bien localizarse en terrenos procedentes del 10 % de aprovechamiento medio del Suelo Urbanizable.

En cuanto a los clubs de ancianos existen únicamente 13, de los que 6 pertenecen a la Caja de Ahorros de Ronda, 4 ocupan locales municipales, 2 son parroquiales y el último comparte la sede de una Asociación de Vecinos. Toda la población anciana es potencial usuaria de este equipamiento. Los clubs suelen contar con unas 200 plazas y admitir el doble de socios, aunque hay casos en que los socios cuadruplican las plazas.

La política a seguir respecto a estos clubs no es únicamente aumentar su número, sino intentar una transformación de su función. En la actualidad un club de ancianos suele ser solamente un lugar de reunión, con escasísimas actividades y utilizado casi exclusivamente por hombres (en parte porque esas actividades son tradicionalmente masculinas, en parte también porque la mujer anciana sigue manteniendo una pauta de conducta que le asigna un papel de permanencia en la casa). El jubilado por su carencia de obligaciones laborales, es en potencia un individuo apto para utilizar su mucho tiempo libre en actividades recreativas, culturales o de cualquier otro tipo. En nuestra opinión, ha sido la concepción dominante del anciano como un individuo indefenso y sin recursos personales, un ser de alguna forma incapaz, la que ha marcado la configuración de los equipamientos que se han dirigido a él. En concreto, la consideración de los clubs de ancianos como equipamiento asistencial mientras que al mismo equipamiento dirigido a los jóvenes se le denomina "cultural", ha marcado una actuación que impone al usuario una conducta básicamente pasiva, de mero "receptor" de una atención. La pasividad del anciano es el resultado de esa concepción, interiorizada por el mismo, según la cual cuando finaliza el período de actividad laboral termina también toda posibilidad de transformación personal.

Los clubs de ancianos son elementos de pequeño tamaño y ámbito de barrio (unos 500 ó 600 metros de radio). Su papel en la creación de una vida social de barrio podría ser mucho mayor. Es la estructuración de la vida cotidiana urbana dominada por la lógica de la producción, la que impone la parcelación de la sociedad en distintos grupos de edad por su relación con la actividad productiva: niños, jóvenes, adultos y ancianos se convierten en objetos de diferentes equipamientos que se mantienen alejados e incontaminados entre sí. La función de estos clubs sería mucho más importante si se les concibiera como equipamiento cultural y en consecuencia se potenciaría la realización en ellos de actividades de este tipo, integrándose en centros cívicos con otros grupos de edad.

En cuanto a los comedores gratuitos, no existe en Málaga ninguno dedicado a los ancianos. Este tipo de centros suele considerarse como dirigidos a "pobres de solemnidad" y se encuadran en la Beneficiencia Local. En Málaga, el Ayuntamiento mantiene el Hogar de Fátima, un centro de alojamiento y comidas gratuito en Capuchinos no dirigido específicamente a ancianos sino a "indigentes" de cualquier tipo. Es lo que llaman un "centro de clasificación" porque teóricamente su misión es acoger temporalmente a personas sin medios económicos hasta que se les encuentre plaza en un asilo, si son ancianos, o en un hospital en caso de enfermedad. En la práctica hay personas que lo ocupan mucho tiempo, incluso años. (Si no son viejos ni enfermos no se disponen de ningún otro lugar al que enviarlos).

Además de los que están allí alojados el Gobierno Civil envía a veces a personas sin medios económicos para recibir la comida. En total cuenta con unas 30 plazas.

Existen también dos comedores infantiles del Instituto Nacional de Asistencia Social. Uno de ellos de 125 plazas, en el barrio de la Victoria (c/. Manrique, 25, Capuchinos, Olletas) que da comida, merienda y cena a niños de familias "pobres". El segundo sirve a las niñas del colegio de monjas "Virgen Inmaculada" (Arroyo del Cuarto).

Como internados infantiles existen 2 del Instituto Nacional de Asistencia Social y 3 de la Diputación. Todos ellos se dedican a niños con problemas de pobreza o abandono. Los del INAS se encuentran el primero en Torremolinos (c/. El Calvario) para niños de 7 a 14 años, con 150 plazas y con colegio de EGB. Al terminar aquí pasan al de El Palo (c/. Clavel), que los recoge hasta los 17 años, con 64 plazas. Este segundo centro actúa sólo como residencia —no imparte clases—. Ambos son únicamente masculinos.

El INAS está realizando obras de ampliación en el de Torremolinos para pasar a 250 plazas.

Los centros de la Diputación son:

1. Casa-Cuna Hogar San José. En el Arroyo de los Angeles. Con 100 plazas, mixto, atendiendo a niños de 0 a 7 años.

2. Hogar Victoria. En la Avda. de Sor Teresa Prat, 16 (Parque Oeste). Tiene 400 niños, mixto, de 7 a 18 años. Cuenta con aulas de todo EGB.

3. Hogar de Fátima. En Rotonda de Suárez (Suárez). 60 plazas, niños de 8 a 12 años. Aulas de EGB de 3.° a 5.°

En Huelin hay otro centro benéfico con 40 personas internas que recoge a todo tipo de enfermos crónicos de cualquier edad que no tengan familia ni medios económicos. Pertenece a una orden religiosa de monjas "Sagrado Corazón de Jesús" y se mantiene con donativos. Ha recibido alguna ayuda del Fondo Nacional de Asistencia Social. También dan comidas a cualquiera que lo pida. Reciben unas 2 peticiones por semana de internamiento que no pueden atender. Corresponden principalmente a ancianos y algunas a niños subnormales.

Las plazas existentes en total en equipamiento asistencial internos para niños parecen insuficientes. Aunque no existen estándares normativos ni orientativos, la realidad es que los centros están saturados y que hay familias con problemas de este tipo que no encuentran plazas para sus hijos. De todas formas, además de reservar suelo para esto, sería necesario estudiar la posibilidad de que la Diputación ampliara sus tres centros actuales.

El Hogar San José (Martiricos) y el Hogar de Fátima (Suárez), cuentan con suficiente espacio alrededor como para proceder a esa ampliación.

6.2.4. Equipamiento cultural.

Por el uso de cada tipo de equipamiento y por sus formas de gestión pueden establecerse dos grandes grupos dentro de este epígrafe. El primero está formado por los equipamientos dedicados al consumo cultural, donde la posición del usuario es fundamentalmente receptora y pasiva y que en su mayoría ofrecen una cultura-espectáculo. Cines, Teatros, Museos, Salas de Exposiciones, Auditorios musicales y Bibliotecas pertenecen a este grupo. Todos ellos tienen en común la situación del usuario de receptor de un servicio organizado por otros. Todos permiten una gestión centralizada.

Sin embargo el otro grupo exige la participación activa, el tipo de actividades que desarrolla es muy amplio y no está rigurosamente definido por su constitución como tal. Son los centros "cívicos" o "sociales". Su función urbana es completamente diferente a la del primer grupo: mientras que estos cumplen un fuerte papel estructurante de la ciudad al localizarse preferentemente en el centro actuando sobre los flujos del transporte y sobre el precio del suelo, los centros cívicos tienen un ámbito de barrio, no ejercen esa influencia sobre la formación espacial de la ciudad y difuminan esa centralidad. Los únicos estándares estatales sobre este equipamiento son los del Plan Nacional de la Vivienda (0,15 m^2 por habitante para clubs recreativos y cines-nivel de barrio) y del Ministerio de Cultura de 2 libros por habitante para poblaciones superiores a 40.000 habitantes, con una colección mínima por bilbioteca de 9.000 libros. Como estándares orientativos, Durán-lôriga recomienda 0,20 m^2/hab. y Ribas Piera entre 0,06 y 0,15 m^2/hab.

Pero los estándares culturales son especialmente inútiles para cuantificar los déficits y elaborar las propuestas (exceptuando el de las bibliotecas), porque se refieren a un conjunto de equipamientos que tiene unas necesidades muy diferentes en cuanto al uso del suelo.

En Málaga, dentro del equipamiento cultural del primer tipo, aparece:

— Una concentración de cines en los barrios del centro, 11 cines (la mitad del total) en Trinidad, Centro y Capuchinos.

— 20 salas de exposiciones y galerías de arte, concentradas en la Malagueta y el barrio centro.

— Un único teatro, el Cervantes (barrio centro) y Conservatorio de Música (centro).

— Tres museos (Provincial, de Arte Sacro y Artes Populares), todos en el barrio centro.

— 6 bibliotecas. De ellas tres pertenecen a la Caja de Ahorros de Ronda (Arroyo del Cuarto, Parque Oeste y Centro), otra está en el Centro Cultural de la Alcazabilla y pertenece al Ministerio de Cultura (Centro) y las dos últimas son municipales y se encuentran en Ciudad Jardín y Camino Viejo de Churriana. Estas dos últimas tienen graves problemas de funcionamiento por falta de personal que las atienda y por insifuciencia de los libros. El Ayuntamiento construyó 4 bibliotecas en Málaga en 1977 y en este momento sólo funcionan dos. Las otras están cerradas porque no se les ha asignado funcionario. Las dos abiertas funcionan muy mal con horario muy restringuido y con deficiencias de material.

El equipamiento cívico-cultural puede dividirse por su ámbito y su función en equipamiento de ciudad y de barrio. Dentro del primero existe un único centro de titularidad pública, la Casa de la Cultura de la Alcazabilla, un centro enorme y totalmente infrautilizado, con muchas salas vacías y cerradas, escasez de personal y de actividades. Es propiedad del Ministerio de Cultura y cuenta con biblioteca y salas de exposición. El Ministerio proyecta derruir ese edificio para "sacar" el teatro romano sobre el que está construido y trasladarlo al edificio utilizado ahora por el Gobierno Civil.

En cuanto a equipamientos cívicos de ciudad privados, los más importantes por su proyección son el Ateneo, el Liceo, la Sociedad Económica de Amigos del País (los tres en el barrio centro) y la Universidad de El Ejido. Además los colegios profesionales cumplen también un importante papel. A esto hay que añadir unas 10 asociaciones culturales de muy diversos tipos y poca trascendencia y seis casas regionales. Pero en conjunto puede decirse que por su localización, por el tipo de actividad que organizan y por el público minoritario al que se dirigen esos equipamientos, no son en absoluto suficientes para organizar una vida cultural a nivel de ciudad.

El equipamiento público cívico de barrio, prácticamente no existe. El privado está constituido en la actualidad por los locales que mantienen las Asociaciones de Vecinos y las Peñas. Pero mientras que los segundos suelen contar con locales adecuados, las AA VV se encuentran en muchos

casos con graves problemas de funcionamiento por carecer de instalaciones propias o por su reducidísimo tamaño.

6.2.5. **Verde y deportivo.**

5.a **Verde.**

Es este el equipamiento más deficitario de la ciudad. Si se excluyen los Pinares de Gibralfaro y de Torremolinos, y los Jardines de La Cónsula (cerrados al público), la superficie total de verde es de 218.610 m². Esto supone 0,45 m² por habitante. Incluyendo los Pinares de Gibralfaro y Torremolinos y La Cónsula, el total es de 843.635 m² es decir, 1,7 m² por habitante.

Además hay que añadir que gran parte de esos 218.610 m² es verde, el 25 %, está concentrado en los barrios del Centro y Polígono de la Alameda, con el Paseo del Parque, Jardines de Puerta Oscura y de Picasso y las isletas del Puente de las Américas.

En el resto de la ciudad no existe ningún parque urbano —mayor de 10.000 m²—, y muchas de las zonas contabilizadas como verde están abandonadas y son hoy en realidad terrizos.

Las plazas ajardinadas, los parques y jardines, constituyen un elemento clave no sólo para determinar la calidad del paisaje urbano, sino como piezas capaces de sustentar una vida de relación social, cuya ausencia repercute gravemente sobre el ambiente de la ciudad.

El Plan, más allá del criterio legal de contar son Sistemas Generales verdes a razón de 5 m² por habitante, ha de crear esa red de plazas, jardines y parques de los que la ciudad carece hoy y que la convierten, en muchos de sus barrios, en social y estéticamente inhóspita.

5.b. **Deportivo.**

La superficie deportiva supone un total de 979.267 m², de los cuales el 87 % (850.877) está formado por zonas deportivas privadas. El total del deportivo público ocupa 128.390 m² de los que 24.000 pertenecen al Campo de la Rosaleda que debe considerarse más bien como equipamiento de espectáculo.

El suelo de uso deportivo está fomado casi exclusivamente por campos de fútbol, si se excluye el único polideportivo público del municipio, el de Carranque, y las canchas de usos múltiples (baloncesto, balonmano, boleivol, etc.) de Ciudad Jardín, El Palo y Tiro de Pichón.

La única piscina pública es la de Carranque. No existe ninguna de invierno.

No hay ningún equipamiento deportivo en los siguientes barrios: Sierra Blanquilla, Caleta-Limonar, Trinidad, Polígono Alameda, Huelin-Perchel, Cruz de Humilladero, Carlinda, Suárez, Camino de Antequera, Carretera de Cártama, Parque Oeste, Centro, Colonia de Santa Inés, El Tarajal, Puerto de la Torre y Churriana.

La política a seguir con este equipamiento será, como en el verde, de difusión en los barrios creando una red diversificada de zonas deportivas, es decir, en la que el campo de fútbol deje de ser el único elemento y se facilite la existencia de otras prácticas deportivas: gimnasios, piscinas de invierno o reversibles (invierno-verano), pistas de atletismo, canchas deportivas de usos múltiples, pistas de tenis, etc. A la vez, para posibilitar una mayor rentabilidad de las futuras instalaciones, se tenderá a reservar terrenos cercanos a los destinados a usos educativos.

La elección de un estándar es siempre una decisión arbitraria pero en este caso el problema es mayor al ser este un país donde no se ha practicado apenas deporte, excepto el fútbol, y donde los estándares oficiales en este terreno son los más bajos de Europa. La antigua Delegación Nacional de Educación Física y Deportes utilizaba el de 0,2 a 0,4 m²/habitante mientras que en la mayoría de los países europeos el estándar se sitúa entre 2 y 7 m², concentrándose en torno a los 5.

Pero la demanda de este tipo de equipamientos es cada vez mayor en España y su ausencia se vive en los barrios como un grave déficit. Por otra parte sería utópico pretender pasar de la actual relación de 0,22 m²/habitante en Málaga —suelo deportivo—, a la de 2 m² en el tiempo de vigencia del nuevo Plan General. Por todo ello hemos decidido utilizar como estándar de referencia el de 1 m²/habitante pero teniendo en cuenta que en la zona central consolidada del casco es imposible satisfacer este estándar.

6.3. INFRAESTRUCTURAS GENERALES DE ABASTECIMIENTO DE AGUA, SANEAMIENTO Y DEPURACION.

6.3.1 Estructura general de servicios: síntesis y diagnóstico.

Con carácter general se aprecia una marcada insuficiencia de las redes de infraestructuras con especial referencia al saneamiento y depuración, esta última prácticamente inexistente lo cual contrasta fuertemente con el tamaño y población de la ciudad de Málaga así como de su carácter turístico. Esta situación ha provocado un elevado índice de contaminación en determinadas zonas del frente costero haciendo insalubre el uso de determinadas playas, aspecto este con tendencia a incrementarse.

Se pueden distinguir cuatro zonas de la ciudad en función de las características y situación de sus redes de servicio.

— La zona Este del Guadalmedina cuenta con un nivel de urbanización aceptable en relación con los servicios, planteándose actuaciones de mejora y ampliación. Tal es el caso del colector general del litoral Este hasta la futura depuradora y la mejora de las garantías de suministro de agua en la zona de El Palo.

— La zona Oeste del Guadalmedina hasta la Ronda Exterior donde se aprecia unos déficits mayores siendo necesario la nueva construcción de infraestructuras como son el colector de la margen derecha del río, colectores generales y estación de bombeo a la futura depuradora del Guadalhorce, necesidad de ampliación de la capacidad de los depósitos de abastecimiento de agua, enterramiento de las redes de alto voltaje de energía eléctrica, etc.

— Los polígonos industriales cuentan con un grado de urbanización deficiente apreciándose la existencia de instalaciones de depuración las cuales son imprescindibles dado la especificidad e incluso toxicidad de sus vertidos.

— Los núcleos de población exteriores como Churriana, Torremolinos y Campanillas en los que se aprecia un grado de urbanización insuficiente tanto con respecto a la capacidad de regulación de sus depósitos como de las redes de saneamiento, depuración y emisarios.

Asimismo, uno de los capítulos más necesarios y probablemente más costosos para la Administración Local lo constituye la reurbanización de barriadas, polígonos de viviendas y núcleos aislados, los cuales presentan grandes deficiencias en cuanto a los servicios, infraestructuras y pavimentación.

6.3.1.1. **Diagnóstico y conclusiones de la Red de Abastecimiento de agua.**

a) Con respecto a los **recursos** de abastecimientos disponibles se pueden destacar los siguientes:

— El caudal suministrado de 2 m³/seg. por la Confederación Hidrográfica a través del canal de la margen izquierda y el aportado por los pozos del Guadalhorce se puede abastecer a un total de 432.000 habitantes con una dotación de 400 l/hab. día ó 345.000 con una dotación de 500 l/hab. día.

— Incluyendo los manantiales de Torremolinos el caudal puede incrementarse hasta 2,63 m³/seg. por lo que se puede abastecer a una población de 568.000 habitantes con una dotación de 400 l/hab. día ó 454.000 habitantes con una dotación de 500 l/hab. día.

— Una vez entre en funcionamiento la presa del Limonero, estas cifras para el conjunto Málaga-Torremolinos, podrán ascender a 890.000 habitantes ó 700.000 respectivamente.

— Está previsto el abastecimiento a Torremolinos procedente de Río Verde, con un caudal de 0,5 m³/seg.

— Sería posible incrementar los recursos disponibles mediante el abastecimiento de la ciudad desde su zona oriental bien por la futura conducción del embalse de la Viñuela o a través de pozos y galerías en el Jaboneros, Gálica o en el Totalán.

— Se estima por tanto que el techo de población para el año 2000 tomando como base una dotación de 400 l/hab. día se sitúa entre 750.000 a 800.000 habitantes y de 600.000 a 650.000 con una dotación de 550 l/hab. día.

b) **Regulación.**

— La regulación actual es de 247.409 m³ y de 10.000 m³ en Torremolinos lo que permite una regulación para 618.000 habitantes con una dotación de 400 l/hab. día.

— La capacidad de regulación referida exclusivamente para Torremolinos es muy reducida por lo que se está construyendo en la actualidad nuevo depósito en la zona del Saltillo, que regulará los caudales procedentes de la conducción de Río Verde con una capacidad de 35.000 m³.

— Para conseguir regular los caudales de abastecimiento para el año 2000 será necesario incrementar la capacidad de regulación en 120.000 m³.

— La garantía de suministro del depósito de Jaboneros es la más reducida del esquema de regulación a lo cual habría que añadir que la cota del mismo no es adecuada.

— Es necesario evaluar la necesidad de disponer de una reserva de suelo para un embalse de regulación del Canal de la Confederación procedente del Guadalhorce previo a la depuradora.

— Se precisa de una normalización e inspección del proyecto, construcción y mantenimiento de los aljibes en las viviendas plurifamiliares que ocasionan notables pérdidas.

c) **Distribución.**

— Reparación de aquellos tramos de la red secundaria en mal estado con objeto de reducir averías y las pérdidas de caudal, como son las zonas de colonias tradicionales y urbanizaciones residenciales de baja densidad, mejorando la red de hidrantes de riego, incendios e instalaciones accesorias.

6.3.1.2. **Diagnóstico y conclusiones de la red de saneamiento y depuración.**

— Inexistencia de estaciones de depuración de las aguas residuales tanto en Málaga como Torremolinos. Dado que en muchos casos el vertido se efectúa sin emisario o estos se encuentran en condiciones precarias, se estima que la situación provocada por estas circunstancias se puede calificar de muy deficiente.

— Excesivo número de puntos de vertido al mar bien directo o por emisarios y aliviaderos en mal estado de conservación y mantenimiento.

— Insuficiencia de colectores e interceptores generales en la zona Oeste de Málaga.

— Numerosas urbanizaciones periféricas vierten a fosas sépticas sin conexión a la red general.

— En los vertidos de los polígonos industriales, no se efectúan ningún tipo de tratamiento previo a su conexión a la red, circunstancia agravante dado la especificidad e incluso toxicidad de algunos de estos añadido a la falta de depuración general.

— Red insuficiente de drenaje de las aguas pluviales lo cual provoca inundaciones en las zonas bajas de la ciudad, así como también en las zonas próximas a los arroyos de la zona del litoral Este, dado el deficiente grado de canalización, urbanización de las márgenes y alteraciones que se han efectuado en sus cuencas.

6.3.2. Informe de abastecimiento, regulación, distribución de Málaga.

6.3.2.1. Abastecimiento.

El abastecimiento fundamental de agua a la ciudad de Málaga se produce desde los embalses de Guadalhorce-Guadalete y Turón a través de un canal de unos 60 Kms. que transcurre en su mayor parte a cielo abierto y descubierto. A través de esta conducción le llega a Málaga la concesión de 1,5 m^3/seg. Esta concesión sigue siendo, en la actualidad, de agua del pantano del Conde de Guadalhorce, pero a pesar de ello, el agua que llega procede del propio embalse del Conde de Guadalhorce mezclada con agua del pantano Guadalhorce-Guadalteba. Hay que apuntar también que el volumen de agua que desde esta construcción accede a la depuradora de aguas limpias es de 1,8 a 1,9 m^3/seg., a pesar del caudal de 1,5 m^3/seg. establecido en la concesión.

Por otro lado, desde los pozos del Guadalhorce, se consigue un caudal suplementario de 0,28 m^3/seg. de los que van 0,10 m^3/seg. a Málaga ciudad y 0,18 m^3/seg. a Torremolinos, Churriana y otros núcleos de la margen derecha del Guadalhorce.

Desde la presa de El Limonero se pretende conseguir del orden de los 8×10^6 m^3 anuales para completar el abastecimiento de la ciudad.

La barriada de Torremolinos se abastece de sus propios manantiales con un caudal de 0,4 m^3/seg. En el futuro se abastecerá además del caudal que le llega de los pozos del Guadalhorce, por la conducción a presión de Río Verde con un caudal de 0,5 a 0,8 m^3/seg.

De todo ello se puede concluir que el caudal máximo de abastecimiento de la ciudad actual es de 2 m^3/seg. pudiéndose ampliar a 3,5 m^3/seg. en los meses de punta y cuando esté en explotación la presa de El Limonero.

Hay que observar, además que el agua procedente del canal principal de la margen izquierda del Guadalhorce, no tiene una regulación adecuada antes de su entrada en la depuradora.

Además, dado que el canal va descubierto en gran parte de su traza, está expuesto a arrastrar todo tipo de contaminantes.

6.3.2.2. Regulación.

La regulación de este abastecimiento se produce a través de una serie de depósitos que suponen un total de 247.409 m^3 de regulación. Esta podría favorecerse con el embalse de regulación del abastecimiento que actualmente se estudia cerca del Puerto de la Torre entre el canal de la Confederación Hidrográfica y la depuradora.

Estos depósitos pueden agruparse en el cuadro siguiente:

Red alta de la margen derecha

D. Suárez	10.807 m^3
D. Depuradora	14.641 m^3
D. Palmilla	13.236 m^3
Volumen total regulado	38.684 m^3
Población de cálculo	80.278

Red baja de la margen derecha

D. Nuevo Teatinos	90.124 m^3
D. Florida	15.000 m^3
Volumen total regulado	105.124 m^3
Población de cálculo	219.372

Red alta margen izquierda y Jaboneros

D. Alto Olletas	28.315 m^3
D. Jaboneros	16.307 m^3
Volumen total regulado	44.622 m^3
Población de cálculo	106.260

Red baja de la margen izquierda

D. Bajo Olletas	45.000 m^3
Volumen total regulado	45.000 m^3
Población de cálculo	99.500

Red de la Caleta

D. Caleta	13.979 m^3
Volumen total regulado	13.979 m^3
Población de cálculo	24.590

En Torremolinos la regulación se produce a través del depósito de Montemar exclusivamente. Este depósito tiene una capacidad de 10.000 m^3.

6.3.2.3. Distribución.

La red principal de distribución tiene una longitud total de unos 120 Kms. y se divide en seis redes independientes:

a) Red alta, margen derecha, que abastece a la margen derecha del Guadalmedina ubicada por encima de la cota 25 y se abastece desde los depósitos de Suárez, Depuradora y Palmilla. Supone unos 36 Kms. de red.

b) Red baja, margen derecha, que abastece a la margen derecha del Guadalmedina ubicada por debajo de la cota 25 y se abastece de los depósitos de La Florida y Teatinos. Supone unos 42 Kms. de red.

c) Red alta, margen izquierda, que abastece a la margen izquierda del Guadalmedina por encima de la cota 25 y abastecida desde el depósito Alto de Olletas. Tiene unos 14 Kms. de red.

d) Red baja, margen izquierda, que abastece a la margen izquierda del Guadalmedina situada por debajo de la cota 25 y abastecida desde el depósito Bajo de Olletas. Tiene unos 16 Kms. de red.

e) Red de La Caleta-Limonar, que abastece a las zonas de La Malagueta, La Caleta y El Limonar y se suministra desde el depósito de La Caleta. Tiene unos 6 Kms. de red.

f) Red de Jaboneros, que abastece desde El Morlaco hasta la carretera de Olías y se suministra desde el depósito de Jaboneros que funciona como depósito de cola de la red alta de la margen izquierda. Tiene unos 6 Kms de red.

Existen 2 válvulas reductoras para comunicar estas redes entre sí (las redes alta y baja de la margen derecha, por un lado y las redes de Caleta, red baja de margen izquierda y red de Jaboneros, por otro).

El resto de la red supone unos 320 Kms. de conducciones secundarias de menor diámetro.

Las tuberías de estas redes son de fibrocemento en diámetros de 80, 100, 125, 150, 175, 200, 250, 300, 350, 400 y 500 m/m. de diámetro interior y de presiones normalizadas comprendidas entre 5 y 15 atmósferas; de acero con doble revestimiento de hormigón armado en diámetros de 600, 700 y 800 m/m. y con presiones normalizadas entre 6 y 15 atmósferas.

En el conjunto de la red existen un total de unas 2.500 válvulas, además de sus correspondientes ventosas en los puntos altos y desagües en los puntos bajos.

6.3.2.4. Comentarios.

a) Respecto al abastecimiento es interesante apuntar que con los 2 m^3/seg. que llegan actualmente a la ciudad pueden abastecerse un total de 432.000 habitantes con una dotación de 400 litros/habitante/día ó 345.600 con una dotación de 500 litros/habitante/día.

Incluyendo la barriada de Torremolinos, el abastecimiento actual puede ascender a 2,63 m^3/seg. lo que puede dar servicio a una población de 568.080 habitantes con dotación de 400 litros/habitante/día ó 454.464 habitantes con una dotación de 500 litros/habitante/día.

Cuando se pueda disponer del caudal regulado por El Limonero estas cifras, para el conjunto Málaga-Torremolinos, podrá ascender a 4,13 m^3/seg. en los meses de punta, lo que dará servicio a 892.080 habitantes en punta con dotación de 400 litros/habitante/día; 708.480 habitantes en punta con 500 litros/habitante/día; ó 590.400 en punta habitantes con 600 litros/habitante/día.

Teniendo en cuenta que la garantía de regulación de ese caudal por la presa de El Limonero parece que será del orden del 92 % y que la dotación que se puede prever para una ciudad de más de medio millón de habitantes y para 1990 no debe ser menor de 550 litros/habitante/día, el techo de población, desde el punto de vista del abastecimiento de agua potable, está entre los 600.000 y 650.000 en épocas puntas.

b) La regulación actual es de 247.409 m^3 en la ciudad de Málaga y de 10.000 m^3 en Torremolinos, lo que supone una regulación de un día para una población de 618.523 habitantes con una dotación de 400 litros/habitante/día o una regulación de un día para 449.835 habitantes con una dotación de 550 litros/habitante/día.

En Torremolinos la regulación es mínima ya que es de 10.000 m³ en total, lo que supone un día de regulación para una población de 25.000 habitantes con dotación de 400 litros/habitante/día.

Con independencia de estas cifras, hay que destacar que en la ciudad de Málaga el abastecimiento llega todo por la zona occidental, lo que supone que la zona más oriental (El Palo) reciba el agua desde el depósito de cola del Jaboneros. Este depósito está a una diferencia de cota de 18 metros por debajo del Alto Olletas, desde donde se abastece, por lo que originan pérdidas de agua inevitablemente.

Por otro lado la garantía de suministro del depósito de Jaboneros es la menor del esquema de regulación al acumularse cualquier posibilidad de fallo de las tuberías de suministro.

c) En cuanto a la distribución hay que observar que la red principal es nueva (6 años) en un 75 % lo que garantiza un servicio en condiciones. Sin embargo en la red secundaria hay muchas tuberías obsoletas, que deberían sustituirse cuanto antes, ya que su mal estado provoca una frecuencia de averías excesiva.

d) Como punto suplementario importante es interesante apuntar el papel que desempeñan dentro del funcionamiento de la distribución de agua los aljibes situados habitualmente en los sótanos de los bloques de viviendas. Estos aljibes sirven como reguladores de las puntas horarias de consumo, con lo que se disminuyen las pérdidas de carga en la red, pero al mismo tiempo son responsables de unas pérdidas importantes de caudal suministrado, debiéndose estas pérdidas fundamentalmente a dos causas: 1) mal funcionamiento de una gran mayoría pues no cierran adecuadamente y el aljibe sigue admitiendo un caudal continuo que vierte a la red de alcantarillado a través del aliviadero; 2) mala impermeabilidad de la obra que, en los mejores casos, se prueba antes de ponerse en servicio pero que luego se abandona a su ser, mientras no aparezcan problemas graves que se deriven de esa permeabilidad. Las pérdidas producidas por esta segunda causa pueden ser muy graves si se tiene en cuenta que pueden socavar parte de las cimentaciones.

En cualquier caso estas pérdidas deberían ser controladas y corregidas dado el volumen importante de agua que se utiliza por ellas.

e) Hay que tener, además, en cuenta el escaso número de hidrantes para riego que existen en la ciudad (muchos de los pocos que hay están inutilizados) y como punto más grave el que existen insuficientes bocas de incendio en funcionamiento. Estas restricciones en la dotación propia de una ciudad de la envergadura de Málaga sirven para camuflar en parte el grave problema de la escasez de abastecimiento y de los fallos del esquema de suministro.

6.3.2.5. **Conclusiones.**

De lo anteriormente expuesto podemos concluir que sería deseable:

a) Poder suplementar el abastecimiento de la ciudad desde su límite oriental, ya fuese a través de galerías o pozos en Jaboneros, Gálica o Totalán, o desde la futura conducción de abastecimiento de la Costa del Sol Oriental (provincia de Málaga) que se alimentará del embalse de La Viñuela.

b) Situar un depósito de cola a cota adecuada en la zona de El Palo, que cumpliese la función que en principio le estaba asignada al depósito de Jaboneros.

c) Construir el pequeño embalse de regulación, en la zona de El Puerto de la Torre, a la llegada del canal de abastecimiento, a fin de no desaprovechar ilógicamente caudales importantes.

d) Cubrir el canal de abastecimiento en toda su longitud, o derivar el caudal destinado exclusivamente a ese fin lo más alto posible y encauzarlo por tubería hasta la ciudad.

e) Aumentar la regulación mediante la construcción de depósitos nuevos en las zonas peor reguladas que coincidan con las barriadas periféricas de Churriana y Puerto de la Torre, prestando una especial atención al funcionamiento de los depósitos existentes ya que cualquier posible disfuncionalidad en ellos, produciría déficits apreciables.

f) Atender con normativa y atención adecuada el funcionamiento de los aljibes individualizados en cada bloque de viviendas.

g) Cambiar la red secundaria en aquellas zonas en que, debido a su mal estado se producen averías excesivamente frecuentes, como son Pedregalejo y El Palo.

h) Contemplar la necesidad de instalar, al menos, una serie de tomas contra incendio en los puntos más estratégicos de la ciudad y, de ser posible, suplementar y adecuar las bocas de riego existentes.

6.3.2.6. **Recomendaciones.**

De cara a la redacción de la Revisión del Plan General de Málaga, es necesario apuntar las siguientes recomendaciones mínimas:

1. Tener en cuenta que la situación prevista de abastecimiento supone un techo de crecimiento para el municipio de Málaga de 600.000 a 650.000 habitantes, contando con un consumo industrial independiente.
2. Que para ese techo sería necesario una regulación del orden de los 100.000 m³ más, y ello supone prever los emplazamientos adecuados de los depósitos que asumen esa función.
3. Tener en cuenta la necesidad de destinar a tal fin el terreno necesario para el establecimiento del pequeño embalse de regulación del agua procedente del canal de la Confederación, antes de su entrada en la depuradora. Sería interesante como medida de protección y desahogo dejar un anillo de arbolado y parque a su alrededor.
4. Que es conveniente valorar el déficit de hidrantes de riego y de incendios de la ciudad así como de redes de distribución en condiciones adecuadas.
5. Que el Ayuntamiento debe tomar conciencia de la escasez del recurso de agua en esta zona y debe, por tanto, dotar de personal y recursos adecuados a su fin a todos los servicios destinados a la gestión y control del agua.
6. Que sería muy conveniente incluir en el Plan ordenanzas referentes al proyecto y construcción de aljibes en los bloques de viviendas y a su inspección periódica por técnicos municipales.
7. Que sería interesante contemplar la posibilidad de un abastecimiento complementario de la ciudad desde su zona oriental.

6.3.3. **Informe de saneamiento, depuración, vertido de Málaga.**

6.3.3.1. **Descripción general del saneamiento.**

La infraestructura de saneamiento de Málaga está organizada prácticamente en su totalidad con desagüe al mar. Este desagüe se agrupa en 5 zonas claramente independizadas, que son:

a) Torremolinos, que tiene su red independiente, vertiendo al mar a través de emisarios submarinos.

b) Polígono industrial del Guadalhorce y Campanillas, junto al colector que viene desde el Puerto de la Torre por el Arroyo de las Cañas, confluyendo en Los Guindos y desaguando por la margen izquierda del Guadalhorce.

c) La zona comprendida entre la alineación Norte-Sur que pasa por la desembocadura del Guadalhorce y la alineación Norte-Sur del cauce urbano del Guadalmedina, que desagua a través de una serie de vertidos directos a la playa, incluyendo los colectores del Guadalmedina y cuya concentración y posterior depuración y vertido a través de un emisario suficiente, está actualmente en estudio por la Confederación Hidrográfica del Sur.

d) La vertiente oriental del Guadalmedina, con todo el casco antiguo y hasta Ciudad Jardín, que vierten a través de los colectores del Guadalmedina a la desembocadura de este. Estos vertidos serán unidos a los del apartado *c)* en el proyecto que se estudia actualmente en la Confederación Hidrográfica.

e) La zona oriental, desde la Malagueta hasta el Candado, que se recoge en un colector paralelo a la playa que vierte por un emisario submarino por la margen izquierda de la desembocadura del Arroyo Gálica.

Existen, además de los vertidos indicados, una serie de vertidos directos producidos por aliviaderos de los propios colectores (caso de la Malagueta, Caleta, Limonar, Pedregalejo y El Palo en el colector oriental, y de Huelin y la Misericordia en la zona occidental); algún vertido a cauce, como Churriana y el aeropuerto que vierten a una acequia de riego de la margen derecha del Guadalhorce y Olías que vierte al cauce del arroyo de su nombre.

Puede decirse que el saneamiento, en su mayor parte, está calculado para evacuar las aguas residuales pero no las pluviales. Las pluviales están recogidas de forma separativa en algunos puntos, a través de arroyos embovedados (casi todos los afluentes urbanos de la margen derecha del Guadalmedina y parte del Arroyo de las Cañas) pero por regla general drenan en superficie por encima de la calzada. Ello provoca especiales conflictos en la zona oriental, por lo que este punto se estudia en una monografía independiente.

El régimen torrencial de la zona hace realmente difícil el dimensionamiento adecuado de la evacuación de las pluviales, no tanto por el caudal punta de líquido a evacuar sino por los cuantiosos arrastres sólidos que acompañan a estos caudales punta.

En las zonas altas de la margen izquierda del Guadalmedina, al este de Ciudad Jardín, existen todavía vertidos a fosas sépticas en cantidad apreciable, así como en otras urbanizaciones marginales dispersas, próximas al núcleo urbano, como pueden ser La Mosca y Jarazmín, Cortijo de Mazas, El Pinar...

6.3.3.2. **Depuración y vertidos.**

No existe depuración de ningún tipo previa a los vertidos, lo que provoca una desastrosa situación sanitaria a lo largo de toda la costa del término municipal de Málaga, que, por otro lado, recibe una gran afluencia de bañistas en los meses de verano. Los vertidos, a través de emisario submarino, son todos ellos escasos de longitud, dado el uso de baños y la situación de ensenada que produce en la bahía de Málaga frecuentes situaciones de retorno al variar con los vientos la dirección de las corrientes.

6.3.3.3. **Recomendaciones.**

A la vista de la situación expuesta parece que debería tenerse en cuenta en la Revisión del Plan General los puntos siguientes:

1. Reservar los terrenos necesarios para la ubicación de sendas depuradoras con tratamiento a nivel secundario en el Peñón del Cuervo, de acuerdo con el proyecto realizado parcialmente de la Confederación Hidrográfica, y en la margen izquierda del Guadalhorce o en la futura ampliación sur-occidental del puerto, así como en el vertido de Churriana.

   También debería plantearse la ubicación de una depuradora previa a los vertidos de Torremolinos y otra previa a la afluencia de los vertidos de El Puerto de la Torre al Arroyo de las Cañas.
2. Los vertidos de la zona industrial deben ser objeto de una normativa específica que exija unas calidades de vertido previas a su ingerencia en la red general, lo que es necesario dada la especificidad de la contaminación de cada vertido, que hace imposible el planeamiento de una depuración conjunta, ya que esta podría inhibirse con pequeñas oscilaciones de caudal de cualquiera de los vertidos industriales individualizados.
3. La excesiva cantidad de aliviaderos de crecida en los colectores paralelos a la playa provoca una serie de vertidos incontrolables, cuya dilución es difícil de demostrar que se ajuste a lo exigible sanitariamente. Por ello debe recomendarse que se clausuren parte de ellos, reservándose la función de aliviadero a pocos puntos en los que el vertido se realice por emisarios de longitud adecuada (8 metros de profundidad mínima).

   Esta misma condición debe exigirse a los emisarios de emergencia de las centrales de bombeo o elevación de los colectores paralelos a la playa.
4. El colector oriental está dimensionado casi a tope para la población que actualmente vierte a él, funcionando con una mínima holgura por las deficiencias de suministro que influyen en una dotación menor que la previsible con un suministro adecuado. Por ello una expansión por la zona más oriental, que coincide con las más conflictivas del colector, debería plantear paralelamente un saneamiento independizado de este colector.
5. El establecimiento de ordenanzas en cuanto a obligar la construcción de redes separativas en las urbanizaciones de nueva planta, sería muy útil para garantizar el no aterramiento de las redes generales.
6. Los aliviaderos de los depósitos de regulación de la red de agua podrían muy bien suplir la función de las cámaras de descarga en cabecera de las redes de saneamiento. Para ello habría que construir partidores de caudal y conducciones de ese caudal partido hasta la cabecera de red más cercana.
7. Reservar el espacio necesario para el vertido de los fangos procedentes de las depuradoras. Estos fangos podrían verterse ordenadamente en conjunto con las basuras urbanas, pero requiere, en cualquier caso, una amplia reserva de espacio en un lugar protegido de vistas y vientos.
8. Proyectar saneamiento de pluviales amplios en los puntos bajos de la ciudad donde la falta de un esquema general de saneamiento de pluviales hace necesaria su evacuación a través de colectores o emisarios suficientes. Con ello se solucionaría en gran parte la congestión de tráfico provocada los días de lluvia. Esta solución podría ser barata ya que los puntos bajos de acumulación del agua están cerca del mar en su mayoría.

6.4. EL SISTEMA DE TRANSPORTE.

6.4.1. **Transporte colectivo urbano.**

— La red: La adecuación de itinerarios al área de influencia es el factor principal que nos refleja el servicio prestado. En nuestro caso para viajes de tipo radial la cobertura es semejante a la de otras ciudades (ver plano de transporte colectivo y área de cobertura).

— El otro factor importante es la accesibilidad, que en nuestro caso posee las siguientes deficiencias:

a) La red posee frecuentes desdoblamientos que inciden en el descenso de accesibilidad de una línea respecto a su área de cobertura; caso de Pasillo de Atocha con Armengual de la Mota o Héroe Sostoa con Ayala. La solución a este problema es tal vez la creación de carriles especiales BUS que posibiliten el sentido inverso por el mismo corredor.

b) Accesibilidad al centro. Es muy deficiente por estar únicamente regado por sus bordes y poseer en la mayoría de los casos una o a lo sumo dos paradas en dicho recorrido tangencial.

c) Dificultades de trasbordo: El establecimiento de terminales a distancias superiores a 500 metros hace impensable el trasbordo entre dicha línea: este es el caso de la línea 4 (Muelle de Heredia), línea 2 (Avenida de la Rosaleda) o línea 11 (Parque).

Deficiencias de explotación.

Aunque no consideramos que el tema se puede abordar desde una perspectiva de planeamiento urbano, sí queremos dejar constancia de las deficiencias que en nuestra opinión son la base del bajo nivel de servicio y descenso de participación que dicho modo posee en la actual.

1. Velocidad comercial muy baja.
2. Itinerarios sinuosos.
3. Excesivo tiempo de paradas.
4. Envejecimiento de vehículos.
5. Frecuencias superiores a 10 minutos en algunas de las líneas que las desconceptúan como transporte urbano.
6. Inexistencia de una tarificación que permita el transporte combinado entre diversas líneas, y que en un sistema radial como el de Málaga parece aún más necesario que en otras ciudades.

Considerando solamente aquellas deficiencias que creemos pueden ser intervenidas por el planeamiento, esto es, reserva de espacios con utilización preferente para este sistema de transporte, estas son las siguientes:

1. Accesibilidad amplia al centro en la totalidad de las líneas, para ello pensamos destinar carriles especializados y establecimiento de paradas de intercambio en el corredor de Alameda-Plaza de la Marina.
2. Posibilidad de que la gran mayoría de las líneas utilice dicho corredor y su prolongación en el Parque y Avenida de Andalucía hasta Armengual de la Mota como puntos de trasbordo.
3. Habilitación de carriles especializados o con destino preferente al bus en los principales ejes de la ciudad, que no tienen por qué coincidir con los más capaces: Carretera de Cádiz-C/. Cuarteles, Vías del Guadalmedina, Juan Sebastián Elcano, en el caso de que la ordenación de tráfico en esta zona suponga el apoyarse en un par con C/. Bolivia-C/. Vara en un sentido y Juan Sebastián Elcano con el inverso; este carril por Juan Sebastián Elcano permitiría al autobús mantener su itinerario actual que consideramos el más adecuado.
4. Creación de estaciones de intercambio para transporte urbano, suburbano y comarcal de las que podrían partir asimismo las vías de transporte colectivo no radiales y las de microbuses, que a nivel de distrito recogen áreas de escasa generación de viajes (estos puntos de intercambio están reseñados en el plano de la red arterial de la propuesta.

6.4.2. **Transporte colectivo suburbano y de largo recorrido.**

La especial importancia que los transportes suburbanos poseen, dentro de la red general con un número de viajeros significativos, frente al transporte colectivo urbano, contrastan con una estructura de la oferta muy inferior en sus niveles de servicio a la del urbano.

La vigente Ley de Transportes mecánicos por carretera, reguladora de este tipo de viajes, con su obsolescencia, es la más seria traba para alcanzar unas mejoras de servicio.

Como propuesta urbanística, creemos posible la concentración de estos servicios, hoy en día dispersos en los espacios libres próximos al centro, estableciendo puntos de trasbordo.

Para ello aparte de los posibles intercambiadores en sus itinerarios internos a la ciudad, pensamos es necesario reunirlos en un solo espacio central que se configure como terminal. Como idóneo consideramos los laterales del Muelle Heredia.

6.4.3 **La estación de autobuses.**

Como especifica el informe solicitado a la Junta de Andalucía, la estación de autobuses debe albergar tres tipos de transporte claramente diferentes:

1.ª Un transporte con distancias menores a 50-60 Kms. que básicamente establece las relaciones de la capital como centro administrativo y de equipamiento con la provincia.

2.ª Un transporte de largo recorrido, con frecuencias muy inferiores al primero.

3.ª El transporte discrecional no urbano.

La condición de proximidad al centro, principal destino de los viajes, el lógico establecimiento próximo a la terminal de ferrocarril y la existencia de espacios libres aptos para este uso, con un alto nivel de centralidad en la ciudad, nos hacen proponer como espacio con mayores aptitudes para la estación de autobuses los actuales terrenos de Renfe colindantes con Eguiluz y Paseo de los Tilos.

6.4.4. **Ferrocarril.**

Desempeña tres funciones claramente diferenciadas:

a) Transporte de largo recorrido; la ubicación de la estación parece adecuada y se mantiene en su uso actual.

b) Transporte de cercanías con dos áreas cubiertas:

b.1. Margen derecha del Guadalhorce y núcleos próximos; este tipo de viaje posee unas claras perspectivas de expansión como transporte suburbano, en razón del crecimiento de los asentamientos periféricos de la ciudad, barrio de Maqueda, Campanillas, Estación de Cártama, Las Castañetas, etc., así como la adecuada accesibilidad que el ferrocarril posee respecto a ellas.

b.2. El ferrocarril costero que en la actualidad sólo llega a Fuengirola estando prevista su ampliación hasta Marbella e incluso a Estepona. La interpretación de este ferrocarril como transporte de masas más allá de Fuengirola no parece posible, por la clara dispersión de los asentamientos, su baja población y el excesivo tiempo de viaje a que obliga la explotación en vía única, si bien pudiera captar parte de la demanda existente entre Málaga y Marbella.

Con un número de viajeros de 150.000 viajes al mes, alcanzando los 300.000 viajeros en la temporada turística, este ferrocarril mueve en la actualidad el 50 % de los viajes en transportes colectivos efectuados entre Fuengirola y Málaga, así como un 25 % de los restantes de menor recorrido. La mejora de las condiciones de penetración de este ferrocarril en la ciudad nos hace pensar en la posibilidad de su prolongación a través de los terrenos portuarios utilizando los terrenos que tradicionalmente ha empleado el F.E.V.E.

Asimismo también reseñamos la propuesta del estudio del ferrocarril Vélez-San Fernando, de prolongar el actual trazado de calle Cuarteles por el cauce del Guadalmedina creando una relación directa Norte-Sur de la ciudad con un transporte colectivo de gran capacidad.

Por último señalemos la intención del Plan General de valorar la posibilidad de recuperación del tradicional ferrocarril de la costa oriental, "La Cochinita", como transporte no convencional y su prolongación hasta el Aeropuerto, que vendría a complementar los modos actualmente en explotación dentro del corredor litoral, congestionado sobre todo en épocas veraniegas.

6.4.3. **Transporte por vehículo privado.**

6.4.3.1. **Diagrama de movilidad interzonal y encuesta cordón MOPU-75.**

a) La construcción del modelo teórico que trata de abstraer y describir como se desarrolla el sistema de desplazamientos en la ciudad, lleva consigo, aparte de unos dudosos resultados, una exhaustiva recogida de datos y el conocimiento de su evolución temporal y por otra parte, su cruce con una serie de variables que en el caso particular de Málaga se desconocen casi en su totalidad.

El MOPU a través de la Subsecretaría de Ordenación del Territorio realizó un trabajo de estas características, aunque sus fines no eran exactamente la obtención del sistema de movilidad sino más bien el análisis del comportamiento del viajero: sus preferencias, motivaciones, etc..., así como su comparación con otras ciudades españolas.

Este estudio analizado en su elaboración provisional que dispone el MOPU, no se ha considerado lo suficientemente valioso como para incluirlo en el inventario de información, y de esta forma explotarlo más concienzudamente. Para ello, entre otras, se consideran las siguientes razones:

— Su zonificación no responde a nuestras necesidades.

— No consideramos válida tampoco una rezonificación y su consiguiente nueva explotación, por los sesgos que la falta de representatividad de la muestra introducida en el análisis de las diferentes zonas.

— Como causa definitiva, el análisis de algunas zonas empleadas por el estudio, da resultados contradictorios con los obtenidos por el reconocimiento directo que este año y medio de información ha permitido.

Todo ello unido a la escasa información complementaria, que como señalábamos al principio es precisa para una correcta interpretación de los resultados, nos ha llevado a prescindir de dicho estudio y únicamente referirnos a él para establecer algunas valoraciones que de otra forma no tendrían ni siquiera ese carácter indicativo.

b) Se ha pretendido resumir lo que consideramos es el diagrama de movimientos, itinerarios, corredores y nodos más importantes, elaborado según una aproximación que sin duda ha enriquecido la imagen que poseemos de la ciudad e incluso en algún caso ha permitido reforzar hipótesis previas.

Dicho diagrama se ha basado exclusivamente en el establecimiento de un sistema de corredores que agrupan los diferentes itinerarios que enlazan lo que llamaríamos nudos de la red.

La división de la ciudad en grandes áreas en las que únicamente se ha obtenido el valor de la población residente, nos permite evaluar la generación de viajes que utilizan dichos corredores. El destino de dichos viajes lo hemos resumido en seis grandes focos de atracción: Centro oeste, Centro este, Carretera de Cádiz, Carretera de Cártama, Camino de Antequera, Carretera de Almería. Estos focos reúnen la atracción de viajes con destino en el interior de la ciudad así como aquellos que buscan su destino en el exterior de la ciudad: Torremolinos, Polígonos Industriales, Costa oriental, Hoya del Guadalhorce...

Distribuida la atracción de viajes en función de un peso teórico atribuido a cada uno de los focos, la generación de viajes de una zona, proporcional a su número de habitantes, se reparte en función de dichos pesos, asignándose cada uno de los seis tipos de viajes resultantes a los itinerarios más cortos entre el origen y dicho foco (ver hipótesis en anejo 3). De esta forma cada uno de los itinerarios en definitiva se cargan con una serie de viajes procedentes de cada zona que van buscando un determinado destino. Con ello logramos el establecimiento de un método comparativo entre los diversos corredores que componen la estructura del viario principal de la ciudad.

Conclusiones:

— Se observa la escasa importancia que poseen los corredores de la margen izquierda del Guadalmedina, contrariamente al concepto hasta ahora mantenido de equivalencia y dualidad entre ambas márgenes.

En la margen derecha, si subdividimos en dos áreas morfológicas y funcionalmente diferentes, separadas aproximadamente por el Arroyo del Cuarto, concluimos que a excepción del eje de la Prolongación de la Alameda, existe un peso muy importante de las vías del cuadrante Norte comprendido entre Eugenio Gross y el Puente de la Rosaleda. Sin embargo en el cierre de la ciudad en su extensión hacia el Guadalhorce, los corredores descienden hacia al litoral apareciendo primero la Prolongación de la Alameda y más en la periferia la Carretera de Cádiz como itinerarios principales. Este hecho nos ratifica la idea acerca de la inconveniencia de la continuidad de la Ronda Intermedia a través del cuadrante Noroccidental de la ciudad.

En este diagrama no se han considerado las relaciones de la ciudad con su hipotética área de influencia externa. El MOPU en su encuesta cordón cifra estos viajes en 75.000 al día que suponemos deben aproximadamente ser el 20 % de la movilidad global. Si estos viajes se considerasen, el corredor litoral occidental tendría evidentemente más importancia, por ser al menos el cincuenta por ciento de estas relaciones establecido a través de la Carretera de Cádiz.

Hipótesis para la confección del modelo.

1. Los desplazamientos se efectúan generados por cada una de las grandes áreas que configuran Málaga y son atraídos por diferentes focos, de los que tan sólo hemos considerado 6 como importantes.

   Los focos son de naturaleza diferente al área de generación por dos razones:

   a) Sus dimensiones son menores.

   b) Los ratios de evaluación dependen de índices diferentes.

2. Las áreas de generación se determinan básicamente como cuencas de los ejes principales de la ciudad.

3. El modelo que empleamos para sintetizar la red en una serie de corredores, constará:

   3.1. De la red primaria existente.

   3.2. La agrupación de vías próximas constituyendo corredores que enlacen entre sí los nodos más importantes de la ciudad.

   El significado de nodo escapa al concepto espacial de intersección, atribuyendo a áreas que se suponen poseen capacidad de sujeción de la red.

   La ordenación de los corredores (jerarquización) se ha efectuado de acuerdo a los siguientes presupuestos y métodos:

   1. Cada foco atrae como máximo un % del total de viaje de la ciudad, ese máximo es el que utilizaremos por lo que el uso de los corredores diferentes está maximizado.

   2. Cada área genera desplazamiento en función de un número de habitantes exclusivamente.

3. La distribución de esos desplazamientos entre los diferentes focos se efectúa en función de su capacidad de atracción.
4. Los itinerarios elegidos se basan en:
   4.1. Criterios de mínima distancia generalizada.
   4.2. Entre dos alternativas consideradas semejantes al 50 % va por cada lado.
   4.3. En caso de que las alternativas sean considerablemente diferentes el desplazamiento se efectúa solamente por las más favorables.
5. La utilización de un corredor en un desplazamiento no es necesario que se efectue en su totalidad, nodo inicial-nodo extremos, sino en una longitud suficiente como para suponer que dicho viaje es significante dentro del corredor (caso de viajes originados por zonas limítrofes o envolventes de corredores).

6.4.3.2 **Análisis de la encuesta O/D del MOPU 1975.**

La encuesta O/D realizada por el MOPU en 1975 como estudio previo al desarrollo de la red arterial ofrece un conjunto de datos estadísticos del tráfico de Málaga con el resto de su área metropolitana, comarcal y nacional. Si bien, el tiempo transcurrido desde la realización de la encuesta haría necesaria su actualización, se considera que el análisis cualitativo de los mismos sigue siendo válido en líneas generales.

Del total de tráfico detectado que corta el cordón periférico de Málaga, el tráfico en tránsito representa el 8,5 % del total si bien se aprecia una considerable incidencia de los vehículos pesados en el mismo (30 %).

El resto de los flujos detectados tiene su origen o destino en la ciudad de Málaga.

Estos datos pueden caracterizar sin duda las condiciones de demanda y capacidad de la red de carreteras de acceso y circunvalación de Málaga, siendo los flujos en tránsito más característicos los de las carreteras N-340 (Cádiz) - N-321 (Granada) 30 % y N-340 (Cádiz) - N-340 (Almería) 17 %.

Con respecto a los datos globales de vehículos aforados por cada estación son los siguientes:

Estación n.° 1 (N-340-Almería)	14.910 veh.
Estación n.° 2 (C-345-Colmenar)	5.034 veh.
Estación n.° 3 (N-321-Granada)	10.308 veh.
Estación n.° 4 (C-3.310-Almogía)	3.595 veh.
Estación n.° 5 (MA-401-Alora)	10.921 veh.
Estación n.° 6 (N-340-Cádiz).....	33.448 veh.
Estación n.° 7 (C-344-Coín)	6.379 veh.

Estos datos revelan la importancia relativa de los desplazamientos entre Málaga y su área metropolitana y comarcal haciendo especial referencia a los que se producen entre esta y Torremolinos los cuales representan algo más del 50 % del total de vehículos aforados en la estación n.° 6.

La hora punta coincide entre 19-20 horas absorbiendo del 6 al 8 % del tráfico total aforado, lo cual no representa un factor de carga horaria excesivamente elevado.

La importancia del tráfico local es considerable como así se refleja en el siguiente cuadro:

Torremolinos	16.000 viajes/día
El Rincón	3.000 viajes/día
Campanillas	2.300 viajes/día
Churriana	1.900 viajes/día
Alhaurín	1.500 viajes/día
Cártama	1.300 viajes/día

6.4.4. **Transporte portuario.**

6.4.4.1. **Características Generales: (1).**

El Puerto de Málaga posee unas características que lo encasillan en un rango intermedio dentro de la clasificación general de los treinta puertos más importantes:

Bilbao	**26 mill. Tm.**
Algeciras-La Línea	**19 mill. Tm.**
Tarragona	17 mill. Tm.
Barcelona	16 mill. Tm.
Cartagena	14 mill. Tm.
Santa Cruz de Tenerife	13 mill. Tm.
Gijón	12 mill. Tm.
Huelva	10 mill. Tm.
Málaga	8 mill. Tm.

Este tráfico en el caso de Málaga se basa casi exclusivamente en los productos petrolíferos que suponen más del 80 % del total.

La síntesis comparativa de algunos parámetros en relación con otros puertos próximos nos revela el papel que desempeña Málaga en el sistema portuario del litoral suroriental.

CARACTERISTICAS	Málaga	Algeciras	Almería	Alicante
L Atraque (c 4 m) (m)	4.000	3.800	3.000	3.900
Sup. Depósitos (Has.)	18	15	10	6
Tráfico:				
Graneles sólidos (mill. T.) ..	0,6	0,1	3,9	0,2
Graneles líquidos (mill. T.) .	7,0	15,0	0,30	1,0
Mercancía general (mill. T.)	0,60	2,80	0,30	1,30
Pasajeros (mill.)	0,2	3,4	0,1	0,2
M. extraída carr. (mill. T.) ..	1,1	1,2	0,9	1,4
M. extraída F.C. (mill. T.) ..	0,1	0	3,3	0,1

No se incluyen los atraques particulares.

De este cuadro se deduce fácilmente la importancia de Málaga en el tráfico de graneles líquidos, a un nivel menor en graneles sólidos y una muy escasa participación en el tráfico de mercancía general.

6.4.4.2. **Instalaciones Portuarias.**

Más del 85 % de los graneles líquidos manipulados, se extraen mediante Campo de Boyas y Sea-Line que Enpetrol posee frente a las playas de la Misericordia.

El movimiento de graneles sólidos consiste en cereales, cemento y minerales sin especificar. En ellos la manipulación se efectúa sólo en un 10 % de los casos por medio de instalaciones especiales, destinándose para ello, aunque no exclusivamente, los muelles n.° 2 y 7.

En el cuadro 2 se puede obtener una sencilla relación Sup. Depósitos/ML×día atraque que nos indica, a pesar de los sesgos que su simplicidad conlleva, que en el caso de Málaga la superficie destinada es excesiva con relación al tráfico que soporta en comparación con Alicante o incluso Algeciras a pesar de que en este último caso se hace más dudosa la relación.

La puesta en servicio del muelle n.° 7 con su ampliación y los depósitos de San Andrés, aún pueden hacer más notable dicha diferencia. Es por ello, por lo que no dudamos que existe una faja de terrenos que a pesar de su actual utilización dentro de la actividad portuaria pueden ser fácilmente empleadas en otro fin en una posible modernización y transformación de las instalaciones. Este es el caso del frente del Paseo de los Curas.

Uno de los usos prioritarios a los que se propone destinar dicha faja sería como corredor de enlace. Este-Oeste, evitando así la fricción con la ciudad de un tráfico de paso que posibilitaría la recuperación de uno de los mejores espacios que se han creado en este siglo.

Dicho corredor ocuparía exclusivamente una franja de 13-15 metros con una incorporación única procedente de la ciudad a la altura de la Plaza de la Marina que a su vez sería entrada y salida para el puerto.

Asimismo este corredor segrega del puerto una serie de edificaciones, en particular la estación del Feve que pueden poseer gran utilidad como equipamiento público.

El traslado de parte de los graneles secos al muelle n.° 7 previsto en las futuras ampliaciones por la Junta de Obras del puerto, así como las dificultades que el muelle n.° 2 presenta para alcanzar los calados necesarios a este fin (más de 10 metros), apoyan la posibilidad de sacrificar este espacio a un uso que por otro lado beneficia considerablemente la accesibilidad al puerto.

6.4.4.3. **Las instalaciones para cereales.**

La ubicación del silo propiedad del SENPA dentro de la superficie terrestre del muelle n.° 2, supone el único inconveniente grave a la propuesta.

Sin embargo, por la entrevista mantenida con el ingeniero jefe de explotación del silo se puede concluir:

— El silo tiene importancia como regulador del mercado interior, no existiendo en la provincia otro de capacidad semejante: 56 celdas con 240 toneladas/celda y un almacenaje de 30 a 50.000 toneladas por año.

— La exportación de trigo e importación de otros granos en los que Andalucía es deficitaria, se canalizan en su gran mayoría por el puerto de Málaga debido a su fácil accesibilidad a las zonas de mayor importancia en su cultivo: sur de Córdoba y Sevilla y vega de Antequera.

— Al existir posibilidades de creación de un mercado exterior, es previsible que en los próximos años se fomente el cultivo del denominado "trigo duro" dentro de estas comarcas, siendo su puerto natural de salida Málaga. Por esta razón han aparecido iniciativas para la ampliación de las instalaciones de ensilado dentro del puerto por parte de la empresa privada.

En resumen el silo a corto plazo parece necesario aunque a medio y a largo plazo, con la posible creación de nuevas instalaciones en el muelle n.° 7, pueda perder parte de su actividad.

A pesar de ello la propuesta de utilización del corredor se puede asegurar que no interfiere con las actividades del silo, siempre que se respete la calzada actual de cintura interior al puerto, que permite las maniobras de carga y descarga en dichas instalaciones.

6.4.4.4. **Transportes terrestres. Hinterland.**

Los transportes y conexiones terrestres principales del puerto de Málaga tanto por ferrocarril como carretera, se adaptan convenientemente al hinterland comarcal y regional del mismo. Sin embargo, los accesos urbanos tienen notables deficiencias debido a la inexistencia de una red viaria con las condiciones de trazado, diseño y urbanísticas, aptas para canalizar el tipo de tráficos con origen/destino en el puerto.

A nivel de propuestas se considera que los accesos principales de vehículos se debieran localizar en los extremos a levante y poniente del Puerto, canalizando los tráficos desde la carretera de las Pedrizas por la ronda intermedia y paseo marítimo de poniente, así como los que proceden de la N-340 (Cádiz).

(1) Los datos aquí reseñados provienen en su totalidad de las Memorias del Puerto de Málaga y de la Dirección General de Puertos (1979).

FOCOS Y PESO

Corredor	0,3 Co.	0,4 Ce.	0,1 P.	0,1 An.	0,2 Ra.	0,2 Li.	
N.° 5	0	0 Li	Li 0 Ra/2	0	0	0 P U/2 Ca	viajes que lo utilizan
	6 1,8	31 12,4	36 3,6	6 0,6	6 1,2	25,5 5,1	valoración 24,7 %
N.° 4	Li. Ra	Ra	Ra	Li 0/2 Hu/2 Ra	0 Li Hu/2 P/2 Ca/2	P U/2 Ca 0 Li	
	35 10,5	10 4	10 1	41,5 4,15	42 8,4	68,5 13,7	41,75
N.° 3	—	—	—	0,2 Hu/2 Li Ra P/2	An	An	
				48 4,8	12 2,4	12 2,4	9,6
N.° 2	Ra Li Hu	Ra Hu	Ra/2 Hu/2	Hu/2 P/2 Ca	Ca P/2 Ag N S U Hu/2	S Ag N U/2	
	42 12,6	17 6,8	8,5 0,85	14 1,4	58 11,6	39,5 7,9	41,15
N.° 6	0	—	Hu/2 An/2	0/2	—	—	
	6 1,8	—	9,5 0,95	3 0,3	—	—	3,05
N.° 13	U/2	N/2 U	—	—	—	U/2	
	4,5	14				4,5	
N.° 10	N U/2 Ag	N/2 Ag	S/2 Ag An/2	N U P/2 Ag	N U P/2 Ag	N U/2 Ag	
	29 8,7	20 8	26 2,6	39,5 3,95	39,5 7,9	29 5,8	36,95
N.° 9	S Ag N U/2	S Ag N/2	S/2	N/2 Ag/2 S/2 P/4 U/2	Ag N S U P/2	S Ag N U/2	
	39 11,7	30 12	5 0,5	24,75 2,42	49,5 9,9	39 7,8	44,32

FOCOS Y PESO

Corredor	0,3 Co.	0,4 Ce.	0,1 P.	0,1 An.	0,2 Ra.	0,2 Li.	
N.° 7	An	An	An/2	N/2 Ag/2 S/2 P/4 Hu/2 0/2 U/2 Ca	—	—	
	12 3,6	12 4,8	6 0,6	35,25 3,52	—	—	12,52
N.° 8	—	—	—	N/2 S/2 Ag/2 P/4 U/2	—	—	
				24,75			2,47
N.° 15	—	Li 0	Li 0 Ra/2 Hu/2	—	—	P U/2 Ca	
	—	31 12,4	39,5 3,95	—	—	19,5 3,9	20,25
N.° 1	P Ca U/2	Hu Ra An Ag N/2	Ra/2 Hu/2 S/2	Ca P/2	P/2 Ca	—	
	19,5 5,85	59 23,6	19,5 1,95	9,5 0,95	9,5 1,9	—	51,35
N.° 14	P Ca U/2	P Ra An S Ag N/2	—N Hu/2 S/2 An/2	Ca P/2	P/2 Ca	—	
	19,5 5,85	59 23,6	19,5 1,95	9,5 0,95	9,5 1,9	—	51,35
N.° 12	P Ca	P Ca	—N —S/2 —Ag —U —An/2	Ca P/2	P/2 Ca	P Ca	
	—	—	45 4,5	5,5 0,55	5,5 1,1	—	6,15
N.° 11	U	U N/2	N S/2 Ag U An/2	P/2 U	P/2 U	U	
	9 2,7	14 5,6	45 4,5	14,5 1,45	14,5 2,9	9 1,8	18,95

Con respecto al hinterland comarcal y regional del puerto de Málaga este se localiza en las áreas centrales de Andalucía respecto del tráfico de cereales y graneles, con la singularidad de Puertollano respecto de productos petrolíferos a través del oleoducto.

Finalmente se puede considerar la tendencia estable respecto de los tráficos captados por el puerto.

6.4.5. **El transporte de mercancías.**

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 sus efectos 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 destino es el demandado por la propia ciudad, totalmente disperso o el atraído por las instalaciones portuarias.

Para ello hemos considerado como itinerarios básicos, las vías de jerarquía superior: vía del litoral, sucesivas rondas y una más especializada de penetración desde los polígonos industriales que acaba en la estación de ferrocarriles. Asimismo para el tráfico pesado que procedente de la carretera de Almería atraviesa la ciudad con destino en la carretera de las Pedrizas, tráfico muy escaso como se puede comprobar en la encuesta cordón, existiría un itinerario más adecuado en la prolongación del Camino Nuevo que enlaza con el Seminario.

La Junta de Andalucía (Consejería de Transportes) en referencia a este tema nos remite información acerca del proyecto existente en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de crear dentro del Plan Nacional de Transportes de Mercancías por carretera, estaciones de rotura de carga en varias ciudades, siendo Málaga una de ellas.

Las costosas inversiones de esta terminal y el reciente traslado de los grandes transportistas del interior, de la ciudad a nuevas instalaciones en los polígonos industriales, nos tememos que convierte dicho proyecto en algo no realizable más que a largo plazo; aún así y recogiendo las sugerencias hechas por la Junta, se efectúa una reserva de terrenos próximos a la estación de Clasificación Ferroviaria de los Prados, destinados a este fin o similares.

TRANSPORTES PESADOS

Zonas de cargas y descargas

EMPRESAS	CARGAS	DESCARGAS
AGLOMERADOS	Fábrica	Obras
HORMIGONES	Fábrica	Obras
SIDERURGICAS	Almacén	Obras
CEMENTOS	Fábrica	Puerto Ctra. de salida de Málaga
GASOLINERAS	Almacén Campsa	Estaciones de Servicios salidas
BUTANO	Factoría	Ctras. de salida de Málaga
AMONIACO ESPAÑOL	Fábrica	Ctras. de salida de Málaga

NOTA.

Hay que destacar como zonas importantes de carga y descarga de mercancías, sin especificar procedencias por ser muy variados, el puerto, la estación de Ferrocarriles, y los Polígonos Industriales como son "El Viso", "La Estrella", "Santa Teresa", "Guadalhorce", "Villa Rosa" y "Ronda Intermedia".

TRANSPORTES PESADOS

CONSTRUCCION.

A) **Aglomerados.**
PAMASA. Arroyo de los Angeles.

B) **Hormigones.**
PIONER. Polígono Industrial Villa Rosa.
PREBETONG. Polígono Industrial Villa Rosa.
HORMASA. Camino de Suárez.

C) **Cementos.**
FINANCIERA Y MINERA. Carretera de Almería.

D) **Siderúrgicos.**
HIERROS GONZALEZ. Polígono Industrial El Viso.
HIERROS CORTES. c/. Prolongación Begoña.
HIERROS GUADALQUIVIR. Polígono Ronda Intermedia.
HIERROS CANDEL. Polígono La Estrella.

PETROQUIMICOS.

A) **Gasóleos.**
CAMPSA. c/. Orfila.

B) **Abonos.**
AMONIACO ESPAÑOL. Carretera Campanillas.

C) **Gases licuados.**
BUTANO. Playa de la Misericordia.

ALIMENTICIAS.

Embotelladoras.
CERVEZAS SAN MIGUEL. CN-340, cruce Aeropuerto.
COLEMA. CN-340, cruce Azucarera.
CERVEZAS SKOL. Polígono Industrial La Estrella.
RON BACARDI. Polígono Industrial La Estrella.
SCHWEPPES. Polígono Industrial La Estrella.
COCA-COLA. Polígono Industrial Villa Rosa.

6.4.6. **La red viaria urbana de Málaga.**

La red viaria de Málaga atiende básicamente a dos modelos de implantación:

— Al oeste del río Guadalmedina se aprecia un modelo radioconcéntrico con una clara predominancia de las penetraciones respecto de las vías de ronda. Este modelo se ajusta a una topografía plana que la sustenta, adoptando los sucesivos crecimientos del casco a una configuración que se apoya en la situación de los puentes sobre el río y en las carreteras de acceso y ejes radiales a la ciudad, entre las que podemos referir las siguientes:
  — Carretera de Cádiz.
  — Carretera de Cártama.
  — Prolongación de la Alameda.
  — Herrera Oria.
  — Camino de Antequera.
  — Avenida Arroyo de los Angeles.

— El este del río Guadalmedina se caracteriza por la configuración de dos ejes lineales muy significativos; el eje litoral sobre el que se apoya ortogonalmente al mismo un conjunto de núcleos de población (El Limonar, C. Calderón, El Palo, etc.), y el eje de Ramón y Cajal-Emilio Thuiller paralelo al río. En la zona de confluencia de ambos ejes se sitúa el casco antiguo con un entramado viario estrecho y tortuoso característico.

Como elementos significativos y periféricos al casco se pueden destacar los siguientes:

— El eje Alameda-Parque, vía urbana con un marcado carácter emblemático y representativo de la ciudad.

— El Camino Nuevo, vía que conecta el casco con el eje litoral circunvalando Gibralfaro por su zona norte.

Con respecto al diagnóstico de aspectos funcionales de la propia red se pueden significar los siguientes:

— Los itinerarios de ronda y de relación entre distritos son largos y tortuosos, debido a la insuficiencia de vías con esta naturaleza y la reducida capacidad de las vías existentes lo cual ha provocado la especialización en pares de arterias de un solo sentido de la circulación, alargando los recorridos y reduciendo la accesibilidad por transporte colectivo.

— Inadecuación de las condiciones urbanísticas de gran número de calles con el tráfico que soportan, lo cual provoca una reducción de las condiciones de habitabilidad y convivencia en las mismas.

— El grado de consolidación del entramado viario actual reduce las posibilidades de actuación sobre el mismo y condiciona en gran medida las propuestas de ordenación de la red viaria que se prevén en el Plan General.

— La jerarquización de la red viaria es insuficiente provocando con ello el uso indebido del viario y la presencia de tráficos en tránsito por el interior de las barriadas.

— El casco antiguo soporta unos tráficos excesivos dado que la peatonalización existente no ha logrado el efecto disuasorio requerido sino la concentración de los flujos en las vías periféricas y algunas calles interiores. Esta situación requiere incrementar la oferta de aparcamientos públicos en el entorno del mismo.

— La ciudad de Málaga ofrece inmensas barreras y zona de paso difícil bien de carácter topográfico (litoral este), o infraestructural (Prolongación de la Alameda, instalaciones de RENFE).

Finalmente y haciendo referencia a los accesos a la ciudad se aprecian las siguientes características:

— Grado de congestión elevado tanto en el acceso urbano como periférico de la carretera de Cádiz. Este hecho tiene su causa principal en los siguientes factores:
  . Inexistencia del Paseo Marítimo de Poniente.
  . Falta de continuidad de las vías de ronda.
  . Insuficiencia de capacidad de la carretera de Cádiz hasta la intersección de "La Colina".
  . Inexistencia de vías de circundación de la ciudad.

— El acceso norte a la ciudad (carretera de las Pedrizas) que discurre paralelamente al río Guadalmedina, se interrumpe en la zona periférica al casco careciendo de una conexión con la carretera de Cádiz.

— El acceso desde la carretera de Almería se apoya en el eje litoral desdoblado entre el Paseo Marítimo y c/. Juan Sebastián Elcano. Indice negativamente sobre el entorno urbano en la zona de la Malagueta y Paseo del Parque por lo que se debiera plantear el desdoblamiento del Paseo de los Curas así como el trazado de una carretera de circunvalación a las zonas urbanas del litoral este.

Capítulo 7.°
CARACTERISTICAS DE LOS USOS URBANOS

7.1. ESTUDIO DE LA VIVIENDA.

7.1.1. Introducción.

1. Dentro de los objetivos y criterios para la Revisión del Plan General, quizás de manera no explícita, quedaba planteada la necesidad de intervenir desde la Revisión del Plan General (R.P.G.) en una serie de políticas sectoriales que dentro de la concepción del Plan General como documento de apoyo a la gestión y soporte del mismo, eran coherentes como respuestas de una determinada política municipal, que como indicamos, sirva para una gestión posterior. No en vano todo Plan General de Urbanismo acaba concretándose en un Programa de Actuación.
2. La Política de la Vivienda viene a ser el eje del Plan. Básicamente un P.G. constituye el documento que define "las reglas de juego" de la actividad del sector inmobiliario; siendo coherente con esto un P.G. ha de establecer los mecanismos que ordenen estas reglas de juego ciudadano, en el que el Ayuntamiento como representante democrático de la colectividad puede y debe intervenir, a través de sus determinaciones y gestiones urbanísticas, en lograr un espacio colectivo para vivir y por tanto una alternativa de ciudad, centrándose en ofrecer bienes y servicios, de los cuales la vivienda es uno de los más importantes.
3. Es preciso, no obstante, reconocer que la capacidad de intervención de nuestros Ayuntamientos es muy limitada dentro del marco legal actual. La legislación de la vivienda es centralista, no sólo desde el punto de vista de la política autonómica de los Ayuntamientos, sino por la misma naturaleza de la política económica de la vivienda. Habría que repetir una vez más que si existe algún tipo de política que necesite una planificación y gestión descentralizadora es sin duda la vivienda. El mercado de la vivienda no funciona sólo dentro de un modelo estatal, ni siquiera nacional o regional. Existen tantos mercados de viviendas como ámbitos espaciales de migraciones cotidianas residencia-lugar de trabajo existan, funcionando de una forma autónoma e independiente. El mercado de la vivienda es múltiple y disperso territorialmente. La Política de la Vivienda debe por tanto ser descentralizadora a nivel municipal y no sólo residual, en el que únicamente las competencias más difíciles e impopulares son las que se descentralizan: Registro de viviendas varias, régimen disciplinario, cédula de habitabilidad...
4. No cabe duda, por tanto, que los objetivos que podemos plantearnos abordar desde una política de vivienda, estarían encorsetados dentro del marco legal y del reparto de competencias actuales. Tenemos claro que estos objetivos no pueden lograrse solamente a través del planeamiento urbanístico, no obstante, el planeamiento urbanístico nos sirve muy valiosamente para el cambio de la situación de la vivienda y de las condiciones de vida que los usuarios mantienen.

Estos objetivos serían genéricamente:

a) La intervención del Ayuntamiento en el mercado de la vivienda, cubriendo especialmente la demanda insolvente o aquellos otros tipos de demanda social a los que la promoción privada no les dedica atención.

b) El control y localización de la vivienda social, procurando que una parte de la producción de viviendas de precio tasado se indique **donde** debe localizarse para cubrir unos determinados objetivos.

c) Como alternativa a un crecimiento desproporcionado de viviendas nuevas y al despilfarro que supone la destrucción del capital fijo de la ciudad, proponemos la conservación y rehabilitación del parque actual de viviendas.

d) Determinar la capacidad del sector de la construcción en Málaga; marcando ritmo y situación del mercado de vivienda de promoción privada; estructurando la oferta, cualificando tipo y tamaño de promoción. De esta manera, obtenemos criterios válidos para situar crecimientos de la ciudad y clasificaciones de suelo en los distintos programas de actuación cuatrienales del Plan General.

5. Quedaría por tanto claro la necesidad de estimular la intervención de la promoción pública de viviendas desde el Ayuntamiento, esencialmente dirigida a cubrir una demanda insolvente que no tiene oportunidad de obtener vivienda dentro del mercado actual, ofertando un nuevo tipo de promoción "sin ánimo de lucro" y con una nueva imagen, diferente a las operaciones de promoción pública realizadas en años anteriores.

   Estas alternativas pasan: por el apoyo posible hacia las cooperativas de viviendas, tanto en la concesión o gestión de créditos como en la cesión de suelo. La gestión directa municipal de suelo residencial de patrimonio municipal, para lo cual habrá que tener una política de suelo muy acorde con los objetivos a cubrir por la política municipal de viviendas. Crear un Patronato o empresa mixta municipal, o cualquier otro tipo de entidad que desarrolle la política de vivienda y gestione mecanismos paralelos. Cubriendo aquella demanda que la promoción privada no atiende, como la rehabilitación de barrios o edificios puntuales, viviendas autoconstruidas o viviendas cuya demanda sale fuera de un modelo clásico familiar tanto en diseño como en tipo de promoción (viviendas para estudiantes, solteros o solteras, tercera edad...).

   Este tipo de promoción pública no entra en competencia con la promoción privada, ya que serían oferta de viviendas para demandas distintas, sin que tengan que entrar en conflicto en los modelos de producción actuales. Más bien puede considerarse beneficiosa para la promoción privada la existencia de este tipo de promociones públicas, que obligan a estructurar y conocer mejor la demanda existente y a abrir nuevas capacidades potenciales de hábitats, ampliando el abanico de posibilidades actuales, fuertemente limitado e incapaz de generar una oferta con distintas alternativas y tipologías para una demanda cada vez más diferenciada.

6. La imagen de las promociones de vivienda social, localizadas en la periferia de la ciudad, buscando suelos baratos que permitan una mayor acumulación de beneficios encajados dentro de los módulos legales (para este tipo de viviendas), provocando un proceso de segregación social y espacial de la ciudad, podría empezar a corregirse a través de mecanismos de calificación de suelo que precisen donde deben realizarse edificaciones de vivienda social, buscando suelos no periféricos, más incrustados en suelo consolidado y potenciando la edificación de viviendas sociales en áreas centrales y de rehabilitación.

   Este tipo de operaciones pueden fortalecerse mediante convenios bien con el INV-MOPU o conciertos con la iniciativa privada, que posibiliten y consoliden compromisos de ejecución de viviendas sociales en suelos clasificados mediante planeamiento.

7. Resulta clarificador cuantificar el nivel del stock de viviendas con que cuenta el municipio de Málaga: en 1960 Málaga tenía una población de 301.538 personas frente a 175.815 habitaciones; en 1970 presenta una población de 374.426 personas frente a 377.958 habitaciones y en 1980, 510.233 personas frente a 640.047 habitaciones, lo que supone un superávit de 130.000 habitaciones, un 20,3 % sobre el total.

   ¿Puede nuestro parque de viviendas seguir aumentando el ritmo de estos últimos veinte años?

   Nuestra respuesta es que no creemos que se pueda convertir en afirmativa esta pregunta; a no ser que el Estado modifique esta tendencia.

   ¿Qué otras alternativas tiene el régimen inmobiliario a esta situación?

   Primero la contracción de su producción o sea una dedicación menor de los empresarios a la construcción de viviendas y dirigir sus inversiones hacia otros sectores productivos.

   La segunda medida consistiría en inducir a las inmobiliarias hacia distintas alternativas de edificación, optando no sólo por la periferia y las rentas absolutas, sino también dedicarse al interior de las ciudades rehabilitando en su interés una parte considerable del patrimonio existente.

   Estas dos contramedidas no son opuestas y pueden funcionar simultáneamente, mediante un reflujo de la producción residual hacia el centro de nuestras ciudades.

   Realmente esto es algo que ya está ocurriendo y donde mayor tensión se puede producir en los próximos años será en las áreas consolidadas de la ciudad, donde la hegemonía de la renta diferencial puede ser más protagonista. La producción de edificios en los últimos años en Málaga tiende a abandonar parcialmente la expansión indiscriminada en la periferia para concentrarse cada vez más en la reestructuración del patrimonio de edificaciones existentes en las zonas semicéntricas, y en aquellas que presenten un parcelario apropiado y sin problemas de inquilinos, para la producción de viviendas.

   Estos denómenos, aún incipientes, y las transformaciones que se están produciendo en el régimen inmobiliario por el interés cada vez mayor de las rentas diferenciales, así como los procesos de fusión y eliminación de empresas no aptas para competir en el mercado de la producción de viviendas, están llevando a algunos constructores a pedir cada vez más de una manera más clara el cambio de tendencia: "carta blanca" para las rehabilitaciones privadas en los centros y semicentros urbanos y concentración de inversiones del Estado para viviendas sociales en la periferia.

   Es preciso dar credibilidad a la existencia de estas transformaciones inmobiliarias. Es preciso que la Administración, bien sea municipal o autónoma, se convenza y asuma la necesidad de intervenir e impedir lo que puede ser un brutal proceso de renovación. Esto no quiere decir que la promoción pública sustituya a la promoción privada en la rehabilitación de edificios, sino que la dirección de estos procesos de renovación sean dirigidos desde los Ayuntamientos, marcando las reglas de intervención mediante el planeamiento urbanístico municipal.

   Sólo una política de vivienda seria aplicada a los centros y semicentros puede impedir su progresiva desertización y degradación y el consiguiente proceso

de demolición y renovación especulativa, originado por la acumulación de rentas diferenciales en barrios centrales o semicentrales, generados por el esfuerzo de las clases populares a lo largo de muchos años en la creación urbana de nuestras ciudades.

8. Respecto al último objetivo, quisiéramos decir que hay que abandonar de una vez los modelos de desarrollo urbano basados en un simple crecimiento cuantitativo e ir hacia una mejora más cualitativa. Estamos siempre demasiado preocupados por la dimensión de nuestra ciudad y poco por la calidad de vida que ella nos da.

   Hemos dejado claro que la situación ha cambiado bastante de hace veinte a veinticinco años a la actualidad; mientras la población ha ido creciendo a una tasa aproximada de 3,4 % anual de 1960-80, el núm. de habitaciones lo ha hecho al ritmo del 11,6 % anual, dejando atrás toda una serie de desequilibrios y distorsiones; más que falta de viviendas nos encontramos con una mala utilización de las mismas (el último censo presenta 34.000 viviendas vacías, lo que supone albergar aproximadamente a 120.000 ó 130.000 personas) y una carencia de equipamientos. Detrás de estos modelos cuantitativos siempre han estado escondidas las opciones privadas y especulativas del desarrollo urbano. Debemos superar esta fase cuantitativa y empezar a cualificar y diferenciar nuestros datos estadísticos, los barrios existentes y los nuevos procesos de colonización de suelo. Indicando como podemos mejorarlos, planteando la recuperación de edificios no sólo en las zonas centrales, sino también en las periferias y el resto de la ciudad. Para las clases populares no tiene ningún sentido que los planes creen inmensas rentas potenciales y grandes manchas de Suelo Urbanizable Programado, más bien necesitan planes con "previsiones mínimas" y calificar suelo en la mejor situación para la promoción de viviendas sociales.

9. Quisiéramos dejar bien claro que una política de viviendas basada en el apoyo a las clases populares necesita un movimiento ciudadano fuerte y organizado, capaz de ayudar a fijar una demanda sobre la que realizar una promoción pública de viviendas y reivindicar y desarrollar procesos de rehabilitación sustentadas en el apoyo de las clases populares que viven en los barrios y no desean ser expulsadas de los mismos.

   Sin un movimiento ciudadano organizado, difícilmente podremos llevar políticas de viviendas coherentes con nuestros objetivos.

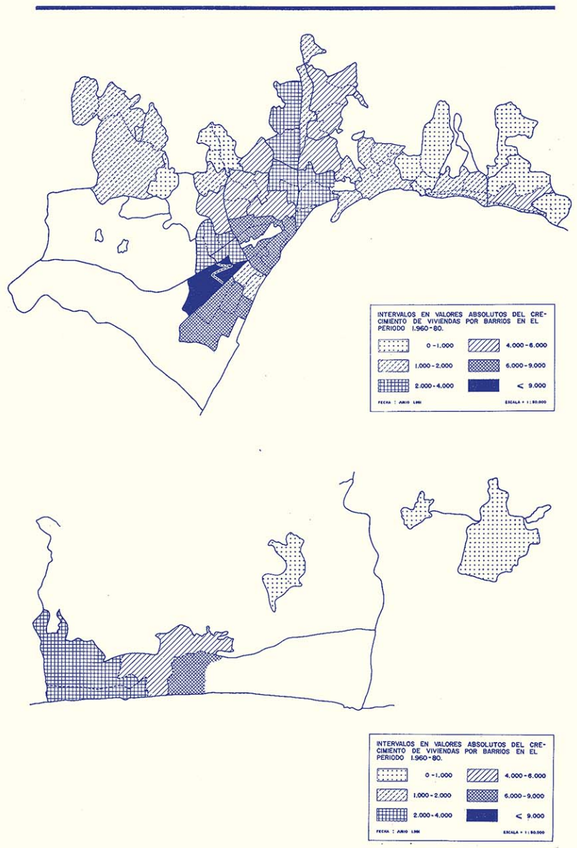
7.1.2. La construcción de viviendas en el período 1960-1980.

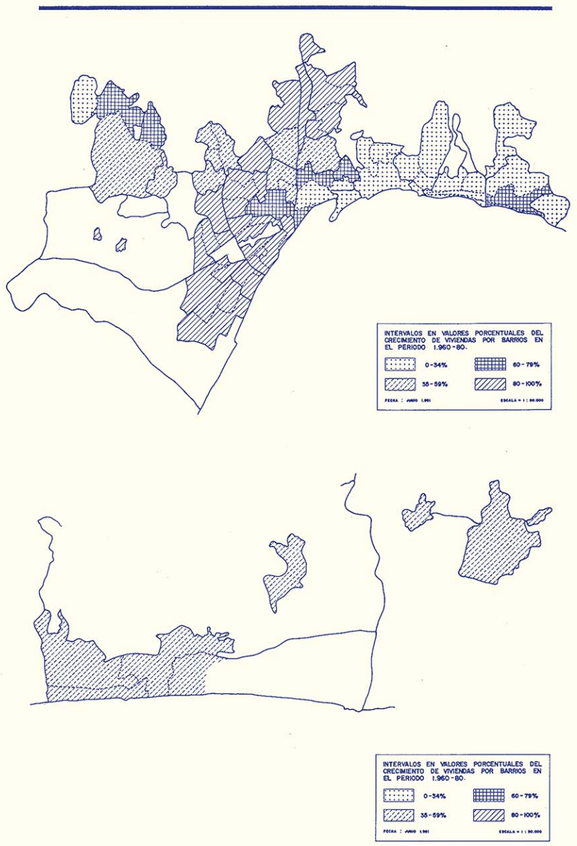
1. La construcción de viviendas en la ciudad de Málaga tanto a nivel de promoción libre como de promoción oficial ha seguido unas pautas propias, diferenciadas del resto del estado.

   A nivel nacional es posible distinguir nítidamente dos etapas en la producción de viviendas, 1957-1965 en la que la mayor parte de las viviendas que se realizan los son en régimen de protección oficial (un 90 %).

   Una segunda etapa, 1965-1975 hasta la crisis económica, en donde la construcción de viviendas de protección oficial sufre una recesión al producirse fuertes restricciones financieras por parte de los organismos públicos que afectan tanto a la vivienda de promoción pública directa como al sistema de protección oficial.

   No obstante, la construcción de viviendas en la ciudad de Málaga no ha seguido la línea estatal aunque evidentemente esté influida por ella.





2. En el período 1957-65, Málaga se convierte en centro de flujos migratorios de las comarcas colindantes y de las provincias limítrofes debido a la atracción del incipiente sector de servicios turísticos. Esta atracción migratoria va a producir una elevada concentración de población en áreas de la ciudad, y una generación de rentas en apoyo de la economía municipal.

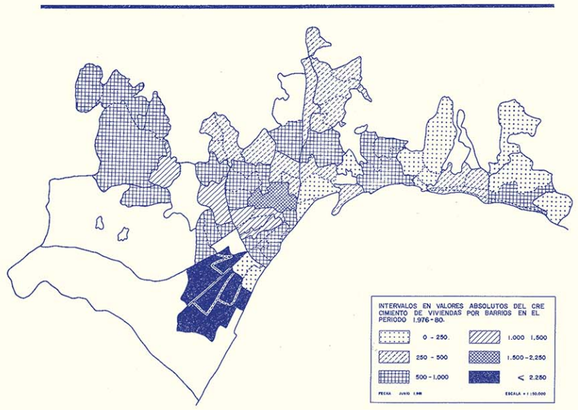
   Esta modificación en la distribución espacial de la población está íntimamente ligada al proceso de acumulación de capital. El éxodo de un gran número de población campesina del interior hacia la costa y la ciudad de Málaga, así como de otras regiones, apoya una tendencia ya existente, generalizando aún más el trabajo asalariado en la industria terciaria y en los servicios (turísticos).

   Las necesidades del capital hegemónico y su proceso de consolidación y acumulación consiguiente que se desarrolla en nuestro país a partir del Plan de Estabilización de 1959, conlleva la necesidad del mantenimiento de bajos salarios.

   Para lo cual es necesario la intervención del Estado identificado con este capital hegemónico, que desarrolla una política de intervención en el mercado de trabajo y de liberación de la producción industrial. La intervención en el mercado de trabajo necesaria para que el sustento de la población expulsada del campo y de otros sectores se mantuviera dentro de unos bajos niveles, lleva al Estado a la intervención de los precios de los productos alimenticios básicos y a la subvención directa (y no a la construcción directa) del Estado de los precios de la vivienda.

   Estos precios relativamente moderados de las nuevas viviendas, junto al alto número de viviendas autoconstruidas y chabolas, así como una legislación que limita la evolución del alquiler, contribuye a que la vivienda, uno de los componentes básicos del consumo, represente una cuota muy elevada dentro del consumo total. Lo que trae consigo la posibilidad en cierta manera de mantener los salarios por debajo de la realidad, al intervenir el Estado en el control y subvención de los costes salariales, actuando de esta forma en la dirección de los intereses del capital.

   La escasa capacidad adquisitiva de los trabajadores hace que la resolución del problema de la vivienda recaiga sobre el Estado; ya sea de manera directa a través de instituciones —las menos— (Instituto Nacional de la Vivienda, Obra Sindical del Hogar), bien a través de la promoción privada con protección oficial, regulada por la Ley de Viviendas de Renta Limitada de 1954 y la Ley de Viviendas Subvencionadas de 1957, lo que va a permitir una cierta manera de funcionar a la iniciativa privada, bastante proteccionista, cuyos problemas tanto estructurales propios del sector como legislativos llegan hasta nuestros días.







Estas leyes van a permitir la combinación del capital privado con el capital del Estado en forma de préstamos a bajo interés y largo plazo, subvenciones a fondo perdido, primas, etc. Esto conlleva una mayor rentabilidad del capital invertido, actuando como estímulo a la inversión.

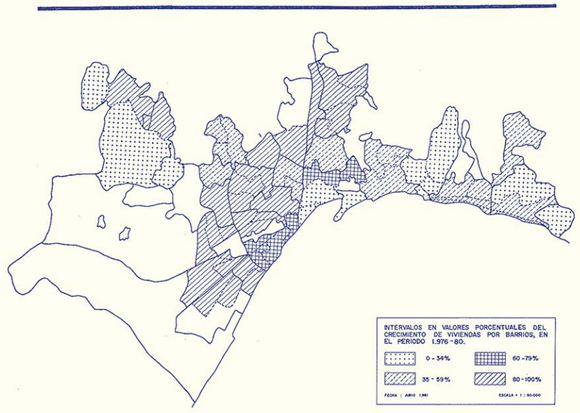
Como muestra el cuadro n.° 7.1., en Málaga durante los primeros años 60, más del 80 % de las viviendas construidas se realizan en régimen de protección oficial, no superando la construcción de viviendas libres el 15 % del total, manteniendo las mismas pautas del modelo nacional de viviendas.

3. A partir de 1965 a nivel estatal se concreta una etapa muy diferenciada de la primera, en la que la construcción de viviendas de protección oficial empieza a disminuir (cuadro n.° 7.1., bis). Esta línea genérica no se va a seguir en la ciudad de Málaga (cuadro n.° 7.1.)

   Una cierta liberalización de las estructuras financieras por parte de los organismos públicos concretadas en un mayor rigor de las condiciones crediticias y fiscales, van a influir en Málaga en una proporción menor que el resto del Estado, no siendo muy elevada la disminución de viviendas construidas en régimen de protección oficial (cuadros n.° 7.1. y n.° 7.1. bis), dando a Málaga esa calificación atípica en su política de viviendas.

(1) Cuando se está confeccionando esta MEMORIA, hemos conocido los primeros datos del período 1981-83. A través de ellos se confirma la disminución en la construcción de viviendas, que llega en 1983 a niveles que no se conocían desde los años cincuenta.

Para los tres años el número de licencias concedidas afecta a 6.363, de las cuales el 31,8 % (2.024 viviendas) son de promoción libre, y el 68,2 % (4.339 viviendas) son de protección oficial. La relación entre viviendas libres y oficiales se mantiene similar al período 1960-80, si bien a un nivel porcentual, ya que en valores absolutos la construcción realizada en el período 81-83, supone la mitad de la realizada en el período 78-80.





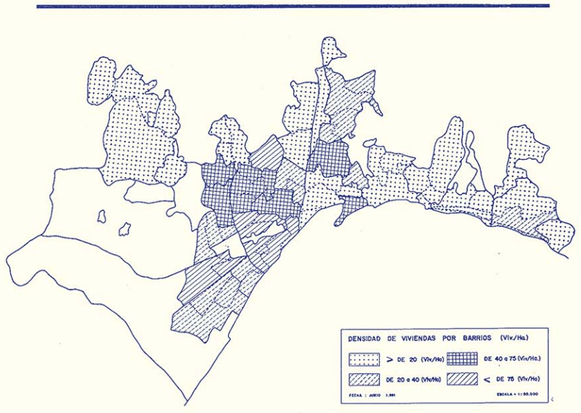


4. Se puede comprobar de esta forma (comparar cuadros 7.1. con 7.1. bis) que el comportamiento del sector de viviendas de promoción oficial en el municipio de Málaga, no ha sufrido el punto de inflexión que se observa a nivel del Estado. En el municipio de Málaga aunque no se alcanzan los valores del primer período, la promoción de viviendas oficiales ha mantenido claramente su hegemonía. Tanto es así, que el período de mayor apogeo en la construcción de viviendas oficiales, en valores absolutos, se realiza en los primeros años 70.

   La llegada de la crisis económica que perjudica de manera generalizada al sector de la construcción, daña en mayor medida a la promoción libre, que disminuye muy sensiblemente el número de viviendas construidas y que no empieza a recuperarse hasta 1980 (1).

5. En los veinte años enunciados el número de viviendas realizadas (según licencias concedidas) es de 107.267, siendo el 72 % (77.134) de carácter oficial y el 28 % (30.133) de promoción libre.

   Sin embargo sería deseable matizar la cantidad de las viviendas libres ya que unas 8.000 corresponden a la construcción de carácter turístico en Torremolinos, con lo que el valor porcentual real de la promoción libre sería el 22,3 %.







7.1.3. **Crecimiento de viviendas por barrios en el período 1960-80.**

El ritmo de la construcción de viviendas en la ciudad de Málaga **durante el período 1960-80** es diferente según el área de ciudad que se trate, tanto en el número absoluto de viviendas construidas como en el tipo de promoción de las mismas.

Una de las características importantes para analizar esta evolución de la construcción de viviendas es conocer el peso de la promoción de viviendas de protección oficial en las distintas zonas de la ciudad. Los barrios situados al norte y al oeste del casco antiguo, especialmente los que componen la corona exterior de la ciudad, son barrios construidos en su mayor parte con los mecanismos de la protección oficial.

Esta misma zona de la ciudad es donde la construcción de viviendas en valores absolutos ha sido más numerosa. Principalmente los barrios que forman parte de la corona exterior de la ciudad y el área comprendida alrededor de la Carretera de Cádiz obtienen los más altos niveles de construcción, como el Camino de Churriana (19) con 12.113 viviendas, el Parque del Oeste (21) y Huelin-Perchel con 8.000 viviendas. (Ver cuadro 7.2.)

Estas dos características señaladas —construcción de viviendas en valores absolutos e importancia de la protección oficial—, son sustancialmente diferentes en la otra zona de la ciudad (que situamos al este del casco antiguo).

CUADRO N.° 7.1

Número de viviendas, según licencias concedidas en el municipio de Málaga

AÑOS	LIBRES	%	PROTEG.	%	TOTALES
1960	308	44	392	56	700
1961	399	16	2.223	84	2.622
1962	742	15	4.291	85	5.033
1963	831	13	6.007	87	8.838
1964	394	12	2.941	88	3.335
1965	—	—	—	—	—
1966	3.204	62	2.019	38	5.223
1967	—	—	—	—	—
1968	2.127	47	2.465	53	4.592
1969	1.744	20	7.424	80	9.168
1970	1.679	19	7.511	81	9.190
1971	3.192	29	7.948	71	11.140
1972	3.059	35	5.833	65	8.892
1973	2.718	33	5.762	67	8.480
1974	2.371	42	3.372	58	5.743
1975	1.387	29	3.508	71	4.895
1976	1.577	39	2.512	61	4.089
1977	637	18	2.955	82	3.592
1978	1.090	27	3.034	73	4.124
1979	659	13	4.505	87	5.164
1980	2.015	46	3.432	54	4.447
Totales	30.133	28	77.134	72	107.267
1981	998	36	1.790	64	2.788
1982	670	30	1.515	70	2.185
1983	356	25	1.034	75	1.390

Por una parte, los barrios situados en este área tienen un nivel de crecimiento absoluto de viviendas netamente inferior a las zonas antes descritas, debido a haber sustentado un proceso de colonización del suelo básicamente diferente: urbanizaciones residenciales y viviendas libres. Salvo El Palo centro (26.2) donde se construyen 4.000 viviendas y se comporta de alguna forma como un barrio periférico de la zona oeste, el resto de los barrios no llegan a las 2.000 viviendas construidas para el período 1960-80. Así la Malagueta (6) alcanza 1.770 viviendas. El Limonar (7) 1.426, Pedregalejo (24) 1.157, y las zonas de Pinares, Cerrado de Calderón y Miraflores del Palo no llegan a las 400 viviendas construidas.

Si en la zona oeste de la ciudad la vivienda de protección oficial era hegemónica, superando valores del 90 % sobre el total de las construidas, en los barrios que se extienden desde la Malagueta hasta El Candado, la promoción privada o libre de viviendas ha sido superior a la promoción oficial. Más de un 70 % del parque inmobiliario construido entre 1960-1980 lo ha sido en promoción libre, particularmente en las urbanizaciones residenciales de la ciudad, Pinares, Cerrado, El Candado, donde la protección oficial es prácticamente nula.

Los dos aspectos estudiados hasta ahora nos muestran una zona de la ciudad, donde el nivel de construcción y por tanto de ocupación del suelo, ha sido más elevado y potenciado que la otra zona de la ciudad. En gran forma el proceso de segregación espacial histórico de Málaga se consolida en estos últimos veinte años.

Un índice para apreciar mejor este masivo crecimiento inmobiliario nos lo puede dar el estudio de la evolución de la densidad vivienda/hectárea por barrios para el período 1960-80.

Espacialmente son los barrios situados al oeste del casco antiguo los que mayor densidad acumulan en los veinte años que estudiamos. Principalmente Suárez (9) y Camino de Churriana (19) obtienen valores superiores a 100 viv./Ha., Humilladero (11) con 90, y Huelin-Perchel con 75 viv./Ha., son los barrios que les siguen en alta densidad. En este sentido hay que tener en cuenta que estos valores de densidad son los referidos al total de lo construido entre 1960 y 1980, por lo que la densidad total del barrio es la suma del total de viviendas existentes dividido por la extensión (1) por lo tanto las densidades actuales serán mayores al no contemplar este estudio las viviendas ya construidas con antelación a 1960.

Los barrios situados al este de la ciudad son los que han tenido un menor crecimiento viv./Ha., puesto que salvo la Malagueta con un valor de 55 viv./Ha., el resto no llega a las 10 viv./Ha.

7.1.4. Tamaño y localización de las promociones.

En el cuadro n.° 7.3.1., se observa la distribución del número de promociones y de viviendas construidas en el período 1960-1980 según el tamaño de la promoción. Es significativa en el mismo la importancia cuantitativa de las pequeñas promociones. Así la pequeña promoción (de 1 a 50 viviendas) ocupa el 90 % del total de promociones. La promoción media (de 51 a 100 viviendas) y grande (más de 100 viviendas), significan solamente el 5,6 % y el 4,2 % respectivamente del total de promociones.

CUADRO N.° 7 bis

Número de viviendas protegidas y libres de 1960-80 en España

AÑO	Viviendas protegidas		Viviendas libres		TOTAL
	Número	%	Número	%	
1960	127.518	88,3	16.762	11,6	140.280
1961	134.476	90,8	13.544	9,1	148.020
1962	147.833	91,0	14.612	9,0	162.445
1963	187.885	90,9	18.812	9,1	206.697
1964	231.205	90,0	25.689	10,0	256.894
1965	240.793	85,0	42.492	15,0	283.285
1966	211.366	78,8	57.000	21,2	286.366
1967	132.096	64,6	72.375	35,4	204.471
1968	133.370	53,7	114.719	46,2	248.089
1969	157.969	59,4	112.285	41,5	270.254
1970	185.294	60,1	122.755	39,8	308.049
1971	190.694	59,7	128.220	40,2	318.914
1972	190.414	56,6	145.886	43,3	336.300
1973	177.323	50,8	171.225	49,1	348.548
1974	175.783	40,0	182.677	50,9	358.460
1975	196.114	52,0	177.830	48,0	373.944
1976	162.288	51,0	157.471	49,0	319.759
1977	164.074	51,0	160.224	49,0	324.298
1978	160.424	48,0	173.584	52,0	334.008
1979	132.804	53,0	119.527	47,0	252.331
1980	121.121	47,0	137.760	53,0	258.881
MEDIA 1960-65	1.069.710	89,0	131.911	11,0	1.201.621
MEDIA 1966-73	1.378.526	59,9	924.165	40,1	2.302.691
MEDIA 1974-80	1.112.608	50,1	1.109.073	49,9	2.221.681

	N.° promociones	N.° viviendas
Pequeña promoción 1-50 viv.	90 %	29 %
Mediana promoción 51-100 viv.	5,6 %	19,8 %
Gran promoción 100 viv.	4,4 %	51,2 %

Sin embargo el verdadero impacto de las grandes promociones se observa al estudiar el número de viviendas que construyen. Así en las pequeñas promociones, con el 90 % del total de las mismas, sólo se llega a construir el 29 % de las viviendas (31.036). De forma contraria, la gran promoción con el 4,2 % construye el 51,2 % del total de viviendas (54.920).

Estos datos nos muestran una fuerte atomización de la oferta constructora con un gran número de pequeñas promociones (2). El número de viviendas medio por promociones para el período 1960-80 es de 21,6 viviendas.

La distribución espacial de estos resultados por barrios nos vuelve a mostrar una ciudad dividida en dos amplias zonas. En el cuadro n.° 7.4., se observa que las grandes promociones se localizan en los barrios del oeste de la ciudad, coincidiendo con las zonas de mayor volumen de construcción inmobiliaria y donde la promoción de protección oficial es generalizada.

En la zona este de la ciudad, solamente El Palo centro tiene construidas promociones mayores de 100 viviendas. Los barrios Centro, Limonar, Pedregalejo, Morlaco-Cerrado de Calderón, Miraflores del Palo y Torremolinos son las áreas donde la vivienda unifamiliar y la pequeña promoción tienen cuantitativamente más importancia, como se observa en el cuadro n.° 7.3.2.

La gran promoción, que como hemos visto representa más de la mitad de las viviendas construidas, se localiza principalmente en la corona exterior de la ciudad y de una manera destacada a lo largo de la carretera de Cádiz y la Ronda Intermedia.

Estas diferencias por zonas de la ciudad se observan al comparar el tamaño medio de la promoción, que en el centro histórico, es de 14 viviendas, en la zona este de la ciudad de 8 viviendas, y en la zona oeste de 58 viviendas (125 viviendas de media en los barrios Camino de Churriana (19) y Parque del Oeste (21) que son las zonas de mayor volumen de construcción de la ciudad en los veinte últimos años).

7.1.5. La gran promoción.

La importancia de las grandes promociones de viviendas en la ciudad de Málaga viene determinada al significar el 51,2 % del total de viviendas construidas, suponiendo además el 4,2 % del total de promociones contabilizadas en el período 1960-80.

Vamos a distinguir tres períodos en la evolución de la vivienda realizada en grandes promociones en esta ciudad.

1.° 1960-65. En esta etapa posterior al importante período autárquico de 1937-59, la mayor parte de la construcción se realiza a través de la protección oficial. Así de las 18.528 viviendas realizadas en el período, el 85 % (15.854) lo son en régimen de protección oficial.

Las grandes promociones de viviendas, en su mayoría de protección oficial como se ha señalado, se asientan en el extrarradio de la ciudad, principalmente en el norte —Ciudad Jardín— y en la Ronda Intermedia —de Martínez Maldonado al Jardín de la Abadía—.

(1) Ver monografía de crecimiento inmobiliario y demográfico en Málaga-capital.

(2) Imagen de una estructura económica del sector inmobiliario minifundista y fuertemente competitiva.

Por término medio las promociones agrupan unas 300 viviendas. Ya en esta época se producen grandes polígonos, como las 1.000 viviendas promovidas por la Delegación Provincial de Sindicatos en Portada Alta y las 1.638 realizadas por Hogarsol en el Jardín de la Abadía. Destacan de manera similar las promociones realizadas por Inmobiliaria Malagueña en El Palo (672 viviendas) y las del Patronato Benéfico de la Victoria en la Palmilla (480 viviendas) y en la Virreina (480 viviendas). De alguna manera en Málaga durante este período se mantiene con una cierta importancia e interés las propuestas y manera de hacer del anterior período autárquico.

En este primer período los barrios de mayor crecimiento de viviendas en relación a su extensión en hectáreas, son los de Huelin-Perchel, Jardín de la Abadía, Arroyo del Cuarto, Humilladero y Carretera de Cártama.

2.° 1966-1973. En este período la política de la vivienda sufre sustanciales modificaciones a nivel estatal, fundamentalmente concretadas en recortes a los gastos en protección oficial. Sin embargo, como se explica en otro lugar de este estudio, Málaga no va a participar de esta nueva política a nivel de Estado, y va a seguir realizando la mayor parte de la construcción de viviendas a través de la protección oficial.

En estos ocho años se realizan 56.691 viviendas de las cuales el 68 % (38.968) los son a través de la protección oficial. Como se observa hay una cierta disminución de la participación de viviendas de promoción oficial respecto al primer período, pero siguen siendo claramente mayoritarias en el sector de la construcción malagueña. Sin embargo es necesario matizar el crecimiento de la promoción libre, en el aspecto de que un número estimable de viviendas calificadas en este apartado son destinadas al sector turístico, principalmente Torremolinos.

Especialmente las nuevas promociones se establecen en el norte de la ciudad, destacando las promovidas por la Cooperativa San Vicente de Paúl en el Cortijo Bazán (300 viviendas), Futurhogar en las Pedrizas (612 viviendas), Cooperativa Parque del Sur en Ciudad Jardín con 637 viviendas y las 460 realizadas en la Alegría de la Huerta por Muñoz Ortega. En esta zona de la ciudad no se producirán porteriormente nuevos asentamientos de grandes promociones.

En el área que denominamos Ronda Intermedia se "macizan" los espacios vacantes, donde se realizan varios polígonos de vivienda todos ellos de protección oficial, entre los que caben destacar el Parque Victoria Eugenia (1.900 viviendas), el realizado por IDECO en la Misericordia (1.300 viviendas), Cooperativa de viviendas San Vicente de Paúl (500 viviendas) en la Unión, las 650 viviendas que Acinipo lleva a cabo en la Carretera de Cádiz frente a Seat (Puerta Blanca), y las 3.200 viviendas promovidas por el Ministerio de la Vivienda en la Palmilla.

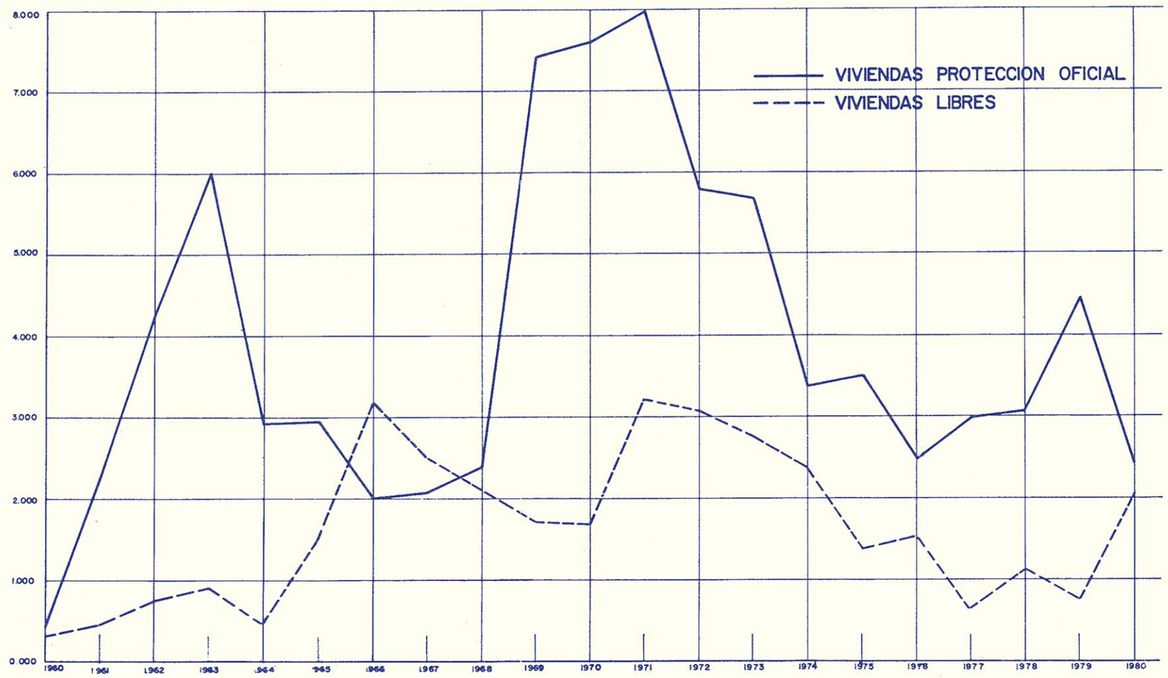
A lo largo de la Carretera de Cádiz y lo que consideramos como corona exterior, comienza la construcción de los mayores polígonos de viviendas de la ciudad, aunque la gran expansión inmobiliaria de esta zona tendría lugar en el período posterior. Destacamos dos promociones de importancia que se realizan en este área, las 2.016 viviendas realizadas por la Cooperativa de viviendas San Patricio en el Camino Viejo de Churriana en 1971, y las 900 viviendas realizadas en la Barriada de la Luz en 1970.

En otra zona de la ciudad se inicia en 1973 la construcción del polígono de viviendas Echeverría con 1.128 viviendas, a cargo de la inmobiliaria del mismo nombre en El Palo, siendo esta promoción la única de cierta consideración en la zona este de la ciudad.

En este período 1966-73 continúa la renovación de la Malagueta, a cargo fundamentalmente de la promoción privada y comienza la renovación del

GRAFICO 7.1

Número de viviendas según licencias concedidas en el municipio de Málaga período 1960-1980



CUADRO N.° 7.2

Totales de licencias expedidas por barrios 1960 - 1980

BARRIOS	V.P.O.	LIBRES	TOTALES
1. Centro	1.412	941	2.353
2. Capuchinos	2.575	2.072	4.647
3. Trinidad	1.683	1.349	3.032
4. Huelin-Perchel	7.065	1.184	8.249
5. Camino Nuevo	737	268	1.005
6. Malagueta	243	1.527	1.770
7. Caleta-Limonar	472	954	1.426
8. La Palma	1.950	982	2.932
9. Suárez	4.625	1.021	5.646
10. Arroyo Cuarto	4.756	1.124	5.880
11. Humilladero	5.829	397	6.226
12. Pol. Alameda	3.530	951	4.481
13. Ciudad Jardín	1.906	54	1.960
14. Mangas Verdes	4.278	385	4.663
15. Carlinda	291	432	723
16. Cno. Antequera	661	920	1.581
17. Ctra. Cártama	4.682	397	5.079
18. San Rafael	2.408	373	2.781
19. Cno. Churriana	11.294	819	12.113
20. Tabacalera	1.078	69	1.147
21. P. del Oeste	7.922	543	8.465
22. S. Blanquilla	—	—	—
23. Morlaco	154	440	594
24. Pedregalejo	387	770	1.157
25. La Mosca	1	1	2
26. El Palo	3.410	1.435	4.845
27. P. de S. Antón	34	189	223
28. El Candado	17	364	381
29. Churriana	206	577	783
30. Torremolinos	2.353	8.198	10.551
31. Campanillas	39	55	94
32. Puerto de la Torre	809	814	1.623
33. Colonia Santa Inés	10	269	279
34. Olías	0	3	3
35. La Araña	0	1	1
36. Universidad	—	—	—
37. Diseminado 2	—	—	—
38. Diseminado 6	2	38	40
39. Diseminado 7	125	0	125
40. Diseminado 8	0	1	1
41. Diseminado 10	7	85	92
42. P. R. Exterior	—	—	—
43. Z. I. Azucarera	20	116	136
44. El Viso	163	15	178
TOTALES	77.134	30.133	107.267

CUADRO N.° 7.2

Totales de licencias expedidas por barrios 1976 - 1980

BARRIOS	V.P.O.	LIBRES	TOTALES
1. Centro	265	219	484
2. Capuchinos	385	396	781
3. Trinidad	245	217	462
4. Huelin-Perchel	578	283	861
5. Camino Nuevo	125	34	159
6. Malagueta	61	259	320
7. Caleta-Limonar	322	281	603
8. La Palma	527	—	527
9. Suárez	373	91	464
10. Arroyo Cuarto	694	127	821
11. Humilladero	1.955	103	1.158
12. Pol. Alameda	1.295	312	1.607
13. Ciudad Jardín	253	19	272
14. Mangas Verdes	285	9	295
15. Carlinda	163	120	283
16. Cno. Antequera	208	346	554
17. Ctra. Cártama	1.155	214	1.369
18. San Rafael	986	—	986
19. Cno. Churriana	2.024	404	2.428
20. Tabacalera	16	1	17
21. P. del Oeste	2.745	—	2.745
22. S. Blanquilla	—	—	—
23. Morlaco	66	145	211
24. Pedregalejo	166	236	402
25. La Mosca	—	—	—
26. El Palo	250	439	689
27. P. de S. Antón	33	33	66
28. El Candado	11	30	41
29. Churriana	—	39	77
30. Torremolinos	509	1.074	1.583
31. Campanillas	—	—	—
32. Puerto de la Torre	253	264	517
33. Colonia Santa Inés	—	250	250
34. Olías	—	—	—
35. La Araña	—	—	—
36. Universidad	—	—	—
37. Diseminado 2	—	—	—
38. Diseminado 6	—	—	—
39. Diseminado 7	—	—	—
40. Diseminado 8	—	—	—
41. Diseminado 10	6	28	34
42. P. R. Exterior	—	—	—
43. Z. I. Azucarera	—	—	—
44. El Viso	—	—	—
TOTALES	15.954	5.973	21.927

polígono Alameda que tendría en el período posterior su alcance máximo.

En Torremolinos la promoción privada de viviendas turísticas, principalmente apartamentos, adquiere gran importancia en este período, destacando la urbanización de apartamentos Playamar (720 viviendas) realizadas por PLAMESA.

3.° 1974-1980. Este período se caracteriza por una sensible disminución del número anual de viviendas construidas como producto de la crisis económica que repercute de forma destacada en el sector de la construcción. La crisis afecta en mayor medida a la promoción privada que a la promoción oficial. Se realizan 33.054 viviendas, de las cuales un 70 % (23.318) lo son de protección oficial, con lo que se aumenta ligeramente el porcentaje de participación de este tipo de promociones respecto al período anterior.

En este período la actividad constructora de grandes promociones se realiza en el suelo vacante de la Ronda Intermedia no cubierto en los períodos anteriores, y sobre todo a lo largo de la Carretera de Cádiz y Ronda Exterior. En 1975 comienza la construcción del Polígono Parque Mediterráneo con 1.500 viviendas, la mayor parte de las mismas promovidas por Parque Mediterráneo, S. A.

CUADRO N.° 7.3.1

Clasificación de Promociones

AÑOS	Pequeña Promoción 1 - 50		Promoción Media 51 - 100		Gran Promoción 101 a +500	
	Promoc.	Viviendas	Promoc.	Viviendas	Promoc.	Viviendas
1960	174	640	1	60	0	0
1961	281	1.469	3	283	3	870
1962	294	2.055	6	423	5	2.555
1963	255	1.713	23	1.540	11	3.585
1964	177	1.361	13	1.069	4	972
1965	—	—	—	—	—	—
1966	360	3.226	20	1.403	3	594
1967	—	—	—	—	—	—
1968	245	1.498	12	1.134	4	1.960
1969	258	2.527	29	1.889	20	4.744
1970	260	2.053	37	2.031	18	5.093
1971	217	1.760	21	1.903	27	7.686
1972	215	1.512	28	1.776	21	5.714
1973	231	1.952	30	1.732	19	6.748
1974	293	1.898	18	1.168	16	2.667
1975	191	1.083	14	1.165	14	2.647
1976	199	1.333	8	704	13	2.052
1977	151	1.214	7	434	8	1.574
1978	197	823	8	674	7	2.627
1979	219	1.670	9	748	10	2.746
1980	248	1.369	16	1.040	10	2.038
Total Promoc.	4.465		280		205	
% Prom.	90,2		5,6		4,2	
Total vivienda		31.036		21.176		54.920
% viv.		29		19,8		51,2

Destacan también por su importancia cuantitativa el polígono de 911 viviendas realizado por PROIMASA en la Carretera de Cártama, la urbanización El Torcal de 1.046 viviendas promovidas por SAMOS, S. A. y la creación del polígono residencial Los Guindos.

El Polígono Alameda alcanza en este período el mayor volumen de construcción-renovación, destacando por su singularidad dos promociones realizadas por la Diputación con 212 viviendas.

En este período el número medio de viviendas por promoción es de 209 viviendas, lo que supone una disminución respecto a períodos anteriores como se observa en el cuadro siguiente:

N.° VIVIENDAS MEDIO EN PROMOCIONES MAYORES DE 100 VIVIENDAS

Período	N.° Promociones	Viviendas	N.° Medio de Viviendas
1960-65	23	7.982	347
1966-73	112	32.539	290
1974-80	78	16.351	209

7.1.6. Aproximación al "stock de viviendas" en el municipio de Málaga.

Aproximarse a conocer el "stock" de viviendas en el municipio de Málaga entre 1961-1980 y realizar previsiones para 1990, no deja de ser otra cosa que relacionar la curva demográfica del municipio con la curva del parque de viviendas, teniendo en cuenta que los datos del parque de viviendas están sacados de los censos del I.N.E con la posible problemática que esto pueda suponer, y los datos demográficos del estudio interior del Plan que aparece con el título de "Demografía".

CUADRO N.° 7.3.2

Tamaño de Promociones por barrios (n.° de licencias)

BARRIOS	1	2-20	21-50	51-100	101-300	301-500	Más de 500
1	30	103	19	5	3	0	0
2	43	148	69	12	2	0	0
3	61	159	39	7	1	0	0
4	15	36	41	17	18	1	1
5	28	24	12	5	0	0	0
6	0	9	15	12	2	0	0
7	103	42	14	4	1	0	0
8	6	5	20	0	3	4	0
9	22	63	46	11	3	3	1
10	18	53	41	25	12	1	0
11	0	18	49	22	10	3	0
12	1	19	34	35	6	0	0
13	30	14	5	3	4	0	1
14	47	29	23	18	7	2	0
15	10	2	2	1	4	0	0
16	39	21	9	7	1	1	0
17	7	10	28	20	5	1	1
18	0	6	23	10	2	2	0
19	7	14	23	18	21	5	4
20	4	5	6	3	2	1	0
21	5	12	10	17	23	5	1
22	—	—	—	—	—	—	—
23	120	24	5	3	0	0	0
24	86	84	10	3	0	0	0
25	—	—	—	—	—	—	—
26	260	103	23	7	4	0	2
27	85	3	0	0	1	0	0
28	83	7	0	1	1	0	0
29	205	31	3	5	0	0	0
30	567	246	55	30	22	0	2
31	—	—	—	—	—	—	—
32	426	42	6	3	2	1	0
Total ...	2.312	1.332	630	304	160	30	13

CUADRO N.° 7.4

Promociones de más de 100 viviendas en el período de 1960-1980

BARRIOS	1960-1964	1965-1969	1970-1974	1975-1980	N.° Viviendas
4-2	0	26	56,3	17,6	568
4-3	0	14,8	44,8	40,3	962
4-4	65	8,9	25,9	0	3.209
4-5	0	0	82	18	734
8-1	0	0	100	0	496
8-2	62,5	0	37,5	0	768
9	0	22,8	68,4	8,7	2.191
10-1	0	0	100	0	613
10-2	51,9	37	11	0	1.086
10-3	27,4	0	48,5	24	927
10-4	0	42,8	0	57,1	224
11-2	4,6	32	41,7	21,6	2.174
11-3	0	13,2	34,1	52,6	726
12	0	8,2	8,9	82,9	1.169
13-1	49,1	0	40,1	8,3	1.586
14-1	0	35	65	0	856
14-3	0	0	100	0	1.111
14-4	0	0	100	0	260
15	0	0	57,4	42,6	644
16	0	0	61,6	38,4	688
17	28,7	5	40,6	25,8	3.480
18-1	0	0	0	100	850
18-3	27,8	51,8	0	20,4	707
19-1	0	16,8	17,4	65,8	8.706
19-3	16,5	0	10,9	72,5	1.642
20-1	45,3	54,7	0	0	721
21-1	8,4	8	18,3	65,4	3.583
21-2	0	17	24,5	58,5	3.756
26-2	30,7	3,8	53,6	15,6	2.535

Ahora bien, los datos del parque de viviendas para poder compararlos con los datos demográficos, han sido transformados mediante un índice medio habitantes/vivienda en el concepto de capacidad de población que podría habitar en este parque de viviendas. Los sesgos que se producen entre ambas curvas son los que hemos utilizado como datos, de alguna forma significativos, para entender la dinámica de crecimiento o decrecimiento del "stock" (está puesto entre comillas pues sería discutible considerar este concepto como stock de viviendas realmente, aunque sí es una forma de aproximarse a él) de viviendas en el municipio de Málaga.

CURVA DEL PARQUE DE VIVIENDAS

Año	Parque de Viviendas	Indice Hab/Viv.	Capacidad de habitantes	Población real	Sesgo/ Hab.	Sesgo/ Viv.
1960	62.000	4,2	260.400	296.432	-36.032	-8.579
1970	125.000	4	500.000	361.282	138.718	34.679
1980	210.000	3,8	798.000	510.000	288.000	75.789

INCREMENTOS PORCENTUALES

Años	% de la capacidad de Hab. del Parque de Viv.	% de la población real
1960-70	92 %	22 %
1970-80	60 %	41 %
1960-80	206 %	72 %

Según estos cuadros la dinámica de crecimiento de la capacidad de habitabilidad del parque de viviendas construidos es "alentadoramente" más elevado que el incremento real de la población. Naturalmente ya sabemos que si tipificáramos los tipos de demanda no encontraríamos esta "elentadora" situación y posiblemente encontráramos una situación inversa.

De ahí la importancia de entender, controlar y programar el crecimiento de la ciudad, coherente con la ordenación de la misma.

En cuanto a las previsiones para 1990, se ha tenido en cuenta un crecimiento anual medio de 4.000 viviendas y el crecimiento de población referido en el análisis de "Demografía".

Racionalizar y entender estos sesgos es profundizar en el conocimiento de la estructura de la demanda y de sus necesidades: tipológicas, acceso a la vivienda, tamaño, calidad, forma de pago..., etc.

El cuadro 7.5 y su gráfico, nos permiten hacer un seguimiento anual de la dinámica del "stock". Vemos como se produce el punto más alto en 1971, decreciendo hasta 1976 en que toma valores negativos, empezando nuevamente a "levantar cabeza" en 1979-80.

Lo que supone el sector de la construcción en nuestra ciudad va quedando muy claro a lo largo de estas páginas. Naturalmente Málaga no tiene capacidad de ofertas ni aún considerando el ser un municipio que parte en 1960 con fuertes déficits de viviendas, ni el poseer un parque de viviendas bastante deteriorado y en el que se han realizado operaciones brutales de demolición y renovación, ni el aumento del nivel de vida de la sociedad española, justifican un sector inmobiliario con estos valores cuantitativos; sólo el turismo y la inmigración rural puede ser un aliciente y espoleta importante del desarrollo de este sector. De alguna forma el sector inmobiliario descansa sobre la generación de rentas del sector servicios (son temas todavía no del todo estudiados y que exigirán en años posteriores propuestas importantes de investigación).

A partir de la crisis del 73, el sector de la construcción es incapaz de alcanzar perspectivas como los anteriores años. La crisis turística y una demanda cada vez más agotada e insolvente, está llevando a la construcción a plantearse sus fuertes stocks de viviendas vacías, mal utilizadas y sin vender, lo que supone fuertes inversiones sin recuperar por parte de muchas empresas.

La situación de despilfarro parece empezar a encontrar equilibrio pero no dentro de una economía racional y solidaria, sino dentro de un proceso de crisis en donde el capital intenta adueñarse de la situación e imponer salidas a la crisis que pasen por la creación de nuevos ciclos de acumulación. Este tipo de salida pasa por la dominación del mercado de producción y del trabajo; muchas pequeñas y medianas empresas quiebran y el paro aumenta. Si el Estado apoya estas tendencias, el capital periférico encontrará financiación para acumular a costa de subvenciones nacionales. Una salida a esta situación de irracionalidad, pérdida de recursos y despilfarro, pasa siempre por una Administración Local y Autonómica fuerte, capaz de encontrar y forzar salidas de equilibrio urbano en base a objetivos populares y colectivos.

La necesidad de un planeamiento con previsiones de calificación de suelo más racionales, menos aliado hacia posiciones cuantitativas y más decidido a apoyar operaciones cualitativas y de mejora de vida y recursos urbanos, es coherente con estos desequilibrios del mercado de la vivienda y ambiente urbanos, que Málaga presenta

No creemos que el sector inmobiliario por sí solo pueda dar salida a estas distorsiones que plantean reconversiones productivas y de mercado. La intervención de la Administración Local es ineludible en el mercado de la vivienda pues la iniciativa privada no puede seguir por sí sola dirigiendo el proceso de creación de ciudad; la demanda insolvente es cada día mayor y las inversiones ya no son recuperables a corto plazo: la promoción privada en estas condiciones ya no tiene la capacidad dinámica e inversiones de años anteriores.

La intervención de la Administración Local en el mercado de la vivienda puede ser beneficioso para el proceso de reestructuración del sector y de encontrar salidas a la crisis que pasen por la consecución de objetivos colectivos de la ciudad en su totalidad.

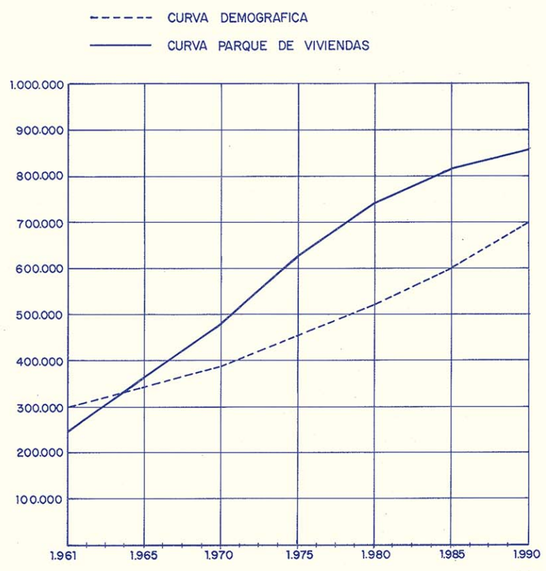
No se puede por otra parte plantear que en Málaga no hay un cierto problema de necesidad de viviendas. Lo que si hace falta es definir con claridad qué tipología de vivienda edificatoria estamos necesitando, dónde y de qué manera se van a realizar y para qué nivel de demanda haría falta realizar un programa cuantitativo de viviendas.

Realmente las distorsiones entre oferta y demanda de viviendas que se plantean es necesario empezar a entenderlas con mayor rigor, y para ello haría falta un conocimiento pormenorizado de la estructura de la demanda y de sus necesidades a nivel local, de tal forma que pudiéramos encajar un programa de viviendas racional, acorde con la realidad, coherente con la ordenación de la ciudad, imbricando a la promoción inmobiliaria en este proyecto urbano en el que debe participar de manera importante.

Es indudable que el mantenimiento de la crisis y la relantización del sector inmobiliario, está llevando a agudizar nuevamente el problema de la vivienda, tanto al aumentar cada día más las capas de población que no pueden acceder

GRAFICO 7.3

Aproximación al stock de viviendas en el municipio de Málaga 1961-1980 y previsiones para 1990



CUADRO N.° 7.5

Número de viviendas según licencias por crecimiento anual de población

AÑOS	Δ Viv. / Δ Pov. x 4	Inc. o dem. respecto a 1	Cuantificación
1961	1,54	+0,54	916
1962	2,71	+1,71	3.174
1963	3,70	+2,70	4.984
1964	1,82	+0,82	1.500
1965	—	—	—
1966	2,84	+1,84	3.376
1967	—	—	—
1968	2,49	+1,49	2.742
1969	5,01	+4,01	7.327
1970	5,05	+4,05	7.355
1971	6,08	+5,08	9.298
1972	5,14	+4,14	7.159
1973	4,29	+3,29	6.491
1974	3,15	+2,15	3.909
1975	2,63	+1,63	3.023
1976	0,83	—0,17	— 833
1977	0,70	—0,30	—1.520
1978	0,82	—0,18	— 898
1979	1,02	+0,02	100
1980	1,74	+0,74	1.881
TOTAL	—	—	59.985

GRAFICO DEL CUADRO N.° 7.5

a la propiedad de la vivienda por insolvencia, como por la tendencia a aumentar de la inmigración rural a nuestra ciudad. Cubrir los déficits de la demanda insolvente y actuar sobre el problema de la vivienda marginal o autoconstruida, son los dos pilares básicos de entendimiento de una política de la vivienda local.

7.1.7. **Crecimiento anual medio de viviendas.**

1. En base a los cuadros números 7.1. y 7.6.: número de viviendas según licencias municipales y número de viviendas según datos del MOPU respectivamente, se intentó una predicción del número de viviendas a construir en los próximos 8 años mediante sencillos análisis de regresión lineal y exponencial que debido a sus escasos niveles de explicación hubo que desechar. Así, para conocer la capacidad histórica del sector inmobiliario, nos basaremos en el número anual medio de viviendas que a partir de los mencionados cuadros y para los períodos 1960-1980 y 1976-1980, se exponen en los cuadros 7.7. y 7.8.

CUADRO N.° 7.6

Regímenes de Protección en el Período 1961-1980

	CALIFICACION DEFINITIVA					CALIFICACION PROVISIONAL				
	Subvencionada	Grupo I	Sociales	Const. direc.	TOTAL	Subvencionada	Grupo I	Sociales	Const. direc.	TOTAL
61	365	173	—	—	538	1.855	281	—	—	2.136
62	1.271	328	—	1.120	1.599	3.185	1.095	—	—	4.280
63	1.646	655	—	—	2.301	5.900	2.537	—	—	8.437
64	2.947	1.117	—	500	4.064	5.733	3.274	—	—	9.007
65	3.875	1.734	—	503	5.609	3.472	2.242	—	—	5.714
66	2.113	2.226	—	—	4.339	1.888	362	—	—	2.250
67	1.671	1.423	—	—	3.094	1.777	1.557	—	—	3.334
68	2.233	1.267	—	—	3.500	6.799	2.296	—	—	9.095
69	1.466	1.220	—	726	2.686	4.186	1	—	—	4.187
70	3.034	986	—	—	4.020	6.996	740	—	—	7.736
71	5.420	559	—	—	5.979	4.700	1.777	—	—	6.477
72	6.161	961	—	—	7.122	4.408	1.501	—	—	5.909
73	3.890	882	—	3.067	4.772	5.147	2.934	—	—	8.081
74	5.477	1.259	—	—	6.736	2.284	946	—	—	3.230
75	3.758	1.458	—	—	5.243	1.307	1.164	—	—	2.471
76	1.509	930	—	—	2.439	2.118	973	—	—	3.091
77	1.864	1.181	—	460	3.045	33	1.777	—	—	1.810
78	1.345	1.104	—	336	2.449	—	1.973	5.440	—	7.413
79	633	605	1.585	324	2.823	—	3.336	654	—	3.990
80	133	1.576	988	—	2.697	—	2.212	3.085	—	5.297
Total	50.811	21.644	2.573	7.036	82.064	61.788	32.978	9.179	—	94.766

CUADRO N.° 7.7

Número anual medio de viviendas

		SEGUN LICENCIAS MUNICIPALES								SEGUN DATOS DEL M.O.P.U.			
		Total término municipal	Málaga capital	Málaga capital sin unifam.	Dentro suelo urbano		Fuera suelo urbano		Promoción de más de 100 viviendas Málaga capital	Calificación final			Calific. provisional
					Málaga capital	Iden sin unifam.	Málaga capital	Iden sin unifam.		Total térm. municipal	Málaga capital	Iden sin unifam.	Total térm. municipal
1960 - 1980	P. O.	4.196,4	4.006,0	3.985,4	2.226,3	2.213,8	1.779,7	1.771,6	3.927,6	4.103,2	3.948,1	3.920,5	5.197,2
	LIBRES	1.709,9	1.137,5	1.073,5	883,2	844,9	254,3	229,0	956,5	—	—	—	—
	TOTAL	5.906,3	5.143,5	5.059,3	3.109,5	3.058,6	2.034,0	2.000,6	4.884,1	—	—	—	—
1976 - 1980	P. O.	3.108,0	2.976,8	2.945,8	1.191,8	1.180,4	1.785,0	1.765,4	2.922,6	2.690,6	2.552,0	2.531,2	4.320,2
	LIBRES	1.232,2	966,4	904,4	700,4	663,4	266,0	241,0	985,6	—	—	—	—
	TOTAL	4.340,2	3.943,2	3.850,2	1.892,2	1.843,8	2.051,0	2.006,4	3.908,2	—	—	—	—

CUADRO N.° 7.7

CALIFICACION DEFINITIVA V.P.O. (En el municipio de Málaga) Años 1960 - 1964

	1960				1961				% H 61/60		1962				% H 62/61		1963				% H 63/62		1964				% H 64/63	
	Subv.	% V	Grupo I	% V	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr. I
0 - 2					43	11,8	25	14,4			76	6	36	11	76,7	44	100	6,1	62	9,5	32	72	85	2,9	49	4,4	(15)	(21)
3 - 20					93	25,5	83	48			136	10,7	106	32,3	46,2	28	297	18	184	28,1	118	74	287	9,7	364	32,6	(3,4)	98
21 - 75					109	29,9	65	37,6			390	30,7	186	56,7	258	18,6	1.172	71,2	329	50,2	201	77	1.321	44,8	592	54	12,7	80
+ 75					120	32,9	—	—			669	52,6	—	—	858	—	77	4,7	80	12,2	(88)	—	1.254	42,6	112	10	1.259	40
TOTAL					365	100	175	100			1.271	100	328	100	24,8		1.646	100	655	100	29,5		2.947	100	1.117	100	79	705

CALIFICACION DEFINITIVA V.P.O. (En el municipio de Málaga) Años 1965 - 1969

	1965				% H 63/64		1966				% H 66/65		1967				% H 67/66		1968				% H 68/67		1969				% H 68/69	
	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr I	Subv.	% V	Grupo I	% V	Sv.	Gr. I
0 - 2	94	2,4	43	3,5	10,6	02,7	33	1,6	16	0,7	(65)	(62,8)	10	0,6	3	0,2	(69,7)	(81,2)	11	0,5	12	0,9	10	300	15	1	8	0,0	36,4	(33,3)
3 - 20	447	11,5	360	20,8	55,7	(1,1)	203	9,6	314	14,1	(54,6)	(62,8)	64	3,8	170	11,9	(68,5)	(45,9)	253	11,3	134	10,7	295,3	(21,2)	86	5,9	205	16,8	(66)	53
21 - 75	1.382	35,7	793	45,7	4,6	34,0	931	44,1	1.245	55,9	(32,6)	57	685	41	647	45,5	(26,4)	(48)	950	42,5	621	49	38,7	(4)	844	57,6	254	19,2	(11,1)	(62,3)
+ 75	1.952	50,4	538	31	57,7	380	946	44,7	651	29,3	(51,5)	21	912	54,6	603	42,4	(3,6)	(7,4)	1.019	45,7	500	39,5	11,7	(17)	521	35,5	773	63,4	(48,9)	54,6
TOTAL	3.875	100	1.754	100	31,5	55,2	2.113	100	2.226	100	(45,5)	28,4	1.671	100	1.423	100	(21)	(36,1)	2.233	100	1.267	100	33,6	(11)	1.466	100	1.220	100	(34,5)	(3,7)

CALIFICACION DEFINITIVA V.P.O. (En el municipio de Málaga) Años 1970 - 1975

	1970				% H 70/69		1971				% H 71/70		1972				% H 72/71		1973				% H 73/72		1974				% H 74/73		1975				% H 75/74	
	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I
0-2	8	0,3	6	0,6	46.7	(25)	3	0	4	0.7	(62,5)	(33,3)	9	0,1	9	1	200	125	6	0.1	4	0,4	(33,3)	(66,7)	5	0.1	5	0,4	(16,7)	25	2	0	6	0,4	(60)	20
3-20	63	2,1	143	14.5	(26,0)	(30,2)	46	0.8	55	9.8	(27)	(61.5)	54	0.9	8	0.8	17.4	(85.4)	28	0.7	34	3.9	(48.1)	325	42	0.8	76	6.0	50	123.5	—	0	55	3.8	—	(67.1)
21-75	1.590	52.4	453	45.9	88.4	93,6	1.965	36.3	248	44.4	23.6	(45.2)	1.041	16.9	353	36.7	(47)	42,3	1.088	28	314	35.6	4.5	(11.0)	1.283	23.4	484	38.1	17.9	52.9	655	17.5	572	39.2	(48.9)	19.2
+ 75	1.373	45.2	384	39	163.5	(50,3)	3.406	62.9	252	45.1	148.1	(34.4)	5.057	82.1	591	61.5	48,5	134.5	2.768	71.2	530	60.1	(45.3)	(10.3)	4.47	75.7	698	55.5	48.8	31.7	3.101	82,5	825	55.6	(23.2)	18.2
TOTAL	3.034	100	986	100	106.9	(19.2)	5.420	100	559	100	78.6	(43,3)	6.161	100	961	100	13,7	71.9	3.890	100	882	100	(36,9)	(8.2)	5.470	100	1.250	100	48.8	42.7	3.758	100	1.458	100	(31,4)	(13.4)

CALIFICACION DEFINITIVA V.P.O. (En el municipio de Málaga) Años 1976 - 1980

	1976				% H 76/75		1977				% H 77/76		1978				% H 78/77		1979					% H 79/78		1980					% H 80/79		
	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	Sv.	Gr. I	Subv.	% V	Gr. I	% V	V. Soc.	% V	Sv.	Gr. I	V. S.	Subv.	% V	Gr. I	% V	V. Soc.	% V	Sv.	Gr. I	V. S.
0-2	—	—	10	1.1	—	66.2	8	0.4	10	0.9	—	0	5	0.4	18	1.6	(37,5)	80	—	—	20	3,3	—	—	—	11.1	—	2	1.5	34	2.2	15	1.5	—	70	—
3-20	—	—	30	5.4	—	(9.1)	3	0.2	46	3.9	—	(8)	21	1.6	109	9.9	600	137	—	—	142	23.5	—	—	—	30,3	—	—	—	158	10	20	2	—	11.3	—
21-75	346	22.9	478	51.4	(47.2)	(16,4)	656	35.2	488	41.3	89,6	2.1	230	17.1	438	39.7	(64,9)	(10.2)	219	34.6	280	46,3	134	8.5	(4.8)	(36)	—	24	18	917	58.2	138	14	(89)	227.5	3
+ 75	1.163	77.1	392	42.1	(62.5)	(52.5)	1.197	64.2	637	53.9	2,9	62.5	1.089	80.9	539	48.8	(9)	(15.4)	414	65.4	163	26.9	1.451	91.5	(62)	(69.7)	—	107	80.5	409	29.7	815	82.5	(74)	187.7	(43.8)
TOTAL	1.509	100	930	100	(59,8)	(36,2)	1.864	100	1.181	100	23.5	27	1.345	100	1.104	100	(27,8)	(6.5)	633	100	605	100	1.585	100	(52.9)	(45.2)	—	133	100	1.576	100	988	100	(79)	160.5	(37.6)

2. Para la correcta interpretación de los cuadros, se ha de apuntar que si bien los datos de Calificación Definitiva del MOPU se pueden equiparar con el número de viviendas construidas con un escaso margen de error; el número de licencias municipales concedidas es siempre superior al mismo por la existencia de un sesgo de licencias concedidas no llevadas a ejecución, que en nuestro caso, y para el período 1960-1980 podemos cifrar en una 100 anuales.

3. Entendemos por Málaga-capital la suma de los barrios 1 al 28 (Centro al Candado), el 32 (Puerto de la Torre) y el 33 (Colonia Santa Inés).

   Hemos deferenciado el número anual medio de viviendas entre lo que el antiguo Plan General de Ordenación al Oeste del río Guadalhorce de 1971 calificaba como Suelo Urbano y el número medio fuera de ese límite, que según la división actual por barrios serían: 7.2 - 7.3 - 8.2 - 13.2 - 14.1 - 14.2 - 14.4 14.5 - 15.2 - 15.3 - 18.1 - 18.2 - 19.1 - 19.3 - 21 - 22 - 23.1 - 23.2 - 23.4 - 25 - 26.3 - 27 - 28, incluyendo por nuestra parte además, el Polígono de la Alameda, barrio 12, y Carretera de Cártama, barrio 17, que aunque dentro de la delimitación de Suelo Urbano han sido barrios "de nueva creación".

   Observamos que en general es cierto que no sólo ha habido una renovación puntual, importante en determinadas zonas de la ciudad, sino que además y de una forma masiva, se ha producido una colonización en la periferia de nuevo espacio, agudizando la tendencia ya existente de creación de una ciudad periférica totalmente desurbanizada.

4. Debido a la situación económica de crisis en que nos encontramos, agravada en nuestra provincia por una falta de base económica mínima, traducido todo ello en unas altas tasas de paro, un bajo nivel de inversión, un elevado consumo de productos perecederos..., etc., no creemos que el número de viviendas anual en los próximos años pueda ser muy diferente al número medio de viviendas del pasado quinquenio: en Málaga capital las viviendas de protección oficial, se situarán en un número cercano a las 2.500 viviendas/año, las libres alrededor de las 1.000, con lo que el montón

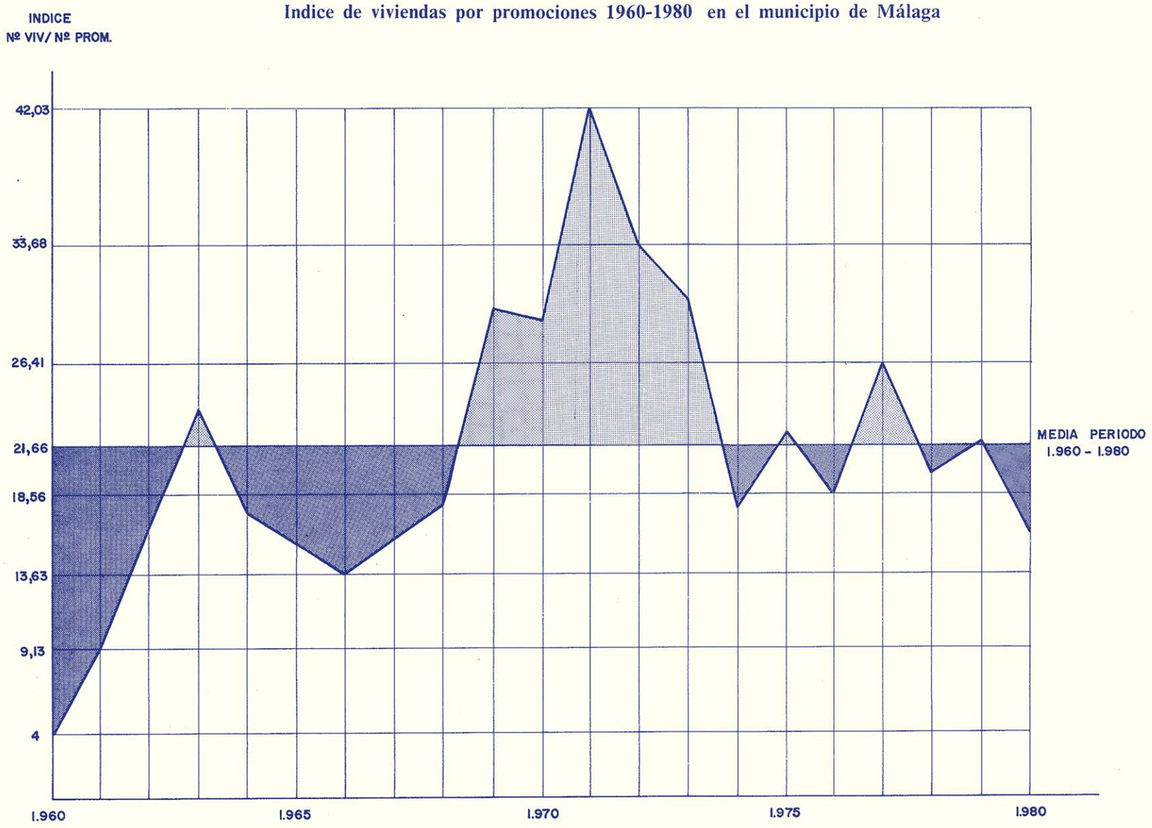
CUADRO N.° 7.8

Número anual medio de viviendas (Torremolinos)

		SEGUN LICENCIAS MUNICIPALES		
		Total Torremolinos	Total Unifamiliar	Torremolinos sin Unifamiliar
1960 - 1980	P.O.	154,2	7,6	146,6
	LIBRES ...	524,2	28,7	495,5
	TOTAL	678,4	36,3	642,1
1976 - 1980	P.O.	122,2	4,8	117,4
	LIBRES ...	251,4	19,4	232,0
	TOTAL	373,6	24,2	349,4

GRAFICO 7.2

Indice de viviendas por promociones 1960-1980 en el municipio de Málaga



global previsible oscilará en torno a las 3.500-4.000 viviendas/año.

En Torremolinos, que durante el período 1960-1980 ha representado el 84 % del total de viviendas construidas fuera de Málaga-capital entre libres y oficiales, no creemos que puedan sobrepasarse las 400-500 viviendas como media anual en los próximos años, siempre y cuando, claro está, no se produzca un cambio en las variables exógenas como pudiera ser un relanzamiento importante del turismo, unas inversiones públicas de gran magnitud en un determinado sector de la producción..., etc., lo que elevaría sin duda las cifras dadas.

7.2. ESTUDIO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL.

7.2.1. La actividad económica en Málaga capital.

7.2.1.1. Introducción.

Nuestro objetivo es básicamente, conocer de forma empírica los espacios comerciales de Málaga, diferenciados y estructurarlos en base a sus características y especialización, de manera que podamos establecer una aproximación jerárquica entre ellos, que nos ayude a comprender el funcionamiento comercial de la ciudad.

Un estudio de la estructura comercial urbana debería contemplar tanto la oferta como la demanda comercial. El conocimiento de la oferta comercial sustrae su organización espacial y características tanto cuantitativas como cualitativas, entre las que podríamos señalar el número de comercios, la distribución de sus tipos de actividad, el grado de especialización, el número de empleados, la extensión en metros cuadrados de los establecimientos, volumen de sus ventas netas y brutas, estructura de localización urbana (sobre trama urbana y edificio).

Por otra parte el conocimiento de la demanda y su comportamiento, nos posibilitaría saber en qué medida un centro comercial atrae la demanda de la población en la que está inmerso y en qué medida no, es decir, determinar el umbral (türschwelle) o tamaño de población que se precisa para la existencia de unos determinados tipos de establecimientos. (1) Una de las formas en que se ha realizado una aproximación a este tema, ha sido conociendo la estructura y cantidad del gasto utilizado en un centro en relación al gasto realizado por su población circundante. (2)

De esta u otra manera van surgiendo centros de actividad de orden inferior y de orden superior, desarrollando una disposición jerárquica escalonada de los centros comerciales, de tal forma que un "centro de actividad, cualquiera que sea su nivel de jerarquía, ofrecerá unas mercancías, poseerá unas empresas y actividades, servirá mayores áreas tributarias y mayores poblaciones tributarias, y tendrá un volumen total de ventas más elevado que cualquier otro centro de actividad inferior". (3)

De todas estas relaciones y análisis va resultando una compleja disposición de áreas o espacios comerciales encajadas unas dentro de otras, a veces, en donde el consumidor es servido con la mayor eficacia por el centro de actividad que ofrece la mercancía que necesita más cercana y accesible. (4)

Este fenómeno del escalonamiento, es decir, la jerarquía en una organización (hierarchie, rang-ordnung) "de acuerdo con los diferentes umbrales, o sea por la talla de su equipamiento y funciones centrales, que a su vez se relacionan en líneas generales con el tamaño demográfico: el umbral de un bien determina el rango o nivel mínimo de un bien" (5) ha sometido la teoría de lugares centrales, de manera que "el lugar central que provea mayor número de bienes centrales ocupa el principal o más alto nivel de los lugares centrales y en base de la ordenación se han de encontrar aquellos centros que están abasteciendo de bienes centrales de un uso muy frecuente que sólo alcanzan a umbrales reducidos de población (así el comercio de alimentación, y aún las droguerías en ventas de artículos de limpieza, sirven de ejemplo en España), y por tanto son centros más numerosos. La jerarquía urbana es un hecho y encuadra la sistematización de la teoría de los lugares centrales y surge según la centralidad o grado de concentración de los servicios y bienes centrales". (6)

No obstante queda claro, como comentábamos al principio, que la idea de este informe no es la de ser exhaustivo en su desarrollo, sino la de aproximarnos a una cierta distribución (jerarquía) y funcionalidad (grados de especialización de las actividades) de los espacios comerciales de la ciudad, que llevará a un mejor conocimiento de los movimientos interurbanos, de las redes (7) y a su vez de los nudos que se encuentran sobre y enlazados con las redes. (8) Determinar los déficits comerciales y de servicios que permitieran un cierto conocimiento para apoyar posibles impulsos "directores" terciarios y comarcales, (9) y a su vez permitiera delimitar un modelo de centralidad más extendido globalmente, como ámbito de difusión de bienes y servicios centrales. (10)



PLANO 7.4

Localización de espacios comerciales estudiados

7.2.1.2. La localización de la oferta comercial.

Definimos como oferta comercial a todos aquellos comercios de venta minorista que conocemos con el nombre de **tienda.** (11) Nuestro objetivo es conocer las características de los diversos centros comerciales y la organización espacial que poseen en el ámbito de la ciudad. Conociendo

(1) "Central Places in southern Germany" — W. Christaller (1933). Consultada traducción inglesa de C. W. Beskin. Prentice-Hall, Englewood cliffs (1966).

(2) El gasto comerciable, en un centro determinado Gc = sería: Gc = Gg + Ga + Ge, siendo:
— Gg = Gasto generado en el propio centro.
— Ga = Gasto atraído por el centro (compradores de otros centros que acuden a este).
— Ge = Gasto evadido del centro (compradores de este centro se desplazan a otros centros).
La cantidad de los diferentes tipos de gastos se determinaría muestralmente a través de una encuesta estadística.
M. Tarrago y C. Teixidor "Urbanismo comercial en la provincia de Gerona: un estudio piloto" ICE n.º 1976, pág. 93.

(3) Garner B. "The internal structure of retail Nucleations". Universidad de Northwestern (studies in geography, 12). Evanston, 1966.

(4) Recomendamos para un detenido análisis del tema el texto de Keith S.O. Beavon "Geografía de las Actividades terciarias. Una reinterpretación de la teoría de los lugares centrales". Oikos - Tau, S.A. (1981).

(5) Lorenzo López Trigal "La construcción de la centralidad geográfica. Aportaciones de economistas y geógrafos a la teoría de los lugares centrales". Colegio Universitario de León (1979).

(6) Idem (5).

(7) J. Kuntzman "Theorie des reseaux. Grapes". Paris, Dunod 1972.
P. Haggett "Análisis locacional de la geografía humana". Barcelona. Gustavo Gili 1976.

(8) Para un entendimiento de la dependencia entre jerarquía y modalidad entre sí, limitadas a su vez por la naturaleza de los flujos y la extensión de la múltiple circulación, leer: F. Lukermann "Empirical expressions of modality and hierarchy in a circulation manifold", Cf. B. J. L. Berry, E. C. Conkling, A. M. Ray in "Geographic perspectives on urban systems", Prentice-Hall, Englewood cliffs (1970).

(9) M. Urgoiti Soriano, T. Muñoz Jiménez y J. Angelet Clodell, "La localización suburbana de oficinas" ciudad y territorio (Rev) 1978. J. Clusa Oriach, "El sector terciario en los centros históricos. Algunas notas sobre la descentralización terciaria". Rev. ciudad y territorio.

(10) B. J. L. Berry y W. L. Garrison "Ultimos desarrollos de la teoría del "Central place" en B. Secchi ed. "Análisis de las estructuras territoriales", Barcelona, Gustavo Gili (1968) o Ariel.

(11) Asimismo consideramos actividades de servicios tales como Banca, Seguros, Gestorías, etc..., y actividades de caracter cultural y recreativo.

sus características fundamentales, podremos realizar una aproximación a la jerarquía de los diferentes espacios comerciales.

A través de un extenso trabajo de campo por toda la ciudad, hemos localizado 34 espacios comerciales de diferentes tamaños y especializaciones. (Ver plano n.° 7.4.).

Para todo el ámbito urbano estudiado, hemos definido diez tipos de actividades comerciales de carácter general, en las que incluimos equipamentos culturales y recreativos, tales como cines, exposiciones, bibliotecas, etc.

Grupos de actividades

1. Alimentación, limpieza (A).
2. Confección, vestido y calzado (C).
3. Hostelería, bares, restaurantes, cafeterías (H).
4. Muebles y electrodomésticos (M).
5. Farmacias, estancos, loterías (F).
6. Comercios varios, papelerías, regalos, ferreterías (O).
7. Banca y seguros (B).
8. Servicios generales, gestorías, inmobiliarias (S).
9. Comercios industriales, talleres (T).
10. Cultural, recreativo y servicios públicos (E).

Junto a las funciones principales realizadas, estudiamos el grado de especialización de los diversos centros localizados, estableciendo el tanto por ciento de establecimientos clasificados como especializados en relación al total de los mismos. Veremos como en la medida en que crece la importancia comercial de un centro, decrece la proporción de establecimientos alimenticios.

Cuestión delicada a la hora de contabilizar el número de comercios, es como consideramos a los grandes almacenes y a los almacenes populares. Como medida de trabajo, hemos contabilizado el número de cajas por especialidades comerciales de los establecimientos señalados con lo cual obtenemos una visión aproximada de su capacidad de oferta comercial. (1)

En el apéndice n.° 1, se detalla el número de comercios especializados y no especializados para cada grupo de actividad en los 34 centros estudiados. Asimismo se señalan los valores porcentuales relativos a cada centro y por grupo de actividad.

En el cuadro n.° 7.8, hemos reunido los valores porcentuales de todos los centros, clasificados de mayor a menor por cantidad absoluta de establecimientos.

7.2.1.3. **El método utilizado.**

Ordenados los 34 espacios comerciales estudiados en función de sus valores porcentuales internos, podemos conocer el grado de especialización funcional de cada centro

El procedimiento empleado por nosotros consiste en utilizar como punto de referencia la media de los porcentajes de todos los centros. Aceptaremos que poseen un cierto grado de especialización, aquellos centros cuyo porcentaje de ocupación en una determinada actividad sea superior a la media de los porcentajes de ocupación en la citada actividad.

Sin embargo, para relacionar las diversas zonas entre sí y conocer sus funciones comerciales principales, nos encontramos con el problema de que a valores relativos de cada centro corresponden valores absolutos que pueden variar en gran medida. Es decir, las frecuencias y recorridos de las diferentes actividades comerciales pueden ser muy diferentes.

(1) El único establecimiento no incluido es el hipermercado PRYCA, que lo hemos considerado como centro comercial autónomo de carácter provincial, dado su gran tamaño y su relativo aislamiento del tejido urbano.

CUADRO N.° 7.8

	ESPECIALIZACION	NO ESPECIALIZACION	1. ALIMENTACION	2. CONFECCION	3. HOSTELERIA	4. MUEBLES	5. FARMACIA	6. COMERCIOS VARIOS	7. BANCA, SEGUROS	8. SERVICIOS GENER.	9. COMERCIOS IND.	10. EQUIP. CULTURALES	TOTAL DE COMERCIOS
1. Centro 1	62	38	18	22	13	5	3	21	3	3	7	6	1.657
2. Centro 2	30	70	37	7	14	4	3	15	1	1	13	6	972
3. La Unión - Humilladero	24	76	31	11	13	6	2	15	2	5	13	2	521
4. Huelin - Sostoa	16	84	52	8	9	4	2	12	1	4	7	1	444
5. La Luz	14	86	35	14	16	5	4	13	1	4	8	1	352
6. Bailén - Hospital Civil	23	77	54	9	7	7	3	10	1	2	7	1	337
7. Salitre	22	78	50	4	13	2	5	5	2	4	16	1	333
8. Muelle Heredia	79	21	4	2	23	4	4	19	3	18	16	6	319
9. Miraflores Angeles	15	85	37	13	11	3	6	13	1	5	11	2	317
10. Mármoles	39	61	17	24	13	10	5	12	3	4	9	2	302
11. Ronda Exterior	20	80	33	8	15	2	3	15	1	1	22	1	273
12. El Palo	28	72	36	11	11	4	3	21	4	7	1	2	243
13. Las Delicias	11	89	29	14	12	5	2	10	1	5	20	1	228
14. Prolongación Alameda	93	7	7	31	7	7	2	13	11	9	—	10	202
15. Eugenio Gross	29	71	25	17	15	6	5	15	3	5	6	2	184
16. Olletas	43	57	19	7	12	4	4	14	2	7	21	10	183
17. San Andrés	7	93	45	10	10	2	3	15	1	3	8	1	176
18. Malagueta	74	26	16	3	31	7	6	9	4	11	3	10	156
19. Suárez - Martínez de la Rosa	34	66	24	9	9	11	4	12	1	5	26	1	152
20. La Paz	30	70	26	15	15	6	1	14	1	5	16	1	141
21. Parque del Sur	14	86	52	12	13	3	4	13	1	3	9	—	104
22. Ciudad Jardín	16	84	49	7	12	—	4	11	3	3	12	1	103
23. Carranque	15	85	55	7	16	4	6	7	1	5	1	3	102
24. Ctra. Cádiz - Alaska	42	58	19	7	15	5	5	4	7	12	23	2	91
25. La Palma	4	95	85	4	4	—	2	2	1	1	1	—	84
26. Plaza Aparejador Bermúdez	26	74	23	10	15	12	2	12	1	5	17	1	82
27. Puerta Blanca	11	89	46	7	16	6	3	9	1	4	6	3	70
28. Pedregalejo	54	46	27	—	57	2	6	2	2	6	—	—	63
29. Las Flores	11	89	49	15	13	—	4	13	2	2	4	—	55
30. Carlinda	20	80	30	20	20	—	8	15	—	—	5	3	40
31. 4 Diciembre	5	95	78	2	2	—	2	2	—	—	—	—	37
32. Portada Alta	—	100	84	3	10	—	—	3	—	—	—	—	32
33. Limonar - Caleta	86	14	24	—	45	—	3	3	3	3	7	—	29
34. Miraflores del Palo	13	87	47	7	20	—	7	7	—	7	—	7	15

CUADRO N.° 7.10

Funciones principales de los 34 espacios comerciales estudiados

	SISTEMA ESPACIOS COMER.	FUNCIONES										TOTAL DE COMERCIOS	% SOBRE EL TOTAL
		1. ALIMENTACION	2. CONFECCION	3. HOSTELERIA	4. MUEBLES	5. FARMACIA	6. COMERCIOS VAR.	7. BANCA, SEGUROS	8. SERVICIOS GENER.	9. COMERCIOS IND.	10. EQUIP. CULTURALES		
Centro 1	DE_2		II		I		III	I			II	1.657	19,7
Centro 2	DE_1	I		I	I		I			I	II	972	11,5
La Unión - Humilladero	D		I	I	I		I	I	I	I		521	6,2
Huelin - Sostoa		I			I							444	5,3
La Luz	D		I	I	I	I	I					352	4,2
Bailén - Hospital Civil		I			I							337	4,0
Salitre		I				I		I		I		333	3,9
Muelle Heredia	DE_3			I	I	I	II		IV	I	II	319	3,8
Miraflores Angeles	D	I	I			II	I		I	I		317	3,8
Mármoles	DE_1		III		III	I	I	I		I		302	3,6
Ronda Exterior							I			II		273	3,2
El Palo	D		I		I		III	II	I			243	2,9
Las Delicias	D		I		I				I	II		228	2,7
Prolongación Alameda	DE_3		IV		II		I	IV	II		III	201	2,4
Eugenio Gross	D		I		I	I	I	I	I			184	2,3
Olletas	DE_1				I	I	I	I	I	II	III	183	2,3
San Andrés		I	I				I					176	2,1
Malagueta	DE_2			II	II	II		II	II		III	156	1,8
Suárez - Martínez de la Rosa	DE_1				III	I	I		I	III		152	1,8
La Paz	D		I		I		I		I	I		141	1,7
Parque del Sur	D	I	I			I	I			I		104	1,2
Ciudad Jardín	D	I				I	I	I		I		103	1,2
Carranque	D	I		I	I	II			I		I	102	1,2
Ctra. de Cádiz - Alaska	DE_1				I	I		III	III	II		91	1,1
La Palma		III										84	1,0
Plaza Aparejador Bermúdez	D		I		III		I		I	II		82	1,0
Puerta Blanca		I		I	I						I	70	0,8
Pedregalejo	E_2			IV		II			I			63	0,7
Las Flores		I	I			I	I	I				55	0,6
Carlinda			II	II		III	I				I	40	0,5
4 Diciembre		III										37	0,4
Portada Alta		III										32	0,4

Para determinar el grado de especialización de aquellos centros que poseen porcentajes de ocupación superiores a la media, vamos a emplear el método de la desviación típica o estándard, empleado en otros estudios similares. (1)

El método consiste en calcular la desviación típica (2) de cada grupo de actividad y emplearla como referencia en la determinación del grado de especialización funcional de los 34 espacios comerciales.

Dentro del conjunto de centros que poseen actividades comerciales cuyo porcentaje es igual o mayor que la media aritmética, estableceremos grados de especialización en función de la desviación estándard. De esta forma consideramos:

I. PORCENTAJE DE ACTIVIDADES = Media = Cierto Grado de Especialización.
II. PORCENTAJE DE ACTIVIDAD = Media — desviación estándard (X + 1S) = Especialización.
III. PORCENTAJE DE ACTIVIDAD = Media—dos desviaciones estándard (X + 2S) = Muy Especializados.
IV. PORCENTAJE DE ACTIVIDAD = Media—tres desviaciones estándard (X + 3S) = Altamente Especializados.

De esta manera obtenemos cuatro grados de especialización funcional para cada grupo de actividad.

CUADRO N.° 7.9.

MEDIA Y DESVIACION TIPICA EN LOS DIVERSOS GRUPOS DE ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	X	S	X+1S	X+2S	X+3S	V
Alimentación	37,1	19,4	56,5	75,9	95,3	52 %
Confección	10	6,8	16,8	23,6	30,4	68 %
Hostelería	15,5	10,4	25,9	36,3	46,7	67 %
Muebles	4	3,2	7,2	10,4	13,6	80 %
Farmacias	3,7	1,7	5,4	7,1	8,8	46 %
Otros	11	5,1	16,1	21,2	26,3	46 %
Banca	2	2,1	4,1	6,2	8,3	105 %
Servicios	4,8	3,6	8,4	12	15,6	75 %
Talleres	9	7,6	16,6	24,2	31,8	84 %
Cultural	2,9	3,5	6,4	9,9	13,4	120 %
Especialización	30	23,8	53,8	77,9	100	80 %

Como podemos observar en el cuadro anterior, según el tipo de actividad su grado de dispersión $V = \frac{S}{X}$ es diferente. Precisamente las actividades alimentación, farmacia y otros son las que poseen menor grado de dispersión, lo cual es normal, si tenemos en cuenta que este tipo de actividades se desarrollan en todas las partes de la ciudad de una forma más homogénea que actividades como la bancaria, la cultural o la de talleres que obtienen elevados grados de dispersión.

Evidentemente, el método de la media y la desviación estándard que puede considerarse como tradicional, establece en ocasiones como la presente un alto grado de dispersión, así como un exceso de resultados meramente cuantitativos. Sin embargo, la utilización de nuevos métodos basados en la regresión múltiple y en los análisis de covarianza como es el análisis factorial (3), daría en

(1) Nelson, H. J. "A service classification of american cities", Economic Geography XXXI. Worcester, Mass, 1955, págs. 189-210.
Capel Sáez H., "Estudios sobre el sistema urbano". Edic. Universidad de Barcelona, 1974, págs 144 y sig.

(2) Entendemos como desviación estándard una medida de la dispersión de los valores de la variable con respecto a su media aritmética, siendo:

$$S = \sqrt{\frac{E\,(xi - x)^2}{N}}$$

Ver A. G. Barbancho. Estadística elemental moderna. Ariel. Barcelona, 1973, págs. 145-157.

(3) El análisis factorial es una técnica de análisis multivariado que permite tratar simultáneamente un elevado número de variables y determinar cuales de ellas se encuentran más altamente correlacionadas entre sí, haciendo posible de esta forma agrupar las variables más interrelacionadas. Ello permite aislar los factores básicos subyacentes que dan cuenta de las variaciones de las características. Ver Capel Sáez H. **ob. cit.**, pág. 23. Asimismo Bugeda J. **Manual de técnicas de investigación social.** Instituto de estudios políticos. Madrid 1970. págs. 417-448.

este caso similares resultados, dada la diferencia de tamaños entre los diversos centros comerciales, la gran dispersión de sus funciones y el número relativamente pequeño de variables utilizados.

Como factor corrector en el momento de jerarquizar los diversos espacios comerciales, emplearemos el tamaño de los mismos, que como se ha señalado varía en gran medida.

En el cuadro 7.10 obtenemos la clasificación de las principales funciones de los espacios comerciales ordenados por número de comercios. Hemos llamado función principal a la desarrollada en el más alto grado respecto a la media aritmética. En el caso de que el centro desarrolle cinco o más funciones por encima de la media, llamamos al mismo DIVERSO (D).

El concepto de diverso va emparejado al de "centro comercial", ya que surge por la variedad de los clientes y por una atracción recíproca de la amplia gama de productos ofrecidos, ya sea porque la clientela residente es heterogénea, ya sea porque el tránsito engendra una mezcolanza (1).

En base a los datos de media y desviación estándard obtenidos, diferenciamos entre centro comercial diverso especializado (DE) y centro comercial diverso no especializado (D).

7.2.1.4. **Tamaño y especialización de zonas comerciales.**

Una primera aproximación para relacionar los diversos espacios comerciales y podemos realizarla comparándolos por el número de establecimientos totales y el número de establecimientos especializados.

En el gráfico 7.5. observamos los diferentes grupos de espacios comerciales formados al comparar el número de establecimientos totales con el número de establecimientos especializados. Como veremos, el tamaño de un centro comercial no está directamente influido para determinar la jerarquía del mismo.

Asimismo hemos introducido el valor medio de establecimientos especializados que para los 34 centros era del 30 %. Con ello se sitúan a la derecha de la recta once espacios comerciales especializados = Centro 1, Centro 2, Muelle Heredia, Mármoles, Prolongación de la Alameda, Malagueta, Ollerías, Suárez-Martínez de la Rosa, Carretera de Cádiz (Alaska), Pedregalejo y Limonar-Caleta.

De la nube de puntos obtenida de representar los 34 espacios comerciales, podemos establecer 10 grupos diferenciados. Por una parte el "centro 1" (a) y el "centro 2" (b) por la dimensión de su tamaño, sobresalen netamente del resto de los espacios comerciales.

El grupo (c) está formado por "La Unión" y "Huelin", zonas comerciales que tienen entre 400 y 500 comercios.

Dentro del conjunto de 300 a 400 comercios distinguimos dos grupos. Uno formado por "Muelle Heredia" y "Mármoles" (e) como espacios especializados y otro (d) formado por "La Luz", "Bailén", "Salitre" y "Miraflores de los Angeles".

El grupo (f) está formado por las zonas comerciales "Ronda exterior", "El Palo" y "Las Delicias", que abarcan el intervalo comprendido entre 200 y 300 establecimientos.

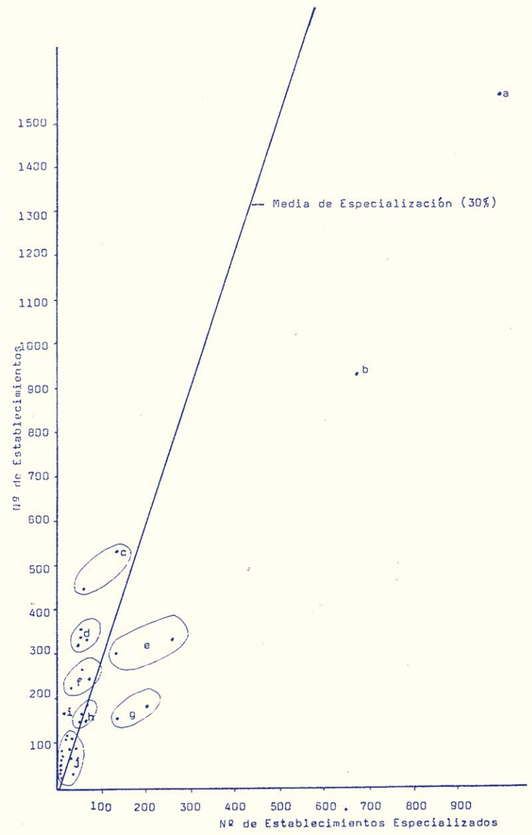
Como zona comercial, "San Andrés" forma por sí sola un grupo (i), que por su número de establecimientos, entre 150 y 200, podría estar junto a los que a continuación enumeramos. Sin embargo, su débil grado de establecimientos especializados lo convierten en un centro aislado.

Dentro del intervalo de 150 a 200 establecimientos, diferenciamos dos grupos. El grupo (h) formado por "La Paz", "Olletas", "Eugenio Gross" y "Suárez-Martínez de la Rosa", y el grupo (g) formado por la "Prolongación de la Alameda" y "La Malagueta", centros comerciales de alta especialización.

El grupo (j) está formado por el resto de los espacios comerciales (14) que tienen menos de 150 establecimientos.

(1) M. J. Bertrand. Geografía de la administración. IEAL. Madrid 1979.

GRAFICO 7.5



7.2.1.5. **Jerarquía de zonas comerciales.**

A través de los datos obtenidos de las principales funciones de los diversos espacios comerciales, vamos a establecer su jerarquización en cinco grupos: Centros Provinciales, Locales, Vecinales, Aislados y Especiales.

a) CENTROS PROVINCIALES (p) son aquellas zonas que tienen **capacidad** para atender una demanda de carácter provincial. Consideramos provinciales aquellos centros que hemos definido como diversos especializados y que poseen más de 150 comercios.

b) CENTROS LOCALES (1) son aquellas zonas que tienen capacidad para atender una demanda de carácter local. Reúnen las características de ser diversos no especializados y no diversos, teniendo más de 70 comercios.

c) CENTROS VECINALES (v) los definimos como espacios comerciales con menos de 70 comercios, ya sean no diversificados en la oferta o con algún grado de especialidad aislado.

d) TIENDAS DE MERCANCIAS DE USO COTIDIANO AISLADAS (a). Son los espacios comerciales que tienen un reducido número de comercios, independientemente del grado de especialización de los mismos.

e) CASOS ESPECIALES. Son aquellos centros que no forman parte de ningún grupo anterior. Se caracterizan por tener un número de comercios medio o pequeño pero altamente especializados.

Atendiendo a los caracteres de los cinco grupos y como muestra el plano n.° 7.6. obtenemos el siguiente cuadro:

CENTROS PROVINCIALES:

- Centro 1
- Centro 2
- Muelle Heredia
- Mármoles
- Prolongación de la Alameda
- Olletas
- Malagueta
- Suárez-Martínez de la Rosa

CENTROS LOCALES:

- La Unión-Humilladero
- Huelin-Sostoa
- La Luz
- Bailén-Hospital Civil
- Salitre
- Miraflores de los Angeles
- Ronda exterior
- El Palo
- Las Delicias
- Eugenio Gross
- San Andrés

ESPACIOS VECINALES:

- La Paz
- Parque del Sur
- Ciudad Jardín
- Carranque
- La Palma
- Plaza A. Bermúdez
- Puerta Blanca

ESPACIOS AISLADOS:

- Las Flores
- Carlinda
- 4 Diciembre
- Portada Alta
- Miraflores del Palo

ESPACIOS ESPECIALES:

- Carretera de Cádiz (Alaska)
- Pedregalejo
- Limonar-Caleta

7.2.1.5.2. **Espacios comerciales de carácter provincial.**

Aunque hemos recogido como de carácter provincial ocho espacios comerciales, es necesario matizar el aspecto jerárquico interno de este grupo en base a la gran diferencia de tamaños y especialización existente entre ellos.

La zona que hemos denominado como "centro 1" (ver plano n.° 7.4.) significa con más de 1.600 establecimientos el 20 % del total contabilizado. Es decir, representa el eje fundamental del comercio local y provincial. Realiza una

función comercial diversa y especializada, destacando las actividades de confección, comercios varios y equipamientos culturales.

El "Centro 2", con casi 1.000 establecimientos, significa el 11,5 % del total de comercios estudiados en el presente informe. Aunque el grado de especialización medio de esta zona es inferior al "centro", tiene actividades diversificadas entre las que destaca "alimentación", ya que es el único centro comercial de carácter provincial que se encuentra ligeramente especializado en esta función.

La zona de "Muelle Heredia" alcanza un alto promedio de especialización (319 establecimientos), básicamente en la actividad de servicios generales, inmobiliarias, gestorías, etc.

Hasta ahora hemos considerado por motivos de identificación espacial varias zonas comerciales dentro del centro histórico de la ciudad. Ciertamente el centro comercial de mayor entidad es el que se identifica con el centro histórico. Si bien en estos últimos años adquieren creciente importancia las zonas de "Prolongación de la Alameda" y "La Malagueta", situadas a ambos lados del centro histórico.

En este sentido la concentración comercial más importante sigue situada en torno al núcleo central de la ciudad. Las tres zonas comerciales significan el 35 % de los establecimientos de la ciudad.

Si a este núcleo central le añadimos las zonas comerciales adyacentes de "Mármoles", "Prolongación de la Alameda" y "La Malagueta", obtenemos una conurbación comercial que abarca el 42,8 % de los establecimientos estudiados, así como la mayor parte de establecimientos especializados de la ciudad.

"Mármoles" es un centro comercial especializado en cierto grado, fundamentalmente en confección, vestido, calzado, muebles y electrodomésticos.

La zona de la "Prolongación de la Alameda", obtiene dentro del conjunto estudiado los grados de especialización comericial más elevados de la ciudad. Se trata de un área altamente especializada en Banca, Seguros y Servicios Generales, así como en Culturales (Hacienda, edificio de las Delegaciones Ministeriales, etc.,) y en confección.

La fuerza comercial de "La Prolongación" se debe en gran medida a "El Corte Inglés", el más importante de los grandes almacenes residentes en Málaga. Para calibrar su importancia comercial, veamos una comparación con los almacenes populares del resto de Málaga, realizada en base al número de cajas registradoras existentes por tipo de actividad.

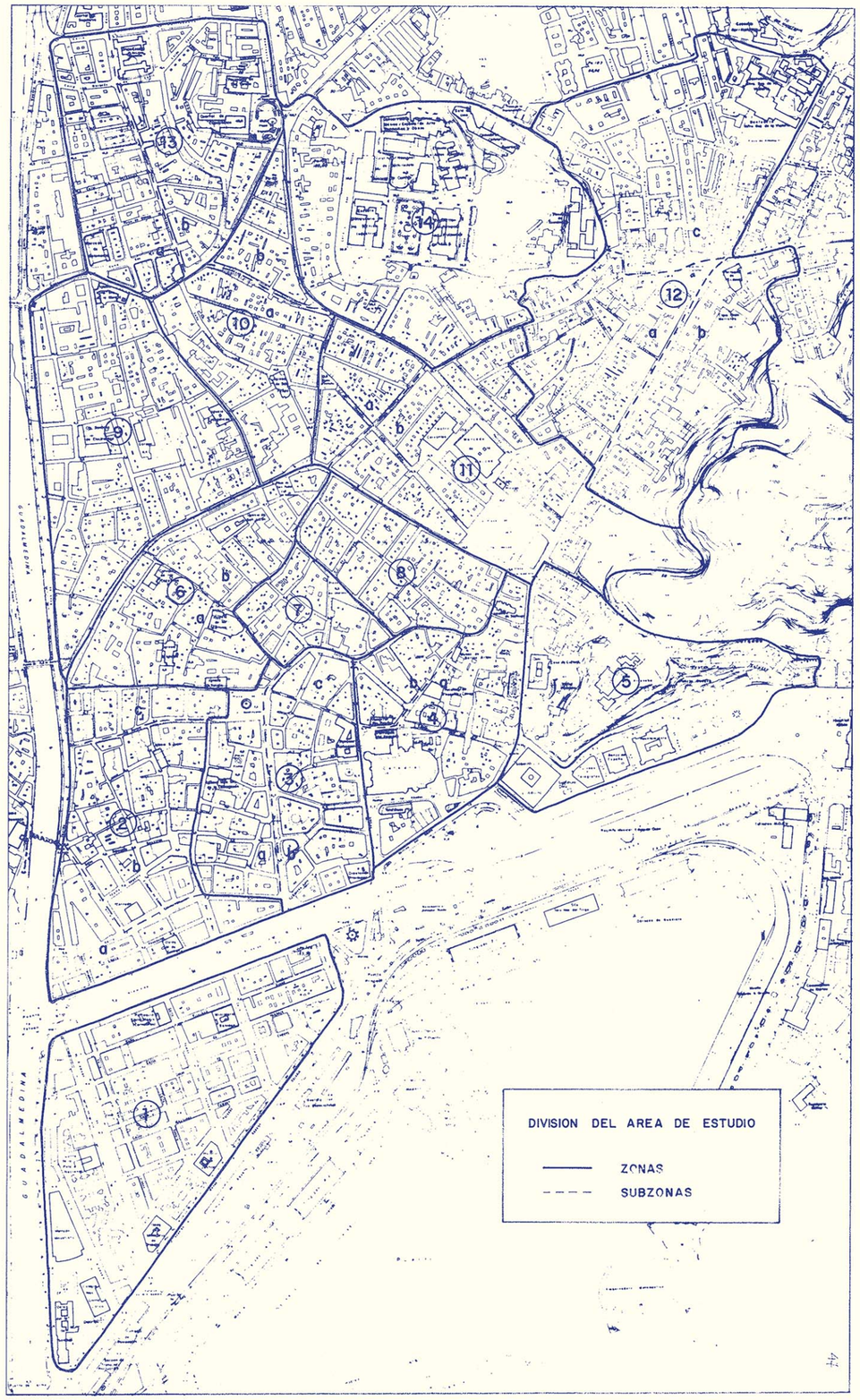
	A	C	M	O	H	S	E	Total
Corte Inglés	16	52	11	24	2	3	4	112
Félix Sáenz	1	6		2	1			10
A. Mérida	3	19		8	1			31
Alv. Fonseca	1	4		1				6

"El Corte Inglés" por su gran capacidad de oferta y por su alto grado de especialización, se señala como comercial fundamental en el ámbito urbano malagueño.

"La Malagueta" es un espacio comercial altamente especializado en equipamientos, servicios generales y hostelería. Es posiblemente el centro comercial de mayor auge actual de la ciudad.

Al jerarquizar los espacios comerciales estudiados en este informe, hemos introducido como centros provinciales dos zonas: "Suárez-Martínez de la Rosa" y "Olletas" que tienen unas características singulares que las diferencian del resto de los centros calificados como provinciales. Al intro-

PLANO 7.7



ducir estas dos zonas en esta jerarquía, hemos querido señalar que aunque posiblemente no se puedan considerar todavía de carácter provincial, tienen la entidad comercial, tanto en número de establecimientos como en especialización, para poder serlo.

Característica común a todos los elementos comerciales incluidos en el grupo de Provinciales, es el bajo porcentaje de participación en la actividad "alimentación", que como veremos es de mucha mayor importancia en los siguientes grupos de zonas comerciales. Ello es debido a que, en la medida que crece la importancia comercial de un centro, decrece la proporción de establecimientos alimenticios.

Como caso particular, no contemplado hasta ahora, es el representado por el hipermercado "PRYCA" sito en la periferia del tejido urbano. Por su situación espacial y por su capacidad de oferta comercial, se le puede considerar como centro comercial de carácter provincial, con especial incidencia en la zona suroeste de la ciudad y en los municipios costeros de la provincia.

7.2.1.5.2. **Espacios comerciales de carácter local.**

Los once espacios locales que hemos calificado de carácter local representan un 40,6 % del total de establecimientos contabilizados. Su importancia por tanto es altamente relevante en el ámbito urbano. Sin embargo, su localización espacial es sensiblemente diferente de la de los centros provinciales. Como hemos visto arriba, las zonas comerciales consideradas de carácter provincial forman una conurbación al estar espacialmente ligadas.

Los centros comerciales de carácter local están dispersos por la ciudad, si bien principalmente se localizan en los ejes Ronda Interior y Salitre-Carretera de Cádiz.

En el eje Salitre-Carretera de Cádiz, se encuentran tres centros comerciales de carácter local importantes por su número de establecimientos: "Huelin-Sostoa" con 444 comercios, "La Luz" con 352 y "Salitre" con 333. En el eje Ronda Interior se sitúa el tercer centro comercial de la ciudad por el número de establecimientos, "La Unión-Humilladero" con 521. Asimismo, destacan los centros de "Bailén-Hospital Civil" y "Miraflores de los Angeles", con 337 y 317 establecimientos respectivamente.

Es de destacar que todos los centros comerciales de carácter local citados se encuentran emplazados en la zona Oeste de la ciudad. Zona a la que también pertenecen las zonas comerciales de "Ronda Exterior" y "Las Delicias". El único centro comercial local de la zona Este de la ciudad se encuentra en "El Palo" (243 establecimientos), no existiendo ninguno de estas características en la zona Norte.

Los centros comerciales de carácter local estudiados mantienen una actividad diversificada, si bien la función alimenticia y de limpieza adquiere una importancia mucho mayor que en los centros de carácter provincial. Esta característica es más desarrollada cuando menor es la importancia jerárquica y cuando menor es la especialización comercial de los zonas. Este sería el caso del centro comercial "La Unión-Humilladero" que mantiene una cierta especialización en muebles, electrodomésticos, banca y servicios.

7.2.1.5.3. **Espacios comerciales de carácter vecinal.**

El tamaño de los espacios comerciales considerados como vecinales es sensiblemente inferior al de los centros locales. Los centros vecinales suponen el 8,1 % del total de establecimientos estudiados. Asimismo el grado de especialización es muy reducido y la actividad centrada en alimentación es claramente hegemónica. El radio de acción de estos centros está reducido a la población adyacente.

Este tipo de espacios comerciales se sitúan en el norte de la ciudad (Parque del Sur, Ciudad Jardín, La Palma), así como en las zonas próximas a la Ronda Intermedia (Carranque, Plaza A. Bermúdez) y Carretera de Cádiz (La Paz, Puerta Blanca).

7.2.1.5.4. **Espacios comerciales de carácter aislado.**

Son zonas de reducido número de comercios, sin ningún grado de especialización, que basan enteramente su actividad en la alimentación. Representan únicamente el 2,1 % de los establecimientos de la ciudad. En las zonas "4 de Diciembre" y "Portada Alta" el porcentaje de la actividad alimentación es el 80 %.

7.2.1.5.5. **Centros comerciales de carácter especial.**

Hemos considerado como espacios comerciales aquellos que por sus características no pueden entrar en las clasificaciones anteriores. Son zonas con grado de especialización considerable, como es el caso de "Carretera de Cádiz-Alaska", centro especializado en Banca, servicios y talleres, pero que por su número total de comercios (91) no puede considerarse como de carácter provincial o local.

En el caso de "Pedregalejo" y "Limonar Alto" el número de establecimientos es muy reducido, pero al mismo tiempo son los de mayor grado de especialización de la ciudad en hostelería, bares, pubs y restaurantes.

7.2.2. **La actividad económica en el área central.**

7.2.2.1. **Introducción.**

Debido a la falta de estudios comerciales anteriores sobre la totalidad del área que comprende este informe (1), ha sido necesario la toma de datos directa en campo de los establecimientos comerciales y de servicios, labor realizada sobre un plano parcelario escala 1/1.000 entre los meses de diciembre de 1981 y enero de 1982, no pretendiéndose un estudio exhaustivo de la oferta comercial por carecer de los medios y tiempo necesarios, intentando, eso sí, ofrecer una panorámica del dinamismo de las calles para lo cual fueron igualmente observados los locales cerrados, los de próxima apertura y en algunas áreas específicas los situados en una planta distinta de la baja.

7.2.2.2. **División sectorial.**

La división en sectores de los diferentes grupos de actividades observados en el Centro, se ha efectuado por agrupación de los sectores productivos de las T.I.O. de Andalucía Oriental y Occidental (2), de la memoria comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la provincia de Málaga (3) y por la división sectorial del estudio de Capezco (ver nota 1).

Estos diferentes grupos de actividades son:

1. Alimentación (A): Alimentación y limpieza.
2. Confección (C): Vestido, cuero, calzado, mercería, lencería, bolsos, maletas, marroquinería, alfombras.
3. Muebles (M): Muebles, electrodomésticos, objetos hogar, lámparas, electricidad, hifi, vajillas.
4. Vehículos automóviles (V): Accesorios, compraventa, agencias de transporte.
5. Farmacias (F): Farmacias, estancos, loterías y P.A.M.D.B.
6. Artículos Regalo (R): Artículos regalo, souvenirs, bazares.
7. Otros (O): Peluquería, joyería, platería, relojería, fotografía, deportes, armerías, juguetes, flores, plásticos, ópticas, centros auditivos, papelerías, prensa.
8. Hostelería (H): Hoteles, hostales, pensiones, bares, cafés, pubs, discotecas.
9. Banca (B): Banca y seguros.
10. Servicios generales (S): Inmobiliarias, gestorías, agencias de viajes.
11. Talleres (T): Toda clase de talleres, almacenes, imprentas, cerrajerías, marmolerías, cristalerías, panificadoras, tintorería.
12. Cultural (E): Cultural, recreativo y servicios públicos, así: cines, teatros, museos, bibliotecas, salas exposiciones, academias, iglesias...

De los que los siete primeros grupos serían de tipo comercial y los cinco últimos de servicios.

7.2.2.3. **División en Zonas y Sub-zonas.**

Una vez acabado el plano de información, se elabora uno de densificación de establecimientos en bajos comerciales por tramos de calles, mediante la gradación porcentual de la ocupación de bajos sobre parcela neta según la fórmula $D = \frac{C}{P} \times 100$

donde D es densificación, C el n.° de establecimientos y P el n.° de parcelas.

Así obtenemos calles, y dentro de ellas manzanas, que consideraremos:

a) Muy alta densificación: D mayor que 100 %.
b) Alta densificación: D comprendida entre 76 y 100 %.
c) Cierta densificación: D comprendida entre 51 y 75 %.
d) Escasa densificación: D comprendida entre 26 y 50 %.

No consideramos pues aquellos tramos con un tanto por ciento inferior al 26 %.

La finalidad de este plano, además de la constatación de la gran concentración de establecimientos en la mayor parte del área definida por el PERI del Centro Histórico y de la existencia de "bolsas vacías" en numerosas partes de la extensión de dicho centro, fue el buscar aquellos ejes comerciales de importancia (muy alta densificación) que nos permitieran mediante un análisis de la graduación densificativa, apoyado en un plano cartográfico mediante colores, dividir el área de estudio en Zonas y Sub-zonas de localización de establecimientos que respondían a un mismo esquema de aglomeración comercial, bien sobre un eje lineal, bien sobre una plaza, mercado o similar; en definitiva, dividir "paquetes de ciudad" que guardan ciertas analogías y homogeneidades urbanas y comerciales.

Ejes que han servido para tal finalidad han sido entre otros, los de Carretería, Alamos, Comedias, Méndez Núñez, Granada, Molina Lario, Marqués de Larios, Compañía, Cisneros-Especerías, Calderería, Nueva, Cruz del Molinillo, Carrera de Capuchinos, Lagunillas..., resultando del análisis urbano y comercial un total de 14 zonas, 22 sub-zonas y un eje con entidad propia que estudiaremos de forma aislada: Carretería. Ver plano n.° 7.4.

7.2.2.4. **Especialización del área de estudio.**

7.2.2.4.1. **Por Zonas.**

Comparando el número total de establecimientos con el de especializados en cada una de las zonas, se intenta

(1) Tan sólo existe el "Estudio para el fomento de un centro de compras en la ciudad de Málaga", de Capezco que se limita al PERI del Centro Histórico.

(2) Tabla Input-Output de la economía de Cádiz, Córdoba, Huelva y Sevilla. Instituto de Desarrollo Regional. Sevilla 1975.

Tabla Input-Output de Andalucía Oriental. Departamento de la Política Económica. Málaga 1975.

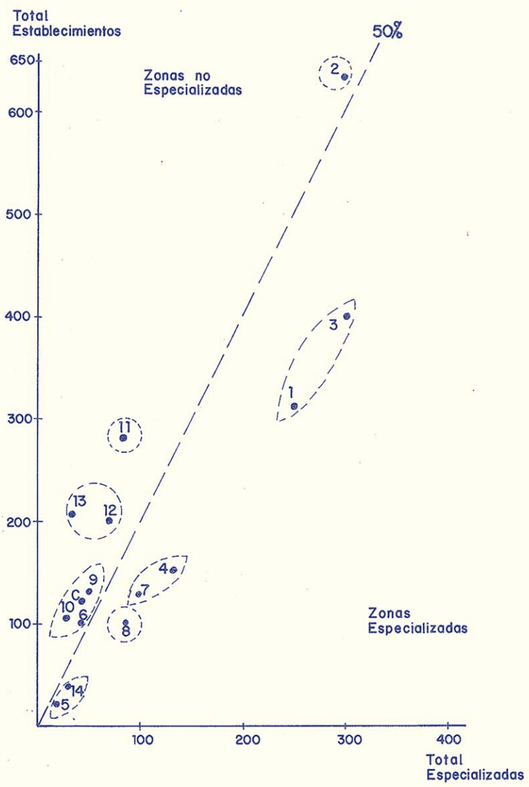
(3) Memoria Comercial. Cámara Oficial de Comercio. Industria y Navegación. Málaga 1973-74.

profundizar en el conocimiento de las homogeneidades de las zonas entre sí.

En el gráfico n.° 7.8, hemos unido a uno y otro lado de la división del 50 % de especialización, aquellos puntos próximos que nos vienen a representar la homogeneidad de esas zonas, dándonos un resultado altamente satisfactorio pese a lo sencillo del método empleado; así son homogéneas las zonas 5 y 14 de gran concentración de servicios públicos; 10, 6, 9 y Carretería de comercio poco especializado; 7 y 4 como cierre del comercio especializado del centro histórico; 8 que no incluimos en el anterior grupo por su especialización en distintos sectores; 12 y 13 zonas comerciales típicas de barrio; 1 y 3 de gran oferta especializada; siendo no homogéneas con ninguna otra zona, las 2, 11 y la comentada 8.

Un método utilizado habitualmente en estadística (1) y que para el estudio de la especialización funcional emplean entre otros H. J. Nelson (2) y H. Capel (3), es el método de la desviación típica o estándard o método de los mínimos corregidos según terminología de Capel. Mediante este método vamos a obtener las principales características o funciones de las zonas, no siendo nuestra intención realizar ningún intento de jerarquización de las mismas. (4).

GRAFICO 7.8



Los resultados medios y desviaciones estándard obtenidas para las zonas en los distintos sectores son en % los siguientes:

SECTORES	X	S	X+1S	X+2S	X+3S	V
Especializado ...	54,5	23,3	77,8	101,1	124,4	42,7
Alimentación	17,8	16,4	34,2	50,6	67,0	92,1
Confección	12,3	10,6	22,9	33,5	44,1	86,1
Muebles	6,9	5,0	11,9	16,9	24,9	72,4
Automóvil	1,4	2,7	4,1	6,8	9,5	192,8
Farmacias	3,4	1,7	5,1	6,8	8,5	50,0
Servicios	2,1	1,6	3,7	5,3	6,9	76,2
Otros	15,2	5,4	20,6	26,0	31,4	35,5
Hostelería	15,6	6,5	22,1	28,6	35,1	41,7
Banca	1,8	1,7	3,5	5,2	6,9	94,4
Serv. Generales ..	2,6	4,6	7,2	11,8	16,4	176,9
Talleres	9,0	5,4	14,4	19,8	25,2	60,0
Cultural	12,1	15,4	27,5	42,9	58,3	127,3
TOTAL	6,6	5,2	11,8	17,0	22,2	77,7

Según la terminología al uso, denominaremos:

A) Ciertamente especializados: aquellos sectores que toman el valor medio ($\overline{X}$) le damos el subíndice 1.

B) Especializados: Si superan la media más la desviación estándard ($\overline{X}$1S). Subíndice 2.

C) Altamente especializados: valores superiores a $\overline{X}$ 2S. Subíndice 3.

D) Muy especializados: valores superiores a $\overline{X}$ 3S. Subíndice 4.

Obteniendo una especialización funcional por zonas como se ve en el cuadro n.° 7.11.

7.2.2.4.2. **Por Sub-zonas.**

Siguiendo análogo procedimiento para el estudio diferenciado de las Sub-zonas se obtienen los siguientes resultados y desviaciones estándard:

SECTORES	X	S	X+S	X+2S	X+3S	V
Especializados ...	51,7	22,7	74,4	97,1	119,8	43,9
Alimentación	17,6	16,8	34,4	51,2	68,0	95,4
Confección	14,1	12,5	26,6	39,1	51,6	88,6
Muebles	5,7	5,3	11,0	16,3	21,6	93,0
Automóvil	1,4	2,3	3,7	6,0	8,3	164,3
Farmacias	3,7	2,1	5,8	7,9	10,0	56,7
Souvenirs	2,3	2,0	4,3	6,3	8,3	86,9
Otros	16,2	5,5	21,7	27,2	32,7	33,8
Hostelería	14,9	7,2	22,1	29,3	36,5	48,3
Banca	2,0	2,1	4,1	6,2	8,3	105,0
Serv. Generales ..	2,5	4,0	6,5	10,5	14,5	160,0
Talleres	9,3	5,6	14,9	20,5	26,1	60,2
Cultural	10,1	13,0	23,1	36,1	49,1	128,7
TOTAL	3,8	3,0	6,8	9,8	12,8	79,0

Resultando una especialización funcional por Sub-zonas tal y como se adjunta en el cuadro n.° 7.12.

7.2.2.5. **Análisis de Zonas y Sub-zonas.**

La zona 1 es la que muestra más fuertes procesos de terciarización. La existencia en la zona de elementos singulares como INSALUD, AISS, SANIDAD, PALACIO DE JUSTICIA, AUTOBUSES PORTILLO, ALSINA

CUADRO N.° 7.11

Especialización funcional por zonas

ZONAS \ SUBSECTORES	Especializado	No Especializado	Alimentación (A)	Confección (C)	Muebles (M)	Vehículos Automóviles (V)	Farmacia (F)	Artículos de regalo (R)	Otros (O)	Hostelería (H)	Banca (B)	Servicios Generales (S)	Talleres (T)	Cultural (E)	TOTAL
1	Es_2					V_4	F_1	R_1	O_1	H_2	B_1	S_4			T_1
2			A_2	C_1				R_1	O_1						T_3
3	Es_1			C_2	M_1		F_1	R_3	O_2		B_3	S_1			T_2
4	Es_2				M_1	V_1	F_1	R_1		H_1		S_1	T_1	E_1	
5	Es_1				M_2						B_2			E_4	
6				C_2					O_1				T_1		
Carretería				C_1	M_3		F_1	R_1	O_1		B_1		T_1		
7	Es_2			C_3	M_1			R_2	O_2		B_2				
8	Es_1			C_1		V_1	F_1			H_2		S_1	T_1	E_1	
9						V_2	F_1		O_1	H_1			T_3		
10			A_1				F_3	R_1	O_1	H_1			T_1		
11			A_2												T_1
12			A_2			V_1	F_1						T_2		T_1
13			A_3										T_1		T_1
14	Es_1						F_2		O_1	H_3				E_2	

(1) A. G. Barbancho.

(2) A. G. Barbancho.

(3) A. G. Barbancho.

(4) Un intento de jerarquización y el método seguido para ello se pueden ver en el apartado de comercial a nivel de ciudad.

CUADRO N.° 7.12

Especialización funcional por Sub-zonas

SUBSECTORES / ZONAS	Especializado	No Especializado	Alimentación (A)	Confección (C)	Muebles (M)	Vehículos Automóviles (V)	Farmacia (F)	Artículos de regalo (R)	Otros (O)	Hostelería (H)	Banca (B)	Servicios Generales (S)	Talleres (T)	Cultural (E)	TOTAL
1	Es_2					V_4	F_1	R_1	O_1	H_2	B_1	S_4			T_3
2a	Es_1					V_2			O_1	H_2	B_3	S_2	T_1		
2b			A_3	C_1				R_1							T_4
2c				C_3	M_1		F_1	R_2	O_1						T_1
3a	Es_1			C_2			F_1	R_2	O_1		B_3				T_1
3b	Es_2			C_1				R_2	O_1	H_1	B_2	S_2			T_1
3c	Es_2			C_2				R_2	O_2		B_1	S_1			
4a	Es_2				M_1	V_1	F_1	R_1		H_1		S_2		E_2	
4b	Es_2				M_1		F_1	R_2	O_1			S_1	T_1		
5	Es_2				M_2						B_2			E_4	
6a				C_2		V_1			O_1			S_1	T_1	E_1	
6b									O_1	H_2	B_1		T_1		
Carretería				C_1	M_4		F_1	R_1	O_1		B_1				T_1
7	Es_2			C_2	M_1			R_2	O_1		B_1				T_1
8	Es_2			C_1	M_1	V_1	F_1			H_2		S_1	T_1	E_1	
9					M_1	V_2	F_1		O_1	H_1			T_3		T_1
10a					M_1		F_1		O_1	H_1			T_1		
10b			A_1				F_4	R_2	O_1	H_1			T_1		
11a			A_1				F_2		O_2	H_1		S_1	T_1		
11b			A_2												T_2
12a			A_2				F_1						T_1		
12b	Es_1				M_2	V_1		R_1						E_2	
12c			A_1		M_1	V_1					B_2		T_2		
13a			A_3					R_1							T_1
13b			A_1		M_1	V_1					B_1		T_2	E_1	
14	Es_1						F_1		O_1	H_3				E_2	

GRAELLS, POLICIA NACIONAL, MERCADO MAYORISTAS, PUERTO, etc., de tanto poder de atracción, además de la radicación en la zona de destacadas entidades del mundo inmobiliario, así como numerosos colegios profesionales: Abogados, Médicos, Farmacéuticos, Aparejadores, Economistas, (hasta hace poco tiempo Arquitectos) etc..., potenciado todo esto además por acaparar esta zona más del 7 % de la oferta de aparcamientos en altura (desgraciadamente privatizados) del centro, son la causa de existencia de las numerosas oficinas y edificios de oficinas cuyo proceso colonizador de espacio ha sido paralelo a la disminución de la población, lo que conlleva un retraimiento de la oferta comercial en general (fundamentalmente alimentación, confección y muebles) y por contra una especialización funcional en Hostelería (H2), Servicios Generales (concentra el 52,7 % del total de los Servicios Generales observados (s4) y vehículos-automóviles el 57,9 % del sector (v4).

En la zona 2 es el eje de la Alameda Principal quien define los máximos niveles de terciarización (inferiores no obstante a los comentados en la zona 1). El principal elemento definidor de esta zona es el Mercado de Atarazanas que junto a su entorno, el eje tradicional de c/. San Juan, supone un 51,3 % de la oferta total del sector de alimentación, aún así no se alcanza un cierto grado de especialización del sector (tipo supermercado o similares). Otros sectores en los que presenta una cierta especialización funcional son: confección (básicamente la sub-zona C), souvenirs y otros: de lo que deducimos que aún destinando una parte de su oferta a residentes en la zona o alrededores, también existen sectores, además de alimentación y sobre todo en la sub-zona C, cuyas tiendas abarcan mucha más influencia que su zona o el centro en términos generales.

La zona 3, centro comercial histórico de la ciudad junto con la zona 2, viene definida por el eje de c/. Marqués de Larios. A pesar de su fuerte estructura comercial (R3, 02, M1), hoy radican las oficinas principales de numerosas entidades bancarias (B3) y servicios de todo tipo (S1), compitiendo y desarticulando el diseño comercial, como de ambientación de la zona no compatibles con la consolidación de un centro comercial. Es de destacar el déficit funcional en dos actividades claves para un espacio central: Hostelería, Cultural y Recreativo, falta de atractivo y animación que colapsa la actividad de estos espacios centrales a partir del cierre de oficinas y establecimientos comerciales (de 7 a 8 de la tarde) con el consiguiente abandono del espacio y retirada de flujos en otras direcciones.

En la zona 4, se precisa el estudio diferenciado de cada una de las sub-zonas que la componen, poco semejantes entre sí. La sub-zona A, volcada hacia la zona 5, es esencialmente cultural; se localizan en la misma la Catedral y el Sagrario, la Facultad de Filosofía y Letras, el Museo de Bellas Artes, el Convento del Cister, el Palacio de Gálvez, etc... La función comercial y de servicios se asienta fundamentalmente en los ejes que la circundan: Alcazabilla, Granada y Cortina del Muelle, concretamente en esta última y como prolongación del eje terciarizador de la Alameda, se concentra el 71 % de los servicios generales de la sub-zona. La sub-zona b por el contrario, guarda una gran interconexión con las zonas 3 y 7 con las que colinda especializándose principalmente en artículos de regalo.

Como se ha comentado (ver gráfico n.° 7.8) las zonas 5 y 14 son homogéneas; homogeneidad reforzada por la marcada especialización funcional en una misma actividad: CULTURAL, RECREATIVO Y SERVICIOS PUBLICOS, señalada en ambos casos muyoritariamente por su carácter público. En la zona 5 el asentamiento del Excmo. Ayuntamiento, Correos y Telégrafos, Gobierno Civil, Banco de España, Delegación de Tráfico, Teatro Romano, Alcazaba, Casa de la Cultura, etc..., en la zona 14 por el conjunto de actividades docentes que se localizan en el Ejido. Difieren, no obstante, en el resto de las especialidades, debiendo entenderse las mismas con limitaciones pues al ser el total de actividades pequeño (en número) en ambas zonas, 21 en la 5 y 38 en la 14, los distintos tantos por ciento no son en general representativos de una destacada actividad comercial o de servicios. Así sobresalen en la zona 5 los sectores de Muebles y Banca, 3 y 1 establecimientos respectivamente y en la zona 14, Farmacias y otros, con 2 y 7, y algo más representativo Hostelería (H3) con 12 bares, la mayoría anexos a los centros de enseñanza.

La zona 6 se entiende al igual que otras zonas que empiezan a alejarse del núcleo central de Larios, Mercado de Atarazanas, por la existencia de algún o algunos ejes definidores, quedando en el resto "paquetes de ciudad" más claramente inclinados hacia usos residenciales con una menor actividad (incluso nula) comercial o terciaria. En esta zona los ejes que sustentan la actividad son: Andrés

Pérez, Comedias y los Mártires. Entendida tal y como la hemos expuesto, la zona 6 se especializa en Confección (C2), básicamente la sub-zona 6a, otros (O1) y Talleres (T1), lo que da idea en conjunto de una oferta poco diversificada. Los talleres artesanales en su mayoría, se localizan en las "bolsas vacías" que limitan los ejes, siendo esto una norma general de comportamiento del sector talleres en las otras zonas de estudio.

La zona que corresponde al **eje de Carretería,** sigue hoy cumpliendo la labor que históricamente ha venido realizando como eje de flujo de mercancías y tránsito comercial, aunque claro está, las diferencias entre una calle surgida paralelamente a la muralla de la ciudad árabe y la heterogénea oferta de hoy día son muy notables. Carretería es un eje esencialmente comercial, no de servicios, sus actividades especializadas son comerciales (primordialmente Muebles (M3) y las deficitarias, servicios, a excepción en una pequeña medida de la Banca (B1) nacida e impulsada por la fuerza económica del eje.

La zona 7 tiene como ejes definidores las c/. Méndez Núñez, los Mártires-Comedias y Granada. Su estructura sectorial es muy similar a la zona 3 con la que linda, y su alta densificación comercial se halla favorecida por el tipo de estructura parcelaria y las numerosas calles peatonales con que cuenta. Sus especializaciones funcionales son todas ellas comerciales: Confección (C3), Muebles (M), Artículos de Regalo (R2) y Otros (02), a excepción nuevamente de la Banca (B2).

Una menor densificación cuenta la zona 8 organizada alrededor de un único eje, Beatas, en el que desarrolla la actividad, manteniendo el resto un considerable uso residencial. Pasando por distintas especializaciones en su historia, hoy día se nos muestra como una calle de bares (H2). Es de destacar que el 64 % del total del sector de la zona se localiza en c/. Beatas y un 16 % están volcados a la misma. Mencionar por último en esta zona la importancia del SECTOR CULTURAL, que aunque muy diversificado está generando una visión del conjunto, impulsado por su enganche con la c/. San Agustín, actual motor cultural de este espacio central.

La zona 9 es quizás el espacio urbano más delicado de los analizados. El mantenimiento de un alto uso residencial mezclado con una alta especialización funcional del SECTOR TALLERES (T3), determina un área con buenas e importantes posibilidades de intervención, además de ser una pieza estratégica (junto a la zona 6) como elemento ordenador y de entendimiento de toda la problemática central. Estas posibilidades de intervención vienen inclinadas por la existencia de grandes solares en la zona de antiguas industrias allí instaladas, que hoy —algunas—, todavía conservan dicho carácter, como ocurre en la Cía. Sevillana de Electricidad o con Cofarán, y otras han cambiado de uso siendo hoy un garaje o un edificio en ruinas. En lo que respecta a la especialización de los talleres, los más especializados se localizan en los márgenes de la Avda. de la Rosaleda y calles transversales a esta: Purificación y San Rafael, de fácil accesibilidad; los otros, mucho menos especializados, se asientan en las calles interiores.

En la zona 10, la sub-zona "a", presenta puntos semejantes a la zona 9 con la cual linda y a la que se puede considerar como extensión en los usos y en su estrategia urbana. Muestra una escasa potencialidad económica, lo que además se confirma por el hecho de contar con partes degradadas con edificios en ruina, uno de los cuales el Colegio-Hogar San José pudiera tener un uso que revitalizase su entorno. La sub-zona "b" presenta una única diferencia con respecto a la "a", contar con un eje comercial, Plaza Carrera de Capuchinos, que concentra hasta el 72,7 % de la alimentación de la sub-zona con una oferta poco especializada y diversificada, sustentado sobre una estructura del negocio netamente familiar.

Las zonas 11 y 13 presentan una semejanza en cuanto a la localización en su interior de un Mercado Municipal, en la 11 el de la Merced y en la 13 el de Salamanca, que ha provocado en ambos casos una importancia funcional en el sector de la alimentación, quedando como deficitarios el resto de los sectores. Esta situación queda más matizada si observamos el cuadro n.° 2 de Especialización Funcional por Subzonas, donde el cómputo de los mercados queda eliminado en las sub-zonas 11a (A1, F2, O2, H1, S1, T1) y la 13b (A1, M1, V1, B1, T2, E1), dando ya una muestra más heterogénea de la oferta. Si eliminamos los mercados de la cantidad total de establecimientos de cada zona, en la 11 aparecerá con un cierto grado de funcionalidad las actividades A1, F1, S1, T1, y en la 13 A1 y T2, lo que marca diferencias entre ambas zonas, siendo la 11 más diversa en su oferta y la 13 más semejante a la zona 9, resaltando la actividad de TALLERES (entre los que destaca en tamaño Almacenes Serrano). No obstante sería conveniente plantear en ambas zonas una cuestión: a pesar de la fuerte oferta alimentaria que realizan, la especialización de la misma es totalmente nula (observar columna de especialización del cuadro 1 y 2), lo que insinúa que ambos mercados están sustentando el mismo tipo de estructura comercial que las "tiendas aisladas" de minifundismo comercio-alimentario que suelen llenar los barrios de las ciudades. Ambas estructuras de "tiendas aisladas" y mercado municipal, se encuentran compitiendo entre sí a un mismo nivel de primitivismo económico y de falta de racionalización de las estructuras comerciales. Esta situación llevaría a replantearse el tipo de política comercial, tanto de servicios como de estructuración y de organización interna, de algunos mercados municipales que podrían cubrir una función más especializada para una demanda cada día más deseosa de diversificar y clarificar de forma más racional su estructura de gastos. Esta situación es más acuciante en un mercado con la localización del de la Merced, que debería asumir sus funciones de centralidad y por tanto de una especialización mayor, reconstruyéndose en un mercado más pequeño, más especializado, con mejores servicios (aparcamientos, guarderías, horarios) e infraestructura (carga y descarga, limpieza, paneles, solares...)

La zona 12, por sí misma está sustentada en dos pilares: Alimentación (A2) y Talleres (T2). Su amplitud nos lleva a remarcar que está formada por la unión de tres sub-zonas: la "a" definida por el eje comercial de Lagunillas, la "b" por la división que provoca c/. la Victoria hacia el Monte Gibralfaro y la "c" definida por el final de la calle Cristo de la Epidemia y la zona de Puerto Parejo, y la ordenación de la Huerta de la Iglesia de la Victoria cada una con características y pesos relativamente distintos.

La de mayor peso específico es la "a" de donde le viene la importancia a la zona 12 en alimentación, con múltiples tiendas unas a continuación de otras en el eje comercial fundamental del barrio: calle Lagunillas, centro de abastecimiento del barrio de la Victoria, Conde Ureña, Arroyo de la Manía, Barcenillas y Pino Sol, con una oferta poco especializada y homogénea, apoyada en una estructura comercial de clanes familiares y rurales y un parcelario muy propio (de pequeñas dimensiones) para el desarrollo del pequeño comercio. No cuenta con Servicios Generales, ni Bancos, situándose no obstante los mismos en la salida natural de la calle Lagunillas, Plaza de la Victoria.

La especialización en Talleres de la sub-zona "a" en menor medida es también compartida por la "c", aunque en la primera los talleres presentan una cierta especialización artesanal: construcción de guitarras, carpinterías, panaderías, confiterias, yeserías..., no excesivamente semejante en la segunda sub-zona, poco especializados y apoyados más sobre la reparación de vehículos y similares.

La sub-zona "b" presenta una característica esencial, la importancia de la actividad cultural (E2), denotada por la implantación en la misma de: Iglesia de San Lázaro, Colegio de los Maristas, Ermita del Rocío, Cofradía del Rocío, un convento y un par de colegios menores entre otras cosas, estas localizaciones dan a la zona una imagen muy particular, además de sostener el peine de acceso al Monte de Gibralfaro.

Por último puntualizar la importancia del uso residencial y de Talleres (T2) en la sub-zona "c" así como el gran significado como elemento ordenador y simbólico de la Iglesia de la Victoria y el Hospital Militar, revisándose en nuestros días por su conversión en basílica, y la creación de una gran plaza a sus pies con el mismo nombre: Plaza de la Basílica, que va a cambiar más en el futuro toda la estructura comercial y por tanto residencial del espacio circundante.

7.2.3. La actividad comercial en el área central de Torremolinos:

Area comercial y de servicios turísticos generada por la influencia locacional-funcional de c/. San Miguel.

El área comercial de c/. San Miguel se puede considerar como un extenso centro comercial y de servicios turísticos formado por paquetes perfectamente cosidos y que la crisis generada en 1973-74, paraliza su crecimiento y deja sin utilizar parte de su producción.

Habría que llegar a diferenciar lo producido antes de 1973 y lo producido posteriormente, para calibrar la diferencia de deterioro y utilización. Tal es el caso del centro San Miguel y el Edificio del Aire, ambos todavía casi al 100 % sin utilizar.

El perfecto funcionamiento del centro comercial, se basa en el claro entendimiento de lo que es un **zoco peatonal,** formado por cientos de pequeños comercios distribuidos a tres niveles: galerías subterráneas, calles y pasajes y primeras plantas; cumpliendo cada uno sus funciones, según el horario y su localización. Dentro de este extenso centro comercial existe una especialización de usos (bares, restaurantes, regalos, boutiques, zapaterías, bancos...), posibilitando una claridad perfecta al turista para moverse en este laberinto comercial. Los movimientos de escala en usos espaciales han funcionado bastante bien. Y digo han funcionado, porque ya hoy día se está produciendo una fuerte renovación de las pautas y de las características comerciales que estamos comentando. Controlando estos **puntos nodales** (zonas de especialización de usos), sería bastante fácil entender el movimiento de un consumidor que tiene unos objetivos concretos más o menos amplios.

Este conjunto de puntos nodales o paquetes gremiales, se hallan relacionados por medio de movimientos de circulación (turistas-dinero-productos), formando todo ello un **sistema abierto** y cumpliendo por tanto las condiciones que definen a todo sistema bierto:

A) La necesidad de un suministro de energía para el mantenimiento y preservación del sistema. En nuestro caso el suministro de energía es el TURISMO DE MASAS, que es el flujo exterior que hace mover este sistema.

B) Llegar a un **estado estático** mediante ajuste de forma. Existe relación entre el flujo de energía o movimiento y la forma espacial. Un exceso de movimiento hacia dentro del sistema puede verse compensado por cambios de forma (expansión del paquete urbano y crecimiento del mismo), así como un movimiento disminuido puede llevar a la contracción y a las **ciudades fantasmas.**

C) El sistema se regula a sí mismo por medio de ajustes homeostáticos. Es decir el paquete urbano o zona urbana, obedece al principio de Le Chatelier en cuanto que puede expandirse o contraerse para hacer frente a los flujos acrecentados o disminuidos.

D) Mantienen magnitudes óptimas durante períodos de tiempo favorables.

E) Mantienen su organización y formas a través del tiempo.

F) Todos los modelos abiertos se comportan de modo **equifinal.** Es decir aunque las condiciones iniciales sean distintas se llega a idénticos resultados.

Hemos de tener en cuenta que todo sistema abierto es un modelo no autosuficiente, dependiente de flujos externos. ¿Qué ocurre cuando estos suministros energéticos empiezan a disminuir o cuando se rompe su **estado estático** por desajustes en su forma?, es decir cuando la forma espacial-comercial se produce sin ningún tipo de relación con el flujo de energía externo. Los sistemas abiertos suelen ser bastante lineales, y la respuesta suele ser clara, empieza a "hacer agua" por sus puntos más débiles. ¿Cuáles son los puntos más débiles de un sistema abierto?; los espacios menos consolidados y aquellos que tienen menos capacidad de respuesta. Es decir los pasajes subterráneos y escondidos y los edificios comerciales construidos en los últimos años que no han tenido tiempo a consolidar su estructura de costes e imagen comercial.

La manipulación de la oferta y la demanda comercial sin ningún tipo de planificación precedente y la crisis de los últimos años, han ocasionado esta situación de deterioro y de renovación y revisión de sus estructuras comerciales en que se encuentra sumido el centro comercial San Miguel.

No olvidemos por otra parte, que el centro comercial de c/. San Miguel no ha sido la única oferta comercial de Torremolinos; de hecho ha habido dos grandes intentos fracasados de tirar de la oferta comercial en direcciones distintas, atravesando la Carretera de Cádiz, mediante dos fuertes inversiones de apartamentos y bajos comerciales: CONJUNTO SAN ENRIQUE y LOS CONGRESOS. Ambos intentos han resultado un absoluto fracaso comercial y el deterioro de sus estructuras es evidente.

Lo que denominamos como centro comercial de la c/. San Miguel, está formado por el eje de calles Cauce y San Miguel y el perfecto cosido que con este eje realizan la Urbanización Miramar, (proyecto de Manolo Jean realizado entre 1960-62) y La Nogalera (proyecto de Lamela realizado también sobre la misma época), ambas promociones logran entender y crear bastante bien la estructura comercial, aunque con pautas de inversión e imagen distinta. La Urbanización Miramar centrada alrededor de la Plaza Andalucía, es de viviendas sociales y bajos comerciales que de una manera perfecta cose con c/. San Miguel mediante pasajes apoyados en la antigua edificación: viviendas con fachadas a la c/. San Miguel y huerta en su parte trasera; el resto de comercios y las salidas de los pasajes se realiza a través de la plaza central que da juego a toda la urbanización (Plaza Andalucía).

La Nogalera se sustenta sobre la finca del mismo nombre, unas tierras bastante fértiles que cambian de uso antes el empuje de los tiempos. En este caso nos encontramos con una promoción de apartamentos y zonas comerciales de mayor calidad, cuya fachada principal de acceso se realiza por la Plaza de la Estación.

El resto de lo que denominamos centro comercial San Miguel, lo forman una serie de piezas encajadas en los bordes:

— La promoción de Gómez Téllez que determina el Pasaje Pizarro.
— El edificio Entreplazas.
— El edificio El Aire, al final de c/. Cauce.
— Centro comercial San Miguel, formado por renovación de viviendas antiguas.
— El centro comercial España.
— El edificio España y alrededores, que son la acera opuesta a La Nogalera en la Plaza de la Estación.
— Centro comercial Cristina.
— Y unas muy pocas viviendas antiguas que quedan, renovadas en restaurantes, pensiones o pequeños comercios que llegan hasta la Plaza de la Iglesia e inician las escalinatas que dan al Bajondillo.

7.2.4. **Conclusiones.**

La actividad económica, entre otras la comercial y terciaria, se integra en un medio urbano y está sujeta a los condicionamientos que este ejerce, al tiempo que inversamente lo modifica, de ahí que todo intento de aislarla de las tramas urbanas de sus barrios y de los barrios circundantes, considerándola como un microcosmos independiente, no sea sino una simplificación del análisis que la priva de las numerosas acciones recíprocas que constituyen la vida de la ciudad. Las características específicas de la actividad comercial y terciaria sólo tienen valor y se explican en relación con los otros componentes que requieren su acción y con los cuales aquella ha de contar, aunque no sea más que en su propia defensa. La intervención o no de los agentes públicos en medio social y urbano incide en las estructuras comerciales y en los diversos equipamientos de servicios, de acuerdo con necesidades que pueden ser diametralmente opuestas a las de los residentes. El mismo equipamiento terciario depende del conjunto de la economía urbana (mucho más en una ciudad como Málaga, donde cada día más se encuentra como una ciudad terciaria, con una población activa en el sector servicios de cerca del 65 %); la red telefónica, el abastecimiento energético, la red viaria y los transportes son otros tantos equipamientos comunes cuyo buen o mal uso, van a condicionar las estrategias económicas y urbanas de sectores básicos para la ciudad como son el comercial, de servicios o terciarios.

En este apartado de conclusiones nos hemos planteado dos grandes propuestas a nivel de reflexión. Una referente al análisis de la función de centralidad, la segunda referente a la necesidad indicativa de déficits de establecimientos comerciales en la periferia.

I. 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, han generado toda una nueva redefinición del modelo de centralidad de la ciudad y originando una cierta policentralidad, concretadas básicamente (popular y comercialmente) en la bicentralidad de la Prolongación de la Alameda y el Centro Histórico.

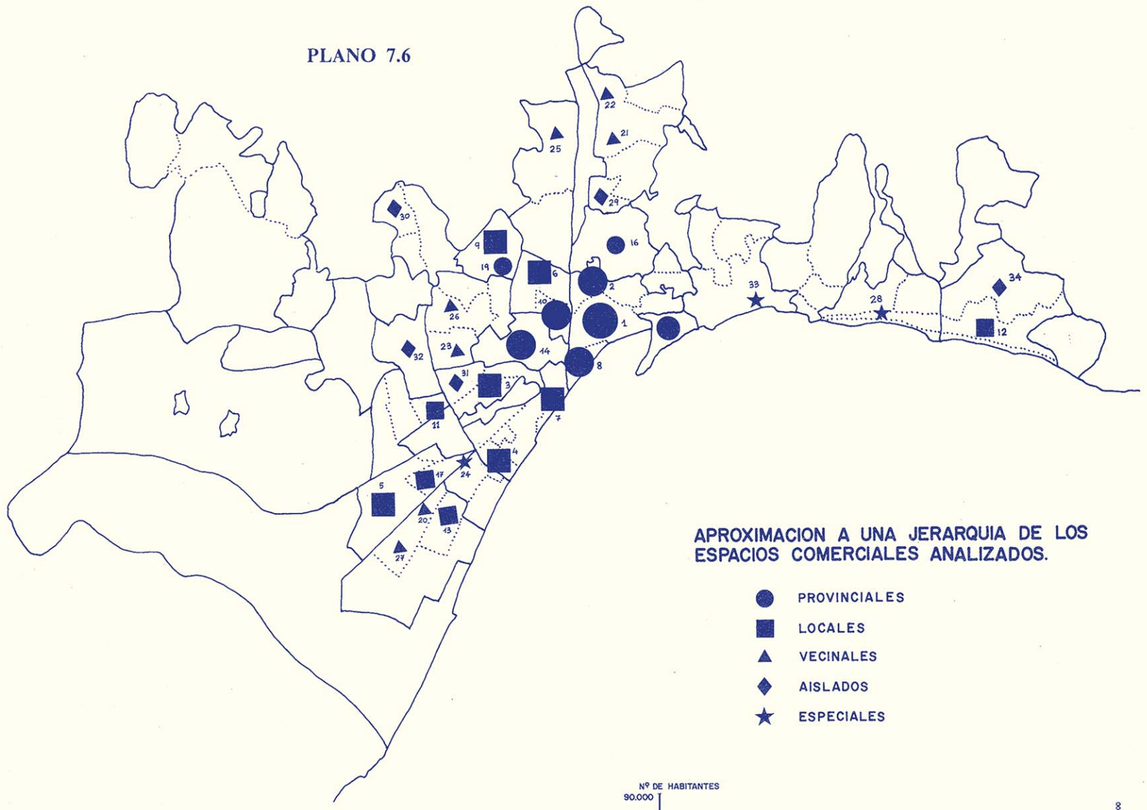
El modelo central de la ciudad se ha organizado esquemáticamente mediante una función administrativa gubernamental en la cuña formada por c/. Alcazabilla y c/. Cervantes, donde se concentran: Gobierno Civil, Ayuntamiento, Correos, Banco España, distintas delegaciones ministeriales, Casa de la Cultura, 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 muy 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 comercio más aldeano de las Atarazanas, Mercado Central, 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 Juzgado, y el asentamiento de toda una serie de Colegios Profesionales que simbolizan 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, ni está desempeñando tampoco una función integradora con todo el medio urbano de la ciudad, y está a la vez perdiendo su función simbólica. Para poder volver a intuir la idea de un centro-integrador, habría 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 forma y delimitación del mismo. De alguna forma, 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 de capitalidad 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 sagrado, que la máquina administrativa gubernamental le va dando y que conforme se consolida va fortaleciendo su prestigio. No obstante como cualquier ciudad de impronta colonial, la Prolongación de la Alameda ha supuesto la segregación entre la ciudad económica, antigua y vieja ciudad hormigueante en torno a sus mercados e iglesias, y el desarrollo de un barrio lujoso atravesado majestuosamente por un bulevard (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 y verdadera conciencia

PLANO 7.6

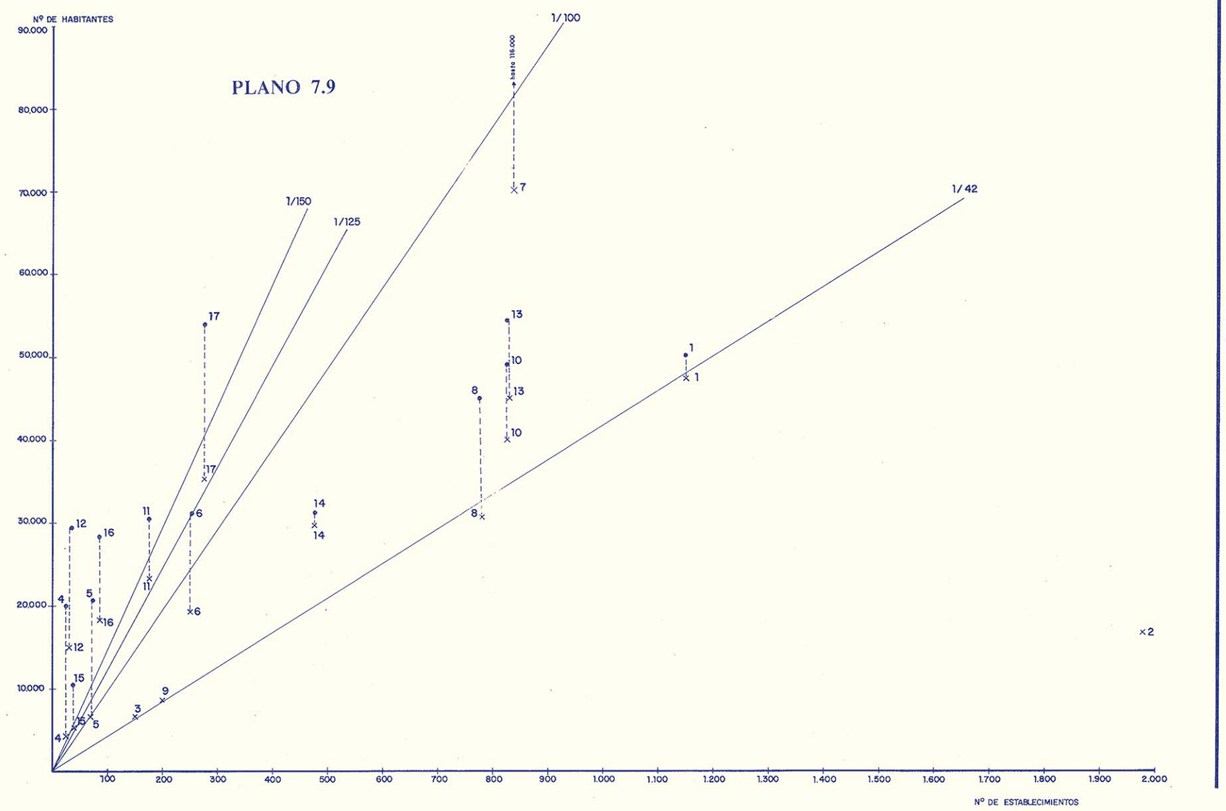


colectiva concretada en la vieja ciudad, más liberal y popular.

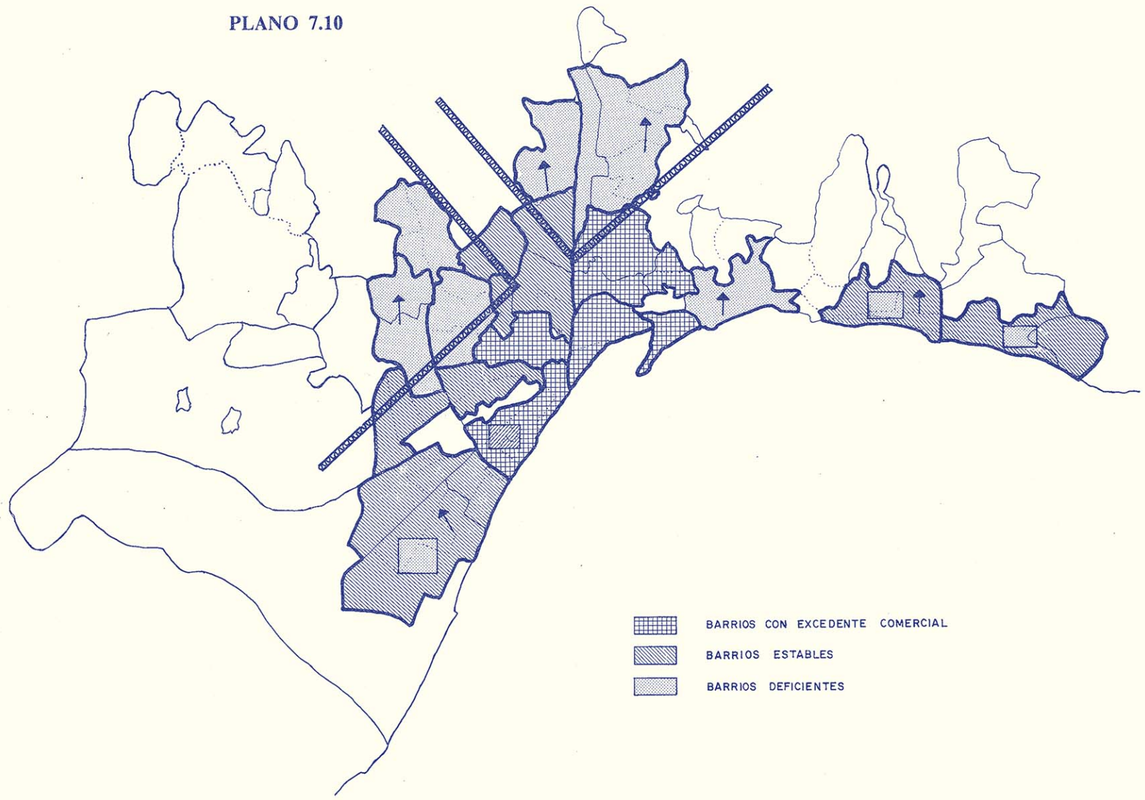
En la Prolongación de la Alameda, la distribución de localización de los puntos comerciales o terciarios no es uniforme, coincidiendo en esto, aunque con características propias forzadas por su diseño, con los barrios funcionales o administrativos de otras ciudades. Las calles o espacios donde están instalados los edificios administrativos resultan ser repulsivas para la actividad comercial, las tiendas se sitúan preferentemente en los márgenes, conectando con las zonas vecinales más residenciales (ejes a su vez ya de una tradición comercial): Armengual de la Mota y Mármoles; los comerciantes se reagrupan en los límites de estos barrios populares a lo largo de estas calles que se nos aparecen más como ejes de atracción lineal, junto también a Eugenio Gross, contrastando quizás con esa calma de los habitantes más acomodados y esas vías casi de extrarradio o de rutas de acceso al extrarradio.

El éxito de estas calles comerciales como grandes centros de abastecimiento cotidiano y semanal, deben más su éxito al concepto que utilizamos de "diversos" y de una cierta especialización comercial (por su centralidad), es decir, responden más a un amplio abanico de productos y servicios ofrecidos y a una mejor relación selección/precio que el disponer de un gran número de puntos de ventas. Es en esta dirección como pueden ir cumpliendo cada vez mejor una cierta función de centralidad económica, que les permite dar satisfacción a dos tipos de clientela: una periférica y otra la que habita en el mismo lugar; esta conjunción es la que suscita una "animación forzosamente diversificada". Lo que puede estar ocurriendo es que existe una fuerte competencia entre distintas zonas centrales comerciales y de servicios, por atraer hacia sí el mayor número de clientes periféricos o provinciales posibles o en menor número pero con mayor capacidad de rentas. Competencia, por otra parte lógica, en una ciudad como Málaga donde se ha producido un fuerte vacío del concepto de la función de centralidad debido a su propio desarrollo urbano en los últimos treinta años, con una cierta tendencia tercermundista, es decir, vacío de población de las zonas centrales y aumento brutal de las densidades periféricas, en donde la inmigración y las altas tasas de natalidad tendrían bastante que decir. Según el cuadro de funciones, lo que podemos plantear como zonas comerciales más centrales (centro 1), presenta una no muy buena estructuración comercial, su oferta siempre es deficitaria en alguno de los sectores principales, provocando que la función de centralidad se disperse cada día más en una mancha más amplia de ciudad. Así vemos como a costa del denominado centro 1, Mármoles y Prolongación de la Alameda (básicamente El Corte Inglés) por un lado y Malagueta por el otro, presentan una mejor estructuración y variedad funcional, creando a su vez una tenaza que va drenando el acceso de clientes al centro 1. Esta dispersión en la idea de centralidad de la ciudad de Málaga, reproduce espacialmente la organización de su sociedad, dispersa, mal organizada, rota y segre-

PLANO 7.9



PLANO 7.10



gada, 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. Asegurar 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 "desagüe" analítico de la estructura urbana, el sentido exacto de las formas espaciales consideradas como centros en una aglomeración".

(M. Castell - "La cuestión urbana").

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 un 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 conexión 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 mismos del centro de la ciudad).

Sería necesario considerar un espacio más amplio como mancha central, redefiniendo sus límites, que permitieran articular un espacio más ordenado y mejor entendido física y funcionalmente para toda la ciudad. En este sentido sería bueno avanzar en propuesta de apertura y diafanado que permitieran unas mejores y más claras conexiones entre los distintos polos que hoy se distribuyen un cierto carácter central, y a la vez entre estos y el resto de la ciudad. Permitiéndonos distinguir dentro de la "mancha amplia 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.

No estaríamos hoy muy predispuestos a realizar una descentralización de funciones centrales (tanto comerciales como terciarias) aunque sí de aquellas que no cumplen una cierta función de centralidad, y por tanto de un determinado nivel de especialización, si no fuese controlando y regulando las alturas hasta las cuales se estaría dispuesto a asumir un cierto grado de terciarización.

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

Mediante actuaciones puntuales de remodelación urbana y parcelaria, controlados desde el mismo plan o en su caso la gerencia (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.

II. Para determinar las zonas de la ciudad donde de manera indicativa pueden existir déficit de establecimientos comerciales, hemos cruzado los datos de población (según la monografía de demografía) con los datos de establecimientos comerciales según paquetes de ciudad (ver cuadro n.° 7.13). En total son 17 paquetes de ciudad los analizados. Este cruce de datos a su vez se ha realizado tanto para la población actual como para una población máxima o potencial, con el fin de entender posibles tendencias de los distintos paquetes.

El cruce de datos se puede seguir en el gráfico n.° 7.9., donde el eje de abcisas corresponde al número de establecimientos comerciales y el eje de ordenados al número de población actual (símbolo X) y al número de población potencial (símbolo ●). El gráfico está descompuesto en una serie de conos que corresponden a relaciones de número de comercios por habitante. La serie es 1/42, 1/100, 1/125, 1/150.

Haciendo una mínima reflexión de estas relaciones en la CEE, vemos que la media en la misma es de un comercio por 72 habitantes, esto es 138 comerciantes abastecen a 10.000 habitantes. Bélgica con 205 comercios por 10.000 habitantes tiene una red más densa y muy superior a la de Alemania (169) y casi el doble de la de Holanda (106). En algunas ciudades concretas:

PARIS — 1 punto de venta abastece a 32 habitantes.

LYON — 1 punto de venta abastece a 72 habitantes.

MARSELLA — 1 punto de venta abastece a 77 habitantes.

ROMA — 1 punto de venta abastece a 60 habitantes.

(Datos obtenidos de la obra de M. J. Bertrand "Geografía de la Administración", de series estadísticas de las Comunidades Europeas sobre la estructura del comercio en el Mercado Común (1969); "Les Etablissements industriels et commerciaux en France en 1966", París INSEE, 1968, vol. II y "Annuario statistico della citta di Roma", 1969).

En el caso de Málaga esta relación podría estar cercana a 40-42 habitantes por comercio, lo que en principio podría dar idea de una fuerte pérdida de pequeños comercios en los últimos años.

Partiendo de aquí hemos dividido el gráfico n.° 7.9 en tres grandes franjas. Una primera que correspondería a los paquetes de mayor densidad comercial por habitantes, es decir aquellos que tiene más de 42 habitantes por comercio; un segundo que sería una cierta franja de racionalidad económica que sería los

que están entre 42 y 100 habitantes por comercio, y una tercera, los deficitarios, que son los que tienen más de 100 habitantes por comercio.

La relación de los paquetes de ciudad que corresponde a cada franja, tanto con respecto a la población actual como a una cierta población máxima o potencial se han concretado espacialmente en el plano n.° 7.10, mediante tramas distintas y marcando con una flecha aquellos paquetes que presentan una tendencia más deficitaria. Según esta concreción espacial, hemos detectado lo siguiente:

1. Dos grandes conos de ciudad que presentan un marcado déficit comercial, y en los que podría ser valioso plantear propuestas de reequipamiento comercial con reserva de suelo.
2. Unos déficits de equipamientos comerciales potenciales en Carretera de Cádiz, pero aquí habría que plantearse cual será el servicio que dará a la zona el Hiper actual (PRYCA), considerado como un hiper urbano.
3. Unas ciertas deficiencias lógicas en las zonas residenciales de la ciudad: Limonar, Pedregalejo y El Palo. Exceptuando el núcleo urbano de El Palo, los déficits de estas zonas residenciales son más bien déficits deseados y por tanto hay que pensarlos de manera distinta a los anteriores; quisiéramos para apoyar esta idea poner una cita de M. J. Bertrand.

"Parecida repulsión de las actividades comerciales de carácter general por parte de la residencia de lujo y de las administraciones centrales, y sobre todo la prohibición impuesta a las tiendas de alimentación, traducen la concepción que una clase social tiene de su dignidad y de los imperativos que aquella impone a su medio ambiente. Una cosa es buscar a modo de un extrañamiento, el bullicio y los olores, y participar del pintoresquismo en momentos de distensión, y otra que estos animados y populares espectáculos desprecien el marco de la vida cotidiana. Las tiendas raramente han sido asociadas con el palacete particular, donde los terrenos no han faltado a la hora de construir grandes mansiones. (No ha ocurrido lo mismo en el centro antiguo, en el que la presión de las necesidades a menudo impuso la transformación de la fachada original, una vez que la fiebre de los negocios posterior a la segunda mitad del siglo XVIII hizo adoptar esta posibilidad de ingresos). Las tiendas aparecerían en la planta baja de los inmuebles de renta en el momento que los arrendamientos comerciales permitieron compensar las pérdidas sufridas por la fijación de las tarifas de los alquileres. Esta muy pronunciada segregación se explica también por los factores del precio de venta de las viviendas de un edificio, y a su vez explica que la minusvaloración provocada por los comercios de alimentación sea la causante de que estos hayan sido rechazados a los límites del hábitat popular, formado por simples inmuebles de cascote revestido, situados en contacto con todas las clientas".

En lo que respecta a El Palo, pensamos que el nivel de renta de la zona y la capacidad dinámica de la misma será capaz de ir recogiendo las demandas de la zona, sin necesidad de tener que ser asistidos.

CUADRO N.° 7.13

Situación del equipamiento comercial por barrios

Zona	Barrio	Población actual	%	Población potencial	%	Espacios Comerciales	Número de establecimientos	Total	%
1		47.417	11,15	51.098	8,61			1.155	14,14
	1,2	15.647		16.583		Olletas	183		
	5	5.333		6.633		Centro-2	972		
	2	26.437		27.882					
2		17.511	4,12	18.132	3,06			1.976	24,19
	1,1	12.418		12.917		Centro-1	1.657		
	1,3	5.093		5.215		Muelle Heredia	319		
3		7.244	1,70	7.318	1,23			156	1,91
	6	7.244		7.318		Malagueta	156		
4		4.978	1,17	19.164	3,23			29	0,35
	7	4.978		19.164		Limonar	29		
5		6.819	1,60	9.128	1,54			63	0,77
	24	6.819		9.128		Pedregalejo	63		
6		19.107	4,49	32.859	5,54			258	3,16
	26	18.060		25.128		El Palo	243		
	27	327		5.210		Miraflores de El Palo	15		
	28	720		2.521					
7		70.808	16,64	116.195	19,59			830	10,16
	20	10.100		15.500		La Luz	352		
	21	21.647		54.651		San Andrés	176		
	19	39.061		45.893		La Paz	141		
						Ctra. Cádiz (Alaska)	91		
						Puerta Blanca	70		
8		31.242	7,34	45.798	7,72			777	9,51
	4	31.242		45.798		Huelin	444		
						Salitre	333		
9		7.210	1,69	8.099	1,37			201	2,46
	12	7.210		8.099		P. Alameda	201		
10		41.005	9,64	48.080	8,11			831	10,17
	11	30.471		31.216		La Unión	521		
	18	10.534		16.864		Ronda Exterior	273		
						4 de Diciembre	37		
11		23.705	5,57	30.869	5,20			184	2,25
	10,1	6.158		10.366		Carranque	102		
	10,3	7.101		10.057		Plaza A. Bermúdez	82		
	10,4	10.446		10.446					
12		14.922	3,51	28.857	4,86			32	0,39
	17	8.953		16.776		Portada Alta	32		
	16	5.969		12.081					

(sigue)

Zona	Barrio	Población actual	%	Población potencial	%	Espacios Comerciales	Número de establecimientos	Total	%
13		45.670	10,73	54.115	9,12			823	10,07
	3	28.581		30.043		Mármoles	302		
	10,2	10.825		11.768		B. Hospital Civil	337		
	8,1	6.264		12.304		Eugenio Gross	184		
14		29.376	6,90	31.676	5,34			469	5,74
	9	29.376		31.676		Suárez	152		
						Miraflores Angeles	317		
15		5.182	1,22	10.795	1,82			40	0,49
	15	5.182		10.795		Carlinda	40		
16		18.139	4,26	27.137	4,57			84	1,03
	8,2	18.139		27.137		La Palma	84		
17		35.104	8,25	53.899	9,09			262	3,21
	13	9.564		11.353		Ciudad Jardín	103		
	14	25.540		42.546		Parque del Sur	104		
						Las Flores	55		

7.3. ESTUDIO DEL SECTOR TURISTICO.

7.3.1. Introducción.

a) El desarrollo de la Costa del Sol y en particular por lo que nos atañe de Torremolinos, "no es sólo un fenómeno turístico, sino la **causa** y al mismo tiempo, el **resultado** de la transformación de una sociedad primitiva, agraria y escasamente desarrollada en otra, dual, compleja y en muchos aspectos desequilibrada, que tiene como referencia espacial la provincia de Málaga.

b) El proceso de cambio urbano de un pueblo agrícola y marinero: TORREMOLINOS, tiene como fecha de arranque mediados de los 50. La provincia de Málaga ocupa entonces el puesto 46 en renta a nivel nacional; el sector agropecuario se encuentra por encima del 45 % de ocupación de población activa, típica sociedad agraria; la población activa industrial no llega todavía al 20 %.

c) El comienzo de la industria turística o turismo de masas, inicia para la provincia de Málaga, un nuevo ciclo de exportación, después de la crisis de su economía decimonónica:

— La emigración de mano de obra.
— El turismo: sector exportador dentro de la economía local encargado de realizar fundamentalmente la relación de **dependencia.**

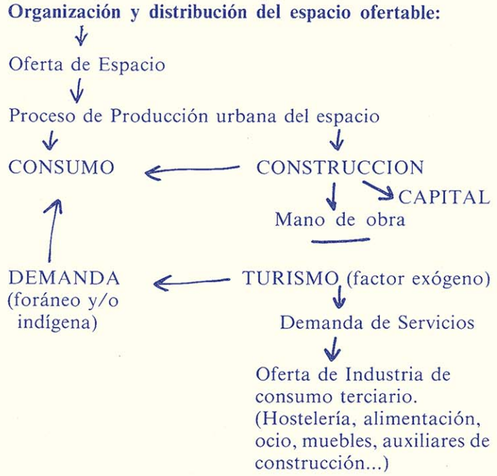
d) La relación entre el sector turismo y el espacio, ha sido básicamente la idea buscada por este análisis. ¿Cuál es la lógica de distribución del espacio, para poder ofertarlo?

¿Cómo habría que organizarlo y distribuirlo para dominarlo, es decir, para hacerlo rentable y por tanto formar parte de una oferta, que se enfrenta a una demanda amplia?

¿Cómo se crea una oferta de espacio turística, para pasar a formar el proceso de producción urbano del espacio?

No cabe duda que en principio se necesita que la competitividad entre producción agrícola y urbana turística sea mínima, es decir, necesitamos un suelo relativamente barato. Esta transformación del suelo rústico en urbano residencial, se estudia mediante la evolución del catastro de 1947-50 hasta nuestros días.

Organización y distribución del espacio ofertable:



El encontrar un modelo de equilibrio de igualdad entre oferta y demanda, un **ajuste espacial** de ambas funciones, que nos determine propuestas de calificación de suelo, ha sido uno de nuestros puntos de partida.

e) Distintos planeamientos realizados sobre Torremolinos:

CUADRO N.° 7.14

NUMERO DE PLAZAS HOTELERAS EN TORREMOLINOS 1964 - 1979

AÑO	PLAZAS	INCREMENTO
1964	5.222	—
1965	5.588	7,0
1966	6.018	7,7
1967	6.768	12,5
1968	8.442	24,7
1969	8.847	4,8
1970	10.942	23,7
1971	12.087	10,4
1972	13.369	10,6
1973	13.369	0,0
1974	14.402	7,7
1975	16.380	13,9
1976	16.257	— 0,8
1977	15.840	— 2,6
1978	16.933	6,9
1979	16.175	— 4,5
1980	15.318	— 5,3

FUENTE: DELEGACION TURISMO Y ELABORACION PROPIA.

— Estudio para la ORDENACION TURISTICA DE LA COSTA DEL SOL (1955).
(Presidencia del Gobierno). El Parador de Golf y el Campo de Golf de Torremolinos, se presenta como propuesta de alojamiento en este estudio. El plan estaba previsto para 75.000 turistas anuales, los cuales en 1959, se habían sobrepasado solamente el área de Estepona-Guadalhorce.

— Plan de ORDENACION Y DESARROLLO DE LA COSTA DEL SOL (1959), se aprueba el 4 de diciembre de 1961. Unicamente tuvo incidencia en lo referente a nuevos trazados viarios y zonificación de los núcleos urbanos principales.
"No obstante ni las directrices de estas zonificaciones ni las normas de construcción han sido respetadas".
Previsiones para Torremolinos:
  — Desviación exterior de la Carretera Nacional y aumento de su capacidad.
  — Nuevo trazado urbano para el núcleo de Torremolinos.
  — Paseo Marítimo desde La Carihuela, bordeando La Roca, hasta el Guadalhorce.

— ORDENANZAS DE TORREMOLINOS 11 de noviembre de 1962. Se prohibía la demolición en el casco antiguo y La Carihuela.

— PLAN COMARCAL DE ORDENACION URBANISTICA DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (1959).

— PLAN GENERAL DE ORDENACION DEL TERMINO MUNICIPAL DE MALAGA, al oeste del río Guadalhorce (Torremolinos) (1966).
OBJETIVOS: Dotar de una estructura urbanística orgánica al enorme complejo turístico que se va a generar en los próximos años.
  — Infaestructura necesaria.
  — Una tímida industria de carácter subsidiario al turismo (abastecimientos).

CUADRO N.° 7.15

	TORREMOLINOS: N.° DE PLAZAS RELACION CON EL RESTO DE MALAGA									
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
HOTELES	12.087 31	13.369 29,7	13.369 32,4	14.403 31,5	16.380 31,5	16.257 31,5	15.840 29,6	16.933 32,5	16.175 31,4	15.318 30,8
APARTAMENTOS	9.346 26	10.104 25,4	10.954 24,7	11.812 24,5	13.085 24,7	13.603 25,2	13.111 24,8	15.230 36	15.232 35,5	12.251 31,6
CAMPAMENTOS	470 10	470 10,1	470 11,5	500 13,4	500 13,4	500 14,6	500 14,6	500 14,1	500 12,1	500 11,1
TOTAL	21.903 27	23.943 26,8	24.763 27,6	26.715 27,4	29.965 27,7	30.360 27,9	29.451 26,8	32.663 33,7	31.907 32,4	28.070 30,2

FUENTE: ELABORACION PROPIA SEGUN DATOS M.I.T.

— Ordenación y reglamentación del planeamiento, urbanización y edificación.
— Defensa de los valores estéticos.

f) No obstante hay que concluir que nada o muy poco de este planeamiento ha sido respetado o controlado.

El turismo, no lo olvidemos, no es inestable y frágil por su propia esencia, sino que una zona turística puede resultar así por tener una ordenación inadecuada y haber seguido una política errónea.

La carencia de Planes de Ordenación Urbana o mejor, la falta de respeto hacia los mismos, han permitido la destrucción del paisaje turístico, la degradación de tramas, playas, infraestructuras...

Romper el mecanismo de especulación y especialización del espacio y regenerarlo en lo posible, convirtiéndolo en un espacio con mayor capacidad de funciones y usos, o sea más multifuncional ha sido uno de los objetivos más buscados.

No entraremos en este informe en analizar el modo anárquico urbano encontrado en Torremolinos, ni "la lógica de corrupción como institución" detectadas e inseparable de todo el proceso de producción urbano-turístico de Torremolinos.

7.3.2. Etapas temporales de crecimiento.

7.3.2.1. El Torremolinos agrario.

Antes de que a fines de la década de los cincuenta Torremolinos conociese el turismo de masa, tenía una cierta tradición de turismo de procedencia nacional, principalmente de la burguesía cordobesa y sevillana.

Los datos que tenemos sobre el Torremolinos de principios de siglo, cuando era un municipio independiente, nos muestran una población de unas 3.000 personas, que se dedican íntegramente a la actividad económica primaria: la agricultura y la pesca, y la fabricación de harina y aceite en molinos. Esta actividad se va a mantener hasta entrados los años cincuenta.

Hacia 1934 se inaugura lo que hoy conocemos como Hotel Montemar, que en aquella época era una residencia. Junto al Hotel Montemar, en un primer momento, se construyen fincas o palacetes, cuyo último ejemplo sería "Villa Pepita" en el Bajondillo. En esta época, pues, los visitantes son prácticamente de origen español, y de una procedencia social burguesa.

CUADRO N.° 7.16

NUMERO DE VISITANTES DE LA PROVINCIA DE MALAGA		
AÑOS	N.° VISITANTES	INCREMENTO
1968	924.731	—
1969	1.244.038	34,53
1970	1.612.761	29,64
1971	1.923.146	10,25
1972	2.126.976	10,60
1973	2.418.578	13,71
1974	2.402.598	— 0,66
1975	2.450.895	2,01
1976	2.282.549	— 6,87
1977	2.456.820	7,63
1978	2.675.040	8,8
1979	2.272.744	—15,0
1980	2.101.909	— 7,5

FUENTE: DATOS ESTADISTICOS DEL M. I. T.

CUADRO N.° 7.17

PROCEDENCIA GEOGRAFICA DEL CAPITAL HOTELERO SEGUN CATEGORIAS EN %						
ESTRELLAS / PROCEDENCIA	5	4	3	2	1	TOTAL
Málaga	20	12,5	37,8	80	92,2	46,15
Resto España	60	68,7	40,5	13,3		37,3
Extranjero		12,5	8,1	6,6	7,1	7,7
Málaga/R. España			5,4			2,2
Málaga/Extranjero	10	6,25				2,2
R. España/Extranj.	10		8,1			4,40
TOTAL	100	100	100	100	100	100

FUENTE: METRA/SEIS

7.3.2.2. El comienzo del turismo de masa 1959-64.

Cuando en 1957 se inician las obras del Hotel Pez Espada, la opinión generalizada, según las entrevistas que hemos realizado, es que no tiene perspectivas de éxito. Sin embargo las condiciones socioeconómicas de los países europeos por una parte, el plan nacional de estabilización de 1959 y la política turística y de cambio de divisas generada por el mismo, y las condiciones físicas —sol, playa— y socio-económicas de Torremolinos (Málaga, mano de obra barata, supuesto folklorismo, "paz social") van a posibilitar la llegada de turistas en masa, de Europa y Norteamérica. La primera zona donde se va a localizar la oferta de plazas turísticas va a ser Montemar Bajo —hoteles Pez Espada, Nautilus, Tropicana— y la zona colindante con el Hotel Montemar. (1)

Pese a ser la zona turística más antigua de Torremolinos, es la que mejor se conserva, y menos deterioro ha sufrido en la actualidad.

La mutación tan acelerada de la actividad económica, ha hecho pasar a Torremolinos de una actividad mayoritariamente agropecuaria en 1959, a unos valores menores del 10 % en la misma actividad, para 1978. Lo que en otras condiciones, hubiese supuesto decenas de años, en Torremolinos se ha realizado en 20 años, con los problemas que ello trae consigo: pérdida de identidad histórica y cultural, erosión del entorno espacial y ecológico.

En 1959 se elabora el Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol, que será aprobado en 1961 por el Ministerio de la Vivienda, y cuyas previsiones estaban desbordadas al publicarse el Plan.

Torremolinos dispone en 1964 del 30,8 % de las plazas hoteleras y extrahoteleras existentes en la provincia de Málaga. Esta cifra será constante en los años posteriores.

7.3.2.3. Etapa de crecimiento 1965-69.

En esta etapa el crecimiento de todas las variables turísticas, oferta, demanda es vertiginoso. El espacio donde se construyen hoteles y apartamentos se extiende en mancha desde Montemar Bajo, hacia La Carihuela, La Roca y El Bajondillo. La especulación y el nulo control sobre las normas urbanas empiezan a formar los cimientos del caos urbanístico.

En 1968 se inaugura el Aeropuerto Internacional que va a ser de importancia fundamental dado que en esta época el 53 % del turismo llega por vía aérea.

Torremolinos, tiene un nombre propio en cuanto a atracción turística, cuestión fundamental de cara a las agencias de viaje y tour-operators, que ya en esta época comienzan a monopolizar la demanda turística. El capital oferente extranjero empieza a hacer su aparición.

Una idea del crecimiento turístico de la población malagueña, lo da el dato del número de plazas hoteleras que pasa de 5.222 en 1964 a 8.847 en 1969 con un aumento relativo del 69,3 %.

En 1968 se presenta el Plan General de Ordenación al oeste del río Guadalhorce (Torremolinos).

7.3.2.4. Etapa de consolidación 1970-73.

En esta etapa Torremolinos se consolida como ciudad turística, aunque el incremento de turismo internacional es menor que en la etapa anterior, siendo por contra mayor el aumento de turismo nacional, (en datos relativos).

El aumento de plazas hoteleras es del 51,1 % entre 1969 (8.847) y 1973 (13.369).

(1) Hay que señalar en este sentido que Torremolinos ha tenido varias etapas en relación al tipo de oferta turística:

1. La primera etapa, es la antes señalada en la que se edifican prioritariamente hoteles de alto standing y grandes dimensiones. En este aspecto, los hoteles ofrecidos —Pez Espada, Nautilus, Carihuela, Tropicana...— están constituidos, además del edificio, por amplias zonas de recreo, —jardines, piscinas, pistas deportivas— que lo rodean. Debido a una oferta de suelo barato y gran cantidad de mano de obra con bajo salario.
2. En la etapa de gran crecimiento 1965-69 y consolidación 1970-73, aunque el crecimiento de plazas hoteleras continúa, empieza a desplazarse la oferta turística hacia nuevas estructuras de producción, más acorde con los procesos especulativos al alza del suelo y la elevación paulatina de precios y sueldos; nos referimos a la construcción de bloques de apartamentos (mayor independencia y menor costo para el turista) bien organizados como urbanizaciones (Eurosol 1961-64 y Urbanización La Roca 1967) o bien como elementos aislados de colmatación de áreas, y a una segunda hornada de hoteles que coloniza nuevos espacios (Bajondillo) creando un ambiente urbano de menor standing y más acorde con la demanda turística que crean los tours-operators (masas de turistas de niveles de renta medios y bajos) y en que Torremolinos parece especializarse cada vez más.
3. Con la llegada de la crisis económica y turística, se va a producir toda una tendencia a transformarse y acoplarse a la nueva situación económica: pérdidas, y considerables, de turistas, fuertes niveles de inflación y alza de los costes de mano de obra, menores inversiones públicas...

   Realmente, nuestro sistema de producción turístico a nivel empresarial y nuestra política nacional turística, en ningún momento se había planteado el ser lo suficientemente racional en un caso y ordenativa y planificadora en el otro para calibrar desajustes de oferta y demanda, mucho menos para asumir y controlar los efectos de una crisis de esa magnitud.

   La respuesta ante la misma ha sido distinta, según la flexibilidad del sistema de producción a que nos enfrentamos; grado de amortización, niveles de productividad: camas por m^2 y mano de obra por m^2 necesaria, grado de tecnología, relación con las multinacionales turísticas y localización respecto al ambiente urbano y de servicios más atrayente para la demanda turística que atrae el área de Torremolinos.

   Podemos detectar en primer lugar la quiebra de los grandes hoteles de Montemar, con respuestas distintas, aunque básicamente dentro de un esquema que ha sido intentar transformar su patrimonio aprovechándose de las fuertes tensiones especulativas e inflacionistas, e intentando obtener el máximo de plusvalías que "legalmente" pudieran. Unos han vendido jardines como Suelo Urbano para su edificación y otros han cerrado en espera de una posible transformación bien en apartamentos o bien como solar.

   La transformación de hoteles en Aparta-hoteles o apartamentos de alquiler, eliminando mano de obra y servicios, ha sido otra de las líneas más genéricas.

   Detectamos también la importancia de la variable: ambiente urbano, así mientras los niveles de ocupación de Montemar en julio se sitúan por debajo del 50 %, en el Bajondillo alcanzan el 80-90 %.
4. Un sector de la oferta turística donde Torremolinos apenas ha actuado —a diferencia de otros núcleos han tenido una escasa importancia en relación al resto de plazas turísticas que consideramos como un tercer nivel de producción turística.

7.3.2.5. **Etapa de crisis 1974-80.**

Aunque los primeros signos de agotamiento y de crisis de la propia estructura a nivel local empieza a hacerse evidente, las quiebras financieras de SOFICO y TAILLEFER en la etapa anterior provocan una cierta alarma, el aumento del precio de los carburantes en esta etapa y la inflación extenderá la crisis a todas las actividades económicas de los países proveedores de turistas, con lo que su demanda decaerá sensiblemente, siendo por primera vez la oferta turística sensiblemente superior a la demanda.

El número de turistas decae en 1974 un 2 % en cifras del MIT.

Pese a que la demanda se retrae, entre 1973 y 1979, el número de plazas turísticas aumenta en 21 % para hoteles y 28 % para apartamentos.

La consecuencia es que el desfase entre lo que se oferta y lo que se demanda va a ser cada vez mayor. Esto va a crear desequilibrios espaciales, generando espacios que van a perder su actividad ordinaria, por su no utilización: hoteles, apartamentos, zonas comerciales...

Espacios turísticos, creados para soportar una actividad turística y comercial, ven perder su función con la crisis económica. Al no tener actividad, estos espacios abandonados se han ido deteriorando, creando zonas de ciudad fantasma (centros comerciales) y zonas con un alto grado de degradación ambiental (los Congresos).

Sin embargo la actividad constructora de apartamentos sigue en funcionamiento, aunque sea a un menor ritmo.

Las razones:

1. La inercia y movilidad de un cierto capital (en gran proporción local) que necesita moverlo y no tiene otras alternativas de inversión.
2. Cubrir un mínimo de demanda existente, extranjera y nacional. Buscando localizaciones estratégicas que permitan una alta tasa de plusvalía y una inversión rentable a un largo plazo, ya que una promoción turística puede durar de 2 a 5 años en terminar de venderse.

   La actividad constructora más fuerte se está realizando hoy día, en viviendas de protección oficial.

   Pero el problema de Torremolinos no está solamente provocado por la crisis económica, de esta etapa. El mayor problema de Torremolinos actualmente es la elevada pérdida de imagen turística y de degradación de su ambiente hasta el punto que tour-operators de Alemania y Holanda, ya no ofrecen en sus listas los hoteles de Torremolinos.

   El nombre que tuvo Torremolinos, como símbolo de ciudad turística por excelencia, está desapareciendo. Actualmente es un cajón de sastre, que se utiliza como peón de brega (bajando precios) y como último lugar a rellenar si está ocupada el resto de la Costa del Sol.

La causa de todo ello es:

1. El crecimiento salvaje, sin ningún tipo de planificación o normas urbanas que ha tenido Torremolinos, y sin ningún control sobre las licencias comerciales o edificatorias.
2. La ausencia total de equipamientos públicos: parques, auditorios, bibliotecas, hospitales, etc..., que hacen que Torremolinos sea sólo un lugar de sol y bares.

CUADRO N.° 7.18

ZONAS Y MUNICIPIOS		(1) Población residente (1977)	(2) Población actual en urbanización	(3) Población total (1)+(2)	(4) Sup. (Has.) casco urbano	(5) Sup. (Has.) urbanizada y const.	(6) Sup. urbana total (4)+(5)	(7) Superficie municipio	(8) % (*) (6)+(7)	(9) Densidad urbana (Hab/Ha) (3)+(6)
AREA DE ESTUDIO	1. Manilva	4.219	1.168	5.387	20,0	37,8	57,8	3.530	1,6	93,2
	2. Casares	3.771	650	4.421	10,5	52,5	62,5	16.200	0,4	70,7
	3. Estepona	24.124	16.821	40.945	50,5	685,7	735,7	13.680	5,4	55,7
	4. Marbella	55.537	42.400	97.937	300,0	1.230,3	1.530,3	11.430	13,3	64,0
	5. Mijas	12.352	18.281	30.633	389,1	627,2	1.016,3	14.790	6,9	30,1
	6. Fuengirola	27.327	15.450	42.777	540,0	193,7	733,7	1.020	71,9	58,3
	7. Benalmádena	12.569	13.934	25.503	75,0	178,5	253,5	2.660	9,5	104,5
	8. Torremolinos	25.000	10.779	35.779	365,0	156,0	521,0	4.700	11,1	68,7
	8. Málaga capital	429.882	12.690	442.572	2.020,0	121,0	2.141,0	35.850	6,0	206,7
	9. Rincón de la Victoria	7.278	13.909	21.187	140,0	103,1	243,1	2.750	8,8	87,1
	10. Vélez-Málaga	42.532	3.193	45.725	178,0	105,7	283,7	15.640	1,8	161,2
	11. Algarrobo	4.290	3.125	7.415	20,0	18,2	38,2	970	3,9	194,1
	12. Torrox	9.313	7.215	16.528	10,0	38,2	48,2	5.000	1,0	342,9
	13. Nerja	10.919	7.338	18.257	91,1	70,8	161,9	8.440	1,9	112,8
TOTAL AREA DE ESTUDIO		669.113	166.953	836.066	4.208,7	3.618,2	7.826,9	136.660	3,90	73,70

CUADRO N.° 7.19

ZONAS Y MUNICIPIOS		NUCLEO URBANO (N.U.)			TOTAL NUCLEO	URBANIZACIONES EXISTENTES (U.E.)				TOTAL URBANIZACIONES	TOTAL
		Hoteles	Apart.	Otras plazas dentro del núcleo		Hoteles	Apart.	Plazas en Urbanizaciones	Plazas en camping		
AREA DE ESTUDIO	1. Manilva	—	—	422	422	—	—	1.168	400	1.568	1.990
	2. Casares	—	—	377	377	—	—	650	—	650	1.027
	3. Estepona	847	471	2.412	3.730	918	1.135	16.821	1.360	20.234	23.964
	4. Marbella	2.075	11.368	5.553	18.996	4.349	7.579	42.400	—	54.328	73.324
	5. Mijas	12	—	1.235	1.247	1.146	500	18.281	484	20.411	21.658
	6. Fuengirola	3.723	12.446	2.733	18.902	1.777	1.909	15.450	500	19.636	38.538
	7. Benalmádena	1.583	5.134	1.257	7.974	4.348	18.971	13.934	—	37.253	45.227
	8. Torremolinos	11.214	12.967	2.500	26.681	3.839	5.144	10.779	500	20.262	46.943
	8. Málaga capital	3.369	7.053	42.988	53.410	69	1.148	12.690	572	14.479	67.889
	9. Rincón de la Victoria	303	6.067	728	7.098	—	11.268	13.909	—	25.177	32.275
	10. Vélez-Málaga	224	14.007	4.253	19.284	284	11.447	3.193	—	14.924	34.208
	11. Algarrobo	—	4.500	429	4.929	—	—	3.125	—	3.125	8.054
	12. Torrox	59	—	931	990	—	7.504	7.215	—	14.719	15.709
	13. Nerja	544	11.525	1.091	13.160	348	3.904	7.338	—	11.590	24.750
TOTAL AREA DE ESTUDIO		23.958	36.899	66.909	177.200	17.078	70.509	166.953	3.816	258.356	435.556

3. Abandono y falta total de cuidado de los elementos y servicios estructurales básicos: suciedad, solares convertidos en basureros, desagües próximos a las playas, contaminación del agua, degradación visual...

Ante ello los tour-operators, que actualmente ejercen el monopolio de la demanda turística optan ocupar zonas más cualificadas de la costa como Marbella.

7.3.3. La oferta turística.

1. Existen serios problemas en el cálculo cuantitativo de la oferta turística y su evolución histórica, al no existir estadísticas oficiales de una manera generalizada. La estimación de las plazas hoteleras y de apartamentos declarados es cuantificable, pero no así la de apartamentos no declarados, segundas viviendas, chalets, etc...
2. En el cuadro 7.14., se puede observar la evolución del número de plazas hoteleras entre 1964 y 1980. La oferta hotelera tiene su máximo grado de crecimiento en los años finales de la década de los sesenta, crece a un ritmo menor en los primeros años setenta y con la llegada de la crisis económica-turística el crecimiento es incluso negativo salvo para 1978.

   La evolución actual sigue esta última tendencia negativa, manifestada en la progresiva reconversión de hoteles en apartamentos. Hay que señalar que la capacidad hotelera de Torremolinos en relación al resto de la Costa del Sol es en 1978 del 36,7% y hoy se mantiene sobre el 30 %.
3. En el cuadro 7.15., observamos la evolución de las plazas en apartamentos declarados entre 1971 y 1980. Aquí la tendencia no es como en los hoteles negativa. Salvo 1977, los demás años tienen tasas positivas de crecimiento, destacando 1978 en que el crecimiento respecto al año anterior es del 16 %.

   La relación respecto al resto de la Costa del Sol era de un 24,8 en 1977 y en 1978 y 1979 aumentó por encima del 35 %.
4. Respecto a la oferta turística realizada en urbanizaciones, Torremolinos dispone únicamente para 1978 de 10.779 plazas que suponen el 6,4 % del total de plazas de la Costa del Sol.
5. Estos valores nos definen una oferta turística basada en las plazas de hotel (actualmente en menor medida) y sobre todo de apartamentos, siendo menor la oferta turística realizada en urbanizaciones.

	TORREMOLINOS		MARBELLA	
Plazas hoteleras	15.053	32 %	6.424	8,7 %
Camping	572	1,2 %	—	—
Plazas apartamentos	18.111	38,5 %	18.947	25,8 %
Plazas urbanizaciones ...	10.779	23,0 %	42.400	57.8 %
Otras plazas	2.500	5,3 %	5.553	7,5 %
Total plazas turísticas ...	47.015	100 %	73.324	100 %

6. De las 4.700 hectáreas que posee el municipio de Torremolinos sólo el 11,1 % está urbanizado. De las 521 hectáreas urbanizadas, 365 hectáreas son de casco urbano y 156 hectáreas de urbanizaciones. (cuadro 5).

7.3.4. Cuantificación de la demanda turística.

Vamos a tratar de calcular cuantitativamente la demanda turística en Torremolinos, ante lo que es necesario hacer unas precisiones en torno a:

CUADRO N.° 7.20

MUNICIPIOS	Plazas población residente		Plazas hoteleras		Plazas en camping		Plazas en apart. turísticos registrados		Plazas estimadas en Ad. turísticos no registrados		Plazas en urbanizaciones		Otras plazas dentro del núcleo		SUMA	
	C.A.	%	C.A.	%	C.A.	%	C.A.	%	C.A.	%	C.A.	%	C.A.	%	C.A.	%
1. Manilva	4.219	0,38	—	—	400	0,04	—	—	—	—	1.168	0,11	422	0,04	6.219	0,57
2. Casares	3.771	0,35	—	—	—	—	—	—	—	—	650	0,06	377	0,03	4.798	0,44
3. Estepona	24.124	2,20	1.765	0,16	1.360	0,12	1.606	0,15	—	—	16.821	1,53	2.412	0,22	47.917	4,28
4. Marbella	55.537	5,06	6.424	0,59	—	—	9.947	0,91	9.000	0,82	42.400	3,86	5.553	0,55	128.859	11,6
5. Mijas	12.352	1,13	1.158	0,10	484	0,04	500	0,05	—	—	18.231	1,67	1.235	0,11	34.010	3,10
6. Fuengirola	27.327	2,49	5.500	0,50	500	0,05	9.355	0,85	5.000	0,46	15.450	1,40	2.733	0,25	65.865	6,00
7. Benalmádena	12.569	1,15	5.931	0,54	—	—	15.603	1,42	8.500	0,77	13.934	1,27	1.257	0,12	57.796	5,27
8. Torremolinos	25.000	2,28	15.053	1,37	572	0,05	13.111	1,19	5.000	0,46	10.779	0,46	2.500	0,23	72.015	6,56
8. Málaga-capital	429.882	39,2	3.438	0,31	500	0,05	1.701	0,15	6.500	0,59	12.690	1,16	42.968	3,91	497.699	45,1
9. Rincón de la Victoria	7.284	0,65	303	0,03	—	—	335	0,03	17.000	1,55	13.909	1,27	728	0,07	39.559	3,60
10. Vélez-Málaga	42.532	3,87	508	0,05	—	—	254	0,02	26.000	2,37	3.193	0,29	4.253	0,39	76.740	6,99
11. Algarrobo	4.290	0,39	—	—	—	—	—	—	4.500	0,41	3.125	0,28	429	0,04	12.344	1,12
12. Torrox	9.313	0,85	59	0,01	—	—	—	—	7.500	0,68	7.215	0,66	931	0,08	25.018	2,28
13. Nerja	10.919	0,99	892	0,08	—	—	429	0,04	15.000	1,37	1.091	0,67	1.091	0,10	35.669	3,25
TOTAL	669.119	60,3	41.031	3,74	3.816	0,35	52.843	4,81	104.000	9,48	106.953	15,2	66.911	6,14	1.102.498	100

1. La extraordinaria dificultad de cuantificar dicha demanda, al existir solamente estadísticas oficiales sobre el número de visitantes de la Costa del Sol en su conjunto, no por los municipios que la componen.
2. El gran número de turistas que se alojan en apartamentos no declarados, urbanizaciones, residencias y otros lugares cuya existencia cuantitativa no se conoce.
3. La dificultad de conocer una demanda (y una oferta) que ha conocido cambios diversos en los últimos años, así como en el interior de un año (la estacionalidad).

No obstante haremos un intento de aproximación al cálculo de la demanda.

Partiendo del cálculo de una población punta total, calcularemos el grado de ocupación de las plazas, por lo tanto del espacio en un momento de tiempo determinado.

Las últimas variables conocidas, de las cuales disponemos, datan de 1978, por lo que para 1980-81 elaboraremos una hipótesis de trabajo.

Emplearemos la ecuación:

$$(OM)i = \frac{(R) \cdot (D)i + (VH)i \cdot (EM_{VH})i + (VO)i \cdot (EM_{VO})i}{(D)i}$$

donde:

(OM)i=Ocupación media diaria en el mes i.
(R) =Población residente.
(D)i =Días naturales del mes i.
(VH)i =Visitantes que se alojan en establecimientos hoteleros.
(EM)i=Estancia media de los visitantes durante el mes i.
(VO)i=Visitantes que se alojan en otros domicilios.

Las variables expuestas pueden ser conocidas a excepción de (OM)i que es la incógnita y la (VO)i, visitantes no alojados en hoteles que vamos a calcular previamente.

Partiremos de un mes punta como agosto de 1978 en el cual la ocupación de plazas turísticas es prácticamente total. Al no existir estadísticas oficiales sobre la población punto total, la calcularemos confrontando las informaciones recibidas del Ayuntamiento y otros ratios de consumo de agua, consumo de carburante, intensidad media de tráfico, información sanitaria, etc...

La población total simultánea (residentes más visitantes) en agosto de 1978 era según las fuentes:

Oferta plazas	72.015
Ayuntamiento	150.000
SANIDAD	110.000
METRA/SEIS	120.000

TRIMESTRES	OM/T_{78}	Turistas 1978	OM/T_{80}	Turistas 1980
1.°	39,3 %	18.493	34,3 %	14.425
2.°	52,9 %	24.864	46,1 %	19.394
3.°	75,4 %	35.436	65,8 %	27.641
4.°	36,4 %	17.124	31,8 %	13.357
MEDIA	51,5 %	24.242	45,0 %	18.909

Para calcular el grado de ocupación media para 1980, nos encontramos con las dificultades estadísticas de falta de datos concretos antes descritos. Sin embargo vamos a realizar una hipótesis de trabajo valorando, además de los datos cuantitativos, los cualitativos que hemos obtenido tanto de nuestras entrevistas con agentes de viajes, gerentes

de instalaciones turísticas, y comerciantes, como de nuestra propia experiencia sobre Torremolinos.

Hay que señalar que los datos para 1978, son los más elevados desde el inicio de la crisis turística y que fue considerado un año óptimo en cuanto a la ocupación de plazas.

Según los datos de la Delegación de Turismo en Málaga, la afluencia turística disminuyó en 22,5 % respecto a los valores de 1978 en la Costa del Sol para 1980.

Nuestra hipótesis de trabajo consiste en tomar como mínimo el valor del 22,5 % para el caso de Torremolinos. Valor como mínimo igual al de la media de la Costa del Sol, puesto que según las observaciones realizadas, Torremolinos ha sufrido de una manera más contundente la crisis turística.

Introduciendo la corrección del 22,5 % por una parte y la disminución de 5.000 plazas turísticas (cuadro 7.15), obtendríamos los grados de ocupación actualizados para 1980.

Conociendo el grado de ocupación trimestral y anual de hoteles, así como la estancia media en los mismos podemos conocer el número de visitantes, y por eliminación el número de visitantes a establecimientos no hoteleros (VO)i, que desconocíamos.

De esta manera las variables y datos utilizados serán por trimestres:

TRIMESTRES	OH	EMH	EMvo	Vh	Vo	OM
		DIAS				
1.°	42	3,7	24	32.256	18.144	43.493
2.°	55,5	4	24	42.624	23.976	49.864
3.°	78,1	4,2	24	60.000	33.720	60.436
4.°	36,6	3,8	24	29.645	16.675	42.124
MEDIA	53,5	4,2	24	41.088	23.112	49.242

La EMH (estancia media en hoteles) se mantiene alrededor de los 4 días por persona. La estancia media en otros establecimientos que no sean hoteles son 24 días, ya que el alquiler de apartamentos dura 30 días, de los que 6 son empleados para los viajes de llegada y salida.

Según el grado de ocupación hotelera podemos apreciar los visitantes en hoteles en un período medio (VH) y así mismo el de visitantes no hoteleros (Vo), con lo que utilizando la ecuación anterior la ocupación media en un día i según trimestre daría una media anual de 49.242 personas, que restando la población estable (25.000), nos da un valor de 24.000 personas que ocupan en media anual los establecimientos turísticos (51,5 %).

En este sentido obtenemos el grado de ocupación media diaria de las plazas turísticas por trimestre (OM/T).

7.3.5. Conclusiones.

La problemática actual de Torremolinos es debida fundamentalmente a dos aspectos: la crisis económica y la ordenación espacial del pueblo.

a) A partir de 1974, la oferta y demanda turística han roto el difícil equilibrio que tratan de mantener una actividad económica como el turismo. En los años posteriores a la crisis económica, el descenso en el crecimiento de turistas, cuando no su decremento en valores absolutos no ha sido valorado por la oferta turística.

Pese a la languidez de la demanda, la oferta ha seguido aumentando. Se han seguido construyendo hoteles (hasta 1979) y apartamentos con lo que el desequilibrio Oferta-Demanda ha sido mayor.

b) La crisis turística ha motivado que espacios que estaban destinados a unos usos determinados (viviendas, centros comerciales, centros de diversión...) los vayan perdiendo o los hayan perdido del todo, con lo que se crean zonas fantasmas y obsoletas.

Los espacios más perjudicados son los que tuvieron un crecimiento más irracional y desequilibrado con su entorno. Así como los espacios más congestionados.

Incluso zonas construidas en épocas del inicio de la crisis nunca han sido terminadas, debido a que la función para la cual fueron construidas no correspondía a las necesidades de dichas zonas.

La congestión del núcleo urbano en relación a las urbanizaciones es única en la Costa del Sol con la excepción de Fuengirola.

c) En este sentido es necesario acoplar los usos turísticos a las necesidades actuales de la zona.

Esto significa que Torremolinos no puede seguir creciendo de una manera desequilibrada. Crear zonas turísticas no significa crear bloques de apartamentos por doquier. Primero porque no responden a las necesidades de la demanda turística. Segundo porque contribuyen a aumentar el deterioro de imagen turística. Un espacio turístico requiere, además de viviendas, un equipamiento turístico que esté en armonía y equilibrio con las necesidades de la zona y de las personas.

7.4. ESTUDIO DEL SUELO INDUSTRIAL.

7.4.1. Análisis del espacio industrial.

El análisis del espacio industrial se ha realizado en un intento de superar la paradoja del poco interés que en la problemática actual de la ciudad se presta al espacio de la producción y, en particular, al espacio industrial.

Con dos objetivos genéricos: el entendimiento de la lógica de organización del espacio industrial por sí mismo, y avanzar en la lógica de relaciones entre la ciudad y la industria.

Normalmente la ciudad se analiza en su función residencial y por tanto en el estudio de la organización y distribución de los servicios necesarios para el desarrollo de la residencia, es decir, de la vivienda y de toda la estructura de producción que conlleva tal mercancía. Al hablar, algunas veces al menos, de funciones productivas de la ciudad, con frecuencia nos referimos únicamente a las funciones nacidas en la ciudad del mantenimiento, producción y reproducción del capital invertido, a cualquier nivel, en sus unidades residenciales, entre las cuales, como he de suponer, la fuerza de trabajo cumple un importante papel, dejando a un lado, como un paquete único sin relación, las unidades industriales, las cuales se consideran como un dato estático o fijo dentro del modelo de relaciones espaciales que sostiene el término ciudad.

No hay que olvidar, que en muchos aspectos, las ideologías humanas, en los últimos 30 años, forman parte de lo que en sociología se denominan ideologías de la "sociedad de consumo", las cuales todas ellas, poseen como común denominador su indiferencia hacia el mundo de la producción, aunque más que indiferencia habría que denominar su separación o segregación. Esta marginación ha permitido a la mayor parte de los urbanistas moverse sobre el espacio con mayor comodidad y con menores contradicciones, permitiéndoles crear "sueños urbanísticos" y utilizar la demagogia o la falta de una coherencia global integrada del espacio, como solución a la problemática de cada ciudad diferenciada.

No descubrimos nada nuevo, si al intentar escribir sobre la organización del espacio industrial o la organización del proceso de producción del espacio, sea estudiado como un todo conjunto. Es decir, no podemos estudiar el espacio en su totalidad sin tener en cuenta el espacio productivo y viceversa: sus interferencias, relaciones, diseños y conexiones con todo el conjunto de la estructura urbana.

Extendiendo lo urbano como unidad de interrelaciones y oportunidades, como variedad de servicios y movimientos, como problema de globalidad y no de compartimentalismo o subdivisión, en contraposición a esa otra imagen urbana funcional, desagregada, aislados los usos urbanos e independientes los unos de los otros (el residencial de industrial), con el uso del automóvil exclusivamente como unión. (1) La lucha en torno a la apropiación de lo urbano, se mantiene latente en el control de la maximización de la producción del espacio y de los servicios, en el control de las técnicas e instrumentos con que se maximiza dicha producción y en la realización y gestión del planeamiento urbano.

En esta perspectiva y dentro de este discurso, el espacio productivo no deja de ser una "imposición casi natural", un dato fijo, estático, independiente del medio urbano, que no tiene ningún significado sino en cuanto a los efectos que produce sobre la estructura urbana, es decir, en cuanto al análisis y tendencias que sostiene el conjunto de transformaciones y relaciones de las fuerzas productivas con la organización social.

En este sentido, se tiene la impresión, de que la industria ha ido abandonando cada vez más, en otras manos, los problemas de la productividad de la mano de obra, de la oferta y los costes, para ir dejándose llevar más hacia la esfera de la gestión, el consumo, la demanda, la circunlación. Lo que equivaldría decir que las unidades de producción (industria) vienen a ser de alguna manera independientes y muchas ocasiones subordinadas de las unidades de reproducción y de consumo (urbanas), o que la lógica productiva se está dejando abandonar por la lógica del consumo. (2)

Dentro de toda esta discusión, apenas esbozada se mantiene el análisis de las relaciones ciudad e industrias en cada estadio del modo de producción dominante, o lo que de alguna forma viene a ser semejante el análisis de las relaciones entre la organización de los medios de producción y la organización de los medios de consumo en una estructura urbana concreta. (3)

Por tanto, reencontrar esta lógica productiva como formulación contraria o no contraria a esta otra que hemos denominado lógica de consumo, y entender ambas lógicas desde una posición más global de la ciudad, pero no tanto con el criterio de globalidad que correspondería a los planes especializados en determinadas materias económicas, sino como relación con el cuerpo construido que conforma la ciudad, ha sido nuestra actitud y es en esta dimensión en la que podemos entender la lógica de relaciones ciudad e industria, ciudad y fábrica.

Descendiendo a un nivel de análisis más concreto, es necesario aprender los diferentes tipos de espacios industriales existentes, entender sus articulaciones y comunicaciones con el resto de la ciudad, explicar su origen tanto social o urbano como económico, llegando a diferenciar los tipos de espacios industriales encontrados y su lógica de formación y desarrollo tanto interna

(1) Solá Morales. "El Plan General de Málaga", transcripción de la conferencia en la Casa de la Cultura de Málaga (1981).

(2) Esta discusión se mantiene en muchos aspectos actuales de la economía. Si estamos ante una crisis enfocada desde el punto de vista de la demanda o desde el punto de vista de la oferta, los problemas del equilibrio-global enfrentados a una economía marginalista caduca incapaz de encontrar nuevas estrategias de equilibrio... Toda esta revisión de muchos aspectos de la teoría económica se encuentran en el fondo de estas oposiciones, por no decir contradicciones del propio sistema que sustenta la organización del espacio en su globalidad.

(3) Sería conveniente avanzar más concretamente en el análisis de las transformaciones del capital, y en su proceso histórico de formación y desarrollo en un medio urbano. Entendiendo qué papel juegan el capital industrial, el capital comercial y el financiero, y qué dominio real mantienen y de qué manera se plasma espacialmente.

(en cuanto espacio técnicamente desarrollado por y para la industria) como externa (en cuanto a espacio articulado dentro de una estructura más global).

Partiendo del hecho, que la industria en nuestra provincia muestra una situación excesivamente marginal y polarizada, con un crecimiento a la vez insuficiente y desequilibrado, no solamente los tipos de espacios industriales variarán según las zonas (entre los grandes espacios urbanos y los espacios semi-rurales o rurales), sino que la forma de articulación del espacio industrial al medio urbano puede encontrar diferencias. No obstante es de destacar el fuerte proceso de "homogeneización de situaciones y formas, a cualquier nivel de escala y de zona, que se está produciendo, por el desarrollo erróneo de un mimetismo de ideas sin tener en cuenta escalas, situaciones y formas diferentes o estructuras de producción y desarrollo sustentadas sobre distintas alternativas de articulación de espacios industriales. En el caso de la ciudad de Málaga, es el medio urbano el que está controlando excesivamente al espacio industrial, tan excesivamente que podemos decir que es el medio urbano casi la única fuerza productiva, jugando un papel central los ejes de transportes y comunicaciones con un funcionamiento autónomo por sí mismo, sin capacidad de globalizar el espacio, más bien de desagregarlo y polarizarlo más aún, incluso funcionando a veces como un propio proceso de producción.

La amplitud y complejidad del trabajo abordado, ante la falta de monografías concretas realizadas y la necesidad de revisar los postulados del soporte teórico existente sobre localización industrial, basadas en la mayoría de los casos en la economía neo-liberal y en la economía urbana marginalista, (1) nos ha obligado a un detenido análisis (en la medida que el tiempo lo ha permitido) del aparato teórico disponible con el fin de entender y explicar el proceso de formación del espacio industrial. (2)

Málaga al finalizar la década de los años 50, estaba aún reducida en lo fundamental a su espacio tradicional. Su crecimiento y superficie hasta entonces había sido más bien escaso. Estaba representada en lo esencial por algunas "escrecencias" del tipo de núcleos de extrarradios, mal soldados con el verdadero espacio urbano y con marcado carácter suburbial. (3) Las posibles excepciones existentes eran elementos que confirmaban la regla.

Antes de entrar en la década de los 60, la implantación industrial en la ciudad de Málaga se desarrolla muy cerca de la ciudad e incrustada en sus barrios periféricos. El área industrial ocupa a través de un paulatino desarrollo histórico desde principios del siglo XIX, los barrios de: sur de la Trinidad, Perchel, Cruz de Humilladero, La Pelusa, c/. Salitre, Bulto, Huelin y se va extendiendo por toda la ribera occidental, sin olvidar la importancia de la Malagueta en la ribera oriental o los barrios del norte de la almendra central.

En ellos se encuentran industrias y barrios obreros marginales, siguiendo las pautas de localización más normales de la época: acercamiento a un núcleo urbano por la necesidad de un mercado de consumo que una masa de población (ciudad) representa, arropamiento de la red de ferrocarriles y el puerto, utilizando las playas o el río para el desalojo de los residuos.

Existe una gran sumisión del marco urbano a las exigencias y ritmos del espacio industrial. La ciudad se modela y transforma según las implantaciones de fábricas o talleres y la reorganización del espacio se realiza como consecuencia de ello, "tanto en términos de infraestructura productiva como de concentración de mano de obra". (4) La industrialización rompe y transforma la estructura urbana existente, (5) se sirve de ella sin miramientos y va dejando su impronta: la de una nueva clase social a su paso. Como dice Castells para "esas locomotoras del progreso (y de la explotación) cual eran las empresas de la primera industrialización: el mundo urbano era comprendido en lo esencial como una aureola de despojos del antiguo régimen bueno únicamente para alimentar las calderas de la fábrica". No obstante este símil tan dramático, la industria ha dejado en nuestra ciudad toda una forma de hacer y entender el medio urbano, sin su comprensión no entenderíamos básicamente nada de la organización y forma de Málaga y por tanto del tipo de intervención urbana necesaria.

Esta lógica relación de ciudad-industria, formaba una barrera de ciudad-obrera o ciudad-fábrica que impedía el desarrollo de una nueva forma de producción de la ciudad y provoca, a partir de mediados de este siglo, contradicciones generadas por el desarrollo económico y social que se inicia en España y por la nueva lógica espacial y productiva, nacida y apoyada básicamente en el nuevo desarrollo urbano-turístico de la ciudad, que empieza a generar tensiones en las zonas industriales más cercanas a ella, iniciándose toda una nueva forma de entender las relaciones sociales ciudad-industria, toda una nueva manera de entender la producción de la ciudad: la era del crecimiento urbano.

Como dice Jesús García Fernández, de esta manera "toda la ciudad anterior al despegue urbano de la década de los 60 ha sido, y sigue siendo todavía una verdadera cantera de construcciones... El crecimiento urbano ha sido de tales dimensiones, y tan rápido que ha desbordado todas las previsiones, si es que alguna vez las hubo". (6)

La relación ciudad-industria en Málaga parece por tanto haber cambiado a partir de los 60, haciendo tabla rasa de su espacio tradicional incorporándose y acoplándose la ciudad, al igual que otras muchas de nuestro país, a las nuevas tecnologías del capital, (7) que se consolidan con el Plan de Estabilización de 1959. Con el Plan General de J. González Edo (década de los 50) se empieza a plantear de una forma poco clara y tímidamente esbozada, la nueva formulación espacial, centrada en una incapacidad para entender y tratar las funciones productivas de la ciudad (industria) y en la estrategia de implantación espacial-residencial que subyace en su propuesta de planeamiento (básicamente apoyadas por operaciones del Inur): Prolongación de la Alameda, Polígono Industrial Ronda Exterior, (8) Polígono Residencial Carretera de Cártama, P. P. la Malagueta y barrios de realojamiento del Ministerio de la Vivienda como La Palma, (9) Carranque (10) o XXV Años de Paz.

Esta nueva formulación espacial será plenamente consolidada, tanto en su diseño como en sus ordenanzas, y sus propuestas de localización de usos, en el Plan General de 1971 (E. Caballero y R. Alvarez de Toledo).

Las primeras industrias que generan una colonización nueva del espacio y se instalan fuera de su antiguo marco tradicional-histórico, lo hacen al amparo del denominado Plan Málaga (1957-59), (11) aprobado en vísperas del I Plan de Desarrollo Económico y Social (1964-67): Citesa (1963-64), Planta de Amoníaco Español-Cros Amonesa (1962), Intelhorce-Textil del INI (1959-61), Imnasa (1959).

Como ya se sabe, este Plan Provincial al igual que otros quedó desvirtuado al ponerse en marcha el I Plan de Desarrollo Nacional y definir los siete polos de promoción y desarrollo industrial, entre los que Málaga no figuraba. (12)

Esta serie de industrias darán imagen a una nueva zona industrial, donde se implantarán el Polígono Industrial El Viso, el Polígono Industrial Santa Teresa, el Polígono Industrial La Estrella, el Polígono Industrial Hacienda San Luis..., a partir de 1966.

Las empresas que se han instalado en ellos, lo más son de tipo mediano, pero en la mayoría de los casos son empresas pequeñas, viejas industrias, talleres o almacenes, (13) que en muchos casos estaban establecidos en el interior de la ciudad y que han aprovechado la ocasión de un nuevo espacio industrial para especular con los solares que dejaban en el interior del recinto urbano, otras veces fueron obligadas a salir ante propuestas de renovación urbanas y unas ordenanzas industriales totalmente aislacionistas que los obligaban a cambiar de localización, en esta situación muchas empresas aprovecharon para poner al día sus instalaciones, pero también muchas aprovecharon la ocasión para desaparecer o instalarse fuera del municipio. (14)

Está claro que la industria va a dejar de tener impedimentos técnicos para su localización espacial. La red de comunicaciones y transportes es lo suficientemente potente para homogeneizar el espacio, y por otra parte las organizaciones económicas poseen intereses más amplios y diversificados y toman en consideración elementos exteriores a la esfera productiva.

La nueva lógica de relaciones ciudad-industria, entra a jugar su papel en la era desarrollista. (15)

La industria es obligada a trasladarse al extrarradio bajo la idea teórica de un espacio mejor organizado, para lo cual cada uso debía estar en su sitio. La idea funcional de "zoning" es trasladada miméticamente cualquiera que fuera la realidad industrial de la ciudad a planificar. (16)

La expulsión de la industria de la ciudad, generaba suelo para uso residencial estratégicamente situado y agrupaba el marco de especulación-promoción-construcción de viviendas en que se movería el capital a partir de los 60, empujado por el surgir del turismo. La provincia de Málaga dentro del nuevo marco espacial de desarrollo socio-económico, es calificada como espacio intensivo para la industria turística.

La aplicación de este modelo socio-económico en una provincia agrícola-comercial y pre-industrial, en un "marco de corrupción-especulación como institución" es el que se va a encargar de transformar el sistema productivo rural dominante en urbano. (17)

El efecto sobre la estructura económica supuso una base de sustentación super-especializada (turismo-especulación-promoción-construcción) con muy poca diversificación y por tanto muy vulnerable a cualquier efecto de crisis exterior. Una estructura económica muy dependiente en sus relaciones de cambio con el resto de las provincias, regiones o naciones.

El Plan General de Ordenación Urbana de Málaga de 1971, recoge todas estas nuevas lógicas de localización e intenta dar coherencia a sus comunicaciones y legalidad a las actuaciones realizadas.

Dice así este Plan: "Las zonas industriales responden al principio genérico de separación absoluta de lugares de residencia y trabajo".

El proceso de zonificación y enajenación de la industria de la ciudad ya se había iniciado, y sólo quedó darle entidad mediante un Plan General y una red viaria.

La crisis económica, a la vez que la continua elevación de los costes energéticos la degradación ecológica ambiental, la calificación indiscriminada de nuevo suelo periférico, la política de nuevos crecimientos, las fuertes tasas de paro..., nos lleva al replanteamiento de una nueva lógica de relaciones ciudad-industria, que reconsidere totalmente "el modelo de desarrollo económico seguido basado en la preponderancia casi exclusiva del sector inmobiliario paralelo a la descapitalización progresiva de los demás sectores productivos. (18)

(1) Con esto no queremos rechazar, ni mucho menos desechar todo el aporte de teorías sobre localización industrial, es más, consideramos esencial asumir y revisar toda la teoría de la localización, mucho más en un país como el nuestro, donde la mayoría del material escrito tanto teórico como empírico se encuentra no traducido y desconocido.

(2) No creo que sea el momento de explicar esta revisión teórica, pero sí comentar que aparte de los autores más clásicos en esta materia, como: Von Thunen, Weber, Hoover, Palander, Losch, Isard, Perroux, Alonso..., etc., los textos más a mano utilizados han sido:

Peter Hagget: "La geografía y los modelos socio-económicos", IEAL, Madrid 1971.

Claude Ponsard: "Histoire des Theories economiques spatiales" Armand Colin, París 1958.

Aragón, Busquet, Gómez Ordóñez, Solá Morales: "Origen y evolución de los modelos urbanos", laboratorio de urbanismo. Universidad politécnica de Barcelona, julio 1972.

Labasse: "La Organización del espacio", IEAL, Madrid 1974.

F. Indovina: "Teoría et politica della localizzacione industriale", Archivo di studi urbani e Regionali, n.° 1, 1972.

M. Castell: "Sociología del espacio industrial" Ayuso 1977.

D. Harvey: "La justicia social en la ciudad" siglo XXI Madrid 1977.

D. Quero Castanys: "Materiales y notas para modelos de asentamientos urbanos", conferencia para el CEOTMA, Málaga 26 marzo de 1982.

Benévolo: "Orígenes del urbanismo moderno".

(3) Sobre esta cuestión, véase: J. C. Jiménez Díaz y A. Rubio Díaz, "Autarquía y ciudad: Málaga 1937-1959", rev. de Estudios de Economía e Historia, Málaga 1981.

(4) M. Castell: "Sociología del espacio insdustrial". Ayuso, Madrid 1977.

(5) El medio urbano preexistente, está a su vez ligado con los aparatos político-ideológico menos progresistas y cautos de la época y el capital comercial. Las relaciones del capital comercial e industrial, sus pugnas y pactos a lo largo de todo el siglo XIX y XX, es cada día de mayor importancia para entender la crisis industrial de Málaga y su situación actual domina por un capital netamente comercial y la propiedad urbana.

(6) J. García Fernández, "Desarrollo y Atonía en Castilla", Ariel, Madrid 1981.

(7) La forma en que juega el capital local, durante la década de los 50-60, el tipo de relaciones que mantiene con el capital nacional y cómo se inicia y consolida el despegue urbano en Málaga, son análisis que todavía están faltos de estudios.

(8) En este contexto es interesante leer las memorias de Prolongación de la Alameda y P. I. Ronda Exterior, y revisar el apartado de objetivos y criterios que sustentan tales operaciones. Es de destacar, no obstante, la calidad en el diseño de tales operaciones dada por González Edo. Posteriormente, desgraciadamente marginadas y rediseñadas brutalmente, sin ningún respeto a la ciudad que se planeaba.

(9) Tesina sin publicar sobre La Palma de A. Rubio Díaz.

(10) Tesina sin publicar sobre Carranque de J. C. Jiménez Díaz.

(11) Consultar uno de los capítulos dedicados al Plan Provincial de Málaga en el texto de A. Carlos Comín: "España del Sur", Tecnos 1965.

(12) No vamos a entrar en toda la problemática de los Polos de Desarrollo, pero para este tema es bueno consultar:

Richardson, Harry W. "Política y Planificación del Desarrollo nacional", Alianza Universidad 1975.

A. Rodríguez Sánchez de Alva "El suelo como factor de localización industrial", Monografía n.° 17 del CEOTMA, 1980.

F. Manero Miguel "Valoración de las recientes alternativas para el desarrollo regional en España". Estudios Geográficos n.° 155, 1979. Una colección de artículos de muy valioso interés editados en "La España de las Autonomías, pasado, presente y futuro". Espasa-Calpe, Madrid 1981.

(13) Se puede observar los capítulos de esta monografía referente a los polígonos industriales.

(14) Una encuesta sobre las motivaciones de localización de las empresas en Málaga, se está actualmente realizando, y posiblemente podamos sacar una mejor clarificación en estos temas. Igualmente, dentro de este contexto, se puede revisar más claramente el proceso de desindustrialización sufrido por nuestra ciudad. No están seguros que este proceso se realizara a fines del siglo XIX, aunque algunas grandes industrias empezaran a declinar en esta época, más bien podemos llegar hasta la década de los 50 para encontrar sus causas en nuevas formulaciones del capital ajenas a una realidad existente.

(15) La denominada era desarrollista (1960-70) del Estado español, no tiene el mismo significado cualquiera que sea la región que analicemos, el tipo de estructuración espacial productora que lo llevó a cabo. Ya hoy día nadie discute el fuerte proceso de desigualdad espacial, de polarización económica que provocó la política de desarrollo español de esa época. En Málaga no cabe duda supuso el fuerte despegue urbano y turístico, pero a costa del hundimiento del medio rural, pesquero e industrial.

(16) "En el caso de las normas provisionales de ordenación del territorio de los polos, la columna vertebral es la zonificación. No existen ni normas de edificación, ni de planeamiento, ni de urbanización. Lo esencial en estas normas es la definición de zonas con unos usos bien específicos, de forma tal que las instalaciones industriales que se creen al amparo de los beneficios de los polos, se localicen de acuerdo con unos criterios de ordenación urbanística mínimos. En último término puede decirse que sustituyen el Plan General de Ordenación Municipal o Comarcal que debería existir comprendiendo todo el territorio del polo, pero limitándose exclusivamente a la zonificación". F. Fernández Cavada, "Las normas provisionales de ordenación del territorio de los polos". ciudad y territorio, 1971.

(17) Quero Castanys Damián "Etica en la Costa del Sol". Revista Argumentos. Octubre 1977.

(18) Sería muy de desear el reequilibrio de las funciones productivas de la ciudad, aprovechando al máximo los recursos tanto humanos como materiales de que disponemos.

7.4.2. **Diferenciación de áreas industriales.**

Después de haber planteado las formas de comportamiento de las relaciones ciudad-industria. Intentamos en el caso concreto de Málaga, referir estas conductas empresariales de localización a nivel espacial, en función de tres variantes:

A. HISTORICA: Diferenciar en áreas las conductas locacionales a lo largo de la historia última de la ciudad. (1960-80)

B. AGLOMERACION: Adaptación de las empresas al marco urbano y al medio industrial existente.

Esto se traduce en la utilización de estándares de densidad de ocupación de suelo, de alguna forma es una medida de urbanización y de intensidad de la relación al medio urbano.

C. COMUNICACION: La conducta empresarial orientada por la búsqueda de comunicaciones que le permitan resolver, mediante el conocimiento de la existente red de comunicaciones sus problemas de funcionamiento.

En este caso el espacio, funciona como un todo homogéneo, y los problemas de localización se resuelven mediante la racionalización de los desplazamientos en una red de transportes. En este caso el estándard estará dado por la facilidad de comunicación y de movilidad: densidad de tráfico de mercancías y personas, y jerarquización de la red viaria.

El espacio industrial sobre el que hacemos referencia, no es alto en cuanto a densidad industrial, aunque sí muy alto en cuanto a su extensión. Su localización se encuentra muy polarizada, desarrollándose mayoritariamente al Este de la ciudad, siguiendo la dirección de la Vega del Guadalhorce.

Su extensión:

	Has.	Has.
P.G.O. al Este del Río Guadalhorce		
— Zonificación de industria ligera y media	813,17	
— Zonificación de Industria Jardín	241,40	1.054,57
P.G.O. al Oeste del Río Guadalhorce		
— Sub-zona industrial A.6.1	140,55	
— Sub-zona tolerancia industrial A.6.2	23,60	164,15
Polígonos fuera de zonificación indust.		
— P. I. Ronda Exterior	41,60	
— P. M. Los Guindos	8,18	
— P. C. Carranza	2,00	51,78
TOTAL		1.270,50

A. Históricamente consideramos las siguientes áreas o etapas espaciales (ver plano 1.1.1):

A.1. La zona tradicional de localización industrial de Málaga, se encuentra a lo largo de la franja costera comprendida entre la desembocadura de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina. En 1960 todavía contaba con un 75 % de las industrias de Málaga, y en 1970 más del 50 % se encontraba todavía localizado en esta franja.

Sus pautas de actuación serían:
— La cercanía a una masa de población consumidora, el Puerto, el FF. CC., las playas y el ramal de FF. CC. Málaga-Coín que hace el eje director de la zona.

A.2. A partir de 1960 empiezan a variarse las pautas de localización industrial. Las causas serían varias: El nuevo desarrollo urbano-turístico de la ciudad que empieza a generar tensiones en las zonas industriales más cercanas a la ciudad. Gran parte de todo este proceso de expoliación industrial reside urbanísticamente en la Operación de la Prolongación de la Alameda realizado por el INUR, pilar básico de la zona tradicional industrial: EL PERCHEL. Operación Urbana que vino a cambiar de imagen no sólo la zona, sino que sus efectos inducidos darían toda una nueva base económica de localización y de organización espacial a la ciudad. Esta operación que nace a principios de los 60, está perfectamente asumida en la política nacional de desarrollo espacial de la época.

La Dirección General de Urbanismo, a través de la Gerencia de Urbanización, creada por Ley en 1956, inicia sus primeras actuaciones preferentemente en suelo residencial, mediante un programa que se le dio el nombre de "urbanismo operacional" (P. Bidagor).: "Responde a los deseos de la Dirección General de Urbanismo de experimentar **un urbanismo de tipo integral,** donde fuera compatible simultanear la construcción de viviendas en polígonos residenciales y localizar empleos en polígonos industriales". (Sánchez de Alva).

El criterio dominante de la Dirección General de Urbanismo, en su primer programa de Actuación Nacional sobre Régimen del Suelo estuvo "estrechamente ligado al primer programa de preparaciones de suelos para el INV".

En esta actuación de 1959 no estaba prevista la promoción del suelo industrial. Pero al desistirse de una actuación paralela entre el INV y la Gerencia, se varían los criterios de actuación. El nuevo programa contiene por primera vez un conjunto de polígonos industriales "manteniéndose, en cuanto a la selección de localidades a atender, el mismo criterio general establecido para la determinación de los polígonos residenciales".

De esta manera, una serie de ciudades obtenían simultáneamente el beneficio de disponer de polígonos residenciales e industriales, adecuadamente relacionados, con lo que se aseguraba grandemente su mejor ordenación urbanística (Gerencia al Urbanismo: Memoria).

El desarrollo de este Urbanismo integrador, global, tiene su paralelismo en Málaga en el Plan de la Prolongación de la Alameda —Polígono Industrial Ronda Exterior (1). El primer polígono industrial realizado en Málaga es el Polígono Industrial Ronda Exterior, que forma parte del primer programa de polígonos industriales ideado entre 1956-59.

La realidad económica es que la gran parte de las empresas que se encontraban instaladas en EL PERCHEL, al ser expropiados los terrenos e iniciarse el proceso de remodelación para la promoción del Polígono Alameda, aprovechan las facilidades que la misma Gerencia da a estas empresas para trasladarse al P. I. también de su promoción, es decir al Polígono Industrial Ronda Exterior.

La mayoría de las empresas implantadas en el Polígono Industrial Ronda Exterior, son trasladadas o bien de la zona de El Perchel o de empresas que al iniciarse los 60 empiezan un proceso de expansión y ante la imposibilidad en el interior de la ciudad de ampliar sus instalaciones se trasladan al Polígono Industrial Ronda Exterior.

De los 10 polígonos industriales que forman el primer programa de ofertas de suelo industrial a nivel nacional de plena iniciativa de la Gerencia, es el Polígono Industrial Ronda Exterior quien primero es terminado (1967-68) y además el primero que posee una mayor demanda, arrojando un elevado coeficiente de cobertura, que hacia los 70 alcanza el 100 %.

Entre 1960-65, es la única oferta urbanizada de suelo industrial de la provincia. Su influjo y la demanda existente del mismo daría origen a que se iniciaran 6 polígonos industriales entre 1965-1970.

En base a toda esta serie de nuevas tendencias y motivaciones urbanísticas y económicas que se iniciaron en los 60 y que determinan el proceso de remodelación de usos y tramas, de la "zona tradicional de localización industrial de Málaga", hemos construido cuatro etapas:

1960-65.

En esta primera fase ya se intuyen y se consolidan los que serán los nuevos focos y pautas de actuación de las instalaciones de tipo industrial y comercial.

1. La perfecta localización clásica del Polígono Industrial Ronda Exterior, respecto a la red de transportes (FF.CC. y red viaria) e incrustada en las cercanías de la zona tradicional industrial y por tanto de la ciudad.

   A su amparo, en 1964, se traslada Confecciones Sur, consolidando LA PELUSA.

   En años posteriores se proseguiría la expansión del efecto de actuación del Polígono Industrial Ronda Exterior por su parte contraria: El cementerio de San Rafael. Dando origen a una serie de naves e instalaciones industriales: CAMPOSUR, COPYMA, SOFICO... y SIEMENS en 1971.

   Naturalmente en este proceso la competencia y especulación del suelo juega de una forma muy directa.

2. El intento frustrado y que acabará siendo una mera anécdota, de creación de una zona industrial de tipo medio y pesado, con la instalación entre 1960-1962 de INTELHORCE (1960-1961) y CROS AMONESA (1962), hacia el Km. 5 de la Carretera de Cártama.

   Que con la también instalación de IMNASA en 1959-1960, en el Km. 2, van a convertir esta vía, en un preferente eje de actuación industrial, del cual se irán colgando polígonos industriales.

3. La construcción del AEROPUERTO, daría origen a un nuevo punto de actuación, para la instalación de industrias de consumo terciario y servicios.

   COCA-COLA instala su planta embotelladora en 1960 y CERVEZAS SAN MIGUEL en 1965.

   Este punto será la base del proceso de instalaciones industriales, de lo que hemos llamado II tramo de Carretera de Cádiz: AEROPUERTO-GUADALHORCE. (Ver plano I.I.2).

4. Corresponde con el I tramo del otro eje preferente de implantaciones industriales. Más utilizadas por industriales de servicios, consumo masivo, que precisan de una buena localización de imagen. (Ver plano I.I.2).

   Nos referimos a la Carretera de Cádiz desde la Estación de FF.CC. a la AZUCARERA (1932).

   Su colonización industrial está afectada en un principio por dos puntos extremos: la Estación de

(1) Operaciones que ya estaban recogidas en el Plan General de 1950.

FF.CC. y la AZUCARERA, alrededor de las cuales se genera una actuación.

COLEMA se instala en 1963, enfrente de la Azucarera, dando origen en 1968 al Polígono Industrial Haza de la Cruz y pegando con Azucarera se crea en 1966 el Polígono Comercial Guadalhorce (PLAVIA).

Las partes intermedias de este tramo se van ocupando de una forma más ligada con el proceso urbano. Sólo en 1960 se encontraba instalada CARBONICAS MALAGUEÑAS, S. A. (La Casera), dando origen en 1967 al Polígono Comercial Carranza.

1965 - 70.

En esta época se crean 6 polígonos industriales: los ya comentados Haza de la Cruz, Plavia y Carranza, y además Los Guindos, el Viso y la Estrella. Los Guindos, enfrente de Carranza en 1966 asumido en la propia estructura urbana de la Carretera de Cádiz y creado por la ya desaparecida INDUSTRIA DE LOS GUINDOS, en terrenos de su propiedad.

En 1967 la 1.ª fase de EL VISO, situado en la Carretera de Cártama y que será la gran oferta de suelo urbanizado industrial de la provincia y que atraerá una gran demanda, llegándose a urbanizar hasta cuatro fases.

En 1967-1968, el Polígono Industrial la Estrella, que parece crearse con el influjo de la época, pero cuya localización y determinaciones están mal estudiadas y únicamente parece querer sobrevivir por una oferta de suelo barata y de la atracción del Polígono Industrial Ronda Exterior y la Estación de FF.CC. de LOS PRADOS. El no tener salida a la Carretera de Cártama ha determinado su aislamiento, quedándose como un polígono marginal, muy deteriorado.

En esta misma época, 1968, se traslada CERVEZA VICTORIA, al lado de Intelhorce, consolidando la zona, y generando a su influjo el Polígono Industrial Santa Teresa. (1970)

1970 - 75.

Antes de ser aprobado el Plan General del término Municipal de Málaga al este del río Guadalhorce, 26 de abril de 1971, ya se habían iniciado las 2.ª y 3.ª fase de EL VISO, y SIEMENS abría sus instalaciones en suelo no industrial en enero de 1971.

Sólo el P. P. del P. C. Málaga 2.000 en 1974 se hacía en base al nuevo Plan General.

Igualmente el Polígono Industrial Villa Rosa en 1972 se hacía siguiendo la normativa marcada por el Plan General del término Municipal de Málaga al oeste del río Guadalhorce, aprobado en 1968.

1975 - 80.

En abril de 1976 se abren las instalaciones de la RENAULT, ocupando la mayor parte del Polígono Industrial Carretera de Cártama y, que no viene a ser otra cosa que la 4.ª fase de El Viso, lindando con Amoníaco y separado de este mediante un conjunto de viviendas autoconstruidas.

PEREZ TEXEIRA, es una de las últimas empresas en trasladarse de la zona de El Perchel, haciéndolo en 1978 al P. P. Cortijo de Torres II fase, proyecto sobre suelo calificado de Industria-Jardín.

En esta época es cuando aparece lo que podríamos llamar segunda oferta del suelo urbanizado industrial, diferente a la primera (El Viso) no sólo en Has., que es cuatro veces mayor, sino también con suelos urbanizados en base a la nueva Ley del Suelo y del Plan General vigente, por tanto sus determinaciones e infraestructura están muy por encima de los anteriores. Nos referimos al Polígono Industrial Hacienda San Luis (1978), situado enfrente de El Viso y que viene a recoger la demanda sobrante de este y a ofrecer un suelo en mejores condiciones de infraestructura e implantación.

Y al Polígono Industrial Guadalhorce (1976) promovido por el INSUR, de 255 Has., que viene a ser una oferta de suelo monolítica, generando él solo el 47 % del total de suelo urbanizado industrial actual. Este polígono industrial desvirtúa la oferta de suelo urbanizado industrial por las características especiales de un solo polígono, pensando para industrias de medianas y grandes dimensiones, una localización muy poco flexible y una falta total de agilidad burocrática para ofrecerlo en ventas al mercado de suelo industrial. Sin tener en cuenta la demanda de suelo industrial que es un 90 % de menos de 2.000 m^2, de tipo terciario, auxiliar y de servicio de mantenimiento a la ciudad (alimentaciones, talleres de automóvil, mobiliario...) Para un tipo de oferta como el realizado en el Polígono Industrial Guadalhorce sería necesario una mayor flexibilidad en las ventas y una promoción a nivel nacional acorde con la oferta promocionada. Este desajuste entre oferta y demanda, agravada por su falta de información, y promoción origina tensiones y costes, que en algún momento han tenido como consecuencia los intentos de variar el tipo de oferta de uso de suelo, hacia otro más productivo y especulativo: residencial.

B. **Aglomeración.**

Hemos definido cuatro zonas con características geográficas distintas.

B.1. Restringidas.

Zona interior de la ciudad, incrustada en ella. Posee una referencia directa, con la zona tradicional de localización industrial, sobre la cual se ha producido la enajenación del espacio industrial y por tanto el traslado al exterior de empresas localizadas en la misma.

A partir de los 60 el proceso de retroceso de densificación industrial va en proporción directa a su cercanía al núcleo central.

Contra más cercano al núcleo más rápido ha sido desalojo.

Actualmente estabilizado su desalojo y en un intento de revitalizar de alguna forma el mantenimiento industrial de lo existente.

B.2. Externa.

Zonas situadas en los límites urbanos de la ciudad ocupadas casi en su totalidad por industrias terciarias de consumo (automóvil, mobiliario, distribución-comercial, electrodomésticos...) Son zonas ocupadas al 100 %, y coinciden con las áreas limítrofes de implantación de los 60 (Polígono Industrial Ronda Exterior, primera fase de la Carretera de Cádiz). Actualmente su ritmo es seguir su proceso de implantación, siempre y cuando el espacio urbano no introduzca un nuevo efecto especulativo que genere un nuevo proceso de desalojo y de pérdida de expectativas como espacio de producción.

B.3. Zona de atracción.

Se encuentra algo más allá de la aglomeración extensa y se extiende a lo largo de las dos vías principales: Carretera de Cádiz y Carretera de Cártama. Se encuentra separada de la zona de aglomeración extensa por espacios vacíos. Son los que poseen el mayor ritmo de construcción de instalaciones y de una oferta de suelo urbanizada industrial.

Se podrían distinguir tres zonas:

B.3.1. Carretera de Cártama: Polígono Industrial El Viso y Polígono Industrial San Luis, Renault, Amoníaco, Intelhorce.

B.3.2. Carretera de la Azucarera: Polígono Industrial Santa Teresa y Polígono Industrial Guadalhorce.

B.3.3. II fase Carretera de Cádiz: Desde el río Guadalhorce hasta el Aeropuerto.

B.4. Más allá de las zonas de atracción.

Como se indica son zonas que se encuentran más allá de los complejos industriales de Amoníaco e Intelhorce. Se extiende a lo largo de la Carretera de Cártama, generando una oferta de suelo sin urbanizar actualmente.

Su densificación es irrelevante y casi marginal, exceptuando MERCA-MALAGA, que se encuentra fuera de los límites marcados en el Plan General de 1971 como Suelo Industrial, y tres o cuatro fábricas de cerámica para la construcción.

C. **Comunicación.**

Distinguimos como zona o área de actuación generadas por red viaria: (Ver plano I.I.2).

C.1. Carretera de Cártama.

Red viaria que une Málaga-Campanillas. (Siemens, Polígono Industrial El Viso, Polígono Industrial Hacienda San Luis...)

C.2. Carretera de Cádiz.

C.2.1. I fase. (Hasta la Azucarera).

C.2.2. II fase. (Azucarera-Aeropuerto).

C.3. Carretera "AZUCARERA" - FF.CC. Málaga-Córdoba.

(Polígono Industrial Guadalhorce, Polígono Industrial Santa Teresa, Intelhorce, Cros Amonesa).

C.4. Ronda Interior (Polígono Industrial Ronda Exterior).

C.5. Ronda Exterior.

La C-5, corresponde a toda la franja de espacios con normativa Ij, que está pegada con la Ronda Exterior. La situación estratégica y de acumulación de plusvalías, obtenida por esta franja por las inversiones realizadas en la Ronda Exterior, implican unos intentos lógicos de obtener la mayor parte de estas plusvalías, mediante el cambio de normativa y uso de este espacio.

7.4.3. Análisis del suelo industrial.

7.4.3.1. Pautas metodológicas para el análisis del suelo industrial.

El objetivo fundamental del análisis de Polígonos Industriales ha sido la realización de un inventario de la actividad productora, localizada tanto fuera como dentro del suelo industrial (S.I.), ordenado este por el P.G.O., aún en vigor en las siguientes sub-zonas: Industria Jardín (I.J.), Industria Ligera (I.L.) e Industria Media (I.M.), para lo cual, aparte del mero conocimiento de lo instalado y de las infraestructuras que lo sostienen, es preciso el análisis de los diferentes Planes Parciales (P.P.), y su situación legal, para estudiar la forma en que un suelo

calificado por un P.G.O., como industrial, pasa directamente a convertirse en oferta de suelo para la producción industrial.

En cuanto al conocimiento de lo instalado, hemos analizado tres variables: tamaño de la instalación, tipo de empresa y sector de la producción:

TAMAÑO: Hemos considerado la siguiente división de las empresas en razón a su tamaño

0 - 1.500 m²	}	Pequeña Empresa (P. E.)
1.500 - 3.000 m²	}	
3.000 - 6.000 m²		Mediana Empresa (M.E.)
más de 6.000 m²		Gran Empresa (G.E.)

El motivo de descomponer en dos las P.E., se debe al mayor grado de cualificación tipológica que esto permite debido al hecho de que cerca del 90 % de las instalaciones son P.E.

Tipo: Hemos distinguido en cuanto al tipo de empresa instalada las siguientes:

a) Almacén: Toda instalación destinada intensivamente a almacenamiento, de stocks o utensilios.

b) Taller: Toda instalación que no siendo intensiva en almacenamiento, tampoco alcanza un sistema de producción industrial, manteniendo sistemas de producción semiartesanales o de reparaciones, con las siguientes características comunes:

- Menos de 6 operarios.
- Instalaciones menores de 3.000 m².
- No mantenimiento de una producción en serie.
- Inversión en capital fijo o situación de mecanización escasa.

c) Industria: Toda instalación que tenga capacidad de transformación de materias primas en productos acabados o semiacabados y que cuenta con una cierta producción en serie, mediano nivel de mecanización y un empleo superior a 6 operarios.

d) Servicios: Entendidos a dos niveles:

d.1. Servicios comunitarios de cada polígono: bares, restaurantes, gasolineras, estancos, bancos, oficinas de contabilidad..., (cruce de la línea terciario con la columna servicios).

d.2. Instalaciones "auxiliares" de servicios generados por un sector de consumo masivo cuya oferta no se circunscribe al ámbito del polígono como las autoescuelas (cruce de la línea automóvil con la columna servicios).

Sector:

La división se ha efectuado por agrupación de los sectores productivos que aparecen en las tablas I-O de Andalucía Oriental y Occidental en correspondencia con los existentes en la Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Málaga. La división resultante es la siguiente:

1. **Alimentación:** Cárnicas, lácteas, conservas, grasas y aceites, panaderías, azucareras, alimentación animal, confitería, heladería..., y otras.
2. **Bebidas:** Alcoholes, vinos, licores, cervezas, bebidas no alcohólicas.
3. **Textil:** Fibra, hilados, tejidos, confección, curtido, cuero, calzado, toldos, lonas..., etc.
4. **Papel, madera:** Corcho, papel, cartón, imprenta, editoriales, carpintería.
5. **Químicas:** Químicas básicas, fertilizantes, plásticos, petróleos, pintura, lejías, productos de droguerías.
6. **Construcción:** Cerámica, vidrio, cemento, obras públicas.
7. **Metal:** Siderurgia, básicas, férreas, no férreas, metálicas, aluminio.
8. **Electricidad:** Electrodomésticos, maquinaria eléctrica, e instalación.
9. **Automóvil y auxiliares:** Reparación de vehículos y maquinaria, construcción de equipos de transporte, almacenaje y venta.
10. **Muebles:** Fabricación y venta.
11. **Transporte:** Transporte de viajeros y mercancías.
12. **Distribución:** Delegaciones comerciales para el almacenaje de stocks.
13. **Terciario.**
14. **Otros:** Los no incluidos.

En cuanto al análisis de los diferentes P.P. (Planes Parciales), se ha contado con una toma directa de datos de los distintos polígonos, apoyada mediante una entrevista-encuesta con los administradores para, además del estudio de las características de cada polígono mediante la recogida de información en el campo, conocer la situación de equipamientos e infraestructuras así como la problemática del sector empresarial en el polígono correspondiente, utilizándose la encuesta más como guía que como un aparato formal a rellenar sin más.

En el estudio de polígonos se han tenido en cuenta muy especialmente sus bordes, lo que ha resultado muy útil para el conocimiento del espacio industrial y su lógica de implantación y desarrollo de la actividad productiva, es decir no se ha estudiado el polígono como una unidad cerrada sobre sí misma, sino que se han estudiado también todas aquellas instalaciones que debido a procesos de aglomeración y/o colmatación del polígono se localizan en sus inmediaciones.

7.4.4. **La oferta de suelo industrial** (Cuadro n.° 1).

La oferta de suelo industrial está referido exclusivamente al suelo calificado de industrial en el vigente P.G.O., al este del río Guadalhorce. Se descompone en dos ramas, una referente al suelo industrial urbanizado con P.P., ejecutado y otra al suelo industrial ocupado o no sin planeamiento. (Cuadro 7.2.4.)

El desarrollo de ambas ramas es lógicamente diferente. En la primera una vez restados los servicios generales internos de cada P.P., nos queda un suelo útil para construir instalaciones industriales de 338,89 Has., una parte del cual está ocupado 97,97 Has., y otra vacante 226,32 Has. La segunda referida al suelo industrial sin planeamiento (558,85 Has.), una vez restado los servicios generales de viales del P.G.O de la zona (19,10 Has.), nos quedan 539,75 Has., de suelo industrial no urbanizado sin planeamiento, del cual una parte se encuentra sin ocupar 296,02 Has., que restándole lo que deberá dejar de servicios generales internos del Plan Parcial (30 %), obtenemos aproximadamente 277,21 Has., de suelo útil-vacante para instalaciones industriales de 518,13 Has., en el P.G.O., de 1971 al este del río Guadalhorce.

7.4.4.1. **Suelo vacante.**

Nos referimos al análisis del consumo de suelo, como ocupación del mismo por instalaciones industriales, en zonas exclusivas de localización industrial. No ha existido posibilidad de obtener una dinámica de ocupación anual por no haber podido contar con una base de información necesaria y mínima, como sería la interpretación de fotografías a escala de distintos años.

El objetivo principal de un análisis de este tipo es determinar cuánto suelo industrial zonificado como tal ha de tener planeamiento parcial (Urbanizable Programado) y cuánto suelo puede ser detraído del mercado y eliminarle sus espectativas inmediatas (Urbanizable no Programado). Incluso estudiar posibles cambios de zonificación.

En la zonificación de Industria Media y Ligera (I.M., I.L.), el suelo vacante industrial, calificado como tal por el P.G.O., de 1971 al este del río Guadalhorce en suelo urbanizado por P.P., ejecutado, es de unas 232 Has., cuya distribución por polígonos es la siguientes:

. La Estrella	1,25 %
. El Viso	2,07 %
. H. San Luis	18,13 %
. Santa Teresa	5,81 %
. I. Guadalhorce	66,05 %
. La Huertecilla	6,06 %

Observemos la importancia que supone el P.I. Guadalhorce sobre la oferta de suelo vacante urbanizado industrial. Podemos decir que el 66 % del suelo vacante urbanizado industrial de I.M., e I.L., está en manos del INUR.

Estas 232 Has., corresponden por tanto al suelo vacante urbanizado en zonificación de Industria Media (I.M.) y Ligera (I.L.), sobre un total de Has. urbanizadas de 486 Has., lo que supone que exista además 813 — 486 = 327 Has., de suelo sin planeamiento parcial. De estas 327 Has., hay ocupadas unas 117 Has. por Amoníaco, Intelhorce, Cerveza Victoria y otros asentamientos, lo que supone 210 Has. de suelo libre vacante, aproximadamente unas 147 Has., de suelo vacante útil.

. PLAVIA	71.000 m²
. HAZA DE LA CRUZ	17.969 m²
. AZUCARERA	182.259 m²
. PEREZ TEXEIRA	25.000 m²
. IMNASA	25.000 m²
. COLEMA	10.000 m²
. OTROS	30.000 m²
	361.238 m² — 36,12 Has.

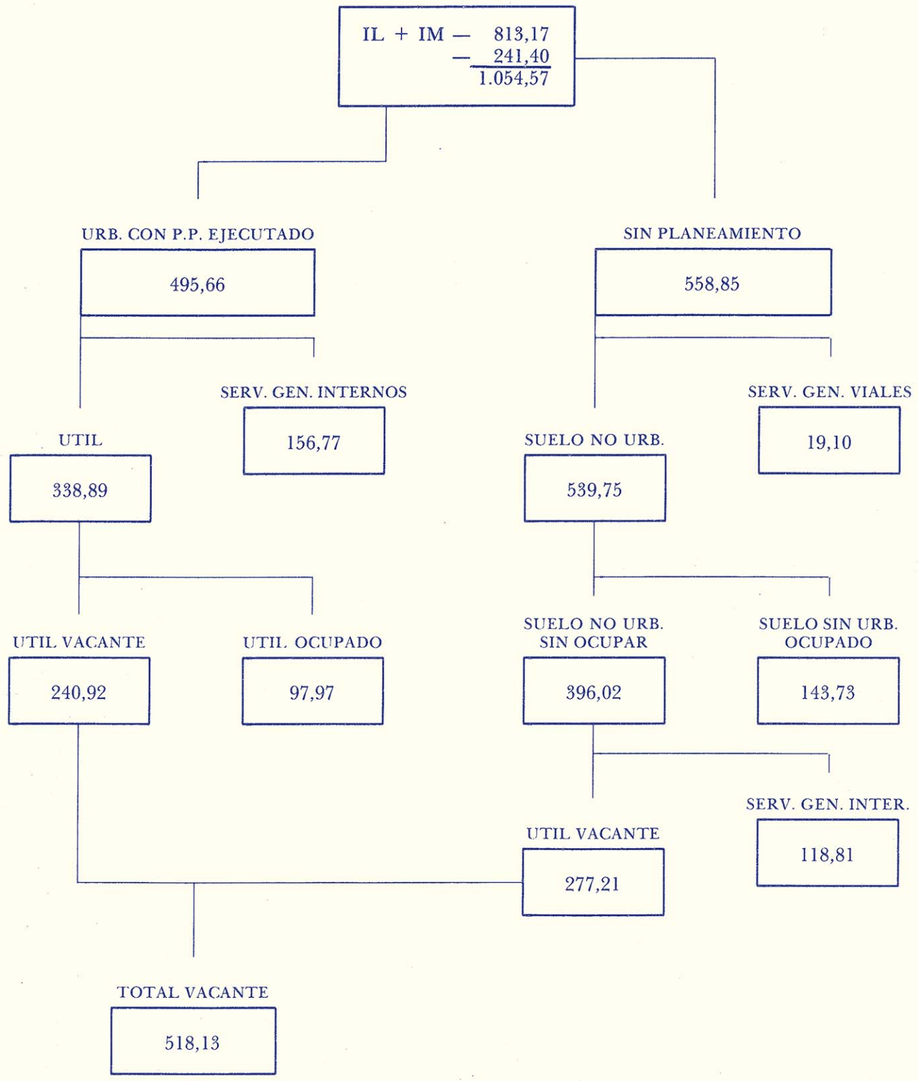
En la denominada zonificación de Industria Jardín (I.J.), de 241,4 Has., de superficie total calificada por el P.G.O., están ocupadas 36,12 Has., lo que supone que se disponen de 205,28 Has. de suelo no urbanizado, es decir aproximadamente unas 140 Has. de suelo útil-vacante en la categoría de Industria Jardín.

En resumen se disponen de 232 Has. de suelo útil vacante en la categoría de Industria Media y Ligera, 147 Has. de suelo útil-vacante sin urbanizar en la misma categoría y 140 Has. de suelo útil-vacante en Industria Jardín, lo que supone un total de 519 Has. de suelo vacante útil en la zonificación de suelo industrial calificado por el P.G.O. de 1971 al este del río Guadalhorce.

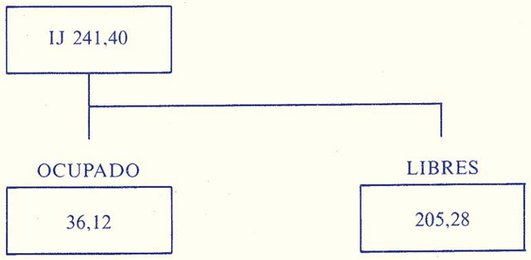
Debido a la imposibilidad de obtener una dinámica de ocupación de suelo industrial, no podemos obtener una proyección de demanda anual de suelo, basada en la media anual de los anteriores años. Pero podemos intentar hacer unas aproximaciones que nos permitan conocer a qué nivel

CUADRO N.° 7.24

Suelo industrial calificado por P.G.O. al este del río Guadalhorce



NOTA.—TODOS LOS DATOS ESTAN REFERIDOS EN HA.



de cuantificación temporal se encuentra nuestra actual oferta de suelo industrial.

El espacio de producción, cuya calificación industrial realiza el P.G.O. de 1971, ha sido ocupado de 1960 a 1980 en 223,47 Has. (1) Si eliminamos las dos grandes anécdotas de esta historia de ocupación (Amoníaco e Intelhorce) ambas realizadas antes de 1965, la superficie de ocupación puede quedar reducida a:

223,47 — Amoníaco (40 Has.) — Intelhorce (64 Has.) = 119,47 Has. ocupación de suelo que se ha producido desde 1965 a 1980 en el espacio de zonificación industrial estudiado. La media anual sería 7,96 Has.

No teniendo en cuenta que la demanda en estos últimos años 75-80, ha sido menor, que el traslado de industrias de la ciudad a las zonas industriales ha perdido su pujanza e incluso en algunos casos sus alicientes y que existe una mayor competencia de otros suelos de usos también industriales-terciario, correspondientes al tipo de industrias instaladas en su mayoría en nuestro municipio: Industrias Auxiliares y Servicios, es decir industrias de consumo masivo deseosas de estar cercanas a la ciudad (Carretera de Cádiz) causas que disminuyen la potencialidad del mercado de suelo analizado segregado y alejado de la ciudad frente a la demanda actual.

No obstante lo anterior y teniendo en cuenta el suelo vacante-útil actual (518,13 Has.) se necesitarían aproximadamente 64 años, al ritmo anual de ocupación de 8 Has. para consumir todo el espacio vacante. Situación poco ajustada, si tenemos en cuenta que un Plan General programa generalmente suelo para períodos de ocho años divididos en dos etapas de cuatro años cada una.

El suelo útil-vacante urbanizado (240,92 Has.) necesitaría aproximadamente unos 30 años para ser ocupado. Siempre y cuando en los próximos cuatro años no se produzca una demanda de suelo industrial distinta de la actual y el INUR esté dispuesto a gestionar al Polígono Industrial Guadalhorce en condiciones "normales".

En lo que respecta al suelo industrial en el P.G.O. de 1971, al oeste del río Guadalhorce, tenemos:

— Zona industrial A.G.1 ..... 140,5 Has.
— Zona de tolerancia industrial A.G.2 ..... 23,6 Has.

— Suelo ocupado ..... 139,9 Has.

— Suelo libre sin ocupar ..... 24,1 Has.

Esta cantidad de suelo libre, es realmente poco considerable, y afecta poco al análisis global del suelo industrial municipal, más si tenemos en cuenta que esta cantidad de suelo libre vendría a ser alrededor de 17 Has. de suelo útil-vacante disponible para instalaciones industriales.

7.4.4.2. Cuantificación y análisis de la estructura de la demanda de suelo industrial.

El análisis de la demanda se ha realizado a tres niveles:

a) Tamaño de la instalación.
b) Tipo de empresas.
c) Sector de producción.

siguiendo la metodología analizada.

Estas tres variables se han analizado comparativamente polígono a polígono y agrupadas en cinco áreas, siguiendo pautas de comunicaciones y red viaria.

Las cinco áreas son: (Ver plano n.° I.I.3).

1. Carretera de Cádiz II tramo Aeropuerto - Guadalhorce.
2. Carretera de Cádiz I tramo Azucarera - Polígono Industrial Los Dos.
3. Carretera de Cártama.
4. Ronda Exterior.
5. Carretera Azucarera - Carretera de Cártama.
6. Polígono Industrial La Estrella - Descolgado de las anteriores áreas de comunicaciones.

La primera de las variables: TAMAÑO, no da aproximadamente como es la estructura parcelaria de la demanda de suelo.

(1) Observando cuadro n.° 7.24., obtenemos como suelo ocupado: 97,97 + 143,73 = 241,70 menos 18,23 Has., de La Azucarera instalada en 1932 = 223,47 Has.

De una forma global esta estructura sería:

0 - 1.500 m²	64,5 %
1.500 - 3.000 m²	23,5 %
3.500 - 6.000 m²	8,0 %
Más de 6.000 m²	4,0 %

Admitiendo como válida esta estructura global de demanda, podríamos intentar cuantificarla, para una demanda de 100 licencias de edificación de instalaciones industriales.

Licencias		Tamaño medio	
64,5	×	1.000 m²	64.500
23,5	×	2.500 m²	58.750
8,0	×	4.500 m²	36.000
4,0	×	7.500 m²	30.000
100,0			189.250 (19 Has.)

Podríamos decir que para esta estructura parcelaria de demanda de suelo industrial, se necesitan 19 Has. por cada 100 licencias.

Recogiendo los datos de licencias de los años hasta ahora analizadas, resulta:

- 1978 ..... 30 licencias
- 1979 ..... 31 licencias
- 1980 ..... 37 licencias
- 1981 ..... 36 licencias

Si hacemos referencia exclusiva al área de zonificación industrial en el P.G.O. de 1971 al este del río Guadalhorce, tenemos:

1978	25 licencias	4,8 Has.	7,96 Has.
1979	29 licencias	5,5 Has.	7,96 Has.
1980	33 licencias	6,3 Has.	7,96 Has.
1981	30 licencias	5,7 Has.	7,96 Has.

Para sobrepasar las 7,96 Has. media de ocupación anual en los últimos quince años (1965-80) sería necesario un número de licencias superiores a 41 anuales, lo cual no parece que se esté produciendo, aunque no obstante hay que tener en cuenta que algunas instalaciones industriales se asientan sin petición de licencia o al menos no formalizada legalmente.

Cada área de las estudiadas posee una estructura parcelaria de demanda distinta, y una de ellas, la 5, posee diferencias cualitativas importantes.

Así tenemos para las 6 áreas consideradas, las siguientes estructuras parcelarias de asentamientos industriales y su cuantificación, para 100 licencias de demanda de suelo sería la siguiente:

AREA 1

61 × 1.000 m²	61.000 m²
22 × 2.500 m²	55.000 m²
10 × 4.500 m²	45.000 m²
7 × 7.500 m²	52.500 m²
	213.500 m² = 21,35 Has.

AREA 2

57 × 1.000 m²	57.000 m²
28 × 2.500 m²	70.000 m²
12 × 4.500 m²	54.000 m²
3 × 7.500 m²	22.500 m²
	203.500 m² = 20,35 Has.

AREA 3

73 × 1.000 m²	73.000 m²
22 × 2.500 m²	55.000 m²
3 × 4.500 m²	13.000 m²
2 × 7.500 m²	15.000 m²
	156.000 m² = 15,60 Has.

AREA 4

61 × 1.000 m²	61.000 m²
27 × 2.000 m²	67.500 m²
9 × 4.500 m²	40.500 m²
3 × 7.500 m²	22.500 m²
	191.500 m² = 19,15 Has.

AREA 5

13 × 1.000 m²	13.000 m²
16 × 2.500 m²	40.000 m²
42 × 4.500 m²	189.000 m²
29 × 7.500 m²	217.500 m²
	459.500 m² = 45,95 Has.

AREA 6

75 × 1.000 m²	75.000 m²
21 × 2.500 m²	52.500 m²
4 × 4.500 m²	18.000 m²
	145.500 m² = 14,55 Has.

Naturalmente esta es una estructura de demanda de suelo industrial teórica para 100 licencias; para determinar la real habría que relacionarla con las peticiones reales de licencias en cada área.

La obtención de un ritmo anual de peticiones de licencias para la edificación de instalaciones industriales, nos daría la demanda de suelo industrial que se ha ido produciendo anualmente. Esta función de demanda, sería una hipótesis claramente contrastable con la realidad, y de la que se podrían obtener extrapolaciones a corto plazo para años posteriores.

En cuanto al tipo de empresa o tipo de instalación construida nos dan la siguiente estructura global:

- ALMACEN ..... 65,3 %
- TALLER ..... 18,8 %
- INDUSTRIA ..... 11,6 %
- SERVICIOS ..... 4,2 %

El 84,1 % son naves simples para almacenaje de stocks y distribución, o bien servicios de reparaciones (automóvil, electricidad...), y talleres artesanales (carpinteros, metal...)

Realmente como tales instalaciones industriales, que generan una producción de bienes o servicios a una determinada escala, alcanza un 11,6 %.

Imagen de una estructura económica, realmente débil con muy poca capacidad de generar por sí misma recursos y de potenciar un desarrollo industrial de la provincia. Todavía necesita unas fuertes inversiones de infraestructuras y de capitales industriales, que den a este espacio de producción una imagen más sólida de la que actualmente muestra.

La diferenciación de áreas en cuanto a tipo de empresa, presenta: tres áreas con "imagen industrial" la 3 (Carretetera de Cártama), la 2 (I fase Carretera de Cádiz) y la 5 (Carretera Azucarera). Esta imagen va entre comillas, pues un análisis comparativo mayor dejaría esta "imagen industrial" en una situación de precario. El resto de la base económica es un conjunto de almacenes y talleres que representan el 84 % del total del análisis de estudio.

En lo que respecta a la estructura sectorial y su distribución por áreas, tenemos: (observar los cuadros correspondientes del final de la monografía).

a) A nivel global, un 20,1 % correspondiente a ALIMENTACION Y BEBIDAS, un 27,53 % a CONSTRUCCION Y AUXILIARES y un 12,7 % AUTOMOVIL, entre los tres vienen a tener 59 % de la estructura económica sectorial.

Los demás sectores son ya menores, teniendo alguna entidad el sector del METAL y la MADERA (carpintería y muebles).

b) En lo que respecta a la distribución sectorial en las seis áreas de estudio podemos indicar:

— El área 1 es significativa en bebidas.

— El área 2 es intensiva en automóvil, transportes, textil y alimentación.

— El área 3, debido a que representa el 45 % de todas las instalaciones, es significativa en todos los sectores, pero resaltamos: Distribución, metal, química, muebles, alimentación, papel-madera, electricidad y construcción.

— El área 4, es intensiva en electricidad, automóvil, transportes y construcción.

— El área 5, en bebidas.

— Y La Estrella, en muebles, textil y construcción.

El 69 % del sector alimentación se encuentra en las AREAS 2.ª y 3.ª

El 57 % del automóvil igualmente en 2.ª y 3.ª, y en un segundo nivel la 4.ª (22 %).

El 47 % del sector de la construcción se encuentra en el AREA 3.ª, y el 16,6 % en la 4.ª En este caso el otro AREA básica la 2.ª, se queda relegada.

Se denota por tanto una cierta relación entre los sectores servicios (alimentación y automóvil) y la menor distancia a la ciudad de las áreas intensivas en estos sectores (2.ª, 3.ª y 4.ª).

El área 2.ª la más cercana, es la más intensiva, en automóvil, transportes y alimentación y la 4.ª igualmente cercana en automóvil. El área 3.ª es intensiva en construcción y auxiliares y también alimentación.

c) Haciendo una diferenciación por áreas, observamos que el área 5 (Carretera Azucarera) es intensiva en empresas medianas (3.000-6.000 m²) y grandes (más de 6.000 m²), de un total de 84 instalaciones, se encuentran instaladas en el área 27 (32 %) de más de 6.000 m², siendo los índices de pequeñas instalaciones (menos de 3.000 m²) realmente insignificantes. Esta imagen de área, está acorde, con la comentada estructura de demanda de suelo industrial, pues es el área con menor número de instalaciones (5,4 %).

El área con una mayor demanda de instalaciones es la 3 (Carretera de Cártama) con 45,6 % sobre el total de 706 instalaciones, no obstante, el 95 % de las empresas instaladas son pequeñas, que a su vez representa alrededor del 50 % de las empresas pequeñas estudiadas (622). No obstante no es tan insignificante el número de medianas y grandes con 20 % sobre el total. Este rasgo se produce por la localización en el área 3 del Polígono Industrial El Viso, ya que él sólo localiza 300 instalaciones pequeñas, que representan el 53 % del total de pequeñas instalaciones sobre el total de instalaciones en las seis áreas de estudio (622).

El resto de las áreas son más homogéneas, sobre todo el área 4 (Ronda Intermedia) con una estructura de demanda más acorde con la estructura de demanda total.

Hay que exceptuar en estas últimas, el área 6 (La Estrella) que representa una situación estructural de subdesarrollo, actualmente puede ir variando esta situación conforme el Polígono Industrial La Estrella vaya quedando más y mejor articulado con el medio urbano.

Tamaño de las parcelas según los polígonos

POLIGONO / TAMAÑO	VILLA ROSA		COM. DEL GUADALH.		HAZA DE LA CRUZ		CARRANZA		LOS GUINDOS		RONDA EXTERIOR		LA ESTRELLA		EL VISO		HACIENDA SAN LUIS		SANTA TERESA		INDUSTRIAL GUADALH.				TOTAL	%
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%		
0 - 1.500	25	83,3	39	67,2	6	100	2	33,3	16	50,0	36	54,5	59	74,7	233	75,9	—	—	5	17,25	—	—			421	67,7
1.500 - 3.000	4	13,3	15	25,9	—	—	4	66,7	11	34,4	22	33,3	17	21,4	67	21,8	2	66,7	5	17,25	1	16,7			148	23,8
3.000 - 6.000	1	3,3	4	6,9	—	—	—	—	5	15,6	7	10,6	3	3,8	6	1,9	1	33,3	13	44,8	3	50,0			43	7,0
+ DE 6.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,6	—	—	1	0,4	—	—	6	20,7	2	33,3			10	1,5
TOTAL	30	100	58	100	6	100	6	100	32	100	66	100	79	100,0	307	100,0	3	100,0	29	100,0	6	100,0			622	100,0

Tipo de industria según polígono

POLIGONO / TIPO	VILLA ROSA		COM. DEL GUADALH.		HAZA DE LA CRUZ		CARRANZA		LOS GUINDOS		RONDA EXTERIOR		LA ESTRELLA		EL VISO		HACIENDA SAN LUIS		SANTA TERESA		INDUSTRIAL GUADALH.				TOTAL	%
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%		
ALMACEN	17	56,7	35	60,3	5	83,3	4	66,7	18	56,3	49	74,2	60	75,9	215	70,0	2	66,7	22	75,9	—	—			427	68,6
TALLER	11	36,7	15	25,9	1	16,7	1	16,7	12	37,5	10	15,2	13	16,5	55	17,9	—	—	—	—	—	—			118	19,0
INDUSTRIA	1	3,3	6	10,3	—	—	1	16,7	1	3,1	7	10,6	5	6,3	20	6,5	1	33,3	6	20,7	5	83,3			53	8,5
SERVICIO	1	3,3	2	3,5	—	—	—	—	1	3,1	—	—	1	1,3	17	5,6	—	—	1	—	1	16,7			24	3,9
TOTAL	30	100	58	100	6	100	6	100	32	100	66	100	79	100,0	307	100	3	100,0	29	100,0	6	100,0			622	100,0

CUADRO N.° 7.26

Diferenciación por sectores económicos de los (P.I.)

POLIGONO / SECTOR	Villa Rosa		Comercial del Guadalhorce		Haza de la Cruz		Carranza		Los Guindos				La Estrella		El Viso		Hacienda San Luis		Santa Teresa		Industrial Guadalhorce				TOTAL	%
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%		
Alimentacion	4	13,3	12	20,7	1	16,7	1	16,7	4	12,5	4	6,1	7	8,9	49	16,0	—	—	5	17,3	1	16,7			88	14,2
Bebidas	2	6,7	1	1,7	—	—	—	—	2	6,3	4	6,1	1	1,3	13	4,2	—	—	6	20,7	—	—			29	4,6
Textil	2	6,7	5	8,6	—	—	—	—	1	3,1	2	3,0	4	5,0	5	1,6	1	33,3	1	3,42	—	—			21	3,5
Papel, Madera	4	13,3	2	3,5	2	33,3	1	16,7	2	12,5	7	10,6	10	12,7	25	8,2	—	—	1	3,42	—	—			54	8,7
Químicas	2	6,7	5	8,6	—	—	—	16,7	2	6,3	5	7,6	7	8,9	29	9,5	—	—	1	3,42	—	—			51	8,2
Construcción	2	6,7	2	3,5	2	33,3	—	—	1	3,1	9	13,6	14	17,7	27	8,8	—	—	6	20,7	2	33,3			65	10,4
Metal	2	6,7	3	5,2	—	—	—	—	1	3,1	6	9,1	9	11,4	51	16,6	1	33,3	5	17,3	1	16,7			79	12,7
Electricidad	—	—	2	3,5	—	—	2	33,3	3	9,4	8	12,1	5	6,3	16	5,2	1	33,3	—	—	1	16,7			38	6,1
Automóvil	6	20,0	9	15,5	—	—	1	16,7	13	40,6	10	15,2	6	7,6	24	7,8	—	—	2	6,9	1	16,7			72	11,6
Muebles	2	6,7	8	13,8	—	—	—	—	—	—	2	3,0	12	15,1	28	9,1	—	—	—	—	—	—			52	8,3
Transportes	3	10,0	5	8,6	1	16,7	1	16,7	1	3,1	7	10,6	1	1,3	12	3,9	—	—	—	—	—	—			31	5,0
Distribución	—	—	2	3,5	—	—	—	—	1	3,1	2	3,0	—	—	12	3,9	—	—	1	3,42	—	—			18	2,9
Terciario	1	3,3	2	3,5	—	—	—	—	1	3,1	—	—	3	3,8	16	5,2	—	—	1	3,42	—	—			24	3,8
TOTAL	30	100,0	58	100,0	6	100,0	6	100,0	32	100,0	66	100,0	79	100,0	307	100,0	3	100,0	29	100,0	6	100,0			622	100,0
%	4,8		9,3		1,0		1,0		5,1		10,6		12,7		49,3		0,5		4,7		1,0				100	

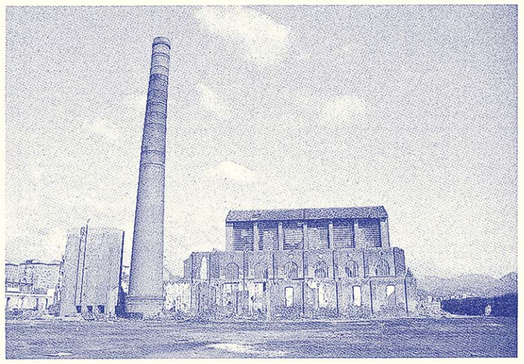
Cuadro de características de los polígonos

Polígonos	Promotor	Año de función	NAVES				Precios del Suelo	SUPERFICIE									Suelo Vacante	% S/útil	Principales Empresas instaladas
			Abiertas	%	Cerradas	%		Total	Verde	%	Común	%	Viales	%	Util	%	Observaciones			
Villa Rosa	Particular	1972	30	63,8	17	36,2		90.000	29.572 (1)	32,9	17.200 (2)	19,1	11.728	13,0	31.500	35,0	(1) 6.000 m² ocupados por cochera. (2) Residencia promotor	—	—	
Com. del Guadalhorce ..	Particular	1966	58	73,4	21	26,6		71.000	10.000	14,1	—	—	15.000	21,1	46.000	64,8		—	—	
Haza de la Cruz	Particular	1968	6	50,0	6	50,0		17.969	—	—	—	—	3.000	16,7	14.969	83,3		—	—	
Málaga 2.000	Particular	1974	1	100,0	—	—		110.000	12.000	10,9	9.450	8,6	53.480 (3)	48,6	35.070	31,9	(3) 18.000 m² corresponden a aparcamientos	14.070	40,1	
Carranza	Particular	1967	6	100,0	—	—		20.701	—	—	—	—	9.620	46,5	11.081	53,5		3.844	34,7	
Los Guindos	Particular	1966	32	94,1	2	5,9		81.855	—	—	6.101 (4)	7,4	17.453,7	21,3	58.300,3	71,2	(4) corresponden a m² residenciales	3.486	6,0	
Ronda Exterior	I.N.U.R.	1961-62 Anexo 1963-64	65	98,5	1	1,5		404.797	—	—	5.180	1,3	53.461	13,2	346.156	85,5		—	—	
La Estrella	Particular	1.ª fase 1967 2.ª fase 1968	79	76,7	24	23,3		245.800	15.660	6,4	—	—	40.987	16,7	189.152	76,9		30.200	15,9	
El Viso	Particular	4 fases 1967-70, 71 y 75	307	90,8	31	9,2		712.459	14.425	2,0	—	—	125.005	17,6	573.029	80,4		65.000	11,3	
Hacienda San Luis ...	Particular	1.ª fase 1978	3	100,0	—	—	Fachada 3.200 ptas./m² Parcelas 2.300-2.700 ptas./m²	673.652	76.512	11,3	—	—	130.440	19,4	466.700	69,3		436.700	93,6	
Santa Teresa	Particular	1970	29	85,3	5	14,7	Entre 1.700 y 3.500 ptas./m²	475.300	47.600	10,0	—	—	93.029	19,6	334.6711	70,4		140.000	42,0	
Industrial Guadalhorce .	I.N.U.R.	1976	8	100,0	—	—	1.100 ptas./m²	2.552.500	260.160	10,2	122.230 (5)	4,8	551.780	21,6	1.618.330	63,4	(5) 61.450 m² (2,4 %) de infraestructura	1.591.330	98,3	
TOTALES	—	—	624	85,4	107	14,6	—	5.456.033	465.929	8,5	160.161	2,9	1.104.983,7	20,2	3.721.472,3	68,2		2.284.630	61,4	

CUADRO N.° 7.28

Diferenciación por sectores económicos de las áreas industriales (A. I.)

AREA / SECTOR	C.1 (Area 3) Ctra. Cártama			C.2.1 (Area 2) I fase Ctra. Cádiz			C.2.2 (Area 1) II fase Ctra. Cádiz			C.3 (Area 5) Ctra. Cádiz			C.4 (Area 4) Ronda Intermedia			(Area 6) La Estrella			TOTAL	% V	% H
	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H			
Alimentación	50	15,5	49	23	19,2	22	5	12,2	5	6	15,8	6	12	11,3	12	7	8,9	7	103	14,6	100
Bebidas	15	4,7	39	4	3,8	11	7	17,1	18	7	18,4	18	4	3,8	11	1	1,8	3	38	5,4	100
Textil	7	2,2	29	6	5,0	25	2	4,9	8	2	5,3	8	3	2,8	13	4	5,0	21	84	3,4	100
Papel, Madera	26	8,1	43	8	6,7	13	5	12,2	9	2	2,6	2	10	9,4	17	10	12,7	17	60	8,5	100
Químicas	31	9,6	53	8	6,7	14	5	18,2	9	2	5,3	3	5	4,7	9	7	0,9	12	58	8,2	100
Construcción	28	8,7	38	7	5,8	9	2	4,9	3	8	21,1	11	15	14,2	20	14	17,7	19	74	10,5	100
Metal	53	16,4	62	4	3,3	5	2	4,9	2	6	15,8	7	11	10,4	13	9	11,4	11	85	7,1	100
Electricidad	18	5,6	44	7	5,8	17	—	—	—	1	2,6	2	10	9,4	24	5	6,3	12	41	5,8	100
Automóvil	24	7,4	27	30	25,0	33	7	17,1	8	3	7,9	3	20	18,9	22	6	7,6	7	90	12,7	100
Muebles	29	9,0	54	8	6,7	15	2	4,9	4	—	—	—	3	2,8	6	12	15,1	28	54	7,6	100
Transportes	12	3,7	38	8	6,7	25	3	7,2	9	—	—	—	8	7,6	25	1	1,3	3	32	6,5	100
Financiación	12	3,7	67	3	2,5	17	—	—	—	1	2,6	6	2	1,9	11	—	—	—	18	2,5	100
Terciario	17	5,3	59	4	3,3	14	1	2,4	3	1	2,6	3	3	2,8	10	3	3,8	10	29	4,1	—
TOTAL	322	100	—	120	100	—	41	100	—	38	100	—	106	100	—	79	100	—	706	100	—
%	45,6	—	—	17	—	—	5,8	—	—	5,4	—	—	15	—	—	11,2	—	—	100	—	—

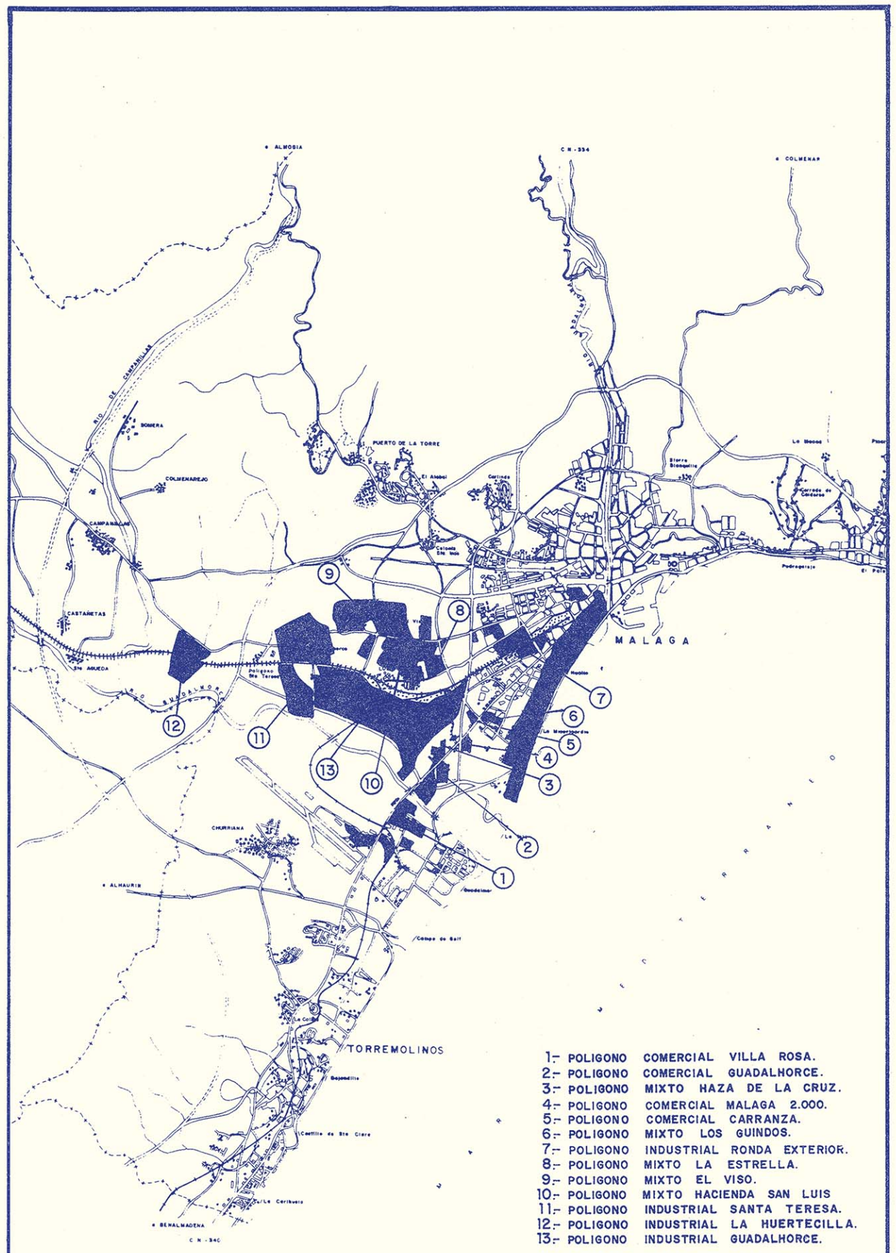


CUADRO N.° 7.29

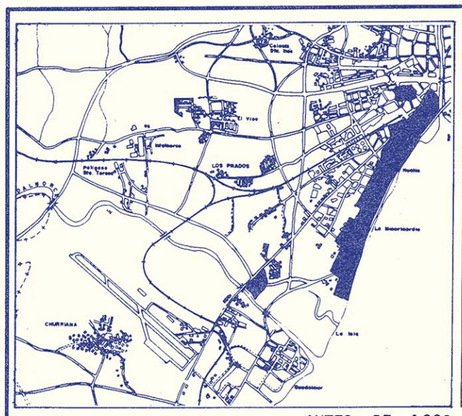
Diferenciación por tamaño y tipo de las (A.I.)

AREAS / TAMAÑO	C.1 (Area 3) Ctra. Cártama			C.2.1 (Area 2) I fase Ctra. Cádiz			C.2.2 (Area 1) II fase Ctra. Cádiz			C.3 (Area 5) Ctra. Azucarera			C.4 (Area 4) Ronda Intermedia			(Area 6) La Estrella			TOTAL	% V	% H
	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H			
0 - 1.500	234	73	51	60	57	15	25	61	5	5	13,2	1	65	61,3	14	59	74,7	13	456	64,5	100
1.500 - 3.000	71	22	43	34	28,3	20	9	21,5	5	6	15,8	4	29	27,4	17	17	21,5	10	166	23,5	100
3.000 - 6.000	10	3	18	14	11,7	25	4	9,8	7	16	42,1	29	9	8,5	16	3	3,8	5	56	8,0	100
+ DE 6.000	7	2	25	4	3	14	3	7,3	11	11	28,9	39	3	2,8	11	—	—	—	28	4,0	100
TOTAL	322	100		120			41	100		38	100		106	100			100		706	100	

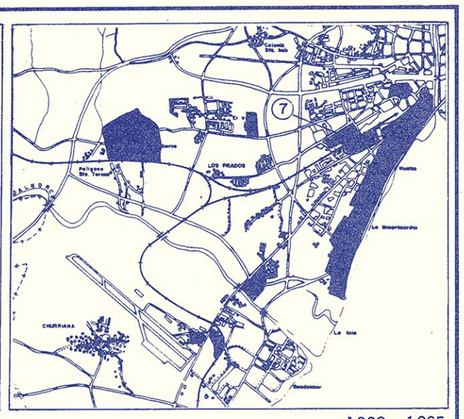
AREAS / TIPO	C.1 (Area 3) Ctra. Cártama			C.2.1. (Area 2) I fase Ctra. Cádiz			C.2.2. (Area 1) II fase Ctra. Cádiz			C.3 (Area 5) Ctra. Azucarera			C.4 (Area 4) Ronda Intermedia			(Area 6) La Estrella			TOTAL	% V	% H
	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H	TOTAL	% V	% H			
ALMACEN	218	68	47	69	57,5	15	22	53,7	5	22	57,9	5	70	66	15	60	75,9	13	461	65,3	
TALLER	55	17	41	32	26,7	24	11	26,8	8	—	—	—	22	20,8	17	13	16,5	10	133	18,8	
INDUSTRIA	61	10	38	14	11,7	17	7	17,1	9	14	36,8	17	11	10,4	13	5	6,3	6	82	11,6	
SERVICIO	18	6	60	5	4,1	17	1	2,4	3	2	5,3	7	3	2,8	10	61	1,3	3	30	4,2	
TOTAL	322	100		120			41	100		38	100		106	100		79	100		706		



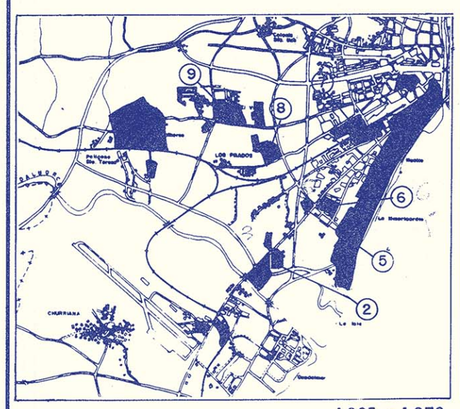
SUELO INDUSTRIAL



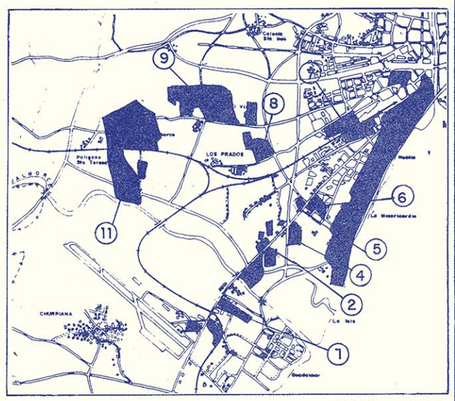
ANTES DE 1.960



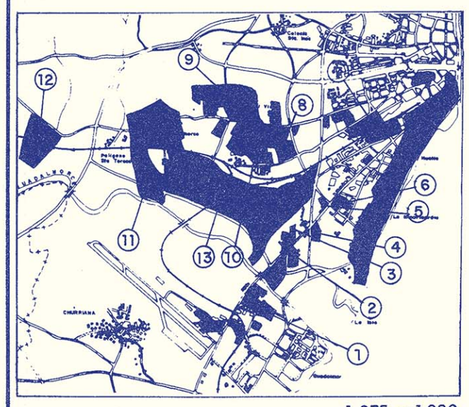
1.960 – 1.965



1.965 – 1.970



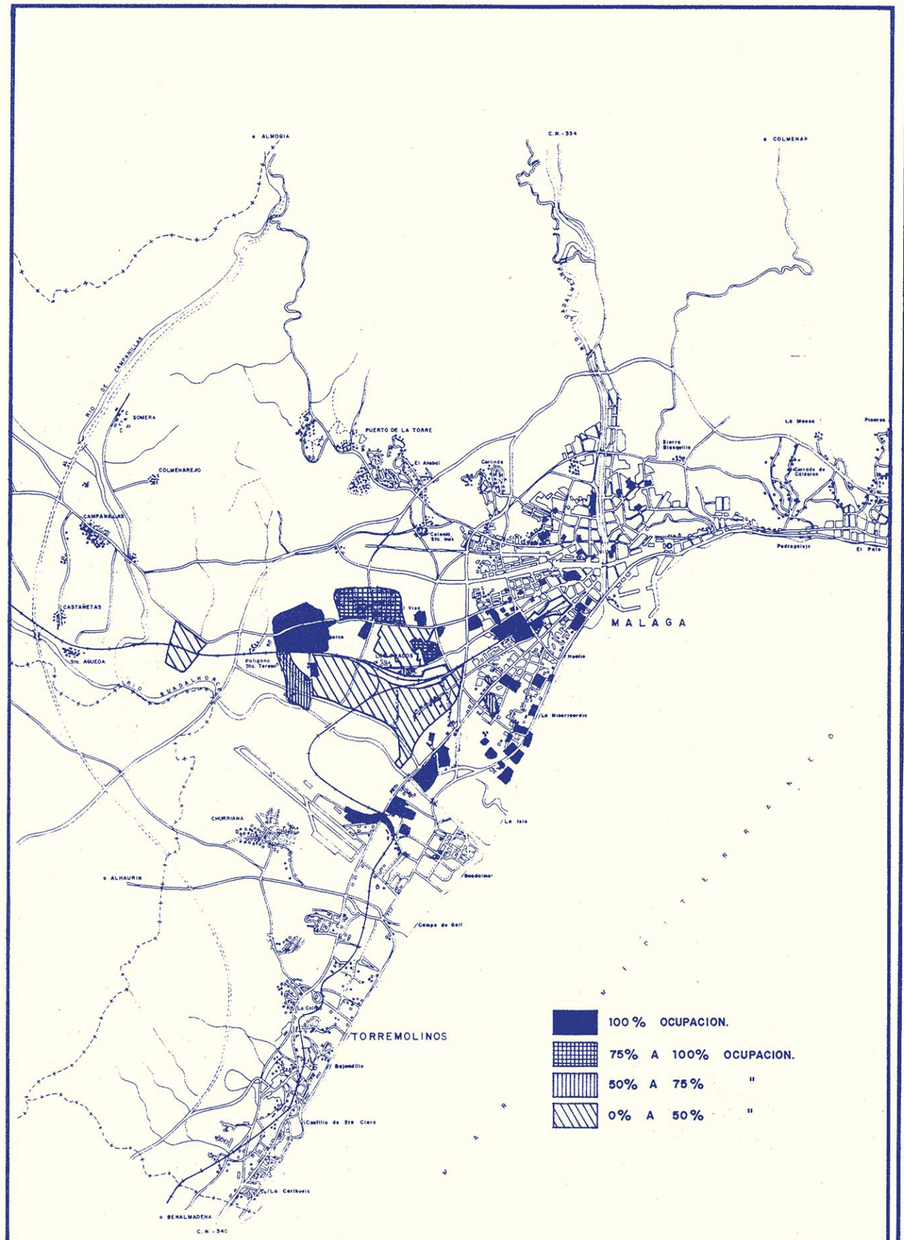
1.970 – 1.975



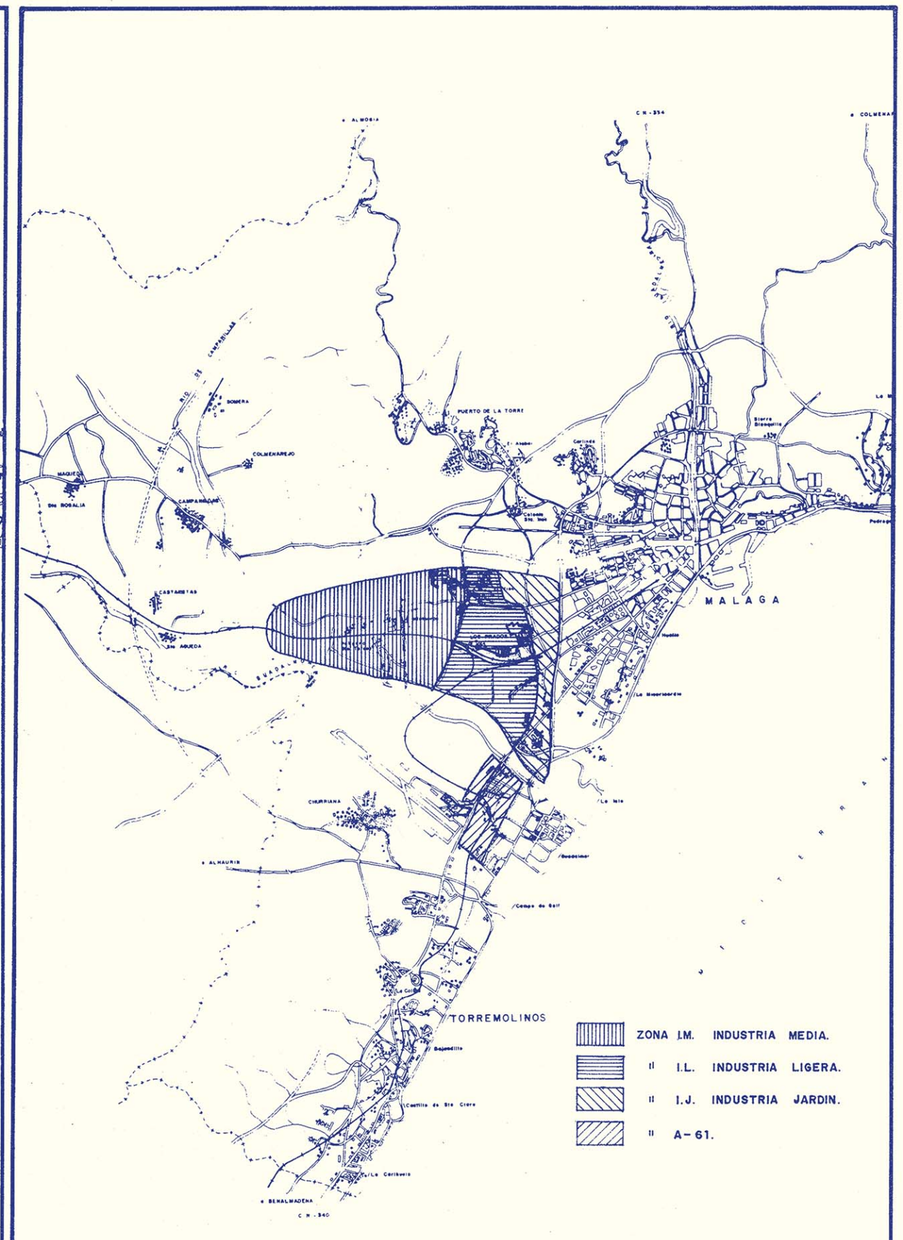
1.975 – 1.980

1.- POLIGONO COMERCIAL VILLA ROSA.
2.- POLIGONO COMERCIAL GUADALHORCE.
3.- POLIGONO MIXTO HAZA DE LA CRUZ
4.- POLIGONO COMERCIAL MALAGA 2.000.
5.- POLIGONO COMERCIAL CARRANZA.
6.- POLIGONO MIXTO LOS GUINDOS.
7.- POLIGONO INDUSTRIAL RONDA EXTERIOR
8.- POLIGONO MIXTO LA ESTRELLA
9.- POLIGONO MIXTO EL VISO
10.- POLIGONO MIXTO HACIENDA SAN LUIS
11.- POLIGONO INDUSTRIAL SANTA TERESA.
12.- POLIGONO INDUSTRIAL LA HUERTECILLA
13.- POLIGONO INDUSTRIAL GUADALHORCE.

ETAPAS DE CRECIMIENTO Y OCUPACION.



DENSIFICACION



INFORMACION URBANISTICA DE LA ZONIFICACION DEL P.G.O. 1.971.



PROPUESTAS

Título III

MEMORIA DESCRIPTIVA

Capítulo 1.°

EL MODELO DE DESARROLLO TERRITORIAL Y DESCRIPCION DE LA ORDENACION 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 espectativas 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 metrópoli 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 metrópoli —"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 traspaís 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 Guadlmedina, 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 tráficos 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 afluían 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 Polongación 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 tráficos de paso que confluyan 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 estructurante 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 estructurante 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-1"—, 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 puntas 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.°
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 sustituyó 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.

Unicamente 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 innecesariedad 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 prohibe 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:

a) No considerar un modelo cerrado único y sólo alcanzable a largo plazo.

b) Posibilitar la revisión de este modelo en cada nueva etapa de planeamiento.

c) 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:

a) 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 adecuadas. 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 complemente 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. Unicamente 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:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

a) 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.

b) 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.

c) 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, Pilones 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-Príes 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 extremada 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 Gorría, 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 BASICAS 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 programacion 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 Teatinos 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 tráficos 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 facilitarán 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.°

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 muncipio 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

en la capital, mientras que esta reune 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 domiciliaria 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.

Capítulo 4.°

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 subdivisón 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.

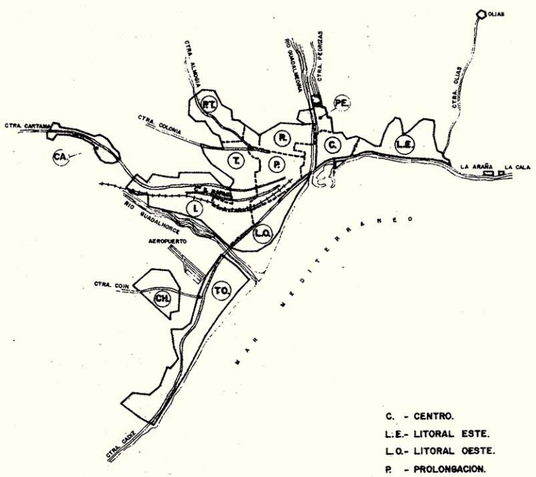
— Por último se encuentran aquellas áreas que se pretenden conservar con escasas alteraciones del medio. Para ello las intervenciones que deberán estudiarse mediante planeamiento especial, serán sólo las indispensables para dotar de accesos y servicios a las playas, actuaciones que en ningún caso deben 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.

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.°

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 continuidad—, 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 tráficos 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 espectativas 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 deslinde 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 bulevard (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 unos 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 "vaciado" 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 "salvaguardia 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 Cristos y Parras, que tienen como objetivo priotitario 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 sunvencionadas 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. Areas 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. Unicamente 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 aíslen 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 Caldererría 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 Plurifamiliar, 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/. Mármoles), 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 al 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 Plurifamiliar" 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 preexistente 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 m^2/m^2, teniendo un aprovechamiento bruto que oscilará entre el 0,875 m^2/m^2 y 0,650 m^2/m^2.

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 básicamente 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.° cuatrienio, I.1 Santa Bárbara Industrial (15,9 Has.) y I.5 Guadaljaire Industrial (3,5 Has.) y 2 sectores en 2.° 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 expontánea 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 catrastral 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 plantee 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 núcelo urbano. A continuación se analizan los otros dos sectores que completan Torremolinos: la llanada que comprende desde la zona oeste del delta del Gudalhorce 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 esta 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 bancales 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 Carihuela 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.°
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 mebargo, 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 URBANIZACION.

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, prohibe 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 prohibe 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 PROTECCION.

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.° y 3.° 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.° 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 asesoramientos más adecuados, establecerá las medidas y determinaciones de todo orden para la conservación y defensa de los valores que hayan de protegerse.

Capítulo 7.°
MEDIDAS DE PROTECCION 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:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) 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.° de este mismo título.

2. BIENES CULTURALES.

2.1. Medidas singulares de protección.

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

a) 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.° y 4.° 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.

b) 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 grafiar en el plano "B" "Régimen de Suelo y Gestión" su ubicación física, se prohibe 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 prohibe 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.

c) 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 eilo 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 prohibe 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 m^2, 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 m^2 medio de Suelo Urbanizable Programado, habría que tener en cuenta dos tipos de ponderación:

a) La equivalencia entre unos m^2 y otros, según diferentes usos y localizaciones, cuya homogeneización permita sumarlas. Es posible desde el conocimiento del Mercado establecer la equivalencia de rentabilidad entre m^2 de distintos usos en una misma localización y en distintas localizaciones.

b) 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/m^2t 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 m^2 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 obviable 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:

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

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 m^2 de urbanización sobre el m^2 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:

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

siendo:

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

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	B° I %	H.T.	GD	Pc	Bp %	P T C	P. venta	R	r	Pi	m² de S. G.	N.° 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	Pc	Bp %	P T C	P. venta	R	r	Pi	m² de S. G.	N.° 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 ri 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:

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

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

$$Pm = \frac{Si \,.\, Pi}{Si + SG} = \frac{Si \,.\, ei \,.\, ri}{Si + SG} \; pts/m^2s$$

Como se observa claramente ri 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:

$$Am \,.\, Si + Am \,.\, SG = Si \,.\, ei \,.\, Chi$$
$$Am \,.\, SG = Si \,.\, ei. \, Chi - Am \,.\, Si$$

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

De donde:

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

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

= m² de Sistema General obtenidos por el exceso de Aprovechamiento.

Esto también puede expresarse de la siguiente manera:

$$Pm \,.\, Si + Pm \,.\, SG = Si \,.\, Pi$$

siendo:

$$SG = \frac{Si \,.\, Pi - Pm \,.\, Si}{Pm}$$

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.

$$r = R - u \text{ (Pts/m² construibles).}$$

Pi = Precio del suelo sin urbanizar = e x r. (Pts/m² suelo).

e = Indice de edificabilidad (m² cons./m² suelo).

Si = Superficie bruta (m²).

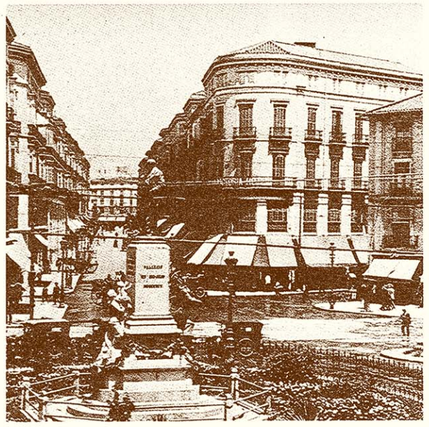
Cálculo del aprovechamiento medio en U.A. por coeficientes

Sectores	Si	Ci	ri	ri/r mayor = Chi	Chi × ei = Ami	Ami × Si	Am × Si	Excesos U. A.	S. G. en M²
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



NORMATIVA URBANISTICA

Título I
DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

Capítulo 1.°
DEL AMBITO, APLICACION, VIGENCIA Y REVISION DEL PLAN GENERAL

Art. 1.—Ambito territorial del Plan General.

El Plan General de Ordenación Urbana de Málaga tiene por objeto la ordenación urbanística integral del territorio que ocupa el término municipal de Málaga.

El presente Plan General constituye la norma urbanística básica de la que se dota este municipio; en razón a tal, los planes que se formulen en desarrollo del mismo así como todo tipo de obras, edificaciones o actuaciones sobre el territorio observarán necesariamente las previsiones de aquél.

El presente Plan General es el resultado de la revisión del Plan General de Ordenación al Oeste del río Guadalhorce, aprobado el 16 de octubre de 1970, y del Plan General de Ordenación al Este del río Guadalhorce, aprobado el día 26 de abril de 1971, a los cuales viene a sustituir y de la adaptación a la Ley de Reforma de la Ley del Suelo de 2 de mayo de 1975 de conformidad con lo preceptuado en la disposición transitoria primera de esta Ley.

Art. 2.—Documentos del Plan.

Las presentes normas urbanísticas, juntamente con los otros documentos exigidos por el art. 12-3 de la Ley del Suelo, integran el Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Málaga.

La mención a la "Ley del Suelo", hecha tanto en este artículo como en los sucesivos, ha de entenderse referida al Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por Real Decreto 1.346/1976, de 9 de abril.

Art. 3.—Carácter vinculante del Plan.

Los particulares, al igual que la Administración, quedarán obligados al cumplimiento de las disposiciones sobre ordenación urbana contenidas en este Plan General.

La obligatoriedad de la observancia del Plan comportará las limitaciones que establece el artículo 58 de la Ley del Suelo.

No obstante si no hubieren de dificultar la ejecución del Plan, podrán autorizarse sobre los terrenos previo informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo, usos u obras justificadas de carácter provisional que habrán de demolerse cuando lo acordare el Ayuntamiento sin derecho a indemnización y la autorización aceptada por el propietario deberá inscribirse bajo las indicadas condiciones en el Registro de la Propiedad.

Art. 4.—Vigencia y Revisión del Plan.

1. El Plan General entrará en vigor el día siguiente de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y mantendrá su vigencia de modo indefinido en tanto no se proceda a su revisión.
2. Son circunstancias con arreglo a las cuales procederá la revisión del Plan General las siguientes:
   - *a)* Cuando hayan transcurrido más de 15 años de vigencia.
   - *b)* Al aprobarse un Plan Director Territorial de Coordinación que afecte al término municipal de Málaga y en la medida en que el Plan General resulte alterado por aquél.
   - *c)* La aparición de usos no previstos al aprobar el Plan de tal importancia que afecten gravemente al destino del suelo.
   - *d)* Cuando no se hubieran ejecutado en plazo aquellos elementos fundamentales de los servicios e infraestructuras básicas condicionantes de la ordenación del territorio, retrasando notoriamente el cumplimiento del Programa de Actuación del Plan y en consecuencia, dificultando o imposibilitando de hecho la consecución de sus objetivos.
   - *e)* Cuando la tasa de crecimiento demográfico al finalizar el primer cuatrienio difiera en un 20 % por exceso o por defecto de las previsiones del Plan a este respecto sin que tal disfunción pueda ser corregida por la simple revisión del Programa de Actuación.

Art. 5.—La revisión del Programa de Actuación.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ayuntamiento procederá a la revisión del Programa de Actuación del Plan General cada cuatro años con arreglo a lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley del Suelo.

Si como consecuencia de esta revisión se modificase el suelo clasificado como Urbanizable Programado, la revisión del programa se completará con las determinaciones y documentos exigidos para el citado suelo y se sujetará a las disposiciones legales sobre formación de Planes.

Art. 6.—La modificación de las previsiones del Plan.

En cualquier momento se podrán alterar las determinaciones y elementos del Plan General. Esta alteración que revestirá la forma de Modificación de Elementos del Plan General, se tramitará con arreglo a los artículos 49 y 50 de la Ley del Suelo y disposiciones reglamentarias.

La modificación de elementos encuentra como límite último de su capacidad de reforma del Plan, la necesidad de mantener la coherencia de las previsones y la ordenación de aquél, según se desprende de los párrafos 2 y 3 del artículo 154 del Reglamento de Planeamiento. A tal efecto, el proyecto de modificación deberá justificar expresamente la necesidad de la reforma propuesta, así como el mantenimiento de la coherencia interna de las previsiones y elementos del Plan General que se modifica.

Art. 7.—Criterios de interpretación de las Normas.

Las normas de este Plan se interpretarán en razón a su contenido y con sujeción a los objetivos y finalidad del mismo expresados en la Memoria, según el sentido propio de las palabras en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos, así como la realidad social del momento en que han de ser aplicados, atendiendo al espíritu y finalidad de aquellas.

En los casos de duda o imprecisión prevalecerá la solución más favorable a la menor edificabilidad y a la mayor dotación de equipamiento comunitario.

De existir discrepancia entre los diferentes documentos que integran el Plan General, se concederá mayor validez a los documentos escritos que a los planos.

Los datos relativos a las superficies de las Unidades de Actuación en suelo urbano, sectores de planeamiento parcial, Régimen Transitorio en Suelo Urbanizable Programado y ámbito de las áreas de Suelo Urbanizable no Programado, son aproximativos teniendo en consideración que obedecen a una medición realizada sobre una base cartográfica a escala 1/2.000. En el supuesto de no coincidencia de dicha medición con la real del terreno comprendido dentro de los ámbitos referidos, el instrumento de planeamiento que se formule en esos ámbitos para el desarrollo pormenorizado de las previsiones del Plan General, podrá corregir el dato de la superficie, aumentándolo o disminuyéndolo mediante documentación justificativa (básicamente planos topográficos oficiales) a la que se aplicará el índice de edificabilidad definido en la ficha de características correspondiente.

Art. 8.—Código de identificación de planos.

Los planos que integran este Plan General son los que a continuación se expresan, con el título y código de identificación que igualmente se especifica.

PLANO	TITULO	ESCALA
A	Calificación, Usos y Sistemas	1/ 5.000
B	Régimen del Suelo y Gestión	1/ 5.000
C	Usos globales y calificación del Suelo no Urbanizable	1/10.000
D	Estructura General y Orgánica e Intervenciones Singulares	1/10.000
E	Infraestructuras Generales y rasantes del sistema General Viario	1/10.000
F	Alineaciones y Rasantes y Delimitación del Suelo Urbano	1/ 2.000

Capítulo 2.°
DEL DESARROLLO DEL PLAN GENERAL

Art. 9.—Competencia.

El desarrollo del Plan General, a través de los instrumentos jurídico-urbanísticos que procedan en función de la clase de suelo y de los objetivos pretendidos, corresponde al Ayuntamiento de Málaga directamente o por medio de los órganos que a tal efecto constituya.

Los particulares podrán participar en el desarrollo de las previsiones del Plan General redactando Planes y Proyectos de iniciativa particular. El Ayuntamiento de Málaga facilitará a las corporaciones, asociaciones y particulares su participación en los procesos de formulación, tramitación y gestión del planeamiento.

Art. 10.—El Programa de Actuación.

El Programa de Actuación del Plan General es un documento de carácter normativo complementario de las presentes Normas que tiene por objeto: la fijación de los objetivos, directrices y estrategia de desarrollo a largo plazo del Plan; la determinación de las previsiones respecto a la realización de los sistemas generales; la señalización de las dos etapas cuatrienales en que ha de desarrollarse el Suelo Urbanizable Programado y el establecimiento de los plazos a que han de ajustarse las actuaciones en Suelo Urbano.

Los instrumentos de planeamiento que hayan de formularse en orden a la aplicación y concreción de las determinaciones del Plan General, estarán sujetos al orden, prioridad y términos establecidos en el Programa de Actuación.

El incumplimiento de las previsiones del Programa de Actuación facultará a la Administración actuante a la vista de interés urbanístico a elegir discrecionalmente cualquiera de las siguientes opciones: formular directamente el planeamiento que proceda determinando el sistema de actuación aplicable; expropiar los terrenos para lo cual el citado incumplimiento del Programa es título suficiente que habilita tal conducta; a dejar fuera del Programa de Actuación el suelo que con anterioridad hubiese tenido la consideración de programado y a revisar la calificación urbanística de suelo urbano, pudiendo minorar como consecuencia de la misma el aprovechamiento otorgado.

En ningún caso la desprogramación o recalificación del suelo que obedezca a incumplimiento del Programa, podrá conferir derecho alguno de indemnización en favor del titular o titulares jurídicos del suelo salvo lo dispuesto en el artículo 87.2 de la Ley del Suelo.

Art. 11.—Suelo Urbano.

En Suelo Urbano salvo el suelo objeto de Planes Especiales de Reforma Interior, las determinaciones y previsiones del Plan General serán de aplicación directa e inmediata sin perjuicio de que en algunos supuestos específicamente determinados, se exija la formulación de Estudio de Detalle y/o Proyecto de Urbanización y de las operaciones de reparcelación o compensación, según los casos, para la equitativa distribución de las cargas y beneficios derivados del planeamiento.

Art. 12.—Suelo Urbanizable Programado.

El Suelo Urbanizable Programado del Plan General se desarrollará necesariamente mediante Planes Parciales. Este tipo de suelo estará sujeto a la limitación de no realizar en él obras o construcciones de ningún tipo, a excepción de las reguladas en el art. 3 de estas normas y 17.2 y 58 de la Ley del Suelo, hasta que se apruebe de modo definitivo el correspondiente Plan Parcial.

El ámbito territorial de los Planes Parciales deberá coincidir con la superficie del sector delimitado por el Plan General y su ejecución se realizará en uno o varios polígonos.

Art. 13.—Suelo Urbanizable no Programado.

El Suelo Urbanizable no Programado se incorporará al proceso de urbanización y desarrollará el Plan General a través de la formulación de los Programas de Actuación Urbanística y de los Planes Parciales subsiguientes.

Este tipo de suelo en tanto no sea objeto de un Programa de Actuación Urbanística estará sujeto a las limitaciones del artículo 85 de la Ley del Suelo y las que resulten del presente Plan.

Art. 14.—Suelo no Urbanizable.

Las determinaciones del Plan General en Suelo no Urbanizable serán de aplicación directa e inmediata. No obstante, podrán formularse Planes Especiales sobre la base de las determinaciones del Plan General que tendrán por objeto alguna de las siguientes finalidades:

1) Protección del paisaje, del medio ambiente y de los elementos naturales.
2) Protección de las vías de comunicación.
3) Protección de los bienes culturales radicados en este suelo.
4) Protección de los espacios agrícolas y forestales.
5) La mejora del medio rural.
6) La ejecución de los sistemas generales localizados en este tipo de suelo.
7) La mejora de las condiciones de salubridad, higiene y seguridad.

Art. 15.—Desarrollo de los sistemas generales.

1. Las determinaciones del Plan General sobre sistemas generales podrán desarrollarse mediante la formulación de los Planes Parciales del sector o sectores con el que estuvieren relacionados o incluidos.

   Los sistemas generales también podrán ser objeto de Planes Especiales que tendrán por finalidad no sólo la regulación pormenorizada de dichos sistemas, sino también el establecimiento de las medidas de protección adecuadas a su naturaleza, todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la Ley del Suelo y 76 y 77 del Reglamento de Planeamiento.
2. El Planeamiento Especial podrá regular cualquiera de los elementos de la estructura general y orgánica del territorio definida por los siguientes sistemas:
   1. Sistema General de Comunicaciones, constituido por los siguientes elementos:
      a) Sistema viario.
      b) Sistema ferroviario.
      c) Sistema portuario.
      d) Sistema aeroportuario.
   2. Sistema General de Espacios Libres.
   3. Sistema General de Equipamientos Comunitarios.
   4. Sistema de infraestructuras y servicios básicos.
   5. Protección y servidumbre de sistemas generales.
   6. Zona Marítimo-Terrestre.

Art. 16.—Planes Parciales.

1. El desarrollo de las previsiones del Plan General sobre Suelo Urbanizable Programado y de las determinaciones de los Programas de Actuación Urbanísticos se realizarán mediante la formulación de los correspondientes Planes Parciales de Ordenación.
2. Los Planes Parciales contendrán las determinaciones establecidas por la Ley del Suelo y disposiciones reglamentarias y además como mínimo las siguientes:
   a) Determinación de la ordenanza y ordenanzas reguladoras de la edificación sobre la superficie residencial neta que podrá ser cualquiera de las ordenanzas "Manzana Cerrada" (MC); "Ciudad Jardín" (CJ); "Ordenación Abierta" (OA); "Unifamiliar Aislada" (UAS); "Unifamiliar Adosada" (UAD); "Colonia y Tradicional Popular" (CTP), con sus correspondientes subzonas de las contenidas en el Título V de las presentes Normas, salvo que para determinados Sectores quede ya fijado por el propio Plan General la aplicación concreta de una de ellas.
   b) Delimitación del polígono o polígonos y de sistema o sistemas de actuación aplicables. Estas determinaciones podrán ser no obstante modificadas mediante el procedimiento previsto en los artículos 118 y 119 de la Ley del Suelo.
   c) La ordenación viaria secundaria y en su caso la localización de ciertas piezas de equipamiento local, deberán preveerse en los Planes Parciales de acuerdo con las que el Plan General contiene para determinados Sectores en el Plano A de "Calificación, Usos y Sistemas" a E 1/5.000.

   Por el carácter indicativo que este Plan General confiere a tales determinaciones, los Planes Parciales podrán asumirlas o bien proponer su modificación, siempre que demuestren la mejor concepción urbanística dentro del mismo modelo urbano y aseguren en todo caso la continuidad viaria y coherencia de trazado con los sectores colindantes y con los sistemas generales. En todo caso, las vías primarias representadas en los planos del Plan General son de carácter vinculante.
3. Los planes Parciales comprenderán los documentos señalados en el artículo 13.3 de la Ley del Suelo y referidos del artículo 57 al 63 del Reglamento de Planeamiento.
4. Los Planes Parciales situados sobre sectores a los que el Plan General determina un aprovechamiento superior al medio de la totalidad del Suelo Urbanizable Programado, deberán contener forzosamente su división en polígonos y además especificar la cuantía del exceso de aprovechamiento e indicar los espacios de sistema general adscribibles al citado exceso, a los efectos de la compensación correspondiente, de acuerdo con lo previsto en los artículos 50 y 51 del Reglamento de Gestión Urbanística.
5. Los Planes Parciales de iniciativa particular deberán contener, además de las generales, las determinaciones que señala el art. 46 del Reglamento de Planeamiento y su documentación deberá ser completada con lo establecido en el art. 64 del citado Reglamento.
6. Los Planes Parciales de iniciativa particular deberán contener previsiones en orden a la conservación de las obras de urbanización y el mantenimiento de las dotaciones e instalaciones de los servicios públicos.

Art. 17.—Planes Especiales de Reforma Interior.

En Suelo Urbano y en las zonas delimitadas por el Plan General se redactarán Planes Especiales que tendrán por objeto algunas de las finalidades previstas en el artículo 23 de la Ley del Suelo y las que de forma particularizada señala el presente Plan General.

Cuando se trate de operaciones de reforma interior no previstas en el Plan General, el Plan Especial no podrá modificar la estructura fundamental de aquel, lo que se acreditará con un estudio justificativo en el que se demostrará su necesidad o conveniencia, su coherencia con el Plan General y la incidencia sobre el mismo.

Los Planes Especiales de Reforma Interior comprenderán los documentos y determinaciones exigidos por la Ley del Suelo y Reglamento de Planeamiento según la finalidad y objetivos de cada uno de ellos.

Art. 18.—Plan de Etapas.

La documentación de los Planes Parciales y los Planes Especiales de Reforma Interior que lo requieran según Ley, será completada con el Plan de Etapas que regulará el desarrollo ordenado de las obras de urbanización y edificación, según un orden de prioridades y una previsión temporal.

El Plan de Etapas determinará el plazo máximo de ejecución de las obras de urbanización de los diferentes polígonos y el orden de ejecución de estos. El Plan de Etapas de los Planes Parciales no podrá prever un plazo superior de ocho años para la completa realización de la urbanización. Para los Planes Especiales de Reforma Interior ese plazo máximo se fija en diez años si bien por motivos de la importancia o envergadura de la situación o por razón de los medios disponibles, podrá ser ampliado.

El incumplimiento del Plan de Etapas dará lugar a la ejecución de las garantías económicas que se hubiesen constituido y a las demás consecuencias legales previstas en la legislación urbanística.

Art. 19.—Estudios de Detalle.

Para completar, o en su caso, adaptar las determinaciones del Plan General sobre Suelo Urbano y de los Planes Parciales, podrán redactarse Estudios de Detalle con alguna de las finalidades previstas en el artículo 14 de la Ley del Suelo. Estarán sujetos a las limitaciones que en el citado artículo se expresan, no pudiendo en ningún caso significar una alteración sustancial de la medida de los viales o de las superficies destinadas a espacios libres ni suponer un aumento de edificabilidad para la zona.

Al Estudio de Detalle se acompañará la documentación legal y reglamentariamente pertinente.

Art. 20.—Planes Especiales de Protección y Catálogos.

1. En desarrollo de las previsiones del Plan General y/o para la conservación y valoración del patrimonio histórico-artístico y de las bellezas naturales del término municipal de Málaga, podrán formularse Planes Especiales de protección con el alcance y contenido que señala el artículo 78 y siguientes del Reglamento de Planeamiento.
2. De acuerdo con lo previsto en los artículos 25 de la Ley del Suelo y 86 del Reglamento de Planeamiento se elaborará un catálogo o catálogos de las construcciones y edificios de interés artístico-histórico, arqueológico o típico y de los lugares y elementos naturales de interés.
3. El Plan Especial que en aplicación de este precepto se formule para la protección y conservación del patrimonio residencial urbano, establecerá pormenorizadamente los usos y obras que pueden implantarse y realizarse en tales edificaciones individualmente consideradas de conformidad con las previsiones contenidas en las ordenanzas de protección integral y arquitectónica de este Plan General. En supuestos concretos de edificios sometidos a la ordenanza de protección arquitectónica y previa debida justificación, podrá el Plan Especial prever obras de elevación de planta siempre que se respeten las normas de altura de la ordenanza de la zona donde el inmueble estuviere ubicado y se acredite el respeto de las condiciones y elementos que justifican su protección por el Plan General. La citada habilitación, que tiene por objeto hacer compatible el principio de conservación y protección del patrimonio con la necesaria rehabilitación del casco histórico, exime de tramitar expediente de modificación de elementos del Plan General en los casos en que así se produzca.

Art. 21.—Cédula Urbanística.

El Ayuntamiento de Málaga, de conformidad con las prescripciones del Plan General sobre las distintas categorías de suelo, podrá implantar el documento denominado Cédula Urbanística que contendrá las circunstancias urbanísticas que concurran en las fincas comprendidas en el término municipal.

Este documento habrá de precisar las circunstancias exigidas en el artículo 168 del Reglamento de Planeamiento.

Capítulo 3.°
DE LA EJECUCION DEL PLAN GENERAL

Art. 22.—Competencia.

La ejecución del presente Plan General de Ordenación corresponde al Ayuntamiento de Málaga que podrá asumir la gestión urbanística por medio de sus órganos de gobierno ordinario o a través de órgano especial. Todo ello sin perjuicio de las actuaciones del Estado en la esfera de sus competencias y de la actividad de los particulares en los términos expresados en la Ley.

La ejecución de este Plan General se realizará por polígonos completos salvo cuando se trate de ejecutar directamente los sistemas generales o algunos de sus elementos o de realizar actuaciones aisladas en suelo urbano.

Art. 23.—Ejecución del Suelo Urbano.

La ejecución de las determinaciones del Plan General en Suelo Urbano se llevará a cabo por medio de las siguientes operaciones:

1. La formulación de Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) de acuerdo con los objetivos previstos en el Plan, cuyo sistema de actuación será el de compensación sin perjuicio de la facultad de elección y modificación que compete a la Administración actuante de conformidad con lo establecido en el artículo 119 de la Ley del Suelo.
2. La delimitación y establecimiento de Unidades de Actuación (UA) allá donde no sea factible la delimitación de un polígono de actuación para la obtención de equipamiento escolar, espacios libres y apertura o ensanche de vía pública o para la adquisición, previo convenio urbanístico, de otros equipamientos o cesiones en favor del Municipio.

   El sistema de actuación para la ejecución de las previsiones del Plan General contenidos en la Unidad de Actuación será el de compensación o cooperación mediante proyecto de reparcelación según los casos; decretándose para el aseguramiento de la equitativa distribución de las cargas y beneficios derivados del planeamiento la suspensión del procedimiento de concesión de licencias de edificación y parcelación con arreglo a lo establecido en los artículos 98 de la Ley del Suelo y 104 del Reglamento de Gestión Urbanística.
3. La delimitación de las Actuaciones Aisladas (AA) en Suelo Urbano que procedan según Plan, cuya ejecución implicará normalmente la expropiación de los terrenos y la realización de las obras a cargo de la Administración. No obstante si de estas actuaciones aisladas resultaren fincas o sectores especialmente beneficiados, podrá repercutirse el costo de la actuación, incluida la indemnización expropiatoria, entre los propietarios de las fincas beneficiadas con arreglo a la Ley.
4. La previsión de Ordenaciones que consiste en la delimitación del suelo público del privado a través de la señalización de alineaciones, esto es, la delimitación del contenido del derecho de propiedad correspondiente al propietario del Suelo Urbano a tenor del artículo 83 de la Ley del Suelo en relación con el 76 del mismo cuerpo legal y que por implicar una atribución del derecho de propiedad urbana de carácter general e igualitario, no origina la necesidad de operación compensatoria alguna.
5. La formación de Planes Especiales de Protección y de Mejora del Medio Urbano.
6. La formulación de Proyectos de Urbanización para la ejecución de la ordenación y previsiones del Plan General.

Art. 24.—La ejecución del Suelo Urbanizable Programado.

1. En primer lugar mediante la formulación de los pertinentes Planes Parciales de Ordenación, sin cuya existencia el Suelo Urbanizable Programado estará sujeto a las limitaciones del artículo 84 de la Ley del Suelo y 12 de las presentes normas urbanísticas.
2. La ejecución de los mismos se realizará por polígonos completos, determinados estos por los propios Planes Parciales o por la Administración actuante mediante el cauce expresado en el artículo 118.1 de la Ley del Suelo.
3. La ejecución de los polígonos se realizará mediante cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley a elección de la Administración actuante.

Art. 25.—La ejecución del Suelo Urbanizable no Programado.

La ejecución de las previsiones del Plan General sobre Suelo Urbanizable no Programado se acomodará a las siguientes reglas:

1. La Administración Local de oficio o a instancia de parte podrá acordar, con el "quorum" exigido en el artículo 303 de la Ley de Régimen Local, que parte de este suelo se incorpore al proceso de urbanización a través de la formulación de uno o varios Programas de Actuación Urbanística.
2. En el mismo acuerdo se decidirá si la formulación del PAU se realiza directamente por la propia Administración, en cuyo caso la ejecución podrá también corres-

ponderle o ser adjudicada por concurso, o si por el contrario se realiza por concurso previa aprobación de sus bases, en este supuesto la ejecución corresponderá al adjudicatario.

3. Formalizado el Programa de Actuación Urbanística, la ejecución del mismo procederá a través de la redacción de los correspondientes Planes Parciales, cuya ejecución se ajustará a lo ya expresado para el Suelo Urbanizable Programado, con la particularidad de que con la aprobación del P. A. U. habrá de tramitarse conjuntamente el Plan Parcial de la primera etapa o, en su caso, el de la única etapa que resulte prevista en el programa.

Art. 26.—La ejecución del Suelo no Urbanizable.

Las determinaciones del Plan General en el Suelo no Urbanizable, en orden a su ejecución, son directamente aplicables. Se exceptúa de esta regla la ejecución de los sistemas generales o el establecimiento de protecciones localizadas en esta categoría de suelo que requerirán la formulación de Planes Especiales a tal objeto.

Capítulo 4.°
DE LOS ACTOS DE INTERVENCION EN LA ACTIVIDAD DE LOS PARTICULARES

Art. 27.—Actos sujetos a licencia.

1. Estarán sujetos a previa licencia municipal los actos de edificación y uso del suelo enumerados en el artículo 1 del Reglamento de Disciplina Urbanística y además los previstos en las presentes Normas. También estarán sometidos a dicha obligación los actos de uso del suelo que impliquen transformación de las características naturales —superficiales o no— del terreno, tales como apertura de caminos y senderos, extracción de áridos y aquellos otros de análoga naturaleza.
2. La sujeción a previa licencia alcanza a todas las actividades comprendidas en el apartado anterior realizadas en el ámbito territorial de este Plan, incluso en la zona marítimo-terrestre y, en general, en todo el correspondiente término municipal, aunque sobre el acto de que se trate se exija autorización, licencia o concesión de otro órgano de la Administración.

Art. 28.—Actos del Estado o de Entidades de Derecho Público.

Los actos relacionados en el artículo anterior que se promuevan por órganos del Estado en sus distintas esferas o por Entidades de Derecho Público administradoras de bienes estatales, sobre cualquier clase de suelo comprendido dentro del término municipal, estarán igualmente sujetos a licencia municipal. En los supuestos en que razones de urgencia o de excepcional interés público lo exijan, se estará a lo previsto en el apartado 2 del artículo 180 de la Ley del Suelo y artículos 8 y 9 del Reglamento de Disciplina Urbanística.

Art. 29.—Carácter reglado.

Las licencias se otorgarán según las previsiones de la Ley del Suelo, con sujeción a las determinaciones del presente Plan General y con arreglo a las condiciones que se señalan en este capítulo.

Además, el otorgamiento de licencias deberá observar las prescripciones de carácter imperativo, vigentes o futuras, que afecten a la edificación y uso del suelo, tales como la normativa sobre prevención de incendio instaurada por el Real Decreto 2.059/81, de 10 de abril y Real Decreto 1.587/82, de 25 de junio, así como las Ordenanzas que, en desarrollo del Plan, se aprueben en su día.

En ningún caso se entenderán adquiridas por silencio administrativo facultades en contra de las prescripciones de la Ley del Suelo y del presente Plan General.

Art. 30.—Procedimiento y contenido del acto de otorgamiento de licencia.

El procedimiento de concesión de licencias se ajustará a lo dispuesto en la legislación de régimen local sin perjuicio de las especificaciones previstas en estas Normas.

En el contenido del acto de otorgamiento de licencia se entenderán incluidas las condiciones de edificabilidad, uso, estéticas, higiénicas o de otra naturaleza previstas en las presentes Normas.

No podrá justificarse la vulneración de las disposiciones legales, normas urbanísticas u ordenanzas en el silencio o insuficiencia del contenido de la licencia. En cualquier caso el promotor, empresario o técnico director de las obras podrá dirigirse a la Administración concedente en demanda de información aclaratoria que deberá facilitarse en el plazo de quince días.

Las condiciones especiales se harán constar en el documento al que se incorpore o mediante el cual se formalice o notifique la licencia.

Art. 31.—Caducidad de las licencias.

Las licencias caducan a los seis meses de su otorgamiento si en el referido plazo no se han iniciado las obras o actividades autorizadas. Caducan igualmente como consecuencia de la interrupción de la realización de las obras y actividades por un período igual o superior al señalado en el párrafo anterior. Estas circunstancias se harán constar expresamente.

En el supuesto de caducidad de la licencia por falta de iniciación de las obras o actividades, no se podrá conceder prórroga, debiendo el interesado formular nueva solicitud de licencia. En el supuesto de interrupción de las obras y actividades, con carácter excepcional y por una sola vez, se podrá otorgar una prórroga cuando se justifique en debida forma que la interrupción obedeció a motivos de fuerza mayor.

También procederá la caducidad cuando requerido el propietario en alguno de los supuestos del artículo siguiente, no cumplimente en el plazo de seis meses, a partir de la notificación, el objeto del requerimiento.

En todos los casos la caducidad se producirá por el mero transcurso del plazo o la prórroga, en su caso, sin perjuicio de que, vencido el término, se declare expresamente producida aquella.

En el supuesto de caducidad por falta de actividad, el cómputo del plazo se iniciará a partir del momento en que se haya practicado la notificación del acuerdo de otorgamiento de la licencia. En el supuesto de interrupción de las obras o actividades el cómputo del término se iniciará a partir del momento de la suspensión o paralización de las obras o actividades.

Art. 32.—Plazos y suspensión del cómputo.

1. Las licencias se otorgarán según los plazos previstos en el artículo 9, apartado 5 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales.
2. El cómputo de los plazos para la concesión de licencia quedará suspendido por alguno de los siguientes motivos:
   a) Durante el período de días que tarde el interesado en atender el requerimiento de la Administración para que complete datos o aporte documentos.
   b) Durante el período que transcurra desde que se produzca el requerimiento, hasta que el interesado subsane deficiencias del proyecto.
   c) Durante los días que mediaren entre la notificación del importe del depósito para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que procedan con arreglo a estas Normas y su efectiva constitución.
   d) Durante los días que transcurran desde la notificación de la liquidación de las tasas municipales por concesión de licencias, con el carácter de depósito previo según el art. 12 del R. D. 3.250/76, de 30 de diciembre y el pago de los mismos.

Art. 33.—Deficiencias subsanables e insubsanables.

1. Si el proyecto se adecuare estrictamente a los planos, normas urbanísticas, ordenanzas y demás disposiciones aplicables y si se hubieren cumplimentado todas las obligaciones impuestas por estas ordenanzas, el órgano competente otorgará la licencia.
2. Cuando a resultas del informe del órgano o servicio competente para examinar la petición de licencia se observaren deficiencias insubsanables, se denegará la licencia.

   Se consideran deficiencias insubsanables todas aquellas cuya rectificación suponga introducir modificaciones sustanciales en el proyecto y, en todo caso, las siguientes:
   a) Señalar erróneamente la zonificación que corresponda al emplazamiento de la obra o instalación.
   b) No respetar las determinaciones del Plan formulando un proyecto de obra, instalación o uso de suelo en contradicción con los usos admitidos; aplicando un coeficiente de edificabilidad superior al previsto; sobrepasando el número de plantas autorizadas o contraviniendo en forma grave la altura y profundidad edificables, o los condicionantes respecto a medianerías; ocupando las zonas verdes y espacios libres y cualquiera otra contradicción grave de análoga naturaleza a las consignadas.
   c) Incumplir las exigencias previstas sobre reserva de aparcamientos, cuando no sea posible adaptar el proyecto a dichas exigencias.
   d) No ajustarse a normativas específicas e imperativas, como la de prevención de incendios, siempre que no sea posible la adaptación a los mismos.
3. Si del examen de la petición resultare alguna deficiencia subsanable, por tanto de las no comprendidas en el número 2 de este artículo, de conformidad con el artículo 9.4 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, se comunicará al interesado

para que en el plazo de quince días proceda a corregirla, con la advertencia de que transcurrido el término de seis meses desde la notificación sin que se haya efectuado la referida subsanación, se considerará a todos los efectos caducada la solicitud.

Art. 34.—Licencia condicionada a completar la urbanización.

Podrá concederse licencias en parcelas edificables calificadas como Suelo Urbano que no tengan la condición de solar, cuando se asegure la ejecución simultánea de la urbanización y edificación en la forma y con los requisitos previstos en los artículos 39, 40 y 41 del Reglamento de Gestión.

Art. 35.—Requisitos comunes a las solicitudes de licencia.

1. Las solicitudes se formularán en el impreso oficial correspondiente a cada caso si existiere, dirigidas al Alcalde y suscritas por el interesado o por la persona que legalmente le represente con las siguientes indicaciones:
   a) Nombre, apellidos, domicilio, circunstancias personales, datos del D.N.I. y calidad en que obra el firmante cuando se actúe por representación.
   b) Nombre, apellidos, domicilio, circunstancias personales y datos del D.N.I. del interesado cuando se trate de personas físicas. Razón social, domicilio, datos de la inscripción en el correspondiente registro público y, en su caso, número de identificación fiscal cuando el solicitante sea una persona jurídica.
   c) Situación, superficie y pertenencia de la finca e índole de la actividad, obra o instalación para la que se solicite la licencia.
   d) Las demás circunstancias que, según el tipo de licencia solicitada, se establecen en los artículos siguientes.
   e) Lugar y fecha.
2. Las solicitudes de licencia se presentarán en el Registro General del Ayuntamiento salvo en los casos en que expresamente pudieran quedar exceptuados.
3. Con las solicitudes de licencia se acompañarán los documentos que según el tipo de licencia se determinan en los artículos siguientes.

Art. 36.—Licencia de parcelación.

Con la solicitud de licencia de parcelación se acompañarán como mínimo los siguientes documentos que en el caso de la memoria y planos será por triplicado:

a) Memoria en la que se haga referencia al Plan que establezca las condiciones de la parcelación, se describa la finca a parcelar, se justifique jurídica y técnicamente la operación de parcelación y se describan las parcelas resultantes con expresión de su superficie y localización.

b) Cédula o cédulas urbanísticas de las fincas cuando estuviere implantada.

c) Certificado de dominio y estado de cargas expedido por el Registro de la Propiedad. Si la finca o fincas no constaren matriculadas se indicará tal circunstancia, se acompañará el título o títulos que acrediten el dominio y se señalará su descripción técnica con indicación de su naturaleza, situación, linderos y extensión.

d) Plano de situación o emplazamiento a escala no inferior a 1/2.000.

e) Plano topográfico de información a escala 1/500 en el que se sitúen los linderos de la finca y se representen los elementos naturales y constructivos existentes, así como las determinaciones de los Planos de Ordenación vinculantes.

f) Plano de parcelación a la misma escala.

Art. 37.—Licencias de obras de urbanización.

1. Con la solicitud de licencia de obras de urbanización se acompañarán los siguientes documentos:
   a) Plano de situación a escala no inferior a 1/2.000, por triplicado en el que se determine la localización de la finca o fincas a que se refiere la licencia.
   b) Cédula urbanística, si estuviere implantada, de la finca o fincas referidas.
   c) Proyecto técnico por triplicado.
2. Los conceptos a que deberá referirse el proyecto técnico serán los siguientes:
   — Movimiento de tierras.
   — Eliminación de elementos existentes.
   — Obras de fábrica.
   — Pavimentación.
   — Abastecimiento y distribución de agua potable, bocas de riego y contra incendios.
   — Evacuación de aguas y saneamiento.
   — Redes de energía eléctrica, alumbrado y teléfonos.
   — Red de distribución de gas.
   — Plantaciones de arbolado y jardinería.
3. El proyecto técnico estará integrado como mínimo, por los siguientes documentos:
   a) Memoria descriptiva de las características de la obra, con detalle de los cálculos justificativos de las dimensiones y de los materiales que se proyecten, su disposición y condiciones.
   b) Plano de situación de las obras e instalaciones en relación con el conjunto urbano y con el Plan de Ordenación en el que estén incluidas.
   c) Plano topográfico a escala no menor a 1/1.000 con curvas de nivel con equidistancia de un metro, en el que se indique la edificación y arbolado existente.
   d) Plano de perfiles de los terrenos y alineaciones oficiales si las hubiere.
   e) Planos acotados y detallados de las obras y servicios proyectados.
   f) Presupuestos separados de las obras e instalaciones con resumen general.
   g) Pliego de condiciones económico-facultativas con indicación del orden de ejecución de los plazos de las diversas etapas y del plazo total.

Art. 38.—Licencia para movimiento de tierras.

Con la solicitud de licencia para movimiento de tierras, se acompañarán los siguientes documentos:

a) Plano de emplazamiento a escala 1/2.000.

b) Plano topográfico de la parcela o parcelas a que se refiere la solicitud a escala no menor de 1/500 en el que se indiquen las cotas de altimetría, la edificación y arbolado existente y la posición en planta y altura de las fincas o construcciones vecinas que puedan ser afectadas por el desmonte o terraplén.

c) Plano de alineaciones oficiales si las hubiere y de los perfiles que se consideren necesarios para apreciar el volumen y características de la obra a realizar; así como los de detalle precisos que indiquen las precauciones a adoptar en relación a la propia obra, vía pública y fincas o construcciones vecinas que puedan ser afectadas por el desmonte o terraplén.

d) Memoria técnica complementaria referida a la documentación prevista en los apartados anteriores explicativa de las características, programa y coordinación de los trabajos, así como las medidas de protección del paisaje.

e) Comunicación de la aceptación del facultativo designado como director de las obras, visado por el correspondiente colegio oficial.

Art. 39.—Solicitud de licencia de obras.

1. Con la solicitud de licencia de obras de nueva planta, ampliación o reforma de edificios existentes, se acompañarán los siguientes documentos:
   a) Copia del plano oficial acreditativo de haberse efectuado el señalamiento de alineaciones y rasantes, cuando sea preceptivo.
   b) Cédula urbanística, si estuviere implantada.
   c) En su caso, fotocopia del documento oficial de contestación a las consultas efectuadas.
   d) Proyecto técnico por triplicado.
   e) Si las obras para las cuales se solicita licencia comportan la ejecución de derribos, excavaciones, terraplenes, desmontes o rebaje de tierras, deberán presentarse los documentos necesarios para efectuar dichos trabajos conforme a lo expresado en estas Normas.
   f) Título de propiedad, salvo en los casos en que expresamente lo determine el Ayuntamiento.
2. El proyecto a que se refiere el apartado anterior, contendrá los datos precisos para que con su examen se pueda comprobar si las obras cuya licencia se solicita se ajustan a la reglamentación vigente sobre uso y edificación del suelo. Como mínimo el proyecto estará integrado por los siguientes documentos:
   a) Memoria en la que se justifique el cumplimiento de la normativa urbanística y ordenanzas que le sean de aplicación, y en la que se describan e indiquen los datos que no puedan representarse numérica y gráficamente en los planos.
   b) Planos de emplazamiento a escala 1/2.000 y 1/500, copias de los planos oficiales, en los que se exprese claramente la situación de la finca y la obra con referencia a las vías públicas o particulares que limiten la totalidad de la manzana en que esté situada. En estos planos se acotarán las distancias de la obra al eje de la vía pública y la anchura de esta, así como su relación con la calle más próxima y se indicarán las alineaciones oficiales. En el plano 1/500, cuando sea necesario, figurarán las construcciones existentes en las fincas colindantes con los datos suficientes para poder apreciar, en su caso, los posibles condicionantes que puedan derivarse, y

además se dibujará sobre la parcela para la que se solicita licencia, la edificación que se pretende realizar, indicando en números romanos el número de plantas de sus diferentes partes.

c) Plano topográfico del solar en su estado actual a escala debidamente acotado, con referencia a elementos fijos de fácil identificación, figurando línea de bordillo si existiera, alineación que le afecte y edificaciones y arbolado existente.

d) Planos de plantas y fachadas, a escala con las secciones necesarias para su completa inteligencia, acotado, anotado y detallado todo cuanto sea necesario para facilitar su examen y comprobación en relación con el cumplimiento de las ordenanzas que le fueran aplicables.

e) Fotografía de la finca y sus colindantes en aquellas que se encuentren dentro de los límites del centro histórico-artístico y zona de respeto que marque el P.G.O.

f) Indicación de los canales de acceso y de las conexiones con las redes de distribución existentes.

g) Descripción, en su caso, de las galerías subterráneas, minas de agua o pozos que existan en la finca, aunque se hallen abandonados, junto con un croquis acotado en el que se expresen la situación, configuración y medidas de los referidos accidentes del subsuelo.

h) Justificación específica de que el proyecto cumple, en su caso, las siguientes prescripciones:

h') Normas sobre prevención de incendios.

h'') Reserva de espacio para aparcamientos y plazas de garaje.

h''') Previsión de instalación de antena colectiva de televisión.

h'''') Previsión de dependencias para guardar los cubos de basura.

i) Ficha resumen comprensiva de los datos y documentos requeridos, según modelo oficial que se apruebe.

3. Cuando las obras sean de ampliación o reforma que afecten a la estructura del edificio, además de los documentos señalados en este artículo que sean necesarios según la naturaleza de la obra, se aportará documentación específica, suscrita por técnico competente, sobre estudios de las cargas existentes y resultantes, y de los apuntalamientos que hayan de efectuarse para la ejecución de las obras.

4. En la subzona de "Protección Arqueológica" y "Vigilancia Arqueológica", la licencia estará condicionada a la realización de trabajos de investigación de la riqueza arqueológica del subsuelo, así como a la extracción de los elementos y objetos que merezcan conservarse, procediéndose como establecen los artículos correspondientes del título II de estas Normas.

5. Las solicitudes de licencia de obra nueva habrán de contener, además, una separata que precisará los siguientes datos:

   1) Memoria resumen de los datos básicos del proyecto, de los usos admitidos por el P.G.O. y de los previstos en el propio proyecto y plano de situación del inmueble a construir a escala 1/2.000.

   2) Plano o planos de las plantas dedicadas a locales comerciales, oficinas y aparcamientos a escala 1/50 con reducción en el mismo plano a escala 1/500.

Art. 40.—Licencia de modificación de uso.

1. Con la solicitud de licencia para la modificación objetiva del uso del edificio o parte de él, siempre que esta no requiera la realización de obras de ampliación o reforma, se acompañarán los siguientes documentos:

   a) Memoria justificativa, con indicación de si el nuevo uso se halla autorizado por el Planeamiento vigente.

   b) Plano de emplazamiento a escala 1/500, en el que se exprese claramente la situación de la finca con referencia a las vías públicas y particulares que limiten la totalidad de la manzana en que esté situada, indicando las alineaciones oficiales.

   c) Planos de plantas y secciones necesarios para su completa inteligencia.

   d) Certificación expedida por facultativo competente acreditativa de que el edificio es apto para el nuevo uso, con especial referencia al cumplimiento de las condiciones de estabilidad y aislamiento térmico y acústico, así como de las normas sobre prevención de incendios, precisas para el uso pretendido.

2. Cuando la solicitud de licencia para modificar objetivamente el uso de un edificio lleve aparejado la realización de obras de ampliación o reforma, deberán cumplirse además las prescripciones establecidas para la clase de obras de que se trate.

Art. 41.—Licencia de demolición en zona CENTRO.

La solicitud de licencias de demolición en la zona CENTRO definida por este Plan General, deberá ir acompañada de la petición de licencia de obra nueva del edificio que haya de sustituir al que se pretende derruir, habiendo de ser conjunta la aprobación o denegación de ambas licencias.

Art. 42.—Licencia de derribo.

La solicitud de licencia para demoliciones o derribos de construcciones se presentarán acompañadas por los siguientes documentos:

a) Plano de emplazamiento a escala 1/500, copia del plano oficial municipal.

b) Croquis de plantas, alzados y secciones que permitan apreciar la índole del derribo a realizar.

c) Memoria técnica en la que incluyan las precauciones a tomar en relación a la propia obra, vía pública y construcciones o predios vecinos.

d) Fotografías en las que se pueda apreciar el carácter de la obra a derribar o demoler. Las fotografías serán firmadas al dorso por el propietario y el técnico designado para dirigir la obra.

e) Comunicación de la aceptación del técnico designado para la dirección de las obras, visados por el correspondiente Colegio Oficial.

Art. 43.—Licencias de grúas-torre.

1. Con la solicitud de licencia para la instalación y uso de grúas-torre en la construcción, se acompañarán los siguientes documentos:

   a) Plano de ubicación de la grúa en relación con la finca donde se realice la obra y sus colindantes con la indicación de su altura máxima, posición de contrapeso y de las áreas del barrido de la pluma y del carro del que se cuelgue el gancho, así como la altura de las edificaciones e instalaciones existentes en la zona de barrido, firmado por el arquitecto autor del proyecto o el Director de las obras.

   Si tuviera que instalarse en terreno vial, se indicará asimismo el espacio máximo a ocupar por la base de apoyo.

   b) Certificación de la casa instaladora suscrita por técnico competente, acreditativa del perfecto estado de los elementos de la grúa a montar y a asumir la responsabilidad de su instalación, hasta dejarlas en perfectas condiciones de funcionamiento, y su desmontaje.

   c) Póliza de seguro con cobertura total de cualquier género de accidentes que pueda producir el funcionamiento de la grúa y su estancia en obras.

2. La petición de licencia para la instalación y uso de grúas, podrá efectuarse conjuntamente con la solicitud de licencia de obra en la que vaya a utilizarse.

Art. 44.—Peculiaridades de la licencia de obras menores.

Tendrán la consideración de obras menores, las realizadas en vía pública relacionadas con la edificación contigua, las pequeñas obras de reparación, modificación o adecentamiento de edificios y las obras en solares o patios, tales como:

— Construcción o reparación de vados en las aceras, así como su supresión.

— Ocupación provisional de la vía pública para la construcción, no amparada en licencia de obras mayores.

— Construcción de quioscos prefabricados o desmontables para la exposición y venta. ([1])

— Colocación de rótulos, banderas y anuncios luminosos.

— Colocación de anuncios, excepto los situados sobre la cubierta de los edificios que están sujetos a licencia de obra mayor.

— Colocación de postes.

— Colocación de toldos en las plantas bajas con fachada a vía pública.

— Instalación de marquesinas.

— Ejecución de obras interiores en locales no destinados a vivienda que no modifiquen su estructura. ([2])

— Reparación de cubiertas y azoteas que afecten al armazón o estructura de los mismos. ([3])

— Reparación de cubiertas con sustitución parcial de materiales de cubrición.

— Pintura, estuco y reparación de fachadas de edificios sin interés histórico-artístico.

— Colocación de puertas y persianas en aberturas.

— Colocación de rejas.

— Construcción, reparación o sustitución de tuberías de instalaciones, desagües y albañales.

— Construcción de pozos y fosas sépticas. ([2])

— Modificación de balcones, repisas o elementos salientes.

— Reparación o construcción de elementos estructurales, entreplantas, refuerzos de pilares. ([2])

— Ejecución o modificación de aberturas que no afecten a elementos estructurales.

— Formación de aseos en locales comerciales o almacenes. (1)

— Construcción o modificación de escaparates. (1)

— Colocación de elementos mecánicos de las instalaciones en terrazas o azoteas que no estén amparadas por licencia de obras. (2)

— Reposición de elementos alterados por accidente o deterioro de fachadas.

— Establecimiento de muros. (2)

— Construcción de vallas. (1)

— Formación de jardines cuando no se trate de los privados complementarios del edificio. (1)

— Construcción de piscinas. (2)

En los casos señalados con (1) las obras precisarán de planos informativos firmados por técnico competente y visados por su Colegio Profesional.

Los señalados con (2) precisarán de Proyecto Técnico.

Los señalados con (3) precisarán de Dirección de Obra de Aparejador o, en su caso, Ingeniero Técnico.

Art. 45.—Licencia de apertura: Calificación de actividades.

1. Se consideran inocuas y por lo tanto no calificadas las actividades en las que no cabe presumir que vayan a producir molestias, alterar las condiciones normales de salubridad e higiene del medio ambiente, ocasionar daños a bienes públicos o privados ni entrañar riesgos para las personas.
2. Se consideran calificadas las actividades siguientes:
   a) Molestas: Las que constituyen incomodidad por ruidos, vibraciones, humos, gases, malos olores, nieblas, polvos en suspensión, o sustancias que eliminen siempre que estas no sean insalubres, nocivas o peligrosas, en cuyo caso quedarán comprendidas en el lugar que les corresponda.
   b) Insalubres: Las que den lugar a desprendimientos o evacuación de productos que puedan resultar directa o indirectamente perjudiciales para la salud humana.
   c) Nocivas: Las que por las mismas causas puedan ocasionar daños a la riqueza agrícola, forestal, pecuaria o piscícola.
   d) Peligrosas: Las que tengan por objeto fabricar, manipular, expender o almacenar productos susceptibles de originar riesgos graves por explosiones, combustiones, radiaciones u otros de análoga importancia para las personas o bienes o que produzcan vibraciones peligrosas para la seguridad de la edificación.
3. Las categorías de las diversas industrias así como las compatibilidades de uso y los límites máximos en cada situación, son reguladas por las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación de Málaga en el capítulo 3.° del título II y podrán ser desarrolladas mediante una ordenanza especial.

Art. 46.—Licencia de apertura: Documentación.

1. Para las actividades inocuas se precisará:
   a) Plano de situación del local dentro de la planta general del edificio.
   b) Fotocopia de la licencia de obra del edificio. Si esta no pudiera aportarse se presentará plano de situación del edificio a escala 1/2.000, copia del plano oficial.
   c) Declaración de la potencia en motores a instalar.
   d) Croquis o proyecto del local, dependiendo de la importancia de la obra, con la expresa indicación de los aparatos proyectados y las instalaciones necesarias, suscrito por técnico competente y visado por su Colegio Profesional.
   e) Fotocopia del Alta en la Contribución Territorial y Urbana.
2. Para las actividades calificadas se precisará:
   a) Los documentos a que se refieren las letras *a, b, c* y *e* del punto 1, del presente artículo.
   b) Proyecto técnico por duplicado con los planos de situación, de proyecto y memoria suficientes para la completa inteligencia del mismo tanto en sus aspectos urbanísticos, industriales y sanitarios.

Art. 47.—Licencia de extracción de áridos, edificios catalogados y zona de restos arqueológicos.

La regulación de las condiciones específicas que deben revestir las licencias sobre extracción de áridos, de "Edificios Protegidos", y edificaciones sobre zona de restos arqueológicos se contiene en los artículos siguientes:

— Licencia para extracción de áridos: 74 al 76 ambos incluidos.

— Licencia sobre edificios incluidos en la "Ordenanza de Edificios Protegidos": capítulo 3.°, del título V.

— Licencia sobre zona restos arqueológicos y zona sometida a vigilancia de restos: art. 103 al 106 ambos inclusive.

Capítulo 5.°
REGIMEN DEL SUELO

Art. 48.—Régimen Urbanístico.

El Régimen Urbanístico del Suelo, de conformidad con lo previsto en los artículos 12 de la Ley del Suelo y 19 del Reglamento de Planeamiento, se define a través de:

1) La clasificación del suelo en sus distintos tipos.
2) La determinación de la estructura general y orgánica del territorio.
3) La calificación del suelo, con la división en zonas, sectores y unidades de actuación.
4) El señalamiento de las medidas de protección del medio ambiente, conservación de la naturaleza y defensa del paisaje, elementos naturales y conjuntos urbanos, arqueológicos y de carácter histórico-artístico.

Art. 49.—Clasificación del Suelo.

1. El territorio ordenado por este Plan se clasifica a los efectos de régimen jurídico de suelo y de conformidad con lo establecido en los artículos 78, 79 y 80 de la Ley del Suelo, en los siguientes tipos: Suelo Urbano, Suelo Urbanizable en sus dos categorías de Programado y no Programado y Suelo no Urbanizable.

   En los planos "A" se refleja la clasificación del suelo.
2. El Suelo Urbanizable se convertirá en Urbano a través de los procedimientos establecidos en el ordenamiento urbanístico, siendo condición imprescindible la efectiva realización de las obras de urbanización y el cumplimiento de las obligaciones por parte de los propietarios afectados.
3. En la revisión cuatrienial del Programa de Actuación del Plan General únicamente se podrá incorporar Suelo Urbanizable no Programado al Programado, en el supuesto de que los suelos que compongan el primer cuatrienio hayan sido ordenados en sus tres cuartas partes y que los Planes Parciales formulados en desarrollo de las previsiones del Plan General se encuentren en estado de ejecución material de sus determinaciones.

   La revisión del programa se ajustará a lo dispuesto en el artículo 5 de estas Normas.
4. El Suelo no Urbanizable sólo podrá ser clasificado de Urbanizable en algunas de sus categorías en el supuesto de revisión del Plan General.

Art. 50.—Calificación del Suelo.

1. En atención al destino a que se vincula y por su función en la ordenación del territorio, el Plan General califica el Suelo en sistemas y zonas.
2. Por sistemas se entiende el conjunto de suelos destinados por el Plan General a objetivos de carácter colectivo e interés general, que configuran la estructura general y orgánica del territorio.
3. De acuerdo con el programa de urbanización y edificación, el Plan General califica como zonas, los suelos sometidos a un régimen uniforme en los que los particulares, de conformidad con este Plan y sus documentos complementarios, pueden ejercer sus facultades dominicales una vez descontadas las superficies de cesión obligatoria para sistemas. Dentro de cada zona, a su vez, pueden existir una o más subzonas, diferenciadas entre sí y respecto a la zona en el valor de algunos parámetros de la ordenación y edificación.
4. El Plan General en Suelo Urbanizable Programado divide el territorio en sectores, que son unidades urbanísticas y geográficas de características homogéneas delimitadas por situaciones de planeamiento existentes, por sistemas generales de comunicaciones o espacios libres o por elementos naturales, que serán objeto, cada uno de ellos, de un Plan Parcial.
5. El Suelo Urbanizable no Programado, en función de los usos asignados por el Plan General, se divide en tipos.
6. Para el Suelo no Urbanizable el Plan distingue diferentes modalidades en atención al uso y protección al que estén sometidos.

Título II
REGULACION DE USOS Y MEDIDAS DE PROTECCION

Capítulo 1.°
REGULACION DE USOS

Art. 51.—Sobre la regulación de los usos.

El Plan General regula de forma pormenorizada los usos que afectan a los terrenos calificados como Suelo Urbano.

En el Suelo Urbano Programado el Plan General asigna los usos globales de cada sector, y en su caso los usos complementarios.

En el Suelo Urbano no Programado el Plan General señala los usos dominantes, indicando, asimismo el carácter excluyente, compatible o prohibido de los usos asignados a cada área.

En el Suelo no Urbano el Plan General determina los usos admisibles, entendiéndose prohibidos los no permitidos expresamente.

En atención a su significación, las presentes normas desarrollan específicamente los usos extractivos, de aparcamiento, de viviendas e industrial.

Art. 52.—Tipos de usos, conceptos.

Por su idoneidad para su localización un uso puede ser: dominante, complementario, compatible y prohibido.

a) USO DOMINANTE, es aquel de implantación mayoritaria en zona o sector del territorio.

b) USO COMPLEMENTARIO, es aquel que por exigencias de la legislación urbanística y por el propio Plan General, tendrá que existir, en cualquier caso, como equipamiento o dotación necesaria derivada del uso dominante y en una proporción determinada en relación con este.

c) USO COMPATIBLE, es aquel que puede coexistir con el uso dominante sin perder ninguno de ambos las características y efectos que le son propios. Todo ello sin perjuicio de que su necesaria interrelación obligue a una cierta restricción en la intensidad relativa de los mismos.

d) USO PROHIBIDO, es aquel que, por su incompatibilidad con el uso dominante, debe quedar excluido en el ámbito en que se señala.

Art. 53.—Desarrollo de la regulación de usos.

1. En Suelo Urbano, como queda dicho, el Plan General regula de forma detallada la implantación de los usos sobre esta parte del territorio. No obstante, mediante una ordenanza específica, podrán regularse más restrictivamente las determinaciones del Plan General en cuanto a la localización y características de los usos admitidos.
2. También en Suelo Urbano, los Planes Especiales de Reforma Interior podrán restringir la localización y características de los usos admitidos, y admitir usos no contemplados por el Plan General siempre que sean compatibles con los expresamente admitidos por este.
3. En Suelo Urbanizable Programado, el Plan Parcial regulará de forma detallada los usos admitidos.
4. En Suelo Urbanizable no Programado, el programa de actuación urbanística establecerá la proporción admisible de usos compatibles con el uso dominante, siendo competencia de los Planes Parciales subsiguientes el desarrollo concreto de los usos.
5. En Suelo no Urbanizable, los Planes Especiales podrán prohibir usos que resulten perjudiciales.
6. En último término, el planeamiento especial de protección del patrimonio histórico y cultural podrá establecer limitaciones de usos en razón a la naturaleza del objeto protegido.

Art. 54.—Clases de usos.

A los efectos del presente Plan General los usos se clasifican:

A) **Según su función.**

1. **Uso de vivienda,** que comprende los espacios locales o dependencias destinadas a residencia familiar. Se establecen las siguientes categorías:
   a) Vivienda unifamiliar, vivienda situada en parcela independiente, en edificio aislado o agrupado horizontalmente y con acceso independiente y exclusivo.
   b) Vivienda bifamiliar: es un caso particular de la unifamiliar, obtenida por adaptación de una unifamiliar preexistente mediante su ampliación o modificación con el fin de obtener vivienda para los miembros de una misma familia. En ningún caso esta modificación o ampliación para obtener una vivienda bifamiliar podrá sobrepasar el valor de los parámetros de ordenación y edificación propios de la parcela. El carácter mancomunado y no segregable de la parcela en estos casos habrá de hacerse constar en escritura pública.
   c) Vivienda plurifamiliar: Es el edificio destinado a residencia con más de dos viviendas en régimen de propiedad horizontal, pudiendo disponer de accesos y elementos comunes.
2. **Uso de viario,** los espacios destinados a la comunicación y transporte de personas y mercancías, así como los complementarios que facilitan su buen funcionamiento.
3. **Uso de aparcamiento,** los espacios o locales destinados a la detención prolongada de los vehículos de motor.
4. **Uso de oficinas,** los espacios o locales destinados a las actividades terciarias en que predominan las administrativas o burocráticas, de carácter público o privado y los destinados a despachos profesionales incluso las clínicas privadas de médicos.

   Se incluyen en este uso actividades tales como gestorías, inmobiliarias, notarías, bancos, servicios de la Administración. En este uso se pueden distinguir entre edificio exclusivo de oficina o uso no exclusivo.
5. **Uso comercial,** los espacios o locales abiertos al público destinados a la compraventa o permuta de mercancías al pormenor y su almacenamiento inmediato, tales como mercados, supermercados, tiendas, etc., así como los servicios a las personas, como barberías, saunas, salones de belleza, etc.
6. **Uso de industria,** los espacios o locales destinados a las siguientes actividades:
   a) Transformación de materias primas o semielaboradas, o su preparación para posteriores transformaciones.
   b) Conservación, guarda, y distribución al por mayor.
   c) Agencias de transporte.
   d) Transporte e industria auxiliar del automóvil, tales como estaciones de autobuses, garajes, talleres, estaciones gasolineras, etc.
   e) Industrias de materiales para la construcción.
   f) Y en general, todas aquellas actividades que por los materiales y elementos técnicos utilizados, puedan ocasionar molestias, peligros o incomodidades a las personas o daños a los bienes.
7. **Uso hotelero,** comprende los espacios o locales destinados a alojamiento temporal con instalaciones comunes tales como hoteles, moteles, apartoteles, y en general los del ramo de hostelería con calificación turística, así como las instalaciones anejas complementarias.
8. **Uso de hostelería,** tales como cafés, bares, restaurantes, discotecas, salas de fiesta, casinos, etc.
9. **Uso de alojamiento comunitario,** comprende los espacios o locales destinados a alojamiento con instalaciones comunes tales como residencias de ancianos, infantiles, de estudiantes, así como las instalaciones anejas complementarias.
10. **Uso recreativo** y de relación social, son los espacios o locales destinados al público para su recreo y diversión, tales como espectáculos, cines y teatros.
11. **Uso de asistencia sanitaria,** comprende los espacios o locales destinados a la asistencia y prestación de servicios médicos o quirúrgicos a los enfermos, con o sin alojamiento en los mismos, tales como hospitales, clínicas, dispensarios, ambulatorios, etc.
12. **Uso educativo,** comprende el conjunto de espacios o locales destinados a actividades de formación en sus diferentes niveles, tales como centros escolares, incluso guarderías, academias, universidades, etc.
13. **Uso cultural,** los espacios o locales destinados a la conservación, transmisión y génesis de los conocimientos, tales como bibliotecas, archivos, museos, teatros, centros de investigación, etc., así también los destinados a actividades socioculturales y de relación como pueden ser los centros de asociaciones, agrupaciones, cívicos.
14. **Uso religioso,** los espacios o locales destinados al culto y los directamente ligados al mismo, tales como templos, centros parroquiales, conventos, etc.
15. **Uso de zonas verdes,** comprende los espacios destinados a plantaciones de arbolado y jardinería, con objeto de garantizar la salubridad, reposo, y esparcimiento de la población, como parques,

jardines públicos y privados, pequeños huertos familiares, etc., así como para protección y aislamiento de las zonas o establecimientos que lo requieran y de obtener las mejores condiciones ambientales del área.

16. **Uso deportivo,** los espacios o locales destinados a la práctica, enseñanza o exhibición del deporte y la cultura física.
17. **Uso de protección,** usos ligados a instituciones y cuerpos de protección y orden público, tales como bomberos, policía, guardia civil, prisiones, centros tutelares de menores. Se incluyen también en esta clase los usos propios del ejército.
18. **Uso agrícola,** forestal o pecuario, comprende los espacios o locales destinados al desarrollo y explotación de las citadas actividades.
19. **Uso extractivo,** comprende las actividades de extracción de áridos, y movimientos de tierras.
20. **Uso de cementerios.**
21. **Uso de campings.**
22. **Usos recreativos ligados a áreas forestales,** tales como ventas, clubs de campo, picaderos, lugares de picnic y análogos, que se regulan específicamente en las normas para el Suelo no Urbanizable.

B) **Según su naturaleza.**

USO PUBLICO, el que se desarrolla sobre un bien de titularidad pública o de titularidad privada gestionado por la Administración que posibilita su utilización y disfrute a todos los miembros de la comunidad.

USO PRIVADO, el uso limitado a un número determinado de personas por razón del dominio o propiedad sobre la cosa.

USO COLECTIVO, son los de naturaleza privada destinados al público y a los que se accede por la pertenencia a una asociación, agrupación, club o forma de organización similar, o por el pago de una cuota, precio o contraprestación.

Art. 55.—Usos provisionales.

Se consideran usos provisionales los que no estando prohibidos por este Plan General, se establezcan de manera temporal, no requieran obras e instalaciones permanentes, y no dificulten la ejecución del Plan General.

Estos usos podrán autorizarse con arreglo a los requisitos y condiciones previstos en el art. 58 de la Ley del Suelo. La autorización deberá renovarse (anual o bianualmente) en defecto de la cual quedará caducada y habrá de procederse a su levantamiento.

Art. 56.—Aclaración sobre representación de usos en la cartografía.

La clasificación funcional y pormenorizada de usos que se establece en este capítulo es de aplicación mediante las regulaciones que sobre usos se establecen en estas Normas para las diferentes clases de suelo. Sin perjuicio de ello en el Plano A "Clasificación, Usos y Sistemas" se expresan los usos relativos a dotaciones y equipamientos de forma agrupada por economía de la representación gráfica.

La correspondencia entre las agrupaciones de usos dotacionales contenidos en el Plano y las clases de usos definidas en este capítulo, es la siguiente:

INDICACION DEL PLANO	USOS QUE INCLUYE
PARQUE URBANO Y JARDIN	Zona verde.
DEPORTIVO	Deportivo.
EDUCATIVO	Educativo.
SOCIAL ASISTENCIAL	Religioso.
	Administrativo.
	Protección y Seguridad.
	Mercados y Centros comerciales.
	Cultural.
	Residencias de Ancianos e Infantiles.
	Sanitario.
	Hospitalario.
	Recreativo.
CEMENTERIO	Cementerio.

Capítulo 2.°
REGULACION DEL USO DE VIVIENDA

Art. 57.—Definiciones.

1. Superficie útil de las dependencias de una vivienda, es la superficie de suelo contenida dentro del perímetro definido por la cara interna de los muros o paredes que conforman el espacio.
2. Se designa como estancia a cualquier dependencia habitable de la vivienda, estando por tanto excluidos de este concepto los pasillos, distribuidores, armarios o despensas y baños.

Art. 58.—Iluminación y ventilación.

Toda estancia tendrá iluminación y ventilación directa del exterior mediante hueco de superficie no menor que una décima parte (1/10) de la superficie en planta de la estancia.

Art. 59.—Superficies útiles mínimas de las dependencias.

Las diversas dependencias de la vivienda habrán de cumplir las siguientes condiciones mínimas de superficie útil:

1. Salón más comedor: 18 m^2 para viviendas de hasta tres dormitorios, y 20 m^2 para viviendas de más de tres dormitorios. Para viviendas de menos de tres dormitorios 14 m^2.
2. Cocina: 5 m^2 para viviendas de menos de tres dormitorios podrá integrarse con la superifice del salón.
3. Lavadero con tendedero: 2 m^2. El tendedero podrá ser mancomunado (en cubiertas, plantas libres o azoteas) debiéndose disponer a tal fin de una superficie mínima de 2 m^2/vivienda.
4. Dormitorios: 10 m^2 para dormitorios dobles y 6 m^2 para dormitorios simples.
5. Baño: 3 m^2.
6. Aseo o retrete: 1.10 m^2.

Art. 60.—Condiciones de distribución de las dependencias.

a) Cada vivienda dispondrá obligatoriamente de una dependencia de baño, cuyo acceso no podrá hacerse a través de los dormitorios ni de la cocina. Si el acceso al baño se dispone a través del comedor, ambas dependencias habrán de quedar separadas con una dependencia con doble puerta.

b) En las viviendas con más de un baño podrá accederse a estos desde los dormitorios, debiendo sin embargo al menos un baño cumplir la condición de acceso independiente regulada en el párrafo anterior.

c) En las viviendas de un solo dormitorio, el acceso al baño podrá hacerse directamente desde el dormitorio o la estancia comedor.

d) En las viviendas con igual número de baños y dormitorios se podrá acceder desde estos a todos los baños.

e) En los casos de reutilización y rehabilitación de viviendas no serán obligatorias las condiciones de los apartados anteriores siempre que desde el proyecto se justifique razonablemente la imposibilidad de cumplirlas, por los condicionantes estructurales y de distribución interna de la vivienda existente.

Art. 61.—Pasillos y escaleras.

1. El ancho de los pasillos no podrá ser inferior a 0,80 m.
2. Las escaleras se regularán por las siguientes condiciones:

a) Para alturas del edificio iguales o inferiores a PB + 3 plantas, las escaleras se podrán iluminar y ventilar cenitalmente, siempre que el hueco de iluminación en cada una de las plantas tenga una superficie no inferior a 1 m^2.

Para alturas superiores a PB + 3, la iluminación y ventilación deberá ser directa con huecos en cada planta, de superficie no inferior a 1 m^2.

b) La anchura mínima de las huellas de los escalones será de 27 cms., y la altura máxima de las tabicas de 19 cms., excepto en viviendas unifamiliares, donde se permite una variación del 20 % respecto a las expresadas medidas.

c) La anchura mínima de las mesetas habrá de ser 1,20 m., excepto en viviendas unifamiliares, que podrá ser de 1 m.

d) La anchura mínima libre de los tramos de escalera será de 0,80 m.

e) En edificios de altura superior a PB + 3 plantas será obligatoria la instalación de ascensor.

Art. 62.—Ordenanza de vivienda.

En desarrollo de este Plan General el Ayuntamiento aprobará una ordenanza que contemple la regulación del uso de vivienda. Esta ordenanza podrá alterar las determinaciones de este Plan solamente en el sentido más restrictivo de fijar exigencias más cualificadas respecto a dimensiones y condiciones de la vivienda y sus dependencias.

Capítulo 3.°
REGULACION DEL USO INDUSTRIAL

Art. 63.—Clasificación.

Las Normas reguladoras del uso industrial que se contienen en este epígrafe tienen por objeto la preservación del medio ambiente urbano y rural, controlando los efectos no deseables en función de su previsible intensidad y de su ubicación en relación con los otros usos. Simultáneamente se mantiene el criterio de evitar restricciones en la mayor medida de lo posible a la actividad industrial, esto es, asegurar el mayor grado de compatibilidad posible con los demás usos urbanos, asegurando en todo caso la no producción de daños, molestias y perjuicios a las personas.

De acuerdo con tales criterios atendiendo a su grado de compatibilidad, se establecen las siguientes Categorías industriales:

1.ª Industrias compatibles con la vivienda.

2.ª Industrias compatibles con la zonificación residencial.

3.ª Industrias que requieren zonificación industrial específica.

4.ª Industrias incompatibles con el medio urbano.

Art. 64.—Primera Categoría: Industrias compatibles con la vivienda.

Se definen como tales, aquellas que utilicen maquinaria movida a mano o por motores de potencia inferior a 5 Kw. si es en Planta Alta, y 20 Kw. si es en Planta Baja o Sótano, que no originen molestias al exterior del local en que estén ubicadas y que no produzcan ruidos superiores a 55 decibelios (dBA), ni emanaciones o peligros especiales. A los efectos de la determinación de esta Categoría, se entenderá que son actividades "molestas" para la vivienda, y por tanto no clasificables en esta Categoría, aquellas que por los ruidos, vibraciones o trepidaciones que provoquen, o por los humos, gases, olores, nieblas, polvos en suspensión o substancias que eliminen, constituyan una molestia para los vecinos de los lugares inmediatamente próximos a aquel en que radiquen tales establecimientos.

Los servicios propios de una comunidad de viviendas, tales como instalaciones de climatización, de mantenimiento, de los aparatos elevadores, etc., se clasifican en esta Categoría industrial, aun cuando por su volumen o por las molestias y peligro que supongan superen a los fijados para esta Categoría, siempre que no superen los límites de tolerancia de la 2.ª Categoría.

Los garajes privados y públicos para turismos y motocicletas se considerarán incluidos en esta Categoría, así como los talleres de reparación de automóviles, de maquinaria en general y almacenes, siempre dentro de los niveles de molestias propios de esta 1.ª Categoría.

Art. 65.—Segunda Categoría: Industrias compatibles con la Zonificación residencial.

Se incluyen en esta Categoría las industrias que sin ser insalubres, nocivas ni peligrosas, pero que por su tamaño y condiciones de accesibilidad y servicio, puedan situarse en áreas urbanas con dominio de uso residencial. El nivel máximo de ruido admisible en esta Categoría es de 70 decibelios. La potencia máxima permitida 60 Kw.

A los efectos de la determinación de esta Categoría, se entenderá que son "insalubres" aquellos establecimientos en los que a consecuencia de las manipulaciones que en los mismos se realicen, se originen desprendimientos o evacuación de productos que al difundirse en la atmósfera o vertirse en el suelo contaminen aquella o éste, de modo que pueda resultar perjudicial para la salud humana.

Igualmente se entenderá que son "nocivas" aquellas actividades que, por las mismas causas que las insalubres puedan ocasionar daños a la riqueza agrícola, forestal, y pecuaria, y "peligrosos", los establecimientos industriales en los que se produzcan, manipulen, expendan o almacenen productos susceptibles de originar riesgos graves por combustiones espontáneas o explosiones determinantes de incendios y proyección de materiales que puedan ser originados voluntaria o involuntariamente, y otras causas análogas que impliquen riesgo para personas y bienes de toda clase.

Las actividades de servicios, garajes, almacenes talleres, etc., que se han mencionado en el artículo anterior, se consideran incluidas en esta Categoría cuando superen los límites de superficie que se les asignen en la Normativa específica de las zonas de Suelo Urbano y sectores de urbanizable.

Art. 66.—Tercera Categoría: Industrias que requieren Zonificación industrial específica.

Pertenecen a esta categoría las actividades incompatibles con la vivienda y con cualquier otro uso que no sea industrial. Comprende a la mediana y gran industria en general, con la exclusión de aquellas cuya insalubridad o peligrosidad las hace incompatibles con la proximidad de áreas urbanas.

El nivel máximo admisible de ruido en esta Categoría es de 100 decibelios.

No se establecen limitaciones de superficie ni potencia.

Art. 67.—Cuarta Categoría: Industrias incompatibles con el medio urbano.

Son aquellas que por sus extremas características de molestia o/y peligrosidad, o por cualquiera otra derivada de la aplicación del Decreto 2.414/1961 de 30 de noviembre, deben estar alejadas de las áreas urbanas. Con la finalidad de prever el emplazamiento de determinadas instalaciones especiales, este Plan General califica áreas de Suelo Urbanizable no Programado y no Urbanizable desarrollándose siempre mediante Plan Especial, asignándolas a este uso, y definiéndolas como Sistema General de Infraestructura de Servicios, de acuerdo con los motivos y regulación que se contienen en el artículo 149 del capítulo 70 del título III de estas Normas, y en el artículo 350 del capítulo 1 del título VIII (Suelo no Urbanizable).

Art. 68.—Reglamentación de las actividades.

Para la clasificación de las actividades según los conceptos de "molestas", "insalubres", "nocivas" o "peligrosas", se estará a lo dispuesto en el Decreto 2.414/1961 de 30 de noviembre, que será de aplicación simultánea con las Normas contenidas en este capítulo sin perjuicio de que vayan produciéndose las adaptaciones e interpretaciones derivadas de las nuevas legislaciones en las materias propias del cambio tecnológico.

El Ayuntamiento, en desarrollo de estas Normas y de la capacidad que para ello tiene legalmente conferida, podrá aprobar Ordenanzas reguladoras del uso industrial que, sin contradecir las determinaciones de estas Normas y en todo caso sin ampliar la tolerancia de los parámetros aquí fijados, concreten y pormenoricen las Categorías, las situaciones en que estas son de aplicación, así como establezcan los controles técnicos de los efectos sobre el medio ambiente de las actividades.

Art. 69.—Regulación del uso.

1. La aplicación de las Categorías industriales a las diferentes zonas del Suelo Urbano y Sectores del Urbanizable, se regula en las Normas específicas propias de unas y otros, en las que asimismo se establecen las superficies máximas admisibles.
2. El límite máximo de potencia fijado se podrá superar hasta un máximo del 50 % de los valores máximos establecidos siempre que las molestias producidas por la instalación, y especialmente los ruidos medidos en decibelios, no superen las cifras máximas indicadas.

   El aumento de potencia está permitido en las instalaciones de ascensores, calefacción, generadores, acondicionamiento de aire y similares.
3. Las limitaciones y normas que han quedado fijadas para la industria no rigen para las instalaciones de acondicionamiento doméstico, las cuales podrán disponer de los elementos y potencia que precisen, debiendo quedar instaladas con las convenientes precauciones técnicas, a fin de evitar que ocasionen molestias al vecindario.
4. El ruido se medirá en decibelios y su determinación se efectuará en el domicilio del vecino más afectado por las molestias de la industria y en las condiciones menos favorables, estableciéndose un límite máximo de 48 dBA. En todo caso, entre las 22 h. y las 8 h. el nivel sonoro admisible en el domicilio del vecino más afectado no podrá sobrepasar en más de 3 dBA al ruido de fondo, entendiéndose por tal el ambiental sin los valores punta accidentales.

Art. 70.—Modificación de la Categoría cuando se apliquen medidas correctoras.

1. Cuando por los medios técnicos correctores utilizables y de reconocida eficacia se eliminen o reduzcan las causas justificativas de la inclusión de una actividad industrial en una Categoría determinada, el Ayuntamiento, a los efectos urbanísticos regulados en este Plan General, podrá considerar a esta actividad como de Categoría inmediata inferior.
2. Si las medidas técnicas correctoras no lograsen el efecto justificativo de la inclusión en la Categoría inferior y en el plazo que se otorgue al industrial para la corrección de deficiencias o la adopción de otras medidas (que no podrá ser superior en ningún caso, a dos meses) no se garantizase el eficaz funcionamiento, el Ayuntamiento acordará el cese o clausura de la actividad no permitida según las normas generales.

3. Serán como mínimo condiciones indispensables para que una industria de Tercera Categoría pueda ser considerada como de Segunda Categoría las siguientes:

   a) Que no se realicen operaciones o procedimientos en los que se precise la fusión de metales o bien procesos electrolíticos o que puedan desprender olores, vapores, humos o nieblas.

   b) Que tampoco utilice disolventes inflamables para la limpieza de las máquinas o para cualquier otra operación.

   c) Que las materias primas estén exentas de materias volátiles inflamables y/o tóxicas o molestas, y que los vahos que puedan desprenderse sean recogidos y expulsados al exterior por chimenea de características reglamentarias.

   d) Que la instalación de la maquinaria sea tal que ni en los locales de trabajo ni en ningún otro se originen vibraciones ni estas se transmitan al exterior.

   e) Que la insonorización de los locales de trabajo sea tal que fuera de ellos y en el lugar más afectado por el ruido originado por la actividad, el nivel de ruido no se incremente en más de 3 dBA.

   f) Que cuando la superficie industrial sea superior a doscientos metros cuadrados (200 m^2), se disponga de una zona exclusiva para carga y descarga con la capacidad mínima de un camión por cada 500 m^2 de superficie industrial, y de dos camiones para superficies superiores.

   g) Que desde las 21 h. a las 8 h. sólo se permita la carga y descarga de furgonetas (carga máxima inferior a 3.500 kg.) y siempre dentro del local cerrado destinado a este fin.

   h) Que además de las precauciones contra incendios preceptivas en todo local en que existan materias combustibles (como recortes de papel o de cartón o de plástico o virutas de madera, cartón o plástico combustible) se instalen sistemas de alarma o rociadores automáticos.

4. Sólo se autorizará el cambio de Categoría de la actividad en edificios sin viviendas.

5. En ningún caso podrá reducirse en Primera Categoría una actividad de Categoría superior.

Art. 71.—Condiciones de funcionamiento.

1. A pesar de los dispuesto en las presentes Normas sobre usos industriales, no podrá utilizarse ni ocuparse ningún suelo o edificio para usos industriales que produzcan algunos de los siguientes efectos: ruido, vibraciones, malos olores, humos, suciedad u otras formas de contaminación, perturbación de carácter eléctrico o de otro tipo, peligros especiales de fuego, explosión, molestia, nocividad o insalubridad en tal grado que afecte negativamente al medio ambiente, o impida la localización de uno cualquiera de los demás usos permitidos en estas Normas. A tal fin los establecimientos deberán evitar o limitar los peligros y efectos por debajo de los límites máximos de funcionamiento que por cada tipo de efecto se establece en estas Normas, y que por las causas expuestas puedan estar presentes en los lugares de observación o determinación de su existencia que se fija en estas Normas.

2. Los lugares de observación en los que se determinarán las condiciones de funcionamiento de cada actividad serán los siguientes:

   a) En el punto o puntos en los que dichos efectos sean más aparentes en los casos de humos, polvo, residuos o cualquiera otra forma de contaminación y de perturbaciones eléctricas o radioactivas. En el punto o puntos en donde se pueden originar, en el caso de peligro especial de incendio y de peligro de explosión.

   b) En los límites de la línea de solar o parcela o del muro edificable medianero perteneciente a los vecinos inmediatos, en los casos en que se originen molestias por ruidos, vibraciones, deslumbramientos, olores o similares.

3. Límites de funcionamiento en cada tipo de efecto.

   a) Posibilidades de fuego y explosión. Todas las actividades que, en su proceso de producción o almacenaje, incluyen inflamables y materias explosivas, se instalarán con los sistemas de seguridad adecuados, que eviten la posibilidad de fuego y explosión, así como los sistemas adecuados, tanto en equipo como en utillaje, necesarios para combatirlos en casos fortuitos. Bajo ningún concepto podrán quemarse materiales o desperdicios al aire libre.

   La instalación de los diferentes elementos deberá cumplir además las disposiciones pertinentes que se dicten por los diferentes organismos estatales o locales, en la esfera de sus respectivas competencias.

   En ningún caso se autoriza el almacenaje al por mayor de productos inflamables o explosivos, en locales que formen parte o sean contiguos a destinados a vivienda. Estas actividades por consiguiente, se clasificarán siempre de Categoría Tercera.

   b) Radioactividad y perturbaciones eléctricas. No se permitirá ninguna actividad que emita peligrosas radiaciones o perturbaciones eléctricas que afecten al funcionamiento de cualquier equipo o maquinaria, diferentes de los que originen dicha perturbación.

   Deberá cumplir también las disposiciones especiales de los organismos competentes en la materia.

   c) Ruidos. En los lugares de observación y medida especificados en el párrafo 2, la intensidad del sonido radiada para cada octava estandar, por todo uso o equipo (a excepción de los equipos provisionales de transporte o de trabajos de construcción) no podrá exceder de los valores observados conforme a las condiciones de localización o del carácter del ruido precisadas en la tabla II.

TABLA I

FRECUENCIA Bandas de octava estandar (en ciclos por segundo)	Intensidad de sonido (en decibelios)
20 - 75	65
75 - 100	55
150 - 300	50
360 - 600	45
600 - 1.200	40
1.200 - 2.400	40
Superior a 2.400	35

TABLA II

Localización de la operación o carácter del ruido	Corrección de decibelios
1. Operación que se realiza durante el día (de 8 a 22 horas)	+ 5
2. Fuente de ruido que se opera menos de *a)* 20 % por cualquier período de 1 hora	+ 5 (20%)
b) 5 % por cualquier período de 1 h.	+10 (5%)
3. Ruidos provocados por impulsos (martilleo, etc.)	— 5
4. Ruido de carácter periódico	— 5
5. Parcela o solar industrial que se halle en zona industrial, alejado más de 100 m de cualquier zona residencial o rústica, prevista por el Plan General	+10

Si el ruido no es agudo y continuo y no se emite entre las 22 horas y las ocho de la mañana, se aplicará una o más de las correcciones contenidas en la Tabla II, a los diferentes niveles de banda de cada octava de la Tabla I.

d) No podrá permitirse ninguna vibración que sea detectable sin instrumentos en el lugar de medida especificados en estas Normas. Para su corrección se dispondrán bancadas independientes de la estructura del edificio y del suelo del local para todos aquellos elementos originadores de la vibración, así como dispositivos antivibratorios.

La vibración V se medirá en Pals según la fórmula DIN 10 log. 10 3.200 A^2 N^2, en la que A es la amplitud en cms. y N la frecuencia en hertzios.

La vibración no podrá superar los 25 pals en las industrias de Categoría Tercera. 15 pals en las de Categoría Segunda y 5 pals en las de Categoría Primera.

e) Deslumbramientos. Desde los puntos de medida especificados en el párrafo 2 de esta Norma, no podrá ser visible ningún deslumbramiento directo o reflejado, debido a fuentes luminosas de gran intensidad o a procesos de incandescencia a altas temperaturas, tales como combustión, soldadura y otros.

f) A partir de la chimenea u otro conducto de evacuación, no se permitirá ninguna emisión de humo gris visible, de sombra igual o más oscura a la intensidad 2 de la escala de Micro Ringlemann, excepto para el humo gris a 3 de dicha escala emitido durante 4 minutos solamente en todo el período de 30 minutos.

Por consiguiente, las actividades calificadas como "insalubres", en atención a la producción de humos, polvo, nieblas, vapores o gases de esta naturaleza, deberán estar dotadas de las adecuadas y eficaces instalaciones de precipitación de polvo o por procedimiento eléctrico.

Asimismo, en el interior de las explotaciones no podrán sobrepasarse los niveles máximos tolerables de concentración de gases, vapores, humos, polvo y neblina en el aire.

En ningún caso los humos ni gases evacuados al exterior podrán contener más de 1,50 gramos de polvo por metro cúbico, medido a cero grados y a 760 mm. de presión de mercurio y, sea cual fuere la importancia de la instalación, la cantidad total de polvo emitido no podrá sobrepasar la de 40 kg/hora.

g) Olores. No se permitirá ninguna emisión de gases ni la manipulación de materias que produzcan olores en cantidades tales que puedan ser fácilmente detectables, sin instrumentos, en la línea de la propiedad de la parcela, desde la que se emiten dichos olores.

h) Otras formas de contaminación de aire. No se permitirá ningún tipo de emisión de cenizas, polvo, humos, vapores, gases, ni de otras formas de contaminación del aire, del agua o del suelo, que puedan causar peligro a la salud, a la riqueza animal y vegetal, a otras clases de propiedad o que causen suciedad.

Art. 72.—Vertidos industriales.

Las aguas residuales procedentes de procesos de elaboración industrial se decantarán y depurarán en primera instancia por la propia industria antes de verterla a las redes generales de saneamiento. No obstante, las instalaciones que produzcan aguas residuales no contaminadas podrán verter directamente con sifón hidráulico interpuesto.

Art. 73.—Niveles de industria.

A los efectos de ordenación urbanística se establecen dos niveles de industria según el tamaño:

a) Pequeña y mediana industria, ocupando una superficie igual o inferior a 3.000 m^2.

b) Gran industria, ocupando una superficie superior a 3.000 m^2.

Capítulo 4.°
REGULACION ESPECIFICA DEL USO EXTRACTIVO

Art. 74.—Definición.

Se considerarán áreas extractivas aquellos suelos en los que se realizan actividades de extracción de áridos o cualquier tipo de roca o se realizan movimientos de tierras. Estas actividades tienen carácter temporal, y provisional y no pueden llevarse a cabo en los Suelos clasificados como Urbano y Urbanizable por el Plan General.

Art. 75.—Requisitos para la obtención de la licencia.

Las actividades extractivas de cualquier clase están sujetas a licencia municipal, sin perjuicio de las autorizaciones de otras instancias administrativas que pudieran ser preceptivas.

El otorgamiento de la licencia municipal estará subordinada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) El respeto del paisaje.

b) La conservación de los bosques y arbolado.

c) La no desviación, disminución o contaminación de las corrientes de agua superficiales o subterráneas.

Art. 76.—Documentación de la solicitud de licencias.

La solicitud de licencia cumplimentará los siguientes documentos:

a) Memoria descriptiva sobre el ámbito de las operaciones que se pretenden desarrollar, especificando los desmontes y terraplenes previstos, la duración aproximada de la explotación y el cumplimiento de las condiciones y requisitos a que se refiere el artículo anterior.

b) Estudio de afección al paisaje y medidas que se adoptarán para proteger su conformación.

c) Título de propiedad o autorización del propietario del suelo.

d) Descripción de las operaciones de extracción con los perfiles correspondientes y volumen de piedra y áridos que se han de remover o extraer.

e) Estudio geológico del terreno objeto de explotación con especial atención a las corrientes de agua.

f) Compromiso de peticionario de licencia de restituir el terreno a su estado natural y descripción de medidas que se adoptarán a tal fin.

g) Garantías de tipo patrimonial respecto de las condiciones establecidas en los puntos anteriores.

Capítulo 5.°
REGULACION DEL USO DE APARCAMIENTO

Art. 77.—Definición.

1. Se define como aparcamiento el área fuera de la calzada de las vías, destinada específicamente a estacionamiento de vehículos.
2. Se definen como garajes los espacios cubiertos situados sobre el suelo, en el subsuelo o en las edificaciones, así como las instalaciones mecánicas a ellos ligadas, destinados a la guarda de vehículos.

Art. 78.—Reserva de espacios para aparcamientos.

1. Los Planes Parciales en Suelo Urbanizable, y los Planes Especiales si ello es coherente con su finalidad, habrán de prever suelo para aparcamiento en función de la edificabilidad y los usos, en la cantidad y de acuerdo con lo que se regula para cada uso en los párrafos siguientes de éste y el siguiente artículo, de manera que se asegure espacio suficiente para paradas y estacionamiento de vehículos en relación con la demanda derivada de los usos y su intensidad.
2. *a)* En particular, los Planes Parciales en Suelo Urbanizable efectuarán su previsión de superficie y plazas de aparcamiento, de acuerdo con la regulación que para los diferentes tipos de edificaciones establece el siguiente artículo y en relación con los usos pormenorizados previstos por el Plan Parcial, teniendo carácter de mínimo absoluto, en todo caso, las reservas previstas en el Anexo del Reglamento de Planeamiento.

b) Los Planes Parciales para uso Industrial y Comercial preverán, por encima de las anteriormente dichas regulaciones, las reservas en función del tráfico de autobuses, camiones, trailers u otros medios de transporte previsibles de acuerdo con la naturaleza de los usos previstos, dimensionando las plazas de acuerdo con el tamaño de estos.

c) Cuando las Fichas reguladoras de cada Sector de Suelo Urbanizable Programado establezcan reservas superiores a los mínimos aquí establecidos, serán estas obligatorias.

d) Los Planes Parciales para uso de vivienda no podrán disponer al aire libre más del 50 % de las plazas de aparcamiento que prevean. Esta proporción podrá ser disminuida en la regulación específica de sectores en sus correspondientes Fichas.

e) En la regulación de determinadas unidades de actuación en Suelo Urbano y sectores de planeamiento en Suelo Urbanizable, se establecen determinaciones específicas sobre dimensionamiento de las reservas de espacios para aparcamientos, que habrán de respetarse como dotaciones mínimas.

f) Cuando no se regule expresamente la dotación de aparcamiento en las Fichas reguladoras de las Unidades de Actuación en Suelo Urbano, se estará en ellas a lo dispuesto en este artículo para los Planes Parciales en Suelo Urbanizable Programado, y en el siguiente para el Suelo Urbano.

3. Se establecen con carácter general las siguientes exigencias mínimas para el uso de aparcamientos.

a) Cuando de la aplicación de las determinaciones mínimas expresadas en metros cuadrados de aparcamiento resulte un número fraccionario de plazas, la fracción igual o menor a 1/2 se podrá descontar. Toda fracción superior a 1/2 se computará como un espacio más de aparcamiento.

b) Los espacios de estacionamiento exigidos por estas Normas deberán agruparse en áreas específicas sin producir excesivas concentraciones que den lugar a vacíos urbanos, ni a excesivas distancias a las edificaciones e instalaciones. Se exceptúan de esta regla aquellas áreas de aparcamiento específicamente trazadas y calificadas por este Plan General o que se califiquen en Planes Especiales de Reforma Interior, cuando su carácter y función sea la dotación general de grandes zonas.

c) Con exclusión de los accesos, isletas, rampas y áreas de maniobra, para cada plaza de estacionamiento deberá preverse como mínimo una superficie de suelo rectangular de 2,20 m de ancho por 4,50 m de largo.

d) Todo espacio de estacionamiento deberá abrirse directamente a la calzada de las vías urbanas mediante una conexión cuyo diseño garantice suficiente seguridad principalmente para los peatones, y sea eficaz en su forma de dar acceso y salida a los vehículos, coherentemente con los movimientos de tráfico.

e) Los espacios abiertos destinados a aparcamiento habrán de integrarse en el paisaje urbano propio de la zona donde se localizan. A estos efectos se dispondrán plantaciones de arbolado, jardinería, taludes, mobiliario urbano u otros elementos que aseguren esta integración.

f) En las áreas de aparcamiento se prohibe todo tipo de actividad relacionada con la reparación.

Art. 79.—Previsión de aparcamientos en las edificaciones.

1. Para los edificios de nueva planta, a excepción de los correspondientes a la Ordenanza de Edificios Protegidos y a la Zona Centro donde se estará a lo dispuesto en su normativa específica sobre "uso de aparcamiento", deberá preverse en los proyectos, como requisito indispensable para obtener la licencia, las plazas de aparcamiento que se regulan a continuación, bien sea en el interior del edificio o en terrenos edificables del mismo solar, con un mínimo de 20 m² por plaza, incluidas rampas de acceso, áreas de maniobra, isletas y aceras.
2. Las plazas mínimas de aparcamiento que deberán preverse son las siguientes:

a) Edificios de viviendas: Una plaza por cada vivienda. En viviendas de superficie construida igual o superior a los 200 m², una plaza por cada fracción de 100 m². Además de las excepciones consignadas en el párrafo 1 de este artículo, se exceptúan de la obligatoriedad de previsión de plazas de aparcamiento las parcelas de Suelo Urbano situadas en zonas consolidadas por la edificación en las que concurran alguna de las siguientes circunstancias:

— Las que se construyan sobre una parcela de superficie inferior a 300 m².

— Las que den frente a calle con calzada sin tráfico rodado, o siendo con tráfico rodado tengan anchura entre alineaciones opuestas inferior a 6 m.

— Las que tengan su frente de fachada inferior a 6 m.

Las parcelas de Suelo Urbano en las que concurran alguna de estas circunstancias pero que sean consecuencia de nueva parcelación, habrán de hacer su previsión de aparcamientos en unidades zonales contiguas a las viviendas y en la proporción establecida en este apartado.

b) Edificios públicos o privados para oficinas o despachos, bancos y similares.

Una plaza de garaje por cada 100 m² de superficie útil dedicada a oficinas o despachos.

c) Edificios con locales comerciales, establecimientos de comercio al por menor y grandes almacenes.

Cuando la superficie comercial, sumadas todas las plantas del edificio con destino comercial, exceda de 400 m² habrán de contar con una plaza de aparcamiento por cada 80 m² de superficie construida.

d) Industrias, almacenes y en general, locales destinados a uso industrial.

Una plaza de garaje por cada local de superficie superior a 200 m², con el mínimo de una plaza por cada 200 m², de superficie útil.

e) Teatros cubiertos o al aire libre, cines, salas de fiesta, de espectáculos, de convenciones y congresos, auditorium, gimnasios y locales análogos.

Las reservas mínimas serán de una plaza de aparcamiento por cada 15 localidades hasta 500 localidades de aforo, y a partir de esta capacidad, una plaza de aparcamiento por cada 10 localidades.

f) Hoteles y residencias. Las reservas mínimas serán las siguientes:

Instalaciones de 5 estrellas: una plaza por cada 3 habitaciones.

Instalaciones de 3 estrellas: una plaza por cada 5 habitaciones.

Instalaciones de 2 estrellas: una plaza por cada 6 habitaciones.

g) Clínicas, sanatorios y hospitales: una plaza por cada 2 camas.

h) Bibliotecas, galerías de arte, y museos públicos: Deberá preverse un espacio de aparcamiento por cada 200 m en establecimientos de más de 1.600 m².

i) Centros de mercancías. Deberá preverse un espacio de aparcamiento por cada 6 empleos, más un espacio de aparcamiento por cada vehículo utilizado en la empresa, y se observará especialmente lo regulado en el artículo 78.2.b de estas Normas.

3. Lo que se dispone en el apartado anterior, para Suelo Urbano sobre previsiones mínimas de plazas de aparcamiento, es aplicable también a los edificios que sean objeto de ampliación de su volumen edificado. La cuantía de la previsión será la correspondiente a la ampliación. Igualmente se aplicarán estas reglas en los casos de modificación de los edificios o las instalaciones, que comporten cambio de uso.
4. Cuando de la aplicación de los módulos anteriores, la exigencia de espacio para aparcamiento en un edificio resulte menor a 4 plazas, podrá dispensarse de la previsión de espacio que condicione el otorgamiento de la licencia de edificación.
5. En todo uso legalmente permitido que no figure relacionado en esta Norma, deberán preverse en los proyectos de edificación las plazas de aparcamiento en cantidad no menor a la requerida por el uso más similar de entre los indicados, que será precisado por el Ayuntamiento.

Art. 80.—Condiciones de las plazas de garaje.

1. Cada plaza de garaje dispondrá de espacio de dimensiones mínimas 2,20 por 4,50 m. La superficie mínima útil de los garajes será de 20 m² por vehículo, incluyendo aceras, pasillos de maniobra, etc. La superficie máxima útil será de 30 m² por vehículo.
2. En los garajes y aparcamientos públicos para automóviles habrá de reservarse permanentemente en la planta de más fácil acceso y lo más próximo posible al mismo, al menos una plaza por cada 100 de la capacidad total, para vehículos que transporten pasajeros minusválidos. La anchura de estas plazas será de 2,90 m.

Art. 81.—Características de la construcción.

Los locales y establecimientos para uso de aparcamiento cumplirán las siguientes condiciones:

1. Se construirán con materiales incombustibles y resistentes al fuego, y únicamente se permitirá el uso de hierro para las estructuras si se protege con una capa de hormigón, u otro aislante de eficacia equivalente, de 3 cms. como mínimo de grosor.
2. El pavimento será impermeable, antideslizante y continuo, o bien con las juntas perfectamente unidas.
3. En general, no podrán tener comunicación con otros locales dedicados a uso diferente, incluso si este consiste en taller de reparación de vehículos.
4. No podrán tener huecos abiertos a patios de manzana que estén a su vez abiertos a cajas de escalera.
5. Cuando comuniquen con cajas de escalera o recintos de ascensor habrán de hacerlo mediante vestíbulos, descubiertos a ser posible, sin otra abertura común que la puerta de acceso, la cual será resistente al fuego y estará provista de dispositivo automático para su cierre.
6. La iluminación artificial se realizará únicamente con lámparas eléctricas y su instalación estará protegida de acuerdo con el Reglamento de Baja Tensión. El nivel mínimo de iluminación será de 15 lux entre las plazas de garaje y las zonas comunes de circulación del edificio y de 50 lux en la entrada.

Art. 82.—Altura libre mínima.

Los locales tendrán una altura libre mínima en todos sus puntos de 2,25 m. En su exterior se indicará la altura máxima admisible de los vehículos que hayan de entrar.

Art. 83.—Accesos.

1. Los accesos tendrán una altura suficiente para permitir la entrada y salida de vehículos, sin maniobras y sin producir conflictos con los sentidos de circulación que se establezcan, sin que en ningún caso tengan anchura inferior a 3 m.
2. Los locales cuya superficie exceda de 2.000 m² habrán de tener como mínimo dos accesos, que estarán señalizados de forma que se establezca un sentido único de circulación. No obstante, si la superficie total es inferior a 2.000 m² podrán tener un sólo acceso de 5 m de anchura mínima.
3. La anchura regulada de los accesos se medirá no solamente en el dintel, sino que se extenderá a los primeros cuatro metros de profundidad a partir de este.

Art. 84.—Rampas.

1. Las rampas tendrán la anchura suficiente para el libre tránsito de vehículos. Cuando desde uno de los extremos de la rampa no sea visible el otro y la rampa no permita la doble circulación, deberá disponerse un sistema adecuado de señalización con bloqueo.
2. Las rampas tendrán una pendiente máxima del 20 %. Sin embargo en los cuatro primeros metros de profundidad inmediatos al acceso en el interior del local, la pendiente máxima será del 4 % cuando la rampa sea de salida a la vía pública.
3. Las rampas o pasajes en los que los vehículos hayan de circular en los dos sentidos, y cuyo recorrido sea superior a 30 m. tendrán una anchura suficiente para el paso simultáneo de dos vehículos, siempre que la planta o plantas servidas sobrepasen los 1.000 m².
4. Las rampas o pasajes no podrán ser utilizados por los peatones, que dispondrán de accesos independientes, o se habilitará una acera con anchura mínima de 0,60 m. y altura de 0,15 m. sobre la calzada.

Art. 85.—Ventilación.

1. El sistema de ventilación se proyectará y se realizará con las características suficientes para impedir la acumulación de gases nocivos en proporción capaz de producir accidentes. La superficie de ventilación por medio de

aberturas será como mínimo de un 5 % de la del local, cuando estas se encuentren distribuidas en fachadas opuestas de forma que aseguren la corriente de aire en el interior. Si todas las aberturas están en una misma fachada. la superficie de ventilación habrá de ser al menos de un 8 % de la del local.

2. Cuando la ventilación sea forzada o se realice mediante patios, deberá asegurarse una renovación mínima de aire de 15 m^3/hora por metro cuadrado de superficie.
3. Todas las plantas del local, además del acceso tendrán ventilación directa al exterior, o bien mediante un patio cuya superficie vendrá determinada por lo dispuesto en el anterior párrafo 1.

Art. 86.—Conducción de agua y extintores.

1. En una distancia máxima de 5 m, medida desde la entrada a cada planta cuya superficie sobrepase los 200 m, se instalará una toma de agua, que habrá de satisfacer las condiciones para incendios establecidas en las Normas Tecnológicas NTE IPF/1974, provista de manguera de largo suficiente para que el agua alcance al lugar más apartado de la planta. Esta manguera habrá de estar permanentemente colocada junto con la toma de agua.
2. Los locales dispondrán de aparatos extintores de incendios, de 5 o más kg. de CO2, o polvo seco, en número y distribución tal que corresponda uno por cada 100 m^2 de superficie o fracción.
3. Cuando la superficie del local sea inferior a 50 m^2 se dispondrá al menos de un aparato extintor.

Art. 87.—Prohibiciones.

1. Se prohibe el almacenamiento de carburante y materiales combustibles.
2. Se prohibe encender fuego en el interior de los locales adscritos al uso de aparcamiento, y a este efecto se fijarán los rótulos oportunos en lugares visibles y con caracteres claramente legibles.

Art. 88.—Aplicación de Normas tecnológicas.

En cualquier caso es de aplicación a los locales destinados a este uso el Real Decreto 2.059/1981 de 10 de abril aprobatorio de la norma básica de la edificación "Condiciones de protección contra incendios en la edificación", y cuantas disposiciones puedan dictarse en desarrollo o modificación del mismo.

Asimismo son de aplicación las Normas Tecnológicas de la Edificación NTE IPF/1974, sobre "Instalaciones de protección contra el fuego", aprobadas por orden del Ministerio de la Vivienda de 26-2-74.

Art. 89.—Supuesto especial.

El Ayuntamiento podrá denegar la instalación de aparcamientos en fincas situadas en vías tales que las características de su tránsito u otras circunstancias urbanísticas singulares así lo hagan aconsejable, a menos que se adopten las medidas correctoras apropiadas a las condiciones que cada caso plantee, de acuerdo con las prescripciones que fije el Ayuntamiento.

Art. 90.—Licencias.

Están sometidos a licencia municipal previa la instalación, ampliación y modificación de garajes y aparcamientos. En la solicitud correspondiente se harán constar, además de los requisitos exigibles con carácter general, la naturaleza de los materiales con los que vaya a construirse el local, número, pendiente y dimensiones de las rampas y de los accesos a la vía pública, y las medidas de protección contra incendios proyectadas.

La instalación de garajes y aparcamientos está también sometida a las regulaciones del uso industrial. No obstante se excepcionan de estas los garajes con capacidad máxima de cuatro vehículos y superficie no superior a 100 m^2.

Art. 91.—Ordenanzas de Aparcamiento.

El Ayuntamiento podrá aprobar en desarrollo de este Plan General Ordenanzas de Aparcamientos en las que se complementen y amplíen las regulaciones específicas contenidas en este Capítulo sobre condiciones de construcción, distribución, higiene, ventilación e iluminación de los espacios de aparcamiento, y los aspectos relacionados con la seguridad, vigilancia y protección contra incendios y ruidos.

Capítulo 6.°
MEDIDAS SINGULARES DE PROTECCION

Art. 92.—Definición.

Con la denominación de medidas singulares de protección, se regulan un conjunto de disposiciones de significado heterogéneo, que conjuntamente con las restantes disposiciones de análogo carácter implícitas en las presentes Normas, contribuyen a lograr los objetivos de planeamiento en materia de estética y protección y defensa de bienes naturales y culturales.

Las medidas singulares de protección son las que se definen en los artículos siguientes.

Art. 93.—Regulación sobre la publicidad en carreteras.

La colocación de carteles u otros medios de publicidad o propaganda visibles desde la vía pública, está sujeta a previa licencia municipal sin perjuicio de la intervención de otras instancias administrativas. Asimismo será respetuosa con el paisaje no alterando su armonía. En todo caso, habrá de observar las prescripciones establecidas por la legislación especial sobre la materia.

Art. 94.—Regulación de los carteles y otros medios de publicidad en los edificios.

Los carteles, anuncios y rótulos semejantes en las fachadas o sobre los edificios quedan expresamente sometidos a previa licencia municipal. La solicitud de licencia irá acompañada del correspondiente proyecto de la instalación, donde se manifiesten sus características técnicas y se garantice su integración compositiva con el resto de los elementos arquitectónicos de la fachada. En las instalaciones sobre cubierta que requieran estructura portante es obligatorio además acompañar proyecto y cálculo realizado por técnico competente. En la zona CENTRO del Suelo Urbano y en edificios catalogados se estará además de lo anterior, a lo dispuesto en sus Normas específicas, capítulo 3.° y 4.° del título V de estas Normas.

Art. 95.—Solares.

Los propietarios de terrenos, urbanizaciones y edificaciones deberán mantenerlos en condiciones de seguridad, salubridad y ornato público.

En particular los propietarios de solares vendrán obligados a mantener su limpieza, proveyendo cuanto sea preciso para evitar la acumulación de residuos o cualquier otro foco de contaminación.

Igualmente los propietarios de solares, en tanto los mismos permanezcan inedificados, deberán cerrarlos mediante la construcción de un muro de obra de fábrica de dos metros de altura, pintado o encalado en blanco o color, de tonalidad clara. El muro deberá construirse obligatoriamente en las alineaciones que correspondan por aplicación del planeamiento vigente.

El citado muro podrá ser derruido y sustituido por otro sistema de cerramiento, que en cualquier caso garantizará la seguridad de las personas, una vez que se haya obtenido licencia para edificar sobre el citado solar y el muro resulte un obstáculo para el normal ejercicio de la obra.

Se considera en todo caso que constituye un obstáculo cuando la ordenanza del solar obliga a edificar con alineación obligatoria a fachada.

A los efectos del apartado 3 del artículo 10 del Reglamento de Disciplina Urbanística, se concede un plazo de seis meses a contar desde la aprobación definitiva del Plan General, para el cumplimiento de las prescripciones contenidas en el presente artículo.

Para la mejora de las condiciones estéticas, el Ayuntamiento podrá formular una ordenanza especial que regulará estas y otras situaciones análogas.

Art. 96.—Decoro de las fachadas de edificios y construcciones.

Los propietarios de edificaciones y construcciones erigidas en el término municipal deberán mantenerlas en estado de seguridad, salubridad y ornato público.

A los fines meramente enunciativos se señalan las obligaciones de los propietarios de edificaciones y construcciones con respecto a la seguridad, salubridad y ornato público.

a) Mantenimiento y seguridad de los elementos arquitectónicos de formación de las fachadas y sus acabados.

b) Mantenimiento de los revocos, pintura o cualquier material visto de acabado de los paramentos de fachada.

c) Mantenimiento y seguridad de todas las instalaciones técnicas de los edificios y sus elementos añadidos tales como rótulos o carteles.

Por motivos estéticos o por interés público, el Ayuntamiento podrá imponer además la ejecución de obras consistentes en la conservación o reforma de fachadas o espacios visibles de la vía pública, sin que previamente estén incluidas en Plan alguno.

Art. 97.—Instalaciones en la vía pública.

Quedan totalmente prohibidas las instalaciones de terrazas cubiertas con elementos constructivos estables en los espacios públicos. Estas sólo podrán construirse en los casos en que el Excmo. Ayuntamiento expresamente lo autorice, y en tales casos dichas instalaciones tendrán un carácter provisional y deberán realizarse con elementos constructivos muy ligeros y cubriciones con el sistema exclusivo de toldetas móviles y sin que en ningún caso se interrumpa físicamente la circulación peatonal, ni a través incluso del propio espacio cubierto por las toldetas, debiendo presentarse para su aprobación el proyecto correspondiente.

Se fija el plazo de un año desde la aprobación definitiva de este Plan General para que los espacios ocupados en paseos y plazas públicas que no cumplieran con lo regulado anteriormente o careciesen en el momento de la aprobación inicial del presente Plan de licencia municipal, se adapten a la presente normativa.

Art. 98.—Verde privado de interés especial, catálogo de árboles monumentales y jardines protegidos.

1. Sin perjuicio de la conservación de la titularidad privada o individualizada del terreno, se considerarán como "Verde privado de interés especial, catálogo de árboles y jardines protegidos", los espacios no edificados dotados con vegetación arbórea que debe ser protegida, o que están integrados en un ambiente o entorno a preservar. Esta norma tiene por objeto asegurar la continuidad de las características actuales de estos terrenos, pudiéndose actuar en los mismos previo levantamiento topográfico de las especies protegidas y garantizando su respeto.
2. Se prohiben las transformaciones que supongan desaparición o merma de árboles y vegetación, y en general, de los elementos que conforman el ambiente de interés especial. Antes de la concesión de la licencia, deberá presentarse un estudio pormenorizado de las especies existentes y la garantía de su continuidad.
3. Los elementos arbóreos protegidos a los que se asigna esta calificación, se representan en el Plano "A" de este Plan General a E. 1/5.000, y se relacionan a continuación en el apartado 4 y 5 distinguiendo dos grados de protección: "Integral" y "Arbórea". Esta relación tiene el carácter de catálogo que señala el artículo 25 de la Ley del Suelo y artículos 86 y 87 del Reglamento de Planeamiento. Este catálogo podrá ser ampliado anualmente por el Ayuntamiento, en base a las nuevas áreas de protección propuestas.
4. **"Protección Integral".** Se catalogan como árboles objeto de "Protección Integral", entendiendo por tal protección aquella que bajo ningún concepto deberán sufrir mutilación alguna ni en su copa ni en su sistema radicular, las siguientes especies:

Aguacate (Persea gratissima).
— Instituto "Vicente Espinel" de calle Gaona.
— Colegio Nacional "Ciudad de Jaén" en la barriada de Churriana.
— Calle Fernández Shaw n.° 25 (Villa Cuba).

Ficus, Laurel de Indias (Ficus nitida).
— Avda. del Pintor Joaquín Sorolla n.° 101 (Villa Ficus).
— Avda. del Pintor Joaquín Sorolla n.° 57 (Bellavista).
— Paseo de Sancha n.° 2.
— Paseo de Sancha n.° 55.
— Paseo de Sancha n.° 56.
— Calle Juan Valera n.° 65 (Villa Martina).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 96.
— Calle Amador de los Ríos n.° 8 (Colegio de los Angeles Custodios).
— Paseo del Limonar n.° 6.
— Paseo del Limonar n.° 7.
— Hotel Miramar.
— Finca Teatinos.
— Hacienda Cabello.
— Finca Santa Teresa (El Bajondillo de Torremolinos).

Ficus de hoja de lira (Ficus pandurata, Ficus lyrata).
— Calle Octavio Picón n.° 27 (Villa Antoñito).
— Calle Ventura de la Vega n.° 25.
— Avda. de los Rosales n.° 2.
— Avda. de los Rosales n.° 4.
— Avda. de los Rosales n.° 7 (La Rehala).

Ficus jaspeado (Ficus parcelli).
— Colegio de San Estanislao de El Palo.

Ficus (Ficus rubiginosa).
— Hotel Miramar.

Araucaria de Norfolk (Araucaria excelsa).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 16.
— Avda. de Carlos Haya n.° 108 (La Florida).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 78.
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 88 (Villa Elvira).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 144.
— Paseo Miramar n.° 7.
— Paseo Limonar n.° 38 (Villa Rosalía).
— Paseo Limonar n.° 27.
— Paseo Limonar n.° 21.
— Paseo Limonar n.° 19.
— Paseo de Sancha n.° 55 (Villa Vizcaya).
— Calle Pedro de Quejana n.° 6.
— Calle Pedro de Quejana n.° 8.
— Calle Pedro de Quejana n.° 13 (Villa Carmen).
— Calle Juan Valera n.° 65 (Villa Martina).
— Calle Amador de los Ríos n.° 20 (Villa Carmela).
— Calle Perú n.° 2 (Villa "El Pino").
— Avda. de Príes n.° 28.
— Calle Vicente Espinel n.° 15.

Araucaria (Araucaria bidwillii).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 62 (Villa Belén).
— Paseo Limonar n.° 38 (Villa Rosalía).

Magnolio (Magnolia grandiflora).
— Paseo Limonar n.° 10.
— Paseo Limonar n.° 27.
— Paseo Limonar n.° 28 (Villa Asunción).
— Paseo Miramar n.° 7.
— Calle Eugenio Sellés n.° 1.

Arbol del amor, Arbol de Judas, Arbol de la vida (Cercis siliquastrum).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 87.

Drago de Canarias (Dracaena draco).
— Paseo Limonar n.° 36.
— Paseo Miramar n.° 16 (Villa Fernanda).
— Hotel Miramar.
— Finca Teatinos.

Cocotera plumosa (Arecastrum romanzoffianum).
— Avda. Juan Sebastián Elcano n.° 143.

Roble sedoso (Grevillea robusta).
— Paseo Limonar n.° 4.
— Paseo Limonar n.° 16.
— Paseo Miramar n.° 13 (Los Geranios).
— Calle Octavio Picón n.° 19 (Colegio de la Presentación).

Tuya africana (Tetraclinis articulata).
— Calle Octavio Picón n.° 19 (Colegio de la Presentación).

Palmera datilera (Phoenix dactylifera).
— Hotel Miramar.

Palo borracho (Chorisia speciosa).
— Paseo Limonar n.° 15-17.

Cedro del Himalaya (Cedrus deodara).
— Paseo Limonar n.° 15-17.

Almez (Celtis australis).
— Paseo Miramar n.° 13 (Los Geranios).

El anterior listado incluye exclusivamente elementos arbóreos ubicados en propiedades privadas. Todos los parques y jardines públicos, deberán entenderse igualmente catalogados y protegidos dentro de las especificaciones contenidas en las presentes normas de "Catálogo de árboles monumentales y jardines protegidos". Asimismo en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000, quedan reflejados con la correspondiente simbología de "Protección integral", no sólo el listado anteriormente especificado, sino otros elementos arbóreos en propiedad privada que merecen también la citada protección.

5. **"Protección Arbórea".**

Serán objeto de "Protección Arbórea", entendiendo por tal protección aquella que no permitirá ninguna mutilación ni en su copa ni en su sistema radicular sin previo informe de los técnicos competentes municipales, las siguientes especies:

— Anona.
— Araucaria.
— Brachychiton.
— Broussonetia.
— Callitris.
— Cedrus.
— Cercis.
— Chorisia.
— Citrus.
— Cocculus.
— Cycas.
— Dracaena.
— Erythrina.
— Ficus.
— Franciscea.
— Ginkgo.
— Grevillea.
— Jacaranda.
— Koelreuteria.
— Lagerstroemia.
— Magnolia.
— Olea.
— Pandanus.
— Parkinsonia.
— Persea.
— Plumeria.
— Quercus.
— Montanoa.
— Scheflera.
— Sophora.
— Sterculia.
— Strelitzia.
— Taxodium.
— Taxus.
— Tilia.
— Toxicophlea.
— Ulmus.
— Todos los géneros de la familia de las Palmáceas.

6. En general, no será concedida licencia de demolición en parcelas con arbolado sin que se identifique el mismo y se garanticen las especies protegidas. Asimismo será preceptivo el informe técnico municipal en cualquier concesión de licencia de obra nueva sobre parcelas con especies protegidas.
7. Se prohibe especialmente las talas y podas de arboledas públicas y urbanas, sin el preceptivo informe municipal de técnico competente, que justifique tal operación y garantice el tratamiento específico que cada "poda" requiera para preservar la belleza y la salud del árbol.

Art. 99.—Areas de servidumbre y protección ambiental.

Se define como "Areas de servidumbre y protección ambiental" aquellas zonas del suelo urbano que forman parte en general, de parcelas edificables, sobre las que se establece una restricción a su ocupación con edificaciones por cualquiera de los siguientes motivos:

a) Establecer una servidumbre de determinados sistemas.

b) Mantener la existencia de jardines privados de reconocida entidad y calidad.

c) Preservar las perspectivas visuales de elementos singulares del paisaje urbano.

Dichos espacios, aún en el caso de no poder ser ocupados, sí serán computables a efectos de aplicación de la edificabilidad neta para el cálculo de la superficie de techo edificable —según la definición que de estos conceptos se hace en el título V de estas Normas—, que podrá acumularse en las zonas de las parcelas no afectadas por la condición objeto del presente artículo.

En el caso de que la totalidad de la parcela esté afectada, se requerirá de la redacción del oportuno documento de planeamiento que regule la ordenación de la zona.

Art. 100.—Protección en cauces de ríos y arroyos.

El Plan General establece de forma genérica y sin perjuicio de lo previsto en la legislación específica, una zona de protección de dominio público, en ambas márgenes de los ríos y arroyos, de una anchura de 10 metros para los arroyos, de 20 para el río Guadalmedina, 50 para el río Guadalhorce y 30 metros para el río Campanillas.

La anchura antes indicada se medirá desde el límite exterior de la ribera del cauce, en la forma que esta viene definida en la Ley de aguas, y será de aplicación para los Suelos clasificados de Urbanizables en sus dos categorías y de no Urbanizables. En Suelo Urbano, se contempla de forma detallada la regulación de los márgenes y de su protección que se desarrollarán para cada caso en el correspondiente expediente de alineaciones.

La superficie de suelo comprendida dentro de la zona de protección del cauce estará sujeta a la limitación de no ser edificable, sin perjuicio de que, cuando así expresamente lo determina el Plan General, el aprovechamiento del predio según su clasificación urbanística, pueda disponerse en la parte del mismo no afectada por la zona de protección, siendo la ocupación de esta servidumbre admisible, en precario, en aquellos casos en que los órganos de gestión competentes, y en razón al tipo de cauce y su urbanización, lo considere oportuno.

Asimismo, en aquellos casos en los que el riesgo de inundación o de alteración de la red de drenaje natural sea considerable, se solicitará por el Ayuntamiento previo a la concesión de posibles licencias de obras el deslinde del cauce público al órgano competente.

En la zona de protección de cauces de ríos y arroyos quedan prohibidos los movimientos de tierras, especialmente la extracción de áridos, la tala de arbolado, salvo que proceda en virtud de lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento de Policía de Aguas y sus Cauces, Decreto 14 de noviembre de 1958, y la alteración de la vegetación ribereña.

Art. 101.—Protección del paisaje.

Con carácter general y para todo tipo de suelo clasificado por este Plan General, las construcciones y edificaciones serán respetuosas con las características naturales o urbanas del entorno, a cuyo efecto se estará, además de lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley del Suelo, y artículo 99 de estas Normas, a lo siguiente:

a) El respeto de las masas arbóreas típicas del paisaje urbano, tales como las constituidas de los barrios del Limonar, Caleta, y Pedregalejo en Málaga, de Montemar en Torremolinos y cualquiera otra no enunciada.

b) Las construcciones en laderas evitarán la aparición de las estructuras del edificio, pilares y cadenas de arriostramento, debiendo quedar éstos ocultos por muros de mampostería, fábrica de ladrillo u otro tipo de acabado, tratados como fachada, y por tanto previstos desde los alzados de proyecto.

c) En desarrollo del artículo 99 apartado *c)*, se considerarán como áreas de protección paisajística todas aquellas que por su destacada posición en el marco urbano o rural, requieran un estudio más detallado de la afección que toda nueva obra supone en la alteración del paisaje. El Ayuntamiento a través de sus órganos competentes considerará la conveniencia de regular dicha protección a través de un Estudio de Detalle o Plan Especial que ordene las posibles intervenciones.

Art. 102.—Recursos hidraúlicos.

En la regulación del Suelo no Urbanizable se determinan las zonas objeto de protección por existencia de acuíferos, manantiales y nacimientos de aguas subterráneas.

En la normativa sobre el uso industrial se regulan los vertidos a los cauces de agua prohibiéndose aquellos que superen determinado grado de toxicidad y exigiéndose la depuración previa en tales supuestos.

Sin perjuicio de las demás disposiciones que fueran de aplicación, las instalaciones agropecuarias de cría y producción de animales estabulados no podrán situarse a menos de 250 metros de distancia de pozos o manantiales públicos, a no ser que cuenten con suelo de pavimento no permeable y fosa séptica independiente y sellada.

Art. 103.—Protección de bienes culturales arqueológicos. Catálogo.

La riqueza arqueológica del subsuelo del término municipal, fruto de asentamiento de anteriores culturas, impone un tratamiento adecuado de tal patrimonio de modo que se impida la desaparición de tales restos y se favorezca su estudio y pervivencia.

Los suelos a los que se asigna esta calificación se representan en el Plano "B" de este Plan General a escala 1/5.000 y se relacionan a continuación en los artículos 105, 106 y 107. Esta relación tiene el carácter de catálogo que señala el artículo 25 de la Ley del Suelo y artículos 86 y 87 del Reglamento de Planeamiento.

En razón de ello, la presente normativa tiende a la preservación de la riqueza arqueológica sobre la base de una delimitación de zonas y la sujeción de unas concretas medidas de protección.

Arqueológicamente el término municipal de Málaga presenta unas características muy particulares; su problemática, en consecuencia, requiere de soluciones especiales.

Fundamentalmente, en primera instancia, hay que establecer una clara separación:

1. Casco urbano. Independientemente de los testimonios arqueológicos que aún conserva, que quedan automáticamente protegidos, los sucesivos asentamientos culturales en su subsuelo necesitan de soluciones particulares y específicas que los preserven de su destrucción.
2. Fuera de lo que es propiamente el casco urbano. Aquí hay detectados gran cantidad de yacimientos arqueológicos, ya sean de época prehistórica, romana o medieval; en ocasiones en plena zona rural, otras dentro del entorno de nuevas urbanizaciones nacidas al amparo del moderno crecimiento de la ciudad.

Por todas estas razones, atendiendo a estas peculiares características, se han seguido tres niveles de protección.

Art. 104.—Zona de "Protección Integral".

Esta zona se corresponde con los enclaves ubicados en el término municipal donde existen restos arqueológicos conocidos, sujetos a investigación, declarados monumentos de carácter histórico-artístico o con expediente incoado a tal efecto. En ellos la protección es integral, estando prohibido por la legislación vigente cualquier operación de desarrollo, incluyendo la edificación y urbanización.

Dichos enclaves son delimitados, con la denominación de "Zona de Protección Integral Arqueológica" en el plano "B" de "Régimen de Suelo y Gestión", a escala 1/5.000.

Dichos enclaves, son los siguientes:

1-A Complejo de cuevas, covachas y abrigos prehistóricos de la Araña.
2-A Cueva Navarro.
3-A Cueva del Toro.
4-A Cueva del Cerro de los Angeles.
5-A Cueva del Hoyo de la Mina.
6-A Poblado de San Telmo.
7-A Cerrado de Escobar.
8-A Necrópolis del Lagar de las Animas.
9-A Cerro Coronado.
10-A Factoría fenicio-romana de la desembocadura del Guadalhorce.
11-A Cerro de la Tortuga.
12-A La Tosca.
13-A Finca El Pilar.
14-A Teatro romano.
15-A Villa romana de los Jardines de Puerta Oscura.
16-A Restos de la Mezquita Mayor.
17-A Atarazanas de Málaga.
18-A Castillo de Santa Catalina.
19-A Torre de los Verdiales.
20-A Torre de las Palomas.
21-A Torre del Molino.
22-A Torre del Atabal.
23-A Despoblado de Santo Pitar.
24-A Alquería de Gálica.
25-A Alcazaba de Málaga.
26-A Castillo de Gibralfaro.
27-A Cerro San Antón.

Art. 105.—Zona de "Protección Arqueológica".

Esta zona se atiene a los límites conocidos de la ciudad fenicia, romana o árabe y se grafía en los planos "B" de este Plan General con la denominación que encabeza este apartado.

La zona de "Protección Arqueológica" será edificable, salvo que la importancia y valor excepcional de los restos y la necesidad o conveniencia de mantenerlos en el lugar de su asentamiento, aconsejen lo contrario, y todo ello según informe municipal de técnico competente y ratificación del órgano superior competente.

El uso del suelo y edificación en esta zona estará sujeto a licencia y además a la realización de trabajos de investigación de la riqueza del subsuelo, así como la extracción de los elementos que merezcan conservarse, con el objetivo fundamental de obtener datos arqueológicos para recomponer la historia de la ciudad y su evolución. Estos trabajos deberán llevarse a cabo en el plazo de un mes, a contar desde la notificación a los interesados del acuerdo de concesión de licencia, y previa autorización por parte de la propiedad al acceso del solar debidamente apto para poder realizarse dichos trabajos.

Agotado el plazo que se menciona en el párrafo anterior, el Ayuntamiento, previo informe del equipo que haya realizado los trabajos de investigación, que deberán ser entregados al Ayuntamiento en el plazo máximo de un mes a partir de la finalización de los trabajos de investigación (dos meses máximo en total desde la fecha de la concesión de licencia), acordará la ratificación de la licencia o excepcionalmente, en caso singular de importante y demostrado hallazgo arqueológico, la no idoneidad de la misma quedando anulada la licencia en todos sus efectos.

Con carácter general, el promotor, director de obra o contratista que en ejecución de una obra en cualquier punto del término municipal descubran restos arqueológicos de cualquier naturaleza, deberán ponerlo en conocimiento del Ayuntamiento operando automáticamente una suspensión temporal de la licencia, conforme a lo preceptuado en el apartado anterior.

Dichos enclaves, serán los contenidos en la zona delimitada en el plano "B" de "Régimen de Suelo y Gestión" a escala 1/5.000.

Art. 106.—Zona de "Vigilancia Arqueológica".

Se aplica exclusivamente en aquellas zonas donde, aún sin confirmar el yacimiento, algún vestigio no definitorio externo o bien cualquier cita bibliográfica pudiese indicar la existencia de yacimiento arqueológico. En las zonas catalogadas con este tipo, se efectuará una labor de vigilancia arqueológica simultánea a todo movimiento de tierras, estando prohibido por la legislación vigente que estas se realicen sin el control de los servicios arqueológicos.

Dichos enclaves están delimitados en el Plano "B" de "Régimen de Suelo y Gestión" a escala 1/5.000 y serán los siguientes:

1-C Cueva de los Mármoles.
2-C Cueva del Encanto.
3-C Cueva Tapada.
4-C Cueva del Carramolo.
5-C Cueva del Tesoro.
6-C Cueva de la Cantera (Desaparecida).
7-C El Almendral.
8-C Necrópolis romana del Aeropuerto (Desaparecida).
9-C Arraijenal.
10-C Finca Carambuco.
11-C Alfar de Carranque (Desaparecido).
12-C Yacimientos próximos a la desembocadura del Guadalhorce (Desaparecidos).
13-C Piletas de la ladera meridional de la Alcazaba (Desaparecido).
14-C Los Tejares (Desaparecido).
15-C Haza Honda (Desaparecido).
16-C Guadalmar.
17-C Fortaleza romana de Campanillas (Desaparecida).
18-C Necrópolis romana de Huerta Godino (Desaparecida).
19-C Playamar.
20-C Casco urbano de Churriana.
21-C Despoblado de Pupiana (Desaparecido).
22-C Camino Nuevo 17. Churriana.
23-C Alquería de Juncares (No localizado).
24-C Despoblado de Macharagaspar (No localizado).
25-C Torre de San Telmo (Desaparecida).
26-C Torre de la desembocadura del Guadalhorce (Desaparecida).
27-C Despoblado mozárabe de Jotrón (No localizado)
28-C Finca el Pilar.
29-C La Tosca.
30-C Poblado de San Telmo.

Título III

SISTEMAS

Capítulo 1.°
DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

Art. 107.—Contenido de este título.

Los sistemas generales regulados en este título son el conjunto de elementos de ámbito supralocal o general que constituyen la estructura general y orgánica del territorio en materia de comunicaciones, equipamiento comunitario, espacios libres e infraestructuras y servicios técnicos.

Se denominan sistemas locales, aquellos equipamientos, espacios libres o viales que prestan los servicios y funciones propios de su naturaleza en una determinada zona de la ciudad y que desde esta perspectiva local o de barrio complementan la estructura integrada por los sistemas generales.

Art. 108.—Obtención de sistemas generales.

Los suelos adscritos por el Plan General a sistemas generales se obtendrán para uso y dominio público bien mediante la institución del aprovechamiento medio en aquellos sectores cuyo aprovechamiento exceda del medio del Suelo Urbanizable Programado o bien mediante expropiación.

Se exceptúan de esta regla los suelos para sistemas generales que a la aprobación inicial de este Plan, son de dominio y uso público.

Art. 109.—Obtención de sistemas locales.

Los suelos adscritos a sistema local de Planes Parciales en Suelo Urbanizable Programado y de Planes Especiales y Unidades de Actuación en Suelo Urbano serán de cesión obligatoria y gratuita.

También serán de cesión obligatoria y gratuita los suelos para viales resultantes de las Ordenaciones, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 23 de estas Normas.

Los suelos comprendidos en las Actuaciones Aisladas en Suelo Urbano pasarán a uso y dominio público mediante cualquiera de los sistemas previstos en la legislación, pudiéndose repercutir su costo por medio de contribuciones especiales según dispone el artículo 23.3 de las presentes Normas.

Art. 110.—Destino de los suelos de sistemas.

Los suelos afectos a sistemas de uso y dominio público y los de uso público o colectivo y de titularidad privada existentes en el momento de la aprobación inicial, continuarán afectados a idéntico uso salvo que el Plan expresamente prevea su modificación.

Art. 111.—Sistemas y titularidad jurídica del suelo.

La calificación de sistema implica la declaración de utilidad pública de las obras y la necesidad de ocupación de los terrenos de acuerdo con lo que dispone el artículo 64 de la Ley del Suelo.

Se exceptúa de lo previsto en el apartado anterior, los equipamientos existentes de titularidad y dominio privado mientras mantengan idéntico destino o uso de los terrenos. La eventual modificación del destino o uso constituye título suficiente para su incorporación al dominio público a través de los medios legales oportunos.

Los terrenos que el Plan afecta a sistemas locales en cuanto sean adquiridos por cesión obligatoria y gratuita o por cualquier otro título, son de dominio público.

Los suelos de propiedad pública calificados como equipamiento en los que este equipamiento no se haya creado efectivamente, podrán ser cedidos provisionalmente a particulares que deseen crear en ellos el equipamiento en cuestión. Esta cesión será siempre discrecional, y se efectuará únicamente en el caso que ningún organismo público prevea a corto o medio plazo la inversión en ese suelo. El número de años por el que se ceda provisionalmente el uso de este suelo se fijará también discrecionalmente por el Ayuntamiento. Sea cual fuere este plazo, la cesión se anulará automáticamente en el caso de que dicho equipamiento desaparezca como tal, es decir: cierre al público las instalaciones.

Art. 112.—Clases.

1. Según el ámbito de su servicio, el Plan General califica los suelos destinados a sistemas en generales y locales. Constituyen los sistemas generales los siguientes: 1) Sistema general de comunicaciones, formado por los siguientes elementos: *a)* Sistema Viario, *b)* Sistema Ferroviario, *c)* Sistema Portuario, *d)* Sistema Aeroportuario. 2) Sistema General de espacios libres. 3) Sistema General de equipamiento comunitario. 4) Sistema General de Infraestructuras básicas y servicios. 5) Zona Marítimo-Terrestre.
2. La estructura general y orgánica se completa a nivel local por los sistemas locales que en Suelo Urbano lo constituyen: *a)* los viales y aparcamientos, *b)* el suelo de jardines, parques urbanos y zonas deportivas, *c)* el suelo de interés público y social susceptible de ser edificado para dotaciones, equipamientos o edificios públicos o servicios.
3. Los Planes Parciales en desarrollo de las previsiones del Plan General determinarán los sistemas locales del suelo ordenado por los mismos con arreglo a los parámetros establecidos en la Ley del Suelo, disposiciones reglamentarias y en estas Normas.
4. Este Plan General determina en su totalidad los sistemas generales y en Suelo Urbano los sistemas locales básicos. Asimismo para el Suelo Urbanizable prevé en determinados supuestos la ordenación viaria y la localización indicativa de ciertos equipamientos.

Art. 113.—Licencia Municipal.

De conformidad con lo preceptuado en el artículo 27 de las presentes Normas, todo tipo de obras, instalaciones, edificaciones o uso del suelo, realizados en terrenos de sistema general estará sujeto a la preceptiva licencia municipal.

Previamente a la solicitud de licencia para la ejecución de obras en un Sistema, el organismo o entidad actuante deberá efectuar consulta por escrito de las condiciones urbanísticas a la que debe someter dichas obras.

Art. 114.—Planeamiento especial de los sistemas generales.

El sometimiento de determinados sistemas generales a Plan Especial previo a su ejecución no implica una

ausencia o deficiencia de determinaciones del Plan General respecto a los mismos, sino que tiene por objeto orientar más cuidadosamente el Proyecto de Urbanización y de Obras con que habitualmente se abordan de modo directo estas actuaciones.

En el desarrollo del presente Plan General, podrán incorporarse nuevos Planes Especiales en los casos, en que la complejidad de ejecución de estos sistemas generales, así lo requiera a juicio de los órganos de gestión municipales.

Los Planes Especiales incluirán en su delimitación, los suelos que se consideren afectados por el desarrollo de los sistemas generales correspondientes.

Capítulo 2.°
SISTEMA VIARIO

Art. 115.—Definiciones y tipos.

1. Por Sistema General Viario se entiende el conjunto de elementos y espacios reservados para el uso viario cuya ordenación viene establecida en el presente Plan General.
2. En atención a la localización de las vías y de la función y servicio que prestan, se distinguen, dentro del Sistema General Viario, los siguientes tipos de vías:
   a) **Las que dotan de una estructura al territorio del término:** Carreteras principales, carreteras y caminos secundarios.
   b) **Las que dotan de una estructura a los núcleos de población;** estas pueden ser de tres tipos:
      1. Vías de enlace, travesía o penetración.
      2. Vías Primarias.
      3. Vías locales y accesos internos.
3. En los planos "C" y "D" a escala 1/10.000 se grafían las carreteras, caminos, sus enlaces, travesías, penetraciones a núcleos urbanos y vías primarias más importantes en sus dos categorías. Las restantes se describen en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000 y plano "F" a escala 1/2.000 de "Alineación y Rasantes".

Art. 116.—Definición de las vías.

A-1 Carreteras: Las vías de dominio y uso público, ya sean estatales, provinciales o municipales, proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles, regulados por la Ley 51/1974, de 19 de diciembre (Ley General de Carreteras y su Reglamento).

A-2 Caminos y carreteras secundarias: Los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de que sus titulares, a quienes corresponde su construcción, conservación y reparación.

B-1 Vías de enlace y travesías: Son vías de unión entre carreteras atravesando o bordeando la ciudad, por lo que se caracterizan por el uso de un tráfico no urbano y un tráfico urbano, generado o atraído por las zonas contiguas a la vía.

Las vías de penetración son la prolongación de las carreteras de acceso principales, en el interior de la ciudad.

B-2 Vías primarias: Son vías cuya función es canalizar los recorridos más largos en la ciudad, sirviendo de distribuciones de las vías locales. Los vehículos circulan a velocidades comprendidas entre 40 Km./hora y 50 Km./hora.

B-3 Vías locales: Son las calles de los barrios o sectores que aseguran el acceso a la residencia o a las actividades productivas implantadas en aquellos ámbitos. Las velocidades de circulación automóvil son del orden de los 20 Km./hora.

Art. 117.—Desarrollo.

1. En Suelo Urbano, los planos "A" "Calificación, Usos y Sistemas" y en los planos a escala 1/2.000 de "Alineaciones y Rasantes" determinan la amplitud y disposición de las vías. Los Planes Especiales, y los Estudios de Detalle completarán esta ordenación, bien con la creación de nuevas vías públicas o bien accesos para la ordenación interna de manzanas y parcelas.
2. En Suelo Urbanizable, los Planes Parciales completarán y precisarán, en el ámbito de su sector, la ordenación de la red viaria establecida por el Plan General. En tal sentido ha de tenerse en consideración lo regulado en el artículo 16.2.c de las presentes Normas.
3. En la regulación del Suelo no Urbanizable se establece el régimen y medidas de los caminos y carreteras secundarias.

Art. 118.—Ejecución y planeamiento especial.

1. Para la ejecución, reforma o ampliación de las carreteras y vías de enlace, travesía o penetración, el Ayuntamiento podrá considerar la necesidad de formular Planes Especiales para desarrollar las propuestas efectuadas por el Plan General y con capacidad para alterar sus condiciones de trazado, sin que ello implique modificación de elementos, siempre que dichas rectificaciones no supongan cambio sustancial de la ordenación vigente.

   Como casos concretos a los que podría optarse por la formulación de este planeamiento especial se consideran:

   a) Paseo Marítimo Occidental desde la Fábrica del Tabaco hasta la Central Térmica.
   b) N-340 desde su conexión con la Ronda Exterior hasta el límite del Término de Benalmádena.
   c) La carretera de La Cala, CN-340.
   d) Itinerario de Ronda del Este.
   e) La Vía Tangencial y sus enlaces con la red arterial de la ciudad.
   f) Ronda Exterior, en sus tramos ya ejecutados.
   g) Apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo.
   h) Descenso al Guadalmedina desde la carretera de los Montes.
2. La ejecución, reforma o ampliación de las carreteras o vías en las que sus condiciones estén suficientemente definidas por el P.G.O.U., se harán por el Plan Parcial del sector de Planeamiento donde estén enclavadas o en otro caso mediante Proyecto Público de Urbanización, si es de iniciativa municipal o de cualquier organismo competente a este fin.

   En caso de que las obras no revistan la importancia y trascendencia suficientes podrán desarrollarse por un proyecto simple de obras o construcción.
3. El Plan General, en los artículos que siguen, establece las directrices, objetivos y criterios que debe presidir la formulación de los posibles Planes Especiales.

Art. 119.—Plan Especial del Paseo Marítimo Occidental.

La ordenación de este paseo, de la zona de playa contigua, de los espacios públicos de la fachada edificada y la regulación del tráfico serán el objeto de este Plan Especial.

El Plan atenderá a la ejecución por etapas de las diferentes obras: el paseo (la acera y una calzada inicial y la mediana y la otra calzada posteriormente), la acera y el muro de separación de la arena, las obras de recuperación de playas... Se orientarán por el Plan Especial, los diferentes proyectos de obra y urbanización y por tanto se contendrán indicaciones respecto a mobiliario urbano, alumbrado público, galerías o canalizaciones de servicios, relación con la playa, medianas, arbolado en aceras, tipos de pavimentos. Asimismo este Plan regulará los usos y ordenación de la faja de terrenos comprendidos entre la línea de paseo y la de playa.

Art. 120.—N-340 desde su conexión con la Ronda Exterior y el límite del término con Benalmádena.

La carretera CN-340 será objeto de un Plan Especial que deberá analizar pormenorizadamente las características de la vía en función de los recorridos más lejanos a los que sirve, así como su especial incidencia en los polígonos o núcleos urbanos a los que afecta en su trazado.

Regularán tanto las características de la vía proyectada, y las fases de su desarrollo, como sus relaciones con los suelos colindantes. A tal efecto establecerán una banda de protección en ambos márgenes y precisarán el diseño y los lugares de intersección, enlaces y cruces principales.

El Plan General prevé para la CN-340, la implantación de vías de servicios en los laterales y de mediana en todo su recorrido.

Asimismo el Plan Especial recogerá el trazado de las conexiones viarias entre Málaga y Torremolinos que discurren básicamente por el SNU o bien por las reservas ya previstas con este fin.

Art. 121.—La carretera de La Cala.

Este Plan incorporará entre sus objetivos una ordenación integral del tramo de litoral por donde esta vía discurre, estudiando la posible regeneración de playas y utilización de espacios residuales como espacios libres de uso público, paseos y aparcamiento.

Contemplará el desdoblamiento de la carretera actual en una vía rápida interior que enlace La Cala con El Palo y una vía litoral, de servicio y acceso a las playas.

Asimismo se estudiará de forma detallada la travesía del núcleo de La Araña y la remodelación de su borde norte, así como la protección de la zona arqueológica.

Art. 122.—Itinerarios de Ronda del Este.

El objetivo primordial de este Plan Especial es establecer un sistema viario a lo largo de todo el litoral Este al que se le encomienda las siguientes funciones:

— Conexión superior de los valles que constituyen la zona.

— Crear itinerarios alternativos al cordón litoral (Calle Juan Sebastián Elcano) que aminoren la actual sobrecarga de tráfico.

— Dotar de accesibilidad al Sistema de Parques y de espacios libres públicos, con los que, como sistemas generales o locales, este Plan General pretende estructurar y caracterizar la cornisa litoral.

Por el carácter eminentemente paisajístico de estos itinerarios, el Plan Especial pondrá especial énfasis en la correcta adecuación de su trazado a la topografía y a la variedad morfológica de los espacios por donde haya de discurrir.

Art. 123.—La Vía Tangencial.

Este Plan Especial abordará las determinaciones y criterios que posteriormente deberán desarrollar los diferentes proyectos de urbanización y de obras, respecto al elemento viario y sus márgenes.

La carretera podrá tener pendientes superiores al 8% en tramos ininterrumpidos de menos de 200 m. y en ningún caso se rebasarán las pendientes del 10 %.

La sección transversal se proyectará inicialmente de 2 carriles de 3,50 y con arcenes, dejando la reserva para una segunda etapa posterior con otra calzada similar contigua o con una cierta separación que constituirá su desdoblamiento.

Esta carretera tendrá sus plantaciones arboladas en las márgenes, suficientemente distantes de las calzadas del trazado definitivo y desarrollará estudios de visualización del paisaje y de valoración del impacto ambiental de la carretera así como adoptará las medidas de protección adecuadas, aspecto este último de especial relevancia en esta carretera.

El Plan Especial deslindará con precisión dentro de su ámbito la superficie de suelo que será destinada a uso viario del suelo restante que como servidumbre se destinará a uso preferente de espacios libres, con piezas de equipamiento público o servicios.

Los posibles cambios de zonificación originados por exigencias técnicas deben ser recogidos por el Plan Especial, sin que ello implique modificación de elementos.

Se considerarán afectados por el Plan Especial todos aquellos suelos que a pesar de tener un régimen jurídico determinado puedan hipotecar posibles rectificaciones y/o alternativas del trazado expuesto por el P.G.O.U.

Art. 124.—Ronda Exterior en sus tramos ya ejecutados.

La función de este Plan Especial es transformar, tanto el carácter como la funcionalidad proyectada de la vía, hasta aproximarla lo máximo posible al concepto de Ronda Urbana. Para ello, además de proponer nuevos movimientos de incorporación y salida desde las vías radiales, habrá de readaptar los elementos que más caracterizan su actual función de autopista, como los nudos, estructuras, carriles de deceleración, etc.

Art. 125.—Apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo.

El objetivo de este Plan Especial es culminar el itinerario de la diagonal del Arroyo del Cuarto —ya previsto en el P.G.O.U. del 71—, logrando las articulaciones internas de los barrios más superpoblados del primer cinturón de crecimiento y su relación con el Paseo Marítimo de Poniente.

Art. 126.—Descenso al Guadalmedina desde la carretera de los Montes.

Los objetivos fundamentales de este Plan Especial son:

— Establecer las conexiones entre los itinerarios de Ronda del Este y la carretera de los Montes con el valle del Guadalmedina y la Ronda Exterior.

— Recomponer la franja de terreno reservada para la Ronda Este del Plan anterior, dotado de unas referencias comunes a las barriadas colindantes.

Capítulo 3.°
SISTEMA GENERAL FERROVIARIO

Art. 127.—Definición.

El Sistema General Ferroviario comprende el conjunto de espacios reservados al funcionamiento del ferrocarril, tales como las vías, estaciones y demás elementos relacionados con aquel.

El Sistema General Ferroviario se complementa con una reserva de 30 metros de anchura para permitir la posibilidad de un nuevo trazado ferroviario que enlace el ferrocarril de Córdoba, a la altura del Aeropuerto, con el litoral. Esta reserva es de uso alternativo bien para carretera, bien para ferrocarril.

Sin perjuicio de la competencia estatal en materia de ferrocarriles, este Plan General ordena los espacios incluidos dentro del Sistema General Ferroviario e impone determinadas limitaciones a los suelos situados fuera del sistema pero en colindancia con el mismo.

En el plano "A" "Clasificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000 se determina el ámbito que ocupa el sistema general ferroviario.

Art. 128.—Licencia.

Los actos de edificación y uso del suelo incluidos en el Sistema Ferroviario están sujetos a licencia municipal. Los mismos actos en los terrenos situados en el entorno del sistema están sujetos además, a las limitaciones que establece la legislación de policía de ferrocarriles.

Art. 129.—Limitaciones Urbanísticas en Suelo Urbano.

A ambos lados del sistema general ferroviario, en la parte de éste que atraviesa Suelo clasificado como Urbano, el Plan General establece una zona de protección del sistema general constituida por una franja definida en el plano 1/2.000.

Esta norma no es de aplicación para los edificios residenciales existentes con anterioridad a la aprobación del Plan General, cuya zonificación es respetada por este.

Para garantizar la seguridad de las personas o cosas, el Plan General exige el establecimiento de los adecuados elementos de protección a toda nueva urbanización que se instale en sus márgenes.

Art. 130.—Planes Parciales.

Los Planes Parciales que se formulen en sectores de Suelo Urbanizable Programado atravesados o en colindancia a una vía férrea deberán prever entre sus determinaciones las reglas impuestas por la legislación de policía de ferrocarriles y además la inedificabilidad de una zona de 20 metros a ambos lados de la vía férrea contados a partir del borde exterior de la plataforma.

Estas mismas actuaciones urbanísticas están obligadas, de otro lado, a vallar las líneas de ferrocarril o establecer otras medidas de protección que garanticen la seguridad de las personas o cosas.

Ls supresión de los pasos a nivel y su sustitución por otros de distinto nivel cuando obedezca a la mayor intensidad de tráfico originados por la urbanización de un sector inmediato a la vía férrea, se reputará como coste de la urbanización y será exigible a los promotores de dicha actuación.

Art. 131.—Plan Especial.

1. Los terrenos administrados por Renfe, parte de los cuales son clasificados como Suelo Urbanizable Programado destinados a uso y equipamiento público y parte como sistema general ferroviario propiamente dicho, serán objeto en su conjunto de un Plan Especial.

   El ámbito del territorio que abarcará el Plan Especial se representa en el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1:5.000.

   El citado Plan Especial tendrá por objeto las siguientes finalidades:

   a) Regulación y reordenación del espacio ocupado por el ferrocarril de forma que la transición entre el suelo ferroviario y el suelo residencial se produzca ordenadamente teniendo gran importancia a estos efectos la directriz de la verja, la plantación de arbolado y la forma de los espacios libres, elementos todos ellos que el correspondiente Proyecto de Urbanización habrá de precisar.

   b) Reequipamiento de las barriadas circundantes a cuyo efecto se destinarán parte de los suelos administrados por RENFE a equipamiento público, como espacios libres o sociales.

   c) Ordenación conjunta del transporte público por carretera o ferrocarril a cuyo objeto se dispondrá de espacios para una estación de autobuses de medio y largo recorrido.

   La edificación se ubicará de forma preferente en el espacio comprendido entre la actual terminal de viajeros y la nave recientemente rehabilitada por RENFE, constituyendo un solo cuerpo paralelo al haz de vías. La centralidad de este cuerpo, su aislamiento y su gran extensión permiten una

ordenación libre de las alturas para las nuevas instalaciones constituyendo un conjunto de volúmenes a los que el Plan Especial dará ordenación. Se valorará preferentemente la conservación de estructuras y edificios de significado arquitectónico o emblemático y como caso particular, la actual portada de la Estación.

Las instalaciones que por su alto consumo de suelo no tengan cabida en esta zona central se trasladarán a los terrenos destinados a este fin en la estación de clasificación de Los Prados.

d) Prever las medidas de protección que procedan en relación con la seguridad de las personas y cosas, de conformidad con lo expresado en los artículos anteriores.

2. La inclusión del recinto ferroviario en el ámbito de un Plan Especial implica la suspensión del procedimiento de concesión de licencias hasta tanto no se formule y apruebe aquel. No obstante, durante este período podrán autorizarse obras de ampliación o reforma en edificios existentes siempre que el volumen de las ampliaciones no rebase el 20 por 100 del existente y su destino sea estrictamente de explotación ferroviaria.

Capítulo 4.°
SISTEMA GENERAL PORTUARIO

Art. 132.—Definición.

El Sistema General Portuario está constituido por el conjunto de espacios incluidos en el puerto de Málaga, y su zona de servicio.

El régimen de los espacios portuarios se ajustará a lo dispuesto en la legislación específica en la materia. Se respetará además, lo que por razones urbanísticas y en ejercicio de las competencias atribuidas por la Ley del Suelo, se establece en estas Normas y en los Planes que desarrollen las determinaciones de este Plan General.

El ámbito territorial del Sistema General Portuario se define en el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" de este Plan General.

Art. 133.—Usos.

Dentro del área portuaria se admiten los usos de industria, almacén y oficinas, y los demás directamente relacionados con las funciones del puerto, respecto al transporte, almacenaje y distribución.

Art. 134.—Plan Especial.

Para la ordenación del recinto portuario se formulará por la Junta de Obras del Puerto, en colaboración con el Ayuntamiento, un Plan Especial que tendrá por objeto su organización interna, así como la regulación de las actividades que puedan establecerse en su interior. Dicho Plan Especial se tramitará, conforme a lo estipulado en la Ley del Suelo. En el Plan Especial se precisarán y detallarán la ordenación y regulación de usos en su frente al Muelle Heredia y el Paseo de los Curas, evaluando las diversas alternativas y las ventajas que cada una de ellas suponga para la ciudad y el puerto.

Art. 135.—Determinaciones del Plan Especial.

1. El Plan Especial que se prevé en las presentes Normas para la ordenación del área portuaria contendrá, además de los objetivos expresados en el artículo antecedente, las siguientes determinaciones:

   a) Deberá establecer las medidas necesarias a fin de lograr una mayor transparencia visual de la ciudad y los muelles, permitiendo una adecuada accesibilidad entre una y otros, sin que en ningún caso pueda esto suponer un obstáculo al normal desenvolvimiento de las actividades realizadas dentro del recinto portuario.

   Implica ello también, garantizar una más estrecha conexión entre la ciudad y uno de sus elementos básicos y estructurantes.

   b) Corregirá la disposición de los usos admitidos en el puerto, desplazando hacia Poniente y Sur los de carácter industrial y los de almacenamiento de productos tóxicos o contaminantes, y hacia Levante y Norte los de carácter deportivo y los relacionados con el tráfico de pasajeros.

   c) Establecerá las medidas oportunas en relación con el control aduanero, de acuerdo con la ordenación resultante del Plan Especial.

   d) Dispondrá las medidas oportunas en orden a la protección y ornato del entorno portuario y fachada marítima-portuaria de la ciudad. En tal sentido el Plan Especial ordenará la edificación fijando sus condiciones de altura y separación entre las mismas, configurando a escala y detalle de proyecto los usos y ordenación de los terrenos que dan frente a la vía de cintura del puerto.

   Este Plan General establece las siguientes condiciones de altura que con carácter indicativo deberá recoger el Plan Especial:

   — Altura máxima 13,50 metros.
   — Se exceptúan los silos o instalaciones de idéntica naturaleza.
   — Igualmente se exceptúan las instalaciones o edificaciones existentes en el momento de aprobación de este Plan.

   e) Establecerá la ordenación de sus límites con la franja litoral, a fin de garantizar la articulación entre ambas.

2. La inclusión del recinto portuario en el ámbito de un Plan Especial implica la suspensión del procedimiento de concesión de licencias hasta tanto no se formule y apruebe aquel. No obstante, durante este período podrán autorizarse obras de ampliación o reforma en edificios existentes siempre que el volumen de las ampliaciones no rebase el 20 por 100 del existente.

Capítulo 5.°
SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

Art. 136.—Definición y suelos que comprende.

1. El Sistema General Aeroportuario comprende los suelos ocupados por el Aeropuerto del Rompedizo, la Base Aérea Militar de Málaga y el Aeroclub, así como su zona de servicio.
2. Los terrenos colindantes al sistema general aeroportuario quedan sometidos a las limitaciones derivadas de la legislación específica sobre servidumbre aeronáutica en razón a la seguridad del tráfico aéreo.
3. El plano "D" "Estructura General y Orgánica" y el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" representan el ámbito del Sistema General Aeroportuario y su zona de servicio.

Art. 137.—Suelos vinculados funcionalmente al sistema.

El Plan General clasifica como Suelo Urbanizable Programado unos terrenos situados en las inmediaciones del aeropuerto, entre la vía férrea del ferrocarril Málaga-Fuengirola y la avda. de acceso al aeropuerto, al objeto de autorizar determinados usos de apoyo y servicio al aeropuerto.

Art. 138.—Licencia municipal.

No se otorgará licencia municipal para obras o instalaciones en la zona de servidumbre aeronáutica sin que previamente se haya obtenido autorización o informe, en su caso, de los órganos competentes en materia de protección de aeropuertos y de navegación aérea.

Capítulo 6.°
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

Art. 139.—Definición.

El Sistema General de Espacios Libres del presente Plan General está constituido por los parques forestales, los parques urbanos y los jardines.

El Sistema General de Espacios Libres se complementa, a nivel local, por los suelos destinados a uso de zona verde en los Planes Parciales que desarrollen las determinaciones de este Plan en el Suelo Urbanizable Programado, así como los terrenos de cesión para espacios libres de aquellas Unidades de Actuación en Suelo Urbano que así lo estipularan.

En el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" se representan los distintos elementos que componen el Sistema General de Espacios Libres. En el plano "D" "Estructura General y Orgánica", se define el Sistema con carácter no exhaustivo, a los solos efectos de mostrar los espacios libres más significativos que conformen la Estructura General y Orgánica de este Plan General.

Para el Suelo Urbanizable Programado, en el plano "A", se localizan, con el carácter que señalan el artículo 16.2.c de estas Normas, ciertos espacios libres de ámbito local.

El mismo plano "A" señala para el Suelo Urbano los espacios de ámbito local existentes o de nueva creación.

Art. 140.—Parques naturales y forestales.

Son parques forestales aquellas grandes extensiones de suelo situadas en la región de influencia de la ciudad cuyo destino es el esparcimiento público a la vez que la protección de las masas arbóreas, la capa de vegetación, el paisaje o el ecosistema.

Dentro de esta categoría, se conceptúan los terrenos que por sus condiciones medioambientales se deben conservar, los suelos que deben ser repoblados y los que deben ser preservados como reserva natural en razón de la riqueza y especificidad de su fauna y flora.

Art. 141.—Régimen jurídico.

Los terrenos integrantes de los parques no podrán ser dedicados a usos o actividades que impliquen la transformación de su destino en el Plan. Quedan prohibidos en los parques el ejercicio de todas las actividades que directa e indirectamente puedan producir la destrucción o deterioro de las condiciones naturales de aquellos.

En caso de incendio forestal, se mantendrán en toda su vigencia las determinaciones de este Plan para estos suelos, aún cuando hubiese desaparecido la arboleda que motivó su calificación. Ninguna modificación de este Plan podrá establecer determinaciones contrarias a esta Norma.

El aprovechamiento forestal se llevará a cabo de forma compatible con la conservación de los valores naturales que motivan su calificación.

Los parques forestales calificados como reserva natural estarán sujetos, además de las limitaciones de carácter general derivadas de la clasificación del suelo y de su condición de parque forestal, a los de carácter particular y específico en razón a los bienes naturales existentes en su ámbito que se protegen expresamente por el Plan General al conceptuarlos como tales.

Art. 142.—Titularidad jurídica del suelo de parque natural y forestal.

El Plan General califica como parque forestal suelos comprendidos en la clasificación de Urbanizable no Programado cuyo desarrollo y ejecución mediante los Programas de Actuación Urbanística determinará la cesión de los terrenos de los parques de forma libre y gratuita.

Igualmente el Plan General otorga la calificación de parque forestal a terrenos comprendidos en suelos calificados como no Urbanizable. La obtención de dichos terrenos para uso y dominio público lo será mediante la aplicación del instituto expropiatorio.

Los terrenos de parques forestales cuya gestión queda adscrita al Suelo Urbanizable Programado, serán de cesión gratuita a través de la compensación con sectores de planeamiento con exceso de aprovechamiento en relación al medio.

La calificación como parque forestal implica la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos a los fines de expropiación o imposición de servidumbre. No obstante, los propietarios del suelo en tanto se inicia el expediente correspondiente, o se produce la cesión de estos suelos tal como se establece en los párrafos anteriores, conservarán plenas facultades dominicales respecto de sus predios con arreglo a la clasificación jurídica del suelo y con sujeción a las prescripciones establecidas en el presente capítulo.

Art. 143.—Condiciones de uso.

En los parques forestales quedan expresamente prohibidos todos los usos a excepción de los compatibles con la naturaleza del parque como son las instalaciones para la conservación y protección del mismo.

Se admiten para los parques forestales que no hayan sido calificados como reserva natural, los usos sanitario, deportivo, educativo y recreativo. La localización y emplazamiento de los espacios reservados para estos usos, que será objeto del Plan Especial, deberá llevarse a cabo buscando las superficies más aptas para su condición topográfica, tales como las planicies o llanuras, así como evitando la producción de daños al paisaje o a la riqueza natural del parque. Como criterio general, la superficie ocupada por estos usos podrá ser superior al 10 por 100 del parque, con un volumen máximo de 0,2 m^2s/m^2t, medidos exclusivamente sobre la superficie que represente el 10 por 100 del total del parque.

Art. 144.—Parques urbanos y jardines.

Son parques urbanos y jardines los espacios arbolados o ajardinados destinados al esparcimiento público, protección y aislamiento de la población, o a la mejora de las condiciones ambientales de una zona.

A efectos meramente enunciativos se consideran como parques urbanos aquellas áreas de superficie mayor de 10.000 m^2, entendiéndose como jardines las que no alcanzan dicha superficie.

La definición de una zona como jardín, podrá entenderse en determinados casos como espacio abierto no necesariamente ajardinado sino con vocación más urbana de espacio libre construido, como pueden ser las plazas, glorietas, setos..., etc. En este sentido y para cada caso concreto será el Ayuntamiento el que adopte la solución que mejor resuelva las necesidades de la zona en que esté ubicada.

El Plan reconoce la existencia de jardines y zonas verdes en general de titularidad privada afectos a una urbanización o institución social, sobre quienes recaerán los deberes de conservación, mantenimiento y cuidado de los jardines y zonas verdes.

Art. 145.—Condiciones de uso.

1. En los parques de superficie superior a los 10.000 m^2, además del uso como zona verde se admiten los deportivos, educativos, sociales y de aparcamiento con las siguientes restricciones:

   a) La ocupación del suelo por todos ellos no será superior al 20 por ciento de la extensión total del parque.

   b) En caso de instalaciones deportivas descubiertas el porcentaje de ocupación podrá llegar al 40 %.

   La construcción de estas instalaciones compatibles en los parques mayores de 10.000 m^2 así como el deslinde del uso de aparcamiento, requerirá siempre la redacción de un Proyecto de Urbanización de iniciativa municipal que habrá de valorar las necesidades sociales en la zona y garantizar el adecuamiento de las instalaciones con el carácter ambiental del parque o jardín.

2. En los jardines inferiores a 10.000 m^2 el único uso permitido con el de zona verde o espacio abierto es el de aparcamiento. A tal efecto podrá destinarse parte de la superficie a aparcamiento público de vehículos compatible por sus condiciones de arbolado y urbanización con el carácter ambiental del parque o jardín. El deslinde de este uso se establecerá mediante Proyecto de Urbanización de iniciativa municipal.

Art. 146.—Plan Especial terrenos Enpetrol y Campsa.

Los terrenos ocupados por las instalaciones de Enpetrol y Campsa, situados el primero de ellos en la zona adyacente a la Ronda Intermedia y el segundo en el sector de Huelin, calificados como parques urbanos del sistema general de Espacios Libres, serán objeto de Plan Especial que además de regular la ordenación interna de los parques, preverán la existencia de usos complementarios para equipamiento público en una proporción que no será nunca superior al 30 % de la total extensión de dichos suelos.

Art. 147.—Plan Especial del cauce del Guadalmedina en zona urbana.

Pretende este Plan aportar una imagen alternativa del río y sus márgenes que, sin tener necesariamente que perder su condición de cauce, sí facilite su utilización más intensiva y la recuperación de sus fachadas.

Este Plan Especial estudiará de forma particular cada tramo del cauce dando respuestas a las demandas que sobre ellos efectúa la ciudad. Así el tramo norte contribuirá a la mejora paisajística, con paseos arbolados en sus márgenes y estudiará la reordenación de las traseras del estadio de La Rosaleda, dejando incluso la posibilidad de la cobertura parcial del río para este fin. En sus últimos tramos, sin embargo, este cauce contribuirá, mediante coberturas parciales y remodelación de sus márgenes a la transformación de este espacio urbano de vital importancia para la rehabilitación integral del centro de la ciudad.

Capítulo 7.°
SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BASICOS

Art. 148.—Definición.

El Sistema General de infraestructuras y servicios básicos lo componen el conjunto de elementos que hacen posible la prestación a la ciudad y a sus moradores de los servicios básicos en materia de abastecimiento de agua, eliminación y tratamiento de aguas residuales, eliminación de residuos sólidos, así como los suelos de reserva previstos para la ampliación o nuevo establecimiento de estos elementos. Se incluyen asimismo aquellos elementos que son precisos para el funcionamiento de instalaciones de la ciudad, entre las que consideramos más indicativas las de servicio del puerto o los centros de transformación o producción de energía.

Como elementos no lineales de este sistema se incluyen asimismo: los embalses, depósitos, depuradoras, vertederos

de basura, reservas para instalación de servicios públicos municipales, y las reservas especiales para el almacenaje de productos energéticos.

Por último integran este sistema las redes y servicios de empresas de carácter público o privado. Como tales se señalan las siguientes: red de gas, red de energía eléctrica de abastecimiento, y red de telefonía y comunicaciones.

El sistema general de infraestructuras básicas y servicios está representado en el plano "E".

Art. 149.—Reservas Especiales.

Este Plan General prevé suelo para instalaciones de ámbito supralocal como son los suelos para los depósitos e instalaciones de Enpetrol y Campsa cuyo traslado determina el Plan y que por el carácter de sus magnitudes, importancia y peligrosidad se clasifican como Sistemas Generales de infraestructuras y servicios básicos.

Capítulo 8.°
PROTECCION Y SERVIDUMBRE DE LOS SISTEMAS GENERALES

Art. 150.—Definición.

Componen la protección de los Sistemas Generales el conjunto de espacios libres que por razón de su inmediación a un sistema y su vinculación a él, no pueden ser edificados.

En el presente capítulo se establece la resserva de suelo a disponer para este fin en las márgenes del sistema viario y de infraestructuras.

No serán de aplicación las reservas previstas en el artículo siguiente a aquellas edificaciones existentes en el momento de aprobación de este Plan General, que contando con la pertinente licencia municipal, sean conformes con la ordenación y calificación de este Plan.

Art. 151.—Servidumbre y afecciones de carreteras, caminos y vías primarias.

Los terrenos adyacentes a las carreteras, en tanto estas mantengan dicha consideración a tenor de lo preceptuado en la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, estarán sujetas a las limitaciones derivadas de la citada legislación y en particular al respeto y mantenimiento de la zona de servidumbre, zona de afección y línea de edificación en las magnitudes exigidas para cada categoría de vía.

En el plano "F" a escala 1/2.000 se establecen las zonas de protección para futuras ampliaciones de las carreteras existentes.

Las zonas de servidumbre y afección y la disposición de la línea de edificación en las carreteras que discurran o estén en colindancia con el Suelo Urbano de este Plan General, serán las definidas en los planos de alineaciones.

El planeamiento parcial en Suelo Urbanizable precisará, previa fijación de alineaciones, la zona de protección de las carreteras con arreglo a las determinaciones generales y particulares contenidas en este Plan.

Los terrenos comprendidos dentro de la línea de edificación serán inedificables. No obstante, siempre que no exista proyecto de expropiación ni esté en contradicción con la banda de protección señalada en este artículo, podrá acumularse el aprovechamiento de estos suelos en la parte no afectada por la línea de edificación, de conformidad con la clasificación y calificación del suelo establecida en el Plan General.

Los terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre de las carreteras no son computables a los efectos de los estándares previstos para espacios libres en el Reglamento de Planeamiento.

En los caminos y carreteras secundarias, la zona de servidumbre será de siete metros como mínimo siempre que no esté consolidada una línea de edificación anterior a la aprobación de este Plan; en dicho caso, el Ayuntamiento considerará la necesidad de mantener dicha servidumbre o acomodarse a lo establecido por la nueva alineación.

La zona de dominio público en los caminos y carreteras secundarias incluirá al menos una franja de 3 m. de anchura a partir del límite exterior de la calzada.

Art. 152.—Protección de trazados de infraestructuras.

La protección respetará los reglamentos y disposiciones que promulguen los organismos e instituciones competentes.

No obstante como mínimo esta será, salvo estudios que lo justifiquen adecuadamente a juicio del Ayuntamiento:

En grandes canalizaciones de servicios y conducciones especiales de 10 metros a cada lado de la franja que determina el trazado.

En otro tipo de conducciones e infraestructuras generales de servicio urbano de 5 metros a cada lado de la franja que determina el trazado.

Se consideran conducciones especiales o canalizaciones de servicio aquellos sistemas que o bien recogen un gran número de trazados en su interior, o suponen una instalación de tipo singular como es el caso de las grandes líneas de transporte de energía, los oleoductos, canales, etc...

Todas ellas y las restantes conducciones generales quedan reflejadas en el plano de infraestructuras.

Capítulo 9.°
SISTEMA GENERAL DE LA ZONA MARITIMO-TERRESTRE

Art. 153.—Definición y regulación.

De conformidad con lo dispuesto en la legislación de costas y puertos, son de uso y dominio público la zona marítimo-terrestre o espacio de las costas que baña el mar en su flujo o reflujo o donde alcancen las mayores olas en los temporales ordinarios y las playas, esto es; las riberas del mar formadas por arenales o pedregales de superficie plana, con vegetación nula o escasa y característica.

Las condiciones urbanísticas de los suelos obtenidos al mar bien por la propia dinámica litoral o por rellenos artificiales, se regularán mediante un Plan Especial de iniciativa pública que desarrollará las determinaciones del P.G.O.U. y de la Normativa Complementaria de Usos e Instalaciones en el Medio Litoral. (Art. 154, a).

Aquellos suelos ganados al mar de dominio privado, esto es, que no forman parte de la zona marítimo- terrestre y de la zona de servicio de puertos, se regularán por el referido Plan Especial y Normativa Complementaria que con carácter general fijará unas cesiones y aprovechamientos equiparables a las del Suelo Urbanizable de uso terciario.

La altura máxima permitida para edificaciones residenciales o comerciales en este tipo de suelos no rebasarán en ningún caso PB + 2 ó 10 m.

Art. 154.—Condiciones de uso.

En el desarrollo de la gestión del P.G.O.U., el Ayuntamiento habrá de redactar conjuntamente con la Jefatura Provincial de Costas una Normativa Complementaria y planos de usos e instalaciones permitidas en el medio litoral que con carácter general y a título indicativo recogerá las siguientes ordenanzas:

— En la zona de arenas (playa) quedan prohibidas las construcciones de carácter permanente a excepción de los servicios públicos relacionados con el litoral como embarcaderos y plataformas y aquellas otras que expresamente queden reflejadas en los Planes Especiales o planos de la Normativa Complementaria que desarrollan la ordenación del litoral.

— En la zona de arenas sólo podrán instalarse sombrillas, hamacas, toldos, etc..., es decir, elementos provisionales desmontables a final de temporada. Análogamente podrán instalarse establecimientos provisionales expendedores de comidas y bebidas que no precisen de acometida a la red de saneamiento y abastecimiento de agua, cuya tipología y materiales de construcción así como características higiénico-sanitarias vendrán especificadas en la Normativa referida.

  Con carácter genérico, estos establecimientos se atendrán a las siguientes determinaciones:

  — La distancia mínima entre ellos será de 75 m.
  — La ocupación máxima será de 75 m^2.
  — Los elementos de construcción serán desmontables, los cuales se especificarán en la referida Normativa.
  — Terminada la temporada y la concesión de licencia, deberán desmantelar las instalaciones y proceder a la limpieza de la playa ocupada y sus aledaños.

Art. 155.—Licencias.

La sola concesión o autorización administrativa para la utilización de la zona marítimo-terrestre o playas no bastará para la ejecución de las obras, instalaciones o usos permitidos, será preceptiva en todo caso, la licencia municipal.

La Administración Municipal se opondrá a las concesiones en la zona marítimo-terrestre y playas en cuanto pretendan usos o actividades contrarias a lo previsto en las presentes normas, o cuando por la escasa cuantía de la zona marítimo-terrestre o de la playa se limite a la zona de baños o reposo.

Art. 156.—Suelo Urbanizable limítrofe al litoral.

Los Planes Parciales y Programas de Actuación Urbanística que se formulen en Suelos Urbanizables limítrofes al litoral deberán prever, en la primera línea de estos que limiten con zona marítimo-terrestre o con la playa de ser esta de mayor extensión, o con paseo marítimo de existir éste, una zona inedificable para usos de vivienda, hotelero, oficina o industria de 50 metros lineales de extensión que se destinará a zona verde y aparcamiento y con carácter de uso compatible con los anteriores a uso de hostelería, comercial y deportivo.

Art. 157.—Plan Especial del Paseo Marítimo Oriental.

Trata este Plan Especial de ganar terrenos al mar transformando la directriz actual en una semejante, desarrollada mediante segmentos de una poligonal que fije la ordenación de los terrenos ocupados.

Asimismo el Plan estudiará la creación de dos cabeceras de paseo, una en el frente del Hotel Miramar y otra en el Morlaco que destinará fundamentalmente a jardines.

En la ordenación se evitarán elementos transversales significativos que rompan la continuidad del perfil costero, resolviendo prioritariamente la protección y fijación de pequeñas líneas de playas mediante elementos longitudinales, a ser posible semisumergidos, evitando obstrucciones a una visión completa de la bahía. A la vez se creará una zona intensiva de playa en La Malagueta con establecimiento de elementos para su fijación que busquen su referencia y apoyo en el Morro de Levante. Se facilitará en el estudio soluciones al acceso y continuidad de un paseo que deslinde los equipamientos sociales existentes en la actualidad de la zona de playa, de obligatorio uso público.

Los jardines del Morlaco irán vinculados en su ordenación a la de organización interna de los Baños del Carmen. Análogamente al caso anterior se distinguirá claramente una zona de balneario de posible explotación privada de la zona de playa en la que se estudiarán accesos independientes de los del propio balneario.

El Plan Especial contemplará la mejora de los accesos y aparcamientos desde la vía actual a la zona de paseos sin renunciar a su capacidad y características técnicas actuales.

Deberá estudiarse con una secuencia temporal que permita mediante pequeñas inversiones iniciales la transformación sustancial del paseo, así como una utilización más intensiva del mismo.

Art. 158.—Plan Especial del Paseo Marítimo de la Carihuela y su conexión con el Bajondillo.

El objetivo fundamental de este Plan Especial es la reorganización de la faja que constituye la transitación entre la primera línea de edificación, espacio de paseo y la playa.

Asimismo debe de estudiar las alternativas para lograr una conexión del Paseo del Bajondillo con la Carihuela que como calzada rodada suponga la continuidad de la Avda. Imperial hasta el Paseo Marítimo de Torremolinos.

Capítulo 10.°
SISTEMA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

Art. 159.—Definición.

Comprende el sistema general de equipamiento comunitario todos aquellos centros al servicio de la población destinados a los usos que se relacionan en el artículo 160 de estas Normas.

Como tales se recogen los ya existentes o en ejecución y los que en desarrollo del Plan se establezcan de nueva construcción.

El Sistema General de equipamiento comunitario aparece definido en el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" del Plan General.

Art. 160.—Equipamientos locales y usos.

El sistema general descrito en el artículo antecedente se complementa a nivel local, por los suelos y centros que de conformidad con las determinaciones de este Plan y de la legislación urbanística, sea de cesión obligatoria y gratuita por los Planes Parciales que desarrollen los sectores del Suelo Urbanizable.

Con el carácter que se indica en el artículo 16.2.c de estas Normas, el presente Plan General determina en Suelo Urbanizable Programado la localización de ciertos equipamientos de ámbito local. Estas determinaciones se incluyen en el plano "A", a escala 1/5.000, "Calificación, Usos y Sistemas". En los planos de las Unidades de Actuación de Suelo Urbano se recogen los nuevos equipamientos locales correspondientes a esta categoría de suelo, que asimismo vienen referidas en el plano "A" a escala 1/5.000.

Los suelos destinados a equipamientos comunitarios, con las edificaciones, instalaciones y demás elementos que le sean propios, se clasifican en los siguientes tipos:

1. Educativo, comprende los centros educativos para cualquier nivel de enseñanza: guarderías, B.U.P., E.G.B., Formación Profesional, Universidad, Centros de Educación Especial, y Escuela Oficial de Idiomas.
2. Social-Asistencial, comprende los siguientes usos:
   - *a)* Religioso.
   - *b)* Administrativo.
   - *c)* Centros de Seguridad: Ejército, Policía, Guardia Civil, Bomberos.
   - *d)* Mercados y centros comerciales.
   - *e)* Cultural: Bibliotecas, Museo, Teatro, Centro cívico, Centro cultural.
   - *f)* Residencias: Ancianos, infantiles.
   - *g)* Sanitario.
   - *h)* Hospitalario.
   - *i)* Recreativo.
3. Cementerio.
4. Deportivo, que comprende los centros deportivos intensivos públicos y privados, edificados y no edificados.

El suelo destinado a equipamiento educativo, social y deportivo no podrán destinarse a finalidad distinta a la de equipamiento. La mutación de destino requerirá la modificación del Plan y la previsión de otro suelo para el equipamiento desplazado. Los suelos de dominio público calificados como equipamiento educativo o social podrán ser utilizados como zonas libres públicas en tanto no se realice la construcción del equipamiento.

Cuando los órganos de gestión del Plan así lo estimen, en atención a las necesidades de cada zona, podrán crearse equipamientos sociales en suelos calificados de educativos y deportivos y viceversa. En cualquier caso será preceptivo un estudio previo de las necesidades, disponibilidades de suelo y posibilidades inversoras en el barrio en cuestión, si se trata de un equipamiento de servicio local, o de la ciudad si se trata de un equipamiento de este segundo nivel.

Art. 161.—Titularidad y dominio.

Sobre la titularidad y dominio de los elementos del sistema general de equipamiento colectivo se estará a lo dispuesto en el artículo 111 de las Normas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, es posible la compatibilización entre la condición de sistema y titularidad privada en equipamientos tales como educativo, sanitario, hospitalario y deportivo-recreativo.

Art. 162.—Indice de edificabilidad de los equipamientos.

Las parcelas calificadas para uso de equipamientos públicos por este Plan General, tanto en Suelo Urbano como en Suelo Urbanizable Programado, así como las que por tales usos califiquen los Planes Parciales, tendrán con carácter general y obligatorio las siguientes edificabilidades netas:

USO DE LA PARCELA	EDIFICABILIDAD NETA
— Educativo y deportivo	0,50 m^2t/m^2s
— Social-asistencial	1 m^2t/m^2t

Exclusivamente en el Suelo Urbano delimitado por el Plan General, estas edificabilidades tendrán el carácter de mínimas en todas las parcelas de equipamiento. Estos mínimos podrán rebasarse cuanto sea ello posible hasta un tope tal que la envolvente del edificio de equipamiento no supere a ninguno de los parámetros de la ordenación y la edificación correspondientes a la Zona o Subzona de Suelo Urbano en que esté localizado.

A las parcelas de equipamiento en Suelo Urbano que el plano "A" de Calificación no incluya en ninguna Zona o Subzona, se les aplicará sin excepción la edificabilidad definida en la tabla anterior.

Título IV

NORMATIVA GENERAL DE URBANIZACION

Capítulo 1.°

DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

Art. 163.—Definición. Tipos de Urbanización.

1. El proyecto de las obras y actuaciones que tengan por finalidad la urbanización del suelo en sus diversas categorías serán definidas como Proyecto de Urbanización. Se considerarán Proyectos Públicos de Urbanización aquellos que se desarrollen por iniciativa de una Administración Pública. Se definirán como Proyecto de Obra aquellos que se refieren a actuaciones aisladas o sectoriales que supongan una incidencia reducida en el proceso de urbanización o desarrollen directamente las determinaciones de un Plan Especial.

   Los Proyectos de Urbanización se atendrán a las determinaciones de los Planes de Ordenación, Planes Especiales o Estudios de Detalle que desarrollen cada caso. Dichas determinaciones podrán ser reajustadas o adaptadas en aquellos supuestos que se justifique por razones constructivas. En el caso de que dichas modificaciones supongan alteración sobre la ordenación o régimen del suelo deberá aprobarse previa o simultáneamente la correspondiente modificación del Plan que aquellas comporte.

2. En función del uso a que se destinan los diferentes espacios objeto de Proyecto se consideran cuatro tipos básicos de urbanización:
   - — Urbanización del espacio viario.
   - — Urbanización del subsuelo; infraestructuras y servicios.
   - — Urbanización de los espacios ajardinados y arbolados.
   - — Urbanización de los espacios destinados a ciertos equipamientos o dotaciones públicas o colectivas compatibles con su calificación por el Planeamiento.

Art. 164.—Suelos objetos de Proyecto de Urbanización.

En razón de su propiedad y a efectos de su urbanización, los suelos no ocupados por edificación de acuerdo con el artículo 55 del título II se consideran de tres clases diferentes: Privado, Colectivo y Público.

Tendrán el carácter de **Privados** aquellos suelos adscritos a la edificación consolidada o parcela edificable de dominio y uso privado. En ellos el Proyecto de Urbanización se limitará a establecer las condiciones de su cerramiento y las determinaciones precisas para su integración en el espacio urbano circundante.

Tendrán el carácter de **Colectivos** aquellos suelos de dominio privado al servicio de una comunidad determinada. El Proyecto de Urbanización determinará las condiciones y obras de urbanización, en su caso, de los referidos espacios, necesarios para integrarlos con los restantes espacios públicos abiertos de la zona.

Tendrán el carácter de **Públicos** aquellos suelos destinados a ese fin, definidos como tales en el Plan General, Planes Parciales o Planes Especiales correspondientes. En ellos, el Proyecto de Urbanización definirá las obras que desarrollan el planeamiento referido.

Art. 165.—Determinaciones del Proyecto de Urbanización.

1. Las obras objeto del Proyecto se atendrán en su ejecución a las prescripciones técnicas específicas del Pliego de Condiciones e instrucciones que a tal efecto habrán de redactarse por los Servicios Técnicos Municipales, siendo aprobados por los órganos administrativos competentes así como a la Normativa General, legislación e instrucciones específicas de los organismos e instituciones correspondientes.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, el Proyecto de Urbanización comprenderá la documentación mínima siguiente:

   2.1. **Memoria descriptiva** de las obras que se proyectan en relación con el planeamiento que desarrollan, justificando las soluciones que se adopten frente a otras posibles alternativas.
   La memoria desarrollará en detalle aquellas propuestas que supongan modificación o adaptación de las determinaciones que se especifican en la presente Normativa, como también aquellas soluciones que por su complejidad o grado de incidencia en el entorno urbano, paisajístico o arbolado así lo requiera.
   Contendrá asimismo los anejos de cálculos y dimensionamiento de las obras que se proyecten. En determinados casos se deberá incluir un reportaje fotográfico de las zonas afectadas por la urbanización.
   Se definirán las fases de ejecución de las obras de urbanización.

   2.2. **Planos de información.** Al menos se incluirán los siguientes:
   - — Plano de situación.
   - — Plano de relación con el conjunto urbano.
   - — Planeamiento que desarrolla.
   - — Plano parcelario y deslindes.
   - — Plano de información de edificaciones, red viaria e infraestructura existentes.
   - — Plano de información paisajística y arbolado.

   2.3. **Planos de proyecto.** Al menos se incluirán los siguientes:
   - — Planos de planta y perfiles de la red viaria y peatonal y de sus conexiones externas.
   - — Planos de planta y alzado de las redes de servicio e infraestructuras y de sus conexiones externas.
   - — Planos de replanteo.
   - — Planos de pavimentos y señalización.
   - — Plano de ajardinamiento y arbolado.
   - — Plano de detalles constructivos y mobiliario.

   Los planos irán referidos a las escalas más convenientes en cada caso y con la precisión necesaria para que puedan ser ejecutadas por técnicos distintos del autor del Proyecto.

   2.4. **Pliego de Condiciones Técnicas Particulares.** En él se desarrollará el Pliego de Condiciones Técnicas Generales para Proyectos de Urbanización que elabore el propio Ayuntamiento.
   Se especificarán las normas y disposiciones que se toman en consideración.
   Se incluirán las condiciones técnicas, económicas y administrativas de las obras y servicios.

   2.5. **Mediciones y precios descompuestos.** Las mediciones y precios unitarios se referirán a las unidades de obra que se consideren.
   Se incluirán los precios descompuestos de las unidades significativas por medición o presupuesto.

   2.6. **Presupuesto.** Se detallará el presupuesto por unidades de obra, por conceptos y el presupuesto global de ejecución material y por contrata.

Capítulo 2.°

DETERMINACIONES SOBRE EL ESPACIO VIARIO

Art. 166.—Clasificación a efectos de ordenación.

a) Vías primarias de ciudad o distrito: son aquellas que configuran la estructura de la ciudad o del distrito en el que se instalan.

b) Vías locales y calles de acceso interno: aquellas cuya función principal es dotar de acceso a las diferentes áreas que componen los distritos.

Art. 167.—Determinaciones referentes a las vías primarias.

1. **Condiciones de diseño.**
   1.1. Con carácter general la anchura de la calzada en las calles consideradas por el planeamiento como vías primarias, no podrá ser inferior a 5,5 m.
   1.2. En simultaneidad con la condición anterior y con carácter general en cualquier sección de una vía primaria la anchura de la calzada no superará el 60 % del ancho total de la calle.
   1.3. Si por la estrechez de la calle no pudieran cumplirse simultáneamente las dos condiciones anteriores, prevalecerá la condición segunda.

2. **Condiciones de circulación.**
   Con carácter general las vías primarias serán de doble sentido de circulación, salvo que la especial configuración de la trama permita el desdoblamiento en pares de vías, semejantes, próximas o equiparables en su función.

3. **Condiciones de trazado.**
   3.1. El viario primario no podrá desarrollarse con pendientes superiores al 15 % en tramos superiores a los 100 m.
   3.2. Si de la ejecución de un vial se derivasen movimientos de tierras considerables que dieran lugar a taludes o muros de contención, se tomará como referencia, a efectos de separación de la

edificación a lindero público, **la línea de coronación** del muro o talud y no la del pie de los mismos.

3.3. El radio mínimo en el eje de la calzada será con carácter general de:
— 8 m. en ángulo superior a 90°.
—15 m. en ángulo inferior a 90°.
El valor mínimo del parámetro para acuerdos verticales será: Kv=400.

3.4. El Proyecto de Urbanización distinguirá, a efectos de tratamiento y pavimentación, entre calzada estricta y áreas de estacionmiento, reguladas por la ordenación y señalización que disponga el Area Municipal de Tráfico. Asimismo distinguirá entre lo que se considere aceras y los restantes espacios peatonales.

3.5. Las vías primarias definidas en el planeamiento no podrán ser alteradas en sus condiciones de diseño a no ser que el proyecto técnico de construcción así lo aconseje, por razones justificadas según criterios del órgano municipal competente.

3.6. El diseño de intersecciones, glorietas, etc., distinguirá los elementos de señalización de tráfico de aquellos que configuran el espacio urbano circundante de las mismas.

3.7. Los elementos de la urbanización —selección de materiales, ajardinamiento, mobiliario urbano, señalización y alumbrado—, estarán en consonancia con el uso y carácter de la calle, así como con las condiciones ambientales de su entorno urbano.

Art. 168.—Determinaciones referentes al viario local.

1. El espacio que se podrá disponer a efecto de viario o calzada en las calles locales no superará el 60 % de la superficie disponible.
2. En caso de que esta condición no sea posible por la estrechez de la calle, la vía será peatonal, con mayor o menor tolerancia al tránsito de vehículos.
3. En las vías locales no se efectuará necesariamente distinción entre el espacio destinado a calzada y el destinado a aceras o aparcamiento.
4. Estas vías adoptarán un diseño que permita la disuación al tránsito rodado a velocidades superiores a 20 Kms. hora.
5. El Proyecto de Urbanización contendrá los elementos de ajardinamiento, mobiliario urbano y alumbrado público con relación con el uso y naturaleza de la misma.
6. Las vías de carácter local definidas en el planeamiento no podrán ser alteradas en sus condiciones de dimensionamiento y trazado a no ser que el proyecto técnico de construcción así lo aconseje por razones justificadas según criterios del órgano municipal competente.

Capítulo 3.°
DETERMINACIONES SOBRE ZONAS VERDES

Art. 169.—Ordenación de espacios libres y jardines.

El Proyecto de Urbanización definirá las obras de jardinería, acondicionamiento arbustivo y ornamental y arbolado, así como también las edificaciones auxiliares y redes de infraestructura al servicio de la zona considerada.

Se adoptarán con carácter general los siguientes criterios:

— Se adoptará un tratamiento diferenciado del suelo destinado a áreas de estancia, reposo y tránsito de aquellos otros destinados a la plantación.

— La elección de las especies plantadas serán adecuadas al clima de Málaga evitándose que por su inadaptación se produzca un sobrecoste en la conservación de las mismas.

— La ordenación se acomodará a la configuración primitiva del terreno. En caso de pendientes acusadas, deberán estas ordenarse mediante rebajes y abancalamientos que permitan su utilización como áreas de estancia y paseo debidamente integradas.

— Deberán incluirse en el proyecto las instalaciones propias de estos espacios, tales como kioscos, fuentes, juegos infantiles, bancos, etc.

— Se proyectarán las infraestructuras que se requieran en el parque, tales como alumbrado, red de riego e hidrantes y red de drenaje.

— Se elaborará un presupuesto de las obras a realizar como también de la conservación de las mismas incluyendo las zonas ajardinadas e instalaciones.

Art. 170.—La instalación de estructuras móviles y otros usos provisionales.

El Proyecto de Urbanización determinará las áreas expresamente dedicadas a la instalación de estructuras móviles, edificación provisional, tendidos de infraestructuras e instalaciones o dotaciones públicas compatibles con el carácter de zona verde.

Art. 171.—Las servidumbres.

Las servidumbres a las que diera lugar el trazado de infraestructuras en su interior deberán ser contempladas en el proyecto a efectos de su tratamiento y diseño adecuados.

Capítulo 4.°
DETERMINACIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS

Art. 172.—Disposición general sobre dimensionamiento de redes.

Los Proyectos de Urbanización recogerán la obligatoriedad establecida por esta Normativa, de que las redes de Saneamiento y Abastecimiento internas se dimensionen teniendo en cuenta la afección de las restantes áreas urbanizables existentes o programadas, que puedan influir de forma acumulativa en los caudales a evacuar, o en la presión y caudales de la red de abastecimiento y distribución, con el fin de prever la progresiva sobresaturación de las redes, y los inconvenientes ocasionados por modificaciones no consideradas en las escorrentías.

Art. 173.—De la normalización de elementos.

A efectos de la normalización de secciones, materiales, calidades y piezas especiales a utilizar, el Ayuntamiento establecerá las permitidas y sus condiciones en un Pliego de Condiciones Técnicas Generales.

Art. 174.—Sobre la red de abastecimiento.

1. En cada sector, núcleo o zona poblada se garantizará el consumo interno de agua potable con un mínimo de 300 litros por habitante y día para uso doméstico o su equivalente para otros usos previstos en la zona servida de acuerdo con las instrucciones que a este fin establezca el correspondiente Pliego de Condiciones.

   Con carácter indicativo se consideran los siguientes caudales mínimos:

   — Riego de calles y zonas transitables ... 1'2 l/m²
   — Centros sociales y comerciales ..... 10 l/m²
   — Zonas verdes y jardines ..... 5 l/m²
   — Polígonos industriales 3'5 l/m² ó 3 m³/parcela día.

2. Con el fin de garantizar el suministro de la zona o áreas servidas se dispondrán red y elementos accesorios que incluso, si ello fuera necesario, saldrán fuera de los límites del sector, núcleo o área a servir, siendo propio del Proyecto y de la correspondiente urbanización los costes adicionales que en instalaciones, sevidumbres y elementos accesorios ello suponga. Asimismo se garantizará su conservación y explotación en caso de que el Ayuntamiento no reconozca estos trazados internos como integrantes de la red municipal.

   El diámetro mínimo será de 80 mm. en la red general de distribución. Presión mínima: 20 kp/cm².

   La velocidad estará en todos los casos comprendida entre 0,5 y 1,5 m. por segundo.

Art. 175.—Las condiciones de potabilidad.

El agua de abastecimiento en cualquier tipo de población, deberá cumplir las condiciones de potabilidad del Código Alimentario, así como las instrucciones que a este fin impongan los organismos competentes.

Art. 176.—Del almacenamiento y capacidad de los depósitos. Instalaciones especiales.

En núcleos de población y urbanizaciones se dispondrá de depósitos que garanticen la regulación y presión en la red de distribución interna, salvo que el abastecimiento esté garantizado por la red municipal. Estos depósitos tendrán como mínimo capacidad para un día de almacenaje y su estanqueidad estará garantizada tanto por los materiales empleados en su construcción como por las condiciones de su conservación.

Las instalaciones especiales, como estaciones de bombeo, caseta de válvulas, contadores, etc., se adaptarán a las determinaciones que fije el Ayuntamiento en el Pliego de Condiciones Técnicas Generales.

Art. 177.—Características básicas de dimensionamiento de la red de saneamiento y drenaje de aguas pluviales.

1. El sistema será separativo siempre que haya posibilidad de vertido a cauces públicos o a red general que sea igualmente separativa. En caso contrario la red será unitaria permitiéndose la instalación de aliviaderos de aguas pluviales convenientemente diseñados.

2. En áreas de baja densidad de edificación, la red de drenaje de aguas pluviales en casos justificados podrá discurrir en superficie mediante los elementos de canalización adecuados hasta su vertido a los cauces naturales.
3. El diseño, dimensionamiento y localización de depuradoras y elementos especiales será el más adecuado en función de la naturaleza de los mismos y de las condiciones urbanísticas y paisajísticas del medio circundante.
4. El vertido de aguas residuales al mar se efectuará siempre a través del correspondiente emisario submarino.

Art. 178.—De la regulación de diámetros y protecciones.

1. Las características básicas del dimensionamiento y materiales a emplear se definirán por el Ayuntamiento en el Pliego de Condiciones Técnicas Generales referido al artículo 173.
2. Con carácter general se seguirán las siguientes determinaciones:

   Diámetros mínimos de ramales secundarios: 30 cm. Diámetros mínimos acometidas domiciliarias: 20 cm.

   Para pendientes inferiores al 5 por mil o velocidades inferiores a 1 m/s y diámetro inferior a 40 cm. queda prohibido el uso de tubería de hormigón. La velocidad en todo caso estará comprendida entre 0,6 y 3,5 m. por segundo. Fuera de estos límites la solución será debidamente justificada.
3. Se protegerán debidamente las tuberías en el caso de que discurran por espacio de calzada o aparcamiento y a profundidades inferiores a 1 m. desde la arista superior hasta la superficie de calzada.
4. Si las tuberías de agua potable deben instalarse en su proximidad se tratará de fijar una distancia mínima de 30 cm libres entre las generatrices de ambas conducciones disponiéndose la de agua potable a nivel superior.

Art. 179.—De la prohibición del uso de fosas sépticas.

Queda prohibido el uso de fosas sépticas en Suelo Urbano o Urbanizable, a no ser que se utilicen como depuración previa al vertido a una red general de saneamiento.

Art. 180.—De la regulación de vertidos en Suelo no Urbanizable.

En Suelo no Urbanizable cualquier tipo de vertido deberá cumplir con la normativa prescrita por los organismos responsables de la salubridad y el medio ambiente.

Art. 181.—Disposiciones generales a otras conducciones.

1. Cumplirán las normativas, instrucciones y reglamentos que estipulen las instituciones, organismos o empresas a las que se confíe su explotación.
2. Las competencias de la Corporación sobre las condiciones a cumplir por las diversas instalaciones en el interior de núcleos urbanos o zonas de expansión, se circunscriben, según R. D. 3.250/1976 de 30 de diciembre, a vigilar la compatibilidad de la ocupación del dominio público municipal, con su afectación primigenia y básica, y al cumplimiento y compatibilidad de dicha ocupación con las disposiciones y ordenanzas aprobadas por el Ayuntamiento.
3. Toda nueva urbanización dispondrá de canalizaciones subterráneas para los servicios de energía y telefonía. Asimismo se enterrará o trasladará a sus límites los tendidos de baja tensión que precisen atravesarla.

Capítulo 5.°
DISPOSICIONES FINALES

Art. 182.—De los tendidos aéreos en las proximidades de carretera.

Todo tendido aéreo que deba discurrir dentro de la faja de servidumbre lo hará a una distancia mínima de 10 m. de la arista exterior de calzada caso de que la vía sea principal y a 7 m. caso de que sea camino o carretera secundaria.

Art. 183.—De las disposiciones para la ordenación del subsuelo.

El Proyecto de Urbanización deberá estudiar la concentración de los trazados de instalaciones y servicios básicos configurando una reserva o faja de suelo que, a ser posible, discurrirá por espacios libres no rodados e incluso no pavimentados.

Art. 184.—Otras disposiciones generales sobre los servicios y usos en precario.

La localización del mobiliario, casetas de servicios, kioscos y otros usos en precario de escasa ocupación e incidencia sobre los espacios libres, así como la señalización e información, el diseño y tipo de alumbrado a adoptar, la especificación de los materiales a emplear en infraestructuras, pavimentos y elementos de ornamentación y áreas ajardinadas, son objeto obligado de especificación por el Proyecto de Urbanización, tanto en sus condiciones genéricas, como en la reserva de los emplazamientos más adecuados para estos usos, así como la regulación dentro de los espacios libres y zonas verdes de los usos en precario.

Art. 185.—La conservación.

El tratamiento de jardinería, arbolado, pavimentación, mobiliario, señalización, alumbrado e infraestructuras deberán adaptarse a las posibilidades de conservación, según estas correspondan a la iniciativa pública, a la iniciativa privada a través de una entidad de conservación o a otro tipo de iniciativa.

Título V
REGULACION DEL SUELO URBANO: ORDENANZAS

Capítulo 1.°
DETERMINACIONES GENERALES DEL SUELO URBANO

Art. 186.—Definición y ámbito.

Constituyen el Suelo Urbano los terrenos que por cumplir las condiciones que determina el artículo 78, párrafo *a)* de la Ley del Suelo, han sido incluidos en esta clase y delimitados por este Plan General.

Su delimitación se expresa en el plano "F" de "Alineación y delimitación de Suelo Urbano" a escala 1/2.000, su ordenación y zonificación a efectos de aplicación de su normativa específica en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas", así como para las áreas sometidas a figuras de planeamiento y operaciones de distribución de cargas y beneficios, en los planos de Unidades de Actuación e intervenciones a escala 1/2.000, con sus fichas correspondientes, que integran el título IX de las presentes Normas.

Art. 187.—Zonas.

El Suelo Urbano se regula estableciendo las siguientes Zonas a efectos de aplicación de normativa específica:

EDIFICIOS PROTEGIDOS
ZONA CENTRO (C)
ZONA DE ORDENACION EN MANZANA CERRADA (MC)
ZONA DE ORDENACION ABIERTA (OA)
ZONA DE CIUDAD JARDIN (CJ)
ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA (UAS)
ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA (UAD)
ZONA DE ORDENACION EN COLONIA TRADICIONAL POPULAR (CTP)
ZONA DE INDUSTRIA (IND)
ZONA DE COMERCIO (CO)

A los efectos de precisar la normativa de aplicación a cada zona, se dividen estas en subzonas, que se diferencian por variaciones en el valor de algunos parámetros de la ordenación y la edificación, y por prescripciones particulares acordes con sus características urbanísticas diferenciales. Las subzonas se describen en el capítulo correspondiente a cada zona, en este título V.

Art. 188.—Desarrollo del Plan General en el Suelo Urbano.

El desarrollo del Plan General en el Suelo Urbano exige la formulación de figuras de planeamiento y de operaciones de distribución de cargas y beneficios en las zonas en que se prevé expresamente, y en la forma en que se regula en el artículo 11 del capítulo 2 y artículo 23 del capítulo 3, del título I.

Excepto en las zonas antes referidas, el Ayuntamiento podrá conceder licencias de acuerdo con el Plan General sin necesidad de formulación de otros documentos urbanísticos sin perjuicio de la obligación de efectuar las cesiones pertinentes.

Art. 189.—Ordenanzas de la edificación y usos.

Las Normas contenidas en los capítulos siguientes del presente título, con los complementos y remisiones que expresamente se prevén, constituyen las Ordenanzas de la Edificación y Usos del Suelo Urbano previstas en el artículo 40 del Reglamento de Planeamiento.

Capítulo 2.°

ORDENANZAS DE LA EDIFICACION: DEFINICIONES DE CARACTER GENERAL

Art. 190.—Parcela y solar.

Parcela: Se define como PARCELA toda porción de Suelo Urbano edificable, delimitada con el fin de hacer posible la ejecución de la urbanización y de la edificación, conferir autonomía a la edificación por unidades de construcción, servir de referencia a la intensidad de la edificación y el número de viviendas y asegurar la unidad mínima de edificación.

Se establecen las siguientes normas generales sobre parcelación:

a) La unidad de parcela resultante del planeamiento no habrá de ser necesariamente coincidente con la unidad de propiedad.

b) Cuando en las Ordenanzas de Zona o en los Planes Parciales o Especiales se establece una parcela mínima o unas dimensiones mínimas en algunos de sus lados, será obligatorio cumplir tales mínimos para poder edificar.

c) Las parcelas mínimas serán indivisibles de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1, artículo 94 del Texto Refundido de la Ley del Suelo. Conforme a lo estipulado en el párrafo 2 del artículo 95 del Texto Refundido de la Ley del Suelo, la cualidad de indivisible deberá hacerse constar obligatoriamente en la inscripción de la finca en el Registro de la Propiedad.

Solar: Parcela que por reunir las condiciones de superficie y urbanización que establecen la Ley del Suelo y estas Normas, es apta para ser edificada de forma inmediata.

Art. 191.—Definiciones relativas a la edificabilidad.

1. **Superficie de techo edificable:**

   Es la suma de las superficies cubiertas de todas las plantas que, de conformidad con estas Normas, tenga la consideración de Bajas y Altas.

   En el cálculo de esta superficie se computarán también íntegramente las superficies correspondientes a las terrazas NO voladas, a los cuerpos salientes cerrados, a las edificaciones o cuerpos de edificación auxiliares y a las edificaciones existentes que se mantengan, así como la proyección de las escaleras, incluso exentas, por cada planta, y la proyección horizontal por cada planta de los huecos de canalizaciones verticales y de ascensor.

   La superficie de los cuerpos salientes abiertos computará a estos efectos en un cincuenta por ciento.

   No serán computables: las plantas diáfanas, los accesos públicos bajo pórticos, las terrazas o porches descubiertos (aunque se cubran con pérgolas o toldos) y los espacios de planta baja destinados a los aparcamientos obligatorios según estas Normas y los aparcamientos que no siendo obligatorios se encuentran en plantas diáfanas NO cerradas.

2. **Indice de edificabilidad bruta** o de zona, es el límite máximo de edificabilidad, expresado en m^2t/m^2s (metros cuadrados de techo/metros cuadrados de suelo) aplicado a toda la superficie de cada zona o sector.

3. **Indice de edificabilidad neta para cada uso,** es el índice máximo de edificabilidad, expresado en m^2t/m^2s (metros cuadrados de techo/metros cuadrados de suelo) aplicable a la superficie neta edificable destinada a cada uso.

Art. 192.—Ocupación de parcela.

1. Superficie resultante de la proyección ortogonal sobre un plano horizontal de la totalidad del volumen de la edificación, incluidos los cuerpos salientes.
2. En las Ordenanzas de Edificación correspondientes a cada zona se fijan los porcentajes de ocupación máxima de la edificación referidos a las parcelas.
3. Los sótanos resultantes de excavaciones, nivelaciones y rebajes de terreno no podrán sobrepasar el porcentaje de ocupación máxima de parcela.
4. Los terrenos no ocupados por la edificación al aplicar la regla de ocupación máxima, no podrán ser objeto de ningún otro tipo de aprovechamiento en superficie, más que el correspondiente a los usos 15° (Zonas Verdes) y 16° (Deportivo) de los contenidos en las presentes Normas, siempre que, en este segundo caso, no existan cuerpos de edificación que sobresalgan de la cota natural del terreno.
5. Los propietarios de dos o más parcelas contiguas podrán establecer la mancomunidad de los espacios libres de las parcelas, con sujeción a los requisitos formales que establecen estas Normas para los patios mancomunados.

Art. 193.—Alineación a vial.

Es la línea que señala el límite de la edificación a lo largo de los viales. Según las Ordenanzas específicas de cada zona, la alineación de la edificación coincidirá o no con la del vial.

Art. 194.—Línea de fachada.

Es el tramo de alineación a vial correspondiente a cada parcela.

Art. 195.—Ancho de vial.

Es una medida lineal relacionada con la anchura del vial, que en determinadas Ordenanzas se adopta como parámetro de referencia para determinar la altura reguladora y otras características de la edificación. Su forma de medición se atendrá a las siguientes reglas:

a) Si las alineaciones de vialidad están constituidas por rectas y curvas paralelas con distancia constante en cualquier tramo del vial entre dos transversales, se tomará esta distancia como ancho de vial.

b) Si las alineaciones de vialidad no son paralelas o presentan estrechamientos, ensanches o cualquier otro tipo de irregularidad, se tomará como ancho de vial, para cada lado de un tramo de calle comprendido entre dos transversales, el mínimo ancho puntual en el lado y tramo considerados.

Art. 196.—Altura reguladora máxima y número máximo de plantas.

La altura reguladora máxima es la que pueden alcanzar las edificaciones según los valores contenidos en cada una de las Ordenanzas de zona. A cada altura corresponde un número máximo de plantas. Estas dos constantes, altura y número máximo de plantas se han de respetar conjuntamente.

Art. 197.—Criterios de medición de alturas.

1. La altura del edificio se medirá desde la cota inferior de referencia hasta la intersección con el plano horizontal que contiene a la línea de arranque de la cubierta, o con el plano superior del último forjado en el caso de terraza o cubierta plana.
2. Por encima de la altura reguladora máxima sólo se permitirán:
   a) La cubierta del edificio, de pendiente inferior al 50 % y cuyos arranques se produzcan en todas las líneas perimetrales de sus fachadas exteriores. El vuelo máximo de la cubierta no superará el de los aleros.
   b) Los petos de barandilla de fachadas (anterior, posterior o laterales) y de patios interiores, así como elementos de separación entre azoteas tendrán una altura máxima de 1,20 si son opacos y 1,80 si son enrejados o transparentes; en todo caso los petos de separación entre azoteas medianeras serán opacos y de 1,80 m. de altura.
   c) Las cámaras de aire y elementos de cubierta en los casos de terraza o cubierta plana, con altura máxima total de 0,60 metros.
   d) Los elementos técnicos de las instalaciones, según se regula en el artículo 216 de estas Normas.
   e) Los remates del edificio de carácter excluisvamente decorativo.
3. Los espacios interiores que pueden resultar del cuerpo de edificación contemplado en el apartado 2 *a)* del presente artículo, no serán, en general, habitables ni ocupables salvo que expresamente se diga lo contrario en determinadas Ordenanzas de Zona.

Art. 198.—Criterios para el establecimiento de la cota de referencia.

1. **Edificios con alineación obligatoria avial:**

   En los edificios cuya fachada, por aplicación de la ordenanza, deba situarse obligatoriamente alineada al vial, la determinación de la cota de referencia o punto de origen para la medición de altura es diferente para cada uno de los supuestos siguientes:

1.1. Edificios con frente a una sola vía.

a) Si la rasante de la calle tomada en la línea de fachada es tal que la diferencia de niveles entre los extremos de la fachada a mayor y a menor cota es igual o menor que 1,50 metros, la altura máxima se tomará en el punto de fachada coincidente con la rasante de calle de cota media entre las extremas.

b) Si por el contrario la diferencia de niveles es superior a 1,50 metros, se dividirá la fachada en los tramos necesarios para que sea aplicable la regla anterior, es decir, de forma que la diferencia entre las cotas extremas de cada tramo sea igual o inferior a 1,50 metros, aplicando a cada uno de estos tramos la regla anterior, y tomando en consecuencia como origen de alturas la cota media en cada tramo.

En cada uno de los tramos resultantes, la altura reguladora se medirá conforme a los modos expuestos que correspondan, considerando únicamente a estos efectos cada tramo como fachada independiente.

1.2. Edificios con frente o dos o más vías públicas formando esquina o chaflán.

a) Si la altura de la edificación es la misma en cada frente de vial, se aplicarán las disposiciones del número 1.1. anterior, pero resolviéndose el conjunto de las fachadas a todos los viales desarrolladas longitudinalmente como si fuesen una sola.

b) Si las alturas reguladoras fueran diferentes se tomará la altura correspondiente a la calle más ancha y desde la esquina, una vez salvado el chaflán, se prolongará dicha altura hasta una distancia no superior a vez y media el ancho de la calle más estrecha, sin poder sobrepasar en ningún caso la distancia de 20 metros. A partir de este punto se tomará la altura correspondiente a la calle más estrecha. El paramento originado por la diferencia de altura recibirá tratamiento de fachada y deberá llevar huecos. Además habrá de separarse al menos 3 metros de la linde medianera.

1.3. Edificación en solares con frente a dos vías paralelas u oblicuas que no formen ni esquina ni chaflán.

Los edificios en solares con frente a dos vías paralelas u oblicuas que no formen ni esquina ni chaflán y cuya edificación en cada frente venga separada de la otra por el espacio libre interior de manzana, se regularán a efectos de medición de alturas como si se tratase de edificios independientes.

1.4. Edificios en manzanas que no dispongan o dispongan parcialmente de espacio libre interior.

a) La altura reguladora se determinará por el ancho del vial a que dé cada edificación. Esta altura se aplicará hasta una profundidad edificable determinada por el lugar geométrico de los puntos equidistantes de la alineación objeto de la edificación y de la alineación de la fachada opuesta. Esta norma se excepcionará en determinadas zonas del Suelo Urbano cuando sus correspondientes Normas así lo establezcan expresamente, dictando la Norma Específica sustitutoria.

b) Los casos particulares que originen alineaciones muy irregulares, se resolverán por analogía con los criterios expuestos en los apartados anteriores.

1.5. Edificios con frente a plaza.
Las dimensiones de las plazas no influirán en la determinación de las alturas de la edificación con frente a ella.

Los cruces de vías y los chaflanes no tendrán la consideración de plazas.

Para la determinación de las alturas de los edificios que den frente a plazas, se tomará como altura reguladora la que proceda de la calle más ancha, de las que formen la plaza o afluyan a esta, de tamaño inmediatamente inferior a la dimensión mínima de la plaza medida entre sus lados opuestos. Por dicha razón quedan excluidas las calles de anchura superior a la dimensión mínima de la plaza, medida en la forma que arriba se determina.

Cuando parte de la fachada de un edificio dé frente a una plaza y el resto a uno de los viales de acceso, se tomará como altura reguladora la que corresponda a la plaza, según se expresa en el párrafo anterior, y se mantendrá dicha altura una distancia equivalente a vez y media el ancho de la calle de acceso. A partir de este punto la altura reguladora de la edificación será la correspondiente a dicha calle. El paramento originado por la diferencia de alturas será tratado como fachada y deberá llevar huecos y estar separado al menos 3 metros del lindero medianero.

1.6. Edificios con fachada a parques, jardines, equipamientos y dotaciones.

En estos casos, la altura reguladora máxima será la más alta de las correspondientes a los dos frentes de calle de la misma manzana, contiguos a aquel de que se trate. Sobre estas zonas no se crearán servidumbres de ningún tipo. Se presentará proyecto de tratamiento de las medianeras colindantes a dichas zonas.

2. **Edificios exentos:**

En los edificios exentos cuya fachada, por aplicación de la ordenanza, no deba situarse obligatoriamente alineada al vial, las cotas de referencia para la medición de alturas se atendrán a las siguientes determinaciones:

2.1. La altura máxima de la edificación se fijará en cada uno de sus puntos a partir de la cota de la planta que tenga la consideración de **Planta Baja,** según lo especificado en el artículo 199, apartado 1.

2.2. En los casos en que la edificación se desarrolla escalonadamente para adaptarse a la pendiente del terreno, los volúmenes edificados que se construyan sobre cada planta o parte de planta que tengan la consideración de Planta Baja, se sujetarán a la altura máxima que corresponda a cada una de las partes citadas, y la edificabilidad total no deberá ser superior a la que resultará de edificar en un terreno horizontal.

2.3. En ningún caso las cotas de referencia de las Plantas Bajas podrá establecerse con una variación absoluta superior o inferior a 1,50 metros con relación a la cota natural del terreno. En consecuencia, en los terrenos de pendiente acusada, la Planta Baja habrá de fraccionarse en el número conveniente de partes para cumplir con la condición antedicha, no pudiéndose sobrepasar la altura máxima autorizada en ninguna sección longitudinal o transversal del propio edificio con respecto a las respectivas cotas de referencia de las distintas Plantas Bajas existentes.

Art. 199.—Planta Baja.

1. **Edificios exentos.**

Se define como Planta Baja a la planta del edificio al nivel de la rasante del terreno o dentro de los límites de tolerancia que con respecto a ella señalen estas Normas en su artículo 198, apartado 2.3.

2. **Edificios con alineación obligatoria a vial.**

En los edificios que, por aplicación de la Ordenanza vayan alineados a vial, la cota de referencia de la Planta Baja para cada parcela es aquella cuya solera está situada como máximo entre 1,50 metros por encima y 0,75 metros por debajo de la cota de referencia de altura reguladora del edificio. Si la parcela diera frente a dos viales opuestos, incluso con distintas rasantes, la cota de Planta Baja en cada frente se determinará como si se tratase de parcelas independientes cuya profundidad alcanzase el punto medio de las manzanas.

Con objeto de facilitar la visión del tráfico, para todos aquellos solares de esquina de calle rodada que no tuvieran expresamente definida una alineación de chaflán será obligatorio dejar en Planta Baja (si la construcción va alineada al vial), o bien en la cerca de cerramiento —si la construcción se retranquea—, un chaflán definido en cualquier caso por la distancia de 3 metros a partir de la esquina en ambas fachadas. En casos excepcionales el Ayuntamiento determinará la solución correspondiente.

3. **Para todos los casos.**

a) Con independencia de lo que a este respecto establezcan las Ordenanzas de Zona, con carácter general se fija una altura libre mínima absoluta de Planta Baja de 3,50 metros cuando esta se destine a uso comercial o público y de 2,50 metros para uso de vivienda.

b) No se permite el desdoblamiento de la Planta Baja en dos plantas según el sistema de semisótano y entresuelo.

c) Los Altillos o Planta Baja partida se permiten en Planta Baja siempre que formen parte del local ubicado en dicha planta, sin tener acceso independiente del exterior. Se permiten Altillos, no utilizables para vivienda, cuando cumplan las condiciones siguientes:

c.1. Se separarán un mínimo de dos (2) metros de la fachada que contenga el acceso principal al edificio.

c.2. No podrá superar el 40 % de ocupación sobre la planta del local en que se ubiquen.

c.3. Su altura libre mínima será de 2,20 metros por encima y 2,50 metros por debajo del forjado.

Art. 200.—Planta Sótano.

1. Se define como Planta Sótano la situada por debajo de la Planta Baja, tenga o no huecos a causa de los desniveles en cualquiera de los frentes de la edificación.
2. Sin perjuicio de lo anterior, la Planta Sótano es aquella enterrada o semienterrada siempre que su techo esté a menos de 1,50 m. sobre el nivel definitivo del suelo exterior. La parte de planta semienterrada cuyo techo sobresalga más de 1,50 por encima de este nivel, tendrá en toda esa parte la consideración de Planta Baja.
3. Para usos de aparcamientos, trasteros o almacenes ligados a las viviendas la superficie del sótano no computará a efectos de la superficie de techo máximo edificable. Para cualquier uso diferente del anterior, la superficie máxima de techo permitida en sótano no podrá sobrepasar el 20 % de la superficie de techo edificado del edificio.
4. La superficie del sótano podrá alcanzar la ocupación máxima permitida para cada Ordenanza específica de Zona, debiendo cumplirse simultáneamente las condiciones de separación a linderos públicos y privados de dicha ordenanza, salvo los casos en que expresamente se permita la mancomunidad en parcelas contiguas.

Art. 201.—Plantas Altas.

1. Se define como Planta Alta a cualquier planta de edificación situada sobre la Planta Baja.
2. La altura libre de las Plantas Altas no será inferior a 2,50 m. para toda zona o sector. Las plantas diáfanas para servicio e instalaciones de altura inferior a 2.10 no contará a efectos del número de plantas aunque sí a efectos de la altura máxima edificable.

Art. 202.—Medianería.

Es la pared lateral, límite entre dos edificaciones o parcelas contiguas hasta el punto común de elevación, pudiendo interrumpirse su continuidad por patios de luces y ventilación sean o no de carácter mancomunado.

Art. 203.—Manzana.

Es la superficie de suelo delimitada por alineaciones de vialidad contiguas.

Art. 204.—Profundidad edificable.

Es la distancia normal a la línea de fachada que limita a la edificación por su parte posterior. Define el plano de fachada que da al espacio libre interior de manzana.

Art. 205.—Espacio libre interior de manzana.

Es el espacio no ocupado por edificación que resulte aplicar las profundidades edificables.

Art. 206.—Retranqueos de la edificación a la alineación.

Es el retroceso de la edificación respecto a la alineación del vial o a las medianerías. Puede ser:

a) Retranqueo en todo el frente de alineación de una manzana.

b) Retranqueo en todas las plantas de una edificación.

c) Retranqueo en las Plantas Altas de una edificación.

d) Retranqueo en Planta Baja para formación de pórticos o soportales.

Art. 207.—Reglas sobre medianerías.

1. Cuando por aplicación de diferentes alturas reguladoras, retranqueos, profundidad edificable u otras causas, aparezcan medianerías al descubierto, estas habrán de acabarse con los materiales y tratamientos propios de la fachada del edificio, y optativamente podrá retirarse la distancia necesaria para permitir la aparición de huecos como si se tratase de una fachada.
2. Si la medianería que resulte de la edificación de dos solares contiguos no es normal a la línea de fachada, sólo podrán edificarse los solares cuando el ángulo formado por la medianería con la normal de la fachada en el punto de su intersección sea inferior a 30°.

   Se exceptúan de esta condición las parcelas cuyo colindante o colindantes se encuentren ya edificadas.

   En los demás casos, para poder edificar habrán de regularizarse los solares de forma que cumplan la condición indicada.

   Los casos especiales a que den lugar linderos de parcela curvos o quebrados o parcelas en ángulo, serán resueltos por equiparación con el criterio que se contiene en este artículo.

Art. 208.—Reglas sobre retranqueos.

1. No se permiten retranqueos en las zonas o sectores donde expresamente se prohiban por las correspondientes ordenanzas.
2. En las zonas o sectores en que expresamente se permita o prescriba, se admitirán fachadas porticadas configurando soportales. En tales casos, las Ordenanzas específicas de cada Zona o sector fijarán las dimensiones de la luz de paso entre pilares y fachada retranqueada, que habrá de ser la misma en toda la extensión de la fachada retranqueada y nunca inferior a 2 metros, así como la altura libre, que no será inferior a 3,50 m.
3. No se permiten retranqueos si como consecuencia de ellos aparecen medianerías vistas.

Art. 209.—Cuerpos salientes.

1. Se definen como cuerpos salientes a los cuerpos de la edificación habitables u ocupables, cerrados o abiertos que sobresalen del plano de fachada (perímetro cerrado del edificio), o de la alineación de la edificación, o de la alineación del espacio libre interior de la manzana.
2. Son cuerpos salientes abiertos los que tienen su perímetro totalmente abierto. Pertenecen a este concepto los balcones o análogos.
3. Son cuerpos salientes cerrados todos los no incluidos en el apartado anterior.
4. Cómputo de superficies:
   a) La superficie en planta de los cuerpos salientes cerrados se computará íntegramente a efectos del índice de edificabilidad neta y de la superficie de techo edificable.
   b) La superficie en planta de los cuerpos salientes abiertos computará en un cincuenta por ciento a efectos del índice de edificabilidad neta y de la superficie de techo edificable.
   c) En el supuesto singular de que el cuerpo saliente sea mixto, es decir, se abra para todos sus lados a partir de un plano paralelo a la línea de fachada, la superficie de esta última parte abierta sólo se computará en un 50 % a efectos del cálculo de la superficie de techo edificable.
   d) La proyección de los cuerpos salientes cerrados y abiertos se computará totalmente a efectos de ocupación máxima sobre parcela y, si es el caso, a efectos de separaciones a los límites de parcela.
5. Se prohiben los cuerpos salientes en Planta Baja.
6. Se admiten, con las excepciones o restricciones que se establecen en las Ordenanzas específicas de Zona o Sector, los cuerpos salientes a partir de la Primera Planta.
7. En los edificios alineados a vial, los cuerpos salientes deberán separarse al menos 0,80 metros de la medianería sobre el plano de fachada. Asimismo los cuerpos salientes no podrán estar a una altura inferior a 3,50 metros sobre el nivel de la acera.
8. En todo caso, en los edificios alineados a vial los vuelos no podrán estar a menos de 0,60 metros del plano vertical levantado sobre el bordillo de la acera.

Art. 210.—Elementos salientes.

Son parte integrante de la edificación o elementos constructivos no habitables ni ocupables, de carácter fijo, que sobresalen de la línea de fachada, o de la alineación de la edificación, o de la alineación interior.

Habrán de atenerse a las siguientes regulaciones:

1. Los elementos salientes tales como los zócalos, pilares, aleros, gárgolas, marquesinas, parasoles y otros semejantes fijos, se limitarán en su vuelo por las mismas disposiciones indicadas en el artículo anterior para los cuerpos salientes, con las siguientes particularidades, aplicables a todas las ordenanzas:
   a) Se admiten en todas las situaciones los zócalos, que podrán sobresalir un máximo de 5 cms. respecto al paramento de fachada.
   b) Se admiten los elementos salientes en Planta Baja siempre que: 1.°) den frente a calle de más de 6 metros de ancho; 2.°) no sobresalgan más de un treintavo del ancho del vial; y 3.°) cumplan la condición *c)* siguiente.
   c) Se admiten los elementos salientes que se sitúen de forma que ninguno de sus puntos se encuentren a una altura inferior a 3 metros por encima de la rasante de la acera, y que su vuelo no rebase en todo punto una distancia igual al ancho de la acera menos 60 cms., y con un máximo de 1,50 metros y sin ser en ningún caso superior al vuelo máximo de cuerpos salientes correspondientes a la calle.

d) Los aleros podrán volar del plano de fachada hasta un máximo de 0,45 metros para las calles de menos de 20 m. de ancho, y hasta un máximo de 0,90 m. para las calles de 20 o más metros.

2. Los elementos salientes no permanentes, tales como los toldos, las persianas, anuncios y similares, no están incluidos en el concepto de elementos salientes que se regula en estas Normas, y en relación con ello se estará a lo que señalen las Ordenanzas específicas de Zona o Sector.

Art. 211.—Ventilación e iluminación.

a) Salvo los casos expresamente consignados en las Ordenanzas específicas de Zona, en los edificios de viviendas no se permiten los dormitorios y estancias interiores si no reciben ventilación e iluminación a través, al menos, de Patios de Luces. Las demás dependencias que no estén destinadas a dormitorios y estancias, así como las escaleras y piezas auxiliares interiores, podrán ventilar e iluminarse a través de Patios de Ventilación.

b) La ventilación e iluminación por medios técnicos sin utilización de Patios de Luces ni Patios de Ventilación, se admitirán en las viviendas para dependencias y piezas auxiliares no destinadas a dormitorios ni estancias, cuando se aseguren las condiciones higiénicas y esté expresamente autorizado por las normas estatales y municipales sobre condiciones higiénicas y sanitarias de las viviendas.

c) La ventilación e iluminación de locales de trabajo y estancia destinados a uso comercial y de oficinas podrá realizarse mediante Patios de Luces. Se permitirá en estos casos la ventilación e iluminación mediante elementos técnicos de probada eficacia que aseguren condiciones adecuadas de higiene.

Art. 212.—Obras de ampliación.

Todo lo que se dispone en estas Normas, tanto sus disposiciones de carácter general como en las específicas de zona, sobre Patios, Patios de Luces y Patios de Ventilación, será de aplicación a las obras de ampliación por elevación de nuevas plantas.

Art. 213.—Patios de Luces.

1. Se define como Patio de Luces al espacio no edificado situado dentro del volumen de la edificación y destinado a obtener iluminación y ventilación.
2. Los Patios de Luces podrán ser interiores o mixtos. Son interiores cuando no se abren a otros espacios libres o de vial, y son mixtos los abiertos a estos espacios.
3. Sin perjuicio de limitaciones específicas más restrictivas para determinadas zonas, con carácter general la dimensión y superficie mínima obligatoria de los Patios de Luces interiores depende de su altura. La dimensión mínima del Patio de Luces interior será tal que permita inscribir en su interior un círculo de diámetro igual a un sexto de su altura, con un mínimo de 2 metros para edificios de hasta PB + 2, y no siendo el patio mancomunado, y de 3 metros en los demás supuestos. El círculo deberá estar libre, quedando fuera de él todo tipo de cuerpos, o elementos salientes. Sus superficies mínimas serán las fijadas en la siguiente tabla:

Altura del Patio de Luces (N.° de Plantas)	Superficie mínima (m^2)
Hasta 2	8
Hasta 3	12
Hasta 4	14
Hasta 5	16
Más de 5	20

4. Los Patios de Luces mixtos, que son los abiertos por alguna o algunas de sus caras a espacios libres o viales, no tendrán que cumplir las superficies mínimas señaladas en la Tabla del número 3 anterior, pero en cualquier caso deberán guardar las distancias mínimas entre paredes fijadas por el diámetro del círculo inscribible que se ha establecido en el número 3 anterior de este artículo.

   Las paredes de los Patios de Luces mixtos se considerarán fachadas a todos los efectos.
5. El Patio de Luces será mancomunado cuando pertenezca al volumen edificable de dos o más fincas contiguas. Será indispensable, a los efectos de aplicación de estas Normas, que la mancomunidad de patio se establezca por escritura inscrita en el Registro de la Propiedad.

   Los patios mancomunados se regirán, en cuanto a su forma y dimensiones, por lo dispuesto para los patios interiores y mixtos.
6. En todo lo referente a Patios de Luces interiores se tendrán en cuenta, además de lo anteriormente dispuesto por este artículo, las siguientes reglas:
   a) Las luces mínimas entre muros del patio no podrán reducirse con lavaderos ni cuerpos salientes de ninguna clase.
   b) La altura del patio se medirá en número de plantas, a los efectos de determinación de su superficie, desde la más baja a la que el patio sirva, hasta la más elevada que lo rodee total o parcialmente.
   c) El pavimento del Patio de Luces estará, como máximo, a un metro por encima del nivel del suelo de la dependencia a ventilar o iluminar.
   d) Los Patios de Luces podrán cubrirse con claraboyas siempre que se deje un espacio periférico libre sin cierre de ninguna clase entre las paredes del patio y la claraboya, con una superficie de ventilación mínima de un 20 % superior a la del patio.

Art. 214.—Patios de Ventilación.

1. Se designan con este nombre a los espacios no edificados, de carácter análogo a los Patios de Luces, pero destinados a iluminar o ventilar escaleras o dependencias que no sean dormitorios ni estancias donde se habita normalmente.
2. Los Patios de Ventilación pueden ser interiores o mixtos.
3. Las dimensiones y superficies mínimas obligatorias de los Patios de Ventilación dependen de su altura. La dimensión del Patio será tal que permita inscribir en su interior un círculo de diámetro mínimo igual a un séptimo de la altura total del edificio, con un mínimo de 2 metros. El círculo deberá estar libre, quedando fuera de él todo tipo de cuerpos o elementos salientes. La superficie mínima queda regulada por la tabla siguiente:

Altura del Patio de Ventilación (N.° de Plantas)	Superficie mínima (m^2)
Hasta 2	5
Hasta 3	7
Hasta 4	9
Hasta 5	11
Más de 5	15

4. Además de lo indicado para los Patios de Ventilación en los tres puntos anteriores de este artículo, se aplicarán las siguientes reglas:
   a) No se permitirá reducir las luces mínimas interiores con cuerpos salientes de ninguna clase.
   b) La altura del patio, a efectos de la determinación de su superficie, se medirá en número de plantas, desde la más baja a la que sirva, hasta la más alta servida por él.
5. Los Patios de Ventilación mixtos cumplirán las mismas condiciones establecidas para los Patios de Luces mixtos.
6. Los Patios de Ventilación podrán cubrirse con claraboyas siempre que se deje un espacio periférico libre sin cierre de ninguna clase, entre la parte superior de las paredes del patio y la claraboya, con una superficie de ventilación mínima de un 20 % superior a la del patio.

Art. 215.—Separaciones mínimas a linderos privados y públicos.

1. Las separaciones mínimas de la edificación o edificaciones al frente de vía pública, al fondo de la parcela, a los lindes laterales de esta y entre edificaciones de una misma parcela, son las distancias mínimas a las que se podrá situar la edificación, incluidos sus cuerpos salientes. Tales separaciones se definen como la menor distancia existente desde los puntos de cada edificación, incluidos los cuerpos salientes, hasta los planos o superficies regladas verticales cuya directriz sea la linde de cada parcela.

   El valor de tales parámetros se determina en las Ordenanzas específicas de cada Zona o Sector.
2. Los sótanos e instalaciones deportivas o cualesquiera otras resultantes de excavaciones, desniveles o rebajes del terreno, deberán respetar los parámetros de las separaciones a linderos fijados para cada zona o sector.

Art. 216.—Elementos técnicos de las instalaciones.

Son partes integrantes de los servicios del edificio de carácter colectivo o individual, y comprende los siguientes conceptos: filtros de aire, depósitos de reserva de agua, de refrigeración o acumuladores, conductos de ventilación o de humos, claraboyas, antenas de telecomunicación, radio y televisión, maquinaria de ascensores e incluso para acceso de estos a la terraza o cubierta, cuerpos de escalera de acceso a la terraza o cubierta, y elementos de soporte para el tendido y secado de ropa.

Habrán de cumplir las siguientes condiciones:

1. Los elementos técnicos de las instalaciones, que se definen en estas Normas, habrán de ser previstos en el proyecto de la edificación, y la composición arquitectónica será conjunta con la del edificio.
2. Las dimensiones correspondientes a estos elementos han de estar en función de las exigencias técnicas de cada edificio o sistema de instalación.

3. Estos elementos técnicos nunca podrán tener el carácter de parte del edificio que se pueda comercializar independientemente.

Art. 217.—Casos particulares: Construcciones auxiliares y edificios de aparcamientos.

1. Salvo que expresamente se prohiba en determinadas Ordenanzas específicas de Zona se podrán realizar construcciones o cuerpos de edificación auxiliares al servicio de los edificios principales, con destino a portería, garaje particular, almacén de herramientas, maquinaria de piscina, vestuarios, lavaderos, invernaderos y otras similares. Dichas construcciones computarán a efectos de la medición del techo edificado, volumen y ocupación, así como deberán cumplir el valor de los parámetros de separación a linderos privados y públicos, salvo los casos en que dichas instalaciones puedan mancomunarse entre propietarios.
2. En los edificios para uso de aparcamientos, y salvo que se disponga lo contrario en las Ordenanzas específicas de Zona, los parámetros reguladores de la edificación serán, exclusivamente, la altura máxima edificable y la separación a linderos públicos y privados. La altura libre de Planta Baja tendrá un máximo de 4,50 m. y un mínimo de 3,50. La altura libre de las plantas superiores no deberá ser inferior a 2,30. En todo caso la altura total del edificio no deberá sobrepasar en ningún punto la altura máxima en metros, regulada por cada ordenanza.

Capítulo 3.°
EDIFICIOS PROTEGIDOS

Art. 218.—Delimitación del área de aplicación.

El área de aplicación de la Ordenanza de "Edificios Protegidos" de este Plan General se extiende a la totalidad del ámbito regulado por el Plan, esto es, al Término Municipal de Málaga, y se representa en el plano "A" del Plan General a escala 1/5.000 titulado "Plano de Calificación, Usos y Sistemas".

Art. 219.—Consideración de Ordenanza.

A los efectos de aplicación de estas Normas para la Regulación del Suelo Urbano la Ordenanza de "Edificios Protegidos" además de su consideración como tal tiene la de una zona de las 9 en que se divide el Suelo Urbano, constituido de forma discontinua por los edificios protegidos.

En desarrollo del Plan General, el Ayuntamiento podrá incluir los edificios que estime oportuno de entre los que integran el listado de edificios protegidos según la presente calificación, dentro de un "Catálogo de Edificios Protegidos" según la denominación, tramitación y régimen jurídico establecido en el artículo 25 de la Ley del Suelo y los artículos 86 y 87 del Reglamento de Planeamiento.

Art. 220.—Niveles de Protección.

Se establecen dos niveles de Protección:

1. **Nivel de "Protección Integral".** Comprende los edificios que deberán ser conservados íntegramente por su carácter singular y monumental, y por razones histórico-artísticas, preservando todas sus características arquitectónicas.
2. **Nivel de "Protección Arquitectónica".** Comprende los edificios y ordenaciones urbanas que, por su valor arquitectónico y su articulación en la trama, deben ser protegidos, controlando las actuaciones que sobre ellos se hagan.

Art. 221.—Condiciones generales de la Edificación.

La Normativa que específicamente regula la edificación en cada nivel de Protección de este capítulo tiene carácter sustantivo en su aplicación a los edificios catalogados. Sin perjuicio de ello, y con carácter subsidiario y complementario, serán de aplicación las prescripciones contenidas en el capítulo 2.° del presente título: "DEFINICIONES DE CARACTER GENERAL".

Art. 222.—Revisión del listado de los "Edificios Protegidos".

Los "Edificios Protegidos" tanto en su nivel de Protección "Integral" como "Arquitectónica", podrán ser revisados anualmente por el Ayuntamiento, modificando o ampliando el listado y las condiciones de protección establecidas.

SECCION PRIMERA
NIVEL DE "PROTECCION INTEGRAL"

Art. 223.—Definición y ámbito de aplicación.

Comprende los edificios que deben ser conservados íntegramente por su carácter singular y monumental, y/o por razones histórico-artísticas, con el fin de preservar todas sus características arquitectónicas.

La relación de estos se expresa en el siguiente listado:

LISTADO DE EDIFICIOS DE PROTECCION INTEGRAL

1. Mercado Central. c/. Atarazanas.
2. Palacio Episcopal. Plaza del Obispo.
3. Hospital de Santo Tomás. c/. Santa María, 31.
4. Facultad de Filosofía y Letras. c/. San Agustín, 6.
5. Edificio de la Aduana. Plaza de la Aduana.
6. Excmo. Ayuntamiento. c/. Cervantes, s/n.
7. Banco de España. c/. Cervantes, s/n.
8. Plaza de Toros de la Malagueta.
9. Casa de Expósitos. c/. Parras, 17.
10. La Gota de Leche. c/. Ollerías.
11. Mercado de Salamanca. c/. Zorrilla, 11.
12. Catedral. Molina Lario, s/n.
13. Iglesia de San Juan Bautista. c/. San Juan.
14. Iglesia y Hospital de San Julián. Muro de San Julián.
15. Convento Iglesia de las Catalinas. c/. Andrés Pérez, s/n.
16. Iglesia del Sagrado Corazón. Plaza de San Ignacio.
17. Iglesia del Santo Cristo. c/. Compañía.
18. Iglesia de la Concepción. c/. Nueva.
19. Iglesia de Santiago. c/. Granada.
20. Iglesia Convento de San Felipe. c/. Parras-Cabello-Gaona.
21. Iglesia de San Agustín. c/. San Agustín.
22. Iglesia de los Mártires. c/. Los Mártires.
23. Iglesia del Sagrario. c/. Santa María.
24. Iglesia Convento de Santa Ana. c/. Cister.
25. Iglesia Convento de Ntra. Sra. de la Victoria. Plaza del Santuario.
26. Iglesia de San Pablo. c/. Trinidad.
27. Iglesia Convento de Santo Domingo. Pasillo de Santo Domingo.
28. Iglesia Convento de la Trinidad. Calzada de la Trinidad.
29. Iglesia Convento del Carmen.
30. Iglesia de San Pedro. Avda. de Andalucía.
31. Iglesia de la Divina Pastora, Convento de Capuchinos. Plaza de Capuchinos.
32. La Alcazaba.
33. Castillo de Gibralfaro.
34. Iglesia Ntra. Sra. de la Merced.
35. Convento de las Carmelitas.
36. Parroquia de San Lázaro.
37. Palacio de los Condes de Buenavista (Museo de Bellas Artes).

Art. 224.—Condiciones de edificación.

1. Se admitirán únicamente las obras de conservación y restauración cuya finalidad sea el mantenimiento y refuerzo de los elementos estructurales y mejora de las instalaciones de los edificios.
2. Se permitirá la demolición de los cuerpos de obra añadidos que desvirtúen la unidad arquitectónica original así como la reposición de elementos arquitectónicos y huecos primitivos.
3. Será obligatorio el mantenimiento de todos los elementos arquitectónicos que configuran el carácter singular del edificio.
4. Se prohibe todo tipo de rótulos de carácter comercial o similar, debiendo eliminarse los existentes en el plazo de dos años desde la aprobación definitiva del Plan General.
5. Los Proyectos de renovación de Plantas Bajas, para ubicación de locales comerciales u otros usos, habrán de ser redactados por técnico competente y habrán de observar estrictamente la condición de situar los huecos de fachada en los ejes de simetría de los huecos correspondientes de las Plantas Altas, debiendo coincidir las alturas de todos los dinteles, prohibiéndose todo tipo de marquesinas o salientes. Las condiciones de ejecución material serán las mismas que las que se especifican para las Normas del CENTRO, si bien, y en todo caso, deberán respetarse la continuidad y homogeneidad de tratamiento con las plantas superiores.

Art. 225.—Condiciones de uso.

En las actuaciones sobre los edificios para la ejecución de las obras admitidas en este Nivel de Protección Integral, se permite el mantenimiento de los usos preexistentes excepto en los casos siguientes:

a) Que el mantenimiento del uso resulte ser inconveniente para la conservación de las características del edificio que motivan su catalogación.

b) Sólo podrá mantenerse el Uso Industrial si es de Primera Categoría, de acuerdo con la Normativa específica definida en el capítulo 3.°, título II, de estas Normas.

A los efectos de aplicación de estas Normas, se entienden por "Usos preexistentes" exclusivamente aquellos que tienen regularizada legal y administrativamente su actividad y como mínimo, cuando es ello preceptivo, poseen licencia de Apertura y Alta en el Impuesto de Radicación.

Los edificios de "Protección Integral" podrán albergar usos diferentes a los preexistentes siempre que estos sean autorizados por "La Comisión de Protección del Patrimonio" en razón de su idoneidad y compatibilidad con los objetivos de mantenimiento y protección, primando el destino de equipamiento colectivo, sobre otros en aquellas zonas que fueran deficitarias de éstos.

Art. 226.—Legitimación de expropiaciones.

En caso de inutilización o abandono de un edificio catalogado en este Nivel de Protección, queda legitimada su expropiación en los términos previstos por la Ley del Suelo.

SECCION SEGUNDA
NIVEL DE "PROTECCION ARQUITECTONICA"

Art. 227.—Definición y ámbito de aplicación.

Comprende los edificios y conjuntos urbanos que por su valor arquitectónico y su correcta disposición a la trama de la ciudad se protegen con el fin de preservar sus características de integración ambiental en el entorno urbano.

La situación de los edificios se identifica en el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000 del Plan General.

Art. 228.—Condiciones de edificación.

1. Se admiten las obras de conservación, restauración y las que tengan por finalidad el mantenimiento y refuerzo de sus elementos estructurales con eventual sustitución parcial de estos, así como mejora de sus instalaciones.
2. Se permitirá la demolición de los cuerpos de obra añadidos que desvirtúan la unidad arquitectónica original, así como la reposición de elementos arquitectónicos y huecos primitivos.
3. Se permiten obras de adecuación y mejora de condiciones de habitabilidad o redistribución del espacio interior, manteniendo en todo caso las características estructurales y todos los elementos arquitectónicos de sus fachadas.
4. Se permiten también obras de adecuación de la edificación existente a los parámetros de la Ordenanza específica de la Zona en donde se encuentra enclavada dicha edificación, así como la transformación del espacio interior del edificio, incluyendo la posibilidad de demolición o sustitución parcial de elementos estructurales sin afectar a sus respectivas fachadas y remates exteriores, y todo ello siempre que el previo informe de la Comisión de Protección del Patrimonio o de los propios Servicios Técnicos Municipales así lo autorizase para cada caso en concreto.
5. Los Proyectos de renovación de Plantas Bajas, para ubicación de locales comerciales u otros usos, habrán de ser redactados por técnico competente, y habrán de observar estrictamente la condición de situar los huecos de fachada en los ejes de simetría de los huecos correspondientes de las Plantas Altas, debiendo coincidir las alturas de todos los dinteles, prohibiéndose todo tipo de marquesinas o salientes. Las condiciones de ejecución material serán las mismas que las que se especifican para las Normas del CENTRO, si bien, y en todo caso, deberán respetarse la continuidad y homogeneidad de tratamiento con las plantas superiores.
6. Los rótulos comerciales o similares, sean o no luminosos, deberán diseñarse de forma integrada dentro del límite material de la propia fachada del comercio o local al que correspondan, y nunca fuera de los límites de la Planta Baja, no debiendo sobresalir más de 50 cms. de la línea de fachada, aconsejando el uso de materiales que se integren en el propio entorno ambiental de la zona, debiendo tenerse en cuenta en su diseño la discreción y el respeto a la calidad arquitectónica del edificio.

   Excepto en las Plantas Bajas, se prohibe todo tipo de rótulos en fachada, es decir, en Plantas Altas y sobre las cubiertas de los edificios.

   Se fija el plazo de dos años desde la aprobación definitiva de este Plan General para que los rótulos existentes que no cumplieran con lo regulado anteriormente o careciesen en el momento de la aprobación inicial del presente Plan de Licencia Municipal, se adapten a la presente Normativa.
7. Las medianerías existentes como consecuencia de las diferencias de alturas con los edificios colindantes, deberán ser tratadas con sujeción a un Proyecto de iniciativa Municipal, específico para cada caso. La ejecución de dicho Proyecto correrá a cargo de la propiedad.
8. No es obligatorio disponer de aparcamientos dentro del propio edificio.

Art. 229.—Condiciones de uso.

La regulación de usos en el área central de la ciudad y en los edificios protegidos fuera de este área tiene por objeto mantener o recuperar un tipo de actividades que contribuya a la revitalización y mantenimiento del edificio en sí, de su entorno inmediato, y, en general, de todo el CENTRO de la ciudad. Por estas razones, que singularizan a estos edificios en la ciudad y valoran el mantenimiento de las actividades como una de las medidas indispensables dentro de una política global de recuperación del Centro, la regulación de usos para estos casos conlleva un mayor grado de complejidad y definición normativa.

1. En las actuaciones sobre los edificios para la ejecución de las obras admitidas en este Nivel de Protección Arquitectónica, se permite el mantenimiento de los usos preexistentes, excepto en los casos siguientes:
   a) Que el mantenimiento de un uso resulte ser inconveniente para la conservación de las características del edificio que motivan su catalogación.
   b) Sólo podrá mantenerse el Uso Industrial si es de Primera Categoría, de acuerdo con la Normativa específica definida en el capítulo 3.°, título II de estas Normas.

   A los efectos de aplicación de estas Normas, se entiende por "usos preexistentes" exclusivamente aquellos que tienen regularizada legal y administrativamente su actividad, y como mínimo, cuando es ello preceptivo, poseen Licencia de Apertura y Alta en el Impuesto de Radicación.
2. Sin perjuicio de la aplicación de la norma anterior, se permiten los usos siguientes:

   a) **Uso de vivienda.**

   Se permite este uso en todas las plantas del edificio. Con carácter excepcional y específico para los edificios protegidos en este nivel se permitirán viviendas interiores, siempre y cuando sus dormitorios y estancias se abran a un patio en el que se pueda inscribir un círculo cuyo diámetro en todas las plantas sea un tercio de la altura total del edificio, con un mínimo de 3,00 metros.

   b) **Uso de aparcamiento.**

   No es obligatoria la disposición de aparcamientos. En caso de destinarse la Planta Baja a aparcamientos, deberá dejarse libre la primera crujía de fachada (como mínimo una crujía de 5,00 m.), destinada a Locales Comerciales, vivienda u otro uso que no impide mantener la calidad arquitectónica de la fachada en esta planta.

   c) **Uso de oficinas y uso comercial.**

   Se permiten los usos de oficinas y comercial siempre que la superficie que se destine a este uso no supere los 150 m^2 por unidad de local o una unidad de división horizontal completa, y, en cualquier caso, sin superar los 250 m^2.

   Su emplazamiento dentro de los edificios se regula conforme a las siguientes determinaciones, referidas a la distribución zonal contenida en el plano adjunto a escala 1/10.000

   ZONA A: Sólo se permiten usos de oficina y comercial en Planta Baja.

   ZONA B: Sólo se permiten usos de oficinas y comercial en Planta Baja y Primera Planta Alta.

   ZONA C: Sólo se permiten usos de oficina y comercial en Planta Baja y Primera y Segunda Planta Alta.

   Las oficinas cuya actividad sea la de asistencia pública de la Administración se excepcionan de esta regulación por su carácter de equipamientos y se permiten sin restricciones.

   d) **Uso industrial.**

   Se permite exclusivamente en su Primera Categoría, con superficie máxima de local de 150 m^2 o una unidad de división horizontal completa, y, en cualquier caso, sin superar los 250 m^2.

   e) **Uso hotelero.**

   Se permite exclusivamente en las situaciones que para oficinas y comercio se regulan mediante la división en Zonas A, B y C arriba indicadas. No obstante, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso.

   f) **Uso de hostelería.**

   Exclusivamente en Planta Baja, Primera y Sótano.

   g) **Uso de alojamiento comunitario.**

   h) **Uso recreativo.**

   Exclusivamente en Planta Baja y Sótano.

   No obstante, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso.

   i) **Uso de asistencia sanitaria.**

   Se permiten sin restricción los propios de asistencia pública de la Administración. Los de carácter privado se permiten debiendo atenerse a la regulación del uso de oficina anteriormente establecida. No obstante, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso, sea público o privado.

   j) **Uso educativo.**

   k) **Uso cultural.**

   l) **Uso religioso.**

   m) **Uso deportivo.**

   Con las mismas regulaciones del Uso de Oficinas.


ZONIFICACION USOS DEL CENTRO
Los Flores Cementerio
Colegio "El Monte"
Cuartel de Ingenieros
Cuartel de Sapadores
Cuartel de Intendencia
Cuartel de Artillería
Cuartel de Caballería
Cuartel de Infantería
Cuartel de la Guardia Civil
Comandancia de Marina
Dársena de Guadiaro
Dársena de Heredia
Estación Marítima
Jefatura de Obras
Muelle de Heredia
Muelle de Levante
Muelle de Poniente
Muelle de Prolongación
Contradique de Poniente
Contradique de Pescadores
Cementerio
Mercado
Colegio Nacional
Instituto Nacional
Ayuntamiento
Aparcamiento
Gobierno Civil
Gobierno Militar
Capitanía
Escuela Superior de Ingenieros
Escuela Superior de Arquitectura
Facultad de Ciencias
Facultad de Filosofía y Letras
Facultad de Derecho
Facultad de Medicina
Facultad de Económicas
Facultad de Farmacia
Facultad de Veterinaria
Facultad de Ciencias Políticas
Facultad de Ciencias Económicas
Facultad de Ciencias Empresariales
Facultad de Ciencias Químicas
Facultad de Ciencias Físicas
Facultad de Ciencias Biológicas
Facultad de Ciencias Geológicas
Facultad de Ciencias Matemáticas
Facultad de Ciencias Geográficas
Facultad de Ciencias Históricas
Facultad de Ciencias Filológicas
Facultad de Ciencias Psicológicas
Facultad de Ciencias Pedagógicas
Facultad de Ciencias Sociales

e) Alzado del tramo o tramos de calles donde se ubica el edificio, con indicación del estado actual y el resultante de la obra propuesta.

f) Levantamiento a escala no inferior a 1/100 del edificio preexistente.

g) Descripción fotográfica del edificio preexistente cuanto menos en formato 10x24.

h) Detalle pormenorizado de usos actuales.

i) Descripción pormenorizada del estado de la edificación preexistente.

Capítulo 4.°
ZONA CENTRO

Art. 232.—Definición.

Las presentes Normas son de aplicación a todos los edificios comprendidos en el área CENTRO que se define en el artículo siguiente y que no hayan sido incluidos en el capítulo anterior como EDIFICIOS DE PROTECCION INTEGRAL.

Son edificios incluidos en tramas correspondientes a procesos de urbanización histórica, de las que se pretende conservar y proteger la relación de su arquitectura con el espacio urbano, permitiendo y regulando la renovación de la edificación.

Art. 233.—Ambito de aplicación.

La zona objeto de aplicación de las Normas de Centro es la delimitada bajo ese concepto en el plano "A" de este Plan General a escala 1/5.000, titulado "Plano de Calificación, Usos y Sistemas".

La expresión literaria de sus límites es la siguiente:

NORTE.—c/. Martínez Barrionuevo, c/. Pérez de Castro, c/. Eduardo Domínguez Avila, Alameda Capuchinos, c/. Santa María Micaela, c/. Cristo de la Epidemia, c/. Mitjana, c/. Fernando El Católico, Límites del Calvario, Hospital Militar, Santuario de la Victoria, c/. Amargura, c/. Ferrándiz.

SUR.—Muelle Heredia, Paseo de los Curas, c/. Maestranza, c/. Cervantes y Paseo Reding.

ESTE.—Monte Gibralfaro y Monte Sancha.

OESTE.—c/. Huerto de los Claveles, Avda. de la Rosaleda, c/. Trinidad, Avda. Barcelona, c/. Mármoles, c/. Armengual de la Mota, c/. San Jacinto, vía lateral del Guadalmedina, Borde sur del Polígono Alameda, Callejones del Perchel y c/. Jacinto Verdaguer.

Art. 234.—Delimitación de las Sub-zonas.

El área delimitada como zona CENTRO, constituye la zona más representativa de la ciudad en cuanto a sus aspectos de localización de actividades y funciones de centralidad, no sólo dentro de la propia ciudad sino también del Municipio.

A los efectos de aplicación de la presente Normativa se distingue, dentro de la zona, seis grandes Sub-zonas cuyas principales características diferenciadoras, se exponen a continuación:

1. **"CASCO HISTORICO".** Sub-zona definida dentro de los límites que a continuación se expresan:

   c/. Carretería, c/. Alamos, Plaza de la Merced, Plaza María Guerrero, Gibralfaro, Alcazaba, Jardines de Puerta Oscura, Paseo del Parque, Plaza de la Marina, c/. Trinidad Grund y Pasillo Santa Isabel.

   Constituye el recinto histórico de la ciudad, conservando en gran parte su trama urbana tradicional con fuertes procesos de renovación edificatoria en el siglo XIX. Actualmente se caracteriza por una fuerte tendencia a la terciarización. Los espacios y ambientes urbanos son de buena calidad con elevados valores de sus propios elementos arquitectónicos.

2. **"VICTORIA-EJIDO".** Sub-zona definida dentro de los límites que a continuación se expresan:

   c/. Martínez Barrionuevo, c/. Pérez de Castro, c/. Eduardo Domínguez Avila, Plaza Capuchinos, Alameda Capuchinos, c/. Santa María Micaela, c/. Cristo de la Epidemia, c/. Mitiana. fachadas traseras del Santuario de la Victoria, c/. Ferrándiz, c/. Barcenillas, c/. Los Pinos, Cinturón Gibralfaro, Subida a Gibralfaro, Plaza María Guerrero, Plaza de la Merced, c/. Alamos, c/. Carretería, Avda. de la Rosaleda y Huerto de los Claveles.

   Mantienen su carácter residencial como uso principal, con procesos muy desiguales de renovaciones edificatorias, existiendo zonas muy deterioradas que merecerán una mayor atención.

   Dentro de esta Sub-zona se delimita un área que por sus características singulares tipológicas y morfológicas, debe tratarse normativamente con más detalle a través de un PERI, que comprenderá los siguientes límites: c/. Cruz Verde, Plaza de la Victoria, c/. de la Victoria (ambas fachadas) Pasaje Campos y c/. Gómez Pallete.

3. **"TRINIDAD-PERCHEL".** Sub-zona definida dentro de los límites que a continuación se expresan:

   c/. Trinidad, Rivera del Guadalmedina, Pasillo de Santo Domingo, c/. San Jacinto, c/. Don Cristián, c/. Armengual de la Mota, c/. Mármoles, Avda. de Barcelona y Plaza Bailén.

4. **"PERCHEL-SUR".** Sub-zona definida dentro de los límites que a continuación se expresan:

   c/. Don Cristián, c/. San Jacinto, Pasillo Matadero, c/. Constancia, c/. Jacinto Verdaguer, c/. Eslava, Callejones del Perchel y c/. Armengual de la Mota.

   Sub-zona muy degradada en su parte norte a causa de la presión que ejerció la apertura de la "Prolongación de la Alameda". Incluye dos áreas diferenciadas: el área norte que conserva su propia tipología y trama urbana, y el área sur de grandes renovaciones edificatorias en c/. Salitre y c/. Cuarteles.

5. **"ENSANCHE-HEREDIA".** Sub-zona definida por los límites que a continuación se expresan:

   c/. Trinidad Grund, Plaza de la Marina, Avda. Manuel Agustín Heredia y Avda. Comandante Benítez.

   Zona de trama típica de ensanche, con un fuerte proceso de renovación edificatoria reciente, existiendo una fuerte tendencia a la terciarización.

6. **"GIBRALFARO".** Sub-zona definida dentro de los límites que a continuación se expresan:

   c/. Ferrándiz, Límite Colegio del Monte, Paseo Reding, c/. Cervantes, c/. Maestranza, Paseo de los Curas, Plaza de la Marina, Jardines de Puerta Oscura-Alcazaba, c/. Los Pinos y c/. Barcenillas.

   Area que comprende la gran zona verde urbana del centro: Gibralfaro. Se exige un tratamiento de borde perimetral, estableciendo una clara delimitación de dicho borde como separación entre la zona verde y las áreas residenciales, así como mejores conexiones de sus itinerarios interiores.

Art. 235.—Objetivos de la intervención.

Los principales objetivos de la intervención en la zona CENTRO, a los que se entenderán supeditadas las Normas, son los siguientes:

1. Recuperación y conservación de la estructura urbana y su tipología edificatoria mediante procesos de rehabilitación.
2. Control de los procesos de renovación urbana en cuanto a la homogeneidad de sus principales parámetros, recuperando la continuidad perdida en el proceso edificatorio.
3. Mantenimiento de la población existente y captación, mediante las actuaciones y procesos de renovación, de nueva población en las áreas degradadas.
4. Controlar las actividades terciarias, revitalizando aquellas de uso tradicional.
5. Mejorar la accesibilidad y circulaciones interiores, así como la permeabilidad entre las distintas piezas urbanas.
6. Mejorar el medio ambiente y el paisaje urbano, y la dotación de equipamientos públicos y privados como base fundamental para la revitalización de la zona.

Art. 236.—Condiciones de la ordenación.

1. **Alineaciones y rasantes.**

   Serán las consolidadas por la edificación existente, a excepción de las indicadas en los Planos como alineaciones de nuevo trazado. Es preceptivo en todos los casos y de forma previa a la petición de licencia, la solicitud al Excmo. Ayuntamiento del señalamiento de alineaciones y rasantes. No se admiten en la zona CENTRO retranqueos de ningún tipo que no hayan sido expresamente fijados por el Plan General.

2. **Parcelación.**

   Cuando se trate de actuaciones en parcelas mayores de 1.300 m², será necesario realizar, previamente al Proyecto de Edificación, un Estudio de Detalle donde se recojan las alineaciones exteriores e interiores y su integración con la edificación colindante.

   La parcela mínima se fija en 130 m², con una dimensión mínima en fachadas de 6,5 m. Se exceptúan las parcelas de menor tamaño y dimensiones que estuvieran registradas con anterioridad a la fecha de aprobación inicial de este Plan General, para las que no se determina superficie ni dimensiones mínimas.

Art. 237.—Condiciones de edificación.

1. Para los edificios de esta zona que resulten ser conformes con la ordenación y la calificación del suelo, se permiten las obras de conservación, restauración y consolidación de acuerdo en todos sus términos con lo regulado en el artículo 228 precedente para el "Nivel de protección arquitectónica", aún cuando sean disconformes con las condiciones de edificación previstas con carácter general para la zona CENTRO.
2. Las obras de sustitución de los edificios existentes y las de obra nueva sobre solares, habrán de atenerse en todos sus términos a las Normas que se contienen en los siguientes artículos de este capítulo.

Art. 238.—Profundidad edificable, ocupación y patios.

Por tratarse de una zona urbana histórica, en la Zona CENTRO el patio constituye uno de los elementos estructurales fundamentales, definiendo profundamente la morfología de esta trama. El patio deberá mantener, pues, esa función estructurante, sin quedar reducido al mero concepto de Patio de Luces para iluminación y ventilación de las viviendas.

Se distinguen dos tipos de patios:

1. **Tipo A:** Son aquellos patios a través de los cuales ventilan y reciben iluminación viviendas interiores.
   Dichos patios deberán cumplir las siguientes condiciones:
   a) La superficie mínima del patio en toda la altura de la edificación será tal que permita inscribir en su interior un círculo cuyo diámetro sea 1/3 de la altura total del edificio. La separación mínima entre dos paredes opuestas no será inferior a 3 metros medida en cualquier punto. Simultáneamente con estas dos condiciones, al menos uno de los lados del patio tendrá una dimensión superior a la mitad de la altura de la edificación.
   b) Los patios mantendrán sus dimensiones mínimas en toda la altura del edificio, incluida la Planta Baja, debiendo disponerse los accesos a las viviendas a través de la planta del patio, a cuyo efecto se dispondrá un espacio libre de acceso directo de la calle al patio de dimensión mínima de 2,00 m. si es peatonal y 3,00 m. si es también para tránsito de vehículos.
2. **Tipo B:** Cuando los patios no se destinen a iluminación o ventilación de viviendas interiores o bien sean Patios de Luces, su superficie será tal que pueda inscribirse en ellos un círculo cuyo diámetro será igual a 1/4 de la altura total del edificio, con una separación mínima de 3 metros entre dos paredes opuestas medida en cualquier punto. El círculo deberá estar libre, quedando fuera de él todo tipo de cuerpos o elementos salientes.

Art. 239.—Número obligatorio de plantas sobre rasante y alturas.

El número obligatorio de plantas sobre rasantes y la altura máxima de la edificación, vendrán dadas por la "Catalogación de calles del CENTRO" y según los distintos grados que a continuación se relacionan:

Grado de Calle	N.º Obligatorio de Plantas	Altura máxima
I	PB + 1	7,50
II	PB + 2	10,50
III	PB + 3	13,50
IV	PB + 4	16,50
V	PB + 5	19,50

En los casos últimos de PB + 4 y PB + 5, la última planta permitida dentro de la altura reguladora tendrá necesariamente tratamiento de ático. En los demás casos, por encima de la altura reguladora máxima deberá disponerse la cubierta de forma inclinada, con una altura máxima de cumbrera de 2,75 metros. En el espacio resultante bajo esta cubierta sólo podrán situarse depósitos de agua y elementos técnicos de las instalaciones de vivienda.

En general, la altura libre de Planta Baja tendrá un máximo de 4,20 metros y un mínimo de 3,50. No obstante, sobre esta condición prevalecerá la de que las alturas libres de Plantas Bajas y Altas deberán adaptarse al orden de las edificaciones colindantes para lograr una regularidad de cotas en el conjunto de la fachada de calle. En todo caso la altura libre de las Plantas Altas será como mínimo de 2,70 metros.

Para los viales de nueva apertura y aquellos otros que no figuren en la relación de "Catalogación de calles del CENTRO", el número obligatorio de plantas y la altura máxima de la edificación, vendrán dadas por su relación con el ancho del vial al que la edificación dé frente, de acuerdo con las siguientes tablas:

Ancho de calle	N.º Obligatorio de plantas	Altura máxima
Hasta 3,50 m.	PB + 1	7,50 m.
Más de 3,50 m. hasta 7,50 m.	PB + 2	10,50 m.
Más de 7,50 m. hasta 12,50 m.	PB + 3	13,50 m.
Más de 12,50 m. hasta 16,50 m.	PB + 4	16,50 m.
Más de 16,50 m.	PB + 5	19,50 m.

Art. 240.—Tratamiento de la última planta como "ático".

a) En los casos de PB + 4 y PB + 5, la última planta de la edificación quedará limitada dentro del diedro real formado por los distintos planos con inclinación máxima del 75 %, trazados respectivamente desde los bordes de las cornisas de todas las respectivas fachadas (principales y posteriores) no debiendo superar las intersecciones de dichos planos los 4,50 metros de altura.

b) La suma total de los anchos de los huecos no deberá ser superior a 1/3 de las longitudes de las respectivas fachadas.

c) Las crujías paralelas a fachadas vertirán aguas a la calle. Las crujías apoyadas en las medianeras tendrán cubiertas a un agua y vertirán aguas siempre al patio.

d) A los efectos de medición de la altura máxima del edificio, la última planta o de cubrición contabilizará sólo con su altura libre de 2,70 m.

Art. 241.—Medianerías.

Las medianerías que se produzcan como consecuencia de las diferencias de alturas con los edificios colindantes, deberán ser tratados con sujeción a un Proyecto específico para cada caso, según las directrices de los órganos de gestión municipales. La ejecución de dicho proyecto correrá a cargo de la propiedad.

Art. 242.—Retranqueos.

Se prohibe todo tipo de retranqueos en Plantas Altas.

Se permiten los retranqueos en Plantas Bajas para formar soportales en tramos de fachada continuos entre calles transversales y en manzanas completas. Las dimensiones de la luz de paso entre pilares y fachada retranqueada no será inferior a 2 metros y la altura libre no inferior a 3,50 metros.

Art. 243.—Cuerpos salientes.

Se prohibe todo tipo de cuerpos salientes en fachadas y patios, a excepción de balcones y miradores acristalados con un vuelo máximo de 0,75 metros.

Art. 244.—Elementos salientes.

Se prohibe todo tipo de elementos salientes en fachadas y patios, a excepción de:

a) Cornisas y aleros con un vuelo máximo de 0,30 m.

b) Zócalos, sin sobresalir del paramento de fachada más de 5 cms.

Art. 245.—Criterios de composición y modulación.

Para garantizar la homogeneidad y regularidad exigida en los procesos de renovación urbana, en cuanto a la composición y modulación de huecos de fachadas, accesos y patios, se dictan los siguientes criterios y normas de composición y modulación:

a) Todos los huecos de fachada (incluida Planta Baja) se diseñarán simétricos respecto a ejes verticales, que se tomarán como referencia para la ordenación de todos sus elementos predominando la dimensión vertical sobre la horizontal del hueco.

b) En las fachadas, como máximo, la superficie de los huecos no será superior al 50 % de la superficie total de la fachada.

c) La altura de los dinteles será común para todos los huecos.

d) Los proyectos de edificación deberán ir acompañados de un estudio que justifique su integración con la composición y estilo de los edificios colindantes.

Art. 246.—Condiciones de ejecución material.

Para garantizar la homogeneidad en el tratamiento material de los elementos arquitectónicos en las áreas urbanas objeto de la presente Ordenanza, se respetarán las siguientes condiciones de ejecución material.

1. **Cubiertas:**

   Para la formación de las cubiertas se utilizarán tejas curvas, cerámicas en su color natural, vidriadas o paneles con tratamiento exterior. Las aguas pluviales se recogerán en canalones y serán conducidas mediante bajantes a red general de alcantarillado.

2. **Miradores acristalados:**

   Deberán tener las proporciones y composición de los existentes en las tipologías arquitectónicas del XIX. Sólo se permitirán los siguientes materiales: madera, (en su color o pintada), o hierro.

3. **Aleros y Balcones:**

   En ningún caso, estos elementos deberán ser considerados como prolongaciones de forjado, debiendo tener sus elementos estructurales un canto máximo de 15 cms. Los balcones no deberán estar formados con antepechos de obra de fábrica u otro material que no sea el modelo tradicional de cerrajería formada por barras verticales de altura no inferior a 1,20 m. con separación mínima entre ellos de 11 cms.

4. **Escaleras:**

   Podrán estar iluminadas y ventiladas por lucernarios cenitales. En este caso deberá dejar un espacio libre (ojo de escalera) en donde se pueda inscribir un círculo mínimo de 1,00 m. de diámetro. El lucernario se construirá con vidrios planos armados y perfilería metálica. La escalera podrá estar situada en cualquier posición del patio o dentro del espacio peatonal que une el patio con la calle de fachada.

5. **Rótulos comerciales:**

   Los rótulos comerciales o similares, sean o no luminosos deberán diseñarse de forma integrada dentro del límite material de la Planta Baja de la propia fachada del comercio o local al que correspondan. No podrán disponerse fuera de los límites de la Planta Baja, y no sobresaldrán más de 50 cms. de la línea de fachada, aconsejando el uso de materiales que se integren con el estilo del edificio y en el propio entorno ambiental de la zona.

   Se prohibe todo tipo de rótulos en Plantas Altas, y sobre las cubiertas de los edificios.

   Se fija el plazo de dos años desde la aprobación definitiva de este Plan General para que los rótulos existentes que no cumplieran con lo regulado anteriormente se adapten a la presente normativa.

6. **Rótulos comerciales en los espacios públicos:**

   Con carácter general, se prohibe todo tipo de rótulo comercial situado sobre los espacios públicos de la zona CENTRO, (jardines, plazas o en el espacio viario), ya sean elementos ligeros desmontables o elementos fijos.

   Con carácter excepcional podrán autorizarse aquellos que a juicio de la Comisión del Patrimonio sintonicen con el carácter del paisaje urbano y no supongan una perturbación para la contemplación de elementos singulares de este, así como de los edificios catalogados en el capítulo anterior.

Art. 247.—Tramitación.

1. **Proyectos de obras de restauración.**

   Los documentos exigidos serán los especificados en el apartado correspondiente al nivel de "Protección Arquitectónica".

2. **Proyectos de obra de nueva planta.**

   Además de los documentos exigidos con carácter general por estas Normas en su título I, la solicitud de licencias de obras incluirá la siguiente documentación:

   a) Memoria justificativa de la oportunidad y conveniencia de la obra a realizar, evaluándola frente a los demás tipos de obras permitidas para el edificio.

   b) Justificación de la adecuación de la obra propuesta a las características del entorno, estudiando su integración morfológica.

   c) El proyecto del edificio incluirá el tratamiento de fachada de la Planta Baja, para ser ejecutado unitariamente con el conjunto de la obra.

   d) Alzado del tramo o tramos de calle donde se ubica el edificio, con indicación del estado actual y el resultante de la obra propuesta.

   e) Descripción fotográfica en formato 18x24 del edificio existente.

   f) En donde, bien por las características del uso del edificio o porque la renovación urbana producida en el entorno inmediato no permita la aplicación estricta de algunos de los parámetros de composición de la Ordenanza de CENTRO, se tramitarán los proyectos mediante una propuesta previa ante la Comisión del Patrimonio o en su defecto, los órganos de gestión municipales, en donde la exención de tales parámetros quede suficientemente justificada.

3. **Derribos.**

   La solicitud de licencia de demolición en esta zona deberá ir acompañada de la petición de licencia de construcción del edificio que haya de sustituir a aquel cuya demolición se propone, habiendo de ser conjunta la concesión o denegación de ambas licencias.

   Se exceptúan de esta condición los casos de fuerza mayor derivados de la declaración de ruina inminente del propio edificio.

4. **Protección Arqueológica.**

   En la Sub-zona "Casco Histórico" la concesión de licencias estará sujeta al procedimiento que prevé el artículo 39-4 de estas Normas para garantizar la investigación y protección de los yacimientos arqueológicos.

Art. 248.—Condiciones de uso.

La regulación de usos en el área central de la ciudad tiene como objetivo contribuir a la revitalización de la zona manteniendo o recuperando las actividades de centralidad y la residencia, que, junto con las intervenciones sobre la trama urbana y las políticas sectoriales que deben desarrollarse, determinarán la funcionalidad del Centro en el Sistema Urbano. Por estas razones, que singularizan a esta pieza en la ciudad y valoran las actividades de centralidad como elementos fundamentales de la estructura urbana, la regulación de usos que en esta zona se establece incorpora un mayor grado de complejidad y casuística normativa.

1. En las actuaciones sobre los edificios que tengan por finalidad su conservación en la forma que define el artículo 237 "Condiciones de la Edificación", se permite el mantenimiento de los usos preexistentes. Sin embargo el uso industrial sólo podrá mantenerse si es de Primera Categoría, de acuerdo con la normativa específica que regula este uso en el capítulo 3.°, título II.

   A los efectos de aplicación de estas Normas, se entiende por "usos preexistentes", exclusivamente aquellos que tienen regularizada legal y administrativamente su actividad, y como mínimo, cuando es ello preceptivo, poseen Licencia de Apertura y Alta en el Impuesto de Radicación.

2. Sin perjuicio de la aplicación de la norma contenida en el párrafo anterior, se establece la siguiente regulación de usos, que será de aplicación en:
   — Cambio de una actividad en un edificio.
   — Sustitución de edificios.
   — Edificios de nueva planta.

   Los usos permitidos son los siguientes:

   a) **Uso de vivienda.**

   Se permite el uso de vivienda en todas las plantas de la edificación. Asimismo se permiten viviendas interiores (entendidas como tales aquellas en que ninguna de sus dependencias tiene huecos a calles), siempre y cuando los huecos de las mismas den a patios que cumplan las condiciones que se regulan en este capítulo. Los accesos se producirán desde el interior del patio, situándose los portales en las crujías interiores.

   b) **Uso de aparcamiento.**

   En las Sub-zonas de "Casco Histórico" y "Trinidad-Perchel", no es obligatorio disponer de aparcamiento propio en los edificios para uso de vivienda en los siguientes casos:

   1.° En las obras de "restauración" sobre la edificación existente.

   2.° Cuando el solar tenga una superficie inferior a los 300 m^2.

   3.° Cuando las vías de acceso sean peatonales o de ancho inferior (entre fachadas de edificación) a los 6,00 m.

   4.° Cuando el ancho de fachada es inferior a los 6,00 m.

   En el resto de los casos será obligatorio proyectar dentro del propio solar un aparcamiento por vivienda, en Planta Baja o en Sótano. La entrada al aparcamiento deberá proyectarse unida a la entrada o portal de las viviendas, formando una sola unidad compositiva. En el caso de utilizar la Planta Baja para aparcamientos, deberá dedicarse a local comercial o vivienda al menos la primera crujía que dé frente a fachada de vía pública. Dicha crujía destinada a local comercial o vivienda deberá tener un fondo mínimo de 3,5 m.

   Se permiten los edificios destinados a uso exclusivo de aparcamientos en los solares que el Plan señala a este efecto y también en aquellos otros que en base a una propuesta justificada por parte de la propiedad sea admitida por los órganos de gestión urbanística del Ayuntamiento. Para estos casos las condiciones reguladoras de la edificación son las que se expresan en el artículo 217, apartado 2 de estas Normas, debiendo estudiarse su integración arquitectónica con el entorno urbano.

   c) **Uso de oficinas y uso comercial.**

   Se permiten los usos de oficinas y comercial. Su emplazamiento dentro de los edificios se regula

conforme a las siguientes determinaciones, referidas a la distribución zonal contenida en el plazo adjunto a escala 1/10.000.

ZONA A: Sólo se permiten usos de oficinas y comercial en Planta Baja.

ZONA B: Sólo se permiten estos usos en Planta Baja y Primera Planta Alta.

ZONA C: Sólo se permiten estos usos en Planta Baja, y Primera y Segunda Plantas Altas.

Las oficinas cuya actividad sea la de asistencia pública de la Administración se excepcionan de esta regulación por su carácter de equipamiento, y se permiten sin restricciones.

Se permiten los edificios destinados exclusivamente a uso comercial, sin que esta tolerancia se extienda a edificios de oficina.

d) **Uso industrial.**

Se permite exclusivamente en su Primera Categoría.

Se permiten los edificios destinados exclusivamente a uso industrial, con la regulación y limitaciones que establecen las Normas para este uso en Primera Categoría.

e) **Uso hotelero.**

Se permite con la misma regulación que el uso de oficinas y comercial anteriormente descrito. No obstante, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso.

f) **Uso de hostelería.**

Exclusivamente en Planta Baja, Primera y Sótano.

g) **Uso de alojamiento comunitario.**

h) **Uso recreativo.**

Exclusivamente en Planta Baja y Sótano. No obstánte, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso.

i) **Uso de asistencia sanitaria.**

Se permiten sin restricción los propios de Asistencia Pública de la Administración. Los de carácter privado se permiten debiendo atenerse a la regulación del uso de oficina anteriormente establecida. No obstante, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso, sea público o privado.

j) **Uso educativo.**

k) **Uso cultural.**

l) **Uso religioso.**

m) **Uso deportivo.**

Con las mismas regulaciones del uso de oficinas.

n) **Uso de protección.**

Exclusivamente en Planta Baja y Sótano. No obstante, se permiten los edificios destinados exclusivamente a este uso.

3. En las calles que a continuación se relacionan sólo se permiten en Planta Baja de los edificios los usos siguientes: comercial, hostelería (limitada a cafés, bares y restaurantes), recreativo (limitado a cines, teatros y espectáculos), cultural y religioso.

Relación de calles:

Larios, Granada, Plaza Uncibay, Plaza de las Flores, Plaza de la Constitución, Nueva, Comedias, Molina Lario, Plaza Mitjana, Plaza del Carbón, Liborio García, Plaza del Teatro, Plaza de Félix Sáenz, Muro de Puerta Nueva, Santa María, Calderería, Sánchez Pastor, Especerías y Puerta del Mar.

Art. 249.—Grado de las calles. Catalogación.

Relación de calles con sus grados, a efectos de altura máxima edificable y número obligatorio de plantas.

CALLE	GRADO
Abadía Santa Ana	I
Acera de la Marina	V
Agua	II
Agujero	III
Agustín Moretó	I
Agustín Parejo	I
Alameda Capuchinos	V
Alameda de Colón	V
Alameda Principal	V
Alamos	III
Alarcón Luján	III
Alcalde Prieto Mera	V
Alcántara	II
Alcazabilla	IV
Alderete (de Tirso de Molina a Cruz del Molinillo)	III
Alemania	V
Alfonso XII, Plaza de	III
Alhóndigas	III
Almacenes	I
Almansa	IV
Alonso Benítez	III
Alta	III
Altozano (de Cruz Verde a Chaves)	II
Altozano (de Chaves a Plaza de la Victoria)	III
Alvarez	III
Alvaro de Bazán	IV
Amargura	III
Ana Bernal	I
Ancha del Carmen	III
Ancla	V
Andrés Pérez	II
Angel	III
Angel Ganivet	II
Angosta del Carmen	III
Antonio Baena	III
Arapiles	III
Arco	III
Arcos de la Frontera	II
Armengual de la Mota	V
Arquitecto Blanco Soler	IV
Arrebolado	I
Arriarán	IV
Arriola, Plaza de	V
Atarazanas	V
Aurora, Plaza de	IV
Aventurero	I
Azucena	I
Ballesteros	I
Barcelona, Avenida de	IV
Barrera	I
Barrera de la Trinidad	II
Barroso	IV
Beatas	II
Belgrano	III
Berlanga	II
Biedma	II
Biedmas, Plaza de las	II
Blanco Luque	II
Blasco de Garay	IV
Bustamante	I
Cabello	I
Cadete	I
Calderería	IV
Calderón de la Barca	III
Calvo (de Don Cristián a Almansa)	IV
Calvo (de Almansa a Fuentecilla)	II
Callejón del Callao	III
Callejón de la Ollería	III
Callejón de Prim	IV
Callejones del Perchel	III
Camas	III
Canales	IV
Cañaveral	I
Cañón	IV
Capitán	II
Capuchino	II
Capuchinos	IV
Capuchinos, Plaza de	V
Carbonero	II
Cárcer	IV
Carrasco	I
Carrera de Capuchinos	III
Carretería	IV
Carril	III
Carrión	IV
Casas de Campos	IV
Casapalma	III
Castillo de Sohail	II
Cerrojo (de Ht.ª del Obispo a Pl. de N/ apertura)	II
Cerrojo (de A. de la Mota a Ht.ª del Obispo)	IV
Cilla	III
Cinco Bolas	II
Cintería	II
Circo	II
Cisneros	III
Cister	IV
Cobertizo del Conde	III
Cobertizo de Malaver	II
Comandante	I
Comandante Benítez, Avenida	V
Comedias	III
Comisario	III
Compañía	III
Compás de la Victoria	III
Concejal Rodríguez Heredia	IV
Conde Duque de Olivares	III
Constancia	IV
Constitución, Plaza de la	IV
Convalecientes	I

CALLE	GRADO
Córdoba	V
Coronado	I
Coronel	I
Cortina	III
Cortina del Muelle (de M. Larios a P. de Abades)	V
Cortina del Muelle (de P. Abades a Pl. Aduana)	IV
Correo Viejo	II
Coto de Doñana	III
Cotrina	I
Cristina	I
Cristo de la Epidemia (de Tejero a Pl. Victoria)	III
Cruz del Molinillo (de Pt. Armiñán a Salamanca)	V
Cruz del Molinillo (de Salamanca a Ollerías)	IV
Cruz del Molinillo (de Ollerías a Postigo)	III
Cruz Verde	III
Cuartelejos	III
Cuarteles	V
Cuervo	II
Curaderos	III
Chaves	III
Chiclanero	I
Chinchilla	I
Chinitas	II
Churruca	II
De la Peña	III
De la Victoria	IV
Del Horno	II
Del Marqués (de Olózaga a M. Carbonero)	I
Del Marqués (resto)	III
Del Pericón	I
Denis	III
Diego de Siloé	II
Doctor Manuel Pérez Bryan	III
Don Cristián	IV
Don Rodrigo	III
Dos Aceras	III
Dos Hermanas	I
Duende	I
Duque de Rivas	IV
Duque de la Victoria	III
Duquesa de Parcent	IV
Echegaray	III
Eclesiastes	IV
Eduardo Ocón	I
Empecinado	IV
Empedrada	I
Enrique Scholtz	III
Ermitaño	III
Eslava	V
Esparteros	III
Especerías	IV
Esperanza	III
Fajardo	III
Fátima, Avda. de	IV
Feijoó	II
Félix Mesa	III
Félix Sáenz, Plaza de	V
Fernán González	III
Fernando El Católico (fachada oeste)	IV
Fernando de Lesseps	I
Flores, Plaza de las	IV

CALLE	GRADO
Frailes	III
Francisco de Rioja	III
Fresca	II
Fuentecilla	II
Gaona	I
García Briz	III
García de Haro	I
Garcilaso de la Vega	II
Gigantes	II
Gisbert	I
Gómez Pallete	IV
Gómez Salazar	I
Grama (de Avda. Rosaleda a San Rafael)	III
Grama (de San Rafael a Gigantes)	I
Granada (de Pl. Constitución a Niño de Guevara)	IV
Granada (resto)	III
Granados	II
Guerrero	II
Guillén de Castro	IV
Hermosilla	III
Hernán Ruiz	I
Hernando de Zafra	II
Herrería del Rey	III
Hinestrosa	II
Hoyo de Espartero	IV
Huerta del Obispo	III
Huerto del Conde	III
Huerto de Madera	III
Huerto de Monjas	II
Hurtado	II
Ibn Gabirol	I
Imagen	I
Jaboneros	I
Jacinto Verdaguer	V
Jara	II
Jáuregui	I
Jiménez	I
Jinete	II
Jonás	III
Jorge Juan	II
José Alvarez-Net Fonseca	IV
José Luis Peralta	IV
Jovellanos	IV
Juan de la Encina (fachada este)	II
Juan de Málaga	II
Juan de Padilla	III
Juan Díaz	III
La Bolsa	IV
La Serna	III
La Torre	IV
Lagunillas	III
Las Carmelitas	I
Lazcano	II
Lemus	II
Libertad	III
Liborio García	III
Linaje	IV
Los Cristos	III
Los Mártires	II
Los Mártires, Plaza de	III

CALLE	GRADO
Los Negros	II
Los Pinos	IV
Luis de Velázquez	III
Luzón	I
Llano Mariscal	V
Llano de la Trinidad	III
Madre de Dios	III
Malpica	III
Manrique	IV
Manuel Agustín Heredia, Avenida	V
María Guerrero, Plaza de	IV
Mariblanca	III
Marín García	III
Mariscal	III
Mármoles	V
Marqués de Guadiaro	I
Marqués de Larios	IV
Marqués de Valdecañas	III
Marqués de Villafiel	IV
Marquesa de Moya	II
Martín	I
Martínez	IV
Martínez Campos	IV
Medellín	IV
Medina Conde	I
Melgarejo	I
Méndez Núñez	IV
Mendizábal, Plaza de	III
Merced, Plaza de la	IV
Merced, la	IV
Mesón de Vélez	III
Mesón de la Victoria	II
Mezquitilla	II
Miguel de Unamuno	III
Mindano	II
Mitjana	IV
Mitjana, Plaza de	III
Molina Lario (de Pl. de la Marina a Strachan)	V
Molina Lario (resto)	III
Molinillo del Aceite	I
Montalbán	III
Montaño	III
Montaño, Plaza	III
Moratín	II
Moreno Carbonero	IV
Moreno Monroy	II
Mosquera	II
Mundo Nuevo	II
Muñoz Torrero	III
Muro de las Catalinas	I
Muro Pta. Nueva (de Cisneros a Compañía)	III
Muro Pta. Nueva (de Pllo. Sta. Isabel a Compañía)	V
Muro de San Julián (de P. Alcántara a P. Teatro)	IV
Muro de San Julián	I
Muro de Santa Ana	III
Navalón	V
Nicasio Calle	I
Niño de Guevara	II
Nosquera	III
Nueva	III
Nueva apertura e. Al. Colón y c/. Alemania	V
Nueva apertura e. c/. Bustamante y c/. Zurradores	II

CALLE	GRADO
Nueva apertura e. c/. Cerrojo y P. de Guimbarda	IV
Nueva apertura de Pz. en c/. Arcos de la Frontera	III
Nueva apertura e. c/. Granada y c/. Zegrí (a. norte)	IV
Nueva apertura e. c/. Granada y c/. Zegrí (a. sur)	II
Nueva apertura Pz. e. c/. Blanco Luque y Solano de Luque	II
Nueva apertura Pl. de la Reconquista a c/. Paco Miranda	V
Nueva apertura de c/. El Solar del Mercado de la Merced	IV
Nueva apertura e. c/. Cobertizo del Conde y los Frailes	III
Nueva apertura e. c/. Don Rodrigo y c/. Marqués de Valdecañas	IV
Nueva apertura prolong. Dos Aceras	III
Nueva apertura en paralelo con c/. Cruz Verde y que conecta con Prolong. c/. Ejido	III
Nuevas aperturas e. c/. Puerto Parejo y Campo de Fútbol La Fuente	V
Nueva apertura e. c/. Canales y Paseo Marítimo Occidental	IV
Nueva apertura e. c/. Jara y c/. Trinidad	II
Numancia	IV
Nuño Gómez	II
Obispo, Plaza del	III
Olózaga	IV
Ollerías (de Cruz del Molinillo a Huerto Monjas)	III
Ollerías (de Huerto Monjas a Carretería)	III
Ordóñez	IV
Paco Miranda	V
Padre Miguel Sánchez	III
Palafox	II
Panadero	IV
Pardo Bazán	III
Parras	III
Pasaje de Campos	III
Pasaje de Chinitas	II
Pasaje de Clemens	III
Pasaje de la Esperanza	IV
Pasaje de Gordon	II
Pasaje de Heredia	I
Pasaje de Larios	II
Pasaje de Luciano Martínez	II
Pasaje Meléndez	II
Pasaje de Noblejas	III
Pasaje San Juan de Dios	III
Pasaje San Fernando	III
Pasaje la Serna	III
Pasaje de Torres	II
Pasaje Valencia	IV
Pasaje Valentín Martínez	I
Paseo Marítimo occidental	V
Pasillo de Atocha	IV
Pasillo de Guimbarda	IV
Pasillo de Matadero	V
Pasillo de Santa Isabel	V
Pasillo de Santo Domingo	IV
Pastora	IV
Pedro de Mena	IV
Pedro Molina	II
Pedro de Toledo	III
Peregrino	III
Picacho	II
Pinillos	II
Pinzón	IV
Pito	II
Pizarro	II
Poeta Luque Gutiérrez	I
Polvorista	I
Postigo de los Abades	V
Postigo de Arance	III
Postigo Juan Bollero	II
Postigo de San Agustín	II
Postigo de San Juan	I
Postigos	III
Pozo del Rey	III
Pozos Dulces	II
Priego	I
Prim	V
Puente	I
Puerta de Antequera	III
Puerta Buenaventura	III
Puerta del Mar	V
Puerto Parejo (de Cristo Epidemia a c/. Circo)	III
Puerto Parejo (de c/. Circo a c/. Manrique (fachada este)	III
Puerto Parejo (de c/. Circo a c/. Manrique (fachada oeste)	IV
Puerto Parejo (de c/. Manrique al final)	V
Pulidero	I
Purificación	III
Queipo de Llano, Plaza de	V
Ramón Franquelo	II
Ramos Marín	IV
R. del Vado	II
Refino	III
Repeso	IV
Rivera del Guadalmedina	IV
Río Parga	III
Ríos Rosas	IV
Rita Luna	I
Rodríguez Rubí	II
Roque García	II
Rosa, Plaza de la	II
Rosal Blanco	I
Rosaleda, Avenida de la	V
Rosario	II
Saavedra	III
Sagasta	IV
Salinas	III
Salitre	V
Salomón	III
Salvago	III
San Andrés	IV
San Agustín	III
San Bartolomé	IV
San Bernardo	II
San Bernardo el Viejo	III
San Cayetano	II
San Francisco, Plaza de	III
San Ignacio, Plaza de	III
San Jacinto	II
San José	II
San Juan	III
San Juan de Dios	III
San Juan de Letrán	II
San Juan de los Reyes	II
San Julián	I
San Lorenzo	IV
San Mario	I
San Millán	V
San Patricio	IV
San Pedro Alcántara, Plaza de	IV
San Rafael	III
San Telmo	II
Sancha de Lara	IV
Sánchez Pastor	II
Santa Ana	I
Santa Lucía	III
Santa María	I
Santa Rosa	II
Santiago	III
Santos	I
Sargento	I
Sebastián Souvirón	IV
Segura	IV
Sierra de Aracena	III
Simonet	IV
Solano de Luque	I
Solimán	I
Somera	IV
Strachan	IV
Talavera	IV
Teatro, Plaza del	IV
Tejeros	IV
Tejón y Rodríguez	III
Tiro	I
Tirso de Molina	III
Tizo	I
Tomás de Cózar	II
Tomás de Heredia	V
Toquero	IV
Toros Vieja, Plaza de	IV
Torre de Sandoval	III
Torregorda	IV
Travesía Pintor Nogales	III
Trigueros	I
Trinidad	III
Trinidad Grund	IV
Uncibay, Plaza de	IV
Vendeja	IV
Victoria	IV
Victoria, Plaza de la (fachada norte y este)	IV
Victoria, Plaza de la (fachada sur y oeste)	III
Viento	II
Villaescusa	IV
Vital Aza	II
Wad Ras	III
Yedra	II
Zanca	II
Zamorano	I
Zapateros	III
Zegrí	IV
Zorrilla	IV
Zurradores	I

Capítulo 5.°
ZONA DE ORDENACION EN MANZANA CERRADA (MC)

Art. 250.—Definición y objetivos.

Comprende aquellos sectores de la ciudad coincidentes en su mayor parte con los ensanches y extensiones del casco histórico producidos en el primer tercio de siglo y que, sin modificar su estructura original, se encuentran en pleno proceso de densificación urbana por aumento de las alturas y los volúmenes edificables. La edificación se dispone alineada a vial, entre medianerías, configurando manzanas cerradas, de tipos muy diferentes según el parcelario de origen y las condiciones de ocupación internas, de ahí que, para atender a esta diversidad morfológica, se establezca una subzonificación dentro de la Ordenanza.

La renovación producida no ha alterado sustancialmente la estructura urbana preexistente pero la ha sobredensificado, cambiando las condiciones de uso y descomponiendo el perfil del paisaje urbano. Las Ordenanzas de esta Zona reconocen y consolidan dicha estructura teniendo en cuenta la incidencia de la nueva edificación en altura, en orden a una adecuada recomposición del paisaje urbano, compaginando este propósito con el de evitar la sobrecarga de densidad a que habría de conducir la continuación del actual proceso.

Se contempla, asimismo, la posibilidad de introducir esta tipología en los sectores previstos para la extensión de la ciudad, con objeto de que la edificación, alineada a vial, refuerce el carácter ordenador y estructurante que el Plan encomienda a determinados ejes viarios sobre los que se sustenta el crecimiento.

Art. 251.—Definición de Sub-zonas.

La zona abarcada por la presente Ordenanza se divide en tres Sub-zonas, MC-1, MC-2 y MC-3, en razón al diferente criterio de aplicación de la altura edificable, que responde a su vez a tres situaciones urbanísticas diferenciadas:

La MC-1, aplicable con carácter general a las primeras zonas de ensanche y extensión de la ciudad, cuya altura se regula en función del ancho de la calle.

La MC-2, donde la altura queda fijada por el Plan para solares o manzanas que por tratarse de solares residuales vacantes en un conjunto urbano consolidado con más altura edificada que la que permiten estas Ordenanzas, constituyen una situación singular.

La MC-3, con su variante MC-3a, surgida de la necesidad de obligar a la edificación a alinearse con los ejes viarios más importantes de entre los que estructuran los sectores de extensión de la ciudad.

Art. 252.—Condiciones de ordenación.

1. **Parcelación.**

Para las Sub-zonas MC-1 y MC-2 se fija una parcela mínima edificable que habrá de cumplir las siguientes condiciones:

— Superficie mínima: 120 m^2
— Longitud mínima de fachada a vial: 4 m.
— Fondo mínimo de parcela: 9 m.

Se exceptúan de esta Norma aquellas parcelas del Suelo Urbano de superficie inferior a 120 m^2 encajadas entre dos edificios medianeros que por sus características y grado de consolidación imposibilitan de hecho cualquier trámite reparcelatorio que permita alcanzar dicha superficie mínima, siempre que estuvieran registrados con anterioridad a la aprobación inicial de este Plan General.

En parcelas de superficie superior a 1.500 m^2 será necesario realizar, previamente al Proyecto de Edificación, un Estudio de Detalle en donde se recojan las alineaciones exteriores y se fijen las interiores, estudiando la integración del edificio con el entorno urbano y, en su caso, con la edificación colindante.

En el caso de la MC-3, la parcela mínima se fijará en 500 m^2, y será necesario el Estudio de Detalle en parcelas superiores a los 3.000 m^2 con el fin de recoger las alineaciones exteriores e interiores y, en su caso, la integración con la trama existente.

2. **Edificabilidad neta.**

Para MC-1 y MC-2, no se fija edificabilidad neta, de forma que la superficie de techo edificable será la resultante de la aplicación de las Normas de composición del edificio expresadas en el presente capítulo.

Para la MC-3 se fija una edificabilidad neta de 3,50 m^2/m^2, y para su variante MC-3a, una edificabilidad neta de 2,80 m^2/m^2.

Para la redacción de Planes Especiales de Reforma Interior, Estudios de Detalle con Ordenación de Volúmenes y Proyectos de Reparcelación cuyos ámbitos se fijan en este Plan o hubieran de fijarse eventualmente en el transcurso de su gestión, se establece un índice de edificabilidad bruta de 2 m^2 de techo/m^2 de suelo. Este índice de edificabilidad no rige para los Estudios de Detalles necesarios en las parcelas superiores a las que se alude en el apartado anterior.

3. **Alineaciones.**

La fachada de la edificación deberá coincidir con la alineación del vial. No obstante, y por motivos de composición estética de las fachadas y sin que ello dé lugar en ningún caso a aumento de altura en la edificación, se permitirán retranqueos sobre la alineación del vial en cualquiera de los siguientes casos:

a) En la Planta Baja del edificio, siempre que el retranqueo se produzca al tratar el bajo como soportal, quedando los pilares en la alineación del vial y el paramento retranqueado situado a una distancia de aquella igual o superior a 3 m. y en todo caso, en tramos de fachada de longitud igual o superior a 25 m.

b) Se permiten retranqueos a lo largo de las fachadas en Plantas Altas siempre que en sus extremos quede garantizada la ocultación, con cuerpos y volúmenes edificados, de los muros medianeros colindantes. En todo caso este retranqueo no será superior a 5 metros.

c) Cuando el retranqueo lo sea en todo el frente de alineación de una manzana, la fachada podrá retranquearse en todas sus Plantas un máximo de 5 m. desde la alineación del vial.

d) Las Plantas últimas contenidas dentro de la altura reguladora máxima podrán retranquearse libremente para formación de pérgolas, barandas, belvederes o similares, siempre que la medianería que de tal proceder pudiera derivarse sea cubierta con elementos vegetales u otro tipo de ocultación que la equipare a un tratamiento de fachada.

4. **Profundidad máxima edificable.**

En determinados Planes Especiales de Reforma Interior, Actuaciones Aisladas o Unidades de Actuación en Suelo Urbano que entran dentro del ámbito de la presente zona se fijarán en cada caso unas alineaciones interiores o profundidad máxima edificable.

En los demás casos, cuando este parámetro no venga expresamente fijado, se entenderá libre, con la única condición de que la ocupación del edificio en planta no podrá rebasar los límites que se establecen en el apartado 5 siguiente:

5. **Ocupación máxima de parcela.**

Con carácter general la superficie construida en Plantas Altas, no superará la cifra resultante al aplicar el porcentaje máximo de ocupación a la superficie del solar neto. La ocupación máxima será:

— En Planta Baja: 100 %
— En Planta Alta: 75 %

Excepcionalmente en parcelas que den fachadas a viales opuestos, cuya longitud de fachada sea igual o inferior a 8 metros y su profundidad —igual o inferior a 15 metros— no permita concebir la existencia de un Patio de Luces de ventilación o de manzana, la ocupación en todas sus plantas podrá ser del 100 %.

Art. 253.—Condiciones de la edificación.

1. **Altura máxima y número de plantas.**

Salvo los casos excepcionales que pudieran contemplarse en la Normativa específica de los Planes Especiales de Reforma Interior, Actuaciones Aisladas, o Unidades de Actuación en Suelo Urbano, que prevalecerá sobre lo aquí regulado con carácter general, la altura edificable viene regulada por la anchura de los viales a que el edificio dé fachada conforme a la siguiente relación:

a) Para MC-1

Anchura del vial	Altura máxima edificable	Altura mínima obligatoria
Hasta 7 m.	PB+2/10,00	PB + 1
Más de 7 m. hasta 10 m.	PB+3/13,50	PB + 1
Más de 10 m. hasta 15 m.	PB+4/16,50	PB + 3
Más de 15 m. hasta 20 m.	PB+5/19,50	PB + 3
Más de 20 m.	PB+6/22,50	PB + 4

Estas alturas incluyen a la Planta Alta superior, aún cuando esta esté retranqueada con respecto a la alineación a fachada.

b) Para MC-2

Se fija una altura máxima de PB + 7 equivalente a 25,50 m. para todo el solar o manzana. Esta condición debe cumplirse simultáneamente con la de separarse de la edificación colindante, en cualquier punto de su perímetro,

una distancia mínima de 1/3 de la altura del nuevo edificio, y, en todos los casos, una separación mínima de 3 metros de los linderos privados. Si existen medianeras en Plantas Bajas o superiores, deberá adosarse a las mismas.

c) Para MC-3 y MC-3a

Anchura del vial	Altura máxima edificable MC-3	Altura máxima edificable MC-3a
Hasta 10 m.	PB+2	PB+1
Más de 10 m. hasta 15 m.	PB+3	PB+2
Más de 15 m. hasta 20 m.	PB+3+ático	PB+2+ático
Más de 20 m.	PB+4+ático	PB+3+ático

2. **Tratamiento del Atico.**

a) La Planta Atico quedará delimitada dentro del diedro real formado por los distintos planos de cubierta, de inclinación máxima del 75 % trazados respectivamente desde los bordes de las cornisas de todas las fachadas —excluidos los bordes de los patios—, no debiendo superar las intersecciones de dichos planos los 4,50 metros de altura.

Estos planos podrán albergar huecos de iluminación y ventilación siempre que la suma total de la anchura de los huecos no sea superior a 1/2 de las longitudes de las fachadas respectivas.

b) También podrá tratarse el Atico mediante el retranqueo de los bordes de las cornisas de todas las fachadas —excluidos los bordes de los patios—, con una distancia mínima de 3 metros, para la formación de terrazas, pérgolas, barandas, belvederes o similares.

3. **Altura libre obligatoria de Planta Baja.**

Se regulará conforme a lo establecido en el artículo 199 ap. 3.

4. **Vuelo de cuerpos salientes.**

a) El vuelo máximo de cuerpos salientes medido normalmente al plano de fachada en cualquier punto, no podrá exceder de la décima parte del ancho del vial, con un tope máximo en cualquier caso de 1,50 metros.

b) En los viales de menos de 7 metros de ancho, el límite máximo del vuelo es de 40 cms.

c) Si la edificación da frente a vías o tramos de vías de diferente ancho, se aplicará la regla de vuelo máximo correspondiente a la vía o tramo de vía de menor ancho.

d) El vuelo máximo de los cuerpos salientes abiertos al espacio libre interior de manzana no podrá exceder de 1/20 del diámetro de la circunferencia que pueda inscribirse en dicho espacio, con un vuelo máximo en cualquier caso de 1,50 m. En el espacio libre interior de la manzana no se permiten cuerpos salientes que sobrepasen la profundidad edificable.

e) Para las demás condiciones se estará a lo dispuesto en el artículo 210 de las presentes Normas.

Se podrán proyectar viviendas interiores, es decir, aquellas cuyas estancias y dependencias se abren sólo a patios de luces, siempre que estos cumplan con la condición de poder inscribir en ellos un círculo de diámetro igual o mayor a 1/3 de la altura total del edificio pudiendo ser su forma poligonal, y al menos una de sus diagonales ha de tener una longitud igual o superior a 1/2 de la altura.

Art. 254.—Condiciones de uso.

Sólo se admiten los usos siguientes:

— Vivienda, exclusivamente en su modalidad plurifamiliar y unifamiliar adosada.

— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 3, 4, 5, 6 (exclusivamente de Primera Categoría) y 7 al 17 ambos inclusive.

Art. 255.—Condiciones de ordenación en Unidades de Actuación y Planes Especiales.

En las Unidades de Actuación y Planes Especiales en donde la Ordenanza establecida en las fichas correspondientes sea la MC-1, se deberá especificar en la ordenación propuesta, las alineaciones interiores y exteriores y número de viviendas máximo por cada unidad de parcela, así como el resto de los parámetros de la MC-1 y las condiciones establecidas en la correspondiente Unidad de Actuación o Plan Especial.

Capítulo 6.°
ZONA DE ORDENACION ABIERTA (OA)

Art. 256.—Definición y objetivos.

Comprende aquellos sectores de Suelo Urbano y zonas de extensión procedente del planeamiento parcial, en su mayor parte consolidadas y con su edificabilidad agotada, urbanizados mediante ordenación abierta de edificios o polígonos de vivienda plurifamiliar en altura, generalmente en bloques aislados, dando lugar a elevadas densidades sobre sus respectivos ámbitos de implantación.

La Ordenanza reconoce como situaciones de hecho las ordenaciones abiertas de vivienda plurifamiliar ejecutadas en las últimas décadas y consolida con dicha calificación las piezas de suelo aún vacantes que no hayan sido ya directa y previamente detraídos por el Plan para subsanar déficits del equipamiento colectivo.

El objetivo principal de la Ordenanza es, aún reconociendo el modelo de ocupación existente, poner límites precisos a la altura edificable para reconducir el perfil urbano hacia unas dimensiones que guarden una proporción adecuada con los espacios libres y el viario público, propiciando una relación más orgánica entre estos y las viviendas. Para los casos de renovación parcial y concreta del parque inmobiliario la Ordenanza atempera la altura y la intensidad volumétrica de determinadas zonas claramente desorbitadas.

Y para las sustituciones de unidades totales o para actuaciones de gran entidad se garantizan además, mediante la aplicación de estándares, el adecuado nivel de equipamiento colectivo.

Art. 257.—Supuesto de aplicación de las Normas OA y Sub-zonas.

1. **Supuestos de aplicación.**

A efectos de aplicación de las presentes Normas se contemplan los siguientes supuestos, derivados a su vez de las distintas situaciones de partida:

a) Actuaciones singulares sobre solares.

b) Renovaciones aisladas de edificios, integrantes o no de un conjunto unitario.

c) Renovaciones totales de barrios o polígonos de ámbito igual o superior a las 2 Has. de superficie, o que contengan un número igual o superior a las 200 viviendas.

d) Actuaciones de nueva planta de ámbito análogo al expresado en el anterior párrafo *c)*. En los casos en que estos ámbitos hayan sido expresamente delimitados por el Plan General y sometidos a gestión mediante la figura de Unidades de Actuación en Suelo Urbano, se estará a lo que regulen las Fichas correspondientes a cada Unidad para la aplicación de las presentes Normas OA.

Esta distinción de situaciones se refleja en los diferentes valores de aplicación de determinados parámetros reguladores de la ordenación y la edificación.

2. **Definición de Sub-zonas.**

La zona abarcada por las presentes Normas de Ordenanza Abierta se divide a su vez en las siguientes Sub-zonas, atendiendo a los distintos grados de intensidad volumétrica: OA-1, OA-2 y OA-3.

Art. 258.—Condiciones de la Ordenación para el supuesto *a)* de aplicación de las Normas.

1. **Parcelación.**

La parcela mínima edificable será de 400 m², estableciéndose la condición morfológica adicional de poder inscribir en el interior de la misma un círculo de 15 metros de diámetro.

2. **Edificabilidad neta.**

El territorio calificado por las presentes Normas, atendiendo a los distintos grados de densificación y edificabilidad, se divide en tres Sub-zonas, cuyos índices de edificabilidad, aplicados sobre parcela edificable neta son:

SUB-ZONA	INDICE DE EDIFICABILIDAD (m² techo / m² suelo)
OA-1	2,20
OA-2	1,50
OA-3	1,00

3. **Ocupación máxima de parcela.**

El porcentaje máximo de ocupación sobre parcela neta será del 65 % de su superficie en todas las plantas del edificio.

Art. 259.—Condiciones de la edificación en el supuesto *a)* de aplicación de las Normas.

1. **Altura edificable, separación a vial, a linderos privados y entre unidades de edificación.**

La altura edificable sobre rasante del terreno quedará establecida como resultado de distribuir sobre la parcela la superficie de techo edificado teniendo en cuenta las condiciones de ocupación expresadas en el apartado 3 del artículo anterior así como las de separaciones mínimas a vial, a linderos privados y entre unidades de edificación que a continuación se expresan:

1.1. **Separación a vial.**

El número máximo de plantas permitido en una parcela en función de la distancia de la edifica-

ción al eje del vial o viales a que dé fachada queda estabecido en el cuadro siguiente:

N.° PLANTAS	DISTANCIA MINIMA AL EJE DEL VIAL	ALTURA MAXIMA
PB, PB+1	4 metros	7 metros
PB+2	5 metros	10 metros
PB+3	6 metros	13 metros
PB+4	7,50 metros	16 metros
PB+5	10 metros	19 metros
PB+6	12,50 metros	21 metros

1.2. **Separación a linderos privados.**

La separación a linderos privados será de 1/4 de la altura. Las plantas bajas pueden adosarse a linderos privados; no obstante, en caso de separarse de estos lo harán a una distancia mínima de 3 metros.

Las diferencias de cotas de rasante del terreno en los linderos medianeros de dos parcelas colindantes, no deberá ser superior a 1,50 m., debiendo escalonarse las diferentes rasantes adaptándose a la topografía existente.

Cuando alguno de los linderos privados esté configurado por la medianería de un edificio preexistente, las condiciones concretas de edificación en lo que se refiere a la separación a linderos de los cuerpos edificados, quedarán determinados en cada caso por el Ayuntamiento —previa propuesta o petición de la parte interesada—, cuya resolución responderá a criterios de interpretación basados en estas Normas teniendo siempre como objetivo el logro de una adecuada recomposición urbana.

1.3. **Separación entre unidades de edificación dentro de una misma parcela.**

La separación mínima entre fachadas será de 1/2 de la altura del edificio más alto.

Art. 260.—Condiciones de la Ordenación y Edificación en el supuesto *b)* de aplicación de las Normas.

Para el supuesto *b)* de aplicación de las Normas, los parámetros reguladores de la Ordenación y la Edificación son los mismos —y su aplicación ha de entenderse en los mismos términos—, que en el supuesto *a)*, excepto para los parámetros siguientes:

1. **Parcelación.**

Para los casos de renovación puntual se admitirá como válida a efectos de edificación la existente, registralmente ligada al edificio que se pretende sustituir, o simplemente vinculada al edificio en el plano de Zonificación de un Plan Parcial, siempre que disponga de una superficie igual o superior a 200 m². En caso contrario no se considerará edificable para obras de nueva planta.

Si no existiera la referencia catastral expresada en el párrafo anterior, se entenderá como parcela la proyección sobre un plano horizontal del edificio existente.

2. **Ocupación máxima de parcela.**

Si, no obstante cumplir con lo reglamentado en el artículo 259 sobre altura y separaciones, el edificio a sustituir ocupara en alguna o todas sus plantas más del 65 % de la parcela, se permitirá que el nuevo edificio ocupe el mismo porcentaje del antiguo, siempre que se sigan cumpliendo simultáneamente las condiciones volumétricas del artículo 258, apartado 2.

Art. 261.—Condiciones de la Ordenación y Edificación en los supuestos *c)* y *d)* de aplicación de las Normas.

1. **Planeamiento.**

En estos supuestos, la actuación requiere la formulación de un Plan Especial de Reforma Interior cuyo objeto será ordenar la edificación de acuerdo con las Normas establecidas en este capítulo, y en particular en este artículo, a la vez que se garantice el establecimiento de reservas de espacios libres y equipamiento en la proporción y estándares mínimos que en general se regulan en estas Normas y en particular en este artículo. El sistema de actuación de estos PERI, será el de compensación y el ámbito de los mismos será previamente establecido por los órganos de gestión municipales, antes de su tramitación.

2. **Ordenanzas de aplicación.**

En los Planes Especiales de Reforma Interior sería de aplicación la Ordenanza objeto del presente capítulo. No obstante, podrá razonadamente elegirse cualquiera de las otras ordenanzas contenidas en las presentes Normas si con ello se consigue una mejor ordenación de la pieza, de acuerdo con criterios de integración morfológica y paisajística con el entorno urbano. En todo caso y cualquiera que sea la ordenanza elegida, habrán de cumplirse las condiciones de aprovechamiento y edificación y el valor de los parámetros que se establecen en este artículo.

3. **Edificabilidad bruta.**

El índice de edificabilidad bruto, aplicado a toda la superficie objeto de actuación es, según que esta se produzca en cualquiera de las Sub-zonas deslindadas a efectos de edificabilidad:

SUB-ZONA	INDICE DE EDIFICABILIDAD NETO SOBRE PARCELA	INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTO SOBRE TODA LA SUPERFICIE OBJETO DE ACTUACION
OA-1	2,2 m^2t/m^2s	1,20 m^2t/m^2s
OA-2	1,5 m^2t/m^2s	0,80 m^2t/m^2s
OA-3	1 m^2t/m^2s	0,50 m^2t/m^2s

4. **Estándares locales mínimos para equipamiento.**

Los PERI que se formulen bajo este supuesto *c)* de aplicación de las Normas OA, establecerán reservas de suelo para equipamiento público en la proporción siguiente:

— Para el suelo libre público: 4 m² suelo/hab.
— Para equipamiento educativo, social y asistencial: 2,5 m² suelo/hab.

Se fijan los siguientes índices mínimos de edificabilidad neta para equipamiento:

— Para instalaciones complementarias de suelo libre público ..... 0,06 m^2t/m^2s
— Para equipamiento educativo, social o asistencial ..... 0,33 m^2t/m^2s

Art. 262.—Condiciones de uso.

Sólo se admiten los usos siguientes:

— Vivienda, exclusivamente en su modalidad plurifamiliar.
— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números: 3, 4, 5, 6 (exclusivamente de Primera Categoría) y 7 al 17 ambos inclusive.

Capítulo 7.°

ZONA DE CIUDAD JARDIN (CJ)

Art. 263.—Definición y objetivos.

Bajo esta denominación se designan zonas ocupadas por conjuntos residenciales de baja o media densidad, con vivienda unifamiliar o plurifamiliar extensiva, de procedencia diversa: en unos casos se trata de la evolución, por densificación y cambio de la tipología edificatoria, de primitivas urbanizaciones turísticas o de colonias de hoteles situadas en el "extrarradio" de la capital, hoy absorbida por el crecimiento urbano. En otro caso se trata de conjuntos que, casi intactos, proceden del desarrollo o adaptación local de las ideas de la "Ciudad Jardín".

El elemento común es su carácter mixto, de viviendas unifamiliares o plurifamiliares, con edificios exentos que, en su conjunto, ocupan menos suelo que los edificios de los sectores de ordenación plurifamiliar abierta, permitiendo la existencia de grandes espacios libres privados cuyo ajardinamiento imprime a estas zonas su carácter más significado.

Teniendo siempre presente las características y condiciones tipológicas dominantes de cada conjunto, la Ordenanza tenderá en la mayoría de los casos a devolverles su carácter primigenio, especialmente en lo que se refiere al tipo y uso, posibilitando el ligero aumento de densidad e intensidad urbana que, sin variar sus condiciones de calidad ambiental, sea lógico reconocer, dada la nueva situación de centralidad que ahora ocupan frente a la condición más periférica de su origen.

Art. 264.—Definición de Sub-zonas.

La zona abarcada por las presentes Normas de Ciudad Jardín se dividen a su vez en las siguientes Sub-zonas, atendiendo a sus distintos grados de densificación y variantes tipológicos: CJ-1, CJ-2, CJ-3, CJ-3a, CJ-4, CJ-5, CJ-6 y CJ-7.

Art. 265.—Condiciones de la Ordenación y la Edificación.

1. **Edificabilidad neta.**

SUB-ZONA	INDICE DE EDIFICABILIDAD NETO
CJ-1	0,50 m^2t/m^2s
CJ-2	0,66 m^2t/m^2s
CJ-3, CJ-3a	0,83 m^2t/m^2s
CJ-4	1 m^2t/m^2s
CJ-5	1,16 m^2t/m^2s
CJ-6	1,50 m^2t/m^2s
CJ-7	2,00 m^2t/m^2s

2. **Parcelación.**

La parcela edificable para las distintas Sub-zonas se regula del modo siguiente:

SUB-ZONA	PARCELA MINIMA M²
CJ-1	210
CJ-2	210
CJ-3	250
CJ-3a	600
CJ-4	250
CJ-5	350
CJ-6	500
CJ-7	800

3. **Altura edificable y ocupación de suelo.**

Para cada una de las diferentes Sub-zonas establecidas a efectos de edificabilidad, la altura, en la presente Ordenanza es un parámetro que se presenta unívocamente relacionado con el tamaño de parcela y la ocupación del solar de acuerdo con las relaciones siguientes:

4. **Tratamiento de Atico.**

a) La Planta Atico quedará delimitada dentro del diedro real formado por los distintos planos de cubierta, de inclinación máxima del 75 % trazados respectivamente desde los bordes de las cornisas de todas las fachadas —excluidos los bordes de los patios—, no debiendo superar las intersecciones de dichos planos los 4,50 metros de altura.

SUB-ZONAS	Edificado m^2/m^2	Para construir n.° de PLANTAS MAXIMAS	Es preciso disponer de una parcela de TAMAÑO PARCELA (m^2)	Con una ocupación máxima de OCUPACION MAXIMA %
CJ-1	0,50	PB + 1	210 - 1.200	50
		PB + 2	>1.200	40
CJ-2	0.66	PB + 1	210 - 500	50
		PB + 2	> 500	40
CJ-3	0,83	PB + 1	250 - 750	55
		PB + 2	750 - 1.500	50
		PB + 3	>1.500	45
CJ-3a	0,83	PB + 1	600 - 1.200	50
		PB + 1 + T*	>1.200	45
CJ-4	1	PB + 1	250 - 600	55
		PB + 2	600 - 1.200	50
		PB + 3	>1.200	45
CJ-5	1,16	PB + 1	550 - 1.200	60
		PB + 2	1.000 - 2.000	55
		PB + 2 + ático	>2.000	50
CJ-6	1,50	PB + 2	500 - 1.200	60
		PB + 3	1.200 - 2.500	55.
		PB + 3 + ático	>2.500	50
CJ-7	2,00	PB + 2	850 - 1.600	60
		PB + 3 + ático	1.600 - 3.000	55
		PB + 4 + ático	>3.000	50

T* Torreón, planta superior cuya ocupación máxima es del 30 % de la Planta Alta Primera.

La correspondencia entre el número de plantas y la altura máxima, expresada en metros, se regula mediante la siguiente relación:

Altura máxima	N.° de Plantas
Hasta 4,20	PB
Hasta 7	PB+1
Hasta 10	PB+2
Hasta 13	PB+3
Hasta 16	PB+3+ático
Hasta 19	PB+4

Para todas las Sub-zonas, exceptuando las Sub-zonas en donde se admite el Atico, se podrá rematar la edificación con cubiertas inclinadas con una altura máxima de cumbrera de 2,75 metros, contados a partir de la altura reguladora máxima, espacio no habitable en donde podrán ubicarse exclusivamente depósitos de agua y demás instalaciones del edificio; también podrá sobresalir de dicha altura reguladora máxima los casetones de acceso a terraza de cubierta, con formación de pérgolas, y con una ocupación máxima del 15 % de la superficie total de dicha cubierta y una altura máxima de 2,70.

Estos planos podrán albergar huecos de iluminación y ventilación siempre que la suma total de la anchura de los huecos no sea superior a 1/2 de las longitudes de las fachadas respectivas.

b) También podrá tratarse el Atico mediante el retranqueo de los bordes de las cornisas de todas las fachadas —excluidos los bordes de los patios—, con una distancia mínima de 3 metros, para la formación de terrazas, pérgolas, belveredes o similares.

5. **Separación a linderos públicos.**

La separación del edificio a los linderos públicos para todas las Sub-zonas, vendrá dada por la siguiente relación:

ALTURA	DISTANCIA A LINDERO PUBLICO
PB+1	3
PB+2	3
PB+3	3,50
PB+3+ático	4,00
PB+4+ático	5,00

Se exceptúan de esta condición en los casos siguientes:

a) Los edificios sobre parcelas cuya fachada a vial tenga una longitud mayor de 100 metros, en cuyo caso podrán alinearse a vial.

b) Las parcelas que den fachada a los viales estructurantes de los Planes Parciales, cuya alineación a vial es obligatoria.

c) Las parcelas situadas en manzanas cuya fachada o fachadas se hubieran edificado en más del 50 % de su longitud, con anterioridad a la aprobación del Plan, con edificios alineados a vial. En tales casos los edificios sobre dichas parcelas podrán construirse alineados a vial.

d) En zonas de pendiente acusada del Suelo Urbano, y previa propuesta al Ayuntamiento, podrá disponerse la edificación en los mismos términos que se establecen en el artículo 303 sobre Normas de Edificación "en ladera" con muros e instalaciones complementarios alineadas a vial, debiendo cumplirse simultáneamente el resto de los parámetros reguladores correspondientes a la presente Ordenanza.

6. **Separación a linderos privados.**

En todas las Sub-zonas, la separación a linderos privados será como mínimo de 1/2 de la altura total del edificio, con un mínimo absoluto de 3 metros.

Cuando alguno de los linderos privados esté configurado por la medianería de un edificio preexistente, las condiciones concretas de edificación, en lo que se refiere a la separación a linderos de los cuerpos edificados, quedarán determinadas en cada caso por el Ayuntamiento —previa propuesta o petición de la parte interesada—, cuya resolución responderá a criterios de interpretación basados en estas Normas teniendo siempre como objetivo el logro de una adecuada recomposición urbana.

7. **Disposición del volumen edificable.**

El volumen edificable máximo permitido en cada parcela, incluidos los vuelos de cuerpos y elementos salientes, podrá disponerse en una o varias edificaciones principales, y destinarse parte del volumen restante a edificaciones auxiliares. No se limita expresamente el número de unidades independientes de edificación residencial o auxiliar que pueden disponerse sobre cada parcela; la limitación sólo vendrá impuesta por el volumen edificable y los demás parámetros de Ordenación y Edificación aplicables a la Zona.

En todas las Sub-zonas, la presente Ordenanza puede tener una forma de aplicación que se traduzca en último término en tipología de viviendas unifamiliares, agrupadas o aisladas. Ello se permite expresamente siempre que no se sobrepasen los parámetros establecidos para cada una de las Sub-zonas de CJ.

8. **Ordenanzas de valla.**

a) Solar sin edificar: Será obligatorio realizar un muro de cerramiento de 2,00 metros de altura máximo.

b) Parcelas edificadas.

b-1) Vallas alineadas a vial Se realizará hasta 1,00 m. de altura con elementos sólidos y opacos, y hasta una altura máxima de 2,10 m. con cerramiento ligero y transparente. Se presentará el Proyecto de la valla conjuntamente con el Proyecto de Edificación.

b-2) Vallas medianeras: En las lindes medianeras, las diferencias de cotas de rasantes entre los dos respectivos terrenos colindantes no deberá ser superior a 1,50 m. y se podrá realizar una valla medianera con elementos sólidos y opacos hasta una altura máxima de 2,10 m. medidos desde la rasante de la cota superior de ambos terrenos colindantes. En ningún punto del terreno se podrá sobrepasar dichas diferencias de rasantes y alturas de vallas, debiendo escalonarse y adaptarse la valla a la topografía del terreno.

La alineación de la valla en el frente de la parcela coincidirá en todo caso con la del vial y diferenciará las zonas de dominio público y privado.

9. **Separación entre unidades de edificación dentro de una misma parcela.**

En todas las Sub-zonas, la separación entre unidades de edificación dentro de una misma parcela será, como mínimo, igual a la altura de la edificación mayor.

Art. 266.—Condiciones de uso.

Sólo se admiten los usos siguientes:

- Viviendas en sus modalidades plurifamiliar y unifamiliar, aislada y adosada.
- Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números: 3, 4, 5, 6 (exclusivamente de Primera Categoría) y 7 al 17 ambos inclusive.

Capítulo 8.°
ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA (UAS)

Art. 267.—Definición.

Comprende las áreas de trama urbana tradicional o de urbanizaciones, que se han desarrollado con edificación aislada de viviendas unifamiliares, cuyo espacio libre de parcela ajardinado constituye el elemento determinante de su morfología.

Art. 268.—Definición de Sub-zonas.

Se establecen cinco Sub-zonas, tituladas UAS-1, UAS-2, UAS-3, UAS-4 y UAS-5, diferenciadas por sus condiciones de intensidad y edificación.

Art. 269.—Condiciones de Ordenación.

1. **Edificabilidad neta.**

La edificabilidad neta, sobre superficie de parcela neta, es, para cada una de las Sub-zonas:

SUB-ZONA	EDIFICABILIDAD m^2t/m^2s
UAS-1	0,60
UAS-2	0,37
UAS-3	0,30
UAS-4	0,25
UAS-5	0,12

2. **Parcela mínima.**

a) Superficie mínima de parcela:

SUB-ZONA	PARCELA MINIMA (M^2)
UAS-1	200
UAS-2	350
UAS-3	600
UAS-4	800
UAS-5	2.000

b) Fachada mínima admisible de parcela:

La fachada principal a viario público de las parcelas tendrá la siguiente longitud mínima, para cada una de las Sub-zonas:

SUB-ZONA	FACHADA MINIMA (M)
UAS-1	8
UAS-2	10
UAS-3	10
UAS-4	15
UAS-5	25

c) Exclusivamente en la Sub-zona UAS-1, si existiesen parcelas dentro del Suelo Urbano delimitado, edificadas o vacantes, con anterioridad a la aprobación inicial de este Plan General, cuya superficie fuese inferior a la mínima admisible de 200 m^2, se les aplicarán las siguientes condiciones excepcionales:

a) La parcela mínima edificable será de 100 m^2.

b) Si la longitud de fachada es inferior a los 9 m., se podrá edificar entre medianerías, previo acuerdo mutuo entre colindantes registrado en escritura pública.

c) La ocupación máxima admisible será del 60 %.

3. **Ocupación máxima de parcela.**

El porcentaje de ocupación máxima de la parcela será, para cada Sub-zona.

SUB-ZONA	OCUPACION
UAS-1	50 %
UAS-2	40 %
UAS-3	30 %
UAS-4	20 %
UAS-5	10 %

4. **Disposición de la superficie edificable.**

a) La superficie total de techo edificable a que da lugar la aplicación de la edificabilidad neta se dispondrá, con carácter general, en una única edificación principal por parcela.

b) No obstante se podrá desarrollar conjuntos de viviendas Unifamiliares Adosadas (UAD), tramitadas mediante Estudio de Detalle, siempre que el número de viviendas no sobrepase el resultante de aplicar la condición de parcela mínima de la ordenanza de UAS, para la correspondiente Sub-zona.

La superficie mínima de parcela requerida para el desarrollo de dichas actuaciones será en función de las distintas Sub-zonas:

SUB-ZONA	PARCELA
UAS-1	2.000 m^2
UAS-2	4.000 m^2
UAS-3	6.000 m^2
UAS-4	8.000 m^2
UAS-5	20.000 m^2

Ello se permite expresamente siempre que no se sobrepasen los parámetros establecidos para cada una de las Sub-zonas de UAS o tipología de UAD escogida.

Art. 270.—Condiciones de la Edificación.

1. **Separación a linderos públicos.**

La separación mínima de la Edificación al lindero de la parcela que da frente al vial, será para cada Sub-zona, la siguiente:

SUB-ZONA	SEPARACION MINIMA
UAS-1	2 metros
UAS-2	3 metros
UAS-3	3 metros
UAS-4	4 metros
UAS-5	6 metros

En los casos en que la cota del terreno medida en la línea paralela distante 5,00 m. a la alineación de calle, fuera igual o superior a 3,00 m. de la rasante de dicha calle, se permitirá que el cuerpo del garaje obligatorio pueda alinearse al vial cumpliéndose el resto de todos los parámetros específicos de la Ordenanza, así como lo dispuesto en el artículo 303 de estas Normas.

2. **Separación a linderos privados.**

La separación mínima a los demás linderos, se regulará en los mismos términos que el apartado anterior.

Se permiten las siguientes variantes:

a) Las UAS-1, podrán adosarse siempre que exista acuerdo notarial entre colindantes.

b) Para los demás casos, se permiten adosarse en el lindero dos viviendas contiguas, siempre que exista acuerdo notarial entre colindantes y se garantice por proyecto conjunto la no existencia de ningún tipo de medianerías.

3. **Altura máxima y número de Plantas.**

Para todas las Sub-zonas, la altura máxima permitida será de PB+1, con un total de 7 metros de altura medidos de acuerdo con los criterios establecidos en los artículos 198 y 199 ap. 1 de las presentes Normas.

Por encima de la altura reguladora máxima, se podrá rematar la edificación por cubiertas inclinadas cuyas cumbreras no podrán sobrepasar la altura máxima de 2,75 metros contados a partir de la altura reguladora máxima. El espacio resultante bajo estas cubiertas no será habitable y en él sólo podrán ubicarse depósitos de agua y demás instalaciones de las viviendas.

En caso de cubierta plana, por encima de la altura reguladora máxima sólo podrá sobresalir el casetón de acceso a la misma, con una ocupación máxima del 15 % de la superficie total de la cubierta y una altura máxima de 2,70 metros.

Se permite el remate con pérgolas, belvederes, toldos, etc.

4. **Altura libre de Plantas.**

Para todas las Sub-zonas, la altura libre de Plantas Bajas y Plantas Altas no será inferior a 2,50 metros.

5. **Sótano.**

Se admite en todas las Sub-zonas una Planta Sótano para uso de garajes y trasteros, exclusivamente, debiendo cumplir las especificaciones contenidas en el artículo 200 de estas Normas.

6. **Ordenanza de valla.**

a) Solar sin edificar: Será obligatorio realizar un muro de cerramiento de 2,00 m. de altura máximo.

b) Parcelas edificadas:

b-1) Vallas alineadas a vial: Se realizará hasta 1,00 m. de altura con elementos sólidos y opacos, y hasta una altura máxima de 2,10 m. con cerramiento ligero y transparente. Se presentará el Proyecto de la valla conjuntamente con el Proyecto de Edificación.

b-2) Vallas medianeras: En las lindes medianeras, las diferencias de cotas de rasantes entre los dos respectivos terrenos colindantes no deberá ser superior a 1,50 m. y se podrá realizar una valla medianera con elementos sólidos y opacos hasta una altura máxima de 2,10 m. medidos desde la rasante de la cota superior de ambos terrenos colindantes. En ningún punto del terreno se podrá sobrepasar dichas diferencias de rasantes y alturas de vallas, debiendo escalonarse y adaptarse la valla a la topografía del terreno.

La alineación de la valla en el frente de la parcela coincidirá en todo caso con la del vial y diferenciará las zonas de dominio público y privado.

Art. 271.—Condiciones de uso.

Sólo se admiten los usos siguientes:

— Uso dominante: Vivienda unifamiliar aislada y adosada, y bifamiliar, sólo en las Sub-zonas UAS-3, UAS-4 y UAS-5.

— Usos complementarios y compatibles: Los definidos en el artículo 54 del título II de estas Normas con los números: 2, 3 (exclusivamente anexo a la vivienda o al aire libre) 4 (exclusivamente las oficinas destinadas a despachos profesionales anexos a la vivienda), 5, 7, 8 (excepto salas de fiesta, discotecas y similares) 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.

Capítulo 9.°
ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA (UAD)

Art. 272.—Definición.

Comprende las áreas que se han desarrollado con edificación residencial unifamiliar, cuya morfología está caracterizada por la correlación entre parcelas y unidades de edificación, bien con viviendas aisladas o bien con viviendas adosadas, pero donde la calle ha sido el elemento ordenador fundamental en la mayoría de los casos. En estas áreas el proceso de edificación debe ser mantenido, o en su caso reconducido, en ordenación adosada a fin de que, manteniéndose la relación entre parcelas y viviendas, se consigan ordenaciones claramente referidas a las calles y acordes con la topografía de las zonas.

Art. 273.—Definición de Sub-zonas.

Se establecen dos Sub-zonas, UAD-1 y UAD-2, diferenciadas por sus condiciones de intensidad, edificación y uso.

La Sub-zona UAD-1, comprende las áreas que, dentro de esta zona de Vivienda Unifamiliar Adosada, se caracterizan por su mayor intensidad y parcelación más pequeña.

La Sub-zona UAD-2, comprende las áreas que, dentro de esta zona de Vivienda Unifamiliar Adosada, se caracterizan por su grado más bajo de intensidad y una parcelación de mayor superficie unitaria.

Art. 274.—Condiciones de Ordenación.

1. **Parcela mínima.**

a) Superficie mínima admisible de parcela:

Sub-zona UAD-1: 100 m^2
Sub-zona UAD-2: 210 m^2

b) Fachada mínima admisible de parcela:

Sub-zona UAD-1: 6,0 m.
Sub-zona UAD-2: 7,0 m.

2. **Ocupación máxima de parcela.**

El porcentaje de ocupación máxima de la parcela será para cada Sub-zona:

Sub-zona UAD-1: 60 %
Sub-zona UAD-2: 45 %

3. **Edificabilidad neta.**

Sub-zona UAD-1: 1,16 m^2t/m^2s
Sub-zona UAD-2: 0,52 m^2t/m^2s

Art. 275.—Condiciones de la Edificación.

1. **Ordenanza de valla.**

a) Solar sin edificar: Será obligatorio realizar un muro de cerramiento de 2,00 m. de altura máximo.

b) Parcelas edificadas:

b-1) Vallas alineadas a vial: Se realizará hasta 1,00 m. de altura con elementos sólidos y opacos, y hasta una altura máxima de 2,10 m. con cerramiento ligero y transparente. Se presentará el Proyecto de la valla conjuntamente con el Proyecto de Edificación.

b-2) Vallas medianeras: En las lindes medianeras, las diferencias de cotas de rasantes entre los dos respectivos terrenos colindantes no deberá ser superior a 1,50 m. y se podrá realizar una valla medianera con elementos sólidos y opacos hasta una altura máxima de 2,10 m. medidos desde la rasante de la cota superior de ambos terrenos colindantes. En ningún punto del terreno se podrá sobrepasar dichas diferencias de rasantes y alturas de vallas, debiendo escalonarse y adaptarse la valla a la topografía del terreno.

La alineación de la valla en el frente de la parcela coincidirá en todo caso con la del vial y diferenciará las zonas de dominio público y privado.

2. **Retranqueo de fachada.**

a) Se considera fachada principal a los efectos de aplicación de estas Normas de zona, la que da frente a vial. En el caso de parcelas en esquina, hay tantas fachadas principales como frentes a vial tiene la parcela.

b) La alineación de la fachada principal estará separada de la alineación de la calle las siguientes distancias para cada Sub-zona, siendo obligatorio mantener esta distancia a lo largo de los diferentes tramos de la calle:

Sub-zona UAD-1: 3 m.
Sub-zona UAD-2: 4 m.

Esta misma separación, será obligatoria en los casos de parcelas extremas en cada tramo de calle o lindes con zonas verdes públicas.

A la superficie de la parcela resultante de este retranqueo se le dará necesariamente un cuidadoso tratamiento de jardinería, prohibiéndose cualquier otro uso en este espacio.

c) En las parcelas de pendiente acusada, los edificios proyectados con la Ordenanza UAD podrán disponerse conforme a las "Normas de Edificación en ladera" contenidas en el artículo 303 de las presentes Normas, siempre que se tramiten mediante un Estudio de Detalle cuyo ámbito alcance a tramos de calle completos.

3. **Profundidad máxima edificable.**

La profundidad máxima edificable, medida desde la alineación de la valla al vial, será para cada Sub-zona:

Sub-zona UAD-1: 15 m.
Sub-zona UAD-2: 20 m.

4. **Separación al lindero de fondo de parcela.**

La línea de fachada posterior de la edificación deberá estar separada del lindero medianero del fondo de parcela los siguientes valores mínimos para cada Sub-zona:

Sub-zona UAD-1: 3 m.
Sub-zona UAD-2: 5 m.

5. **Altura máxima y número de Plantas.**

Para todas las Sub-zonas, la altura máxima permitida será de PB+1, con un total de 7 metros de altura medidos de acuerdo con los criterios establecidos en los artículos 198 y 199, ap. 2 de las presentes Normas.

Por encima de la altura reguladora máxima, se podrá rematar la edificación por cubiertas inclinadas cuyas cumbreras no podrán sobrepasar la altura máxima de 2,75 metros contados a partir de la altura reguladora máxima. El espacio resultante bajo estas cubiertas no será habitable y en él sólo podrán ubicarse depósitos de agua y demás instalaciones de las viviendas.

En caso de cubierta plana, por encima de la altura reguladora máxima sólo podrá sobresalir el casetón de acceso a la misma, con una ocupación máxima del 15 % de la superficie total de la cubierta y una altura máxima de 2,70 m.

Se permite el remate con pérgolas, belvederes, toldos, etc.

6. **Altura libre de Plantas.**

Para todas las Sub-zonas de altura libre de Plantas Altas y Plantas Bajas no será inferior a 2,50 metros.

7. **Sótano.**

Se admite en todas las Sub-zonas una Planta Sótano para uso de garaje y trasteros exclusivamente debiendo cumplir las especificaciones contenidas en el artículo 200 de estas Normas.

Art. 276.—Edificación conjunta de parcelas.

1. Para las dos Sub-zonas, y en conjuntos de parcelas edificables contiguas cuya superficie total sea superior a 5.000 m² y cuya actuación consista en la edificación de conjunto de nueva Planta, se autorizan las siguientes condiciones excepcionales de ordenación que podrán aplicarse alternativamente a las anteriormente definidas en este capítulo:
   a) Se tramitará mediante Estudio de Detalle que contenga la definición de los volúmenes de la Edificación así como, si es el caso, la división de la actuación en fases a las que hayan de corresponder Proyecto de Edificación y licencia de obras unitaria.
   b) El número de viviendas en ningún caso excederá del resultante al aplicar las condiciones de parcela mínima para cada Sub-zona.
   c) El conjunto habrá de mantener una separación a linderos privados de 4 m. como mínimo. Las condiciones de separación o alineación a linderos públicos vendrá fijada en el Estudio de Detalle.
   d) No se fijan los valores de los parámetros de edificabilidad neta y ocupación máximas por cada una de las parcelas que integran el conjunto. Sin embargo, la edificabilidad y la ocupación de suelo totales, resultantes del conjunto de la ordenación, no podrá superar los valores suma de las que resultarían de aplicar a cada parcela edificable sus índices correspondientes. No se fija profundidad máxima edificable.
   e) Son de aplicación todos los demás parámetros y condiciones de Ordenación y Edificación regulados en los artículos anteriores de este capítulo que no hayan sido expresamente excepcionados en este artículo.
   f) A los espacios libres de Edificación resultantes de la Ordenación del conjunto, se les deberá conferir totalmente o en parte la condición de mancomunados, que se establecerá por Escritura Pública inscrita en el Registro de la Propiedad.
2. En los casos cuyo objetivo sea exclusivamente la ordenación de parcelas, será necesario tramitar un proyecto de reparcelación que cumpla con todas las condiciones de ordenación contenidas en el artículo 274 de estas Normas.

Art. 277.—Condiciones de uso.

— Uso dominante: Vivienda Unifamiliar Adosada y Aislada, y Bifamiliar.

— Usos complementarios y compatibles: Los definidos en el artículo 54 del título II de estas Normas con los números: 2, 3 (exclusivamente las oficinas destinadas a despachos profesionales anexos a la vivienda), 5, 7, 8 (excepto salas de fiesta, discotecas y similares) 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.

— El uso industrial sólo permite en Primera Categoría y exclusivamente en la UAD-1, con la condición de que la superficie destinada a este uso se sitúe en posición posterior a la primera crujía de la fachada principal. En estos casos, la citada superficie de primera crujía estará necesariamente adscrita al uso de vivienda.

Capítulo 10.°
ZONA DE ORDENACION EN COLONIA Y EDIFICACION TRADICIONAL POPULAR (CTP)

Art. 278.—Definición y objetivos.

Con esta calificación se comprende una serie de conjuntos de vivienda unifamiliar y plurifamiliar, que bajo su diversidad de forma y estilos, presenta una gran similitud en los parámetros de composición interna, lo que permite asimilarlos a un mismo tipo edificatorio que no es otro que el de la vivienda tradicional popular de los núcleos rurales, del cual estos conjuntos son un trasunto a nivel urbano.

Las casas son de una, dos y tres Plantas, medianeras, con alineación a vial rigurosa, con alto porcentaje de ocupación de la parcela, dejando un espacio libre para jardín circundante en unos casos, delantero en otros y, en la mayoría de ellos, para un patio trasero de ventilación y servicio.

Por su procedencia, cabe distinguir dichos conjuntos de la manera siguiente:

— Las llamadas "casas de vivienda" o "casas-mata" con las que se colonizaron los sectores más próximos al casco en el Plan de Ensache del año 29.

— Las colonias de vivienda obrera del último tercio del siglo pasado y primero de este, ubicadas en proximidad con los antiguos asentamientos industriales.

— Los enclaves de arquitectura popular autoconstruida en trance de ser sobrepasados por el crecimiento urbano.

— Promociones públicas de vivienda exclusivamente unifamiliar.

El objeto básico de las Normas de esta zona es mantener estos sectores en el tejido urbano, reconociéndolos en su individualidad y condiciones diferenciales, propiciando en algunos casos un controlado aumento de volumen edificado que, sin pérdida de sus señas de identidad, ofrezca los necesarios incentivos para la revitalización y el mantenimiento.

Art. 279.—Definición de Sub-zonas.

Por su grado de densificación y fundamentalmente por su altura edificable, la zona abarcada por las presentes Normas CTP se divide a su vez en dos Sub-zonas, CTP-1 y CTP-2 y una variante de la primera, la CPT-1a.

Art. 280.—Condiciones de la Ordenación.

1. **Parcelación.**

La parcela mínima se establece con el criterio de permitir albergar en sus límites, un programa mínimo de vivienda unifamilar, de acuerdo con la Normativa aplicable y con la regulación del uso de vivienda que contiene este Plan.

Según este criterio, para cada una de las Sub-zonas se fijan las siguientes parcelas mínimas edificables:

SUB-ZONA	PARCELA MINIMA
CTP-1	70 m²
CTP-2	100 m²

Se exceptúan de esta Norma aquellas parcelas del Suelo Urbano que no cumplan con alguna de las condiciones antedichas y que se encuentren encajadas entre dos edificios medianeros que por sus características y grado de consolidación imposibiliten de hecho cualquier trámite reparcelatorio que permita alcanzar dicha superficie mínima siempre que éstas estuvieran registradas con anterioridad a la aportación inicial de este Plan General.

Asimismo y para ambas Sub-zonas, se fija una parcela máxima edificable de 800 m², excepto para uso público o colectivo. En parcelas superiores a 300 m² será necesario realizar, previamente al Proyecto de Edificación, un Estudio de Detalle en donde se recojan las alineaciones exteriores y se fijen las interiores, estudiando la integración del edificio con el entorno y la edificación colindante.

2. **Edificabilidad neta.**

No se fija edificabilidad neta por no ser un parámetro propio de la regulación según el sistema de alineaciones a vial, de forma que la superficie de techo edificable será la resultante de la aplicación de las Normas de composición del edificio expresadas en el presente capítulo.

3. **Alineaciones.**

La fachada del edificio deberá coincidir con la alineación del vial.

En las colonias de "casas-mata" incluidas dentro de la presente Ordenanza, deberá mantenerse la doble alineación: la calle, con la que habrá de alinearse el cerramiento del jardín, y la vivienda, con la que habrá de alinearse el paramento exterior del edificio.

4. **Profundidad máxima edificable.**

La profundidad máxima edificable no excederá en ningún caso de los 15 metros medidos desde la alineación del vial.

5. **Ocupación máxima.**

La ocupación máxima permitida en Planta Baja será del 100 %. Esta condición y la del apartado anterior, habrá de cumplirse simultáneamente.

La ocupación máxima en Plantas Altas será del 80 %. Excepcionalmente, en parcelas que den fachadas a viales opuestos y cuya profundidad sea inferior a 10 m., la ocupación de todas las Plantas del edificio podrá ser del 100 %.

6. **Separación a linderos privados.**

La edificación es, en general, medianera, pero si por determinadas circunstancias hubiera de separarse de los linderos privados, la distancia mínima entre estos y el cuerpo de la edificación no será inferior a 2 metros.

Las diferencias de cotas de rasante del terreno en los linderos medianeros de dos parcelas colindantes, no deberá ser superior a 1,50 m., debiendo escalonarse las diferentes rasantes adaptándose a la topografía existente.

Art. 281.—Condiciones de la Edificación.

1. **Altura edificable.**

   De acuerdo con la altura edificable la presente ordenanza contempla dos Sub-zonas:

SUB-ZONA	N.º MAXIMO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA EDIFICABLE
CTP-1	PB + 1	7 metros
CTP-2	PB + 2	10 metros

2. **Vuelo de cuerpos salientes.**

   El vuelo de cuerpos salientes se regulará conforme a lo estipulado en el artículo 210 de las presentes Normas.

   Los balcones volados no necesitarán estar situados a una altura de 3,50 metros con respecto al nivel de la calle, pudiendo proyectarse al nivel del forjado de la Planta Primera.

Art. 282.—Condiciones de adecuación ambiental.

Las nuevas edificaciones se adaptarán a la arquitectura original circundante mediante la adecuación a su estilo y principios de composición arquitectónica, así como la utilización de los mismos materiales o, en todo caso similares. Estos extremos deberán venir justificados en la memoria de los proyectos que hubieran de redactarse al amparo de esta Ordenanza.

Art. 283.—Condiciones de uso.

Sólo se admiten los usos siguientes:

— Vivienda: se permiten en todas sus acepciones.

— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 3, 4, 5, 6 (exclusivamente de Primera Categoría) y 7 al 17 ambos inclusive.

— En la Sub-zona CTP-1a se permitirán exclusivamente los siguientes usos:

  Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 1 (a y b), 2, 3, 5 y 8 (este último con la limitación del uso comercial al 50 % de la Planta Baja, no permitiéndose dicho uso comercial en Plantas Altas) y 9 al 17 ambos inclusive.

Art. 284.—Condiciones de Ordenación en Unidades de Actuación y Planes Especiales.

En las Unidades de Actuación y Planes Especiales que hayan de desarrollarse mediante la ordenanza CTP. se deberá especificar y justificar en la ordenación propuesta las alineaciones interiores y exteriores y el número máximo de viviendas correspondiente a la parcelación que se propone por cada unidad de manzana, siendo vinculantes el resto de los parámetros de la CTP y las condiciones establecidas en la correspondiente Unidad de Actuación o Plan Especial.

Capítulo 11.°
ZONA DE INDUSTRIA

Art. 285.—Definición y objetivos.

Comprende esta calificación los polígonos procedentes del planeamiento parcial específicamente dedicados a actividades secundarias (industriales y almacenamiento y terciarias, que en su mayor parte conforman la extensa zona industrial de la Vega del Guadalhorce.

Asimismo esta calificación recoge las piezas del Suelo Urbano dedicadas a las antedichas actividades que presentan la suficiente entidad y vigencia como para ser reconocidas y deslindadas como tales dentro de la trama urbana en que se encuentran enclavadas.

Art. 286.—Definición de Sub-zonas.

Atendiendo a las distintas características tipológicas, localización y niveles e intensidad de uso, se distinguen cinco Sub-zonas:

— IND 1: **"Industria en Suelo Residencial".** Se trata de piezas del Suelo Urbano dedicadas a actividad industrial compatible con viviendas integradas en una trama de uso residencial dominante.

— IND 2: **"Industria Escaparate".** Zonas industriales situadas a lo largo de segmentos de las principales vías de comunicación con capacidad para configurar importantes fachadas urbanas.

— IND 3: **"Industria pequeña y media".** Polígonos específicamente industriales caracterizados desde el punto de vista de la Ordenación urbanística por el tamaño de la parcelación, no superior a los 3.000 m^2.

— IND 4: **"Industria pesada".** Enclaves o polígonos específicamente industriales caracterizados desde el punto de vista de la Ordenación urbanística por el tamaño de la parcela, superior a los 3.000 m^2.

Art. 287.—Condiciones de Ordenación y Edificación para la "Industria en Suelo Residencial".

1. **Parcela mínima edificable.**

   La parcela mínima edificable deberá cumplir las siguientes condiciones:

   — Superficie mínima: 300 m^2.
   — Longitud mínima de fachada: 10 m.

2. **Edificabilidad neta máxima:** 1,5 m^2t/m^2s.

3. **Alineaciones.**

   No es necesario que la fachada de la edificación se alinee con la alineación del vial, pues se entiende que aquella deberá adecuarse funcionalmente en su composición arquitectónica, a sus propias necesidades de uso. No obstante, en caso de no alinearse al vial, deberá deslindarse el espacio público viario del privado con elementos de cierre, verjas, arbolado, jardinería, etc., que garanticen una adecuada integración ambiental con la trama urbana circundante.

4. **Ocupación máxima.**

   Planta Baja : 100 %
   Plantas Altas: 40 %

5. **Altura máxima edificable.**

   La altura máxima edificable será de 12 metros. Excepcionalmente podrá admitirse —y por justificadas razones técnicas derivadas de las características particulares de la industria que se trate—, una altura máxima de 20 metros, pero sólo en el 15 % de la planta del edificio. (Para torres de almacenamiento y transformación, tolvas, etc.)

6. **Altura libre de Plantas.**

   La máxima altura libre de Planta Baja será de 6 m. La altura libre de la Planta de locales y oficinas anexas será de 2,60 m. como mínimo.

7. **Separaciones a linderos públicos y privados.**

   Si la parcela está enclavada en una zona o polígono consolidado o en vías de consolidación en donde la tipología dominante o exclusiva fuera la de edificación medianera, el edificio a construir deberá ser igualmente medianero, con alineación obligatoria a vial.

   En los demás casos la alineación a vial no será obligatoria, debiendo cumplirse las condiciones de cercado y deslinde establecidas en el apartado 3 del presente artículo.

   La separación a linderos privados será en estos casos de 3 metros como mínimo.

8. **Vuelos de cuerpos salientes.**

   No se admiten vuelos de cuerpos salientes sobre la alineación de vial.

9. **Condiciones específicas para la Sub-zona IND-1a.**

   En las parcelas del Suelo Urbano contempladas en este Plan con la calificación IND-1, grafiadas en el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" con la denominación "IND-1a" regirá el régimen urbanístico que determina la presente Ordenanza mientras permanezca el uso actual. En caso de que tal uso desaparezca —por cambio de titularidad, traslado de industria, etc.—, las parcelas en cuestión podrán destinarse a los usos consignados en el artículo 54 con los números 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.

   Es decir, se excepciona expresamente el uso de vivienda.

Art. 288.—Condiciones de uso para "Industria en Suelo Residencial".

Sólo se admiten los usos siguientes:

— Uso de industria, exclusivamente en su 1.ª Categoría. Se admite en 2.ª Categoría para edificio industrial exclusivo.

— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 2, 3, 4, 5, 6, 8 (excepto discotecas, salas de fiestas y similares) 13, 15, 16 y 17.

Art. 289.—Condiciones de Ordenación y Edificación en la "Industria Escaparate" (IND-2).

1. **Supuestos de aplicación de la presente Ordenanza.**

   Parte de los terrenos abarcados por la presente Ordenanza se encuentran clasificados por este Plan dentro del Suelo Urbano y el resto dentro del Suelo Urbanizable.

En el primer caso son de aplicación directa los parámetros reguladores de la Ordenación y Edificación que se definen en los apartados siguientes.

En el segundo caso, dichos parámetros serán de aplicación directa sobre el suelo estrictamente zonificado como industrial en el Plan Parcial correspondiente, una vez deslindado el Sistema de Espacios Libres y de dominio público, los servicios de interés público y social, los aparcamientos y el viario, conforme a lo estipulado en el apartado II del anexo al Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo.

2. **Parcela mínima edificable.**

La parcela mínima edificable deberá cumplir las siguientes condiciones:

— Superficie mínima: 1.000 m^2
— Fachada mínima al vial principal: 20 metros.

3. **Edificabilidad bruta global.**

A efectos de redacción de Planes Parciales o Especiales se fija una edificabilidad bruta global de 0,764 m^2t/m^2s.

4. **Edificabilidad neta máxima.**

1,16 m^2t/m^2s sobre superficie industrial neta.

5. **Alineaciones y separaciones a linderos públicos y privados.**

La edificación habrá de guardar una separación mínima al viario principal de 10 metros y de 5 metros con respecto a las calles secundarias.

La separación mínima a linderos privados será de 5 metros, salvo que la parcela se encontrara enclavada en una estructura parcelaria medianera, en cuyo caso el edificio habrá de ser igualmente medianero manteniendo la separación a vial o viales expresada anteriormente.

6. **Ocupación máxima de parcela.**

La ocupación máxima de la parcela industrial neta será del 60 %.

7. **Altura máxima edificable.**

La altura máxima edificable será de 15 metros. Excepcionalmente podrá admitirse y por justificadas razones técnicas derivadas de las características particulares de la industria que se trate, una altura máxima de 20 m.

8. **Altura libre de Plantas.**

No se fija altura libre para la Planta Baja siempre que esta se destine prioritariamente al uso industrial. Las partes de esta Planta Baja y, en general cualquier Planta para oficinas y comerciales anexos a la industria tendrán una altura libre máxima de 3,50 metros.

9. **Condiciones suplementarias de composición.**

Dada la singularidad de los edificios que habrán de realizarse al amparo de las presentes Normas, teniendo en cuenta su componente publicitaria o expositiva y su condición de configurar tramos importantes de fachada urbana, se cuidará, en el diseño y materiales empleados, el tratamiento de su volumen y fachadas, en un proyecto que habrá de incluir el de la jardinería de los espacios libres circundantes.

Art. 290.—Condiciones de uso para la "Industria Escaparate" (IND-2).

Sólo se admiten los usos siguientes:

— Uso de Industria, exclusivamente en sus 1.ª y 2.ª Categorías.
— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 2, 3, 4 (sólo las anexas y funcionalmente ligadas a cada instalación industrial) 5, 6, 8 (excepto salas de fiestas, discotecas, casinos y similares) 11, 13, 15, 16 y 17.

Art. 291.—Condiciones de Ordenación y Edificación en "Industria pequeña y media" (IND-3).

1. **Supuestos de aplicación de las presentes Normas.**

Se contemplan dos supuestos de aplicación de las presentes Normas en los mismos términos que se describen en el artículo 289, párrafo 1.

2. **Parcela mínima edificable.**

La parcela mínima edificable deberá cumplir las siguientes condiciones:

— Superficie mínima: 500 m^2.
— Longitud mínima fachada: 10 m.

3. **Parcela máxima.**

A efectos de parcelación y zonificación, en los Planes Industriales que hubieran de redactarse sobre el Suelo Urbanizable Programado, se fija una parcela máxima de 3.000 m^2.

4. **Edificabilidad bruta global.**

A efectos de redacción de Planes Parciales sobre el Suelo Urbanizable Programado, se fija una edificabilidad de 0,60 m^2t/m^2s.

5. **Edificabilidad neta máxima.**

1,5 m^2t/m^2s sobre superficie industrial neta.

6. **Ocupación máxima de parcela.**

Planta Baja : 100 %
Plantas Altas: 40 %

7. **Altura máxima edificable.**

La altura máxima edificable será de 15 metros. Excepcionalmente podrá admitirse —y por justificadas razones técnicas derivadas de las características particulares de la industria que se trate—, una altura máxima de 20 metros.

8. **Altura libre de Plantas.**

No se fija altura libre para la Planta Baja siempre que esta se destine prioritariamente al uso industrial. Las partes de esta Planta Baja y, en general cualquier planta para oficinas y comerciales anexos a la industria tendrán una altura libre máxima de 3,50 metros.

9. **Separaciones a linderos privados y públicos.**

En los polígonos del Suelo Urbano zonificados con una estructura urbana medianera con alineación a vial, seguirá rigiendo la alineación a vial como pauta de ordenación.

De igual forma, aquellos en los que rigieran unas determinadas condiciones de separación con anterioridad a la aprobación inicial del presente Plan y estuvieran consolidados o en vías de consolidación al amparo de dichas condiciones, seguirán rigiéndose por estas.

En el Suelo Urbanizable Programado regirán las condiciones específicas que marque cada Plan Parcial, pudiendo optar por una ordenación medianera con alineación a vial, o por una ordenación abierta, en cuyo caso la separación mínima a linderos públicos y privados será de 5 metros.

Art. 292.—Condiciones de uso para la "Industria ligera y media" (IND-3).

Se admiten los usos siguientes:

— Uso de industria, exclusivamente en sus Primera, Segunda y Tercera Categorías.
— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 1 (exclusivamente la adscrita para guardería a cada instalación industrial) 2, 3, 4 (sólo las anexas y funcionalmente ligadas a cada instalación industrial) 5, 6, 8 (excepto salas de fiestas, discotecas y similares) 15 y 16.

Art. 293.—Condiciones de Ordenación y Edificación para la "Industria pesada" (IND-4).

Las características de este tipo de industria cuyos volúmenes edificados están singular y funcionalmente vinculados al tipo de actividad y sistema de producción de cada caso concreto, no hace posible establecer unas condiciones de Ordenación y Edificación sistematizadas. El Plan establece sólo unas condiciones de uso y unas condiciones de parcelación —parcela mínima de 3.000 m^2 para cualquier caso— y, a excepción de los enclaves de "Industria pesada", ya existentes, prevé la posibilidad de su ubicación en el Suelo Urbanizable no Programado, controlando las características de su implantación y su incidencia en el entorno mediante Programas de Actuación Urbanística.

Art. 294.—Condiciones de uso para la "Industria pesada" (IND-4).

Se admiten los usos siguientes:

— Uso de Industria, exclusivamente en su Cuarta Categoría.
— Los definidos en el artículo 54 de estas Normas con los números 3, 4 (sólo las anexas y funcionalmente ligadas a cada instalación industrial) 6, 8, 15 y 16.

Capítulo 12.°

ZONA COMERCIAL

Art. 295.—Definición y objetivos.

Comprende esta calificación una serie de parcelas del Suelo Urbano actualmente dedicados al uso comercial —procedentes o no de la zonificación de planes parciales—, así como las zonas expresamente comerciales que puedan proyectarse sobre el Suelo Urbanizable Programado. Además de regular este uso en los sectores de crecimiento, es objetivo de esta Ordenanza reconocer y mantener la vinculación del uso comercial a esas parcelas del Suelo Urbano, generalmente situadas en zonas densificadas, en las que cabe concebir el comercio como un equipamiento a nivel de barrio o ciudad.

Art. 296.—Supuestos de aplicación de la Ordenanza.

a) **En Suelo Urbano.**

Los parámetros reguladores de la edificación para las parcelas del Suelo Urbano contempladas por el Plan con la presente Ordenanza de Comercial (CO) serán los mismos de las ordenanzas de las parcelas colindantes en la zona donde estuviera enclavada.

En caso de estar la parcela rodeada por parcelas de ordenanzas diferentes se adoptará la más restrictiva en sus parámetros de edificabilidad y altura.

b) **En Suelo Urbanizable Programado.**

Para este segundo supuesto regirán las siguientes condiciones de Ordenación y Edificación:

1. **Parcela mínima edificable.**

   La parcela mínima edificable deberá cumplir las siguientes condiciones:

   — Superficie mínima: 400 m².
   — Longitud mínima de fachada: 10 metros.
   — Deberá poderse inscribir en su interior un círculo de 15 metros de diámetro.

   No se fija parcela máxima para los planes parciales a desarrollar en el Suelo Urbanizable Programado, pudiendo concentrarse el uso comercial en centros o zonas específicamente destinadas a ello.

2. **Edificabilidad bruta global.**

   A efectos de redacción de Planes Parciales sobre el Suelo Urbanizable Programado se fija una edificabilidad bruta global de 0,60 m^2t/m^2s.

3. **Edificabilidad máxima sobre parcela neta.**

   La edificabilidad sobre la parcela neta resultante de la ordenación del Plan Parcial será de:

   1,5 m^2t/m^2s sobre parcela.

4. **Ocupación máxima de parcela.**

   Planta Baja: 100 %
   Plantas Altas: 50 %.

5. **Altura máxima edificable.**

   La altura máxima edificable será de 12 metros.

6. **Separación a linderos públicos y privados.**

   En ambos casos será como mínimo de 6 metros.

7. **Condición suplementaria.**

   Para instalaciones comerciales en Planes Parciales cuya superficie de parcela sea igual o superior a 10.000 m² o cuyo techo edificado dedicado a este uso sea igual o mayor que 15.000 m^2t será preceptivo, antes del otorgamiento de licencia, el informe favorable de la Cámara de Comercio de Málaga y la Consejería de Comercio de la Junta de Andalucía, sin perjuicio del sometimiento a cuantas disposiciones legales que en materia de comercio se promulguen durante el período de vigencia de este Plan.

Capítulo 13.°

DETERMINACIONES GENERALES PARA LAS UNIDADES DE ACTUACION EN SUELO URBANO

Art. 297.—Definición y ámbito.

El Plan General delimita como Unidades de Actuación bolsas de suelo incrustradas dentro de la trama urbana consolidada, cuya urbanización prevé en el primer cuatrienio del Programa de Actuación y todo ello con el objetivo de obtener coherencia estructural y nuevos equipamientos en la ciudad existente.

Su delimitación se expresa en el plano "B" de "Régimen del Suelo y Gestión" a escala 1/5.000, y su ordenación en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000.

Art. 298.—Determinaciones.

1. El Plan General regula su desarrollo mediante las disposiciones generales contenidas en el capítulo 2.° del título I de estas Normas, así como mediante las determinaciones de carácter general y específico contenidas en este capítulo y en las Fichas reguladoras y en los planos descritos en el artículo precedente.
2. Las determinaciones que se regulan en estas Normas son las siguientes:
   a) Delimitación de las propias Unidades de Actuación.
   b) Asignación de usos, y fijación de su intensidad.
   c) Fijación de los parámetros fundamentales de la Ordenación y la Edificación, mediante la asignación a Unidad de Actuación de sus correspondientes ordenanzas, alternativas o prefijadas ya por el Plan.
   d) Fijación de los estándares y superficies propios de las dotaciones y servicios.
   e) Localización y trazado de los sistemas de viario, de espacios libres y de equipamientos propios de cada unidad, que se representan en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000.
   f) Fijación de las condiciones específicas o de las particulares alcanzadas en convenios urbanísticos suscritos con el Ayuntamiento de Málaga, en su caso.
   g) Determinación de la figura de planeamiento que la desarrolle, Estudios de Detalle con o sin Ordenación de Volúmenes y Planes Especiales de Reforma Interior.

Art. 299.—Regulación de la Ordenación y la Edificación.

1. Estas Normas regulan específicamente cada Unidad de Actuación incorporando una Ficha de características, relativa a sus condiciones de aprovechamiento, Ordenación y Edificación, cuyas determinaciones tienen carácter normativo. El dato relativo a la superficie del ámbito comprendido en la Unidad de Actuación tiene carácter de aproximado, debiéndose proceder, para la determinación de la extensión exacta del terreno, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 de estas Normas.
2. Las Unidades de Actuación regularán su ordenación interior y la disposición de la edificación de acuerdo con las indicaciones contenidas en las Fichas.
3. Cuando una Unidad de Actuación aplique a su ordenación interior más de una Ordenanza de la Edificación por permitírselo expresamente estas Normas, habrá de establecerse dentro de la Unidad una zonificación que delimite los ámbitos de aplicación de cada Ordenanza. Se podrán aplicar toda la gama de ordenanzas más restrictivas, esto es: de menor intensidad de uso de la misma ordenanza propuesta por el Plan General.

   En la aplicación de la Ordenanza que se proponga, será obligatorio el cumplimiento de todos y cada uno de los parámetros especificados en la Normativa de dicha Ordenanza contenidos en las propias "Normas del Suelo Urbano" (volumen, ocupación, altura, separación a linderos, etc.), y en las "especificaciones de carácter general" de este Plan General.
4. En determinadas Unidades de Actuación se obliga a disponer los edificios alineados a vial en los ejes viarios de carácter estructurante que serán todos aquellos que han quedado diseñados en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas".

Art. 300.—Edificabilidades y usos.

Las Fichas reguladoras indican el aprovechamiento de cada Unidad, expresado en edificabilidad bruta total y techo máximo edificable. Estos datos expresan las superficies edificables que pueden destinarse a los usos Dominantes y Compatibles en el Sector, pero no incluyen la edificabilidad propia de los usos Complementarios de equipamiento público, que se entenderá añadida sobre aquellas en la magnitud que con carácter general regula el artículo 162 de estas Normas.

La edificabilidad bruta total podrá destinarse enteramente al uso Dominante del Sector, o distribuirse libremente entre este y los compatibles.

Sólo en el caso de Torremolinos, se permite un exceso con respecto el número de viviendas especificado en las Fichas, del 35 % exclusivamente en tipologías de apartamentos turísticos, entendiéndose por tales aquellas viviendas que tengan una superficie inferior a 60 m² construidos y un máximo de dos dormitorios. No obstante nunca se podrá superar el techo máximo edificable propuesto en las correspondientes Fichas.

Art. 301.—Vialidad y aparcamiento.

1. Corresponde a las Unidades de Actuación la definición de las características técnicas de los aparcamientos, de acuerdo con lo que se expresa en los apartados siguientes:
2. Las Unidades de Actuación garantizarán y definirán el acceso rodado para todos los edificios y al menos para los servicios de emergencia.
3. Las Unidades de Actuación preverán plazas de aparcamiento en las proporciones señaladas en los artículos 9, 10, 11 y 12 del anexo al Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, y observarán las condiciones previstas en el artículo 7 del mismo y en el capítulo 5.° del título II de estas Normas.
4. Las secciones mínimas transversales de las vías locales de servicio a zonas residenciales, serán las siguientes:
   a) Para desarrollo urbano de Intensidad Alta:
   (más de 50 viv/Ha).
   Vivienda unifamiliar : Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,00 m.
   Vivienda plurifamiliar: Ancho calzada: 7,00 m.
   Ancho acera : 3,50 m.
   Aparcamiento : 1,80 m.
   b) Para desarrollo urbano de Intensidad Media:
   (entre 30 y 50 viv/Ha).
   Vivienda unifamiliar : Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,00 m.
   Vivienda plurifamiliar: Ancho calzada: 7,00 m.
   Ancho acera : 2,50 m.
   Aparcamiento : 1,80 m.
   c) Para desarrollo urbano de Intensidad Baja:
   (menos de 30 viv/Ha).
   Vivienda unifamiliar : Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,00 m.
   Vivienda plurifamiliar: Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,50 m.
   Aparcamiento : 1,80 m.

En las viviendas plurifamiliares, la distribución es únicamente indicativa, pudiendo existir nuevas opciones en la que el aparcamiento y la acera comparten el espacio total de ambos de forma diferente a la aquí propuesta. En las viviendas unifamiliares el ancho de calzada incluye el aparcamiento.

5. No se fijan secciones mínimas para las vías de acceso interiores a las manzanas, cuyo diseño se entiende libre —peatonal, rodado o mixto—, siempre que cumplan adecuadamente con su función de acceso y, en todo caso, se atengan a las determinaciones contenidas en el título IV "Normativa General de Urbanización" de estas Normas.
6. Las calles deberán alinearse con plantación de árboles, que estarán dispuestos entre sí a determinadas distancias que correspondan con la especie propuesta. Deberá dibujarse y ser proyectados en los correspondientes proyectos de urbanización y planos de clasificación.
7. Las secciones mínimas transversales de las vías locales en suelos industriales y comerciales será de 12 metros incluidos zona de aparcamiento y acera.
8. Con carácter general, en los puntos de cruces para peatones de todas las vías, cualquiera que fuese el carácter de la misma, se dispondrán rampas especiales para el tránsito de vehículos de minusválidos físicos, que no podrán ser de ancho menor al metro.

Art. 302.—Características mínimas de los Servicios Urbanos.

Se cumplirá la Normativa General de Urbanización contenida en el título IV de estas Normas, así como las instrucciones y Pliegos a las que en ella se hace referencia.

Art. 303.—Normas de edificación "en ladera".

En los sectores calificados para Vivienda Unifamiliar Adosada o de Ciudad Jardín, siempre que se haya de disponer la edificación en terrenos cuya pendiente media natural medida en cualquier sección vertical entre la alineación del vial y el fondo de parcela, sea superior a 30°, serán de aplicación obligatoria las siguientes Normas:

1. La edificación habrá de disponerse exclusivamente en una ladera lateral de la vía: aquella cuyas cotas se sitúen por encima de la rasante de la misma, siendo inedificables las laderas del lateral opuesto, esto es, las situadas a cotas inferiores a la rasante, cuando su pendiente natural sea también superior a 30°.
2. En las laderas edificables serán de aplicación los siguientes preceptos:
   - *a)* Se crearán plataformas de nivelación y aterrazamiento mediante muros dispuestos en la alineación de las parcelas al vial. Tales planos de nivelación constituyen las cotas de referencia de la edificación.
   - *b)* La altura del muro indicado en el apartado anterior no será superior a 3,50 m. En el caso de que existan diferencias de cota en la rasante de calle en los extremos de la parcela, el muro a efectos de esta regulación se dividirá en tramos suficientes para que no se sobrepase la altura máxima indicada.
   - *c)* Los muros de nivelación de tierras que hubieran de disponerse en el interior de la parcela, no alcanzarán en ningún punto de los linderos medianeros una altura superior a 1,50 m. por encima o por debajo de la cota real del terreno. En los demás puntos en el interior de la parcela, los muros de nivelación tampoco alcanzarán altura superior a los 1,5 m. por encima o por debajo del terreno real.
   - *d)* Los muros, y especialmente el de alineación a calle, deberán ser tratados como fachada, expresándose su tratamiento en el proyecto objeto de solicitud de licencia.
   - *e)* La edificación deberá separarse de la cara exterior del muro una distancia igual a la mitad de su altura medida hasta el remate superior de la cubierta, con un mínimo de 3 metros.
   - *f)* Bajo la cota de nivelación de la plataforma a la que se refiera la edificación, sólo se permitirá el uso de garajes o instalaciones complementarias, con una ocupación máxima del 15 % de la superficie de la parcela.

Capítulo 14.°
DETERMINACIONES GENERALES PARA LOS PLANES ESPECIALES

Art. 304.—Regulación de la Ordenación y Edificación.

El Plan General delimita en el plano "B" de "Régimen de Suelo y Gestión", a escala 1/5.000, unos ámbitos de Planes Especiales, de Reforma Interior y mejora del Medio Urbano, cuyas determinaciones serán las generales de la Ley del Suelo y su Reglamento de Planeamiento, así como las específicas contenidas en sus correspondientes fichas reguladoras. En ellos, así como en las Unidades de Actuación de la Zona Centro, que habrán de ejecutarse mediante Planes Especiales de Reforma Interior, el Plan General define los usos globales, que habrán de concretarse de una manera pormenorizada en el desarrollo de los propios Planes Especiales, que ordenarán el territorio respecto a la Ordenanza u Ordenanzas de Edificación establecidas en las Fichas reguladoras, delimitando y proponiendo las Sub-zonas de la misma ordenanza que se juzguen precisas. En la aplicación de la Zona o Sub-zonas que se propongan será obligatorio el cumplimiento de todos y cada uno de los parámetros especificados en la Normativa de dicha Ordenanza contenida en las "Normas del Suelo Urbano" y en las "especificaciones de carácter general" de este Plan de Ordenación.

Capítulo 15.°
NORMATIVA COMPLEMENTARIA PARA EL DESARROLLO DE LAS ALINEACIONES Y RASANTES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION

Art. 305.—Definición de conceptos y clasificación de viales en atención a las alineaciones.

a) Calle o vía pública: aquel espacio de dominio y uso público destinado al tránsito rodado o peatonal.

b) Vías de acceso interno: aquel espacio de uso público o colectivo destinado a la circulación de vehículos y peatones que dota de acceso a áreas internas de una parcela o manzana y que permite su estructuración interior.

c) Pasaje: aquel espacio de dominio y/o uso público destinado a la circulación de peatones y vehículos que queda cubierto por la edificación colindante en algún punto de su trazado.

d) Sendero o calle peatonal: aquel espacio de dominio y/o uso público destinado prioritariamente a la circulación peatonal y a vehículos no motorizados.

e) Servidumbre de paso: aquel espacio de dominio privado afectado por un derecho de tránsito de vehículos y peatones ajenos a la propiedad o bien así como tendido de infraestructuras.

f) Alineación de calle o vial: es la línea que señala el deslinde del espacio público y del privado de las parcelas a las que el vial da fachada.

g) Alineación exterior de parcela: en la línea de fachada de dicha parcela.

h) Línea de edificación: refleja el retranqueo mínimo que todo cuerpo construido en el interior de la parcela debe respetar respecto a la alineación y restantes lindes de la parcela.

i) Anchura de viales: es la medida lineal de su latitud comprendida entre alineaciones de sus márgenes.

j) Anchura de calzada: es la medida lineal de la latitud correspondiente a la zona de vial destinada a la circulación rodada y a su estacionamiento.

k) Anchura de acera o paseo peatonal: es la medida lineal de la latitud correspondiente a la zona de vial destinado al tránsito o estancia de peatones. Este espacio se considera integrado en los espacios abiertos de la urbanización con la tolerancia de usos propios de los mismos.

l) Rasante de vial: es la expresión gráfica o analítica de su altimetría.

Art. 306.—Definición de las alineaciones y rasantes.

Las alineaciones y rasantes del Suelo Urbano serán las grafiadas en el plano "F" a escala 1/2.000. El desarrollo de las mismas se efectuará por aplicación de las determinaciones correspondientes a la Normativa del Plan General y a estas Ordenanzas.

Art. 307.—Alineación de parcela entre medianeras.

La alineación exterior de una parcela situada entre edificios colindantes que presente medianeras coincidirá, salvo que se exprese lo contrario en los planos "F", con la alineación en planta baja de dichas edificaciones.

Art. 308.—Cuerpos volados.

La alineación exterior de parcela corresponderá en todo caso a la línea de fachada de Planta Baja (como máximo), excluyendo los cuerpos volados y salientes de planta superior.

Art. 309.—Movimientos de tierra.

En aquellos viales o cerramientos de parcela en cuya construcción se originen desmontes o terraplenes significa-

tivos, las alineaciones se adaptarán a la explanación producida. Como criterio general estas alineaciones coincidirán con la arista exterior de la plataforma. Sin embargo la línea de edificación adoptará como referencia a efectos de retranqueo la arista exterior de la explanación —línea de coronación de muro—, de acuerdo con la Ordenanza específica de la zona.

Art. 310.—Alineación de parcela sometida a Ordenación Abierta.

a) La línea de edificación de parcelas consolidadas sometidas a la ordenanza Ordenación Abierta, será la línea de silueta del edificio definida en el plano "F" a escala 1/2.000.

b) La alineación exterior de parcela coincidirá como norma general con los linderos de propiedad adscrita a la edificación y computada como volumen en el acto de concesión de licencia.

Se excluirán sin embargo de la misma aquellos espacios abiertos de uso público o colectivo a desarrollar por el correspondiente proyecto público de urbanización, preceptivo para estructuración de estas zonas de Ordenación Abierta ya consolidadas.

Art. 311.—Alineación de sistemas generales considerados por el Plan General.

La alineación definitiva de estos sistemas estará sometido al proyecto de obra, Plan Especial o Proyecto Público que la desarrolle.

En el caso de solicitarse licencias con anterioridad a la redacción de estos documentos en parcelas colindantes con los referidos sistemas, la alineación y línea de edificación será la reflejada en el plano "F", complementada con las protecciones y servidumbres previstas por la Normativa de este Plan y legislación específica correspondiente.

Art. 312.—Desarrollo de las alineaciones y rasantes a través del "Expediente de Alineaciones".

El establecimiento de alineaciones y rasantes de una parcela a efectos de concesión de licencia se efectuará de forma previa a dicho acto mediante el correspondiente "Expediente de Alineaciones" a escala 1/500 que especificará y adaptará para la parcela o manzana en cuestión las determinaciones establecidas por el Plan General a estos efectos y que por tanto podrá incluir las siguientes determinaciones:

— Anchura de vial.
— Línea máxima de edificación.
— Establecimiento de patios, porches o soportales en la fachada.
— Especificación de los vuelos máximos permitidos, chaflanes según Ordenanza.
— Rasante de vial en el frente de la parcela.

Art. 313.—Tira de cuerdas.

En aquellos casos en que se considere necesario por los Organos de Gestión Municipales se llevará a efecto la tira de cuerdas de una parcela determinada, en el expediente de alineación, levantándose acta del mismo por el técnico municipal competente.

Art. 314.—Línea de edificación de fachadas irregulares.

Se considerará como línea de edificación a la envolvente de las aristas que componen los planos de la fachada en Planta Baja de una edificación.

Art. 315.—Definición de la rasante de un vial.

1. La rasante de vías ya urbanizadas será la definida en los planos "F" a escala 1/2.000 que coincida con la rasante consolidada en la construcción de la misma.
2. La rasante de vías no urbanizadas será la resultante del Proyecto Ordinario de Obras o estudio justificativo que la desarrolle. En todo caso este será previo a la concesión de cualquier licencia de obras en parcelas a las que el vial de fachada.

Art. 316.—Estudios complementarios de alineaciones y rasantes.

1. En aquellos casos que por razones técnicas urbanísticas se considere necesario, se delimitarán Planes Especiales o Estudios de Detalles que ajusten o desarrollen las alineaciones determinadas en el Plan General de Ordenación Urbana. Las referidas actuaciones se iniciarán de oficio por el Ayuntamiento o a instancia de los particulares en los casos que se consideren justificados o estén contemplados en las normas del Plan General de Ordenación Urbana.
2. Los Planes Especiales o Estudios de Detalle que desarrollen vías primarias incluirán aquellos suelos que queden adscritos al trazado, zonas de protección del mismo o que queden afectados por razones urbanísticas.

Art. 317.—Vigencia de senderos y caminos peatonales.

Las actuaciones urbanísticas mantendrán el carácter público de los caminos, senderos, cañadas reales aún en el caso de que no estuvieran reflejados en los planos "F" admitiéndose la rectificación del trazado de los mismos en aquellos casos debidamente justificados asegurándose en todo caso su continuidad.

Art. 318.—Urbanizaciones marginales y núcleos de población.

Será preceptivo por este Ayuntamiento la definición de las alineaciones de estas colonias y núcleos a través de los correspondientes Estudios de Detalle a escala 1/500, manteniendo, consolidando y completando la estructura viaria de estos núcleos.

Art. 319.—Obras fuera de Ordenación.

Las edificaciones o instalaciones afectadas por las alineaciones definidas en el plano "F" del Plan General quedan en situación de fuera de Ordenación, estando sometidos al régimen establecido en el artículo 60 de la Ley del Suelo y a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera del presente Plan General.

Art. 320.—Alineaciones en Suelo Urbanizable y unidades de actuación.

Los Planes Parciales, Especiales y Estudios de Detalle podrán adaptar y completar las alineaciones señaladas por el Plan General en los sectores de planeamiento parcial del Suelo Urbanizable Programado y en las unidades de actuación en Suelo Urbano.

Art. 321.—Ampliación y modificación de las alineaciones y rasantes del Plan General.

La modificación o ampliación de las determinaciones efectuadas por este Plan General requerirán la redacción del correspondiente documento de planeamiento que las desarrolle.

A estos efectos cualquier ampliación o modificación de la red viaria o en general del sistema de comunicaciones se formulará a través de los oportunos Planes Especiales que la regule.

Se exceptúan únicamente las vías de acceso interno, pasajes o servidumbres que se determinarán mediante el Estudio de Detalle correspondiente a la manzana o parcela afectada.

Título VI

REGULACION DEL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Capítulo 1.°
DETERMINACIONES GENERALES DEL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Art. 322.—Definición y ámbito.

El Plan General clasifica como Suelo Urbanizable Programado, los terrenos cuya urbanización se prevé en el Programa de Actuación.

Su delimitación se expresa en el plano "B" de "Régimen del Suelo y Gestión" a escala 1/5.000 y su ordenación en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000.

Art. 323.—Determinaciones.

1. El Plan General regula su desarrollo en Planes Parciales mediante las disposiciones generales contenidas en el capítulo 2.° del título I de estas Normas, así como mediante las determinaciones de carácter general y específico contenidas en este título VI, en las Fichas reguladoras de los Sectores y en los planos descritos en el artículo precedente.
2. Las determinaciones que se regulan en estas Normas son las siguientes:
   - *a)* Delimitación de los sectores para el desarrollo en Planes Parciales.
   - *b)* Asignación de usos globales y fijación de su intensidad.
   - *c)* Fijación de los parámetros fundamentales de la Ordenación y la Edificación, mediante la asignación a cada sector de sus correspondientes ordenanzas, alternativas o prefijadas ya por el Plan.
   - *d)* Fijación de los estándares y superficies propios de las dotaciones y servicios.
   - *e)* Localización y trazado preferente, con el carácter indicativo que se regula en el artículo 16, capítulo 2, título I, de algunos de los sistemas de viario secundario, de espacios libres y de equipamientos propios de cada sector, que se representan en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000.
   - *f)* Asignación, cuando es el caso, de los Sistemas Generales vinculados al desarrollo de cada sector.
   - *g)* Fijación del aprovechamiento medio de la totalidad del Suelo Programado, y el de cada uno de los sectores, para cada cuatrienio.
   - *h)* Trazado de las redes fundamentales de abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica y otros servicios, que se expresan en el plano "E" "Infraestructuras Generales".

Art. 324.—Programación.

El Programa de Actuación señala las dos etapas cuatrienales en que ha de desarrollarse el Suelo Urbanizable Programado. En las Fichas del Suelo Urbanizable Programado de las presentes Normas se especifica para cada Plan Parcial su inclusión en el primer o segundo cuatrienio.

El criterio para la inclusión de los planes parciales en el primero o segundo cuatrienio, obedece fundamentalmente, a sus propias condiciones urbanísticas y localización geográfica con respecto a la ciudad existente, y a la estructura de crecimiento urbano propuesta en el Plan, de acuerdo con su propio modelo de crecimiento.

Art. 325.—Zonificación de usos globales e intensidad.

Se prevén los usos globales siguientes:

- *a)* Desarrollo residencial de Intensidad Alta. (más de 50 viv /Ha).
- *b)* Desarrollo residencial de Intensidad Media. (entre 30 y 50 viv/Ha).
- *c)* Desarrollo residencial de Intensidad Baja. (menos de 30 viv/Ha).
- *d)* Desarrollo industrial y comercial.

Art. 326.—Regulación de la Ordenación y la Edificación.

1. Estas Normas regulan específicamente cada Sector de Planeamiento incorporando una Ficha por cada uno, relativa a sus condiciones de aprovechamiento, ordenación y edificación, cuyas determinaciones tienen carácter normativo.

   El dato relativo a la superficie del ámbito comprendido en el sector de planeamiento de que se trate tiene carácter de aproximado, debiéndose proceder, para la determinación de la extensión exacta del terreno, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 de estas Normas.

2. Los Planes Parciales regularán su Ordenación interior y la disposición de la Edificación de acuerdo con las indicaciones contenidas en las Fichas y que quedan resumidas en el siguiente cuadro, según las distintas intensidades de desarrollo residencial y salvo las especificaciones particulares contenidas en cada Ficha:

Desarrollo Resid. de Intensidad	Viv/Ha	Edif. bruta	Ordenanzas
Alta	75-50	0,875	MC-3; CJ-7; UAD-1
Media	50-30	0,583	MC-3a; CJ-6; UAD-1
Baja	< 30	< 0,310	CJ-5; UAD-1

   En el caso de Campanillas y Churriana, se especifican en las fichas una tipología más acorde con la zona.

3. Cuando un Plan Parcial aplique a su Ordenación interior más de una Ordenanza de la Edificación, por permitírselo expresamente estas Normas, habrá de establecerse dentro del Plan una zonificación que delimite los ámbitos de aplicación de cada ordenanza.

   Se podrán aplicar toda la gama de ordenanzas más restrictivas, esto es; de menor intensidad de uso, de la misma ordenanza propuesta por el Plan General. En la aplicación de la ordenanza que se proponga, será obligatorio el cumplimiento de todos y cada uno de los parámetros especificados en la Normativa de dicha ordenanza contenidos en las propias "Normas del Suelo Urbano" (volumen, ocupación, altura, separación a linderos, etc.) y en las "especificaciones de carácter general" de este Plan General.

4. En determinados sectores de Planeamiento Parcial se obliga a disponer los edificios alineados a vial en los ejes viarios de carácter estructurante, que serán todos aquellos que han quedado diseñados en las piezas de Suelo Urbanizable Programado en el plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas".
5. A los efectos de ordenación urbanística interna de los Sectores de Planeamiento, se considerarán inedificables los terrenos con pendiente superior al 75 %.

Art. 327.—Edificabilidades y usos.

Las Fichas reguladoras indican el aprovechamiento de cada Sector, expresado en edificabilidad bruta total y techo máximo edificable. Estos datos expresan las superficies edificables que pueden destinarse a los usos dominantes y compatibles en el sector, pero no incluyen la edificabilidad propia de los usos complementarios de equipamiento público, que se entenderá añadida sobre aquellas en la magnitud que con carácter general regula el artículo 162 de estas Normas.

La edificabilidad bruta total podrá destinarse enteramente al uso dominante del sector, o distribuirse libremente entre este y los compatibles.

Sólo en el caso de Torremolinos, se permite un exceso con respecto al número de viviendas especificado en las Fichas, del 35 % exclusivamente en tipologías de apartamentos turísticos, entendiéndose por tales aquellas viviendas que tengan una superficie inferior a 60 m^2 construidos y un máximo de dos dormitorios. No obstante nunca se podrá superar el techo máximo edificable propuesto en las correspondientes Fichas.

Art. 328.—Estándares para Sistemas Locales.

En determinados sectores de Suelo Urbanizable Programado se establecen, bien en la Ficha reguladora o en los Planos del Plan General (plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas"), reservas de superficie para sistemas locales (viario, zonas verdes o equipamiento) que deberán respetarse como mínimos.

Cuando no se indican reservas, o las indicadas son inferiores a las que corresponda por aplicación del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, deberá reservarse al menos la superficie que regula este último, que tendrá en todo caso la consideración de mínimo absoluto.

Art. 329.—Vialidad y aparcamiento.

1. Corresponde a los Planes Parciales la definición de las características técnicas y geométricas de toda la red viaria secundaria y de los aparcamientos, de acuerdo con lo que se expresa en los apartados siguientes.
2. Los Planes Parciales garantizarán y definirán el acceso rodado para todos los edificios, al menos para los servicios de emergencia.

3. Los Planes Parciales preverán plazas de aparcamiento en las proporciones señaladas en los artículos 9, 10, 11 y 12 del anexo al Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, y observarán las condiciones previstas en el artículo 7 del mismo y en el capítulo 5.° del título II de estas Normas.

4. Las secciones mínimas transversales de las vías locales de servicio a zonas residenciales, serán las siguientes:

   a) Para desarrollo urbano de Intensidad Alta:
   Vivienda unifamiliar : Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,00 m.
   Vivienda plurifamiliar: Ancho calzada: 7,00 m.
   Ancho acera : 3,50 m.
   Aparcamiento: 1,80 m.

   b) Para desarrollo urbano de Intensidad Media:
   Vivienda unifamiliar : Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,00 m.
   Vivienda plurifamiliar: Ancho calzada: 7,00 m.
   Ancho acera : 2,50 m.
   Aparcamiento: 1,80 m.

   c) Para desarrollo urbano de Intensidad Baja:
   Vivienda unifamiliar : Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,00 m.
   Vivienda plurifamiliar: Ancho calzada: 6,00 m.
   Ancho acera : 2,50 m.
   Aparcamiento: 1,80 m.

   En las viviendas plurifamiliares, la distribución es únicamente indicativa, pudiendo existir nuevas opciones en la que el aparcamiento y la acera compartan el espacio total de ambos de forma diferente a la aquí propuesta.

   En las viviendas unifamiliares el ancho de calzada incluye el aparcamiento.

5. No se fijan secciones mínimas para las vías de acceso interiores a las manzanas, cuyo diseño se entiende libre —peatonal, rodado o mixto—, siempre que cumplan adecuadamente con su función de acceso y, en todo caso, se atengan a las determinaciones contenidas en el título IV "Normativa General de Urbanización" de estas Normas.

6. Las calles deberán alinearse con plantación de árboles, que estarán dispuestos entre sí a determinadas distancias que correspondan con la especie propuesta. Deberá dibujarse y ser proyectados en los correspondientes proyectos de urbanización y planos de clasificación.

7. Las secciones mínimas transversales de las vías locales en suelos industriales y comerciales será de 12 metros incluidos zona de aparcamiento y acera.

8. Con carácter general, en los puntos de cruces para peatones de todas las vías, cualquiera que fuese el carácter de la misma, se dispondrán rampas especiales para el tránsito de vehículos de minusválidos físicos, que no podrán ser de ancho menor de 1 metro.

Art. 330.—Características mínimas de los servicios urbanos.

Se cumplirá la Normativa General de Urbanización contenida en el título IV de estas Normas, así como las instrucciones y pliegos a las que en ella se hace referencia.

Art. 331.—Normas de edificación "en ladera".

En los sectores de Suelo Urbanizable calificados para Vivienda Unifamiliar Adosada o de Ciudad Jardín, siempre que se haya de disponer la edificación en terrenos cuya pendiente media natural medida en cualquier sección vertical entre la alineación del vial y el fondo de parcela, sea superior a 30°, serán de obligatorio cumplimiento las normas de edificación en ladera cuyo régimen es el especificado en el artículo 303 de las presentes Normas.

Título VII

REGULACION DEL SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Capítulo 1.°

DETERMINACIONES GENERALES DEL SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Art. 332.—Definición.

Se clasifica como Suelo Urbanizable no Programado aquellos terrenos no contemplados en las previsiones del Programa, que el Plan declara aptos, en principio, para ser urbanizados y que podrán ser objeto de urbanización mediante la formulación de Programas de Actuación Urbanística y, en desarrollo de los mismos, de Planes Parciales de Ordenación.

La delimitación de estos suelos se contienen en el plano "A" "Calificación, Usos y Sistemas" a escala 1/5.000.

Art. 333.—Sujeción al Plan General.

En la formación de los Programas de Actuación Urbanística deberán tenerse en cuenta tanto las previsiones contempladas en este capítulo, como a las restantes determinaciones de este Plan sobre sistemas, protección de la naturaleza y de los bienes culturales o de cualquier otra índole.

Art. 334.—Determinaciones de carácter general sobre Suelo Urbanizable no Programado.

1. Este Plan General prevé para el Suelo Urbanizable no Programado las siguientes determinaciones:

   a) La delimitación de las áreas en que se divide el Suelo Urbanizable no Programado. La citada delimitación implica asimismo la determinación de la magnitud de la actuación.

   b) El señalamiento de los usos, intensidad de los mismos y su grado de interrelación, a cuyo efecto se distinguen cuatro tipos.

   c) Previsión de reservas para dotaciones, servicios y equipamientos.

   d) Exigencia de cesión del 10 por 100 del aprovechamiento medio resultante de cada actuación.

   e) Circunstancias relativas a la red viaria y al transporte de la actuación.

   f) Exigencias mínimas respecto a las redes de servicios.

   g) Otras obligaciones a contener en el Programa de Actuación Urbanístico.

   La Ficha de características del Suelo Urbanizable no Programado especifica, particular e individualmente para cada área en que se divide este suelo, las previsiones del Plan General que le son de aplicación.

2. Las bases del concurso para la formulación del Programa de Actuación Urbanística deberán respetar las determinaciones establecidas en este capítulo, así como las previsiones particulares concretadas en las Fichas de cada área, que tendrán el carácter de mínimas. No obstante y sin perjuicio de la función concretizadora que les corresponda, podrán señalar previsiones de distinta naturaleza.

   Las bases del concurso igualmente contendrán una regulación pormenorizada de los usos susceptibles y del desarrollo tipológico de cada actuación en adecuada correspondencia con lo establecido en estas Normas Urbanísticas.

Art. 335.—Usos, intensidad y grado de interrelación.

En atención al uso previsto para el Suelo Urbanizable no Programado, de la intensidad del mismo y del grado de interrelación o compatibilización entre los mismos, el Plan General establece cuatro tipos dentro de esta categoría de suelo, a saber: residencial, comercial, industrial y mixto. A su vez, dentro del tipo residencial se establecen cinco subtipos.

El Plan General prevé un determinado desarrollo tipológico de la edificación para cada uno de los subtipos residenciales. Así, los subtipos I y II tendrán mayoritariamente un desarrollo unifamiliar. Los subtipos IV y V lo serán fundamentalmente en tipología plurifamiliar, siendo en el subtipo III de carácter mixto unifamiliar y plurifamiliar, salvo la mayor precisión que para este subtipo establezca la Ficha de características de la actuación de que se trate.

En el cuadro que figura a continuación se refieren los contenidos propios de los tipos citados, entre los que destacan los siguientes elementos:

a) El carácter del uso, bien sea dominante, compatible y prohibido, según la propia definición contenida en el artículo 55 del Plan General. En todos los casos se entienden incluidos en la regulación de usos los de carácter complementario, según define igualmente el Plan General en el artículo 55.

b) La intensidad del uso, con respecto al cual el Plan General señala un marco dentro de cuyos límites habrá de formularse el Programa de Actuación Urbanística.

Art. 336.—Reservas para dotaciones, servicios y equipamientos.

Las superficies de suelo destinados a reservas para dotaciones, servicios y equipamientos previstos por el Plan General en esta categoría de suelo son, con carácter mínimo, los que procedan por aplicación del anexo del Reglamento de Planeamiento o la intensidad de los diferentes usos con arreglo a las previsiones del Programa de Actuación.

Las bases del concurso para la formulación del P.A.U. podrán aumentar los suelos para reservas, así como exigir que la obligación se extienda a la construcción de determinadas edificaciones para servicios y equipamientos.

Los adjudicatarios del concurso o los interesados en la formación de un P.A.U., podrán asimismo ofertar mayores espacios para dotaciones, servicios y equipamientos que los previstos en este Plan General o en las bases del concurso. Asimismo podrán contraer obligaciones en orden a la ejecución de edificaciones destinadas a dichos usos.

Art. 337.—Cesión del aprovechamiento de la actuación.

El Plan General contempla la exigencia de cesión al Ayuntamiento o entidad urbanística actuante del 10 por 100 del aprovechamiento medio resultante de cada actuación. Esta cesión, que tiene carácter de mínima, podrá ser sustituida por otras mayores obligaciones, si así constare en el acuerdo aprobatorio de las bases del concurso.

	Subtipo		U. Dominante	U. Compatible	U. Prohibido
Residencial	I	< a 0,175 m^2t/m^2s	Vivienda	los núms. 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16 y 17 del art. 55	Industria Categoría 2.ª, 3.ª y 4.ª
Residencial	II	de 0,175 a 0,23 m^2t/m^2s	Vivienda		
Residencial	III	de 0,24 a 0,35 m^2t/m^2s	Vivienda		
Residencial	IV	de 0,36 a 0,45 m^2t/m^2s	Vivienda		
Residencial	V	de 0,46 a 0,65 m^2t/m^2s	Vivienda		
Comercial		< a 0,60 m^2t/m^2s	Comercial	Núms. 4, 8, 11, 12 y 16 del art. 55	Industria Categoría 2.ª, 3.ª y 4.ª
Industrial		< a 0,40 m^2t/m^2s	Industria	Núms. 4, 5, 8, 11, 12, 16 del art. 55	Vivienda
Mixto		de 0,24 a 0,35 m^2t/m^2s	Vivienda e Industria	Los ya citados según zonificación del P.A.U.	Industria Categoría 4.ª

Art. 338.—Red viaria y de transporte.

El Programa de Actuación Urbanística que desarrolle un área de Suelo Urbanizable no Programado garantizará la conexión viaria de la misma con los elementos del sistema general viario en la forma que determinen las bases del concurso.

Igualmente establecerá las oportunas previsiones de transporte colectivo desde esta actuación a las líneas de transporte público existentes.

Art. 339.—Redes de servicio.

Cada actuación en Suelo Urbanizable no Programado ha de prever el establecimiento y ejecución de las redes de servicios para uso de las actividades que en la misma se asienten, de conformidad con la intensidad que resulte y con arreglo a la Normativa de urbanización de este Plan General, salvo las mayores exigencias que se plasmen en las bases del concurso.

La implantación de dichos servicios lo será hasta el punto de ingerencia o enganche de las redes generales, que sean capaces de dotar este área del servicio requerido.

Art. 340.—Otras obligaciones a contener en el Programa de Actuación Urbanística.

Las bases del concurso para la formación del P.A.U. podrán establecer otras normas u obligaciones que deberán asumir los adjudicatarios del concurso en atención del destino de la actuación o de la relación entre ella y el Suelo Urbano o Urbanizable Programado, aún cuando tales obligaciones hayan de ejecutarse fuera del ámbito de la actuación de que se trate.

A los efectos de determinar las cargas y obligaciones a que hace referencia este artículo, las bases del concurso para la formulación del Programa de Actuación Urbanística ponderarán la cuantía y magnitud de aquellos en función del aprovechamiento de que sea susceptible la actuación y de las cargas provinientes de la sustitución de la cesión del 10 por 100 en los casos en que así proceda, de forma que, en todo caso, se asegure la rentabilidad económica de la actuación.

Entre estas obligaciones el Plan General y para áreas determinadas, exige la obtención y cesión de parte de los elementos de los sistemas generales de la estructura general y orgánica del territorio, haciendo expresa mención en las Fichas correspondientes del elemento o parte del sistema general asignado.

Art. 341.—Declaración de utilidad pública y necesidad de los terrenos.

La aprobación de un Programa de Actuación Urbanística, implicará la declaración de utilidad pública y necesidad de actuación de los terrenos a los efectos de expropiación forzosa en los términos previstos en la legislación urbanística.

Art. 342.—Limitaciones del Suelo Urbanizable no Programado.

En tanto no se aprueben Programas de Actuación Urbanística, los terrenos clasificados como Suelo Urbanizable no Programado estarán sujetos a las limitaciones previstas en el artículo 85 de la Ley del Suelo y demás que resulten de estas Normas.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 85 de la Ley del Suelo, será de aplicación a esta categoría de suelo el concepto de núcleo de población definido en el título VIII, Suelo no Urbanizable de estas Normas.

Art. 343.—Conservación de la obra de urbanización y dotaciones.

Salvo que las bases del concurso expresaran otra cosa, los propietarios de los terrenos comprendidos en el ámbito de un Programa de Actuación Urbanística quedarán sujetos a la obligación de conservar las obras de urbanización y a mantener las dotaciones e instalaciones de los servicios públicos, a cuyo efecto se integrarán en una entidad de conservación.

Título VIII
REGULACION DEL SUELO NO URBANIZABLE

Capítulo 1.°
DETERMINACIONES GENERALES DEL SUELO NO URBANIZABLE

Art. 344.—Definición.

Constituyen el Suelo no Urbanizable los terrenos que, en función de sus valores de orden agrícola, forestal, paisajísticos, ecológico o de otra naturaleza o por razón del modelo territorial elegido, el Plan General clasifica dentro de esta categoría, al objeto de evitar el proceso de urbanización del mismo, preservar sus características naturales y/o su riqueza productiva.

El ámbito del Suelo no Urbanizable queda delimitado en el plano "C" a escala 1/10.000 de este Plan General, y su deslinde con el Suelo Urbano y Urbanizable queda expresado a mayor escala en el plano "A" a escala 1/5.000.

Art. 345.—Limitaciones.

El Suelo no Urbanizable estará sujeto a las determinaciones que prevén estas Normas del Plan General y a las limitaciones que con carácter general señala el artículo 86 de la Ley del Suelo.

Art. 346.—Construcciones autorizadas.

En esta categoría de suelo no se podrán realizar otras construcciones que las destinadas a explotaciones agrícolas que guarden relación con la naturaleza y destino de la finca, y se ajusten en su caso a los planes o normas del Ministerio de Agricultura, así como las construcciones e instalaciones vinculadas a la ejecución, entretenimiento y servicio de las obras públicas.

Podrán autorizarse, no obstante, siguiendo el procedimiento del artículo 43.3 de la Ley del Suelo, instalaciones o edificaciones de utilidad pública o interés social, exclusivamente para los usos religiosos, culturales, deportivo y sanitario, siempre que quede acreditada la utilidad pública o interés social que preside su función, y se demuestre que hayan de emplazarse necesariamente en medio rural, así como edificios aislados destinados a vivienda familiar en lugares en los que no exista posibilidad de formación de un núcleo de población.

Art. 347.—Adaptación de las edificaciones al ambiente.

Las construcciones autorizables en esta categoría de suelo deberán adaptarse al ambiente en que estuvieran emplazadas, a fin de no alterar la armonía del paisaje o la perspectiva propia del mismo.

Art. 348.—Parcelación.

Con arreglo al artículo 94 de la Ley del Suelo se reputará ilegal toda parcelación urbanística en esta categoría de suelo.

Las parcelaciones agrícolas cumplirán las dimensiones mínimas fijadas por la Ley para la Reforma y Desarrollo Agrario, debiendo quedar reflejado en su inscripción registral la imposibilidad de edificar sobre la misma si su dimensión pudiera dar lugar a la formación de núcleos de población de acuerdo con lo especificado en las presentes Normas.

Art. 349.—Núcleo de población.

1. A los efectos del artículo 86 de la Ley del Suelo y 36 del Reglamento de Planeamiento, se consideran núcleos de población los lugares donde concurran una o varias de las siguientes circunstancias:
   - *a)* Lugares que cuenten con accesos señalizados exclusivos, con nuevas vías de tránsito rodado interior.
   - *b)* Lugares en los que existan realizadas conducciones de agua potable, alcantarillado y electrificación con acometidas individuales por parcelas y con captación y transformación común a todas ellas, que no estén previstas en Plan o Proyecto alguno.
   - *c)* Lugares en los que existan edificaciones sociales, deportivas, de ocio y recreo para uso de los propietarios de posible parcelación, en contradicción con las determinaciones de este Plan.
   - *d)* Lugares próximos a núcleos de población, donde se realicen aperturas de caminos que no cuenten con la preceptiva licencia municipal y, no estén amparados en Plan de Ordenación o Proyecto de Urbanización.
   - *e)* Con carácter general, se considerará núcleo de población cuando en un círculo de superficie igual a tres hectáreas, centrado en cualquiera de las viviendas preexistentes, haya más de cuatro viviendas.
2. En atención a ello, no podrá autorizarse la construcción de vivienda unifamiliar, cuando por aplicación del punto anterior, en el lugar donde se solicita licencia, concurran una o más de las circunstancias descritas.

Art. 350.—Planeamiento Especial.

En desarrollo para las previsiones de este Plan General para el Suelo no Urbanizable, se definen los siguientes Planes Especiales:

— Carretera los Montes.
— Limonero - Concepción.
— Tassara.
— Monte Victoria - Seminario.
— Caleta Alta.
— Puerto de la Torre.

cuyos ámbitos quedan definidos en el plano "B" a escala 1/5.000 y "C" a escala 1/10.000, cuya finalidad se especifica en las fichas correspondientes al Suelo no Urbanizable.

Además de estos Planes Especiales, podrán redactarse en el transcurso de la gestión del Plan General otros Planes Especiales para la ejecución directa de las obras de infraestructuras básicas relativas a comunicarse, abastecimiento de agua, suministro de energía, saneamiento y la realización de los elementos de la estructura general y orgánica del territorio localizadas en este suelo y actuaciones de interés público que hubiere de realizar la Administración no previstas en este Plan.

Art. 351.—Clases de Suelo no Urbanizable.

En Suelo no Urbanizable, y para la determinación del régimen aplicable en cada circunstancia, se distinguen dos clases:

1) Suelo no Urbanizable especialmente protegido.
2) Suelo no Urbanizable simple.

Art. 352.—Normativa específica.

Las Normas contenidas en los capítulos siguientes del presente título constituyen el régimen específico aplicable a cada una de las clases de Suelo no Urbanizable mencionados en el artículo anterior.

Capítulo 2.°

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO

Art. 353.—Definición.

Constituyen el Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido aquellos suelos que, por la valoración que el Plan hace de ellos, deban ser objeto de una protección especial y en consecuencia habrán de ser destinados a determinadas actividades o a mantener las existentes. En cualquier caso, no podrán ser dedicados a utilizaciones que impliquen transformación de su destino o naturaleza o lesionen el valor específico que se protege.

Art. 354.—Modalidades.

El Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido se subdivide a su vez en las siguientes modalidades, en razón del régimen aplicable:

a) Agrícola de regadío.
b) Forestal.
c) Recursos hidráulicos.
d) Protección ecológica.
e) Protección Histórico-Artística, Arqueológica y Paisajística.
f) Protección y mejora del medio rural.

Art. 355.—Agrícola de regadío.

1. **Definición.**

   Se califica como tal el que por razón de su naturaleza, destino o situación debe protegerse para potenciar su riqueza productiva. Para demostrar su condición de regadío tanto para los suelos que actualmente lo son como para los que eventualmente pudieran incorporarse, habrán de contar al menos con los siguientes documentos:

   — Certificado de Técnico competente en el que se definiría lo siguiente: Caudal disponible en estiaje, descripción del regadío, sistema utilizado e instalaciones existentes.
   — Certificado de la Delegación de Hacienda en el que se acredite su inscripción en el catastro de rústica como "regadío" sujeto a la contribución correspondiente. En caso de nueva incorporación al regadío habrá de acreditarse el correspondiente certificado de **Alta** en el catastro.

   En ningún caso se considerarán regadíos a fincas que no tengan caudal de agua disponible de al menos 0,2 litros por segundo y hectárea si el riego es "por goteo" o por 0,8 litros por segundo y hectárea si es "por aspersión" y 1,5 litros por hectárea si se riega "por inundación".

2. **Condiciones de edificación.**

   2.1. Tipología de la edificación: Las construcciones que se autoricen han de responder al concepto de edificación aislada.
   2.2. Parcela mínima: 5.000 m².
   2.3. Distancia mínima entre edificaciones: 50 metros.
   2.4. Distancia mínima a linderos privados: 15 metros.
   2.5. Altura máxima: 7 metros.

3. **Condiciones de uso:**

   Siempre que se respeten las condiciones establecidas en el apartado anterior, se permiten los siguientes usos:

   — Vivienda familiar.
   — Los usos agrícolas en toda su extensión.
   — Almacenes de productos agrícolas desde su recolección hasta su traslado para la comercialización.
   — Establos para animales de labor y/o los que pasten en la finca.
   — Los usos complementarios, entendiéndose por aquellos los que sirven de apoyo y soporte de la actividad, como las industrias de transformación de productos agrarios, directamente ligadas a la explotación, previa declaración de utilidad pública, así como los almacenes, silos, graneros, granjas, etc.

Art. 356.—Forestal.

1. **Definición.**

   Se califican como suelo forestal aquellos suelos que están destinados a esta actividad o los que siendo susceptibles de ser dedicados a ella, debieran ser repoblados. Ambas modalidades se grafían en el plano "C" de escala 1/10.000.

2. **Condiciones de edificación.**

   2.1. Tipología de la edificación: edificación aislada.
   2.2. Parcela mínima: 40.000 metros cuadrados.
   2.3. Distancia mínima entre edificaciones: 200 metros.
   2.4. Distancia mínima a linderos: 50 metros.
   2.5. Altura máxima: 7 metros.

3. **Condiciones de uso.**

   Siempre que se respeten las condiciones establecidas en el apartado anterior, se permiten los siguientes usos:

   — Vivienda familiar.
   — Uso de camping: para la ubicación de este uso se requerirá la previa declaración de interés público y social de la instalación, tramitándose en su caso mediante un Plan Especial en el que se contemplen la incidencia de su implantación sobre el territorio, así como la justificación de la dotación de los servicios necesarios.
   — Los usos complementarios, entendiéndose por aquellos los que sirven de apoyo y soporte a la actividad, como las industrias de transformación maderera y similares, así como los almacenes, granjas, establos...

Art. 357.—Protección de Recursos Hidráulicos.

1. **Definición.**

   Se define como tal el terreno incluido en el Suelo no Urbanizable, que por las características hídricas del subsuelo debe protegerse especialmente.

2. **Condiciones de uso.**

   Esta categoría de Suelo no Urbanizable queda sujeta a la prohibición de construir. No obstante el Plan Especial de Protección que se formule en desarrollo del Plan General, podrá prever instalaciones de esparcimiento y recreo público. En todo caso, no se autoriza sobre el suelo así calificado, uso alguno que pueda suponer deterioro, daño o merma de la riqueza natural que se quiere proteger.

3. **Régimen de aplicación y planeamiento especial.**

   Quedan comprendidos dentro de esta calificación el área denominada Los Manantiales, que a su vez serán objeto de Plan Especial de Protección que contendrán las medidas oportunas de protección y defensa de la riqueza natural que se preserva conforme a sus características propias.

Art. 358.—Suelo de Protección Ecológica.

1. **Definición.**

   Se denominan así los enclaves de Suelos no Urbanizables que el Plan General expresamente prevé por razón de las características naturales del suelo o por la especificidad e importancia de su fauna y flora.

2. **Condiciones de uso.**

   Los Suelos clasificados como no Urbanizables de Especial Protección Ecológica son inedificables a todos los efectos, permitiéndose, no obstante, las edificaciones existentes en el momento de la aprobación inicial de este Plan. Quedan asimismo expresamente prohibidas todo tipo de actividades que pongan en peligro o signifiquen merma, daño o perjuicio de la fauna y flora o contribuyan a modificar las características del suelo.

3. **Régimen de aplicación y planeamiento especial.**

   Quedan comprendidos dentro de esta calificación las áreas correspondientes al Monte San Antón y La Isla, que serán objeto de Plan Especial de Protección a fin de garantizar, mediante el establecimiento de las medidas oportunas, la pervivencia y no degradación de la riqueza natural y medioambiental que se protege.

Art. 359.—Suelo de Protección Histórico-Artística, Arqueológica y Paisajística.

Comprende esta categoría de Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido los enclaves emplazados en esta clase de suelo donde existen construcciones o edificaciones de carácter histórico artístico o susceptibles de declaración

monumental, restos arqueológicos o parajes, perspectivas o paisajes de reconocido valor.

Los suelos comprendidos en esta calificación quedan sujetos al régimen definido en los artículos 103 a 106 de las presentes Normas.

En desarrollo de las previsiones del Plan General, se formularán los Planes Especiales de Protección de la carretera de La Cala y el Tell Fenicio de Guadalmar.

Art. 360.—Protección y mejora del medio rural.

1. **Definición.**

   Comprende los terrenos delimitados gráficamente en el Plan General que se ha desarrollado sin Plan Parcial o sin cumplir las condiciones en cuanto a cesiones o urbanización y que por sus características específicas son zonas que requieren un cuidadoso estudio, a fin de deslindar estrictamente el Suelo no Urbanizable de las zonas consolidadas con avanzado estado de la parcelación e incluso edificación clandestina. Excepcionalmente, el Plan Especial podrá considerar la procedencia de legalizar ciertas situaciones siempre que ello no repercuta en el interés general, y se cumplan las obligadas condiciones de urbanización y cesión a establecer por el propio Plan Especial.

2. **Régimen de aplicación y planeamiento especial.**

   Las áreas que a continuación se citan, en desarrollo de las previsiones de este Plan General, deberán ser objeto de regulación específica a través de Planes Especiales de Protección.

   Dichas áreas son:
   — Marginales de la cuenca media del Arroyo Jaboneros.
   — Carretera de Olías.
   — San Isidro.
   — Núcleos del Río Campanillas.

Capítulo 3.°
SUELO NO URBANIZABLE SIMPLE

Art. 361.—Definición.

Por exclusión, se definen como Suelo no Urbanizable simple todos los terrenos que no se encuentren enclavados dentro de las categorías mencionadas en el capítulo anterior, y que están sujetos al régimen jurídico uniforme propio del Suelo no Urbanizable.

Según se desprende del plano "C" a escala 1/10.000, el Suelo no Urbanizable simple coincide con aquel cuya actividad productiva es la de cultivo de secano.

Art. 362.—Condiciones de edificación.

1.° Tipología de la edificación: edificación aislada.
2.° Parcela mínima: 25.000 metros cuadrados.
3.° Distancia mínima entre edificaciones: 150 metros.
4.° Distancia mínima a linderos privados: 15 metros.
5.° Altura máxima: 7 metros.
6.° Máxima ocupación de suelo en el uso recreativo, incluido su zona de aparcamiento, será un 1/25 de la superficie de la parcela.

Art. 363.—Condiciones de uso.

Respetando las condiciones establecidas en el artículo precedente se autorizan los siguientes usos:

— Vivienda familiar.
— Los usos agrícolas del suelo, que tendrán la consideración de uso principal.
— Los usos complementarios entendiendo por tales los que sirven de apoyo y soporte de la actividad principal.
— Se admiten además usos recreativos en la modalidad de ventas e instalaciones análogas, exclusivamente.

Capítulo 4.°
REGULACION DE CAMINOS

Art. 364.—Definición y régimen.

Las vías de servicio, o de carácter complementario de actividades implantadas en Suelo no Urbanizable que habitualmente no tienen ancho mayor de seis metros y sus pavimentos los son del tipo económico (explanada mejorada, suelos estabilizados u hormigones hidráulicos de escaso espesor).

Corresponde a los titulares del camino su construcción, conservación y reparación.

Art. 365.—Licencia.

1. De conformidad con el artículo 27 de estas Normas, la apertura de caminos está sujeta a licencia municipal.
2. Con la solicitud de licencia se acompañarán los siguientes documentos:
   a) Estudio justificativo de la necesidad de su apertura, por el carácter de acceso o servicio a una actividad implantada en medio rural o uso de los permitidos por el Plan General en el Suelo no Urbanizable.

   La necesidad se presume implícita en la solicitud de licencia deducida por órganos de la Administración, por lo que quedan exceptuados de este requisito.

   b) Estudio previo o anteproyecto del camino en el que se expresarán los datos técnicos referentes a la ejecución del mismo.

   c) La licencia podrá ser denegada cuando a criterio de la Administración concedente no quedare suficientemente acreditada la necesidad de su apertura.

Título IX

LISTADO DE PLANES ESPECIALES DE REFORMA INTERIOR

P.E.R.I.:

Centro:

C-1 Convento del Carmen.
C-2 Perchel norte.
C-3 Barrio Alto (Biedmas).
C-4 Manzana Los Cristos.
C-5 Lagunillas.
C-6 Parras.
C-7 Olletas.
C-8 Cementerio San Miguel.
C-9 Capuchinos.

Litoral Este:

LE-1 San Telmo.
LE-2 Las Cuevas.
LE-3 Miraflores de El Palo.

Prolongación:

R-1 Bailén.
R-2 Antiguo Cuartel de la Trinidad.
R-3 Domingo Savio.
R-4 Bresca.
R-5 Carlos Haya.

Litoral Oeste:

LO-1 El Bulto.
LO-2 La Princesa.

Puerto de la Torre:

PT-1 Fuente Alegre.
PT-2 Chaparral.

Torremolinos:

TO-1 Carihuela.
TO-2 Calvario.
TO-3 Camping Los Alamos.
TO-4 Las Velas.

P.E.R.I. C-1: CONVENTO DEL CARMEN.

Este P.E.R.I. se sitúa en la manzana del convento del Carmen. Tiene como objetivos:

Recuperar el convento eliminando sus añadidos y dejando al descubierto sus fachadas y espacios libres. El espacio recuperado deberá permitir su neutralización para usos públicos y de reequipamiento de los barrios colindantes. A su vez el P.E.R.I. deberá ordenar, y a ser posible, dar alternativas al Mercado Municipal del Carmen que interfiere la prolongación de la calle.

P.E.R.I. C-2: PERCHEL NORTE.

El actual Plan Especial de reforma interior Trinidad-Perchel se declara expresamente subsistente en todo aquello que no fuese contradictorio con las determinaciones del Plan General. Este Plan General respeta el conjunto de sus previsiones a excepción de su Ordenanza de Edificación y uso del suelo, que queda sustituido por las normas específicas de la zona centro de este Plan General y el ámbito

UNIDADES DE ACTUACION DE LA ZONA CENTRO				CONDICIONES DE GESTION							CONDICIONES DE ORDENACION	
					CESIONES			OTRAS CESIONES				
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie de la unidad	Superficie de suelo edif.	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % AP Medio	Esta unidad requiere la redacción de	Ordenanza aplicación	OBJETIVO Y CONDICIONES
C.1	ALINEACION PASILLO DEL MATADERO	325,5	265	COM			87,5			PERI y PR	centro	Corrección de las alineaciones con retranqueo del edificio para la mejora de la circulación rodada.
C.2	ALINEACION C/. TOMAS HEREDIA	555	494	COM			61			PERI y PR	centro	Corrección de la alineación con retranqueo del edificio para la mejora de la circulación rodada.
C.3	APARCAMIENTO EN PLAZA DE ARRIOLA	2.260	1.630	COOP			630			PERI y PR	centro	Esta U.A. se destina a uso de aparcamientos en edificio exclusivo. Será necesario el estudio del tráfico en el área circundante, con el fin de clarificar las posibles incidencias del aparcamiento. Iniciativa Pública.
C.4	APERTURA C/. OLOZAGA - C/. MARQUES	320	240	COOP			80			PERI y PR	centro	Regulación y ordenación de la manzana delimitada por las calles Olózaga, c/. del Marqués, c/. Sebastián Souvirón y Plaza Arriola. Permitiendo el acceso rodado desde c/. Olózaga hasta su desembocadura en el Pasillo de Santa Isabel, así como la apertura de c/. Agujero. Iniciativa Pública.
C.5	REGULARIZACION DE LA MANZANA EN LA CALLE MARQUES	1.380	830	COOP			550			PERI, PU y PR	centro	Regularización de la manzana delimitada por las calles del Marqués, Olózaga, el Agujero y Camas. Permitiendo el tráfico desde calle Olózaga hasta su desembocadura en el Pasillo de Santa Isabel. Iniciativa Pública.
C.6	APERTURA DEL PASAJE MESON DE LA VICTORIA	355	204	COOP						PERI, PU y PR	centro	Apertura del Pasaje Mesón de la Victoria, descubriendo la fachada del Mesón, actualmente usado como Museo de Artes Populares. A su vez permite higienizar la manzana con fachada a c/. Agujero al dimensionar más racionalmente la misma y permitirle mayor extensión de fachadas exteriores. Iniciativa Pública.
C.7	APERTURA DE C/. ZEGRI ENTRE C/. ALCAZABILLA Y C/. GRANADA	750	260	COOP			313	177		PERI, PU y PR	centro	Mejora de la circulación por la parte este del casco Histórico. Iniciativa Pública.
C.8	APERTURA ENTRE C/. DON RODRIGO Y C/. MARQUES DE VALDECAÑAS	4.212	1.260	COOP			340	1.520		PERI y PU	centro	Apertura de nueva calle que una Molinillo del Aceite con c/. Carmelitas que permita el tráfico rodado. Construcción de un aparcamiento subterráneo de iniciativa municipal. Mantenimiento del aparcamiento existente de 1.092 m². Iniciativa Pública.
C.9	MANZANA LLANO MARISCAL C/. CARMELITAS	2.692	2.005	COM			63	622		PERI y PU	centro	Cambio de alineaciones para obtener un mayor espacio libre al mismo tiempo que se higieniza el Llano del Mariscal.
C.10	REORDENACION MANZANA C/. REFINO Y C/. NEGROS	9.340		COOP						PERI y PU	centro	Regularización y ordenación de la manzana, posibilitando la rehabilitación y edificación de viviendas, creándose al mismo tiempo espacios interiores libres. Iniciativa Pública.
C.11	REORDENACION MANZANA C/. NEGROS Y GARCILASO DE LA VEGA	10.520	5.720	COOP			2.840	1.590		PERI, PU y PR	centro	Regularización y ordenación de la manzana, posibilitando la realización y edificación de viviendas, creándose al mismo tiempo espacios interiores libres. Iniciativa Pública.
C.12	REORDENACION MANZANA C/. GARCILASO DE LA VEGA Y C/. CHAVES	6.050	4.845	COOP			395	810		PERI, PU y PR	centro	Regularización y ordenación de la manzana, posibilitando la rehabilitación y edificación de viviendas. Iniciativa Pública.
C.13	APERTURA DE CALLE SAN BARTOLOME	1.710	1.070	COOP				640		PERI, PU y PR	centro	Continuación de la alineación de c/. San Bartolomé hasta unirla mediante esta apertura con c/. Capuchinos para la mejora de la circulación rodada. Iniciativa Pública.
C.14	APERTURA DE C/. S. JOSE	1.260	1.020	COMP				240 peatonal		PERI y PR	centro	Continuación de la alineación de c/. San Jorge hasta la unión con c/. Cauce para la mejora de accesibilidad entre ambas calles.

UNIDADES DE ACTUACION DE LA ZONA CENTRO				CONDICIONES DE GESTION							CONDICIONES DE ORDENACION	
					CESIONES			OTRAS CESIONES		Esta unidad requiere la redacción de		
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie de la unidad	Superficie de suelo edif.	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % AP Medio		Ordenanza aplicación	OBJETIVO Y CONDICIONES
C.15	RESIDENCIA HIJAS DE MARIA INMACULADA. CALLE VICTORIA, N.° 84-88	7.366	4.307	COMP		1.629	430 peatonal			PERI y PU	centro	Se constituirá un aparcamiento en P.B. con una profundidad desde la línea de fachada de 70 m. y con una extensión de 3.105 m². Los volúmenes edificados se adaptarán en todos sus parámetros y alturas a los correspondientes con fachada a calle Victoria.
C.16	REORDENACION MANZANA C/. CIRCO Y C/. ALTOZANO	4.590	3.170	COOP		1.420				PERI y PU	centro	Remodelación de la manzana delimitada por c/. Altozano, c/. Circo, c/. Chaves y c/. Cristo de la Epidemia con obtención de un espacio libre interior. Iniciativa Pública.
C.17	APERTURA C/. TEJEROS	1.010		COMP			145			PERI y PU	centro	Ordenación de la manzana delimitada por c/. Tejeros, c/. Puerto Parejo y c/. Cortina.
C.18	ORDENACION TRAMO CALLE PUERTO PAREJO	2.720	2.240	COOP			480			PERI y PU	centro	Ordenación de la manzana y cesión de vial de acceso a c/. Puerto Parejo. Iniciativa Pública.
C.19	EL EJIDO	31.320	8.560	COOP		5.015	7.145	2.020		PERI, PU y PR	MC-3	Cesión Deportivo de 8.580 m². Creación de una plaza ajardinada con la obtención de un conjunto de espacios para diversos usos de utilidad pública necesarios. Iniciativa Pública.
C.20	APARCAMIENTO EN C/. TEJON Y RODRIGUEZ	1.120	1.120	COMP						PERI y PR	centro	Construcción de un edificio de aparcamientos en c/. Tejón y Rodríguez, desarrollándose un paso peatonal porticado tal y como señala el dibujo que une dicha calle con la futura plaza en c/. San Julián.
C.21	CORTINA DEL MUELLE											Se trata de una actuación arquitectónica con el objetivo de recuperar la fachada de las tres únicas casas todavía sin renovar en este importante tramo de calle. La renovación de una de ellas (el edificio de "Seguros Estrella") realizada en base a las directrices que le marcó el propio Ayuntamiento, obligarán a las otras dos a realizar un Estudio de Detalle adaptándose a la renovación ya existente en todos sus parámetros (altura, retranqueos, ocupación...) y a conservar las fachadas existentes desarrollando el mismo diseño de fachada en las plantas superiores.

UNIDADES DE ACTUACION			CONDICIONES DE APROV.			CONDICIONES DE GESTION							CONDICIONES DE ORDENACION	
							CESIONES			Otras cesiones		Esta unidad requiere la redacción de		
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie	Edif. bruta m²/m²	Techo máx. edificable	N.° viv. máximo	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % Ap. medio		Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
LE-1	BARCENILLAS	3.920				COM		878	1.162			ED y PU	MC-1	Ejecución de una escalera peatonal que una la c/. Pinosol con la c/. Macabeos. Dicha escalera tendrá una anchura mínima de 10 m.
LE-3	LA VAGUADA-1	19.440	0,40	7.776	67	COM		6.602	4.640		6	ED y PU	CJ-5	Ejecución de los viales incluidos en la U.A. y su conexión con la Red viaria colindante.
LE-4	LA VAGUADA-2	10.380	0,40	4.152	35	COM		2.750	2.620		3	ED y PU	CJ-5	Ejecución de los viales incluidos en la U.A. y cesión de los terrenos de la rampa acceso al Camino Nuevo.
LE-6	BAÑOS DEL CARMEN	4.300				COM		3.300	400			ED y PU	CO	Iniciativa Pública.
LE-8	LAS ESCLAVAS	1.900	0,60	1.140	10	COM			906			PR	UAD-1	
LE-9	COCHERAS	8.400	1,00	8.400	72	COM		3.080	2.130			ED y PU	CTP-2	Iniciativa Pública.
LE-10	PASAJE DE MORA	2.572				COM		1.790				ED	MC-1	Iniciativa Pública. Limitación de altura a PB + 4, excepto en la fachada a la c/. Real cuya limitación es PB + 5. Ejecución de todos los espacios vacantes interiores a la manzana. Cesión del 40 % de la PB, para pasaje peatonal que une el patio de manzana con las cuatro esquinas.

(sigue)

de la pieza marcada en el plano de "Régimen de Suelo y Gestión" con la denominación de P.E.R.I. C-2, cuya Ordenación resulta sustancialmente alterada por este Plan General.

El P.E.R.I. Trinidad-Perchel deberá tramitar un proyecto de modificación-adaptación al Plan General de iniciativa municipal, que será formulado dentro del primer bienio del Programa de Actuación y desarrollar el P.E.R.I. C-2 con los siguientes objetivos genéricos:

1. Llevar adelante los objetivos del P.E.R.I. Trinidad-Perchel referente a la rehabilitación y renovación de viviendas.
2. Obtención de espacios susceptibles de ser convertidos en equipamientos:
   - — Italcable.
   - — Casa del Obispo.
   - — Casa de las Animas.
3. Recuperación del convento de la Trinidad.
4. Tratamiento del río Guadalmedina y de la fachada del barrio al río.

P.E.R.I. C-3: BARRIO ALTO (Biedmas).

El área de aplicación del P.E.R.I. Barrio Alto (Biedmas) se extiende por todo el espacio comprendido en el perímetro de las calles que se relacionan, incluyendo las fachadas correspondientes: calle **Carretería,** acera izquierda hasta su intersección con la calle **San Francisco**, al Norte; al Este, la mencionada calle de **San Francisco** y las de **Alvarez y Don Rodrigo,** sirviendo esta última de límite al Norte; al Oeste, la **Avenida de la Rosaleda,** acera derecha, hasta su intersección con la mencionada calle de **Don Rodrigo.**

Sus objetivos hacen referencia a dos escalas espaciales diferentes:

1. Por lo que se refiere a la ciudad global, el P.E.R.I. es conjuntamente con los correspondientes a Trinidad-Perchel, Lagunillas y Parras, un aspecto más de la política de recuperación para la ciudad de su "periferia histórica" mediante unos instrumentos —en este caso un P.E.R.I.—, capaces de cambiar el sentido actual de las tendencias observadas. Con la aplicación de un P.E.R.I. en este área se pretende, como efectivamente ya ha ocurrido en otras zonas de la "periferia histórica", una ampliación del número de edificios y de espacios susceptibles de constituir importantes hitos urbanos, espacios significativos más allá de los límites impuestos por la divulgación erudita hasta ahora dominante en la ciudad. Además, esta ampliación debe afianzar una segunda corona urbana constituida por barrios populares, con unas características muy apreciables en su paisaje y calidad ambiental. En esa estrategia, la Unidad de Actuación definida en el Plan en torno a los Baños de Alvarez, es un factor central que asegura esta recuperación, puesto que de su realización cabe deducir un impacto favorable a la dinámica del P.E.R.I., cuya vida comunitaria y funciones permanecen vivas y llenas de potencialidades. Por otra parte se persigue la obtención de espacios para equipamientos colectivos de carácter diversos deficitarios para el conjunto del centro histórico considerado en los límites definidos.
2. Con respecto al área considerada aisladamente, el P.E.R.I. pretende establecer los cauces —a través de las adecuadas políticas— para alcanzar una mejora general de la situación del patrimonio edificado, con especial incidencia en las condiciones de habitación de los actuales usuarios del barrio.

En consecuencia, este P.E.R.I. debe lograr una perfecta adecuación entre ambos objetivos, es decir, un equilibrio entre el desarrollo de las políticas expresadas para solucionar problemas a nivel ciudad y el mantenimiento y mejoras de lo que podríamos llamar la ecología del barrio, equilibrio que, somos conscientes, tiene enormes dificultades.

Como objetivos genéricos se plantean:

a) Estudio sistemático del patrimonio edificado:

a.1) Acceder al conocimiento de los inmuebles que por sus características puedan constituir parte fundamental del patrimonio histórico y arquitectónico de la ciudad.

a.2) Evaluar la situación general del conjunto del patrimonio inmobiliario, con especial referencia a las situaciones de habitación.

a.3) Definir las políticas de vivienda aplicables, mediante su sistematización (rehabilitación, renovación, etc.).

b) Delimitación de los espacios capaces de ser convertidos en equipamientos, con especial referencia a ámbitos susceptibles de utilizarse como escolares o aparcamientos en altura o superficie, que ayudan a resolver los déficits existentes en el centro histórico.

c) Estudio del paisaje urbano y diseño de alternativas para su tratamiento.

d) Estudio de las infraestructuras.

e) Especial atención y cuidado proyectual de la fachada al río Guadalmedina.

f) Propuesta de ordenanzas.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. C-4: MANZANA DE LOS CRISTOS.

Este P.E.R.I. abarca la manzana comprendida por las calles de Los Cristos, Ollerías, Ermitaño y Huerto de Monjas.

La situación de degradación de la manzana, posibilita la intervención urbana con el objetivo de recuperar esta pieza de marcado carácter popular, permitiendo por tanto su rehabilitación y mantenimiento.

Posibilita a su vez el P.E.R.I., estudiar con detenimiento una de las manzanas más complejas del barrio alto y capaz de regular propuestas alternativas de ordenanzas.

Como objetivos genéricos se plantean:

a) Rehabilitación y renovación de las viviendas.

b) Cuidado de la fachada de calle Ollerías.

c) Obtención de una plaza con fachada a c/. de los Cristos.

d) Propuestas alternativas de ordenanzas.

Este P.E.R.I., será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. C-5: LAGUNILLAS.

El P.E.R.I. Lagunillas se extiende en el área delimitada por calle de la Victoria, Plaza de la Victoria, calle Altozano y Cruz Verde, calle Frailes y Plaza de la Merced.

El área que conforma el P.E.R.I. Lagunillas es otro de los barrios populares que corresponden a la denominada segunda corona urbana de la ciudad preindustrial.

UNIDADES DE ACTUACION			CONDICIONES DE APROV.			CONDICIONES DE GESTION							CONDICIONES DE ORDENACION	
							CESIONES			Otras cesiones		Esta unidad requiere la redacción de		
Identif	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie	Edif. bruta m²/m²	Techo máx. edificable	N.º viv. máximo	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % Ap. medio		Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
LE-11	URUGUAY	1.000				COM			420			ED y PU	MC-1	Cesión gratuita y ejecución de la Prolongación de la c/. Uruguay.
LE-12	SANTA CATALINA	8.847	0,51	4.512	38	COM		3.900	2.000			ED y PU	CJ-6	Ceder los terrenos del tramo de vial que la comunica con Parque Clavero.
LE-13	VILLAJARABA	4.250	0,66	2.805	24	COM		1.000				ED	CJ-6	Deberá urbanizar el espacio libre como Plaza pública peatonal incorporándose su diseño en la propia U.A.
LE-14 A	CAMPOS ELISEOS BAJO	4.200				COM						ED	CTP-2	Ejecución de escalera de unión con la LE-14B. Urbanización del vial interior y su conexión con Paseo Reding. Cesión para equipamiento en Casco Histórico. Tratamiento de la medianería colindante.
LE-14 B	CAMPOS ELISEOS ALTO	8.760				COM	3.000	4.620				ED y PU	CTP-2	Urbanización y ejecución de su vial de acceso. Urbanización y ejecución de los espacios ajardinados y tratamiento del coste del terreno trasero. Estudio de la tipología.
LE-15	LOS EUCALIPTOS	13.200	0,44	5.800	50	COM	1.260	1.200	1.700			ED y PU	UAS-1 CTP-1	
PD-1	LOS AGUACATES	3.100				COM		1.296	144			ED	CTP-1	Iniciativa Pública.
PD-2	PURA GUTIERREZ	920				COM		304				ED	CTP-1	Iniciativa Pública.
PD-4	SANCHO DE MIRANDA	2.480				COM			468			ED	CTP-1 CTP-2	
PD-7	ROSARIO DEL PINO	8.220				COM			3.812			ED	MC-3a	
PD-8	SAN JUAN BOSCO	2.721				COM			756			ED	CTP-2 y MC-3a	
R-1	ARROYO DEL CUARTO	10.540				COM		5.640	3.100			ED	MC-3	
R-2	BARON DE LES 1	1.647				COM			947			ED	MC-1	
R-3	SEGISMUNDO MORET	2.920				COM		1.000	940			ED	MC-1	Iniciativa Pública.
R-4	BARON DE LES 2	1.400				COM		520	68			ED	MC-1	Iniciativa Pública.
R-6	AVDA. BARCELONA	6.740				COM			3.932			ED	MC-1	Iniciativa Pública.
R-7	VELARDE	8.080				COM			3.088			ED	MC-1	Iniciativa Pública.
P-1	LA SECUNDARIA	17.214	1,43	24.670	200	COM				6.000		ED	OA-1	Convenio Suscrito. Se valorará por el Estudio de Detalle la posibilidad de que la calle propuesta que atraviesa la Unidad de Actuación comunicando c/. Herrera Oria con la prolongación de c/. Capitán M. García, tenga tratamiento de pasaje peatonal, (incluso cubierto en su salida a Herrera Oria).
P-3	SAN RAFAEL	16.840				COM	3.735	390	5.835			ED	MC-1	
P-4	ALCALDE DIAZ ZAFRA	5.440				COM		2.534	1.100			ED	MC-1	
P-5	TIRO DE PICHON	12.987				COM		1.900	3.387	1.250		ED y PU	CTP-1	
I-1	SANCHEZ BLANCA	27.600	0,35	9.681	83	COOP	6.800	644	11.350			ED y PU	UAD-1 IND-2	
I-2	LA ESTRELLA	91.000				COOP	10.840	7.500	22.270			PU	IND-3	
I-3	SAN LUIS	39.980				COOP			9.581			PU	IND-3 y IND-2	
I-4	GUADALHORCE	2.456.000				COM		70.000	564.880	41.000		PR y PU	IND-3, IND-4 y IND-2	Cesión Sistema Técnico: 194.400 m²

(sigue)

UNIDADES DE ACTUACION			CONDICIONES DE APROV.			CONDICIONES DE GESTION							CONDICIONES DE ORDENACION	
							CESIONES			Otras cesiones		Esta unidad requiere la redacción de		
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie	Edif. bruta m²/m²	Techo máx. edificable	N.º viv. máximo	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % Ap. medio		Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
PT-2	EL TOMILLAR-LIMONEROS	78.107	0,523	40.849	350	COM		31.459	18.488	3.600	35	ED y PU	MC-3a, CJ-6 y UAD-1	El Proyecto de Urbanización se realizará conjuntamente con la UA-PT-1, debiendo solucionar y ejecutar la reurbanización de la fase del Tomillar consolidada, cuya realización irá ligada a la presente U.A. Al mismo tiempo se deberá ceder gratuitamente en la zona consolidada del Tomillar 1.300 m² de zona verde y 1.467 m² de zona social cuya situación se especifica en los planos de clasificación. Convenio suscrito.
T-1	LOS MOLINOS	115.000	0,875	100.625	863	COM	12.500	21.235	39.650	1.500	86	ED y PU	UAD-1, CJ-7 y OA-1	Convenio suscrito. El ED deberá adaptarse a las directrices del P.E. de la Vía Tangencial.
T-2	QUINTA ALEGRE	31.440	0,875	27.510	236	COM	2.920	2.700	7.290	2.920	23	ED y PU	MC-3, CJ-7 y UAD-1	Convenio suscrito.
T-6	EL TEJAR	14.015	0,583	8.170	70	COM	670	390	7.890		7	ED	CTP-1	Las tipologías que se proyectan deberán integrarse a las existentes en la Colonia Santa Inés, planteando diseños similares en sus composiciones formales.
CA-3	EL PRADO	8.680	0,35	3.038	26	COM			2.392	3.060	3	ED y PU	UAD-1 CTP-1	
CA-4	HUERTECILLA MAÑAS	32.100	0,35	11.235	110	COM	5.900	5.000	8.700		11	PU	UAD-1 CTP-1	Convenio suscrito.
CA-6	CENTRO	30.340	0,35	10.619	91	COM	6.615	3.110	12.205		9	ED y PU	CTP-2	Iniciativa Pública.
CH-2	PLATERO	87.230	0,466	40.649	348	COM	8.600	2.700	29.549	4.480	34	ED y PU	CTP-1, UAD-1	Convenio suscrito.
CH-3	COLICHE	36.480	0,466	16.999	146	COM	6.800	1.200	9.320		14	PU	UAD-1	Separación mínima de 14 m. de la edificación al borde de la carretera. Espacio que deberá urbanizar. Convenio suscrito.
TO-1	EL PINILLO	18.900	0,66	12.474	107	COM	3.500	3.800	1.800			ED y PU	CJ-4	
TO-2	MONTEMAR BAJO 1	15.050	0,83	12.500	107	COM	5.000		1.190			ED y PU	CJ-7	
TO-3	MONTEMAR BAJO 2	13.794	0,83	11.450	98	COM		3.924				ED y PU	CJ-7	Deberá urbanizar el vial que une el proyectado Paseo Marítimo con la Avenida Imperial, situado al Este de la U. A., cuya superficie aproximada es de 1.120 m²
TO-4	LOMA DE LOS RISCOS	15.450	0,40	6.180	53	COM		2.800				ED y PU	UAD-2	Ejecución del vial peatonal que cruza de Norte a Sur la U. A., y que rodea la zona de jardín, estableciendo una conexión entre la calle Pez Dorado y el camino de la zona de los Riscos.
TO-5	CARIHUELA	15.925	1,00	15.925	120	COM			2.718			ED y PU	CJ-7	Cesión de 2.000 m² para aparcamiento.
TO-7	SANTA CLARA	4.565	1,00	4.565	40	COM		1.531				ED	CJ-7	Alternativamente al número máximo de viviendas, una habitación o apartamento turístico por cada 70 m² construidos.
TO-9	BAJONDILLO	2.730	0,83	2.265	20	COM		1.000				ED	CJ-7	

Actualmente está en situación estratégica como transición entre los barrios altos: Ejido, Victoria, Capuchinos y Olletas, y el Centro de la ciudad. Esta situación obliga a un entendimiento claro de área que le posibilita jugar su papel de gozne en la actual estructura urbana, tanto morfológica como funcionalmente.

Si por una parte es un barrio que debe ser entendido con el fin de permitir la accesibilidad urbana entre los barrios altos y el centro, por otra mantiene uno de los ejes comerciales y artesanales (calle Lagunillas) más vivos de la ciudad, lo que convierte al barrio en un área receptora de rentas y empleos absolutamente necesarios para el sostenimiento del mismo.

Como objetivos genéricos se plantean:

a) Estudio sistemático del patrimonio edificado:
  - *a.1)* Evaluación de la situación física del conjunto del patrimonio edificado.
  - *a.2)* Evaluación de las condiciones de habitación.
  - *a.3)* Definición sistemática de las políticas de viviendas aplicables.

b) Análisis y diseño de alternativas para la fachada de la calle de la Victoria incluida dentro del área.

c) Análisis, delimitación y definición de operaciones de renovación urbana y cambios de la morfología existente.

d) Plan de infraestructuras (saneamiento integral).

e) Propuestas y/o alternativas de ordenanzas.

f) Tratamiento de la actividad comercial y artesanal del barrio.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. C-6: CALLE PARRAS.

Este P.E.R.I. abarca las manzanas delimitadas por las calles Ollerías, Cabello, Guerrero, Dos Aceras, Postigos y Cruz del Molinillo.

La situación de degradación en que se encuentran las manzanas que forman este P.E.R.I., posibilita la intervención sobre las mismas en el sentido de su recuperación, permitiendo su rehabilitación y mantenimiento, al mismo tiempo se realiza un estudio detenido de las manzanas, que bien pudiera ampliar alguno de los objetivos básicos que a continuación se proponen:

a) Estudio de las manzanas: rehabilitación y renovación de las viviendas.

b) Estudio de la posible conexión viaria desde la calle Montaño hasta calle de los Cristos para la creación de un segundo cinturón del centro.

c) Conexión viaria entre la calle Parras y la calle Ollerías a través de la calle de Dos Hermanas.

d) Obtención de un espacio libre de uso público aprovechando el jardín trasero de la Gota de Leche.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. C-7: OLLETAS.

Este P.E.R.I. comprende el espacio delimitado al Norte por el depósito de agua municipal, al Este por la calle Toquero, al Sur por la calle Guillén de Robles y al Oeste por el Camino del Colmenar.

Los objetivos genéricos que pretende este P.E.R.I. son:

1. La búsqueda lógica de un final al Camino de los Almendrales, hoy con escasas posibilidades de salida por calle Toquero.
2. Encontrar una protección para el sistema técnico de servicios (depósito de agua municipal) y el cuidado de diseño y alineaciones del viario propuesto por el Plan.
3. Ordenación de los espacios internos del P.E.R.I. y recuperación de la manzana que cierra las traseras al Camino de Colmenar.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. C-8: CEMENTERIO SAN MIGUEL.

Corresponde a la fachada sur del Cementerio San Miguel. El Plan cuida con detalle los bordes urbanos del cementerio, actualmente ya agotado, procurando ordenar y separar en lo posible este espacio necrológico de la zona residencial circundante. Este objetivo ha obligado al Plan a delimitar el ámbito de este P.E.R.I. en la fachada sur, totalmente rota y anárquicamente construida, necesitada de una ordenación de los espacios públicos y privados y de una reparcelación del suelo edificable.

P.E.R.I. C-9: CAPUCHINOS.

Corresponde al tratamiento del borde norte del Cuartel de Capuchinos. La apertura de una vía continua rodeando el Cuartel obliga a la creación de nuevas alineaciones, interfiriendo un conjunto de viviendas medio adosadas al Cuartel y en situación bastante inhabitables. La necesidad de ordenación de esta pequeña pieza histórica y su tratamiento arquitectónico obliga al Plan a la formulación de este P.E.R.I.

P.E.R.I. LE-1: SAN TELMO.

Este P.E.R.I. está delimitado por la Avenida de Juan Sebastián Elcano, paseo Cerrado de Calderón, c/. Valera y c/. Vicente Espinel.

Es esta pieza de gran belleza para la ciudad, propia para la realización para un concurso de ideas. El P.E.R.I. pretende la ordenación de las traseras de Juan Sebastián Elcano y la recuperación visual del Monte de San Telmo y la Viña. Además la zona presenta graves problemas geológicos, un área de protección arqueológica que exigen un cuidado detenido para la localización de los usos que el P.E.R.I. indica.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. LE-2: LAS CUEVAS.

Este P.E.R.I. se encuentra limitado por las calles Real, Olivar, la Carretera de Almería y la Avenida de Miraflores.

Es esta una zona de viviendas marginales incrustada en el centro del casco urbano de El Palo y que se localizan a través del cauce del arroyo de Miraflores. Presentan graves problemas de ordenación y falta de todo tipo de infraestructuras y servicios, con fuertes deterioros en el tejido que da fachada a la carretera de Almería. Se trata de la rehabilitación de la pieza mediante la estructuración y ordenación interna del P.E.R.I.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

UNIDADES DE ACTUACION DESARROLLADAS MEDIANTE P.E.R.I.			CONDICIONES DE APROV.			CONDICIONES DE GESTION								CONDICIONES DE ORDENACION	
							CESIONES			Otras cesiones		Esta unidad requiere la redacción de			
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie	Edif. bruta m²/m²	Techo máx. edificable	N.º viv. máximo	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % Ap. medio			Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
LO-4	SAN ANDRES	105.475	0,77	81.215	696	COM	5.000	22.068	40.853		70	PE y PU		OA-1	Deberá reservar un espacio —que podrá ubicarse en las plantas bajas de la edificación residencial—, para uso social, de cesión gratuita, con una superficie de techo mínimo de 2.800 m² construidos. Asimismo deberá urbanizar la calzada lateral interior del Paseo Marítimo.
PT-1	TOMILLAR MONTE	142.285	0,135	19.208	164	COM	21.665	39.959	22.647		16	PE y PU		UAS-1, UAD-1	El proyecto de urbanización se realizará conjuntamente con la UA-PT 2, siendo sus condiciones iguales a las enunciadas en aquel sector.
CA-1	VALLEJO	16.040	0,35	5.614	48	COM	1.590	6.218	3.430		5	PE y PU		UAD-1, CTP-1	
CA-2	PILAR	16.740	0,35	5.859	51	COM		4.200	2.954	728	5	PE y PU		UAD-1, CTP-1	
CA-5	TRAPERA	37.770	0,35	13.258	114	COM			7.831	2.380	11	PE y PU		CTP-1, CTP-2	Cesión deportivo: 16.760 m²
TO-6	LA ROCA	25.600	1,00	25.600	190	COM		1.940	6.660			PE y PU		CJ-7	Iniciativa Pública.
TO-8	LOS MANANTIALES	21.630	2,26	47.587	392	COM		4.800	6.180			PE y PU		MC-1	
LE-7	LA VIÑA	35.280	0,35	12.348	105	COM		7.600	7.960		10	PE y PU		UAD-1	Se mantendrán los anchos de los viales existentes en la U.A., así como se obliga a la construcción del vial que conecta con c/. Pepita Jiménez. Deberá plantarse una arboleda en los 7.600 m² de zona verde.
PD-3	CASINES	56.183	0,871	48.963	420	COM	11.700	8.440	12.895		42	PE y PU		OA-1	Convenio suscrito.
PD-6	VIVEROS	21.738			160	COM	5.460	800	6.692			ED y PU		CTP-2, CTP-1	
LO-1	HUELIN	260.800	0,968	252.550	1.950	COM	32.031	48.895	95.583	3.920	196	PE y PU		MC-1	Convenio suscrito. Se deberá especificar en la ordenación propuesta, los parámetros de altura, alineaciones interiores y exteriores y número de viviendas máximo por cada unidad de parcela, siendo vinculantes el resto de los parámetros de la MC-1.
LO-2	OXIDO ROJO	23.475	0,77	18.075	155	COM	1.600	4.000	6.000			PE y PU		CJ-6	
LO-3	PACIFICO	111.000	0,77	85.470	732	COM	7.488	12.120	50.328	2.376	73	PE y PU		OA-1	Deberá urbanizar la calzada lateral del Paseo Marítimo. Ejecución de las obras de acondicionamiento del secadero de tabacos según proyecto público.

REGIMEN TRANSITORIO DESARROLLADO MEDIANTE P.E.R.I.			CONDICIONES DE APROV.			CONDICIONES DE GESTION								CONDICIONES DE ORDENACION	
							CESIONES			Otras cesiones		Esta unidad requiere la redacción de			
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie	Edif. bruta m²/m²	Techo máx. edificable	N.º viv. máximo	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % Ap. medio			Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
LE-5	HAC. MIRAMAR	106.143	0,488	51.794	430	COM	8.241	16.065	7.645		43	PERI y PU (parcelas 5 y 6)			PARCELA 1,2 y 4: CJ-6 PARCELA 3: CJ-4a PARCELA 5: UAD-2 PARCELA 6: UAS-2 Los ED regulará expresamente las condiciones establecidas en los arts. 99 y 104 para la protección de paisajes.
PD-5a	JARD. DE MALAGA	11.640	0,61	7.117	61	COM		1.750	4.890			PERI y PU		OA-1	Convenio suscrito.
PD-5b	JARD. DE MALAGA	18.720	0,56	10.541	90	COM		2.900	3.440	1.840		PERI y PU		OA-2	Convenio suscrito.

(sigue)

REGIMEN TRANSITORIO DESARROLLADO MEDIANTE P.E.R.I.			CONDICIONES DE APROV.			CONDICIONES DE GESTION							CONDICIONES DE ORDENACION	
							CESIONES			Otras cesiones		Esta unidad requiere la redacción de		
Identif.	NOMBRE DE LA UNIDAD	Superficie	Edif. bruta m^2/m^2	Techo máx. edificable	N.º viv. máximo	Sistema actuac.	Escolar	Jardín	Viario	Social	10 % Ap. medio		Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
T-3	SANTA INES 1	38.680	0,875	33.845	290	COM		7.560		4.080	29	PERI y PU	MC-3, CJ-7, UAD-1	
T-4	SANTA INES 2	62.800	0,875	54.950	471	COM	5.904	8.088		4.300	47	PERI y PU	MC-3, CJ-7, UAD-1	
PT-3	LOS ALMENDROS	72.000	0,653	47.016	400	COM	7.750	6.300	18.600	3.100	40	PERI y PU	CJ-7, UAD-1	Convenio suscrito.
CH-1	HELIOMAR	135.960	0,466	63.357	543	COM	13.044	5.875	47.641	2.600	54	PERI y PU	UAD-1 CJ-6, CTP-1	Convenio suscrito. Cesión deportivo: 5.800 m^2
LE-2	LAS PALMERAS	315.000	0,35	110.250	954	COM	12.000	191.224	25.365	14.661	94	PERI y PU	CJ y UAD	Deberá realizarse la repoblación forestal de la zona verde del monte, así como ejecutar las conexiones viales con el Mayorazgo y con el Camino de los Almendrales, incluida la ejecución del puente sobre el Arroyo la Caleta, y que conecta con la urbanización El Mayorazgo. N.º máx. plantas: PB + 3 + ático.
R-5	LA ROCA	144.360	0,832	120.214	1.031	COM	15.502	24.672	41.960		103	PERI y PU	MC y OA	Convenio suscrito. N.º máx. plantas: PB + 6.
P-2	LA BARRIGUILLA	212.500	0,875	185.937	1.594	COM	6.350	29.830	72.152	3.125	160	PERI y PU	MC, CJ y UAD	Cederá gratuitamente la parte norte de la Ronda situada dentro del límite físico de la Unidad de Actuación. N.º máx. plantas: PB + 4 + ático.
LO-5	SAN CARLOS	75.570	0,77	58.189	498	COM		17.579	30.253		50	PERI y PU	OA	Esta U.A. deberá reservar un espacio que podrá situarse en las plantas bajas de la edificación residencial para uso social, de cesión gratuita, con una superficie de techo mínimo de 1.500 m^2t. construidos. Asimismo deberá urbanizar la calzada lateral del Paseo Marítimo. N.º máx. plantas: PB + 6.
LO-6	ALMUDENA	140.448	0,77	108.145	926	COM	11.112	19.446	46.309	5.556	93	PERI y PU	OA y MC	Deberá ceder gratuitamente para Deportivo 10.500 m^2 de suelo: Se podrá utilizar como alternativa la ordenanza MC-3. N.º máx. plantas: PB + 6.
T-5	EL CONSUL	246.000	0,583	143.418	1.230	COM	23.000	35.000	71.590	4.450	123	PERI y PU	MC, CJ y UAD	Convenio suscrito. N.º máx. plantas: PB + 3 + ático.
I-5	VALDICIO	56.800	0,8	45.440		COM		5.760	18.960	2.080	4.544 m^2t	PERI y PU	IND-2, IND-3	

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

En las fichas de los S.U.P., el apartado de "CONDICIONES DE USO" se expresa con dos letras "A" y "B", cuyos significados son los siguientes:

CONDICIONES DE USO "A", para sectores residenciales.

DOMINANTE: vivienda.

COMPLEMENTARIO: Los prescritos en la Ley del Suelo y Reglamento de Planeamiento, según constan delimitados para este sector en el Plano A "Calificación, Usos y Sistemas", del Plan General.

COMPATIBLE: Los definidos en el artículo 55 de estas Normas con los números 2 al 17 ambos inclusive.

PROHIBIDO: Uso industrial en grados 3 y 4.

CONDICIONES DE USO "B" para sectores industriales-comerciales.

DOMINANTE: Los definidos en el n.º 6 del artículo 55 de las Normas.

COMPLEMENTARIO: Los prescritos en la Ley del Suelo y Reglamento de Planeamiento, según consta delimitados para este sector de planeamiento en el plano A "Calificación, Usos y Sistemas", del Plan General.

COMPATIBLE: Los definidos en el n.º 1, sólo en viviendas al servicio de la industria, y los 2, 3, y 5, 6, 12, 15 y 16.

P.E.R.I. LE-3: MIRAFLORES DE EL PALO.

Se trata de una pieza correspondiente al antiguo Plan Parcial de Miraflores que se ha desarrollado carente de dotaciones en equipamientos e incluso con déficits infraestructurales. La necesidad de superar estos déficits en este área contigua a la barriada de El Palo, con un asentamiento residencial de unifamiliares aisladas y por tanto con un territorio muy segregado en pequeñas parcelas, ha obligado al Plan General a delimitar un área de P.E.R.I. que posibilite la recuperación de los déficits de equipamientos e infraestructuras.

1. **Superficie del P.E.R.I.:**160.560 m^2

2. **Condiciones de aprovechamiento residencial.**
   - 2.1. Edificabilidad bruta: 0,18 m^2/m^2.
   - 2.2. Techo máximo edificable: 29.000 m^2.
   - 2.3. Número máximo de viviendas: 145.

3. **Condiciones de gestión.**
   - 3.1. Sistema de Actuación: Compensación.
   - 3.2. Cesión gratuita de suelo para los usos y extensiones siguientes:
     - *a)* Escolar: 13.640 m^2.
     - *b)* Jardín: 16.000 m^2.
     - — De dichas cesiones, la escolar aparece grafiada en planos, debiendo el P.E.R.I. localizar los 16.000 m^2 de zona verde.
   - 3.3. Se requiere la redacción de un P.E.R.I. para ese ámbito y proyecto de urbanización.
   - 3.4. El plazo máximo para la presentación de ambos instrumentos de planeamiento es de dos años, a partir de la aprobación definitiva del Texto Refundido del P.G.O.

4. **Condiciones de ordenación.**
   - 4.1. Ordenanza de aplicación: UAS-4.

P.E.R.I. R-1: BAILEN.

Corresponde a una pieza histórica de ciudad articulada por la Calzada de la Trinidad y contenedora de dos importantes centros colectivos: el Mercado de Bailén y la Iglesia de la Santísima Trinidad y un conjunto de viviendas adosadas a estos centros a las que bordean y contornan su perímetro. Se pretende con este P.E.R.I. la ordenación de los ámbitos residenciales, posibilitando la recuperación y esponjamiento de ambos equipamientos.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. R-2: ANTIGUO CUARTEL DE LA TRINIDAD.

Corresponde a la manzana del antiguo Cuartel de la Trinidad. La intención del Plan de variar los usos actuales del Cuartel, promoviendo usos colectivos bien de carácter cultural (museos) o de carácter recreativo (zonas de ajardinamiento), ha llevado al Plan a indicar la necesidad de realizar un Plan Especial que permita por una parte entender estos nuevos usos en el espacio constructivo actual y por otra proceder a la rehabilitación y puesta a punto del edificio del Cuartel de la Trinidad.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. R-3: DOMINGO SAVIO Y

P.E.R.I. R-4: BRESCA.

Ambas manzanas se estructuran en un "intento" de ensanche de ciudad articuladas a través de c/. Blas de Lezo y c/. Suárez. De amplias dimensiones se "picotean" anárquicamente a finales de los 60 y durante la década de los 70. Su resultado es unas manzanas con un parcelario inferior fuertemente desajustado y desordenado. Ambos P.E.R.I. intentan recomponer, en lo posible, la ordenación interna de las manzanas, delimitar con coherencia los espacios públicos de viario y privados de parcelario edificable, y posibilitar una digna habitabilidad de la que actualmente carecen, mediante una cuidada ordenación de volúmenes.

Estos P.E.R.I. serán de iniciativa municipal.

P.E.R.I. R-5: CARLOS HAYA.

El Hospital Carlos de Haya es hoy por hoy el centro hospitalario más importante de la provincia de Málaga. El agobio de espacio en que se encuentra sometido es innegable, con una total carencia de reservas mínimas a su alrededor que posibiliten su buen funcionamiento como servicio asistencial a toda la provincia. El P.E.R.I. pretende realizar unas reservas de suelo que puedan ser utilizadas por el Hospital para cubrir sus actuales deficiencias de espacio, necesidad imprescindible para un hospital de la entidad de Carlos de Haya.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. LO-1: BULTO.

El Bulto ya no se ve drásticamente afectado por Avda. de la Américas, sus necesidades de remodelación no se derivan ya del viario sino de sus propias condiciones precarias de habitabilidad. Pero como no cabe duda de que sus corralones y su traza pertenecen a la historia de Málaga, se hace preciso encontrar una fórmula que aborde al problema residencial de sus moradores pero que rescate el Bulto para la ciudad.

Esta fórmula podría ser un P.E.R.I. que destinase los corralones más significativos para centros escolares (con sus correspondientes zonas libres) y culturales. La población se alojaría en viviendas nuevas de promoción pública. De esta forma: alojamos a la población, se consigue superficie de equipación docentes y culturales y se rescata una parte del patrimonio histórico.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. LO-2: LA PRINCESA.

Corresponde a una pequeña pieza al norte de la calle Héroe Sostoa, cuya actual situación de mezcla de tipologías y usos, en particular un escolar, obliga al Plan a remodelar la manzana completa, ordenando su espacio interior y la interrelación con su entorno.

P.E.R.I. P-1: GAS CIUDAD.

Se trata al igual que el P.E.R.I. P-2 Moro de una pieza industrial central. Está ocupada actualmente por la Fábrica de Gas. El Plan General tiene la voluntad del traslado de estas instalaciones que necesitarían localizarse en lugares más lejanos de las áreas residenciales.

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (S.U.P.)			CONDICIONES DE APROVECHAMIENTO				CONDICIONES DE GESTION			CONDICIONES DE ORDENACION	
Identif.	NOMBRE DEL SECTOR	Superficie	Edif. bruta m^2/m^2	Densidad viv./ha.	N.° viv. máximo	Excesos de aprovech.	Sistemas de actuación	Programa de actuac.	Condic. de uso	Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
LE-1	OLLETAS	115.625	0,30	26	300		COM	2.°	A	UAD, UAS	a) Este sector deberá conservar en su totalidad la masa forestal existente en su interior; b) Asimismo se deberá localizar el equipamiento escolar en el sureste del sector, junto a la barriada de Sierra Blanquilla.
LE-2	LA MANIA	97.760	0,30	26	253		COM	2.°	A	UAD, UAS	Este sector deberá ejecutar el parque proyectado, respetando el diseño propuesto por el Plan General. Y conectar a una red general de suficiente diámetro para garantizar el abastecimiento y creación de un nuevo depósito de capacidad superior a 50 m^3.
LE-3	PARQUE CLAVERO	222.485	0,30	26	572		COM	1.°	A	UAD, UAS	Ejecución de las obras de urbanización de los itinerarios de cornisa en los tramos correspondientes al sector así como sus conexiones con S. Vicente de Paúl a través del camino que contornea el castillo de Santa Catalina y a la Avda. del Pintor Sorolla mediante la urbanización del Arroyo del Café.
LE-4	POLVORIN	68.820	0,30	26	180		COM	1.°	A	CJ UAD	Ejecución de las obras de urbanización del itinerario de cornisa en los tramos internos al sector y su conexión con las faldas del monte de las Esclavas, a través de un nuevo paso rodado, que cruce el Arroyo de los Pilones. N.° máx plantas: PB + 2 + ático.
LE-5	S. FRANCISCO	77.840	0,30	26	200		COM	1.°	A	CJ UAS	Deberá ejecutar el puente sobre el Arroyo Jaboneros que conecta la c/. Antonio Trueba con la c/. Conde de las Navas, y con el propio sector. Deberá realizarse un vial que conecte con el "Puente de la Mosca" situado al norte de este sector, computando los terrenos incorporados a tal objeto (8.000 m^2 aproximadamente) dentro del cómputo total de volumetría del sector. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
LE-6	CAMINO OLIAS	74.300	0,30	26	191		COM	2.°	A	UAD, UAS CTP	Iniciativa Pública. Cederá obligatoriamente el 35% del suelo bruto residencial al Excmo. Ayuntamiento de Málaga de forma totalmente gratuita. N.° máx de plantas: PB + 1.
LE-7	JARAZMIN	16.625	0,30	26	43		COM	1.°	A	UAD, UAS CTP	Mejorará los accesos de la barriada. Cederá obligatoriamente el 35 % del suelo bruto residencial al Excmo. Ayuntamiento de Málaga de forma totalmente gratuita. N.° máx. plantas: PB + 1.
PD-1	SANTA AMALIA	71.320	0,35	30	214		COM	1.°	A	UAD, UAS y CJ	Ejecutará la rectificación y ampliación de la vía que contornea el sector, c/. Antonio Ramos, hasta su conexión con la carretera de los Montes. Su ordenación quedará vinculada a las directrices que establezca el plan especial del parque las Flores. N.° máx. plantas: PB + 3 + ático.
PD-2	HUERTA NUEVA	200.000	0,35	30	600		COM	1.°	A	CJ, UAD y UAS	La zona norte se desarrollará exclusivamente con las ordenanzas UAD y UAS. Creará un depósito regulador de cola para la mejora del abastecimiento de agua potable en la zona y urbanizará la cuenca del Arroyo Aceitero. N.° máx. plantas: PB + 3.
R-1	FLORISOL	148.000	0,35	30	444		COM	1.°	A	CJ y UAD	Este sector se desarrollará en varias etapas que deberán necesariamente abarcar la totalidad del período de programación de este plan. Garantizará el abastecimiento de la zona con la creación de un depósito elevado regulador con capacidad para abastecer a su población con una dotación de 600 litros por habitante y día y cuya red conectará con la del suelo urbano colindante, resolviendo los posibles déficits de abastecimiento de esta zona. N.° máx. plantas: PB + 2 + ático.
PT-1	VIRGEN DEL CARMEN	101.465	0,35	30	304		COM	2.°	A	CJ y UAD	Ejecución del colector general del Arroyo de la Palma hasta su injerencia en el embovedado ya realizado. Conexión de su viario interno con el de la Urbanización los Ramos. N.° máx. plantas: PB + 2 + ático.
PT-2	MORALES II	56.415	0,35	30	169		COM	1.°	A	UAD y UAS	Iniciativa Pública. Su desarrollo lo ejecutará el Patronato Municipal de la Vivienda. Contribuirá a la ejecución de las obras de abastecimiento y regulación de agua potable en el Puerto de la Torre.
PT-3	MORILLAS II	37.780	0,35	30	113		COM	2.°	A	UAD UAS	Contribuirá a la ejecución de las obras necesarias para el abastecimiento y regulación mediante depósitos de agua potable a Puerto de la Torre.

(sigue)

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (S.U.P.)			CONDICIONES DE APROVECHAMIENTO				CONDICIONES DE GESTION			CONDICIONES DE ORDENACION	
Identif.	NOMBRE DEL SECTOR	Superficie	Edif. bruta m^2/m^2	Densidad viv./ha.	N.° viv. máximo	Excesos de aprovech.	Sistemas de actuación	Programa de actuac.	Condic. de uso	Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
T-1	TEATINOS	179.500	0,875	75	1.347	168.679	COM	1.°	A	MC, CJ y UAD	Iniciativa Pública. Contribuirá a las obras de rectificación de las líneas de alta tensión de la zona, en proporción a su superficie y aprovechamiento según proyecto de urbanización a redactar a este fin. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
T-2	MORILLAS	277.500	0,875	75	2.082	262.083	COM	1.°	A	MC, CJ y UAD	Contribuirá a las obras de rectificación de las líneas de alta tensión de la zona, en proporción a su superficie y aprovechamiento según proyecto de urbanización a este fin de redacción pública. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
T-3	CAPITAN	145.908	0,875	75	1.094	137.802	COM	2.°	A	MC, CJ y UAD	Iniciativa Pública. Contribuirá a las obras de rectificación de las líneas de alta tensión de la zona, en proporción a su superficie y aprovechamiento, según proyecto público de urbanización a redactar a este fin. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
T-4	BIZCOCHO	284.880	0,875	75	2.137	267.706	COM	2.°	A	MC, CJ y UAD	Contribuirá a las obras de rectificación de las líneas de alta tensión de la zona, en proporción a su superficie y aprovechamiento, según proyecto público de urbanización a redactar a este fin. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
T-5	CORTIJO ALTO	271.900	0,875	75	2.040	255.508	COM	1.°	A	MC, CJ y UAD	Previo informe de la Cámara de Comercio de Málaga y de la Consejería de Comercio de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento podría permitir que una parte del suelo de este sector se destinara a uso comercial intensivo. En cualquier caso esta superficie no superará los 40.000 m^2 y techo máximo 15.000 m^2t. El techo máximo residencial de admitirse el uso comercial en cuestión, se aminorará en la proporción de multiplicar el índice de edificabilidad por la superficie usada a este fin. Ejecutará las conexiones necesarias para garantizar los accesos rodados y peatonales procedentes de la ciudad, así como su conexión al SUP-T.4 con sus dos pasos en túnel y uno en superficie. Contribuirá a las obras de rectificación de las líneas de alta tensión de la zona, en proporción a su superficie y aprovechamiento según proyecto público de urbanización a redactar a este fin. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
T-6	TORRE ATALAYA	293.450	0,65	56	1.636	130.462	COM	2.°	A	MC, CJ y UAD	Urbanización de la carretera de la Colonia en su frente, y ejecución de un colector general que garantice la eliminación de sus aguas residuales. N.° máx. plantas: PB + 3 + ático.
T-7	ROMERAL	348.540	0,65	56	1.942	154.353	COM	2.°	A	MC, CJ y UAD	Urbanización de la carretera de la Colonia en su frente y ejecución de un colector general que garantice la eliminación de sus aguas residuales. N.° máx. plantas: PB + 3 + ático.
T-8	ESTACION	169.880	0,65	56	947	75.232	COM	2.°	A	MC, CJ y UAD	Urbanizará el Camino de San Rafael en todo su frente hasta su encuentro con la Ronda Exterior. N.° máx. plantas: PB + 3 + ático.
T-9	EL CONSUL	163.000	0,583	50	815	48.175	COM	2.°	A	MC, CJ y UAD	Ejecución de un colector general que garantice la eliminación de sus aguas residuales. Cesión del Parque de la Píndola y sede social del mismo. N.° máx. plantas: PB + 3 + ático.
P-1	EL DUENDE	68.680	0,65	56	382	30.524	COM	1.°	A	CJ y MC	Contribuirá a las obras de Urbanización del Camino de San Rafael como vía que da acceso al sector. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
LO-1	MAINAKE	193.000	0,45	38	744		COM	1.°	A	CJ y MC	Contribuirá a la ejecución del emisario que resuelva el vertido de sus aguas residuales y urbanización de la realenga de San Luis. N.° máx. plantas: PB + 4 + ático.
LO-2	TORRE DEL RIO	129.487	0,77	66	822	92.079	COM	1.°	A	OA	Contribuirá a la ejecución del colector general y emisario que garantice la eliminación de sus aguas residuales, y urbanizará su frente del Paseo Marítimo. N.° máx. plantas: PB + 6.
LO-3	GUADALJAIRE	142.500	0,45	38	550		COM	1.°	A	OA	Contribuirá a la ejecución del emisario que resuelva el vertido de sus aguas residuales. Efectuará las obras de urbanización de la Avda. que en su frente le da acceso desde la carretera de Cádiz y la conecta con el Camino Viejo de Churriana. N.° máx. plantas: PB + 6.
I-1	SANTA BARBARA INDUSTRIAL	159.411	0,764			43.572	COM	1.°	B	IND-2 IND-3	
I-2	HUERTA DEL CORREO INDUSTRIAL	182.260	0,60				COM	2.°	B	IND-3	
I-3	RONDA INDUSTRIAL	114.680	0,60				COM	2.°	B	IND-3	

(sigue)

Trasladada esta industria, se obliga a la redacción de un Plan Especial en todo el ámbito de la pieza. Se permite una volumetría máxima de 1,2 m^2/m^2 desarrollada mediante OA, con el mismo tipo de usos que el P.E.R.I. P-2, aunque podrá disponer como máximo de un 30 % de su volumetría para viviendas.

Deberá ceder gratuitamente al Excmo. Ayuntamiento el 10 % del aprovechamiento bruto total del P.E.R.I.

P.E.R.I. P-2: MORO.

Se trata de una pieza central situada estratégicamente al lado de barrios tan populares como Cruz del Humilladero y Prolongación de la Alameda, junto a la Estación Central de Renfe y la proyectada estación de Autobuses.

Se encuentra actualmente ocupado su espacio por la Industria de Aceites Moro en situación de quiebra. Se pretende como objetivo básico por parte del Plan General para la reutilización de este espacio, la propuesta de un centro de servicios. Para lo cual se admiten todos aquellos usos compatibles con este objetivo propuesto, como pueden ser: salas para reuniones y congresos, aulas de trabajo, restaurantes, aparthotel, oficinas, cines y comercial, exclusivamente éste en Planta Baja y entreplanta.

No se admiten usos industriales ni de vivienda.

Se permite una volumetría bruta máxima de 1,65 m^2/m^2, desarrollada mediante ordenanza de MC.

Se deberá ceder gratuitamente al Excmo. Ayuntamiento de Málaga el 10 % del aprovechamiento bruto total del P.E.R.I.

No deberán crearse medianeras en ningún punto, proyectándose un espacio cuidado en la linde con el GAS.

Este P.E.R.I. deberá desarrollarse durante el primer bienio del primer cuatrienio, pudiendo el Ayuntamiento en caso de no redactarse en este tiempo revisar las determinaciones del mismo.

P.E.R.I. PT-1: FUENTE ALEGRE.

Corresponde a una extensa superficie al norte del Puerto de la Torre, con una importante actuación parcelaria ilegal y viviendas autoconstruidas, que el Plan General intenta controlar mediante la redacción de un P.E.R.I. Tiene como objetivo conocer en profundidad la situación de la propiedad de los terrenos y desarrollar un proyecto de urbanización que posibilite: por una parte ordenar la pieza y por otra hacer una distribución de las cargas de urbanización que no haga recaer todos los costes sobre las arcas municipales. Además permitir analizar con detenimiento el proceso de producción de las viviendas marginales y de parcelación ilegal.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. PT-2: EL CHAPARRAL.

Corresponde a una pequeña pieza del Puerto de la Torre, en cuyo interior se encuentra una vaguada de importantes características paisajísticas. El cuidado de dicha vaguada y la ordenación de la volumetría dada por el Plan en su interior son los objetivos del Plan.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. TO-3: CAMPING LOS ALAMOS.

Al norte de la Urbanización Los Alamos se encuentra el Camping Los Alamos al que el Plan General da aprovechamiento residencial, pero obliga a la redacción de un Plan Especial para garantizar las cesiones de espacios recreativos y deportivos que garanticen el desarrollo lógico de esta pieza de camping, que el Plan desea se siga manteniendo como tal, aunque en mejores condiciones que las actuales. Al P.E.R.I. se le exige por tanto ordenar el aprovechamiento marcado por el Plan pero garantizando en lo posible el mantenimiento de Camping y los tipos de usos que necesita para su desarrollo.

P.E.R.I. TO-1: CARIHUELA.

Se trata de una pieza sin edificar junto a la Carihuela. El Plan determina su aprovechamiento, pero le exige la redacción de un P.E.R.I. con el objetivo de ordenar dicho aprovechamiento de manera que permita reservar espacios libres para aparcamientos tan necesarios en la Carihuela, y zonas ajardinadas de apoyo a la playa y al Paseo Marítimo diseñados en el Plan General.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. TO-2: EL CALVARIO.

Es la única pieza de entidad situada en el Casco Antiguo de Torremolinos. El P.E.R.I. se justifica por la necesidad de tratar dicho espacio acoplándolo a la trama del Casco Antiguo y a su vez dotar de equipamientos públicos a dicho barrio de Torremolinos.

Este P.E.R.I. será de iniciativa municipal.

P.E.R.I. TO-4: LAS VELAS.

Corresponde el ámbito del P.E.R.I. a un área de Suelo Urbano de asentamiento unifamiliar de tipo turístico, aunque con carencia de infraestructuras de saneamiento y viario y que se exige antes de dar licencias que la promoción desarrolle un Plan Especial que ordene el parcelario del área y dote de infraestructuras mínimas la zona.

LISTADO DE PLANES ESPECIALES ORDENADOS NUMERICAMENTE SEGUN TERMINOLOGIA DEL PLANO "B" DE REGIMEN DE SUELO Y GESTION

1. Carretera de La Cala, CN-340.
2. De la vía tangencial y sus ramales de enlace con la ciudad.
3. Itinerarios de Ronda del Este.
4. Barriada Camino de Olías.
5. De remodelación y ordenación de las playas de El Palo.
6. Jarazmín.
7. Del Paseo Marítimo Oriental desde la Malagueta hasta los Baños del Carmen.
8. San Antón (de Protección).
9. Marginales de la cuenca media del Arroyo de Jaboneros.
10. La Mosca.
11. Carretera de los Montes.
12. Limonero - Concepción.
13. Caleta Alta.
14. Tassara.

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (S.U.P.)			CONDICIONES DE APROVECHAMIENTO				CONDICIONES DE GESTION			CONDICIONES DE ORDENACION	
Identif.	NOMBRE DEL SECTOR	Superficie	Edif. bruta m²/m²	Densidad viv./ha.	N.° viv. máximo	Excesos de aprovech.	Sistemas de actuación	Programa de actuac.	Condic. de uso	Ordenanza aplicación	OTRAS CONDICIONES
I-4	LOS PRADOS	64.680	0,35	30	194		COM	1.°	A	UAD, CTP	Contribuirá a la urbanización del camino de los Prados con especial atención al frente de la barriada ya consolidada. N.° máx. plantas: PB + 1.
I-5	GUADALJAIRE INDUSTRIAL	35.662	0,60				COM	1.°	B	IND-3, IND-2	Ejecutará la urbanización en su frente de la Avda. que enlaza con el Camino Viejo de Churriana y rectificará las líneas de alta tensión que atraviesan el sector acomodándolas a la ordenación interna del mismo.
CA-1	CARMONA II	47.600	0,35	30	143		COM	1.°	A	UAD, CTP-1	N.° máx. plantas: PB + 1.
CA-2	CARMONA I	33.000	0,35	30	100		COM	1.°	A	UAD y CTP	Contribuirá a la ejecución de las infraestructuras generales de esta barriada, proporcionalmente a su superficie y población. N.° máx. plantas: PB + 1
CA-3	LOS MORALES	32.240	0,35	30	97		COM	2.°	A	UAD y CTP	Contribuirá a la ejecución de las infraestructuras generales de este barriada, proporcionalmente a su superficie y población. N.° máx. plantas: PB + 1.
CA-4	ROQUERO	191.800	0,35	30	575		COM	1.°	A	UAD y CTP	Cesión gratuita de 6.000 m² de suelo urbanizado (proporcional a la edificabilidad resultante en base al convenio suscrito entre el Ayuntamiento y en propiedad). Contribución de 2.300.000 pesetas para obras de alumbrado público de la zona consolidada de ROQUERO. N.° máx. plantas: PB + 1
CA-5	LA FABRICA	47.320	0,35	30	142		COM	1.°	A	UAD y CTP	Contribuirá a la ejecución de las infraestructuras generales de esta barriada, proporcionalmente a su superficie y población. N.° máx. plantas: PB + 1
CA-6	SANTA ROSALIA 2.ª	45.320	0,35	30	136		COM	1.°	A	UAD y CTP	Iniciativa Pública. Contribuirá a la ejecución de las infraestructuras generales de esta barriada, proporcionalmente a su superficie y población. N.° máx. plantas: PB + 1.
CH-1	LA HACIENDA	20.720	0,35	30	62		COM	1.°	A	UAD	Contribuirá a la ejecución del colector general de Churriana.
CH-2	LOS PAREDONES	58.200	0,35	30	174		COM	2.°	A	UAD	Urbanizará sus conexiones viarias con las tramas urbanas colindantes. Contribuirá a la ejecución del colector general de Churriana.
CH-3	AEROPUERTO	109.200	0,60				COM	1.°	B	IND-2 y IND-3 (con ordenanza específica para los usos compatibles)	Este sector se destinará a usos industriales de grado 3 y usos hoteleros de apoyo al Aeropuerto. Deberá garantizar la eliminación de sus aguas residuales con la ejecución de colector terrestre y emisario si fuera necesario.
TO-1	LA LEALA	100.000	0,22	19	130		COM	2.°	A	UAS	Incluirá las obras necesarias para la conexión viaria con los sectores colindantes.
TO-2	EL SALTILLO	70.000	0,54	46	324	24.500	COM	1.°	A	CJ	Incluirá las obras necesarias para la conexión viaria con los sectores colindantes y en concreto ejecutará la vía que circunvala inferiormente el sector, con el tratamiento y urbanización del arroyo Saltillo en todo su frente. N.° máx. plantas: PB + 3.
TO-3	MONTEMAR I	42.560	0,40	34	146		COM	1.°	A	UAD	Preservará el pinar actualmente existente en la cresta de la colina. Deberá poder inscribirse un círculo de 30 m. diámetro como mínimo. Garantizará sus accesos desde la Avda. de Montemar.
TO-4	EL CALVARIO	43.100	0,72	62	269	34.800	COM	1.°	A	CJ	Iniciativa Pública. N.° máx. plantas: PB + 4.

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

En las Fichas de los S.U.N.P., los apartados Tipo y Condiciones se expresan de forma esquemática con anagramas, cuyo significado es el siguiente:

Tipo de S.U.N.P.

Anagrama	Edificabilidad m^2t/m^2s	Dominante	Usos compatibles	Prohibido
Resid. I	< 0,175	Vivienda	Los números 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16 y 17 del art. 55	Industria Categoría 2.ª, 3.ª y 4.ª
Resid. II	0,175 - 0,23	Vivienda		
Resid. III	0,24 - 0,35	Vivienda		
Resid. IV	0,36 - 0,45	Vivienda		
Resid. V	0,46 - 0,65	Vivienda		
Comercial	< a 0,60	Comercial	Núms. 4, 8 11, 12 y 16 del art. 55	Industria Categoría 2.ª, 3.ª y 4.ª
Industrial	< a 0,40	Industria	Núms. 4, 5, 8, 11, 12, 16 del art. 55	Vivienda
Mixto	0,24 - 0,35	Vivienda e Industria	Los ya citados según zonificación del P.A.U.	Industria Categoría 4.ª

Condiciones del S.U.N.P.

"4". Reservas para dotaciones servicios y equipamientos.

Con carácter de mínimos, esta actuación destinará para reservas las superficies de suelo que procedan de la aplicación del anexo del Reglamento de Planeamiento a la intensidad prevista por el Programa de Actuación.

Cesión del 10 % del aprovechamiento de esta Actuación. Esta cesión, no obstante, podrá ser sustituida por aquellas otras cargas de mayor cuantía que la entidad actuante acordase en la aprobación de las bases del concurso.

"5". Red viaria y transporte.

El Programa de Actuación Urbanística que desarrolle este área garantizará su conexión con el Sistema General Viario en la forma que determinen las bases del concurso.

De igual modo establecerá las oportunas previsiones de transporte colectivo que conecten esta actuación con las líneas de transporte público existente.

"6". Redes de servicio e infraestructuras.

Esta actuación debe prever la ejecución de las redes de infraestructuras y servicios necesarias, garantizándose su construcción y mantenimiento por la misma hasta aquellos puntos de la red primaria de la ciudad que sean capaces de dotar a este área del servicio requerido.

"7a". Las bases del concurso para la formulación del P.A.U., que desarrollen esta actuación, podrán establecer otras cargas y obligaciones de conformidad con lo establecido en la Normativa SUNP.

"7b". A los efectos señalados en el párrafo anterior y con carácter indicativo, se consideran como posibles cargas, la ejecución de obras de urbanización por importe equivalente a la obtención de los m^2 correspondientes de suelo de SGNP.

"7c". Esta actuación deberá obtener y ceder gratuitamente al Ayuntamiento de Málaga o entidad urbanística actuante los m^2 correspondientes de suelo del SGNP.

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO (S.U.N.P.)				CONDICIONES			
Identif.	NOMBRE DEL PAU	Superficie	Tipo	Reserva para dotaciones, servicios y equipam.	Red viaria y transportes	Redes de servicio e infraestruc.	OTRAS OBLIGACIONES
LE.1	COLINAS DEL LIMONAR	316.323	RESID. I	4	5	6	7a. En las bases del concurso se considerará a estos efectos como posibles cargas la dotación de servicios y mejora de la Urbanización de la barriada Sierra Blanquilla. Deberá realizar la cesión gratuita de 189.724 m^2 de parque forestal.
LE.2	HACIENDA CLAVERO	188.375	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. En las bases del concurso se considerará a estos efectos como posibles cargas el cierre del itinerario de cornisa desde el Cerrado de Calderón hasta la Urbanización del Mayorazgo.
LE.3	HACIENDA PAREDES	190.480	RESID. II	4	5	6	7a. 7c. (...56.000 m^2 de suelo del SGNP-LE3)
LE.4	LAGARILLO	567.331	RESID. I	4	5	6	7a. 7c. (...105.000 m^2 de suelo del SGNP-LE2). Deberá realizar la cesión gratuita de 180.000 m^2 de parque forestal.
LE.5	MIRAFLORES ALTO	341.500	RESID. I	4	5	6	7a. 7c. (...160.000 m^2 de suelo del SGNP-LE1).
PD.1	VIRREINAS I Y II	298.160	RESID. V	4	5	6	7a. 7c. (...192.000 m^2 de suelo del SGNP-PD1, PD2, PD3).
R.1	ALCUBILLAS	172.500	RESID. III	4	5	6	7a. 7c. (...43.250 m^2 de suelo del SGNP-T-4). Deberá realizar la cesión gratuita de 60.306 m^2 de parque forestal. Este P.A.U. estará condicionado al desarrollo del P.E. de la Vía Tangencial y su unión con la Ronda Exterior.
R.2	FLORISOL I	112.000	RESID. III	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 16.800 m^2 de suelo de SGNP).
PT.1	CAÑAVERAL	494.900	RESID. III	4	5	6	7a. En las bases del Concurso se considerará a estos efectos la obtención de suelo y ejecución de las obras necesarias para la creación de una nueva conexión desde el Puerto de la Torre hasta la carretera MA-405, así como la ejecución del colector general de la margen izquierda del Arroyo Cañaveral hasta su cruce con la referida carretera. Deberá realizar la cesión gratuita de 77.500 m^2 de parque forestal.

(sigue)

15. Sierra Blanquilla.
16. Victoria - Seminario.
17. Monte Dorado - Mangas Verdes - Cortijillo Bazán.
18. Descenso al Guadalmedina desde los Montes (incluye S. G. del Parque de las Flores).
19. Río Guadalmedina.
20. Del Puerto, su expansión e instalaciones comunes con la ciudad.
21. Alameda, Prolongación y sus puentes.
22. Calle de Alcazabilla.
23. Castillo de Gibralfaro.
24. De la Estación Central de Renfe.
25. Apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo y reordenación de la Plaza de Andalucía.
26. De Enpetrol y Campsa.
27. Paseo Marítimo Occidental desde la Fábrica de Tabacos hasta la Térmica.
28. De la desembocadura del río Guadalhorce y sus márgenes.
29. La Isla (de Protección).
30. CN-340 desde su conexión con la Ronda Exterior hasta el límite del término con Benalmádena.
31. SG. SNU - Puerto de la Torre.
32. Las Morillas en Puerto de la Torre.
33. Nuevo Cementerio.
34. Area de servicios de los Asperones.
35. San Isidro.
36. Casco Antiguo de Churriana.
37. Los Manantiales (de Protección).
38. Del Paseo Marítimo de la Carihuela y su conexión con el Bajondillo.
38. Campanillas.
40. Cuenca del río Campanillas.
41. De catalogación.
42. Ronda Exterior en sus tramos ya ejecutados.

P. E. 1
PLAN ESPECIAL DE LA CARRETERA DE LA CALA.

Este Plan incorporará entre sus objetivos una ordenación integral del tramo de litoral por donde esta vía discurre, estudiando la posible regeneración de playas y utilización de espacios residuales como espacios libres de uso público (SGNU), paseos y aparcamientos.

Contemplará el desdoblamiento de la carretera actual en una vía rápida interior que enlace La Cala con El Palo y una vía litoral, de servicio y acceso a las playas.

Asimismo, se estudiará de forma detallada la travesía del núcleo de La Araña, su zona arqueológica y la remodelación de su borde norte.

P. E. 2
PLAN ESPECIAL DE LA VIA TANGENCIAL Y SUS ENLACES CON LA RED ARTERIAL DE LA CIUDAD.

Este Plan Especial abordará las determinaciones y criterios que posteriormente deberán desarrollar los diferentes proyectos de urbanización y de obras, respecto al elemento viario y sus márgenes.

La carretera podrá tener pendientes superiores al 8 % en tramos ininterrumpidos de menos de 200 m y en ningún caso se rebasarán las pendientes del 10 %.

La sección transversal se proyectará inicialmente de 2 carriles de 3,50 y con arcenes, dejando la reserva para una segunda etapa posterior con otra calzada similar contigua o con una cierta separación que constituirá su desdoblamiento.

Esta carretera tendrá sus plantaciones arboladas en las márgenes, suficientemente distantes de las calzadas de la trama definitiva y desarrollará estudios de visualización del paisaje y de valoración del impacto ambiental de la carretera así como adoptará las medidas de protección adecuadas, aspecto este último de especial relevancia en esta carretera.

El Plan Especial deslindará con precisión dentro de su ámbito la superficie de suelo que será destinada a uso viario del suelo restante, que como servidumbre se destinará a uso preferente de espacios libres con piezas de equipamiento público o servicios.

Los posibles cambios de zonificación originados por exigencias técnicas deben ser recogidos por el Plan Especial, sin que ello implique modificación de elementos.

Se consideran afectados por el Plan Especial todos aquellos suelos que a pesar de tener un régimen jurídico determinado, puedan hipotecar posibles rectificaciones y/o alternativas del trazado expuesto por el P.G.O.U. En general y no únicamente la faja de 30 m. a ambos lados de dicha reserva quedará afectada por dicho Plan Especial.

P. E. 3
PLAN ESPECIAL DE LOS ITINERARIOS DE RONDA DEL ESTE.

El objetivo primordial de este Plan Especial es establecer un sistema viario a lo largo de todo el litoral Este al que se le encomienda las siguientes funciones:

— Conexión superior de los valles que constituyen la zona.

— Crear itinerarios alternativos al cordón litoral (calle Juan Sebastián Elcano) que lo descarguen de la actual sobrecarga de tráfico.

— Dotar de accesibilidad al Sistema de Parques y de espacios libres públicos que como sistemas generales o locales, este Plan General pretende que estructure y caracterice la cornisa litoral.

Por el carácter eminente paisajístico de estos itinerarios, el Plan Especial pondrá especial énfasis en la correcta adecuación de su trazado a la topografía y a la variedad morfológica de los espacios por donde haya de discurrir.

P. E. 4
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE LA BARRIADA CAMINO DE OLIAS.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 5
PLAN ESPECIAL DE REMODELACION Y ORDENACION DE LAS PLAYAS DE EL PALO.

Corresponde a la ordenación interna de la faja de playa y paseos de El Palo, no exclusivamente como obra marítima de protección y fijación del perfil costero, sino que más bien el Plan deberá prestar atención a otros elementos urbanos más significativos, propios de la configuración interna de la barriada, con propuestas de remodelación puntuales a los hitos y leyes de formación de la barriada Arroyo de Jaboneros, Arroyo de Gálica, Calle del Mar...

El Plan deberá no provocar el aislamiento del barrio, procurando establecer una lectura unitaria entre la fachada del barrio y el paseo. El Plan deberá mantener la iden-

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO (S.U.N.P.)				CONDICIONES			
Identif.	NOMBRE DEL PAU	Superficie	Tipo	Reserva para dotaciones, servicios y equipam.	Red viaria y transportes	Redes de servicio e infraestruc.	OTRAS OBLIGACIONES
T.1	HACIENDA CABELLO	104.640	RESID. IV	4	5	6	7a.
T.2	SANTA BARBARA	220.200	RESID. V	4	5	6	7a. 7c. (...63.700 m² de suelo del SGNP. T-2). Asimismo ejecutará las obras de encauzamiento del Arroyo de las Cañas desde la carretera MA-401 hasta la entrada del Polígono Guadalhorce. Rectificación del camino San Rafael, según proyecto municipal.
T.3	HUERTA DEL CORREO	163.880	RESID. V	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 122.900 m² de suelo de SGNP).
T.4	EL CONSUL	676.720	RESID. IV	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 135.350 m² de suelo de SGNP).
T.5	CORTIJO DE TORRES	302.091	RESID. V	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 108.000 m² de suelo de SGNP). 7c. (...118.600 m² de suelo del SGNP-T3 y T1).
TO-1	CERRO DEL TORIL	472.500	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 70.900 m² de suelo de SGNP, que podrán ser utilizados para la ejecución de un paso rodado inferior al F.E. Málaga-Torremolinos).
TO-2	EL POZUELO	95.125	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 14.300 m² de suelo de SGNP).
TO-3	MOLINO DEL MORO	132.250	COMERCIAL	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 20.000 m² de suelo de SGNP).
TO-4	CAÑADA DE LOS CARBOS	113.605	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 17.000 m² de suelo de SGNP).
TO-5	ALDEAMAR	613.634	RESID. II	4	5	6	7a. 7c. (...186.000 m² de suelo del SGNP-TO.3, TO.4, TO.5).
TO-6	LA CIZAÑA	571.500	RESID. II	4	5	6	7a. 7c. (...100.000 m² de suelo del SGNP-TO.2).
TO-7	LOS CHOCHALES	293.500	INDUSTR.	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 44.025 m² de suelo de SGNP). Este P.A.U. estará condicionado por la redacción del P.E. de la carretera N-340 desde su conexión con la Ronda Exterior hasta el término municipal de Benalmádena.
TO-8	ARRAIJANAL	396.000	RESID. III (n.° máximo de viviendas 1.024)	4	5	6	7a. 7c. (...198.000 m² de suelo de SGNP-TO.1).
TO-9	SAN JULIAN	124.375	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 18.656 m² de suelo de SGNP).
TO-10	CANTARRANAS I	127.250	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 25.800 m² de suelo de SGNP).
TO-11	CANTARRANAS II	80.000	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 16.000 m² de suelo de SGNP).
CA-1	OLIVEROS	65.880	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 9.800 m² de suelo de SGNP).
CA-2	SEGOVIA I	72.240	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 10.800 m² de suelo de SGNP).
CA-3	SEGOVIA II	65.000	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 9.750 m² de suelo de SGNP).
CA-4	LA FABRICA II	56.800	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 12.600 m² de suelo de SGNP).
CA-5	MAQUEDA I	84.120	MIXTO	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 9.800 m² de suelo de SGNP).
CA-6	MAQUEDA II	58.360	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 5.800 m² de suelo de SGNP).
CA-7	MIRANDA	42.760	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 6.400 m² de suelo de SGNP).
CH-1	MONSALVEZ	291.040	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 43.600 m² de suelo de SGNP).

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO (S.U.N.P.)				CONDICIONES			
Identif.	NOMBRE DEL PAU	Superficie	Tipo	Reserva para dotaciones, servicios y equipam.	Red viaria y transportes	Redes de servicio e infraestruc.	OTRAS OBLIGACIONES
CH-2	CARAMBUCO	119.200	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 17.900 m² de suelo de SGNP).
CH-3	EL CUARTON	193.600	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 29.000 m² de suelo de SGNP).
CH-4	CEMENTERIO	101.760	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 15.300 m² de suelo de SGNP).
CH-5	DOS HERMANAS	162.200	RESID. III (desarrollo unifamiliar)	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 24.300 m² de suelo de SGNP).
CH-6	EL RETIRO	315.000	RESID. I	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 31.500 m² de suelo de SGNP).
CH-7	ROJAS	404.000	RESID. II	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 40.400 m² de suelo de SGNP).
LO-1	MAINAKE	367.410	RESID. V	4	5	6	7a. 7c. (...433.450 m² de suelo del SGNP-LO1).
LO-2	MINERVA	146.875	RESID. III	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 22.000 m² de suelo de SGNP).
I-1	HAZA DE LA CRUZ	344.250	INDUST.	4	5	6	7a. 7c. (...170.000 m² de suelo de SGNP-I1).
I-2	SAN RAFAEL	678.500	INDUST.	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 101.700 m² de suelo de SGNP).
I-3	EL TARAJAL	450.250	INDUST.	4	5	6	7a. 7b. (...por importe equivalente a la obtención de 45.000 m² de suelo de SGNP). Recuperación de la fábrica "EL TARAJAL", como equipamiento a nivel ciudad, incluidas sus obras de rehabilitación.

tidad y una integración racional de las leyes de formación de la barriada, recuperando los elementos urbanos más destacados, aportando nuevas claves para el entendimiento y la organización de los espacios creados que de otra forma quedarán escasos de significado. El Plan Especial deberá ser de iniciativa municipal.

P. E. 6
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE JARAZMIN.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 7
PLAN ESPECIAL DEL PASEO MARITIMO ORIENTAL DESDE LA MALAGUETA HASTA LOS BAÑOS DEL CARMEN.

Trata este Plan Especial de ganar terrenos al mar transformando la directiz actual en una semejante, desarrollada mediante segmentos de una poligonal que fije la ordenación de los terrenos ocupados.

Asimismo el Plan estudiará la creación de dos cabeceras de paseo, una en el frente del Hotel Miramar y otra en el Morlaco que destinará fundamentalemnte a jardines.

En la ordenación se evitarán elementos transversales significativos que rompan la continuidad del perfil costero, resolviendo prioritariamente la protección y fijación de pequeñas líneas de playas mediante elementos longitudinales, que a ser posible semisumergidos eviten obstrucciones a una visión completa de la Bahía. A la vez se creará una zona intensiva de playa en la Malagueta con establecimiento de elementos para su fijación que busquen como referencia y apoyo en el morro de levante. Se facilitará en el estudio soluciones al acceso y continuidad de un paseo que deslinde los equipamientos sociales existentes en la actualidad, de la zona de playas de obligatorio uso público.

Los jardines del Morlaco irán vinculados en su ordenación a la de organización interna de los Baños del Carmen. Análogamente al caso anterior se distinguirá claramente una zona de balneario de posible explotación privada de la zona de playa en la que se estudiarán accesos independientes de los del propio balneario.

El Plan Especial contemplará la mejora de los accesos y aparcamientos desde la vía actual a la zona de paseos, sin renunciar a su capacidad y características técnicas actuales.

Deberá estudiarse con una secuencia temporal que permita mediante pequeñas inversiones iniciales la transformación sustancial del paseo, así como una utilización más intensiva del mismo.

P. E. 8
PLAN ESPECIAL SAN ANTON.

El área de este Plan es el Monte de San Antón y toda su zona de influencia perimetral alrededor de la cota 250 m., aproximadamente.

Su especial posición privilegiada como hito referencial desde cualquier punto de la ciudad y la calidad medioambiental de su entorno, permite acoger usos compatibles con la protección de un área de gran interés ecológico y paisajístico.

P. E. 9
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO RURAL DE MARGINALES DE LA CUENCA MEDIA DEL ARROYO DE JABONEROS. (En Suelo no Urbanizable).

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 10
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE LA MOSCA.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 11
PLAN ESPECIAL DE CARRETERA DE LOS MONTES.

Su limitación exacta se concretará a lo largo de la ejecución del Plan debido a las especiales características que posee.

Es claro que las actuaciones de este Plan Especial de iniciativa municipal, deberán centrarse en la amplia área situada a ambos lados de la antigua carretera al Colmenar.

Lugar de ubicación de ventas, cortijos y actividades recreativas, desde sus parajes se divisan extraordinarias perspectivas de todo el término municipal. La optimización de los recursos existentes y la creación de nuevas actividades de ocio y esparcimiento, han de motivar las realizaciones que se llevan a cabo en esta porción privilegiada de nuestro territorio.

P. E. 12
PLAN ESPECIAL LIMONERO-CONCEPCION.

Situado a la salida de la ciudad, en el lado izquierdo del nuevo acceso al interior de la provincia.

Comprende la finca de "La Concepción", la pieza del Limonero y sus aledaños, estando limitado al Oeste por la línea de cumbres más occidentales que forma la divisoria de aguas de la cuenca del Guadalmedina. Su límite oriental es la traza del nuevo acceso y el septentrional está a la altura de la Venta de Animas en la antigua carretera a Casabermeja.

Se pretende el estudio de una zona que además de ser pórtico de la ciudad, tiene valores paisajísticos y antropológicos de gran valor (en estos parajes se ubica la ermita de Verdiales y se celebran en días señalados romerías muy tradicionales). Por otro lado al encuadrarse en este ámbito la finca de "La Concepción", donde confluyen singularidades botánicas de altos méritos científicos y didácticos, además de masas de pinos de repoblación localizadas en su límite norte, el tratamiento geobotánico deberá de ser muy cuidado ya que por ende, la morfología y pendiente de sus laderas hacen muy intensa la erosión.

Junto a lo arriba mencionado, los fenómenos de autoconstrucción están proliferando a lo largo de la antigua carretera a Casabermeja. Por otro lado la pieza del Limonero requiere un tratamiento específico tanto para la protección de sus márgenes, como para el buen aprovechamiento de la lámina embalsada.

Esta variedad de usos y sus ofertas potenciales requieren la realización de un Plan Especial de iniciativa municipal que deberá recabar la colaboración de otros organismos de la administración pública.

P. E. 13
PLAN ESPECIAL CALETA ALTA.

Su límite occidental es el Plan Tassara y la cuenca del arroyo Quiroga; al Norte la Subestación de Sevilla: el cierre oriental es la urbanización de Cerrado de Calderón. Comprende este Plan Especial de iniciativa municipal el SUNP-LE.1 y el SNU de las Cuencas del Caleta y el Mayorazgo.

Ocupado en la actualidad por terrenos de secano es de las zonas de mejor microclima de todo el término y próximo a urbanizaciones de alto standing residencial, desde cuyas cotas se divisa el litoral. Su capacidad de absorción permite acoger usos específicos no integrables en la ciudad pero que requieren la proximidad de esta.

P. E. 14
PLAN ESPECIAL TASSARA.

Corresponde a la fracción de territorio situado al Este de la antigua carretera a Granada y atravesada por la nueva vía de circunvalación oriental.

Zona muy próxima a la ciudad, soporta en la actualidad gran número de usos —urbanizaciones, ventas, repoblación, esparcimiento, etc.—, y cierra el anillo verde circumurbano. Su configuración topográfica hace de la zona un privilegiado foco emisor y receptor de vistas. Los objetivos que se pretenden son ordenar los intensos y variados usos, además de una optimización de la capacidad de acogida del territorio. Lugar apto para senderismo, granja-escuelas, clubs sociales etc., y todos aquellos equipamientos sin aprovechamiento residencial que necesiten cercanía a la ciudad y la tranquilidad y sosiego de lugares no urbanizados pero próximos a la urbe.

P. E. 15
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE LA SIERRA BLANQUILLA.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 16
PLAN ESPECIAL MONTE VICTORIA-SEMINARIO.

Los límites de este Plan se fijan: al Norte, la nueva vía de cornisa; al Sur y Oeste limita con las Colinas de Conde de Ureña y calle María; al Este se encuentran las zonas verdes del SUP-LE.2 (Las Palmeras) y RT-L.2 (La María).

Comprende este Plan Especial de iniciativa pública el núcleo del Seminario con su amplia mancha de eucaliptos y zonas deportivas anejas. Otro hito de gran valor religioso-antropológico es la ermita de El Calvario, aquí enclavada. Su cota máxima es el Monte Victoria o de "las tres letras", foco emisor y receptor de vistas desde casi toda la trama urbana.

P. E. 17
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE MONTE DORADO - MANGAS VERDES - CORTIJILLO DE BAZAN.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 18
PLAN ESPECIAL DEL DESCENSO AL GUADALMEDINA DESDE LA CARRETERA DE LOS MONTES (incluye el S.G. LAS FLORES).

Los objetivos fundamentales de este Plan Especial son:

— Establecer las conexiones entre los itinerarios de Ronda del Este y la carretera de los Montes con el valle del Guadalmedina y la Ronda Exterior.

— Recomponer la franja de terreno reservada para la Ronda Este del Plan anterior, dotando de unas referencias comunes a las barriadas colindantes. (Incluye el S.G. LAS FLORES).

P. E. 19
PLAN ESPECIAL DEL CAUCE DEL GUADALMEDINA EN ZONA URBANA.

Pretende este Plan aportar una imagen alternativa del río y sus márgenes que, sin tener necesariamente que perder su condición de cauce, sí facilite su utilización más intensiva y la recuperación de sus fachadas.

Este Plan Especial estudiará de forma particular cada tramo del cauce, dando respuesta a las demandas que sobre ellos efectúa la ciudad. Así el tramo norte contribuirá a la mejora paisajística, con paseos arbolados en sus márgenes y estudiará la reordenación de las traseras del estadio de la Rosaleda, dejando incluso la posibilidad de la cobertura parcial del río para este fin. En sus últimos tramos, sin embargo, este cauce contribuirá, mediante coberturas parciales y remodelación de sus márgenes a la transformación de este espacio urbano de vital importancia para posibilitar la intensificación de sus usos.

P. E. 20
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO, SU EXPANSION E INSTALACIONES COMUNES CON LA CIUDAD.

Para la ordenación del recinto portuario se formulará por la Junta de Obras del Puerto en colaboración con el Ayuntamiento, un Plan Especial que tendrá por objeto su organización interna así como la regulación de las actividades que puedan establecerse en su interior. Dicho Plan Especial se tramitará, conforme a lo estipulado en la Ley del Suelo. En el Plan Especial se precisarán y detallarán la ordenación y regulación de usos en su frente al Muelle Heredia y Paseo de los Curas, evaluando las diversas alternativas y las ventajas que cada una de ellas suponga para la ciudad y el puerto. (Las determinaciones de este Plan Especial se encuentran en el art. 135 de la Normativa de Sistemas).

P. E. 21
PLAN ESPECIAL DE LA ALAMEDA Y SUS PUENTES.

Pretende este Plan Especial devolver a la Alameda su carácter de paseo y su estrecha relación formal con el cauce del río Guadalmedina. Relación que fue desapareciendo con la apertura de la vía central al tráfico en los años 20 y la sustitución del viejo puente de Tetuán por la Prolongación de la Alameda a través de los percheles. La nueva estructura viaria planteada por el Plan en el centro de la ciudad, disminuye el rango de este eje y posibilita esta operación de recuperación, que no obstante requiere antes de llevarla a cabo el desarrollo previo de las alternativas viarias previstas, fundamentalmente la conexión de los Paseos Marítimos de Levante y Poniente a través de la cintura del Puerto, Ordenación de los márgenes del cauce del río Guadalmedina y la apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo de Poniente.

La intervención en el río Gudalmedina que desarrolla este Plan Especial se solapa con el previsto para todo el cauce del mismo en Suelo Urbano, con el establecimiento de un puente que prolonga la c/. Salitre y la cobertura parcial del río en su tramo estrecho del Puente de los Alemanes.

P. E. 22
PLAN ESPECIAL DE CALLE ALCAZABILLA.

La c/. Alcazabilla por sus propias condiciones históricas y de formación de la ciudad, constituye un eje que ha tenido que soportar un peso en la estrategia de la ciudad que difícilmente asume. A su vez se alinean a la calle piezas de la entidad de la Casa de la Cultura, Teatro Romano, Alcazaba, Aduana..., entrando algunos de estos espacios en competencia ciudadana incluso espacial.

La necesidad de ordenar todas estas piezas históricas y culturales, de conocer su identidad y el peso que deben tener en la ciudad y plantear propuestas alternativas o complementarias a este eje, son objetivos genéricos de este Plan. En este sentido el Plan General propone o mejor mantiene una propuesta ya histórica que es la apertura de un túnel que parte de la Plaza de la Merced y desemboca en el eje central del Parque a la altura de los Jardines de Puerta Oscura y el Ayuntamiento. Esta obra sería continuación de la preocupación ya iniciada a finales del siglo XIX, con el Plan de Reformas y el emplazamiento del pequeño túnel que comunica la Coracha con Mundo Nuevo.

Este Plan Especial será de iniciativa municipal.

P. E. 23
PLAN ESPECIAL DEL CASTILLO DE GIBRALFARO.

La situación actual del Castillo de Gibralfaro en la cima del monte del mismo nombre es de total abandono. No es deseable que un espacio de estas características visuales e históricas, se encuentren al margen del desarrollo de la ciudad, dejándose al olvido o a la mera atracción de turistas.

El Plan General con la redacción de este Plan Especial pretende la incorporación de un equipamiento de estas posibilidades a la vida de la ciudad, dotando de usos posibles (auditorio al aire libre, jardines) los espacios interiores del Castillo que posibilitarían su remodelación y revitalización como espacio colectivo de la ciudad. A su vez, el Plan deberá estudiar el paseo amurallado que le enlaza con la Alcazaba, aportando propuestas para su acondicionamiento como paseo ajardinado que uniría calle Alcazabilla, Alcazaba y el Castillo.

P. E. 24
PLAN ESPECIAL DE LA ESTACION CENTRAL DE RENFE.

1. Los terrenos administrados por Renfe, parte de los cuales son clasificados como Suelo Urbanizable Programado destinados a uso y equipamiento público y parte como sistema general ferroviario propiamente dicho, serán objeto en su conjunto de un Plan Especial.

El citado Plan Especial tendrá por objeto las siguientes finalidades:

a) Regulación y reordenación del espacio ocupado por el ferrocarril, de forma que la transición entre el suelo ferroviario y el suelo residencial se produzca ordenadamente, teniendo gran importancia a estos efectos la directriz de la verja, la plantación de arbolado y la forma de los espacios libres, elementos todos ellos que el correspondiente Proyecto de Urbanización habrá de precisar.

b) Reequipamiento de las barriadas circundantes, a cuyo efecto se destinarán parte de los suelos administrados por RENFE a equipamiento público, como espacios libres o sociales.

c) Ordenación conjunta del transporte público por carretera o ferrocarril, a cuyo objeto se dispondrá de espacios para una estación de autobuses de medio y largo recorrido.

La edificación se ubicará de forma preferente en el espacio comprendido entre la actual terminal de viajeros y la nave recientemente rehabilitada por RENFE, constituyendo un solo cuerpo paralelo al haz de vías. La centralidad de este cuerpo, su aislamiento y su gran extensión, permiten una ordenación libre de las alturas para las nuevas instalaciones, constituyendo un conjunto de volúmenes a los que el Plan Especial dará ordenación. Se valorará preferentemente la conservación de estructuras y edificios de significado arquitectónico o emblemático, y como caso particular la actual portada de la Estación.

Las instalaciones que por su alto consumo de suelo no tengan cabida en esta zona central se trasladarán a los terrenos destinados a este fin en la estación de clasificación de Los Prados.

d) Prever las medidas de protección que procedan en relación con la seguridad de las personas y cosas, de conformidad con lo expresado en los párrafos anteriores.

P. E. 25
PLAN ESPECIAL DE LA APERTURA DEL ARROYO DEL CUARTO AL PASEO MARITIMO Y REORDENACION DE LA PLAZA DE ANDALUCIA.

El objetivo básico de este Plan Especial es culminar el itinerario de la diagonal del Arroyo del Cuarto —ya previsto en el P.G.O.U., del 71—, logrando las articulaciones internas de los barrios más sobrepoblados del primer cinturón de crecimiento y su relación con el Paseo Marítimo de Poniente.

El tradicional proyecto de apertura de la Avda. 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 y ejecución fraccionada de los diversos tramos. Entre ellos consideramos como prioritarios: *a)* la prolongación de Torres 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.

Respecto a la Plaza de Andalucía se pretende buscar soluciones más apropiadas que la actual, a su carácter emblemático y posición singular —frente de edificios administrativos, final de la Alameda, entrada al centro de la ciudad—. Se pretende por tanto recobrar parte de estos significados, estableciendo nuevas referencias y relaciones entre el espacio central abierto y sus contornos, con operaciones que sin transformar necesariamente la estructura básica en la que se apoya su relación actual, logren remodelar la escasa imagen que esta plaza tiene hoy día.

P. E. 26
PLAN ESPECIAL TERRENOS ENPETROL Y CAMPSA.

Los terrenos ocupados por las instalaciones de Enpetrol y Campsa, situados el primero de ellos en la zona adyacente a la Ronda Intermedia y el segundo en el sector de Huelin, calificados como parques urbanos del sistema general de Espacios Libres, serán objeto de Plan Especial que además de regular la ordenación interna de los parques, preverán la existencia de usos complementarios para equipamiento público en una proporción que no será nunca superior al 30 % de la total extensión de dichos suelos.

P. E. 27
PLAN ESPECIAL DEL PASEO MARITIMO OCCIDENTAL DESDE LA FABRICA DEL TABACO HASTA LA CENTRAL TERMICA.

Serán objeto genérico de este Plan Especial la ordenación del paseo, de la zona de playa contigua, los espacios públicos de la fachada edificada y la regulación del tráfico.

El Plan atenderá a la ejecución por etapas de las diferentes obras que componen el Plan Especial: el paseo (aceras, calzadas y mediana), muro de separación de la playa y su acera, las obras de recuperación de playas... Se orientarán por el Plan Especial los diferentes proyectos de obras y urbanización, conteniéndose indicaciones respecto al mobiliario urbano, alumbrado público, galerías o canalizaciones de servicios, arbolados, tipos de pavimentos y acerados, etc. Asimismo este Plan regulará los usos y ordenación de la faja de terrenos comprendidos entre la línea de paseo y la de playa.

Este Plan Especial potenciará los usos litorales, hoy infravalorados por su condición de espaldas y uso industrial que hasta el momento han tenido dichos suelos. El Paseo Marítimo, pues, satisfará la doble condición de servir al tráfico rodado como prolongación al Paseo Marítimo Oriental. Su itinerario dará pie a contemplar la bahía en su totalidad y desde los más diversos puntos de observación, y además resolverá el acceso y utilización intensiva. Con este fin se habilita un gran espacio de paseo, que bordea la playa y en el que se crearán áreas de servicios, se instalarán ciertos equipamientos y áreas ajardinadas, y se establecerán espacios suficientes para el estacionamiento que el uso de estas playas y áreas de equipamiento van a necesitar. Se localizarán estos estacionamientos fundamentalmente en la vía de servicio superior, liberando el frente del paseo de la intrusión visual que supone una excesiva agrupación de aparcamientos que anularía la adecuada percepción del paseo.

El desarrollo de este Plan Especial servirá de referencia para el crecimiento de la ciudad en este litoral, así como dotará de un nuevo acceso radial, el único de nueva creación que además organizará la travesía de centro sin tener que recurrir al actual itinerario por el Paseo de la Alameda; a la vez este elemento pretende servir de base para la ordenación de los accesos a los espacios de equipamientos y playas de San Andrés y Misericordia. La franja de 18 m. que delimita el área de playa se destina a su vez, en su subsuelo, para la canalización de las múltiples redes de servicios, bien de la propia ciudad: colector-interceptor del Oeste; bien de abastecimiento a las zonas portuarias: oleoducto de Campsa, red de energía...

P. E. 28
PLAN ESPECIAL DE LA DESEMBOCADURA DEL RIO GUADALHORCE Y SUS MARGENES.

La desembocadura del río Guadalhorce constituye uno de los espacios a cuidar y proteger, que desde el Plan y desde gran parte de la colectividad malagueña, más hincapié se ha hecho en defender. Es necesario reconocer su importancia como lecho ecológico y natural de nuestro municipio y por tanto realizar un esfuerzo técnico que posibilite la descontaminación actual del río. A nivel costero la desembocadura del río debe ser analizada no sólo en el perímetro exclusivo del mismo, sino en toda su área de influencia, es decir en sus márgenes, protegiendo las zonas de dunas del margen occidental y toda la fauna y flora que se genera por influjo del río.

P. E. 29
PLAN ESPECIAL DE LA ISLA.

Comprende esta actuación los terrenos situados entre el mar al Sur, el trazo antiguo al Este, el Suelo Urbano IND-3 al Noroeste, la UAD-1 del Norte y el río Guadalhorce al Oeste. El área del Plan atraviesa el río para englobar el tell fenicio de Guadalmar.

Su extensión abarca pues dos clasificaciones: Suelo no Urbanizable en su mayor parte y el SG - LO 1 del trazo antiguo. Zona de excepcional riqueza ecológica y alto valor científico-didáctico.

Será el Plan Especial de iniciativa municipal, en concordancia con otros organismos autonómicos, el que zonifique los usos adecuados, renovando estrictamente el área de mayor riqueza avifaunística, y restringiendo los usos de aquella otra que permite una mayor acogida pública y multifuncional.

Hacemos hincapié en la importancia de su inmediata realización por ser lugar de interés especial como zona húmeda deltaica y que además es el cierre del anillo periurbano en su flanco occidental. Junto a esta actuación, por los organismos competentes se deberá acometer todo un plan provincial para el río Guadalhorce que descontamine el curso fluvial y recupere la calidad medio ambiental de sus márgenes.

P. E. 30
PLAN ESPECIAL DE LA CN-340 DESDE SU CONEXION CON LA RONDA EXTERIOR Y EL LIMITE DEL TERMINO CON BENALMADENA.

La carretera CN-340 será objeto de un Plan Especial que deberá analizar pormenorizadamente las características de la vía en función de los recorridos más lejanos a los que sirve, así como su especial incidencia a los polígonos o núcleos urbanos a los que afecta en su trazado.

Regulará tanto las características de la vía proyectada, y las fases de su desarrollo, como sus relaciones con los suelos colindantes. A tal efecto establecerá una banda de protección en ambos márgenes y precisará el diseño y los lugares de intersección, enlaces y cruces principales.

El Plan General prevé para la CN-340, la implantación de vías de servicios en los laterales y de mediana en todo su recorrido.

Asimismo el Plan Especial recogerá el trazado de las conexiones viarias entre Málaga y Torremolinos que discurren básicamente por el SNU o bien por las reservas ya previstas con este fin.

P. E. 31
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE LA TORRE.

Se encuentra situado en la apófisis última de la carretera del Puerto de la Torre limitando con los UAS y CTP de este barriada.

Es un Plan Especial de iniciativa municipal que acogerá usos sociales, asistenciales, deportivos y escolares.

P. E. 32
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE LAS MORILLAS EN PUERTO DE LA TORRE.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 33
PLAN ESPECIAL DEL NUEVO CEMENTERIO DE MALAGA.

La justificación de la necesidad para la ciudad de Málaga de una nueva necrópolis, ha quedado ampliamente analizada en los últimos años. El Ayuntamiento abordó el problema obteniendo para su instalación una finca denominada LOS ASPERONES situada entre Málaga y Campanillas.

El Plan recoge esta necesidad, destacando su importancia, ya que será seguramente por sus dimensiones la obra civil más importante de Málaga en los próximos años. El Plan Especial deberá marcar los criterios y determinaciones que deberá cumplir el proyecto del nuevo cementerio y expresar las directrices de ordenación del mismo. Dicho proyecto, que deberá ser de iniciativa municipal, ordenará y diseñará todas las determinaciones y programa de necesidades planteadas por el Plan Especial.

P. E. 34
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO RURAL DE SAN ISIDRO. (En Suelo no Urbanizable).

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 35
PLAN ESPECIAL AREA DE SERVICIOS DE LOS ASPERONES.

Corresponde a una amplia extensión de terrenos municipales lindantes con el proyecto de Nuevo Cementerio. El Plan plantea la ordenación de espacio municipal con el fin de poder sustentar usos compatibles en Suelo no Urbanizable de utilidad para el Ayuntamiento.

P. E. 36
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DEL CASCO ANTIGUO DE CHURRIANA.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 37
PLAN ESPECIAL LOS MANANTIALES.

Comprende la amplia área perteneciente a nuestro término del Sistema Sierra Blanca - Sierra Mijas. La realización de este Plan de iniciativa municipal que deberá ser concordado con otros organismos centrales y autonómicos, se llevará a cabo de forma conjunta con otros municipios en cuyo territorio inciden directamente los recursos de este sistema.

Tiene como fines por una parte limitar y proteger los valores hidráulicos, extractivos, paisajísticos, botánicos, etc., y por otra, las bolsas de suelo que no requieren especial protección y posibilitar usos colectivos permitidos en el no Urbanizable.

P. E. 38
PLAN ESPECIAL DEL PASEO MARITIMO DE LA CARIHUELA Y SU CONEXION CON EL BAJONDILLO.

El objetivo fundamental de este Plan Especial es la reorganización de la faja que constituye la transición entre la primera línea de edificación, espacio de paseo y la playa.

Asimismo debe de estudiar las alternativas para lograr una conexión del Paseo del Bajondillo con La Carihuela que como calzada rodada suponga la continuidad de la Avda. Imperial hasta el Paseo Marítimo de Torremolinos.

P. E. 39
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DE CAMPANILLAS.

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 40
PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO RURAL DE LA CUENCA DEL RIO CAMPANILLAS. (En Suelo no Urbanizable).

(Ver texto sobre Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano al final).

P. E. 41
PLAN ESPECIAL DE CATALOGACION.

El documento del Plan General, plantea una ordenanza de protección "integral" y "arquitectónica" de los edificios identificados en el Plano "A" de "Calificación, Usos y Sistemas".

Aunque este listado puede considerarse como un precatálogo, el Plan General ha decidido por su importancia determinar la redacción de un Plan Especial de Catalogación, que recoja este precatálogo, ampliándolo y completándolo, siguiendo las directrices y criterios que a nivel normativo y ordenancista el Plan General especifica.

P. E. 42
PLAN ESPECIAL DE LA RONDA EXTERIOR EN SUS TRAMOS YA EJECUTADOS.

La función de este Plan Especial es transformar tanto el carácter como la funcionalidad proyectada de la vía hasta aproximarla lo máximo posible al concepto de Ronda Urbana. Para ello, además de proponer nuevos movimientos de incorporación y salida desde las vías radiales, habrá de readaptar los elementos que más caracterizan su actual función de autopista, como los nudos, estructuras, carriles de desaceleración, etc.

PLANES ESPECIALES DE MEJORA DEL MEDIO RURAL. (En Suelo no Urbanizable).

Corresponde a asentamientos marginales incipientes, con fuertes tensiones actuales de consolidación, que el Plan manteniendo su clasificación de Suelo no Urbanizable pretende detener y controlar. No obstante asumiendo esta tensión social, el Plan plantea la realización de un Plan Especial público, capaz de abordar esta problemática y de tomar las medidas oportunas que lleven a la conservación de objetivos sociales de habitabilidad y dignidad de vida de sus habitantes, o detener drásticamente estos procesos por considerarse especulativos o perjudiciales para la colectividad.

PLANES ESPECIALES DE MEJORA DEL MEDIO URBANO.

Los Planes Especiales de mejora del medio urbano, corresponden a la intención por parte del Plan de cubrir los fuertes déficits de urbanización y equipamiento que presentan barriadas marginales, autoconstruidas en la mayoría de los casos y que antes de abordar este esfuerzo inversor sería deseable la realización pública de un Plan Especial capaz de abordar todas estas necesidades en su conjunto, la ordenación de los espacios públicos, su gestión y la cuantificación y distribución de las inversiones a realizar.

Título X

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

EDIFICIOS E INSTALACIONES FUERA DE ORDENACION

1. Los edificios e instalaciones erigidos con anterioridad a la aprobación del presente Plan General que resulten disconformes con el mismo son calificados como Fuera de Ordenación.
2. Los edificios e instalaciones que resulten disconformes con la ordenación, la calificación o los Usos del Suelo que este Plan determina, quedan sometidos al régimen transitorio definido en los apartados 2 y 3 del artículo 60 de la Ley del Suelo.
3. Los edificios o instalaciones que, adecuándose a la ordenación, la calificación y los usos del suelo que el presente Plan determina, resultaren disconformes con las Normas Reguladoras de la edificación en la zona o sub-zona en que se ubiquen, podrán ser objeto de toda clase de obras de consolidación, conservación, reforma interior y cualesquiera análogas encaminadas al mantenimiento y rehabilitación del edificio, que se autorizarán por el procedimiento ordinario de concesión de licencias, cuando no esté programada su expropiación ni sea esta necesaria para la ejecución de ninguna de las determinaciones del Plan y siempre que:
   a) La edificación o instalación no se encuentre en situación legal de ruina.
   b) Las obras no aumenten el volumen edificado.
   c) Las obras no excedan del deber normal de conservación.

SEGUNDA

PLANES PARCIALES CLASIFICADOS COMO SUELO URBANO

Los Planes Parciales que el presente Plan General clasifica como Suelo Urbano, podrán seguir desarrollándose con arreglo a sus propias determinaciones en tanto estas no sean contradictorias con las del Plan General.

De existir disconformidad entre las determinaciones del Plan Parcial y el Plan General, ya sea por zonificación, ordenanzas, localización o cuantía de los equipamientos o por cualquier otra causa, prevalecerán inexcusablemente las determinaciones del Plan General. En este supuesto no será preceptivo la tramitación de modificación de elementos del Plan Parcial, bastando a tales efectos el escrupuloso respeto del Plan General y cumplimiento de todas y cada una de sus previsiones.

TERCERA

PLANES PARCIALES CLASIFICADOS COMO SUELO URBANO INCLUIDOS EN UNIDAD DE ACTUACION

Los Planes Parciales que el presente Plan General clasifica como Suelo Urbano, incluidos no obstante en una Unidad de Actuación, estarán sujetos a las mismas reglas de la disposición transitoria segunda, y además a los siguientes:

1. Deberán formular y tramitar un Plan Especial de Reforma Interior o un Estudio de Detalle, según los casos, donde se incorporen las determinaciones del Plan General y las del Plan Parcial que no sufran modificación, si así se indica en su Ficha reguladora según estas Normas.
2. Si como consecuencia de la nueva Ordenación se alterase la distribución de beneficios y cargas derivados del planeamiento anterior, se procederá a la ejecución de la Unidad de Actuación mediante un nuevo sistema de actuación o por la modificación y actualización del ya existente, según los casos.

CUARTA

PLANES PARCIALES CLASIFICADOS COMO SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Los Planes Parciales existentes en el momento de aprobación inicial de este Plan General, cualquiera que fuese el grado de tramitación administrativa en el que se encontraren, cuvo suelo resulta clasificado por este Plan General como Urbanizable Programado, quedan sin valor, vigencia o efecto alguno.

Los promotores del Plan Parcial, por sí solos en el supuesto de que constituyan un sector de planeamiento, o con los restantes titulares del suelo del sector de planeamiento donde se ubique, promoverán un Plan Parcial "ex novo" con arreglo a las determinaciones del Plan General y conforme con los plazos y prioridades establecidas en el Programa de Actuación.

QUINTA

PLANES PARCIALES CLASIFICADOS COMO SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Los Planes Parciales existentes en el momento de aprobación inicial de este Plan General, cualquiera que fuese el grado de tramitación administrativa en el que se encontraren, cuyo suelo es clasificado por el Plan General como Suelo Urbanizable no Programado, quedan sin valor, vigencia o efecto alguno.

SEXTA

EL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR TRINIDAD-PERCHEL

El Plan Especial de reforma interior Trinidad-Perchel, se declara expresamente susbsistente en todo aquello que no fuese contradictorio con las determinaciones del Plan General. Este Plan General respeta el conjunto de sus previsiones, a excepción de su ordenanza de edificación, que queda sustituida por las Normas específicas de la zona Centro de este Plan General, y el ámbito de la pieza señalada en el plano "B" "Régimen de Suelo y Gestión", con la denominación P.E.R.I C-2, cuya ordenación resulta sustancialmente alterada por este Plan General.

El P.E.R.I. Tinidad-Perchel deberá tramitar un proyecto de modificación-adaptación al Plan General, de iniciativa municipal, que será formulado en el plazo de dos años a contar desde la aprobación definitiva del Plan General.

SEPTIMA

PLANES PARCIALES EN REGIMEN TRANSITORIO

Sobre determinados sectores de planeamiento parcial, vigente con anterioridad a la aprobación de este Plan General, se delimitan en el plano "B", "Régimen de Suelo y Gestión", unos ámbitos de planeamiento sometidos al régimen transitorio según establece el artículo 19.3 del Reglamento de Planeamiento.

Dichos suelos habrán de desarrollarse mediante Planes Especiales de Reforma Interior, conforme a las determinaciones establecidas en el artículo 304 de las presentes Normas, consiguiéndose las características específicas de su régimen transitorio en las correspondientes Fichas reguladoras.

Además de estas, estarán sometidos a las siguientes determinaciones:

1. Los sectores de planeamiento clasificados dentro del régimen urbanizable transitorio, con arreglo a las determinaciones contenidas en el Programa de Actuación del Plan General, quedan adscritos a los efectos de su desarrollo y ejecución en la primera etapa cuatrienal de las dos que componen el Programa.
2. El incumplimiento de los plazos de ejecución previstos en el número anterior, dará lugar, en la revisión cuatrienal del Programa de Actuación, a la pérdida de su condición de Suelo Urbanizable transitorio y su sometimiento al Régimen General y uniforme del Suelo Urbanizable.

OCTAVA

PARCELAS EN ZONAS CONSOLIDADAS CON ANTERIORIDAD A LA APROBACION DEL PLAN GENERAL

Las parcelas de Suelo Urbano registradas con anterioridad a la aprobación de este Plan General, cuya superficie fuera inferior a la establecida como mínima en la Ordenanza específica de la zona donde se ubiquèn, podrán, no obstante, ser edificadas siempre que se cumplan las demás condiciones de ordenación y edificación de la ordenanza correspondiente.



ESTUDIO ECONOMICO - FINANCIERO Y PROGRAMA DE ACTUACION

ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO Y PROGRAMA DE ACTUACION

CONTENIDO Y FUNCION DEL ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO

1. Siendo el Estudio Económico-Financiero (E.E.F.) un documento obligatorio que necesita todo Plan General para su tramitación y aprobación, lo cierto, es que no dispone de un texto legal preciso: ninguna de las dos leyes que han existido en nuestro país sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana recoge en su articulado algún tipo de metodología para la elaboración de un E.E.F., que por otra parte, constituye un elemento de decisión para el Programa de Actuación, el cual una vez aprobado el Plan obliga al Ayuntamiento a asumir los compromisos inventariados como propuestas o determinaciones del Plan.

   No ocurre así con el resto de Administraciones Públicas, a las que no vincula el documento, pero supone un borrador de discusión que indica dónde, cuánto y cuándo debiera haber un compromiso de inversión de estos agentes respecto a las propuestas que el Plan les asigna. Teniendo el sentido, por tanto, de recomendaciones a convenir o acordar con los Organismos Inversores de la Administración, pretendiendo su compromiso y vinculación como requisito necesario para el cumplimiento del Programa de Actuación y a través de él del propio Plan General.

   Ante esta situación, el E.E.F. supone no sólo un programa de inversiones y de compromisos de los distintos agentes con las determinaciones del Plan, sino que además, este nivel de inversión propuesto por el Plan, debe surgir sustentado en un equilibrio lo más coherente posible entre inversiones previstas, originadas por los costes de las intervenciones y disponibilidad de recursos financieros, tanto en lo que respecta a las posibilidades inversoras del Ayuntamiento, como a las inversiones programadas a cargo de otras Administraciones Públicas o de particulares.

2. La justificación del contenido del Programa de Actuación del Plan, dadas por el Estudio Económico Financiero, debe realizarse en dos etapas de cuatro años, tal y como dice el Reglamento de Planeamiento (R.Pla) en el art. 19.1.c., indicándose por tanto qué parte de la propuesta del Programa de Actuación puede financiarse en los primeros cuatro años y qué parte corresponde ser asumida en el segundo cuatrienio e incluso, qué partidas pueden quedar fuera del límite normativo del período de ocho años.

3. El contenido reglamentario del Estudio Económico Financiero se basa en el art. 42 del Reglamento de Planeamiento, que establece como contenido del Plan General:

   El Estudio Económico-Financiero del Plan General contendrá:

   1. La evaluación económica de la ejecución de las obras de urbanización correspondientes a la estructura general y orgánica del territorio definida en el art. 19.1.b. del presente Reglamento y a la implantación de los servicios, incluidos ambos en los programas cuatrienales correspondientes al Suelo Urbanizable Programado.
   2. La misma evaluación referida a las actuaciones que, en su caso, se hayan programado para el Suelo Urbano.
   3. La determinación de carácter público o privado de las inversiones a realizar para la ejecución de las previsiones del Plan General, expresadas en los apartados anteriores, con suficiente especificación de las obras y servicios que se atribuyen al sector público y privado e indicación, en el primer caso, de los organismos o entidades públicas que asumen el importe de la inversión.

   El mismo Reglamento en su artículo 29.1.d. indica la obligatoriedad de evaluación económica de las obras de urbanización en Suelo Urbano. El Reglamento de Gestión Urbanística indica en su artículo 46 el régimen de cesión de suelo por parte de la propiedad, la obligación de los propietarios en la urbanización (arts. 40, 58, 62) y el régimen de aplicación de las actuaciones aisladas en Suelo Urbano (art. 149). También la misma Ley del Suelo establece una serie de normas que son de utilidad en el momento de desarrollar el Estudio Económico Financiero como: actuaciones en Suelo Urbano por unidades de actuación, (art. 117) e indemnizaciones y derechos de los particulares (art. 87) entre otros. Son de destacar por último las NORMAS de Adaptación de Planes Generales de la Ley de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (Instrucción n.° 7 de D.G.U.) especialmente los núms. 21, 49, 51, 52 y 53 que plantean la unidad como documento, junto con el Programa de Actuación del Plan General.

4. Un E.E.F. de un Plan General, no puede ser concebido como un presupuesto contable; es un listado cuantificado de las determinaciones propuestas por el Plan programadas temporalmente; es, pues, un análisis cuantitativo-propositivo-temporal, cuya validez radica en ser instrumento que oriente la gestión y controle el desarrollo del Plan General. Así, el Programa de Actuación debe ser un instrumento en continua revisión, dinámico, que utilizando técnicas del análisis coste-beneficio, sea capaz de sustentar continuas lecturas temporales comparables, en el aspecto proyectual y en el de la estructura de costes, de las múltiples determinaciones que componen un Plan General. Sólo así, comparando recursos/rendimientos; costes/inversiones/resultados, mediante indicadores directos e indirectos, puede ofrecerse una información valiosísima no para conocer la eficacia de la gestión, sino para ser punto de referencia aplicable al máximo espectro posible de funciones gestoras.

5. El E.E.F. tiene como última finalidad el reconocimiento de la viabilidad del Plan General, demostrar que es posible la ejecución práctica del planeamiento, es decir, su gestión. La viabilidad de un Plan nos viene dada por las variables económicas que son las que en mayor medida la define y condiciona, y sólo estas tienen sentido cuando se asume en el Presupuesto de Inversiones los fuertes compromisos contenidos en el Programa de Actuación que es un Programa de Inversiones. Vaciarlo de contenido sólo da idea de la falta de conexión entre gestión económica y urbanística, en otras palabras, de la incapacidad de la hacienda municipal para entender la gestión urbanística.

   Así, los Ayuntamientos deberían empezar ya a destinar el 5 % del Presupuesto Ordinario a la adquisición del Patrimonio municipal del suelo, con esta medida, establecida legalmente en el art. 194 en relación con el art. 89 ambos de la Ley del Suelo, puede intervenirse eficazmente en la formación de los precios de mercado del suelo, además de ser un activo económico de segura rentabilidad. Ha habido, y hay, falta de imaginación y de voluntad para realizar iniciativas lucrativas municipales que en el marco de la Ley hubieran podido aumentar los ingresos de derecho privado e incrementado por tanto los márgenes de autonomía de los municipios.

6. Metodológicamente, el presente Estudio Económico Financiero (E.E.F.), se ha separado en tres grandes apartados:

   A. Análisis de los recursos financieros y posibilidades de los agentes institucionales. Corresponde este apartado al análisis de la Hacienda Local e Inversión Pública.
   B. Cuantificación de las determinaciones del Planeamiento. Constituye el análisis de costes del Plan.
   C. Encaje recursos/costes. Valoración de alternativas y conclusiones de viabilidad.

A. ANALISIS DE LOS RECURSOS FINANCIEROS INSTITUCIONALES.

0. HACIENDA LOCAL. PRELIMINAR.

Si tuviéramos que definir con un solo calificativo la impresión que en su conjunto nos merece la hacienda local, habría que emplear sin duda el término complejidad. La gestión económica de las Corporaciones Locales, plasmada en sus presupuestos y preocupada siempre por el detalle y la transparencia, es tan prolija que hace a veces perder una mínima visión de conjunto, necesaria siempre para cualquier evaluación financiera.

Lo primero que se observa, es que hasta la publicación de la Orden de 14 de noviembre de 1979 que regula la estructura vigente de los presupuestos municipales y provinciales a partir de 1980, venían coexistiendo año tras año el presupuesto ordinario, los especiales y los extraordinarios sin que la frontera entre ellos, tanto en lo que respecta a su función como a su propio contenido, esté siempre clara, a pesar de los esfuerzos del legislador por demostrar lo contrario. Con este panorama se hace difícil llegar a conclusiones y a diagnósticos globales, aunque tampoco puede ser esta justificación suficiente para abandonar la idea de hacerlo.

A partir de 1980 tan sólo coexisten dos presupuestos: el ordinario y el de inversiones, lo cual simplifica enormemente el único método posible para responder a la pretensión aludida de obtener una visión de conjunto de la actividad local, como es el analizar punto por punto cada una de las figuras presupuestarias.

Nosotros en este apartado, sólo lo haremos con el presupuesto ordinario, dejando el resto para cuando nos ocupemos de la inversión municipal. El presupuesto especial de Transportes Urbanos no será objeto de un tratamiento individualizado, por entender que su confección y desarrollo obedece al caso concreto de la prestación de un servicio, cuyo análisis podría dar lugar a un estudio independiente. Se recogerá sólo en tanto en cuanto la financiación de su déficit afecte al presupuesto ordinario, o se motive algún presupuesto extraordinario.

El análisis pormenorizado de las diversas figuras presupuestarias que recogen la actividad económica del municipio, con ser importante, no basta para formar una opinión sobre la hacienda local. La actividad corriente y la de inversión plasmadas en los documentos presupuestarios, deberá ser completada con un estudio patrimonial del Ayuntamiento que comprenda un seguimiento puntual de la deuda del mismo, ya que será esta la que condicione en buena medida el futuro quehacer municipal, sobre todo en el capítulo de inversiones.

1. EL PRESUPUESTO ORDINARIO.

1.1. METODO Y CONTENIDO DEL ANALISIS.

Se ha planteado su estudio desde una doble vertiente. De un lado, se ha seguido la estructura formal del mismo recogiendo la evolución desglosada por capítulos y artículos (aunque esta no se ofrezca para hacer excesivos los datos) tanto en el apartado de gastos como en el de ingresos. A pesar de autorizadas opiniones en contrario, hemos preferido incluir en nuestro análisis el capítulo de "Resultas", aunque mantengamos su separación de los demás capítulos presupuestarios para evitar confusiones. Su inclusión la encontramos justificada porque, a pesar de reconocer de que se trata de un concepto básicamente contable y que no es identificable con una auténtica rúbrica de ingreso o gasto, entendemos que sí es reflejo de una parte de la actividad económica, precisamente de aquella que se encuentra en fase de devengo, sin que aún haya tenido un reflejo en tesorería como ingreso o pago. Por eso la incluimos, aunque lo hagamos de una manera especial, separándolo de los demás capítulos.

La otra vertiente del análisis ha prescindido del aspecto formal, y se ha centrado en la importancia de conceptos o rúbricas corrientes de ingreso o gasto, tratando de detectar donde están las fuentes básicas de financiación del presupuesto a tenor de su cuantía, y donde también se encuentran concentrados los gastos corrientes. Esta visión podría ser útil para una potencial gestión futura, al servicio de la cual dejaría clasificados los resortes básicos sobre los que poder influir tanto desde la óptica de incremento de la recaudación como desde la de reducción del gasto. Es obvio, que cualquier política que pretenda un cambio de cierta envergadura, habrá de cimentarse precisamente en la modificación de aquellos conceptos de ingreso o gasto que tenga auténtico peso específico dentro del esquema general de los mismos.

Cualquier presentación de cifras se hace en términos corrientes y en pesetas constantes de 1981, al objeto de tener idea no sólo de la evolución monetaria, sino también de la evolución de las cifras al margen del movimiento de los precios. Esta variante es fundamental en un período donde la inflación ha crecido en torno al 15% anual acumulativo para dar una cierta homogeneidad a los valores comparados.

1.2. ESTRUCTURA FORMAL DEL PRESUPUESTO ORDINARIO.

1.2.1. Capítulo de ingresos.

La estructura de los ingresos ordinarios de la Corporación está recogida en los cuadros núms. 1 (pesetas corrientes) y 2 (pesetas constantes 1981). Ha evolucionado en los últimos 12 años en el sentido de incrementar la participación relativa de los impuestos directos (12,8 % en 1970 a 28,3 % en 1981) e indirectos (5,4 % frente a 7,3 %) y el capítulo de imprevistos, con una sensible reducción del capítulo de subvenciones (44,2 % del total en 1970 frente al 31,0 % en 1981) y del capítulo de las tasas (35,0 % frente al 25,0 %).

La evolución en el tiempo de los diversos capítulos, está en lógica consonancia con el papel que hemos descrito para ellos al comentar la estructura.

El presupuesto total de ingresos ha crecido como media en el período 70-81 a un ritmo del 8,0 % en términos de pesetas de 1981 (23,0 % en pesetas corrientes de cada año).

1.2.2. Capítulo de gastos.

Del presupuesto total de gastos lo primero que se observa es la gran concentración del mismo en los primeros dos capítulos: personal y material y diversos, que tiende a mantenerse en el transcurso del tiempo analizado. En 1970 estos dos capítulos representaban el 74,8 % de los gastos ordinarios (excluido "resultas"), en 1981 la proporción se eleva ligeramente alcanzando el 76,6 %. Este dato da de por sí una primera idea del estado financiero de la hacienda local y sobre todo de sus escasas posibilidades de inversión. Si a los capítulos I y II le sumamos lo que podríamos denominar en una terminología empresarial los "pagos financieros", (capítulos IV y VI) el porcentaje se acerca al 90 %, con lo que la maniobrabilidad presupuestaria se reduce prácticamente a un 10 %.

El presupuesto de gastos ha crecido a una media anual del 7,6 % en términos de pesetas constantes en 1981 (22,6 % en pesetas corrientes de cada año). Merece destacarse el incremento del capítulo IV, deuda, que ha crecido en términos promedios en torno al 24,4 %.

El capítulo VIII, "resultas", merece un pequeño inciso. Este capítulo, en el caso de los gastos, representa las obligaciones reconocidas que aún no han tenido su reflejo en tesorería, pero que habrán de ser satisfechas en el año o años posteriores. El crecimiento de las resultas en el capítulo de gastos, se ve compensado por otro semejante en el apartado de ingresos, pero en cualquier caso, denota un punto de estrangulamiento en la gestión de cobros y pagos que puede resultar grave si el vencimiento de unos y otros no se equilibra en el tiempo.

1.3. ANALISIS Y VALORACION CONCRETA DE ALGUNAS RUBRICAS.

1.3.1. Ingresos.

La técnica seguida ha sido la de escoger ocho rúbricas, que en unos casos son identificables con conceptos impositivos o concretos y en otros son agrupaciones de ciertas fuentes de ingresos con la única idea de tener compendiados en ellos al menos tres cuartas partes de la recaudación municipal.

Como primer criterio, se ha pretendido que cada rúbrica aporte al menos un 5 % del total ingresos. Como criterio adicional y en algunos casos como supletorio de aquel, se ha tratado de elegir ciertos epígrafes que tengan una especial significación ya sea en el plano tributario, financiero o legal.

En la toma de datos nos hemos encontrado con la laguna insalvable de los años 72 y 73, para los cuales nos fue imposible obtener información suficientemente desglosada. Creemos no obstante, que ello no empaña la validez general del análisis, sobre todo teniendo en cuenta que a partir de ahí y hasta el año 1981 la información estadística es completa. Con esta salvedad pasamos a comentar los datos, los cuales se encuentran recogidos en los cuadros núms. 5 y 6.

Lo primero que se observa en el establecimiento en 1977 del impuesto de radicación que la hacienda local engloba en el capítulo de los directos y que tiene un notable potencial recaudatorio (más de 150 millones de pesetas corrientes en el año de su implantación). Va a representar alrededor del 8 % de los ingresos totales. Al margen de la polémica que conlleva este impuesto y en la que aquí no queremos entrar, está claro que hoy por hoy supone una fuente financiera de difícil sustitución en el Ayuntamiento de Málaga.

La contribución urbana constituye la segunda fuente financiera en importancia del Ayuntamiento, de acuerdo con nuestra peculiar clasificación. Su participación relativa en el volumen de recursos ha decrecido en el período considerado, pasando del 26,7 % en 1970 al 22,0 % en 1981, con un bache en el año 1976 debido a la supresión en él del Recargo sobre Riqueza Urbana.

La contribución urbana es uno de los ingresos tradicionales de las corporaciones locales y cuya práctica recaudatoria está hoy por hoy mecanizada. De cara a un incremento potencial de recaudación por esta vía, está claro que el elemento estratégico habrá de ser la actualización de los valores catastrales, ya que en este caso el objeto del impuesto no da opción a fraudes si se consigue una acción eficaz en el tema de las altas en la contribución. Una vez dada de alta la vivienda, es claro que la mecánica del impuesto no puede ser más sencilla.

El Impuesto Industrial (L.F.) era hasta 1980 un concepto recaudatorio en franca regresión, pasando su participación relativa del 11,6 % en 1970 al 7,7 % en 1980. En 1981, no obstante, da un gran salto hasta el 16,3 %, debido a la subida de las licencias, no esperándose, en principio, una baja de su poder recaudatorio.

El Impuesto de Circulación es otro de los elementos importantes de la hacienda municipal, presentando grandes oscilaciones en el período. Siendo 1976 su año estratégico con un incremento de la recaudación del 266,7 % sobre 1975. A partir de aquí su recaudación baja en términos reales debido básicamente al mantenimiento de las tarifas, no siendo suficiente para absorber la inflación el incremento del parque de vehículos. Para 1981 se ha producido una revisión de tarifas que provocará a buen seguro otro nuevo salto en la recaudación para 1982.

El capítulo de basuras merece un comentario más pausado. En nuestra opinión se ha tratado de uno de los grandes lastres con que han debido cargar las corporaciones locales. Así, en el caso de Málaga, el servicio de recogida domiciliaria de basuras costó a la corporación en 1979 más de 783 millones de pesetas, lo que supone el 23,6 % de sus gastos corrientes.

Ello significa que el usuario pagaba directamente sólo el 31 % del coste real. El porcentaje de cobertura de costes cargado directamente al usuario alcanzaba en 1970 el 39,1 %, lo que hasta este año se podrá deducir un empeoramiento paulatino de la situación.

Afortunadamente, en los dos últimos años analizados esta situación cambia drásticamente, incrementándose los porcentajes de cobertura hasta el 69,4 % y 71,4 % para los años 80 y 81 respectivamente, con déficits ligeramente inferiores a los 130 millones de pesetas de cada año, lo que nos induce a tener una visión más optimista del futuro ante una hacienda cada vez más saneada.

El concepto de "otras tasas de servicios" constituye una especie de cajón de sastre en el que se ha incluido todas las tasas por prestación de servicios, exceptuando la de basuras. Su componente más importante corresponde al servicio de aguas, que en el año 1981 supuso 470,1 millones (más del 36 % del total), con un techo en 1979 en que supuso el 65 % del total, con un incremento respecto al año anterior de más del 44 % que respondía básicamente a la subida de tarifas. Traducido a pesetas constantes, los ingresos por este concepto han permanecido bastante estacionarios.

La participación en Impuestos Indirectos no es más que una concepción de la Administración Central sobre impuestos que son de su competencia. No se puede hacer muchas previsiones sobre su evolución, ya que, al

igual que el Fondo Nacional de Corporación Municipal, es una especie de cámara de compensación que ha fluctuado ampliamente a lo largo del período considerado.

1.3.2. **Gastos.**

Las cifras están recogidas en los cuadros 7 y 8.

La rúbrica más importante, la estructura de gastos de la Corporación es, con mucho, la de sueldos. Además goza de una condición de estabilidad a lo largo del tiempo, tal que su participación relativa en el total de gastos es prácticamente constante. Ello, unido a las especiales circunstancias que rodean al personal al Servicio de la Corporación y al propio nivel de prestación de servicios de esta, que no puede esperarse que decrezca en el futuro, hace que consideremos a esta partida de difícil contracción en los próximos años. En pesetas, 1981 alcanzó un volumen en términos absolutos de 1.870,2 millones.

El concepto de previsión va ligado lógicamente al de sueldos, siendo su componente más importante los pagos a la Mutualidad. En general, estos han crecido debido al constante incremento de las cuotas. El segundo componente en importancia son los Seguros Sociales.

La participación relativa de esta rúbrica en el total gastos, ha pasado del 8,6 % (1970) al 13 % (1981), sumando en pesetas corrientes este último año, 691 millones.

Para el capítulo de basuras nos remitimos a lo expuesto en el capítulo de los ingresos.

Otros servicios. Esta partida es una especie de resumen del total de servicios prestados por el Ayuntamiento, excluido el de basuras.

Su importancia relativa decrece en el tiempo, pasando del 20,2 % en 1970 a un mínimo en 1979 del 10,4 %, para luego volver a sus valores habituales en torno al 20 %. En 1981 su participación relativa es del 24,8 %.

Amortización e intereses recoge, como su propio nombre indica, los pagos totales por estos dos conceptos, suponiendo prácticamente el servicio de la deuda municipal. Su volumen es bastante oscilatorio, debido lógicamente a la no distribución regular de las amortizaciones. Su participación relativa en el total gastos se mueve entre el 5 y el 16 % según los años. Esto es un capítulo que dadas las necesidades crecientes de endeudamiento deberá incrementarse en el futuro.

Las aportaciones a presupuesto del capital representa la parte del presupuesto ordinario destinada a inversión. Hasta 1979, coinciden prácticamente con el presupuesto especial de urbanismo; a partir de este año, con el de inversiones, por lo que nos remitimos al análisis que de estos se haga.

2. EL PATRIMONIO MUNICIPAL.

2.1. ALGUNAS CONSIDERACIONES TEORICAS SOBRE LA DEUDA MUNICIPAL.

2.1.1. **Introducción.**

Siendo fieles a la idea manifestada tantas veces de intentar analizar, de una manera coherente, todo lo referente a la actividad financiera municipal, vamos a abordar aquí la problemática del exigible municipal y sus repercusiones, tanto de orden interno como aquellas otras que van ligadas a las relaciones del ente municipal con el B.C.L. (Banco de Crédito Local), en su posición de principal financiero de la Hacienda Local.

Nos plantearemos recoger una doble vertiente estadística, para cuya mejor comprensión y especificación se hacen necesarias algunas precisiones conceptuales.

Las vertientes son:

1. Volumen del exigible municipal y su evolución.
2. Volumen de pagos financieros anuales y su relación porcentual en el montante total del presupuesto ordinario (Indice de endeudamiento).

2.1.2. **Volumen del exigible.**

Quizás sea este un dato poco estudiado en virtud de que sobre él no pesa directamente, que nosotros sepamos, ninguna limitación legal; por tanto la expansión del exigible no ha gozado de un seguimiento directo ni por parte de la Administración Central ni tan siquiera por el propio Ayuntamiento.

Los controles, como después veremos, se han establecido de manera indirecta, dejando para el volumen de crédito el papel de variable dependiente.

Pese a lo dicho, desde un plano financiero abogamos por la necesidad de un estudio cuantitativo del exigible, porque entendemos que ello es importante a la hora de valorar la capacidad presente y futura del municipio.

Independientemente de que a la Administración Central le debiera interesar, es el propio Ayuntamiento el que debe vigilar sus niveles de endeudamiento que a buen seguro, si no se controlan, hipotecarán las posibilidades de su gestión futura.

A nuestro argumento se le puede objetar, que si bien de una manera directa no se controla el exigible, sí se realiza efectivamente ese control, en tanto en cuanto se vigila y cumple el requisito del 25 % como límite en el total de pagos financieros anuales.

No creemos que esa crítica sea del todo fundada. En nuestra opinión, el control del límite de pagos por conceptos financieros no es equiparable o equivalente al control directo de exigible. Ambos pueden admitirse como complementarios, pero en modo alguno como identificables en su función. Razonemos nuestra posición.

Lo primero que habría que decir es que el aludido límite del 25 % es un concepto básicamente legal, sin que en su adopción hayan jugado de una manera determinante y directa criterios de control financiero. A nuestro entender, el espíritu de la disposición que lo fija (RD-3250/76, art. 163) fue el de dotar a la Administración de un mecanismo de fácil visualización y aplicación, que además estuviese correlacionado con el volumen global del presupuesto municipal. Con ello, no queremos decir en absoluto que el instrumento no tenga ninguna utilidad. La tiene, e incluso mucha. Ahora bien, de lo anterior no debe deducirse que tal instrumento pueda aceptarse desde el punto de vista financiero como suficiente para dar una visión completa del tema que nos ocupa.

Quizás con un ejemplo quede perfilada la idea que mantenemos. Pensemos en el caso concreto de un crédito que se concede al Ayuntamiento a un plazo determinado y con unos ciertos años de carencia. Durante los primeros años, al no producirse amortización del principal, la incidencia que en los pagos financieros totales produce este crédito es mínima (sólo la parte de intereses) y por tanto el endeudamiento municipal medido a través de este índice no se altera sensiblemente, cuando la realidad es muy otra. Veámoslo numéricamente.

Situémonos en un Ayuntamiento hipotético cuyo exigible para un año dado (t) sea de 200, el volumen de su presupuesto de 300 (detraído el componente de pagos financieros) y los aludidos pagos sumen por todos los conceptos 15. En el año t + 1 se le concede un crédito de 105 al 5 % de interés, 3 años de carencia, 10 de plazos y amortizaciones constantes a partir del cuarto año.

CUADRO I

ANALISIS DEL EXIGIBLE A TRAVES DEL INDICE DE ENDEUDAMIENTO.
VALORACION DEL EFECTO "CARENCIA DEL CREDITO"

CONCEPTOS \ AÑOS	t	t + 1	t + 2	t + 3	t + 4	t + 5	t + 6	t + 7	t + 8	t + 9	t + 10	t + 11
V. del Pto. (1)	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
V. de Exble. (2)	200	305	305	305	290	275	260	245	230	215	200	200
Pag. Finc.	15	20	20	20	34,5	33,7	33	32,2	31,5	30,7	30	15
Indice de endeudamiento (%) .	5	6,6	6,6	6,6	11,5	11,2	11,0	10,7	10,5	10,2	10	5

NOTAS.

1. Para clarificar el efecto y no encubrir las alteraciones del índice con un incremento del volumen presupuestario, se ha mantenido este constante. Recuérdese que el índice de endeudamiento se calcula dividiendo el volumen de pagos financieros por el montante neto del presupuesto. Si incrementásemos este al figurar en el denominador de la relación, aquella iría gradualmente haciéndose más baja, sin que tal movimiento obedezca a la variación del exigible que estamos introduciendo. Para evitar esto, se establece la hipótesis de presupuesto constante.
2. Por un razonamiento parecido al expuesto en el punto 1.e intentando siempre que no se enmascare el efecto producido por la variable que estudiemos, se asume la hipótesis de que el exigible no varía en los años considerados excepto en lo concerniente al crédito nuevo introducido.
3. Idéntica hipótesis a la sustentada en el punto 2.

CONCLUSIONES DEL CUADRO I.

Creemos que casi no hace falta matizar el contenido del cuadro ya que visualmente se denota el porqué de nuestra argumentación.

En los años t+1, t+2 y t+3 el índice de endeudamiento se ha elevado ligeramente (6,6) cuando en realidad el exigible ha subido en más de un 50 %. El efecto real del incremento sólo se recoge en el año t+4, para ir luego paulatinamente decreciendo (debido a las amortizaciones parciales) hasta volver a su valor inicial en el año t+11 al producirse la total amortización del crédito.

El corolario de todo lo anterior no es ni más ni menos que demostrar cómo con igual volumen de crédito y debido sólo a que las condiciones de amortización sean unas u otras, el índice de endeudamiento se ve sustancialmente alterado. Por tanto, si un mismo volumen de exigible puede dar lugar a dos valores muy distintos del índice (ceteris paribus las demás variables) ellos nos están resaltando claramente la **no idoneidad** del instrumento como indicador de la cuantía del endeudamiento municipal.

Al margen de lo anterior, podríamos apuntar otra serie de razones que minimizan la validez del instrumento en cuestión como indicador del sentido económico de la deuda municipal. Una de ellas puede ser el tipo de interés. Como el índice lo que recoge o detecta son los pagos financieros, bastaría con que los nuevos créditos se contrajesen a un tipo de interés sensiblemente desigual a la media del exigible actual para que el índice no tuviese movimientos proporcionales a los del volumen de crédito. Veámoslo con números.

Continuemos con el esquema del ejemplo anterior, pero supongamos que el crédito concedido lo es ahora al 10 % de interés. El cuadro sería:

CUADRO II

ANALISIS DEL EXIGIBLE A TRAVES DEL INDICE DE ENDEUDAMIENTO.

CONCEPTOS \ AÑOS	t	t + 1	t + 2	t + 3	t + 4	t + 5	t + 6	t + 7	t + 8	t + 9	t + 10	t + 11
V. del Pto.	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
V. de Exble.	200	305	305	305	290	275	260	245	230	215	200	200
Pag. Finc.	15	25,5	25,5	25,5	39	37,5	36	34,5	33	31,5	30	15
Indice de endeudamiento (%) .	5	8,5	8,5	8,5	13,0	12,5	12,0	11,5	11,0	10,5	10	5

Si comparamos el cuadro n.° I podemos evaluar el efecto que, sobre el índice de endeudamiento, ha tenido una elevación en el tipo de interés (ceteris paribus las demás variables). Claramente, el índice se ha elevado en casi dos puntos con sólo pasar el tipo obtenido del 5 % al 10 % y sin haberse alterado el nivel de endeudamiento (nótese que incluso se han hecho coincidir en cuantía y momento las amortizaciones parciales).

Creemos que no vale la pena abundar más en la cuestión. A nuestro entender, queda claro que el índice de endeudamiento no es indicador fiable del nivel de exigible municipal y por tanto está justificado un análisis directo del mismo.

¿Qué utilidad práctica tiene tal análisis? Desde nuestra perspectiva, los niveles de la deuda municipal nos van a servir para realizar un estudio de la solvencia real del Ayuntamiento al compararlos año a año con su patrimonio. En el plano de la ejecución el trabajo no es complicado, ya que como anexo al propio presupuesto ordinario se ofrece un cálculo del patrimonio neto. En cualquier caso, siempre será interesante observar su evolución histórica.

2.1.3. **Indice de endeudamiento.**

a) Visión legal.

Como ya apuntábamos en otro apartado, el índice de endeudamiento es, ante todo y sobre todo, un límite legal. El Real Decreto 3250/1976 de 30 de diciembre señala en su artículo 163 que las Entidades Locales podrán concertar préstamos sin autorización previa del Ministerio de Hacienda siempre que "la carga financiera anual derivada de la suma de las operaciones vigentes concertadas por la entidad local no exceda del porcentaje que periódicamente fije el Gobierno. Para el ejercicio de 1977, dicho porcentaje será del 25 %, que se mantendrá para los sucesivos ejercicios en tanto el Gobierno no lo modifique... Este tanto por ciento se aplicará sobre el importe de los recursos ordinarios que doten al presupuesto de la Entidad previa deducción de las cargas financieras consignadas en el mismo".

b) Cálculo. (Coincide este apartado con lo expuesto por el manual del CEOTMA).

Del contenido del Decreto 3250/1976 parece desprenderse que los Ayuntamientos pueden endeudarse hasta que el cociente entre la carga anual derivada de la amortización de las operaciones vigentes (incluidas los intereses y el presupuesto ordinario, deducida previamente de este la carga financiera anual) alcance el 25 %. Es decir, si una Corporación tiene un presupuesto ordinario de 100 y las operaciones que tiene vigentes le suponen una carga anual de 15, su nivel de endeudamiento sería:

$$\text{Indice de endeudamiento} = \frac{15}{100 - 15} \times 100 = 17{,}6\ \%$$

Sin embargo, el Banco de Crédito Local de España (B.C.L.E.) viene calculado el nivel de endeudamiento relativo de forma mucho más restrictiva. El B.C.L.E. entiende que el concepto legal de "recursos ordinarios que doten el presupuesto de la entidad" no es equivalente al total de derechos liquidados por el estado de ingresos del Presupuesto Ordinario, sino al total de la recaudación líquida, es decir, sin incluir las cantidades pendientes de cobro. Además, sobre el total de la recaudación líquida, se deducen a su vez los siguientes artículos del estado de ingresos:

— Contribuciones especiales (art. 3.3).
— Ingresos extraordinarios procedentes de la enajenación de bienes productos o no productos de ingresos (art. 6.1 y 6.2).
— Ingresos extraordinarios por reembolso de Deuda (art. 6.8).
— Reintegros (art. 7.1).
— Imprevistos (art. 7.4).
— Existencias en caja de ejercicios anteriores (art. 8.1).

No se deducen, en cambio, en el denominador, las cargas financieras consignadas en el presupuesto ordinario, en contra de lo que la Ley señala.

Para el cálculo de las cargas financieras que constituyen el numerador se consideran además de las operaciones de crédito vigentes (concertadas con el B.C.L.E. o con cualquier otra entidad), la anualidad derivada de la operación de crédito cuya concepción se esté estudiando.

Con un ejemplo quizás quede más claro el sistema de cálculo propuesto por el B.C.L.E. y su diferencia con el que parece deducirse de las exigencias legales (que es el que tienden a aplicar los Ayuntamientos); supongamos una Corporación con los siguientes datos:

— Total derechos liquidados 1.000
— Recaudación líquida total 900
— Recaudación correspondiente a los arts. 3.3 + 6.1 + 6.2 + 7.1 + 7.4 + 8.1 .. 125
— Carga financiera anual 150

El % de endeudamiento sería:

$$\frac{150}{900 - 125} \times 100 = 19{,}4\ \%$$

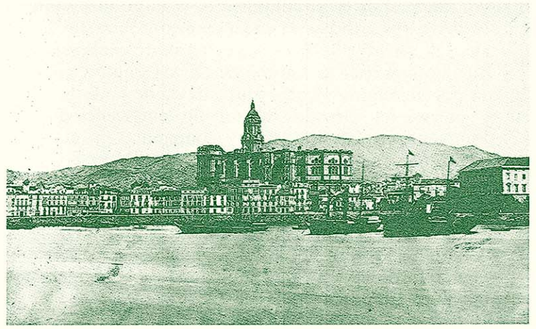
Sin que ello suponga una afirmación con carácter de generalidad absoluta, es fácilmente comprobable de manera experimental que el índice calculado atendiendo al sistema del B.C.L.E., es sensiblemente mayor que el que se obtendría al aplicar el primer método descrito.

No queremos entrar en una valoración en términos financieros de uno y otro cálculo, porque entendemos que desde un punto de vista práctico no hay lugar a la elección, ya que es fácilmente comprensible que al fin y a la postre por ser el B.C.L.E. el que en última instancia va a tener en sus mano las riendas del Crédito, debe primar su criterio. Adoptaremos pues a efectos de cálculo de la capacidad de endeudamiento del ente local en los estudios económicos-financieros la mecánica que utiliza el B.C.L.E.

2.2. EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO Y DEL VOLUMEN DE DEUDA.

El gráfico n.° 2 recoge la evolución de la cuenta del Ayuntamiento, indicando el activo, pasivo y, por diferencia, el neto patrimonial.

Las cifras parten de 1970, año en que el activo tenía un valor de 1.012 millones frente a un pasivo de 368, lo que comporta un neto de 664 millones de ptas. La tasa de crecimiento del activo patrimonial a lo largo del tiempo es prácticamente uniforme, siendo la del pasivo mucho más elevada en cuanto a porcentaje, lo que lleva a que en 1975 las cuentas de uno y otro se igualen (1.131 millones), resultando un patrimonio neto nulo.



A partir de este año, y siguiendo el crecimiento galopante del pasivo, entramos en valores negativos del neto patrimonial que en 1979, último año de que se disponen datos, alcanza la cota de 1.214 millones de ptas. El pasivo en este año sumaba 2.558 millones, el 81,3 % del presupuesto ordinario.

Las cifras expuestas huelgan mayores comentarios: la situación patrimonial no puede ser más negativa para abordar la financiación de un Plan General que exigirá un incremento del índice de endeudamiento. Es preciso pues, actualizar los valores del activo profesional con el fin de reducir, o cambiar de signo, los valores negativos del neto patrimonial.

En cuanto al índice de endeudamiento, veamos su evolución una vez calculados como decíamos en el apartado anterior:

Años	Carga Financiera Ptas.	Indice de Endeudamiento (%)
1970	27.415.884	6,23
1971	30.570.165	6,28
1972	42.097.833	7,29
1973	59.080.459	8,96
1974	70.155.621	7,85
1975	106.940.334	10,27
1976	210.960.089	14,59
1977	245.000.681	22,84
1978	110.189.842	9,13
1979	387.930.108	24,37
1980	484.392.161	16,29
1981	895.288.227	22,35

CUADRO 1

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE INGRESOS (MILES PESETAS CORRIENTES)

CAPITULOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73	1975		% H 75/74
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
1. Impuestos directos	67.877	12,8	83.102	13,8	22,4	97.008	13,8	16,7	136.179	15,2	40,4	183.928	14,9	35,1	239.832	16,8	30.4
2. Impuestos indirectos	28.560	5,4	31.897	5,3	11,7	36.020	5,1	12,9	43.879	4,9	21,8	48.715	3,9	11,0	52.840	3,7	8.5
3. Tasas y otros ingresos	185.732	35,0	212.707	35,2	14,5	258.061	36,6	21,3	341.686	38,1	32,4	416.756	33,7	22,0	469.041	32,9	12.5
4. Subvenciones y part. en ingresos	234.616	44,2	261.445	43,3	11.4	293.620	41,7	12,3	345.555	38,5	17,7	564.169	45,5	63,3	571.358	40,0	1.3
5. Ingresos patrimoniales	3.753	0,7	2.772	0,5	(26,1)	4.069	0,6	46,8	3.473	0,4	(14,6)	4.698	0,4	35,3	8.562	0,6	82,2
6. Extraordinarios y de capital	761	0,1	902	0,1	15,6	1.234	0,2	36,8	730	0,1	(40,8)	748	0,1	2,5	688	—	(8.0)
7. Eventuales e imprevistos	9.309	1,8	10.910	1,8	17,2	14.369	2,0	31,7	25.515	2,8	77,6	18.480	1,5	(27.6)	85.521	6,0	362,8
TOTAL PRESUPUESTO	530.608	100	603.735	100	13,8	704.381	100	16,7	897.017	100	27,3	1.237.494	100	38,0	1.427.842	100	15.4
8. **Resultas:** % Resultas s/total ingresos	142.366	21,1	121.673	16,8	(14,5)	112.270	13,7	(7,7)	128.866	12,6	14,8	262.115	17,5	103.4	382.670	21,1	46.0
TOTAL INGRESOS	672.974		725.408		7,8	816.671		12,6	1.025.883		25,6	1.499.609		46,2	1.810.512		20,7

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE INGRESOS (MILES PESETAS CORRIENTES)

CAPITULOS \ AÑOS	1976		% H 76/75	1977		% H 77/76	1978		% H 78/77	1979		% H 79/78	1980		% H 80/79	1981		% H 81/80
	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
1. Impuestos directos	346.473	15,2	44,5	511.914	20,7	47,7	650.580	23,1	27,1	608.971	19.4	(6.4)	1.418.610	29.3	132,9	1.610.510	28.3	13.5
2. Impuestos indirectos	161.383	7,1	205,4	206.218	8,3	27,2	230.922	8,2	12,5	228.118	7.2	(1.2)	361.223	7,5	58.3	417.611	7.3	15.6
3. Tasas y otros ingresos	533.458	23,4	13,7	615.811	24,8	15,4	766.874	27,2	24,5	962.068	30,6	25,4	1.182.302	24.4	22.9	1.421.660	25.0	20.2
4. Subvenciones y part. en ingresos	496.263	21,8	(13,1)	819.249	33,1	65,1	772.731	27,4	(5.7)	851.609	27,1	10,2	1.000.124	20,6	17.4	1.765.901	31.0	76.6
5. Ingresos patrimoniales	11.467	0,5	(33,9)	27.930	1,1	143,6	20.361	0,7	(27,1)	29.063	0,9	42,8	30.726	0,6	5.8	88.191	1.6	187.0
6. Extraordinarios y de capital	502.015	22,0	—	36.491	1,5	(92,7)	80.782	2,9	121,4	75	—	(99,9)	693.388	14,3	—	321.445	5.6	(53.6)
7. Eventuales e imprevistos	228.976	10,0	237,9	260.630	10,5	(9,8)	295.256	10,5	13,3	466.909	14,8	58,1	158.706	3.3	(66.0)	65.737	1.2	(58.6)
TOTAL PRESUPUESTO	2.280.035	100	59,7	2.477.244	100	8,6	2.817.496	100	13.7	3.146.803	100	11,7	4.845.079	100	53,9	5.691.055	100	17.5
8. **Resultas:** % Resultas s/total ingresos	430.675	15,9	12,5	760.343	23,5	76,5	1.461.174	34,1	92,2	3.127.603	49.8	114,0	1.820.920	27,3	(41.8)	2.629.518	28.2	44.4
TOTAL INGRESOS	2.710.710		49,7	3.237.587		19,4	4.278.670		32,2	6.274.406		46,6	6.665.999		6,2	8.320.573		24.8

CUADRO 2

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE INGRESOS (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CAPITULOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73	1975		% H 75/74
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
1. Impuestos directos	321.805	12,8	363.654	13,8	13,0	392.203	13,8	7,8	494.466	15,2	26,1	576.798	14,9	16.6	643.469	16.8	11.6
2. Impuestos indirectos	135.403	5,4	139.581	5,3	3,1	145.629	5,1	4,3	159.325	4,9	9,4	152.770	3,9	(4.1)	141.770	3,7	(7.2)
3. Tasas y otros ingresos	880.555	35,0	930.806	35,2	5,7	1.043.341	36,6	12,1	1.240.662	38,1	18,9	1.306.947	33,7	5,3	1.258.437	32,9	(3,7)
4. Subvenciones y part. en ingresos	1.112.314	44,2	1.144.083	43,3	2,9	1.187.106	41,7	3,8	1.254.710	38,5	5,7	1.769.234	45,4	41,0	1.532.953	40.0	(13.3)
5. Ingresos patrimoniales	17.793	0,7	12.130	0,5	(31,8)	16.451	0,6	35,6	12.610	0,4	(23,3)	14.733	0.4	16,8	22.971	0.6	55.9
6. Extraordinarios y de capital	3.608	0,1	3.947	0,1	9,4	4.989	0,2	26,4	2.651	0,1	(46,9)	2.346	0,1	(11.5)	1.846	—	(21.3)
7. Eventuales e imprevistos	44.134	1,8	47.742	1,8	8,2	58.094	2,0	21,7	92.645	2,8	59,5	57.953	1,5	(37,4)	229.453	6,0	295.9
TOTAL PRESUPUESTO	2.515.612	100	2.641.944	100	5,0	2.847.812	100	7,8	3.257.069	100	14,4	3.880.781	100	19,1	3.830.900	100	(1.3)
8. **Resultas:** % Resultas s/total ingresos	674.957	21,1	532.441	16,8	(21,1)	453.908	13,7	(14,7)	467.912	12,6	3,1	821.993	17,5	75,7	1.026.704	21.1	24.9
TOTAL INGRESOS	3.190.569		3.174.385		(5,1)	3.301.720		4,0	3.724.981		12,8	4.702.774		26,2	4.857.604		3,3

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE INGRESOS (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

AÑOS / CAPITULOS	1976		% H	1977		% H	1978		% H	1979		% H	1980		% H	1981		% H
	V. Absol.	% V	76/75	V. Absol.	% V	77/76	V. Absol.	% V	78/77	V. Absol.	% V	79/78	V. Absol.	% V	80/79	V. Absol.	% V	81/80
1. Impuestos directos	789.958	15,2	22,8	937.570	20,7	18,7	995.062	23,1	6,1	804.451	19,4	19,2	1.622.890	29,3	101,7	1.610.510	28,3	(7,6)
2. Impuestos indirectos	367.953	7,1	59,5	375.857	8,3	2,1	353.195	8,2	(6,0)	301.344	7,2	(14,7)	413.239	7,5	37,1	417.611	7,3	1,1
3. Tasas y otros ingresos	1.216.284	23,4	(3,3)	1.127.858	24,8	(7,3)	1.172.934	27,2	4,0	1.270.892	30,6	8,3	1.352.553	24,4	6,4	1.421.660	25,0	5,1
4. Subvenciones y part. en ingresos	1.131.480	21,8	(26,2)	1.500.454	33,1	32,6	1.181.892	27,4	(21,2)	1.124.975	27,1	(4,8)	1.144.142	20,6	1,7	1.765.901	31,0	54,3
5. Ingresos patrimoniales	26.145	0,5	13,8	51.154	1,1	95,6	31.127	0,7	(39,1)	38.379	0,9	23,3	35.150	0,6	(8,4)	88.191	1,6	150,9
6. Extraordinarios y de capital	1.144.594	22,0	—	66.833	1,5	(94,2)	123.556	2,9	84,9	99	—	(99,9)	793.236	14,3	—	321.445	5,6	(59,5)
7. Eventuales e imprevistos	522.065	10,0	127	477.344	10,5	(8,6)	451.594	10,5	(5,4)	616.787	14,8	36,6	181.560	3,3	(70,6)	65.737	1,2	(63,8)
TOTAL PRESUPUESTO	5.198.480	100	35,7	4.537.072	100	(12,7)	4.309.360	100	(5,0)	4.156.927	100	(3,5)	5.542.770	100	33,3	5.691.055	100	2,7
8. **Resultas:** % Resultas s/total ingresos	981.939	15,9	(4,4)	1.392.568	23,5	41,8	2.234.866	34,1	60,5	4.131.563	49,8	84,9	2.083.132	27,3	(49,6)	2.629.518	28,2	26,2
TOTAL INGRESOS	6.180.419		27,2	5.929.640		(4,1)	6.544.226		10,4	8.288.490		26,6	7.625.902		(8,0)	8.320.573		9,1

CUADRO 3

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE GASTOS (MILES PESETAS CORRIENTES)

AÑOS / CAPITULOS	1970		1971		% H	1972		% H	1973		% H	1974		% H	1975		% H
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V	71/70	V. Absol.	% V	72/71	V. Absol.	% V	73/72	V. Absol.	% V	74/73	V. Absol.	% V	75/74
1. Personal activo	245.167	44,2	269.859	45,4	10,1	322.527	43,6	19,5	374.027	42,8	16,0	544.462	46,7	45,6	673.528	42,7	23,7
2. Material y diversos	170.091	30,6	185.603	31,2	9,1	213.691	28,9	15,1	266.975	30,5	24,9	406.084	34,8	52,1	492.301	31,2	21,2
3. Clases pasivas	12.608	2,3	15.954	2,7	26,5	14.437	1,9	9,5	13.841	1,6	(4,1)	15.612	1,3	12,8	15.696	1,0	0,5
4. Deuda	19.578	3,5	21.561	3,6	10,1	29.745	4,0	38,0	38.293	4,4	28,7	47.872	4,1	25,0	66.068	4,2	38,0
5. Subvenciones y participaciones	7.908	1,4	13.309	2,2	68,3	34.683	4,7	160,6	39.516	4,5	13,9	37.406	3,2	5,3	40.139	2,5	7,3
6. Extraordinarios y de capital	96.153	17,3	85.756	14,4	(10,8)	122.572	16,6	42,9	140.511	16,1	14,6	110.258	9,5	(21,5)	221.165	14,0	100,6
7. Reintegrables, indeter. e imprevistos	3.465	0,6	1.955	0,3	(43,6)	2.090	0,3	6,9	1.628	0,2	(22,1)	3.718	0,3	128,4	67.557	4,3	—
TOTAL PRESUPUESTO	554.970	100	593.997	100	7,0	739.745	100	24,5	874.791	100	18,3	1.165.412	100	33,2	1.576.454	100	35,3
8. **Resultas:** % Resultas s/total gastos	104.491	15,8	100.693	14,5	(3,6)	76.278	9,3	(24,2)	110.246	11,2	31,4	200.354	14,7	81,7	233.477	12,9	16,5
TOTAL GASTOS	659.461		694.690		(5,3)	816.023		17,5	985.037		20,7	1.365.766		38,6	1.809.931		32,5

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE GASTOS (MILES PESETAS CORRIENTES)

AÑOS / CAPITULOS	1976		% H	1977		% H	1978		% H	1979		% H	1980		% H	1981		% H
	V. Absol.	% V	76/75	V. Absol.	% V	77/76	V. Absol.	% V	78/77	V. Absol.	% V	79/78	V. Absol.	% V	80/79	V. Absol.	% V	81/80
1. Personal activo	826.759	36,8	22,7	1.178.421	46,1	42,5	1.399.846	50,9	18,8	1.816.499	45,8	29,8	2.168.503	52,5	19,4	2.719.949	46,8	25,4
2. Material y diversos	677.595	30,2	37,6	716.975	28,1	5,8	839.656	30,6	17,1	1.128.169	28,4	34,4	1.320.348	32,0	17,0	1.735.010	29,8	31,4
3. Clases pasivas	12.767	0,6	(18,7)	5.867	0,2	(58,1)	4.958	0,2	(15,5)	36.285	0,9	632,1	38.992	0,9	7,5	42.162	0,7	8,1
4. Deuda	138.566	6,2	109,7	166.378	6,5	20,1	79.234	2,9	(52,4)	262.264	6,6	231,0	269.164	6,5	2,6	332.341	5,7	23,5
5. Subvenciones y participaciones	42.411	1,9	5,7	31.422	1,2	(25,9)	32.270	1,2	2,7	45.757	1,2	41,8	86.408	2,1	88,8	248.982	4,3	188,1
6. Extraordinarios y de capital	362.722	16,2	64,0	211.942	8,3	(41,6)	118.956	4,3	(43,9)	239.342	6,0	101,2	241.589	5,8	0,9	724.579	12,5	199,9
7. Reintegrantes, indeter. e imprevistos	182.470	8,1	170,1	243.755	9,5	33,6	272.565	9,9	11,8	439.398	11,1	61,2	6.471	0,2	(98,5)	9.153	0,2	41,4
TOTAL PRESUPUESTO	2.243.290	100	42,3	2.554.760	100	13,9	2.747.485	100	7,5	3.967.714	100	44,4	4.131.475	100	4,1	5.812.176	100	40,7
8. **Resultas:** % Resultas s/total gastos	466.979	17,2	100,0	681.901	211	46,0	1.490.365	35,2	118,6	4.028.824	50,4	170,3	2.557.692	38,2	(36,5)	2.845.936	32,9	11,3
TOTAL GASTOS	2.710.269		49,7	3.236.661		19,4	4.237.850		30,9	7.996.538		88,7	6.689.167		(16,3)	8.658.112		29,4

La primera impresión que nos produce la visión del cuadro es bastante pesimista; la carga financiera crece todos los años, a excepción de 1978, alcanzando en 1981 la cantidad de 895 millones de pesetas. El índice de endeudamiento, a pesar de los incrementos en la recaudación líquida total, también crece llegando a cotas próximas al límite legal del 25 % en los últimos años.

Analizados los períodos de carencia, el tipo de interés y el período de amortización de los créditos contraídos por el Ayuntamiento, la impresión sobre la futura carga e índice de endeudamiento para 1982, que alcanza san sólo el 8,42 %, es bastante optimista por dos motivos: por la emisión de Deuda Pública aprobada por el Ayuntamiento, Pleno de 23 de julio de 1982, y porque el método de cálculo empleado por la Intervención General es el contenido en el R.D. 3250/76, siempre inferior al utilizado por el B.C.L.E.

A nuestro entender, y aún pensando en un índice de endeudamiento que ronde el 18 %, existe un fondo de maniobra suficientemente amplio como para que el Ayuntamiento afronte las determinaciones de un Plan General que le va a exigir, qué duda cabe, incrementos en la carga financiera.

3. EVALUACION DE LA INVERSION HISTORICA DEL MUNICIPIO.

3.1. HACIA UN CONCEPTO DE INVERSION MUNICIPAL.

Metodológicamente, el problema básico que se plantea es el de definir qué se entiende por inversión municipal. Para unos, el estudio de la inversión se identifica con el estudio de los presupuestos extraordinarios y el presupuesto de inversiones. Este razonamiento es válido, pero al mismo tiempo parcial, ya que aunque a través de estos presupuestos se canalice una parte importante de la inversión, no son el único vehículo posible de la misma, pues no cabe duda que los presupuestos especiales, aunque suprimidos, contienen inversión.

La regulación jurídica de los mismos es absolutamente confusa, y va poco más allá, en términos generales, de recoger lo expresado en el artículo 704 de la Ley de Régimen Local, que sin definir qué debe entenderse con tal calificación, se limita a señalar que le son aplicables las reglas establecidas en la misma disposición para los presupuestos ordinarios. Pese a este vacío legal que sólo se encuentra paliado por la incompleta regulación que dirigida exclusivamente al presupuesto especial de urbanismo se recoge en la Ley del Suelo. La práctica se adelantó como tantas otras veces a la norma y suple el defecto legislativo, configurando, aunque sea de manera impropia, los presupuestos especiales y muy especial de Urbanismo.

De este, brevemente cabe resaltar:

1. Desde el punto de vista de su financiación son presupuestos que se nutren básicamente de las dotaciones que le asigna el presupuesto ordinario y de la enajenación de bienes del patrimonio municipal. Como fuentes secundarias están las contribuciones especiales. Es de destacar la ausencia real del crédito como fuente financiera ya que, aunque la Ley lo prevé, el Banco de Crédito Local exige para la formalización de créditos la construcción de un presupuesto extraordinario.
2. En el capítulo de gastos, la abrumadora mayoría de los mismos son inversión. Los gastos corrientes son inferiores al 5 %. Es lógico, pues, catalogarlos como auténticos presupuestos de inversión.

Los presupuestos especiales de liquidación de deuda, también hoy desaparecidos, se crearon (R.D. 155/79) para paliar déficits de liquidación del presupuesto ordinario de 1978, de explotación acumulado del servicio de transportes urbanos... etc., cumpliendo el presupuesto la finalidad con que se instituyó. Del análisis del capítulo de gastos, no obstante, se observa la existencia de un pequeño porcentaje, que no llega a superar el 7 % de gastos propios de inversión.

PRESUPUESTO DE LIQUIDACION DE DEUDAS 1979

GASTOS (Miles de Pesetas)		% V.
1.—Déficit Presupuesto Ordinario	873.364	59,98
2.—Servicio de Basuras	219.140	15,05
3.—Déficit Transportes Urbanos ...	219.015	15,04
4.—Inversiones	92.045	6,32
5.—Otros	56.608	3,61
TOTAL	1.456.172	100,00

Huelga cualquier tipo de comentario. El presupuesto está sirviendo para la finalidad con que se instituyó, pero no puede decirse que sea un presupuesto de inversión (esta sólo representa el 6,32 %).

A efectos prácticos, cabría adoptar dos posturas: o bien ignorar a estos presupuestos dentro del capítulo de la inversión municipal por estar destinados casi en su totalidad a gastos corrientes, o siendo más precisos, proceder a su análisis, detrayendo del total de gastos aquellos que propiamente se destinan a inversión. Esta segunda opción es la que vamos a seguir, incluyendo en los años en que se ha formado el Presupuesto de Liquidación junto a la inversión proveniente de los presupuestos extraordinarios y especiales de urbanismo.

Así pues, entendemos por inversión municipal la suma de los presupuestos extraordinarios aprobados definitivamente en cada ejercicio, el presupuesto de inversiones y la dotación que en el presupuesto ordinario se hace a los distintos presupuestos especiales.

Un último problema metodológico por resolver, además del riesgo de publicidad contable, que sólo se soluciona mediante un profundo examen de cada presupuesto y la aplicación del principio de consolidación contable a fin de reducir al mínimo las posibilidades de error, es que el período de vigencia de los presupuestos extraordinarios no es anual. Al no conocer lo efectivamente realizado en cada ejercicio por carecer de información respecto al estado de ejecución de los mismos año a año, nos hemos visto obligados a identificar inversión anual con volúmenes de presupuestos autorizados en un año, método evidentemente impropio, pero que para contemplar la política municipal a lo largo de 12 años puede ser útil.

3.2. PRESENTACION DE CIFRAS. CONCLUSIONES.

Los cuadros núms. 13 y 14 recogen la inversión de la corporación malagueña, calculada de acuerdo con la metodología antes expuesta y expresados en pesetas corrientes y constantes de 1981.

Como ya suponíamos, la inversión oscila ampliamente de un año a otro, lo que se debe, entre otras razones, al efecto ya comentado de considerar dentro de la cifra anual de los presupuestos extraordinarios el volumen de los autorizados en cada ejercicio. Con motivo de eliminar estos saltos y obtener una cifra representativa del período 70-81 se ha calculado los valores medios. Al margen de esa evolución, un poco

CUADRO 4

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE GASTOS (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CAPITULOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73	1975		% H 75/74
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
1. Personal activo	1.162.337	44,2	1.180.903	45,4	1,6	1.303.977	43,6	10,4	1.358.092	42,8	4,1	1.707.433	46,7	25,7	1.807.076	42,7	5,8
2. Material y diversos	806.401	30,6	812.199	31,2	0,7	863.953	28,9	6,4	969.386	30,5	12,2	1.273.479	34,8	31,4	1.320.844	31,2	3,7
3. Clases pasivas	59.774	2,3	69.814	2,7	16,8	58.369	1,9	(16,4)	50.257	1,6	(13,9)	48.959	1,3	(2,6)	42.112	1.0	(14,0)
4. Deuda	92.819	3,5	94.351	3,6	1,6	120.259	4,0	27,5	139.041	4,4	15,6	150.126	4,1	8,0	177.260	4,2	15,1
5. Subvenciones y participaciones ...	37.491	1,4	58.240	2,2	55,4	140.223	4,7	140,8	143.483	4,5	2,3	117.305	3,2	(18,2)	107.693	2,5	(8,2)
6. Extraordinarios y de capital	455.861	17,3	375.268	14,4	(17,7)	495.559	16,6	32,0	510.195	16,1	2,9	345.769	9,5	(32,2)	593.386	14,0	71,6
7. Reintegrables, indeter. e imprevistos	16.427	0,6	8.565	0,3	(47,9)	8.450	0,3	(1,2)	5.911	0,2	(30.0)	11.660	0,3	97,3	181.255	4,3	145.5
TOTAL PRESUPUESTO	2.631.110	100	2.599.330	100	(1,2)	2.990.790	100	15,1	3.176.365	100	6,2	3.654.731	100	15,1	4.229.626	100	15.7
8. **Resultas:** % Resultas s/total gastos .	495.392	15,8	440.632	14,5	(11,0)	308.392	9,3	(30,0)	400.303	11,2	29,8	628.310	14,7	57,0	626.419	12,9	(0,3)
TOTAL GASTOS	3.126.502		3.039.962		(2,8)	3.299.182		8,5	3.576.668		6,9	4.283.041		19,7	4.856.045		13,4

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO ORDINARIO DE GASTOS (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CAPITULOS \ AÑOS	1976		% H 76/75	1977		% H 77/76	1978		% H 78/77	1979		% H 79/78	1980		% H 80/79	1981		% H 81/80
	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
1. Personal activo	1.885.010	36,8	4,3	2.158.278	46,1	14,5	2.141.064	50,9	(0,8)	2.399.595	45,8	12,1	2.480.767	52,5	3,4	2.719.949	46,8	9,6
2. Material y diversos	1.544.916	30,2	17,0	1.313.140	28,1	(15.0)	1.284.254	30,6	(2,2)	1.490.311	28,4	16.0	1.510.478	32,0	1,3	1.735.010	29,8	14,9
3. Clases pasivas	29.109	0,6	(30,9)	10.745	0,2	(63,1)	7.583	0,2	(29,4)	47.932	0,9	532,1	44.607	0,9	(6,9)	42.162	0,7	(5,5)
4. Deuda	315.930	6,2	78,2	304.271	6,5	(3,5)	121.188	2,9	(60,2)	346.451	6,6	185,9	307.924	6,5	(11,1)	332.341	5,7	7,9
5. Subvenciones y participaciones ...	96.697	1,9	(10,2)	57.549	1,2	(40,5)	49.357	1,2	(14,2)	60.445	1,2	22,5	98.851	2,1	63,5	248.982	4,3	151,9
6. Extraordinarios y de capital	827.006	16,2	39,4	388.172	8,3	(53,1)	181.943	4,3	(53,1)	316.171	6,0	73,8	276.378	5,8	(12,6)	724.579	12,5	162,2
7. Reintegrables, indeter. e imprevistos	416.031	8,1	129,5	446.437	9,5	7,3	416.888	9,9	(6,6)	580.445	11,1	39,2	7.403	0,2	(98,7)	9.153	0,2	23.6
TOTAL PRESUPUESTO	5.114.699	100	20,9	4.679.042	100	(8,5)	4.202.277	100	(10,2)	5.241.350	100	24,7	4.726.408	100	(9,8)	5.812.176	100	23,0
8. **Resultas:** % Resultas s/total gastos .	1.064.712	17,2	70,0	1.248.902	21,1	17,3	2.279.513	35,2	82,5	5.322.076	50,4	133,5	2.925.999	38,2	(45.0)	2.845.936	32.9	(2,7)
TOTAL GASTOS	6.179.411		27,2	5.927.944		(4,1)	6.481.790		9,3	10.563.426		63,0	7.652.407		(27,5)	8.658.112		13,1

CUADRO 5

PRINCIPALES RUBRICAS DE INGRESOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CORRIENTES)

CONCEPTOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972 (*)		% H 72/71	1973 (*)		% H 73/72	1974		% H 74/73	1975		% H 75/74
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Radicación	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—
Contribución Urbana	115.662	26,7	136.050	30,0	17,6							270,548	30,5		312.816	31,5	15,4
Impuesto Industrial (L. F.)	50.231	11,6	58.222	12,8	15,9							93.522	10,5		104.310	10,5	11,5
Circulación	22.330	5,2	25.494	5,6	14,2							36.820	4,1		40.789	4,1	10,8
Basuras	26.622	6,2	25.021	5,5	(6,0)							66.790	7,5		79.187	8,0	18,6
Otras tasas de servicios	159.110	36,8	142.270	31,3	(10,6)							283.882	31,9		310.520	31,3	9,4
Participación en impuestos indirectos ..	6.597	1,5	6.278	1,4	(4,5)							15.369	1,7		21.760	2,2	41,6
Fondo Nacional de Coop. Municipal	51.736	12,0	60.596	13,4	17,1							122.475	13,8		122.475	12,4	—
SUBTOTAL INGRESOS	432.268	100	453.931	100	5,0							889.806	100		991.857	100	11,5

(*) Sin datos

PRINCIPALES RUBRICAS DE INGRESOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CORRIENTES)

CONCEPTOS \ AÑOS	1976		% H	1977		% H	1978		% H	1979		% H	1980		% H	1981		% H
	V. Absol.	% V	76/75	V. Absol.	% V	77/76	V. Absol.	% V	78/77	V. Absol.	% V	79/78	V. Absol.	% V	80/79	V. Absol.	% V	81/80
Radicación	—	—	—	150.000	8,1	—	261.303	12,7	74,2	180.848	7,7	(30,8)	281.822	8,9	55,8	244.368	8,3	(13,3)
Contribución Urbana	290.535	24,3	(7,1)	292.676	15,9	0,7	327.246	15,9	11,8	349.830	14,9	6,9	676.608	21,5	93,4	649.775	22,0	(4,0)
Impuesto Industrial (L. F.)	127.897	10,7	22,6	117.239	6,4	(8,3)	137.475	6,7	17,3	140.948	6,0	2,5	241.081	7,7	71,0	482.005	16,3	99,9
Circulación	149.570	12,5	266,7	175.477	9,5	17,3	192.141	9,3	9,5	208.509	8,9	8,5	205.295	6,5	(1,5)	290.399	9,8	41,4
Basuras	111.173	9,3	40,4	201.539	11,0	81,3	206.792	10,0	2,1	242.640	10,4	17,9	291.528	9,3	20,1	303.342	10,3	4,0
Otras tasas de servicios	349.648	29,3	12,6	359.606	19,6	2,8	487.656	23,7	35,6	636.357	27,1	30,5	792.305	25,2	24,5	983.222	33,3	24,1
Participación en impuestos indirectos	166.653	13,9	665,9	212.388	11,5	27,4	322.647	15,7	51,9	351.316	15,0	8,9	558.084	17,7	58,8	—		
Fondo Nacional de Coop. Municipal	—	—	—	330.465	18,0	—	123.393	6,0	(62,7)	233.243	10,0	89,0	101.489	3,2	(56,5)	—		
SUBTOTAL INGRESOS	1.195.476	100	20,5	1.839.390	100	53,9	2.057.653	100	11,9	2.343.691	100	13,9	3.148.212	100	34,3	2.953.111	100	(6,2)

CUADRO 6

PRINCIPALES RUBRICAS DE INGRESOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CONCEPTOS \ AÑOS	1970		1971		% H	1972 (*)		% H	1973 (*)		% H	1974		% H	1975		% H
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V	71/70	V. Absol.	% V	72/71	V. Absol.	% V	73/72	V. Absol.	% V	74/73	V. Absol.	% V	75/74
Radicación	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—
Contribución Urbana	548.353	26,7	595.355	30,0	8,6							849,693	30,5		839.285	31,5	(1,2)
Impuesto Industrial (L. F.)	238.145	11,6	254.779	12,8	7,0							293.285	10,5		279.864	10,5	(4,6)
Circulación	105.866	5,2	111.562	5,6	5,4							115.467	4,1		109.437	4,1	(5,2)
Basuras	126.215	6,2	109.492	5,5	(13,2)							209.453	7,5		212.459	8,0	1,4
Otras tasas de servicios	754.340	36,8	622.573	31,3	(17,5)							890.254	31,9		833.125	31,3	(6,4)
Participación en impuestos indirectos	31.182	1,5	27.472	1,4	(11,9)							48.197	1,7		58.382	2,2	21,1
Fondo Nacional de Coop. Municipal	245.280	12,0	265.168	13,4	8,1							384.082	13,8		328.600	12,4	(14,4)
SUBTOTAL INGRESOS	2.049.381	100	1.986.401	100	(3,1)							2.790.431	100		2.661.152	100	(4,6)

(*) Sin datos

PRINCIPALES RUBRICAS DE INGRESOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CONCEPTOS \ AÑOS	1976		% H	1977		% H	1978		% H	1979		% H	1980		% H	1981		% H
	V. Absol.	% V	76/75	V. Absol.	% V	77/76	V. Absol.	% V	78/77	V. Absol.	% V	79/78	V. Absol.	% V	80/79	V. Absol.	% V	81/80
Radicación	—	—	—	274.725	8,1	—	399.663	12,7	45,5	238.900	7,7	(40,2)	322.404	8,9	34,9	244.368	8,3	(24,2)
Construcción Urbana	662.420	24,3	(21,1)	536.036	15,9	(19,1)	500.523	15,9	(6,6)	462.125	14,9	(7,7)	774.039	21,5	67,5	649.775	22,0	(16,0)
Impuesto Industrial (L. F.)	291.605	10,7	4,2	214.723	6,4	(26,4)	210.268	6,7	(2,1)	186.192	6,0	(11,4)	275.797	7,7	48,1	482.005	16,3	74,8
Circulación	341.020	12,5	211,6	321.386	9,5	(5,8)	293.880	9,3	(8,6)	275.440	8,9	(6,3)	234.857	6,5	(14,7)	290.399	9,8	23,6
Basuras	253.474	9,3	19,3	369.119	11,0	45,6	314.759	10,0	(14,7)	320.527	10,4	1,8	333.508	9,3	4,0	303.342	10,3	9,0
Otras tasas de servicios	797.197	29,3	(4,3)	658.616	19,6	(17,4)	745.870	23,7	13,2	840.628	27,1	12,7	906.397	25,2	7,8	983.222	33,3	8,5
Participación en impuestos indirectos	379.969	13,9	550,8	388.989	11,5	2,4	493.489	15,7	26,9	464.088	15,0	(6,0)	638.448	17,7	37,6	—	—	—
Fondo Nacional de Coop. Municipal	—	—	—	605.247	18,0	—	188.730	6,0	(68,8)	308.114	10,0	63,3	116.103	3,2	62,3	—	—	—
SUBTOTAL INGRESOS	2.725.685	100	2,4	3.368.843	100	23,6	3.147.182	100	(6,6)	3.096.014	100	(1,6)	3.601.553	100	16,3	2.953.111	100	(18,0)

errática, a la que hemos aludido, quizás sea también oportuno comentar como, a la luz de las cifras, se denota claramente una desaceleración de la inversión a partir de 1975, con lo que prácticamente podríamos diferenciar dos subperíodos dentro del genérico 70-81 con un muy diferente volumen de inversión. Así será cuando tomemos los valores medios para extrapolar en los años de vigencia del Plan.

4. ANALISIS HISTORICO Y EVALUACION DE LA INVERSION PUBLICA.

4.1. INTRODUCCION.

El art. 42.3 del Reglamento de la Ley del Suelo dispone que el Estudio Económico-Financiero de cualquier Plan General habrá de contener "la determinación del carácter público o privado de las inversiones del Plan General... con suficiente especificación de las obras y servicios que se atribuyen al sector público y privado e indicación en el primer caso los organismos o entidades públicas que asumen el importe de la inversión". Se trata, en definitiva, de asignar a cada uno de los agentes que intervienen en la ejecución del Plan, cuales son los sectores de inversión que caen bajo su esfera de competencia. Por ello, con ser bastante, no es suficiente. Es preciso analizar y evaluar previamente las disponibilidades financieras y la propia capacidad de inversión de cada uno de los referidos agentes.

Para el caso de la Corporación Municipal hemos podido descender al detalle, llegando a matizar de una manera bastante prolífica su potencial inversión en base a la experiencia histórica. Además, para el Ayuntamiento, por tener una competencia y un interés más directo en "su" Plan, cabe hablar de unos ciertos compromisos de inversión. En el caso de la Administración Central, la cosa cambia. En juicio el soporte estadístico que poseemos para analizar históricamente su inversión es bastante menos precisa. Trabajo nos ha costado hacernos con datos provincializados de la inversión pública para la última década (hasta 1978), siendo absolutamente imposible contar con cifras a nivel municipal.

Si obtener la información es difícil, aún lo es más el obtener algún tipo de compromiso; algún tipo de vinculación de cualquier organismo de la Administración Central a la financiación del Plan. Los presupuestos de estos organismos son anuales y las escalas de jerarquías y prioridades suelen variar en cada ejercicio, por lo que es prácticamente imposible hablar de una garantía de financiación para los dos cuatrienios que compone el Plan.

No existe pues, y ello no debe olvidarse, ninguna certeza que los valores asignados de acuerdo con una lógica y legal distribución entre agentes de inversión, sean efectivamente asumidos por estos. No obstante, es imprescindible que todo estudio económico-financiero contenga al menos una aproximación de como se asignarán los sectores de inversión entre los diferentes agentes. Además de ello y aunque no tenga razón de ser el hablar de una evaluación de las posibilidades financieras de la Administración Central en sentido estricto, sí al menos habremos de analizar los valores históricos de la inversión aplicada a nuestra provincia a partir de los cuales obtendremos una aproximación de lo que correspondería al municipio, y de esta manera determinar si el montante de inversión que asigna el Plan al agente en cuestión es más o menos asumible de acuerdo con la experiencia de los últimos años, al

margen de consideraciones de tipo voluntarista. Los datos permitirán la comparación en términos de inversión per cápita en el pasado y lo que el Plan exige para su ejecución.

4.2. METODO.

Las cifras de inversión pública las hemos obtenido del trabajo del Ministerio de Economía, que reelaboró los datos provenientes de la extinguida Subsecretaría de Planificación de la Presidencia del Gobierno, partiendo del año 1969 y homogeneizándola en la siguiente clasificación sectorial:

1. Educación y Cultura.
2. Seguridad Social, Sanidad y Asistencia Social.
3. Vivienda.
4. Estructura y Servicios Urbanos.
5. Fomento de la Agricultura, Regadío y Pesca.
6. Transporte.
7. Correos y Telecomunicaciones.
8. Turismo e Información.
9. Investigación y Desarrollo Tecnológico.
10. Fomento y Reestructuración Industrial.
11. Otros Sectores.
12. Inversión Financiera.
13. Planes Provinciales.
14. Corporaciones Locales.

Con objeto de servir al fin que nos proponemos, creemos conveniente hacer unas precisiones sobre esta clasificación sectorial.

Lo primero que se deduce de ella es que los sectores 13 y 14 no son realmente objeto de inversión, sino más bien agentes ejecutores que centralizan precisamente a la inversión local. Por ello, será conveniente darle un tratamiento separado, al objeto de tener claramente delimitado lo que corresponde a la Administración Local de aquello otro que hay que imputar a la Administración Central. (En esta se incluye Estado, Organismos Autónomos y Seguridad Social).

Al margen de la exclusión de los sectores comentados, también nos parece necesario, en aras de dar una cierta homogeneidad a las magnitudes comparadas, eliminar otra serie de ellos que no tienen ninguna relación, o la tienen muy débil, con las inversiones que se deducen del planeamiento urbano. Así, por ejemplo, los sectores 5, 7, 8, 9, 10 y 11 creemos que deben ser eliminados a la hora de obtener la cifra de inversión pública que nos vaya a servir para evaluar la posibilidad teórica de que la Administración Central acometa la inversión requerida en el Plan.

Finalmente, hay que decir que en todos los años del período que se analizan aparece una laguna de información estadística, relativa a la inversión pública realizada que por diversos motivos no ha podido ser objeto de adscripción a una provincia determinada, es decir, lo que se denomina inversión no provincializable. El porcentaje que representa esta ha variado con los años, siendo la media para el período 1969-1978 del 13,90 %. Los sectores que han tenido mayor peso dentro de este residuo han sido los de "Transportes" e "Inversión Financiera".

4.3. ELABORACION DE DATOS Y EXPLICACION A LOS MISMOS.

Con estas premisas generales se han elaborado los cuadros que recogen la información estadística.

En **cuadro n.° 15** refleja la inversión sectorizada del total de la Administración Pública para el período 1970-1978, referida a la provincia de Málaga y expresada

CUADRO 7

PRINCIPALES RUBRICAS DE GASTOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CORRIENTES)

CONCEPTOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73	1975		% H 75/74
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Sueldos	201.670	40,1	218.917	39,3	8,5	266.588	40,2	21,8	309.548	38,6	16,1	457.621	41,6	47,8	546.769	39,0	19,5
Previsión y otras prestaciones	43.430	8,6	50.942	9,2	17,3	59.939	9,0	17,7	64.479	8,0	7,6	86.841	7,9	34,7	126.759	9,1	46,0
Basuras	68.351	13,6	68.566	12,3	0,3	(*)			119.915	15,0		153.674	13,9	28,1	203.500	14,5	32,4
Otros servicios	101.740	20,2	117.087	21,0	15,1	(*)			147.061	18,3		252.410	22,9	71,6	288.801	20,6	14,4
Amortización e intereses	26.716	5,3	29.794	5,3	11,5	41.272	6,2	38,5	58.883	7,3	42,7	69.968	6,4	18,8	106.707	7,6	52,5
Aportación a presup. de capital	61.248	12,2	71.566	12,9	16,8	81.366	12,3	13,7	102.683	12,8	26,2	80.898	7,3	(21,2)	128.113	9,2	58,4
SUBTOTAL GASTOS	503.155	100	556.872	100	10,7	662.856	—	19,0	802.569	100	21,1	1.101.412	100	37,2	1.400.649	100	27,2

(*) Sin datos

PRINCIPALES RUBRICAS DE GASTOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CORRIENTES)

CONCEPTOS \ AÑOS	1976		% H 76/75	1977		% H 77/76	1978		% H 78/77	1979		% H 79/78	1980		% H 80/79	1981		% H 81/80
	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Sueldos	674.961	35,0	23,4	917.337	40,8	35,9	1.090.366	45,2	18,9	1.344.331	40,5	23,3	1.549.001	39,4	15,2	1.870.272	35,0	20,7
Previsión y otras prestaciones	151.798	7,9	19,7	261.084	11,6	72,0	209.480	12,8	18,5	449.994	13,5	45,4	560.292	14,2	24,5	691.837	13,0	23,5
Basuras	314.000	16,3	54,3	444.603	19,8	41,6	540.000	22,4	21,4	783.478	23,6	45,1	420.000	10,7	(46,4)	407.545	7,6	(3,0)
Otros servicios	363.595	18,9	25,9	272.372	12,1	(25,1)	299.656	12,4	10,0	344.700	10,4	15,0	900.348	22,9	161,2	1.327.464	24,8	47,4
Amortización e intereses	206.639	10,7	93,6	232.278	10,4	12,4	102.517	4,2	(55,9)	319.986	9,6	212,1	484.393	12,3	51,4	895.288	16,8	84,8
Aportación a presup. de capital	215.808	11,2	68,4	118.279	5,3	45,2	73.000	3,0	(38,3)	80.000	2,4	9,6	21.250	0,5	(73,4)	150.000	2,8	605,9
SUBTOTAL GASTOS	1.926.801	100	37,6	2.245.953	100	16,6	2.415.953	100	7,5	3.322.489	100	37,6	3.935.284	100	18,4	5.342.406	100	35,7

CUADRO 8

PRINCIPALES RUBRICAS DE GASTOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CONCEPTOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73	1975		% H 75/74
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Sueldos	956.117	40,1	957.981	39,3	0,2	1.077.815	40,2	12,5	1.123.969	38,6	4,3	1.435.099	41,6	27,7	1.466.981	39,0	2,2
Previsión y otras prestaciones	205.902	8,6	222.922	9,2	8,3	242.333	9,0	8,7	234.123	8,0	(3,4)	272.333	7,9	16,3	340.094	9,1	24,9
Basuras	324.052	13,6	300.045	12,3	(7,4)	(*)			436.411	15,0		481.922	13,9	10,7	545.990	14,5	13,3
Otros servicios	482.349	20,2	512.373	21,0	6,2	(*)			533.978	18,3		791.558	22,9	48,2	774.853	20,6	(2,1)
Amortización e intereses	126.661	5,3	130.378	5,3	2,9	166.863	6,2	28,0	213.804	7,3	28,1	219.420	6,4	2,6	286.295	7,6	30.5
Aportación a presup. de capital	290.377	12,2	313.173	12,9	7,8	328.963	12,3	5,0	372.842	12,8	13,3	253.696	7,3	(32,0)	343.727	9,2	35,5
SUBTOTAL GASTOS	2.385.458	100	2.436.872	100	2,1	2.679.927	—	10,0	2.914.128	100	8,7	3.454.028	100	18,5	3.757.940	100	8,8

(*) Sin datos

PRINCIPALES RUBRICAS DE GASTOS EN RAZON A SU CUANTIA (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CONCEPTOS \ AÑOS	1976		% H 76/75	1977		% H 77/76	1978		% H 78/77	1979		% H 79/78	1980		% H 80/79	1981		% H 81/80
	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Sueldos	1.505.163	35,0	2,6	1.680.103	40,8	11,6	1.667.669	45,2	(0,7)	1.775.861	40,5	6,5	1.772.058	39,4	(2,1)	1.870.272	35,0	5,5
Previsión y otras prestaciones	338.509	7,9	(0,5)	478.175	11,6	41,3	473.350	12,8	(1,0)	594.442	13,5	25,6	640.974	14,2	7,8	691.837	13,0	7,9
Basuras	700.220	16,3	28,2	814.290	19,8	16,3	825.930	22,4	1,4	1.034.974	23,6	25,3	480.480	10,7	(53,6)	407.545	7,6	(15,2)
Otros servicios	810.817	18,9	4,6	498.849	12,1	(38,5)	458.324	12,4	(8,1)	455.349	10,4	(0,6)	1.029.998	22,9	126,2	1.327.464	24,8	28,9
Amortización e intereses	460.805	10,7	60,9	425.417	10,4	(7,7)	156.800	4,2	(63,1)	422.701	9,6	169,6	554.146	12,3	31,1	895.288	16,8	61,6
Aportación a presup. de capital	481.252	11,2	40,0	216.628	5,3	(55,0)	111.653	3,0	(48,5)	105.680	2,4	(5,4)	24.310	0,5	(77,0)	150.000	2,8	517,0
SUBTOTAL GASTOS	4.296.766	100	14,3	4.113.462	100	(4,3)	3.693.726	100	10,2	4.389.007	100	18,8	4.501.966	100	2,6	5.342.406	100	18,7

CUADRO 9

PRESUPUESTO ESPECIAL DE URBANISMO. COMPOSICION Y EVOLUCION (MILES PESETAS CORRIENTES)

CONCEPTOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Contribuciones especiales	7.562,3	11,9	6.229,4	9,1	(17,6)	10.007,7	11,7	60,6	19.182,4	17,6	91,7	2.708,8	3,5	(85,9)
Subvenciones	7.754,3	12,2	8.841,1	12,8	14,0	10.282,5	12,0	16,3	9.177,9	8,4	(10,7)	—	—	—
Préstamos	99,6	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aportaciones de otros presupuestos	48.159,2	75,7	53.717,7	78,1	11,5	65.486,6	76,3	21,9	80.850,0	74,0	23,5	75.467,9	96,5	(6,7)
Otros	0,3	—	—	—	—	—	—	—	48,5	—	—	—	—	—
TOTAL INGRESOS	63.575,7	100	68.788,2	100	8,2	85.776,8	100	24,7	109.258,8	100	27,4	78.176,7	100	(28,4)
Personal	143,9	0,2	160,9	0,2	11,8	171,5	0,2	6,6	176,0	0,2	2,6	20.026,6	21,4	—
Inversiones	67.825,4	98,6	66.947,3	98,6	(1,3)	86.738,1	98,8	29,6	89.487,3	98,8	3,2	65.894,8	70,3	(26,4)
Amortizaciones e intereses	341,7	0,5	341,4	0,5	(0,1)	341,4	0,4	0,0	341,4	0,4	0,0	341,4	0,4	0,0
Otros	487,4	0,7	462,2	0,7	(5,2)	541,2	0,6	17,1	550,0	0,6	1,6	7.415,4	7,9	—
TOTAL GASTOS	68.798,4	100	67.911,8	100	(1,3)	87.792,2	100	29,3	90.554,7	100	3,1	93.678,2	100	3,4

PRESUPUESTO ESPECIAL DE URBANISMO. COMPOSICION Y EVOLUCION (MILES PESETAS CORRIENTES)

CONCEPTOS \ AÑOS	1975		% H 75/74	1976		% H 76/75	1977		% H 77/76	1978		% H 78/77	1979		% H 79/78
	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Contribuciones especiales	390,5	0,3	(85,6)	300,0	0,2	(23,2)	957,2	1,6	219,1	564,4	27,8	(41,0)	50.000,0	20,7	—
Subvenciones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Préstamos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	191.470,3	70,3	—
Aportaciones de otros presupuestos	127.724,1	99,7	69,2	195.818,0	99,8	53,3	60.677,1	98,4	(69,0)	—	—	—	—	—	—
Otros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.462,3	72,2	—	15,0	—	(99,0)
TOTAL INGRESOS	128.114,6	100	63,9	196.118,0	100	53,1	61.634,3	100	(68,6)	2.026,7	100	(96,7)	241.485,3	100	—
Personal	2.924,3	2,5	(85,4)	361,4	0,3	(87,6)	580,8	0,7	60,7	—	—	—	—	—	—
Inversiones	102.894,0	89,2	56,1	148.622,1	98,7	44,4	82.816,6	95,8	(44,3)	17.350,1	91,3	(79,1)	234.533,3	97,1	—
Amortizaciones e intereses	349.4	0,3	2,3	341,4	0,2	(2,3)	267,0	0,3	(21,8)	—	—	—	1.741,0	0,7	—
Otros	9.237,5	8,0	24,6	1.213,3	0,8	(86,9)	2.734,0	3,2	125,3	1.658,9	8,7	(37,3)	5.211,0	2,2	214.1
TOTAL GASTOS	115.405,2	100	23,2	150.538,2	100	30,4	86.398,4	100	(42,6)	19.009,0	100	(78,0)	241.485,3	100	—

CUADRO 10

PRESUPUESTO ESPECIAL DE URBANISMO. COMPOSICION Y EVOLUCION (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CONCEPTOS \ AÑOS	1970		1971		% H 71/70	1972		% H 72/71	1973		% H 73/72	1974		% H 74/73
	V. Absol.	% V	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Contribuciones especiales	35.852,9	11,9	27.259,8	9,1	(24,0)	40.461,1	11,7	48,4	69.651,3	17,6	72,1	8.494,8	3,5	(87,8)
Subvenciones	36.763,1	12,2	38.688,6	12,8	5,2	41.572,1	12,0	7,4	33.324,9	8,4	(19,8)	—	—	—
Préstamos	472,2	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aportaciones de otros presupuestos	228.322,8	75,7	235.068,7	78,1	2,9	264.762,3	76,3	12,6	293.566,3	74,0	10,9	236.667,3	96,5	(19,4)
Otros	1,4	—	—	—	—	—	—	—	176,1	—	—	—	—	—
TOTAL INGRESOS	301.412,4	100	301.017,1	100	(0,1)	346.795,5	100	15,2	396.718,6	100	14,4	245.162,1	100	(38,2)
Personal	682,2	0,2	704,1	0,2	3,2	693,4	0,2	(1,5)	639,1	0,2	(7,8)	62.803,4	21,4	—
Inversiones	321.560,2	98,6	292.961,4	98,6	(8,9)	350.682,1	98,8	19,7	324.928,4	98,8	(7,3)	206.646,1	70,3	(36,4)
Amortizaciones e intereses	1.620,0	0,5	1.494,0	0,5	(7,7)	1.380,3	0,4	(7,6)	1.239,6	0,4	(10,2)	1.070,6	0,4	(13,6)
Otros	2.310,8	0,7	2.022,6	0,7	(12,5)	2.188,1	0,6	8,2	1.997,0	0,6	(8,7)	23.254,7	7,9	—
TOTAL GASTOS	326.173,2	100	297.182,1	100	(8,9)	354.943,9	100	19,4	328.804,1	100	(7,4)	293.774,8	100	(10,6)

en pesetas corrientes de cada año. Las cifras oscilan desde los 3.463 millones del año 1970 hasta los 11.906 del último de 1978.

El **cuadro n.° 16** ofrece la misma visión que el anterior, pero deflactados los datos y referidos a pesetas del año 1981. El perfil y la tendencia de los números presentan una imagen bien diferente de cuando se trabaja en pesetas corrientes. La inversión pública aparece prácticamente estacionaria en torno con los 14.000 ó 15.000 millones, sin que el transcurso de los años haya supuesto un crecimiento del volumen de inversión en términos reales.

Si excluimos aquellos sectores cuya relación con las inversiones a que da lugar un Plan General suponíamos débil, y distinguimos entre Administración Central y Local, podemos observar tal y como se recoge en el **cuadro n.° 17** cómo la cifra de inversión se reduce notablemente. También es muy significativo el escaso porcentaje que sobre el total representa la inversión de los entes locales (entre el 15 y el 20 %), lo cual no debe extrañar a nadie dado el papel tan pobre que tradicionalmente ha desempeñado nuestras Corporaciones. El **cuadro n.° 18** ofrece los mismos datos referidos a pesetas de 1981.

El **cuadro n.° 19** representa la inversión pública total referida al número de habitantes de la provincia, es decir, lo que se denominaría inversión per cápita. Los valores se ofrecen en pesetas corrientes y constantes del año 1981, al tiempo que, a efectos comparativos, se reseña para cada año la media andaluza. La media del período se sitúa en torno a las 7.000 pesetas (corrientes) y en más del doble (16.411) si hablamos de pesetas 1981, ligeramente por encima de la media andaluza y siempre por debajo de la nacional (1).

Finalmente, en el **cuadro n.° 20** se desglosa la información en términos per cápita entre inversión Local y Central. Para esta se ofrece además la media referida al total de inversión (incluidos todos los sectores) y la relativa sólo a aquellos sectores que hemos considerado identificables con la inversión propia de un Plan General. A nivel local, la cifra de pesetas-habitante comprende el total de la inversión, por no haber sido posible contar con datos sectorizados para todo el período. En cualquier caso, no creemos que este aspecto sea importante dado que, en la inversión de los entes locales, la parte de los sectores que excluíamos debe ser poco significativa en relación con los demás.

4.4. RAZON DE SER DEL ANALISIS HISTORICO.

El análisis histórico de la inversión pública tiene como objetivo fundamental el de llegar a obtener unas cifras de la inversión per cápita realizada por la Administración Central y Local que nos permitan, cuando tengamos terminado el estudio de costes, dilucidar si la parte de estos que corresponde a cada uno de los agentes están en consonancia con sus posibilidades financieras de acuerdo con la experiencia del pasado. Se trata, pues, ni más ni menos, que de comprobar que el montante de coste que exija el Plan a cada sujeto está en un orden de magnitud comparable con el de los recursos empleados históricamente en idéntico o parecido menester y que, por tanto, el esfuerzo inversor que demande el Plan no sea descabellado respecto de los datos que aporta la experiencia.

(1) No poseemos datos para todo el período considerado. Para 1977 Russinés y Galdón en ICE n.° 549, dan la cifra de 9.890 pesetas/habitante, para el total nacional y 89,78 pesetas/habitante para la provincia de Málaga. El mismo Russinés y G. Poveda estudia el quinquenio 1973-1977 calculado en pesetas 1978 las medias provincial y nacional. La cifra es de 9.400 pesetas/habitante para Málaga y 12.484 para el total del estado español.

Es este un test de viabilidad ciertamente indirecto y que no debe interpretarse con excesiva literalidad. Normalmente la ejecución del Plan requerirá un esfuerzo superior al efectuado en el pasado y no por ello debe deducirse que el Plan sea inabordable. Lo que se pretende es simplemente detectar, dentro de un plano lógico, si la política de inversión pública que plantea su financiación significa un cambio sustancial respecto de los años anteriores. De ser así, habrá que pensar seriamente en la posibilidad de que la Administración (sobre todo la Central) se niegue a asumir el Plan.

5. EVOLUCION PREVISIBLE DE LA INVERSION.

5.1. INTRODUCCION.

Una vez analizado sucintamente cómo y cuánto ha sido la inversión pública a nivel municipal y de Administración Central en los últimos 12 y 9 años respectivamente, nos proponemos realizar una estimación de la evolución previsible de la misma, en el supuesto del mantenimiento de los criterios de inversión adoptados en los años anteriores al período de vigencia del Plan.

Así detectaremos, en una primera aproximación, si el monto de inversión cuadra con el total del estudio de costes de las determinaciones contenidas en el Plan.

5.2. INVERSION MUNICIPAL.

(cuadro n.° 21).

La base de la estimación la constituye, por un lado, el valor medio ponderado del porcentaje relativo que representa la inversión sobre el total del presupuesto ordinario de gastos en pesetas constantes de 1981, y por otro, el valor medio ponderado del incremento del presupuesto ordinario de gastos (7,96 %).

Suponiendo que estos porcentajes se mantienen en los próximos 10 años, suposición que en el marco actual de potenciación del poder municipal nos parece corta, se calcula la evolución del presupuesto ordinario de gastos para el año t, que se hace coincidir con 1984 y los 7 años siguientes en pesetas constantes de 1981.

Aplicando sobre estos valores los porcentajes medios ponderados de inversión obtenemos año a año cantidades que por adición nos dan el monto total de inversión previsible en los 8 de programación del Plan.

Establecemos 3 alternativas para calcular este monto total:

Primera. Se toma como cifra representativa la de inversión total y el porcentaje ponderado que supone esta sobre el presupuesto ordinario de gastos (27.146 %). Aplicando este porcentaje para los años t, t+1 ... t+7 obtenemos un volumen de inversión global correspondiente a los ejercicios que se ejecutarán superior a los 21.086 millones de pesetas (en términos constantes 1981).

Segunda. La consideración de esta opción nace del hecho de haber observado cómo existe una paulatina desaceleración en el ritmo de la inversión municipal a lo largo de los 12 años estudiados, de forma que la media ponderada del período no sea quizás del todo representativa. A tenor de que esta desaceleración, se produce fundamentalmente a partir de 1975, tomamos como cifra representativa el porcentaje ponderado de la inversión municipal respecto al presupuesto de gastos para el período 1976-1981 (11.204 %). Aplicando este porcentaje obtenemos un volumen global superior a los 8.703 millones de pesetas constantes 1981.

PRESUPUESTO ESPECIAL DE URBANISMO. COMPOSICION Y EVOLUCION (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

CONCEPTOS \ AÑOS	1975		% H 75/74	1976		% H 76/75	1977		% H 77/76	1978		% H 78/77	1979		% H 79/78
	V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V		V. Absol.	% V	
Contribuciones especiales	1.047,7	0,3	(87,7)	684,0	0,2	(34,7)	1.753,1	1,6	156,3	863,2	27,8	(50,8)	66.050,0	20,7	—
Subvenciones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Préstamos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252.932,3	79,3	—
Aportaciones de otros presupuestos	342.683,8	99,7	44,8	446.465,0	99,8	30,3	111.130,1	98,4	(75,1)	—	—	—	—	—	—
Otros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.236,6	72,2	—	19,8	—	(99,1)
TOTAL INGRESOS	343.731,5	100	40,2	447.149,0	100	30,1	112.883,2	100	(74,7)	3.099,8	100	(97,2)	319.002,1	100	—
Personal	7.845,9	2,5	(87,5)	824,0	0,3	(89,5)	1.063,7	0,7	29,1	—	—	—	—	—	—
Inversiones	276.064,6	89,2	33,6	338.858,4	98,7	22,7	151.678,6	95,8	(55,2)	26.537,0	91,3	(82,5)	309.818,5	97,1	—
Amortizaciones e intereses	937,4	0,3	(12,4)	778,4	0,2	(17,0)	489,0	0,3	(37,2)	—	—	—	2.299,9	0,7	—
Otros	24.784,2	8,0	6,6	2.766,3	0,8	(88,8)	5.007,3	3,2	81,0	2.537,3	8,7	(49,3)	6.883,7	2,2	171,3
TOTAL GASTOS	309.632,1	100	5,4	343.227,1	100	10,8	158.238,6	100	(53,9)	29.074,3	100	(81,6)	319.002,1	100	—

CUADRO 11

ESTADO DE EJECUCION DE LOS PRESUPUESTOS EXTRAORDINARIOS
(Clasificación por fecha de aprobación)

N.°	DENOMINACION	Fecha aprob. definitiva	TOTAL AUTORIZADO	TOTAL EJECUTADO	PENDIENTE EJECUCION
1	Abastecimiento de aguas	30-04-69	52.984	47.347	5.637
2	Abastecimiento de aguas 2.ª etapa	16-10-71	536.278	253.451	282.827
3	Expropiación y depuradora	23-06-72	208.772	84.312	124.460
4	Saneamiento Puerto de la Torre	25-09-72	7.638	7.132	506
5	Avenida de las Américas	11-11-72	28.953	13.295	15.658
6	Urbanización Segalerva	20-11-72	26.804	20.638	6.166
7	Saneamiento Playas	04-02-73	190.658	187.018	3.640
8	Ampliación Colegio Universitario	13-10-73	35.481	35.481	—
9	Nichos y Parque Móvil	06-04-74	18.575	10.162	8.413
10	Aguas y Servicios Eléctricos	14-04-74	128.107	112.260	15.847
11	Expropiación terrenos Universidad	19-04-75	70.035	60.180	9.855
12	Urbanización Aguas	05-08-75	446.190	366.964	79.226
13	Saneamiento Campanillas	10-11-75	19.736	19.140	596
14	Expropiación terrenos cementerios	08-03-76	200.000	186.541	13.459
15	Ampliación Hospital Noble	24-03-77	74.475	74.474	1
16	Plan Aire Libre	27-05-77	30.000	28.122	1.878
17	Línea Alta Tensión	06-06-77	46.492	46.492	—
18	Mercamálaga	07-02-78	50.000	50.000	—
19	Señalización semafórica	05-12-78	19.940	19.892	48
20	Hospital Clínico	13-01-79	180.000	69.000	111.000
21	Liquidación Deudas 1978	16-03-79	684.966	681.206	3.760
22	Nuevo Puente de la Rosaleda	12-05-79	96.200	89.715	6.485
23	Aportación al Pto. especial Urbanismo	07-02-80	191.470	145.949	45.521
24	Liquidación Deudas 1979	13-05-80	1.269.511	1.240.703	28.808
25	Plan Acción Especial Málaga	02-06-80	220.000	112.305	107.695
26	Presupuesto de Inversiones	26-06-81	1.719.161	707.266	1.011.895
TOTALES			6.552.426	4.669.045	1.883.381

CUADRO N.° 12

ESTADO DE EJECUCION DE LOS PRESUPUESTOS EXTRAORDINARIOS

(Resumen)

AÑOS	TOTAL AUTORIZADOS	EJECUTADOS EN AÑOS ANT.	PENDIENTES DE EJECUCION	
1971	536.278	253.451	282.827	
1972	272.167	125.377	146.790	
1973	226.139	222.499	3.640	
1974	146.682	122.422	24.260	
1975	535.961	446.284	89.677	
1976	200.000	186.541	13.459	
1977	150.967	149.088	1.879	
1978	69.940	69.892	48	
1979	276.200	158.715	117.485	*
1980	411.470	258.254	153.216	*
1981	—	—	—	* *

* No se incluyen los presupuestos especiales de liquidación de deudas del año anterior.
** Recogido como presupuesto de inversiones.

Tercera. La hipótesis que sustenta esta alternativa es el considerar como inversión únicamente la aportada por los presupuestos especiales y el presupuesto de inversiones, que representando el 7.663 % del presupuesto ordinario de gastos, nos da un volumen total de recursos superior a 5.952 millones de pesetas constantes 1981.

5.3. INVERSION PUBLICA DE LA ADMINISTRACION CENTRAL.

(cuadro n.° 22).

La estimación que se hace descansa en dos pilares. De un lado, está la cifra media de la inversión pública per cápita que se deduce del cuadro n.° 20. De otro, las proyecciones de población recogidas en la monografía que sobre el tema se ha realizado dentro de los trabajos del Plan.

Esta monografía prevé una tasa de crecimiento de la población igual a 2,9 %, que aplicado a la población de hecho de 1979, 491.000 habitantes, obtenemos una proyección de la evolución previsible de esta para los ocho años de programación del Plan.

Sobre esta premisa, la estimación ha consistido simplemente en aplicar a los valores medios de inversión per cápita, obtenidos históricamente, el número de habitantes precisos en las proyecciones de población. Ello equivale a suponer, como fundamento de la estimación, que la cifra media de inversión (expresada en pesetas de 1981) se va a mantener en el futuro.

La presentación de datos se ha ilustrado con dos alternativas. La primera resulta de incluir en el montante de inversión la totalidad de los sectores (opción 1 del cuadro n.° 20) y en la segunda se han

CUADRO 13

INVERSION MUNICIPAL (MILES PESETAS CORRIENTES)

AÑOS / CONCEPTOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975
	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto
Pto. Extraordinario	—	536.278	272.167	226.139	146.682	535.961
Pto. Especial de Urb.	68.798	67.911	87.792	90.565	65.895	115.405
Pto. de Inversiones						
Pto. Especial Liq. Deuda						
TOTAL INVERSION	68.798	604.189	359.959	316.694	212.577	651.366

INVERSION MUNICIPAL (MILES PESETAS CORRIENTES)

AÑOS / CONCEPTOS	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto
Pto. Extraordinario	200.000	150.967	69.940	276.200	411.470	
Pto. Especial de Urb.	150.538	86.398	19.009	241.485		
Pto. de Inversiones						707.266
Pto. Especial Liq. Deuda			43.240	92.045		
TOTAL INVERSION	350.538	237.365	132.189	609.730	411.470	707.266

CUADRO 14

INVERSION MUNICIPAL (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

AÑOS / CONCEPTOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975
	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto
Pto. Extraordinario		2.346.752	1.100.371	821.111	459.995	1.437.983
Pto. Especial de Urb.	326.171	297.178	354.943	328.805	206.647	309.632
Pto. de Inversiones						
Pto. Especial Liq. Deuda						
TOTAL INVERSION	326.171	2.643.930	1.455.314	1.149.916	666.642	1.747.615

INVERSION MUNICIPAL (MILES PESETAS CONSTANTES 1981)

AÑOS / CONCEPTOS	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto	Valor absoluto
Pto. Extraordinario	456.000	276.496	106.973	364.860	470.722	
Pto. Especial de Urb.	343.227	158.238	29.074	319.002		
Pto. de Inversiones						707.266
Pto. Especial Liq. Deuda			66.136	121.591		
TOTAL INVERSION	799.227	434.734	202.183	805.453	470.722	707.266

eliminado aquellos sectores que nos parecían por su contenido menos acordes con la inversión propia de un Plan General (opción 2 del cuadro n.° 20). La primera alternativa arroja para los 8 años de programación del Plan un volumen de inversión pública de 71.996 millones de pesetas, y en la segunda de 51.009 millones. Todo ello sobre la base de pesetas de 1981.

Como final, creemos importante matizar que las extrapolaciones que se recogen en el cuadro n.° 22 suponen "techos" de la inversión de la Administración Central que no pueden ser consumidos por los costes que se deduzcan del Plan, dado que, a pesar de haber reducido la inversión total eliminando ciertos sectores, es obvio que el montante que aquí se contempla se incluyen una serie de acciones que no tendrán nada que ver con las determinaciones del Plan. Por ello, insistimos una vez más que los volúmenes que se han calculado sólo tienen el valor de una referencia, en todo caso por encima de lo que en buena lógica podrá ser destinado al Plan.

CUADRO 15

INVERSION PUBLICA EN MALAGA Y SU DISTRIBUCION POR SECTORES (MILLONES PESETAS CORRIENTES)

Sectores / Años	Educación y Cultura	Investig. y desarrollo tecnológico	S. Social Sanidad y Asc. Social	Vivienda	Estructuras y Servicios Urbanos	Agricultura Regadíos y Pesca	Fomento y Reestruc. Industrial	Transportes	Correos y Telecomunicación	Turismo e Información	Planes provinciales	Otros sectores	Inversión financiera	Corporaciones locales	TOTAL INVERSION
1970	202	8	155	145	74	1.081	0	1.288	6	12	20	23	92	357	3.463
1971	335	16	242	474	333	1.862	1	1.870	5	23	51	45	70	491	5.818
1972	319	2	200	509	986	651	26	746	11	12	45	102	82	636	4.327
1973	327	7	163	535	542	444	22	854	10	6	62	57	105	695	3.829
1974	276	5	167	793	663	486	91	957	15	24	96	72	94	1.123	4.862
1975	440	5	202	468	578	161	55	1.145	37	9	364	305	141	1.157	5.067
1976	409	16	352	514	1.004	816	4	1.485	31	11	67	236	174	6.741	11.860
1977	878	52	687	1.146	657	1.518	17	1.828	24	40	1.035	63	101	1.078	9.124
1978	1.779	1.521	521	2.418	635	1.218	68	1.865	114	57	1	231	117	1.361	11.906
TOTAL	4.965	1.632	2.689	7.002	5.472	8.237	284	12.038	253	194	1.741	1.134	976	13.639	60.261

CUADRO 16

INVERSION PUBLICA EN MALAGA Y SU DISTRIBUCION POR SECTORES (MILLONES PESETAS CONSTANTES 1981)

Sectores / Años	Educación y Cultura	Investig. y desarrollo tecnológico	S. Social Sanidad y Asc. Social	Vivienda	Estructuras y Servicios Urbanos	Agricultura Regadíos y Pesca	Fomento y Reestruc. Industrial	Transportes	Correos y Telecomunicación	Turismo e Información	Planes provinciales	Otros sectores	Inversión financiera	Corporaciones locales	TOTAL INVERSION
1970	958	38	735	687	351	5.125	0	6.106	28	57	95	109	436	1.692	16.417
1971	1.466	70	1.069	2.074	1.457	8.148	4	8.183	22	101	223	197	306	2.149	25.459
1972	1.290	8	809	2.058	3.986	2.632	105	3.016	44	48	182	412	331	2.571	17.492
1973	1.187	25	592	1.943	1.968	1.612	80	3.101	36	22	225	207	381	2.523	13.902
1974	865	16	524	2.487	2.079	1.524	285	3.001	47	75	301	226	295	3.522	15.247
1975	1.620	18	744	1.724	2.129	593	202	4.217	136	33	1.341	1.123	519	4.261	18.660
1976	932	36	803	1.172	2.289	1.860	9	3.386	71	25	153	538	397	15.369	27.040
1977	1.608	95	1.258	2.099	1.203	2.780	31	3.348	44	73	1.896	115	185	1.974	16.709
1978	2.721	2.326	797	3.698	971	1.863	104	2.852	174	87	1	353	179	2.082	18.208
TOTAL	12.647	2.632	7.321	17.942	16.433	26.137	820	37.210	602	521	4.417	3.280	3.029	36.143	169.134

CUADRO 17

INVERSION PUBLICA EN MALAGA Y SU DISTRIBUCION POR SECTORES (MILLONES PESETAS CORRIENTES)

SECTORES / AÑOS	ADMINISTRACION CENTRAL					SUBTOTAL	ADMINISTR. LOCAL		SUBTOTAL	TOTAL ADMINISTRACIONES PUBLICAS
	Educación y Cultura	S. Social Sanidad y Asc. Social	Vivienda	Estructuras y Servicios Urbanos	Transportes		Planes provinciales	Corp. locales		
1970	202	155	145	74	1.288	1.864	20	357	377	2.241
1971	335	242	474	333	1.870	3.254	51	491	542	3.796
1972	319	200	509	986	746	2.760	45	636	681	3.441
1973	327	163	535	542	854	2.421	62	695	757	3.178
1974	276	167	793	663	957	2.856	96	1.123	1.219	4.075
1975	440	202	468	578	1.145	2.833	364	1.157	1.521	4.354
1976	409	352	514	1.004	1.485	3.764	67	6.741	6.808	10.572
1977	878	687	1.146	657	1.828	5.196	1.035	1.078	2.113	7.309
1978	1.779	521	2.418	635	1.865	7.218	1	1.361	1.362	8.580
TOTAL	4.965	2.689	7.002	5.472	12.038	32.166	1.741	13.639	15.380	47.546

CUADRO 18

INVERSION PUBLICA EN MALAGA Y SU DISTRIBUCION POR SECTORES (MILLONES PESETAS CONSTANTES 1981)

SECTORES / AÑOS	ADMINISTRACION CENTRAL						ADMINISTR. LOCAL			
	Educación y Cultura	S. Social Sanidad y Asc. Social	Vivienda	Estructuras y Servicios Urbanos	Transportes	SUBTOTAL	Planes provinciales	Corp. locales	SUBTOTAL	TOTAL ADMINISTRACIONES PUBLICAS
1970	958	735	687	361	6.106	8.837	95	1.692	1.787	10.624
1971	1.466	1.059	2.074	1.457	8.183	14.239	223	2.149	2.372	16.611
1972	1.290	809	2.058	3.986	3.016	11.159	182	2.571	2.753	13.912
1973	1.187	592	1.943	1.968	3.101	8.791	225	2.523	2.748	11.539
1974	865	524	2.487	2.079	3.001	8.956	301	3.522	3.823	12.779
1975	1.620	744	1.724	2.129	4.217	10.434	1.341	4.261	5.602	16.036
1976	932	803	1.172	2.289	3.386	8.582	153	15.369	15.522	24.104
1977	1.608	1.258	2.099	1.203	3.348	9.516	1.896	1.974	3.870	13.386
1978	2.721	797	3.698	971	2.852	11.039	1	2.082	2.083	13.122
TOTAL	12.647	7.321	17.942	16.433	37.210	91.563	4.417	36.143	40.560	132.113

CUADRO 19

INVERSION PUBLICA PER CAPITA

AÑOS	PESETAS CORRIENTES		PESETAS CONSTANTES 1981	
	MALAGA	MEDIA ANDALUZA	MALAGA	MEDIA ANDALUZA
1970	3.644	3.203	17.276	15.185
1971	6.044	4.078	26.448	17.845
1972	4.438	4.042	17.943	16.341
1973	3.879	4.026	14.085	14.618
1974	4.864	5.195	15.253	16.291
1975	5.007	6.812	13.434	18.277
1976	12.008	8.492	27.374	19.362
1977	9.763	10.867	17.881	19.903
1978	12.602	12.036	19.275	18.409
TOTAL	62.249	58.751	168.969	156.231
MEDIA DEL PERIODO	6.917	6.528	18.774	17.359

CUADRO 20

INVERSION PUBLICA PER CAPITA EN MALAGA

SECTORES / AÑOS	ADMINISTRACION CENTRAL (1)		ADMINISTRACION CENTRAL (2)		ADMINISTRACION LOCAL (3)	
	PESETAS CORRIENTES	PESETAS 1981 CONSTANTES	PESETAS CORRIENTES	PESETAS 1981 CONSTANTES	PESETAS CORRIENTES	PESETAS 1981 CONSTANTES
1970	3.247	15.394	1.961	9.297	397	1.882
1971	5.481	23.985	3.380	14.791	563	2.464
1972	3.739	15.117	2.831	11.446	698	2.822
1973	3.112	11.300	2.453	8.907	767	2.785
1974	3.645	11.431	2.857	8.959	1.220	3.826
1975	3.504	9.401	2.799	7.510	1.503	4.032
1976	5.115	11.662	3.811	8.689	6.893	15.716
1977	7.502	13.740	5.560	10.183	2.261	4.141
1978	11.160	17.069	7.640	11.685	1.442	2.205
TOTAL	46.505	129.099	33.292	91.467	15.744	39.873
MEDIA DEL PERIODO	5.167,2	14.344,2	3.699,1	10.163,0	1.749,3	4.430,3

CUADRO 21

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA INVERSION DE LA CORPORACION
(Millones pesetas constantes 1981)

CONCEPTOS / AÑOS	t (1984)	t + t	t + 2	t + 3	t + 4	t + 5	t + 6	t + 7	TOTAL
ALTERNATIVA 1	1.985,3	2.143,4	2.314,0	2.498,2	2.697,0	2.911,7	3.143,5	3.393,7	21.086,8
ALTERNATIVA 2	819,4	884,6	955,0	1.031,0	1.113,1	1.201,7	1.297,4	1.400,7	8.702,9
ALTERNATIVA 3	560,4	605,1	653,2	705,2	761,4	822,0	887,4	958,0	5.952,7

CUADRO 22

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA INVERSION PUBLICA DE LA ADMINISTRACION CENTRAL
(Millones pesetas constantes 1981)

CONCEPTOS / AÑOS	t (1984)	t + 1	t + 2	t + 3	t + 4	t + 5	t + 6	t + 7	TOTAL
ALTERNATIVA 1	8.125,3	8.360,9	8.603,4	8.852,8	9.109,8	9.373,8	9.645,6	9.925,3	71.996,7
ALTERNATIVA 2	5.756,8	5.923,7	6.095,5	6.272,3	6.454,2	6.641,3	6.833,9	7.032,1	51.009,8

B. ESTUDIO DE COSTES.

1. PRELIMINAR.

El segundo gran apartado de que consta todo Estudio Económico Financiero (E.E.F.) es la estimación del conjunto de costes generados por las determinaciones del Plan General en las distintas clases de suelo y Sistemas Generales incluidos en el Programa de Actuación.

El artículo 42 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico (R.P.) exige expresamente como contenido del E.E.F. la evolución de los costes, al decir:

El E.E.F. del Plan General contendrá:

1. La evaluación económica de la ejecución de las obras de urbanización correspondientes a la estructura general y orgánica del territorio definida en el art. 19.1.b) del presente Reglamento y a la implantación de los servicios incluidos ambos en los programas cuatrienales, correspondientes al Suelo Urbanizable Programado.
2. La misma evaluación referida a las actuaciones que en su caso se hayan programado para el Suelo Urbano.
3. Las determinaciones del carácter público de las inversiones a realizar para la ejecución de las previsiones del Plan General, expresadas en los apartados anteriores, con suficiente especificación de las obras o servicios que se atribuyen al sector público y privado e indicación, en el primer caso, de los organismos y entidades públicos que asume el importe de la inversión.

Del contenido del artículo transcrito sólo cabe deducir la necesidad legal de elaborar un estudio de costes, nada se dice respecto a la metodología a emplear ni sobre los criterios de valoración a aplicar.

2. METODOLOGIA.

Lo primero que interesa es dejar bien claro que no existe ninguna Metodología de aplicación necesaria, porque ni la Ley lo exige, ni tampoco se ha llegado a un desarrollo técnico en la materia que permita hablar de algún sistema ampliamente consensuado y contrastado. Ante esta libertad de planteamiento, nosotros hemos optado por una estructura para el estudio de costes que esté a caballo entre el poder cumplimentar las demandas de información que requiere su aplicación práctica y el respeto a un esquema teórico coherente y racional. Estos son a grandes rasgos sus caracteres fundamentales: en primer lugar hay que preguntarse cómo valorar las determinaciones del Plan, luego, qué agente institucional es el competente para su ejecución, y finalmente, cómo agrupar y clasificar los costes obtenidos por áreas.

2.1. CRITERIOS DE VALORACION DE LAS DETERMINACIONES.

2.1.0. Introducción.

El criterio idóneo, qué duda cabe, sería proceder a una valoración individualizada de cada obra o servicio, teniendo en cuenta las especiales características de cada uno. Esta valoración unitaria y puntual ofrece el inconveniente, insalvable en los planes de cierta magnitud, de lo prolijo de su ejecución, por lo que, queramos o no, hemos de ir a unas valoraciones más o menos

ENCAJE DE COSTES TOTALES (MILES PTAS.) POR AREAS Y SECTORES. CUATRIENIOS 1 Y 2

AREAS/SECTORES	ADMON. LOCAL	OTRAS ADMON.	PARTICULAR	TOTAL
CENTRO	834.855	1.796.260	473.142	3.104.257
CAMPANILLAS	186.863	589.035	160.790	936.688
CHURRIANA	61.420	360.680	178.438	600.538
INDUSTRIA	50.750	168.860	436.553	656.163
LITORAL ESTE	276.715	1.021.766	297.386	1.595.867
LITORAL OESTE	337.748	1.037.433	1.003.573	2.378.754
PROLONGACION	271.807	1.167.798	400.229	1.839.834
PEDRIZAS	183.174	933.433	123.079	1.239.686
PUERTO DE LA TORRE	222.325	599.376	205.972	1.027.673
ROSALEDA	323.747	659.500	244.111	1.227.358
TEATINOS	196.007	1.900.150	760.547	2.856.704
TORREMOLINOS	112.173	703.000	230.270	1.045.443
ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS	50.000	150.000	0	200.000
GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZAC.	1.151.444	3.437.677	576.664	5.165.785
PLANES ESPECIALES	133.332	1.408.333	0	1.541.665
URBANIZACION DE BARRIADAS	666.666	666.666	0	1.333.332
VIARIO PRIMARIO	2.274.639	6.624.020	1.851.209	10.749.868
TOTAL	7.333.665	23.223.987	6.941.963	37.499.615

ENCAJE DE COSTES TOTALES (MILES PTAS.) POR AREAS Y SECTORES. CUATRIENIOS 1, 2 Y 3

AREAS/SECTORES	ADMON. LOCAL	OTRAS ADMON.	PARTICULAR	TOTAL
CENTRO	993.336	2.231.260	474.642	3.699.238
CAMPANILLAS	186.863	589.035	160.790	936.688
CHURRIANA	61.420	360.680	178.438	600.538
INDUSTRIA	100.750	318.860	436.553	856.163
LITORAL ESTE	306.549	1.047.600	297.386	1.651.535
LITORAL OESTE	394.111	1.077.433	1.028.573	2.500.117
PROLONGACION	286.807	1.226.132	405.229	1.918.168
PEDRIZAS	185.174	950.100	123.079	1.258.353
PUERTO DE LA TORRE	225.970	656.876	213.472	1.096.318
ROSALEDA	323.747	659.500	244.111	1.227.358
TEATINOS	316.970	2.594.298	831.387	3.742.655
TORREMOLINOS	123.840	713.000	235.270	1.072.110
ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS	50.000	150.000	0	200.000
GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZAC.	1.707.436	5.271.314	865.000	7.843.750
PLANES ESPECIALES	200.000	1.975.000	0	2.175.000
URBANIZACION DE BARRIADAS	1.000.000	1.000.000	0	2.000.000
VIARIO PRIMARIO	3.054.105	8.599.183	2.437.612	14.090.900
TOTAL	9.517.078	29.420.271	7.931.542	46.868.891

COSTES DE ADMINISTRACION LOCAL (DESGLOSADO EN CUATRIENIOS) POR AREAS Y SECTORES

AREAS/SECTORES	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	TOTAL (1+2)	FUERA PROGRAMA
CENTRO	459.333	375.521	834.854	158.482
CAMPANILLAS	57.299	129.564	186.863	0
CHURRIANA	36.860	24.560	61.420	0
INDUSTRIA	28.250	22.500	50.750	50.000
LITORAL ESTE	101.677	175.038	276.715	29.834
LITORAL OESTE	145.576	192.172	337.748	56.363
PROLONGACION	149.150	122.657	271.807	15.000
PEDRIZAS	72.783	110.391	183.174	2.000
PUERTO DE LA TORRE	85.737	136.588	222.325	3.645
ROSALEDA	138.731	185.016	323.747	0
TEATINOS	28.972	167.035	196.007	120.963
TORREMOLINOS	63.656	48.516	112.172	11.668
ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS	25.000	25.000	50.000	0
GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZAC.	540.175	611.268	1.151.443	555.993
PLANES ESPECIALES	66.666	66.666	133.332	66.668
URBANIZACION DE BARRIADAS	333.333	333.333	666.666	333.334
VIARIO PRIMARIO	1.157.231	1.117.406	2.274.637	779.468
TOTAL	3.490.429	3.843.231	7.333.660	2.183.418

COSTES DE OTRAS ADMINISTRACIONES. (DESGLOSADO EN CUATRIENIOS) POR AREAS Y SECTORES

AREAS/SECTORES	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	TOTAL (1+2)	FUERA PROGRAMA
CENTRO	786.260	1.010.000	1.796.260	435.000
CAMPANILLAS	239.472	349.563	589.035	0
CHURRIANA	270.340	90.340	360.680	0
INDUSTRIA	68.680	100.180	168.860	150.000
LITORAL ESTE	526.483	495.283	1.021.766	25.834
LITORAL OESTE	614.039	423.394	1.037.433	40.000
PROLONGACION	919.611	248.187	1.167.798	58.334
PEDRIZAS	403.966	529.466	933.432	16.668
PUERTO DE LA TORRE	258.476	340.900	599.376	57.500
ROSALEDA	378.125	281.375	659.500	0
TEATINOS	503.301	1.396.849	1.900.150	694.148
TORREMOLINOS	259.500	443.500	703.000	10.000
ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS	75.000	75.000	150.000	0
GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZAC.	1.612.197	1.825.478	3.437.675	1.833.639
PLANES ESPECIALES	566.666	841.666	1.408.332	566.668
URBANIZACION DE BARRIADAS	333.333	333.333	666.666	333.334
VIARIO PRIMARIO	3.566.384	3.057.634	6.624.018	1.975.165
TOTAL	11.381.833	11.842.148	23.223.981	6.196.290

COSTES DE PARTICULAR (DESGLOSADO EN CUATRIENIOS) POR AREAS Y SECTORES

AREAS/SECTORES	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	TOTAL (1+2)	FUERA PROGRAMA
CENTRO	276.103	197.039	473.142	1.500
CAMPANILLAS	122.845	37.945	160.790	0
CHURRIANA	173.438	5.000	178.438	0
INDUSTRIA	279.053	157.500	436.553	0
LITORAL ESTE	178.702	118.684	297.386	0
LITORAL OESTE	771.368	232.205	1.003.573	25.000
PROLONGACION	230.000	170.229	400.229	5.000
PEDRIZAS	96.603	26.476	123.079	0
PUERTO DE LA TORRE	183.472	22.500	205.972	7.500
ROSALEDA	138.911	105.200	244.111	0
TEATINOS	447.503	313.044	760.547	70.840
TORREMOLINOS	111.420	118.850	230.270	5.000
ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS	0	0	0	0
GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZAC.	288.332	288.332	576.664	288.336
PLANES ESPECIALES	0	0	0	0
URBANIZACION DE BARRIADAS	0	0	0	0
VIARIO PRIMARIO	902.954	948.254	1.851.208	586.404
TOTAL	4.200.704	2.741.258	6.941.962	989.580

COSTE TOTAL DESGLOSADO POR EQUIPAMIENTOS Y CUATRIENIOS

TIPOS DE USO	1 CUATRIENIO		2 CUATRIENIO		3 CUATRIENIO	
	Suelo	Acondicionam.	Suelo	Acondicionam.	Suelo	Acondicionam.
DEPORTIVO	19.274	449.743	27.776	426.295	1.500	171.100
ESCOLAR	94.350	3.435.333	188.515	3.282.333	2.145	418.334
REHABILITACION	10.000	584.166	10.000	799.166	0	166.668
SOCIAL	66.604	1.813.055	151.970	2.216.395	9.645	683.350
VERDE	218.369	869.258	216.590	986.807	18.411	579.125
TOTAL	408.597	7.151.555	594.851	7.710.996	31.701	2.018.577

estandarizadas. Además, incluso aunque nos propusiésemos realizar una valoración individualizada, esta no sería posible, al no tener ni siquiera redactados los correspondientes proyectos técnicos.

2.1.1. **Valoración del suelo.**

Para el caso del suelo, el problema fundamental se plantea de cara a las potenciales expropiaciones, las cuales van a ser imprescindibles en muchos casos sobre todo cuando se trate de Suelo Urbano y no Urbanizable. En el futuro, los precios de expropiación del suelo deberán ser los precios fiscales, que indicarán el módulo de la participación de la propiedad en la financiación de las necesidades públicas. En el momento actual, sin embargo, los precios de expropiación reconocidos por los jurados provinciales son claramente superiores a los fiscales y por tanto estos no pueden ser un punto de referencia válido si queremos hacer una estimación de costes realista.

El sistema de valoración habrá de basarse en un estudio de los precios históricos pagados según las diferentes zonas y localizaciones. Es obvio que las estimaciones habrán de diferenciarse por zonas, dado que el precio presentará oscilaciones muy sensibles de unas a otras en razón del diferente valor de mercado de Suelo, sobre todo Urbano, de acuerdo con su localización y caracteres urbanísticos.

Para la valoración de los terrenos a expropiar en Suelo Urbano, se ha partido de un precio medio de repercusión por m^2 de superficie construida igual a 4.000 Pts./m^2t (precio medio que consideramos realista e incluso elevado).

Dicho precio se corresponde con los estándares reales actuales existentes en el mercado inmobiliario de la ciudad. Ahora bien, dicho precio no es aplicable directamente a cada una de las zonas en que se encuentra dividida la ciudad, sino que variará, como ya hemos dicho, en función de su localización geográfica y caracteres urbanísticos.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente para el cálculo del valor de los terrenos se han empleado las siguientes fórmulas:

$$R = rm \times K1 \times K2$$
$$V = R \times e$$

donde:

R = Repercusión real por m^2 de superficie construida.
V = Valor de un m^2 de terreno en pesetas.
rm= Repercusión media por m^2 de superficie construida = 4.000 pesetas/m^2t.
K1= Coeficiente según la localización geográfica ($0,5 < K1 < 1,5$).
K2= Coeficiente según el grado de comercialización de la zona ($1 < K2 < 1,5$)
e = Indice de edificabilidad en m^2t/m^2s.

El valor R (Repercusión Real) se ha calculado para cada una de las áreas en que el P.G.O divide a la ciudad, habiéndose confeccionado la siguiente tabla:

AREAS		K_1	K_2	r	R
CENTRO - C		1,35	1,30	4.000	7.020
LITORAL ESTE - L. E.		1,25	1,25	4.000	6.250
LITORAL OESTE - L. O.		1	1,10	4.000	4.400
PROLONGACION - P.		1,25	1,25	4.000	6.250
ROSALEDA - R.		1	1	4.000	4.000
PEDRIZAS - PE.		1	1	4.000	4.000
TEATINOS - T.		1	1	4.000	4.000
PUERTO DE LA TORRE - P. T.		0,9	1	4.000	1.600
INDUSTRIA - I.		—	—	—	—
TORREMOLINOS - TO.	TO. 1	1	1	4.000	4.000
	TO. 2	1,20	1,10	4.000	5.280
CHURRIANA - CH.		0,9	1	4.000	1.600
CAMPANILLAS - CA.		0,9	1	4.000	1.600

Para el sector industrial, no se calcula el valor de repercusión, sino que se aplicará directamente el precio por m^2 de suelo, obtenido a base de un muestreo del costo actual en los diferentes polígonos industriales existentes.

Una vez obtenido el precio de repercusión para cada una de las zonas, pasamos a evaluar el precio del m^2 de suelo, según las distintas zonificaciones que efectúa el Plan.

Aplicando la fórmula V = R x e, obtenemos la tabla, la cual nos da el valor medio de un m^2 de suelo para cada zonificación del P.G. según el sector donde se encuentre situada. No obstante, cada uno de estos valores medios se verán analizados cuidadosamente en base a su situación específica y los índices de plusvalía y contribución urbana que representa cada solar. Por tanto, esta tabla no debemos entenderla como un cuadro de precios de expropiación del Ayuntamiento, ya que no dispone del análisis minucioso que exigiría un trabajo de este tipo, ni tampoco es trabajo del P.G. realizarlo, únicamente es una tabla que nos da el valor medio de un m^2 de suelo para cada zonificación del P.G. según el sector donde se encuentra situado.

ZONAS \ AREAS / e \ R	C	L.E.	L.O.	P.	R.	PE.	T.	PT.	I	TO. 1	TO. 2	CH.	CA.
	7.020	6.250	4.400	6.250	4.000	4.000	4.000	1.600	—	4.000	5.280	1.600	1.600
Centro	2,50	17.550											
M. C.	2,00	14.040	12.500	8.800	12.500	8.000	8.000					10.560		
OA 1	2,20		13.750	9.680	13.750	8.800	8.800	8.800				11.616		
OA 2	1,50		9.375	6.600		6.000	6.000	6.000				7.920		
OA 3	1,00		6.250	4.400		4.000	4.000	4.000	1.600			5.280		
CJ 1	0,50		3.125								2.000			
CJ 2	0,66		4.125						1.056		2.640			
CJ 3	0,83		5.187			3.320					3.320	4.382		
CJ 4	1,00		6.250			4.000	4.000				4.000	5.280	1.600	1.600
CJ 5	1,16		7.250											
CJ 6	1,50		9.375				6.000							
UAD 1	1,00		6.250			4.000		4.000			4.000	5.280	1.600	1.600
UAD 2	0,60		3.750										960	
CTP	1,00		6.250	4.400	6.250	4.000	4.000	4.000	1.600	4.000	4.000	5.280	1.600	1.600
UAS 1	0,33		4.375			3.500	3.500		1.150		3.500	4.200	1.150	
UAS 2	0,23		3.062				2.450		368		2.450	2.940	368	
IND 1	1,60		3.750	3.000	3.750	3.000	3.000			3.000				
IND 2	1,20			3.000						3.000				
IND 3	1,50			3.000						3.000				
IND 4	—									3.000				

Por último, y con respecto a la valoración de las zonas unifamiliares aisladas e industrial, hacemos constar que no se han aplicado el coste por m^2 de repercusión, sino que se han empleado directamente el precio por m^2 de solar, ya que en estas zonas no es significativo el índice de edificabilidad.

Para la zona UAS se aplica un valor medio de 3.500 pts/m^2s y para la zona industrial 3.000 pts/m^2s, afectadas por los coeficientes de situación K1.

Con relación a las necesidades públicas de Suelo Urbanizable, ya dijimos en otra ocasión que el principio general era procurar satisfacerlas a través de las cesiones obligatoria y gratuita del suelo que haya de destinarse a usos colectivos de espacios y equipamientos públicos. La instrumentación se llevará a cabo a través de los sistemas de aprovechamiento medio, reparcelación material o económica, etc., según proceda.

En los casos que sea imprescindible la expropiación se procederá a valoraciones concretas de acuerdo con los caracteres y localización del suelo a expropiar.

En el Suelo no Urbanizable se ha establecido un precio medio en pts/m^2 de acuerdo con la catalogación del terreno rústico, ya sea regadío, secano o erial, según la siguiente escala:

Regadío	350 ptas/m^2
Secano	100 ptas/m^2
Erial	30 ptas/m^2

A la hora de tasarlo, lógicamente se tendrá en cuenta otros factores como el tipo de cultivo, productividad del mismo, etc.

2.1.2. **Valoración de equipamientos.**

Para la valoración de los equipamientos que prevé el Plan, hemos buscado el establecimiento de módulos realistas, algunos de los cuales están fijados en pesetas por unidades físicas (plaza escolar, cama de hospital, etc.), determinados por los distintos Ministerios competentes en la materia, mientras que otros se han establecido mediante estimaciones directas en base a la información facilitada fundamentalmente por los Servicios Técnicos Municipales.

Distinguimos:

a) **Zonas Verdes:**

Diferenciamos entre:

(J) Jardín (pequeño espacio urbano ajardinado) (j < 0,5 Ha.).
(P.U.) Parque Urbano (0,5 > 2,0 Has.)
(P.O.) Parque Forestal de "ocio" (> 2,0 Has.)
(Z.F.) Zona Forestal (zona de repoblación) (> 2,0 Has.)

Los jardines y parques urbanos los valoramos entre 500 y 1.000 pts/m^2 bruto, dependiendo de la localización, de la menor o mayor dotación de mobiliario urbano, iluminación... Utilizamos como media 750 pts/m^2 bruto.

b) **Deportivos:**

Diferenciamos entre:

(I.D.B.) Instalaciones deportivas del barrio (0>1,5 Has.) que incluyen desde espacios de juegos colectivos de esparcimiento y animación, hasta frontones, campos de tenis, de fútbol y similares. El coste medio de estas instalaciones lo valoramos en 1.500 ptas./m² bruto.

(I.D.U.) Instalaciones deportivas urbanas (>1,5 Has.) que incluyen la posibilidad de disponer además de las instalaciones anteriores, otras tales como pistas de atletismo, circuitos de footing, zonas de acampada e instalaciones cerradas, como polideportivos, piscinas o pistas de atletismo cubiertas. El coste medio de las instalaciones abiertas lo valoramos, al igual que antes, en 1.500 ptas./m² bruto. El coste medio de las instalaciones cubiertas según su extensión superficial lo valoramos en:

— 6.000 pts./m² bruto para parcelas entre 1,5 y 3 Has.

— 3.000 pts/m³ bruto para parcelas mayores a 3 Has.

c) **Educativo:**

Utilizamos los módulos facilitados por la Unidad Técnica del Ministerio de Educación y Ciencia, que en función del número de unidades del colegio, establece:

Preescolar	10.000.000 Pts.
8 Unidades	35.000.000 Pts.
16 Unidades	75.000.000 Pts.
24 Unidades	100.000.000 Pts.

Según las dimensiones del solar, establecemos con carácter general:

1.500 m²	- Preescolar
1.500- 5.500 m²	- 8 Unidades
5.500-10.000 m²	- 16 Unidades
10.000-15.000 m²	- 24 Unidades
15.000 m²	- "Conjuntos Mixtos Educativos" (C.M.E.) que incluirán un colegio de 24 Unidades, un centro educativo de barrio y/o una zona social o cultural.

d) **Equipamiento social y asistencial:**

En esta rúbrica se agrupan un conjunto de equipamientos: sanitarios, asistenciales, culturales, servicios municipales y otros equipamientos de usos alternativos.

El Plan no realiza una política concreta de determinación de uso de cada uno de estos equipamientos, más bien lo que hace es dejar una reserva de suelo a disposición del Ayuntamiento para que la vaya gestionando según las necesidades y demandas sociales. Así pues, no se realiza un estudio de costes detallado para cada tipo de equipamiento, sino que calculamos un módulo medio de coste que fijamos en 10.000 pts./m² de suelo bruto, lo que viene a suponer entre 20.000 y 30.000 pts./m² edificable según los casos.

No queremos terminar este apartado destinado a equipamientos, sin apuntar, aunque sólo sea a título de comentario, la conveniencia de enjuiciar las cifras que resulten de los costes de equipamientos con la reserva de que, parte de ellos, no suponen de una manera estricta inversión nueva, sino que viene a rellenar carencias anteriores y el vacío ocasionado por una política

COSTES DE LAS ZONAS ESCOLARES

AREAS	PREESCOLAR		ESCOLAR DE 8 UD.		ESCOLAR DE 16 UD.		ESCOLAR DE 24 UD.		CONJ. MIXTO EDUC.		T O T A L	
	Superf.	Miles Ptas.	Superf.	Miles Ptas.	Superf.	Miles Ptas.	Superf.	Miles Ptas.	Superf.	Miles Ptas.	Superf.	Miles Ptas.
Centro	0	0	4.465	38.000	0	0	0	0	0	0	4.465	38.000
Campanillas ...	8.470	60.000	19.857	188.957	25.265	236.750	0	0	0	0	53.592	485.707
Churriana	520	8.000	1.740	35.000	35.094	306.600	0	0	0	0	37.454	349.600
Industria	0	0	14.365	105.000	0	0	0	0	0	0	14.365	105.000
Litoral Este ...	4.372	40.000	22.623	249.725	33.864	300.000	25.000	200.000	0	0	85.859	789.725
Litoral Oeste ...	4.764	40.455	17.118	140.000	69.481	597.000	132.000	100.000	32.031	100.000	136.594	977.456
Prolongación ..	3.530	20.000	25.969	244.700	24.350	225.000	0	0	21.550	175.000	75.499	664.700
Pedrizas	3.540	20.000	19.960	185.000	23.950	250.000	26.700	200.000	12.700	100.000	86.950	755.000
P. de la Torre ...	4.620	28.700	12.363	109.500	14.150	150.000	0	0	164.665	234.290	195.798	522.490
Rosaleda	1.750	17.000	23.598	238.000	7.890	114.432	15.502	200.000	0	0	48.840	569.432
Teatinos	1.270	18.900	8.824	70.000	22.280	150.000	28.968	210.000	164.400	1.200.000	225.742	1.648.900
Torremolinos ..	6.260	80.000	12.116	105.000	19.750	150.000	13.000	100.000	29.000	130.000	80.126	515.000
TOTAL ..	39.396	283.056	183.098	1.708.882	276.074	2.479.782	122.370	1.010.000	424.346	1.939.290	1.045.284	7.421.010

COSTE TOTAL DE LOS EQUIPAMIENTOS ESCOLARES POR AREAS

AREAS	1 CUATRIENIO		2 CUATRIENIO		T O T A L		FUERA DE PROGRAMA	
	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas
CENTRO	4.232	33.000	233	5.000	4.465	38.000	0	0
CAMPANILLAS	23.350	189.750	30.242	295.957	53.592	485.707	0	0
CHURRIANA	32.289	277.100	5.165	72.500	37.454	349.600	0	0
INDUSTRIA	1.940	35.000	12.425	70.000	14.365	105.000	0	0
LITORAL ESTE	50.636	450.000	35.223	329.725	85.859	789.725	0	0
LITORAL OESTE	77.718	580.500	58.876	396.956	136.594	977.456	0	0
PROLONGACION	55.177	479.733	13.138	126.633	68.315	606.366	7.184	58.334
PEDRIZAS	39.150	340.000	47.800	415.000	86.950	755.000	0	0
PUERTO DE LA TORRE ...	24.547	198.200	99.651	272.145	124.298	470.345	71.500	52.145
ROSALEDA	25.371	342.500	23.469	226.932	48.840	569.432	0	0
TEATINOS	55.062	408.900	126.566	930.000	181.628	1.338.900	44.114	310.000
TORREMOLINOS	28.848	185.000	51.278	330.000	80.126	515.000	0	0
TOTAL	418.420	3.529.683	504.066	3.470.848	922.486	7.000.531	122.798	420.479

COSTES DE LAS ZONAS DEPORTIVAS

AREAS	INSTALACIONES DE BARRIO		INSTALACIONES URBANAS		T O T A L	
	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas
CENTRO	13.580	93.000	0	0	13.580	93.000
CAMPANILLAS	20.175	47.638	43.260	65.140	63.435	112.778
INDUSTRIA	10.120	30.360	0	0	10.120	30.360
LITORAL ESTE	15.250	45.000	20.000	30.000	35.250	75.000
LITORAL OESTE	23.500	35.250	0	0	23.500	35.250
PROLONGACION	1.800	18.000	17.950	26.925	19.750	44.925
PEDRIZAS	12.000	25.000	0	0	12.000	25.000
PUERTO DE LA TORRE	13.175	48.175	31.000	33.000	44.175	81.175
ROSALEDA	5.000	20.000	0	0	5.000	20.000
TEATINOS	0	0	270.400	538.200	270.400	538.200
TORREMOLINOS	25.100	40.000	0	0	26.100	40.000
TOTAL	140.700	402.423	382.610	693.265	523.310	1.095.688

COSTE TOTAL DE LAS ZONAS DEPORTIVAS POR AREAS Y CUATRIENIOS

AREAS	1 CUATRIENIO		2 CUATRIENIO		TOTAL		FUERA DE PROGRAMA	
	Superf.	Miles ptas.	Superf.	Miles ptas.	Superf.	Miles ptas.	Superf.	Miles ptas.
CENTRO	13.580	93.000	0	0	13.580	93.000	0	0
CAMPANILLAS	26.817	45.538	36.618	67.240	63.435	112.778	0	0
INDUSTRIA	5.060	15.180	5.060	15.180	10.120	30.360	0	0
LITORAL ESTE	16.750	32.500	18.500	42.500	35.250	75.000	0	0
LITORAL OESTE	23.500	35.250	0	0	23.500	35.250	0	0
PROLONGACION	10.775	31.462	8.975	13.463	19.750	44.925	0	0
PEDRIZAS	12.000	25.000	0	0	12.000	25.000	0	0
PUERTO DE LA TORRE	6.587	24.087	22.088	40.588	28.675	64.675	15.500	16.500
ROSALEDA	2.500	10.000	2.500	10.000	5.000	20.000	0	0
TEATINOS	49.833	149.500	123.033	232.600	172.866	382.100	97.534	156.100
TORREMOLINOS	6.800	7.500	19.300	32.500	26.100	40.000	0	0
TOTAL	174.202	469.017	236.074	454.071	410.276	923.088	113.034	172.600

COSTES DE LAS ZONAS VERDES

AREAS	JARDINES		PARQ. URBANOS		P. FORESTALES		ZONAS FOREST.		REURB. Y AJARD.		VIVEROS		TOTAL	
	Superf.	Miles pts.	Superf.	Miles pts.	Superf.	Miles pts.	Superf.	Miles pts.	Superf.	Miles pts.	Superf.	Miles pts.	Superf.	Miles pts.
CENTRO	20.692	80.216	13.175	30.836	0	0	0	0	27.839	838.656	0	0	61.706	949.708
CAMPANILLAS	15.400	17.085	11.218	8.350	0	0	0	0	0	0	0	0	26.618	25.435
CHURRIANA	11.375	8.900	9.000	4.500	0	0	0	0	0	0	0	0	20.375	13.400
INDUSTRIA	82.644	41.483	7.500	1.500	91.000	25.000	0	0	0	0	0	0	181.144	67.983
LITORAL ESTE	49.199	61.241	79.867	38.650	442.000	114.000	344.090	58.000	0	0	0	0	915.156	271.891
LITORAL OESTE	87.877	113.996	34.600	52.820	74.068	29.672	694.500	242.725	0	0	0	0	941.045	439.213
PROLONGACION	34.147	101.903	61.095	41.945	49.830	27.805	98.562	40.000	0	0	0	0	243.634	211.653
PEDRIZAS	37.088	88.725	17.640	10.830	90.000	40.000	182.573	106.000	0	0	0	0	327.301	245.555
P. DE LA TORRE	20.190	26.815	16.000	31.500	71.418	28.500	0	0	0	0	0	0	107.608	86.815
ROSALEDA	48.061	98.314	79.055	103.804	24.672	9.868	72.500	36.000	0	0	0	0	224.288	247.986
TEATINOS	11.178	8.415	7.560	5.670	242.875	100.500	91.700	30.000	0	0	0	0	353.313	144.585
TORREMOLINOS	30.295	73.646	17.235	10.000	183.350	58.340	121.050	42.350	0	0	0	0	351.930	184.336
TOTAL	448.146	720.739	403.945	340.405	1.269.213	433.685	1.604.975	555.075	27.839	838.656	0	0	3.754.118	2.513.215

COSTE TOTAL DE LAS ZONAS VERDES POR AREAS Y CUATRIENIOS

AREAS	1 CUATRIENIO		2 CUATRIENIO		TOTAL		FUERA DE PROGRAMA	
	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas
CENTRO	54.669	210.729	6.225	427.810	60.894	638.539	812	311.169
CAMPANILLAS	22.243	18.298	4.375	7.137	26.618	25.435	0	0
CHURRIANA	20.375	13.400	0	0	20.375	13.400	0	0
INDUSTRIA	100.644	37.983	80.500	30.000	181.144	67.983	0	0
LITORAL ESTE	324.349	106.245	357.706	109.978	682.055	216.223	233.101	55.668
LITORAL OESTE	194.747	166.470	399.048	151.380	593.795	317.850	347.250	121.363
PROLONGACION	95.709	113.279	98.644	78.374	194.353	191.653	49.281	20.000
PEDRIZAS	143.347	101.054	137.009	125.833	280.356	226.887	46.945	18.668
PUERTO DE LA TORRE	85.668	54.660	21.940	32.155	107.608	86.815	0	0
ROSALEDA	148.758	145.022	75.530	102.964	224.288	247.986	0	0
TEATINOS	112.058	53.085	114.555	47.500	226.613	100.585	126.700	44.000
TORREMOLINOS	138.946	67.402	141.666	90.266	280.612	157.668	71.318	26.668
TOTAL	1.441.513	1.087.627	1.437.198	1.203.397	2.878.711	2.291.024	875.407	597.536

urbanística del pasado no equilibrada. Por ello, aunque constituyen costes del Plan actual, y nosotros hemos de computarlos como tales, en puridad de sentido debieran haber sido costes aplicados a actuaciones anteriores, aunque no sea este el lugar, ni entre nuestros objetivos esté específicamente el de valorar la política anterior.

2.1.3. **Valoración de infraestructuras y obras de urbanización secundaria.**

a) **Viario.**

El método empleado para el cálculo del coste ha sido el análisis pormenorizado de cada una de las operaciones agrupadas bajo esta rúbrica en las hojas contables, calculando para todas ellas su coste en función de las pendientes a superar, ancho de la calle, existencia o no de colectores, puentes, intersecciones, enganches, etcétera.

Para la urbanización del Suelo Urbanizable, y al no poder conocer ni siquiera aproximadamente el viario neto, se utilizan costes unitarios en función del posible viario bruto para el total del paquete de Suelo Urbanizable, distinguiéndose varias categorías tal y como queda reseñado en el esquema que se ofrece a continuación:

Llano	buena localización	Unifamiliar	745 pts/m²
		Plurifamiliar	1.060 pts/m²
	Localización periférica	Unifamiliar	595 pts/m²
		Plurifamiliar	850 pts/m²
Accidentado	buena localización	Unifamiliar	875 pts/m²
		Plurifamiliar	1.250 pts/m²
	Localización periférica	Unifamiliar	750 pts/m²
		Plurifamiliar	1.000 pts/m²

En Suelo Urbano los costes medios que se utilizan son: 3.000 pts./m² en Rosaleda, Torremolinos, Litoral Este, Teatinos, Pedrizas, Prolongación y Litoral Oeste, y 2.000 pts./m² en Churriana, Campanillas, Industria y Puerto de la Torre.

b) **Grandes Infraestructuras.**

Los problemas de valoración en este apartado son similares a los ya apuntados, se ha recurrido a estándares en el caso de obras más o menos comunes en las que se cuenta con suficiente base histórica de costes, así ocurre con los Troncos de Servicios (T.S.) que incluyen las redes de saneamiento, alta y media tensión, agua potable y comunicaciones, oleoductos, oneoductos y gaseoducto.

También es posible fijar estándares para alguna de las partes que integran los Proyectos Integrales de Saneamiento (P.I.S.), como son los colectores, interceptores, embovedados y emisarios de aguas residuales, siendo más adecuada la valoración individualizada de elementos concretos de los citados P.I.S. como son los embalses y depuradoras.

2.2. CRITERIOS PARA LA DISTRIBUCION DE LOS COSTES ENTRE AGENTES.

2.2.1. **Distribución de los costes entre agentes en el Suelo Urbano (S.U.).**

a) **Distribución de los costes del Suelo en S.U.**

El sistema de obtención del Suelo y con él los costes de adquisición, varían en función del tipo de actuación que se lleve a cabo. Distinguimos entre:

— Unidad de Actuación (U.A.): El art. 83.3 L.dS, indica que los propietarios deberán ceder el suelo destinado a viales, parques, jardines públicos y centros de E.G.B. Igualmente los arts. 60 R.Ge y 120 L.dS. señalan que todas aquellas indemnizaciones derivadas del derribo de edificios, destrucción de plantaciones u otras instalaciones correrán a cargo de los propietarios de los terrenos.

— P.E.R.I. Los costes se computarán en el correspondiente documento del P.E.R.I.

— Ordenación. El suelo se obtendrá mediante cesión gratuita de los propietarios del mismo.

— Actuaciones aisladas. El coste del suelo será por Expropiación (Ex) a cargo de la Administración actuante en el caso de adquisición o bien a cargo de los particulares si es cesión a Privados (CEPR). En el caso de adquisición, el 100 % del coste de suelo va a cargo del Ayuntamiento, y en el caso de cesión este coste va a cargo de los particulares, no obstante estos casos son minoritarios.

b) **Distribución de los costes de urbanización en S.U.**

1) Si el sistema elegido es en una Unidad de Actuación, los propietarios están obligados a costear las obras de urbanización de los siguientes conceptos (art. 59 del R.Ge y 122 de la L.dS.).

— Obras de viabilidad: pavimentación, aceras, canalizaciones en el subsuelo.

— Obras de saneamiento que afecten a la U.A.

— Suministro de agua y suministro de energía eléctrica que podrán repartir con cargo a las empresas concesionarias.

— Jardinería y arbolado en parques, jardines, vías públicas.

2) En el resto del S.U. se puede exigir Contribuciones Especiales (CE) a los particulares especialmente beneficiados en aplicación a lo dispuesto en el art. 29 del R.D. 3250/76 de 30 de diciembre, modificado en parte por el art. 25 de la Ley 40/81 y la Ordenanza Fiscal n.° 5 que en su art. 4 dice:

"4.1. Unicamente será obligatoria la exigencia de C.E. por las obras y servicios siguientes:

a) Apertura de calles, plazas y la primera pavimentación de calzadas y aceras.

b) La primera instalación de redes de distribución de aguas, redes de alcantarillado y desagües de aguas residuales.

c) El establecimiento de alumbrado público".

"4.2. Será potestativa la imposición de C.E. para cualquier otra obra recogida en el R.D. 3250/76".

El art. 9 de esta misma ordenanza fiscal que desarrolla lo dispuesto en la Ley 40/81, hace tabla rasa de las proporciones a cargas obligatoriamente a los particulares diciendo:

9.1 "El porcentaje de participación de las C.E. en el coste total de las obras será el 90 %.

9.2 La Corporación podrá fijar un porcentaje inferior a tenor de la naturaleza de la obra a realizar".

3) Si la actuación se basa en Ordenación, el coste de urbanización será a cargo de la Administración actuante o bien por Contribuciones Especiales.

COSTES DE ZONAS SOCIALES

AREAS	SUPERFICIE	MILES PTAS.
CENTRO	14.442	1.001.050
CAMPANILLAS	23.737	241.716
CHURRIANA	7.080	69.800
INDUSTRIA	65.670	283.250
LITORAL ESTE	63.190	385.313
LITORAL OESTE	21.862	240.220
PROLONGACION	42.886	748.610
PEDRIZAS	21.670	161.300
PUERTO DE LA TORRE	23.211	285.060
ROSALEDA	22.960	257.220
TEATINOS	208.700	1.025.480
TORREMOLINOS	51.200	242.000
TOTAL	566.608	4.941.019

COSTES DE SUELO EXPROPIADO

AREAS	SUPERFICIE	MILES PTAS.
CENTRO	22.756	161.166
CAMPANILLAS	66.451	63.268
CHURRIANA	7.600	8.600
INDUSTRIA	10.470	350
LITORAL ESTE	110.585	77.863
LITORAL OESTE	304.754	167.301
PROLONGACION	37.380	134.856
PEDRIZAS	30.148	101.700
P. DE LA TORRE	237.655	125.247
ROSALEDA	40.019	164.932
TEATINOS	600	900
TORREMOLINOS	5.500	24.000
TOTAL	873.918	1.030.183

COSTE TOTAL DEL AREA CENTRO EN REHABILITACION DE VIVIENDAS

AREAS	1 CUATRIENIO Miles pesetas	2 CUATRIENIO Miles pesetas	TOTAL Miles pesetas	FUERA PROGR. Miles pesetas
CENTRO	594.166	809.166	1.403.332	166.668
TOTAL	594.166	809.166	1.403.332	166.668

COSTE TOTAL DE LAS ZONAS SOCIALES POR AREAS Y CUATRIENIOS

AREAS	1 CUATRIENIO		2 CUATRIENIO		TOTAL		FUERA DE PROGRAMA	
	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas
CENTRO	8.498	561.010	4.945	322.895	13.443	883.905	999	117.145
CAMPANILLAS	8.932	94.979	14.805	146.737	23.737	241.716	0	0
CHURRIANA	2.240	22.400	4.840	47.400	7.080	69.800	0	0
INDUSTRIA	7.530	43.250	17.140	40.000	24.670	83.250	41.000	200.000
LITORAL ESTE	25.025	124.100	38.165	261.213	63.190	385.313	0	0
LITORAL OESTE	7.876	84.160	13.986	156.060	21.862	240.220	0	0
PROLONGACION	23.298	534.235	19.488	214.375	42.886	748.610	0	0
PEDRIZAS	3.080	35.800	18.590	125.500	21.670	161.300	0	0
PUERTO DE LA TORRE	10.986	129.960	12.225	155.100	23.211	285.060	0	0
ROSALEDA	7.797	77.975	15.163	179.245	22.960	257.220	0	0
TEATINOS	10.455	72.290	110.810	577.340	121.265	649.630	87.435	375.850
TORREMOLINOS	18.200	99.500	33.000	142.500	51.200	242.000	0	0
TOTAL	134.017	1.879.659	303.157	2.368.365	437.174	4.248.024	129.434	692.995

COSTES DE URBANIZACION EN SUELO URBANO Y SU DISTRIBUCION

AREAS	Actuaciones aisladas	ADMINISTRACION LOCAL			OTRAS ADMINISTRACIONES			PARTICULARES		
		1 Cuatrien.	2 Cuatrien.	3 Cuatrien.	1 Cuatrien.	2 Cuatrien.	3 Cuatrien.	1 Cuatrien.	2 Cuatrien.	3 Cuatrien.
CENTRO	854.604	458.233	375.021	158.482	779.260	990.000	435.000	209.150	159.850	1.500
CAMPANILLAS	5.387	39.931	98.564	0	66.982	226.193	0	32.093	35.445	0
CHURRIANA	5.700	14.300	0	0	75.000	0	0	0	0	0
INDUSTRIA	31.000	28.250	17.500	0	33.680	60.180	0	15.000	15.000	0
LITORAL ESTE	88.262	101.677	141.538	8.334	256.483	232.783	8.334	40.881	49.095	0
LITORAL OESTE	59.333	141.610	127.924	0	262.425	151.850	0	16.300	24.400	0
PROLONGACION	73.739	137.023	95.530	0	342.924	176.500	0	67.533	38.195	0
PEDRIZAS	66.250	70.783	103.891	0	192.300	331.500	0	13.500	19.276	0
P. DE LA TORRE	20.683	82.137	129.343	0	127.976	132.500	0	19.794	0	0
ROSALEDA	133.158	123.731	170.016	0	228.125	196.375	0	39.693	49.750	0
TEATINOS	0	900	65.000	65.000	81.000	272.600	272.600	76.500	116.500	40.000
TORREMOLINOS	48.090	51.990	36.850	0	202.500	343.500	0	7.000	72.250	0
TOTAL	1.396.206	1.250.565	1.361.177	231.816	2.648.655	3.113.981	715.934	537.444	579.761	41.500

COSTES DE URBANIZACION EN U.A. Y R.T. Y SU DISTRIBUCION

AREAS	EQUIPAMIENTO	URBANIZACION	ADMON. LOCAL	OTRAS ADMON.	PARTICULAR
CENTRO	12.262	47.480	1.600	27.000	104.142
CAMPANILLAS	14.208	71.052	48.368	170.860	93.252
CHURRIANA	5.700	167.738	39.120	250.680	178.438
INDUSTRIA	36.983	369.570	55.000	190.000	406.553
LITORAL ESTE	65.804	129.606	12.000	280.000	207.410
LITORAL OESTE	70.635	807.978	11.852	358.158	937.873
PROLONGACION	21.508	248.280	24.254	196.708	289.501
PEDRIZAS	11.605	71.498	4.500	141.300	90.303
PUERTO DE LA TORRE	28.500	120.778	7.200	235.400	178.678
ROSALEDA	15.948	132.720	0	100.000	148.668
TEATINOS	36.585	385.490	39.145	359.803	479.907
TORREMOLINOS	47.246	90.774	5.000	52.000	146.020
TOTAL	366.984	2.642.964	248.039	2.361.909	3.260.745

DISTRIBUCION INVERSION EN CIUDAD DE VIARIO PRIMARIO

AREAS	COSTE	ADMON. LOCAL	OTRAS ADMON.	PARTICULAR
INDUSTRIA	570.000	164.000	244.000	162.000
LITORAL ESTE	648.200	333.055	38.175	276.970
LITORAL OESTE	1.490.000	572.600	510.100	407.300
PROLONGACION	822.000	413.000	323.500	85.500
PEDRIZAS	454.500	195.150	60.000	199.350
PUERTO DE LA TORRE	128.000	0	96.000	32.000
ROSALEDA	463.100	276.570	110.100	76.430
TEATINOS	1.030.250	20.000	431.788	578.462
TORREMOLINOS	1.600.300	581.150	399.550	619.600
TOTAL	7.206.350	2.555.525	2.213.213	2.437.612

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN VIARIO PRIMARIO

		SUPERFICIE	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
Ciudad	ADMON. LOCAL		1.057.231	1.117.406	2.174.637	380.888
	OTRAS ADMINISTRACIONES		910.384	929.359	1.839.743	373.470
	PARTICULAR		902.954	948.254	1.851.208	586.404
	TOTAL	108.800	2.870.569	2.995.019	5.865.588	1.340.762
Territorio	ADMON. LOCAL		100.000	0	100.000	398.680
	OTRAS ADMINISTRACIONES		2.656.000	2.128.275	4.784.275	1.601.595
	PARTICULAR		0	0	0	0
	TOTAL	48.020	2.756.000	2.128.275	4.884.275	2.000.275
	TOTAL	156.820	5.625.569	5.123.294	10.749.863	3.341.037

COSTE TOTAL DE LOS SISTEMAS GENERALES POR AREAS

AREAS	1 CUATRIENIO		2 CUATRIENIO		T O T A L		FUERA DE PROGRAMA	
	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas	Superficie	Miles pesetas
LITORAL ESTE	0	0	116.433	39.000	116.433	39.000	116.433	39.000
LITORAL OESTE	0	0	347.250	121.362	347.250	121.362	347.250	121.363
PROLONGACION	7.183	358.333	56.464	78.333	63.647	436.666	56.465	78.334
PEDRIZAS	75.314	93.666	75.314	93.666	150.628	187.332	45.945	18.668
P. DE LA TORRE	0	0	87.000	68.645	87.000	68.645	87.000	68.645
ROSALEDA	184.250	118.000	36.250	18.000	220.500	136.000	0	0
TEATINOS	86.910	40.000	181.445	280.350	268.355	320.350	202.935	198.350
TORREMOLINOS	41.666	11.666	71.316	26.666	112.982	38.332	71.318	26.668
TOTAL	395.323	621.665	971.472	726.022	1.366.795	1.347.687	928.346	551.028

4) Si la obra viene recogida en un proyecto de urbanización el coste de la misma será a cargo de la Administración actuante o en su caso podrá cargarse a los particulares beneficiados mediante contribuciones Especiales.

El Plan no hace un uso extensivo de las C.E., aunque sí lo considera en algunos casos y en algunos barrios con posibilidades de renta. Se consideran las C.E. como un mecanismo de gestión con bastante utilidad, si se es capaz de racionar su proceso según las distintas demandas sociales y si es aplicado de manera selectiva. La parte del coste de urbanización que va cargado a C.E., depende de cada caso. Las partidas de coste de urbanización que sufren C.E. presentan al lado de la cantidad entre paréntesis las siglas (C.E.).

c) **Distribución de los costes de instalación en S.U.**

Es necesario distinguir entre los distintos tipos de equipamientos que no vienen expresamente recogidos en la L.dS. ni en sus reglamentos y que el programa de actuación del P.G.O., señala, así tenemos los siguientes:

VERDE (V) El ajardinamiento, parques, plazas, está considerado como coste de urbanización, comentado en tanto ampliamente en los párrafos referentes a costes de urbanizacion anteriores.

EDUCATIVO (E) El Decreto de Presidencia del Gobierno D. 2324/74 y la Orden de la misma Presidencia de 25.5.75. señala que la Junta de Contribuciones Escolares (Ministerio de Educación) aportará a la Corporación Local el 100 % del coste, sin perjuicio de que esta pueda dedicar algunos recursos al efecto.

Existen algunos escolares que se dejan a la iniciativa privada, y en este caso el coste corresponde al 100 % de los Privados.

SANITARIOS (S) El 100 % Otras Administraciones Públicas.

Los particulares o Corporaciones, pueden solicitar una subvención de hasta el 75 % del coste.

DEPORTIVO (D) Parecen no estar en vigor las normativas de la DNEFED de 27 de febrero de 1968. Hay un proyecto de Ley Básica de la Cultura Física y Deportes, por lo que el tema no está muy claro. Nosotros establecemos como indicativo los siguientes %:

— 10 % Administración Local; 40 % otras Administraciones Públicas; 50 % Particulares.

SOCIAL (So) Dentro de esta rúbrica se contienen diversas propuestas: Guarderías, Residencias de Ancianos, Bibliotecas, Museos, Auditorium, Centros Cívico-Culturales, Mercados y otros Servicios Públicos, como Tenencias de Alcaldías...

Existe poca legislación al respecto, podemos destacar:

1. O.M. de 26 de febrero de 1971, sobre Residencias de Ancianos.

2. O.M. de 20 de septiembre de 1974 y B.O.E. de febrero de 1974 (Ministerio de Gobernación) sobre Guarderías Infantiles.

3. Diversos convenios de la Administración Local con diversas entidades públicas como Junta de Andalucía, IRESCO, Mercamálaga,... etc.

Con carácter indicativo establecemos la siguiente distribución de costes:

— 25 % Administración Local; 35 % otras Administraciones Públicas; 40 % Particulares.

No obstante esta distribución es con carácter indicativo, estudiándose cada caso en particular.

2.2.2. **Suelo Urbanizable Programado.**

a) **Coste del Suelo:**

1. En el Suelo Urbanizable Programado (SUP), serán de cesión obligatoria y gratuita en favor del Municipio los siguientes Suelos (art. 46.3 del R.Ge y 84.3 de la L.dS).
   - — La superficie total de viales, parques y jardines públicos, zonas deportivas de recreo y expansión, centros culturales y docentes y los terrenos precisos para la instalación y funcionamiento de los restantes servicios públicos necesarios.
   - — También el exceso de aprovechamiento del sector (diferencia con el A.M.) y el 10 % del aprovechamiento medio (A.M.) del sector.
2. Por otra parte los Sistemas Generales se obtienen:
   - — A través de los excesos de aprovechamiento medio de los sectores.
   - — A través de expropiación siempre que estemos ante un S.G. no incluido en sector.
3. El coste de las demoliciones, destrucción de plantaciones... (art. 60 R.Ge y 122.2 L.dS) serán a cargo de los particulares.

b) **Coste de Urbanización:**

El art. 84.3 C de la L.dS, habla de la obligación de los propietarios de costear la urbanización en el SUP. Estos costes de urbanización vienen recogidos en el art. 122 de la L.dS y son los ya expuestos en S.U.

c) **Coste de Instalación:**

El coste de instalación de las zonas verdes (art. 122 L.dS) recae sobre los particulares.

En el resto de los equipamientos, se aplicará lo expuesto para el S.U.

2.2.3. **Suelo Urbanizable no Programado.**

Según el art. 85.2 de la L.dS una vez aprobado el Programa de Actuación Urbanística (P.A.U.) se estará a lo dispuesto en el SUP y cargas adicionales que se señalen en el Programa y en el acuerdo de aprobación.

2.2.4. **Suelo no Urbanizable.**

Las actuaciones previstas en el S.N.U. serán a cargo de la Administración actuante, sin perjuicio de la distribución de los costes que los mismos originen entre los distintos organismos con competencia sobre la materia.

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN CENTRO

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	459.333	375.521	834.854	158.482
OTRAS ADMINISTRACIONES	786.260	1.010.000	1.796.260	435.000
PARTICULAR	276.103	197.039	473.142	1.500
TOTAL	1.521.696	1.582.560	3.104.256	594.982

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN CAMPANILLAS

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	57.299	129.564	186.863	0
OTRAS ADMINISTRACIONES	239.472	349.563	589.035	0
PARTICULAR	122.845	37.945	160.790	0
TOTAL	419.616	517.072	936.688	0

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN CHURRIANA

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	36.860	24.560	61.420	0
OTRAS ADMINISTRACIONES	270.340	90.340	360.680	0
PARTICULAR	173.438	5.000	178.438	0
TOTAL	480.638	119.900	600.538	0

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN INDUSTRIA

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	28.250	22.500	50.750	50.000
OTRAS ADMINISTRACIONES	68.680	100.180	168.860	150.000
PARTICULAR	279.053	157.500	436.553	0
TOTAL	375.983	280.180	656.163	200.000

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN LITORAL ESTE

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	101.677	175.038	276.715	29.834
OTRAS ADMINISTRACIONES	526.483	495.283	1.021.766	25.834
PARTICULAR	178.702	118.684	297.386	0
TOTAL	806.862	789.005	1.595.867	55.668

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN LITORAL OESTE

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	145.576	192.172	337.748	56.363
OTRAS ADMINISTRACIONES	614.089	423.394	1.037.433	40.000
PARTICULAR	771.868	232.205	1.003.573	25.000
TOTAL	1.530.983	847.771	2.378.754	121.363

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN TEATINOS

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	28.972	167.035	196.007	120.963
OTRAS ADMINISTRACIONES	503.301	1.396.849	1.900.150	694.148
PARTICULAR	447.503	313.044	760.547	70.840
TOTAL	979.776	1.876.928	2.856.704	885.951

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN PROLONGACION

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	149.150	122.657	271.807	15.000
OTRAS ADMINISTRACIONES	919.611	248.187	1.167.798	58.334
PARTICULAR	230.000	170.229	400.229	5.000
TOTAL	1.298.761	541.073	1.839.834	78.334

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN ROSALEDA

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	138.731	185.016	323.747	0
OTRAS ADMINISTRACIONES	378.125	281.375	659.500	0
PARTICULAR	138.911	105.200	244.111	0
TOTAL	655.767	571.591	1.227.358	0

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN PEDRIZAS

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	72.783	110.391	183.174	2.000
OTRAS ADMINISTRACIONES	408.966	529.466	933.432	16.668
PARTICULAR	96.603	26.476	123.079	0
TOTAL	573.352	666.333	1.239.685	18.668

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN PUERTO DE LA TORRE

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	85.737	136.588	222.325	3.645
OTRAS ADMINISTRACIONES	258.476	340.900	599.376	57.500
PARTICULAR	183.472	22.500	205.972	7.500
TOTAL	527.685	499.988	1.027.673	68.645

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN TORREMOLINOS

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	63.656	48.516	112.172	11.668
OTRAS ADMINISTRACIONES	259.500	448.500	703.000	10.000
PARTICULAR	111.420	118.850	230.270	5.000
TOTAL	434.576	610.866	1.045.442	26.668

2.2.5. **Infraestructuras.**

Con carácter general, establecemos la siguiente distribución de costes:

a) Infraestructuras viarias en base a la Ley de Carreteras, Ley 51/1974 de 19 de diciembre, así como el Reglamento General de Carreteras RD 1073/77 de 8 de febrero y el RD 928/77 de 11 de marzo, establecemos:

1. Vías de penetración o tramos de las mismas que constituyen carreteras o autopistas de acceso a la ciudad. Mínimo Administración Local 20 %.
2. Cinturones de circunvalación exteriores o vías límites o trazos de los mismos que conecten carreteras autopistas no urbanas, a cargo del Estado. Mínimo Administración Local 30 %.
3. Cinturones de circunvalación interior, vías transversales del mismo carácter o tramos de los mismos que conecten carreteras o autopistas no urbanas, a cargo del Estado. Mínimo Administración Local 80 %.

b) Infraestrucuras básicas. Definidas en el D. MOP de 1 de febrero de 1952, y el D. 31 de octubre de 1963, tenemos como regla general el ser a cargo del municipio con cinco excepciones:

1. Toma, captación, conducción y elevación mecánica.
2. Captación de aguas subterráneas, acopio de pluviales, transformación de las insalubres y elevación de unas u otras si fuera necesario.
3. Arterias de distribución interior previstas para caudales que no sean menores de los 2/3 del que tenga la conducción entre el lugar de la toma y el depósito.
4. Red de distribución interior de las poblaciones.
5. Recogida de aguas negras, su conducción y evacuación e incluso su tratamiento.

En estos cinco casos el D. de 1952 autoriza una subvención de la A. Central hasta el límite máximo del 50 % del presupuesto de la obra.

2.3. AGRUPACION Y CLASIFICACION DE LOS COSTES POR AREAS.

El último problema que se plantea es el de distribuir el conjunto de los costes que genera el Plan, según las distintas áreas en que se encuentra dividido. En aras de la operatividad y en una primera visión, parece que el criterio geográfico o de ubicación física es el más adecuado.

Así, se dividió la ciudad en 12 áreas por sectores. En la distribución de costes, se incluyen además 5 grandes unidades que responden a las denominaciones de "Viario Primario", "Planes Especiales Sectoriales", "Grandes Infraestructuras y Canalizaciones", "Urbanización de Barriadas y Mejora del Medio Urbano" y "Estudios, Planes y Proyectos".

Dentro de cada área se distinguirá, según el carácter de la actuación a ejecutar, separando cinco grandes bloques: Suelo Urbano (S.U), Suelo Urbanizable Programado (S.U.P), Unidades de Actuación y Régimen Transitorio (U.A y R.T) y Sistemas Generales (S.G).

Una vez que se tienen delimitados estos bloques, se confecciona para cada uno de ellos una tabla de doble entrada, en la que en filas se detallan, con la especificación que se considere suficiente y útil, las determinaciones o acciones concretas que prevea el Plan. Para cada actuación se computa en columnas el coste total previsto, desagregándose en tantas rúbricas como se precise, dentro de la

información que se pretenda obtener y los propios caracteres de la acción a ejecutar. En general, y salvado casos concretos que requieran una distribución distinta, parece útil separar para los equipamientos, al menos tres componentes del coste: coste de adquisición de suelo, coste de urbanización y coste de instalación y acondicionamiento. En otros casos, puede resultar suficiente distinguir exclusivamente el coste del suelo de lo que es coste de construcción. Las tablas de doble entrada se completan con la distribución del coste entre los agentes financiantes (Otras Administraciones Públicas, Administración Local y Aportación Privada) y con una referencia a la programación de actuaciones. (Ver cuadros tipos en el anexo).

LISTADO GENERAL DE TABLAS

Código	Identificación	Denominación
	A	PARA SECTORES
C	A	CENTRO
CA	A	CAMPANILLAS
CH	A	CHURRIANA
I	A	INDUSTRIA
LE	A	LITORAL ESTE
LO	A	LITORAL OESTE
P	A	PROLONGACION
PD	A	PEDRIZAS
PT	A	PUERTO DE LA TORRE
R	A	ROSALEDA
T	A	TEATINOS
TO	A	TORREMOLINOS
	E	PARA URBANIZACION
CME	E	CONJUNTO MIXTO EDUCATIVO
IDB	E	INSTITUCION DEPORTIVA DE BARRIOS
IDU	E	INSTITUCION DEPORTIVA URBANA
J	E	JARDIN
OBT	E	OBTENCION DE EDIFICIOS
PO	E	PARQUE FORESTAL
PRE	E	PREESCOLAR
PU	E	PARQUE URBANO
RA	E	REURBANIZACION Y AJARDINAMIENTO
REC	E	RECUPERACION DE EDIFICIOS PUBLICOS
REH	E	REHABILITACION DE VIVIENDAS
VI	E	VIVERO
ZF	E	ZONA FORESTAL
16U	E	COLEGIO DE 16 UNIDADES
24U	E	COLEGIO DE 24 UNIDADES
8U	E	COLEGIO DE 8 UNIDADES
	O	PARA SECTORES
C	O	CESION
E	O	EXPROPIACION
P	O	PUBLICO
EP	S	ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS
GI	S	GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZACIONES
PE	S	PLANES ESPECIALES
SG	S	SISTEMAS GENERALES
UB	S	URBANIZACION DE BARRIADAS
VP	S	VIARIO PRIMARIO
G	T	SISTEMAS GENERALES
N	T	SUELO NO URBANIZABLE
R	T	U.A. Y R.T.
S	T	SUP. URBANIZABLE
U	T	SUELO URBANO
	U	URBANIZACION
D	U	DEPORTIVO
E	U	ESCOLAR
R	U	REHABILITACION DE VIVIENDAS (INC. OBT. SUELO)
S	U	SOCIAL
V	U	VERDE

NUMERO DE CODIGOS EXISTENTES 51

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZACIONES

	1 CUATRIENIO	2 CUATRIENIO	T O T A L	FUERA PROGR.
ADMINISTRACION LOCAL	540.175	611.268	1.151.443	555.993
OTRAS ADMINISTRACIONES	1.612.197	1.825.478	3.437.675	1.833.639
PARTICULAR	288.332	288.332	576.664	288.336
TOTAL	2.440.704	2.725.078	5.165.782	2.677.968

LISTADO GENERAL DE ACTUACIONES EN AREAS SEGUN TIPOS DE SUELO

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CENTRO — **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	UAC1		URBANIZACION	88	0	263	0	0	0	263	X			C R 001
URBANI	CES	UAC2		URBANIZACION	61	0	183	0	0	0	183	X			C R 002
URBANI	CES	UAC3		URBANIZACION	630	0	1.890	0	0	0	1.890	X			C R 003
URBANI	CES	UAC4		URBANIZACION	80	0	240	0	0	0	240	X			C R 004
URBANI	CES	UAC5		URBANIZACION	550	0	1.650	0	0	0	1.650	X	X		C R 005
URBANI	CES	UAC6		URBANIZACION	146	0	438	0	0	0	438	X			C R 006
URBANI	CES	UAC7		URBANIZACION	177	0	531	0	0	0	531	X	X		C R 007
URBANI	CES	UAC8		URBANIZACION	1.520	0	4.560	0	0	0	4.560	X	X		C R 008
URBANI	CES	UAC9		URBANIZACION	622	0	1.866	0	0	0	1.866	X			C R 009
URBANI	CES	UAC10		URBANIZACION	500	0	1.200	0	600	0	600	X			C R 010
URBANI	CES	UAC11		URBANIZACION	1.590	0	4.770	0	1.000	0	3.770	X	X		C R 011
URBANI	CES	UAC12		URBANIZACION	810	0	2.430	0	0	0	2.430	X	X		C R 012
URBANI	CES	UAC13		URBANIZACION	640	0	1.920	0	0	0	1.920	X			C R 013
URBANI	CES	UAC14		URBANIZACION	240	0	720	0	0	0	720	X			C R 014
URBANI	CES	UAC15		URBANIZACION	380	0	570	0	0	0	570	X			C R 015
URBANI	CES	UAC17		URBANIZACION	145	0	435	0	0	0	435	X			C R 016
URBANI	CES	UAC18		URBANIZACION	480	0	1.440	0	0	0	1.440	X			C R 017
URBANI	CES	UAC19		URBANIZACION	7.145	0	21.435	0	0	0	21.435	X	X		C R 018
DEPORT	CES	UAC21		URBANIZACION	313	0	939	0	0	0	939	X			C R 019
DEPORT	CES	UAC19	ID3		8.580	0	0	13.000	0	7.000	6.000	X			C RD001
SOCIAL	CES				2.000	0	0	20.000	0	20.000	0		X		C RS 001
SOCIAL	CES	UAC20		EDIF. DE APAR.	0	0	0	40.000	0	0	40.000	X	X		C RS 002
VERDE	CES	UAC7	J		313	0	469	0	0	0	469	X			C RV001
VERDE	CES	UAC8	J		340	0	255	0	0	0	255	X			C RV002
VERDE	CES	UAC9	J		63	0	47	0	0	0	47	X			C RV003
VERDE	CES	UAC11	J		2.840	0	2.130	0	0	0	2.130	X			C RV004
VERDE	CES	UAC12	J		395	0	296	0	0	0	296	X			C RV005
VERDE	CES	UAC15	J		2.580	0	1.935	0	0	0	1.935	X			C RV006
VERDE	CES	UAC16	J		1.420	0	2.130	0	0	0	2.130	X			C RV007
VERDE	CES	UAC19	PU		5.015	0	5.000	0	0	0	5.000	X			C RV008

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CENTRO **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	PUB	C UD001	IDB	Polideportivo Universidad	5.000	0	0	80.000	0	80.000	0	X			C UD001
ESCOLA	PUB	C UE001	BU	Colegio EGB Los Negros	4.000	0	0	28.000	0	28.000	0	X			C UE001
ESCOLA	CES	C UE002	8U	Ampliación Colegio Gao	465	0	0	10.000	0	10.000	0	X	X		C UE002
REHABI	EXP	C UR001	REH	La Coracha	8.000	20.000	0	35.000	0	55.000	0	X	X		C UE001
REHABI		C UR002	REH	PERI Trinidad-Perchel	0	0	0	300.000	0	300.000	0	X	X		C UR002
REHABI		C UR003	REH	PERI Convento del Carmen	0	0	0	65.000	0	65.000	0		X		C UR003
REHABI		C UR004	REH	Perchel Norte	0	0	0	150.000	0	150.000	0		X		C UR004
REHABI		C UR005	REH	PERI C-3 A C-7	0	0	0	500.000	200.000	300.000	0	X	X	X	C UR005
REHABI		C UR006	REH	Todos los U.A. del Centro	0	0	0	400.000	200.000	200.000	0	X	X		C UR007
REHABI		C UR007	REH	Traseras c/. Alcazabilla	0	0	0	100.000	50.000	50.000	0	X	X		C UR007
SOCIAL	PUB	C DS 001	REC	Recuperación edificio	0	0	0	13.000	6.000	7.000	0	X			C US 001
SOCIAL	PUB	C US 002	REC	Archivo Municipal-Edificio	0	0	0	20.000	5.000	15.000	0	X			C US 002
SOCIAL	PUB	C US 003	REC	Centro Cultural Mercado	3.380	0	0	60.000	20.000	40.000	0	X			C US 003
SOCIAL	PUB	C US 004		Centro Municipal Vende	368	0	0	46.000	46.000	0	0			X	C US 004
SOCIAL	EXP	C US 005	OBT	Obtención Edificio Sit	612	12.000	0	13.000	12.000	10.000	3.000		X	X	C US 005
SOCIAL	EXP	C US 006	OBT	Obtención del Mesón	2.580	20.000	0	40.000	20.000	25.000	15.000	X	X		C US 006
SOCIAL	EXP	C US 007	OBT	Obtención Palacio	650	7.290	0	10.000	7.290	10.000	0		X	X	C US 007
SOCIAL	EXP	C US 008	OBT	Obtención de Italcable	470	5.500	0	3.000	5.500	3.000	0		X		C US 008
SOCIAL	EXP	C US 009	OBT	Obtención Casa del Obispado	537	7.500	0	3.000	7.500	3.000	0	X	X		C US 009
SOCIAL	EXP	C US 010	OBT	Obtención Casa	570	8.000	0	3.000	5.000	6.000	0	X	X		C US 010
SOCIAL	PUB	C US 011	REC	Recuperación Teatro Cervantes	1.537	0	0	60.000	10.000	50.000	0	X			C US 011
SOCIAL	PUB	C US 012	REC	Mercado de la Merced	1.738	0	0	34.760	24.750	10.010	0	X			C US 012
SOCIAL	PUB	C US 013	REC	Centro Cultural S. Agustín	0	0	0	25.000	0	25.000	0	X	X		C US 013
SOCIAL	PUB	C US 014		Aparcamiento Subterráneo	0	0	0	200.000	0	0	200.000	X			C US 014
SOCIAL		C US 015		Aparcamiento Público	0	0	0	150.000	0	0	150.000		X		C US 015
SOCIAL		C US 016		Nuevo Edificio Solar M.	0	0	0	100.000	50.000	50.000	0		X	X	C US 016
SOCIAL		C US 017	REC	Acondicionamiento Castillo	0	0	0	100.000	0	100.000	0	X			C US 017
VERDE	PUB	C UV001	J	Plaza de la Marina	4.000	0	30.000	0	30.000	0	0	X			C UV001
VERDE	CES	C UV002	RA	Apertura P.M. Occidental	396	0	800	0	0	0	800	X			C UV002
VERDE	PUB	C UV003	RA	Reurbanización c/. Salitre	5.616	0	2.527	0	2.527	0	0	X			C UV003
VERDE	CES	C UV004	RA	Reurbanización c/. Cuarteles	4.260	0	1.917	0	1.917	0	0	X			C UV004
VERDE	CES	C UV005	RA	Pje. Porticado Avda. Man.	112	1.966	0	0	1.966	0	0			X	C UV005
VERDE	CES	C UV006	RA	Apertura Pasaje Valencia	25	0	100	0	100	0	0	X			C UV006
VERDE	CES	C UV007	RA	Prolongación c/. Martínez	660	0	1.683	0	1.683	0	0		X		C UV007
VERDE	CES	C UV008	RA	Pasaje Peatonal - Prolong.	92	0	100	0	0	0	100		X		C UV008
VERDE	PUB	C UV009	RA	Reurb. Hoyo Esparteros	840	0	840	0	840	0	0		X		C UV009
VERDE	EXP	C UV010	RA	Pasaje Porticado	135	2.369	0	0	2.369	0	0			X	C UV010
VERDE	PUB	C UV011	J	Remodelación Plaza	750	0	750	0	750	0	0	X			C UV011
VERDE	PUB	C UV012	J	Remodelación Plaza	1.360	0	1.360	0	1.360	0	0	X			C UV012
VERDE	EXP	C UV013	J	Plaza Arcos de la Frontera	727	6.000	800	0	6.000	0	800	X	X		C UV013
VERDE	EXP	C UV014	J	Plaza de San Julián	634	8.000	700	0	8.000	0	700	X	X		C UV014
VERDE	PUB	C UV015	RA	Remodelación Plaza	780	0	858	0	858	0	0	X			C UV015
VERDE	CES	C UV016	RA	Pasaje Peatonal	160	0	100	0	0	0	100	X			C UV016
VERDE	PUB	C UV017	RA	Reurbanización de Molinillo	720	0	792	0	792	0	0	X			C UV017
VERDE	PUB	C UV018	J	Llano del Mariscal	1.180	0	1.307	0	1.307	0	0	X			C UV018
VERDE	EXP	C UV019	J	Plaza de las Carmelitas	865	12.794	951	0	13.745	0	0		X		C UV019
VERDE	CES	C UV020	RA	Conexión Ejido-Dos Aceras	192	0	575	0	576	0	0	X	X		C UV020
VERDE	EXP	C UV021	J	Plaza del Teatro Cervantes	565	6.213	621	0	6.834	0	0			X	C UV021
VERDE	EXP	C UV022	RA	Viales de la Universidad	390	4.000	1.365	0	5.365	0	0	X			C UV022
VERDE	PUB	C UV023	PU	Jardines en el Ejido	4.160	0	4.160	0	4.160	0	0	X			C UV023
VERDE	PUB	C UV024	RA	Reurbanización Universidad	3.500	0	12.250	0	0	12.250	0	X			C UV024
VERDE	EXP	C UV025	RA	Ronda Cuartel de Capuchinos	1.071	16.776	3.748	0	20.524	0	0		X		C UV025
VERDE	EXP	C UV026	RA	Apertura de C. San Miguel	950	7.876	1.425	0	9.301	0	0	X			C UV026
VERDE	EXP	C UV027	PU	Jardines en Tejeros	4.000	16.848	4.828	0	21.676	0	0	X			C UV027
VERDE	PUB	C UV028	RA	Reurbanización c/. Compañía	1.530	0	1.648	0	1.648	0	0	X			C UV028
VERDE	PUB	C UV029	J	Jardines de la Victoria	2.660	0	3.458	0	3.458	0	0	X			C UV029
VERDE	PUB	C UV030	RA	Urbanización c/. Chaves	3.330	0	10.000	0	10.000	0	0	X			C UV030
VERDE	CES	C UV031	RA	Paseo Peatonal	1.920	0	2.880	0	2.880	0	0		X		C UV031
VERDE	CES	C UV032	RA	Subida de la Coracha	1.160	0	2.060	0	2.060	0	0	X			C UV032
VERDE		C UV033	RA	Reurbanización Alameda	0	0	160.000	0	160.000	0	0	X	X		C UV033
VERDE		C UV034	RA	Puente Río Guadalmedina	0	0	200.000	0	0	200.000	0		X	X	C UV034
VERDE		C UV035	RA	Placa Unión Ambas Márgenes	0	0	400.000	0	0	400.000	0		X	X	C UV035

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL ESTE **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
VERDE	CES	SGLE1	ZF		152.866	0	20.000	0	10.000	10.000	0		X	X	LEGV001
VERDE	EXP	SGNULE1	PO		80.000	8.000	25.000	25.000	33.000	25.000	0		X	X	LEGV002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL ESTE — **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	LE-1		Urbanización	1.162	0	2.905	0	0	0	2.905	X			LER 001
URBANI	CES	LE-2		Urbanización	20.865	0	52.163	0	0	0	52.163	X	X		LER 002
URBANI	CES	LE-3		Urbanización	4.640	0	11.600	0	0	0	11.600	X			LER 003
URBANI	CES	LE-4		Urbanización	2.620	0	6.550	0	0	0	6.550	X			LER 004
URBANI	CES	LE-5		Urbanización	7.645	0	19.113	0	0	0	19.113	X	X		LER 005
URBANI	CES	LE-6		Urbanización	400	0	1.000	0	0	0	1.000	X			LER 006
URBANI	CES	LE-7		Urbanización	7.960	0	19.900	0	0	0	19.900	X	X		LER 007
URBANI	CES	LE-8		Urbanización	300	0	750	0	0	0	750	X			LER 008
URBANI	CES	LE-9		Urbanización	2.130	0	5.325	0	0	0	5.325	X			LER 009
URBANI	CES	LE-11		Urbanización	420	0	1.050	0	0	0	1.050	X			LER 010
URBANI	CES	LE-12		Urbanización	2.000	0	5.000	0	0	0	5.000	X			LER 011
URBANI	CES	LE-15		Urbanización	1.700	0	4.250	0	0	0	4.250	X			LER 012
ESCOLA	CES	LE-2	24U		12.000	0	0	100.000	0	100.000	0	X	X		LERE001
ESCOLA	CES	LE-5	16U		8.000	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LERE002
ESCOLA	CES	LE-14	BU		3.000	0	0	35.000	0	35.000	0		X		LERE003
ESCOLA	CES	LE-15	PRE		1.260	0	0	10.000	0	10.000	0	X			LERE004
SOCIAL	CES	LE-2			7.200	0	0	72.000	12.000	50.000	10.000		X		LERS001
VERDE	CES	LE-1	J		878	0	658	0	0	0	658	X			LERV001
VERDE	CES	LE-2	ZF		191.224	0	38.000	0	0	10.000	28.000	X	X		LERV002
VERDE	CES	LE-3	PU		6.602	0	4.950	0	0	0	4.950	X			LERV003
VERDE	CES	LE-4	J		2.750	0	2.000	0	0	0	2.000	X			LERV004
VERDE	CES	LE-5	PU		16.065	0	0	12.000	0	0	12.000	X			LERV005
VERDE	CES	LE-6	J		3.300	0	2.475	0	0	0	2.475	X			LERV006
VERDE	CES	LE-7	PU		7.600	0	5.700	0	0	0	5.700	X			LERV007
VERDE	CES	LE-8	J		606	0	454	0	0	0	454	X			LERV008
VERDE	CES	LE-9	J		3.080	0	2.250	0	0	0	2.250	X			LERV009
VERDE	CES	LE-10	J		1.790	0	1.342	0	0	0	1.342	X			LERV010
VERDE	CES	LE-12	J		3.900	0	2.925	0	0	0	2.925	X			LERV011
VERDE	CES	LE-13	J		1.000	0	750	0	0	0	750	X			LERV012
VERDE	CES	LE-14	J		4.620	0	3.400	0	0	0	3.400	X			LERV013
VERDE	CES	LE-15	J		1.200	0	900	0	0	0	900	X			LERV014

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL ESTE — **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-LE1	8U		3.570	0	0	35.000	0	35.000	0		X		LESE001
ESCOLA	CES	SUP-LE2	8U		3.018	0	0	35.000	0	35.000	0		X		LESE002
ESCOLA	CES	SUP-LE3	16U		6.864	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LESE003
ESCOLA	CES	SUP-LE4	PRE		1.800	0	0	10.000	0	10.000	0	X			LESE004
ESCOLA	CES	SUP-LE5	8U		2.000	0	0	35.000	0	35.000	0	X			LESE005
ESCOLA	CES	SUP-LE6	8U		1.910	0	0	35.000	0	35.000	0		X		LESE006
ESCOLA	CES	SUP-LE7	PRE		430	0	0	10.000	0	10.000	0	X			LESE007

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL ESTE — SUELO: SUELO URBANO

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	EXP	LEUD001	IDB		13.500	15.000	0	20.000	15.000	10.000	10.000	X	X		LEUD001
DEPORT	CES	LEUD002	IDJ		20.000	0	0	30.000	3.000	12.000	15.000	X	X		LEUD002
DEPORT	CES	LEUD003	IDB		1.750	0	0	10.000	2.000	4.000	4.000		X		LEUD003
ESCOLA	PUB	LEUE 001	PRE		882	0	0	10.000	0	10.000	0	X			LEUE 001
ESCOLA	PUB	LEUE 002	16U		8.000	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LEUE 002
ESCOLA	CES	LEUE 003	16U		11.000	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LEUE 003
ESCOLA	CES	LEUE 004	24U		13.000	0	0	100.000	0	100.000	0		X		LEUE 004
ESCOLA	EXP	LEUE 005	8U		4.725	4.725	0	35.000	4.725	35.000	0		X		LEUE 005
ESCOLA	CES	LEUE 006	8U		4.400	0	0	35.000	0	35.000	0	X			LEUE 006
SOCIAL	PUB	LEUS 001			9.000	0	0	90.000	50.000	40.000	0	X	X		LEUS 001
SOCIAL	EXP	LEUS 002			1.140	5.913	0	10.000	5.913	5.000	5.000		X		LEUS 002
SOCIAL	PUB	LEUS 003			5.000	0	0	50.000	10.000	30.000	10.000		X		LEUS 003
SOCIAL	CES	LEUS 004			28.000	0	0	15.000	8.000	0	7.000	X	X		LEUS 004
SOCIAL	EXP	LEUS 005			900	3.600	0	9.000	5.850	3.150	3.600	X			LEUS 005
SOCIAL	CES	LEUS 006			5.250	0	0	52.000	32.000	20.000	0	X	X		LEUS 006
SOCIAL	EXP	LEUS 007			1.000	5.000	0	8.000	8.000	2.000	3.000	X			LEUS 007
SOCIAL	EXP	LEUS 008			1.000	5.000	0	10.000	15.000	0	0		X		LEUS 008
SOCIAL	CES	LEUS 009			4.000	0	0	40.000	10.000	14.000	16.000	X	X		LEUS 009
SOCIAL	EXP	LEUS 010			700	2.800	0	7.000	4.550	2.450	2.800		X		LEUS 010
VERDE	PUB	LEUV001	J		4.250	0	3.187	0	3.187	0	0		X		LEUV001
VERDE	CES	LEUV002	J		1.750	0	1.312	0	1.312	0	0	X			LEUV002
VERDE	CES	LEUV003	PO		12.000	0	6.000	0	6.000	0	0	X	X		LEUV003
VERDE	EXP	LEUV004	J		600	2.400	450	0	2.850	0	0		X		LEUV004
VERDE	EXP	LEUV005	J		1.290	5.160	967	0	5.160	0	967		X		LEUV005
VERDE	EXP	LEUV006	J		1.330	5.320	997	0	5.320	0	997		X		LEUV006
VERDE	CES	LEUV007	PO		3.900	0	2.000	0	2.000	0	0		X		LEUV007
VERDE	EXP	LEUV008	J		375	1.945	281	0	1.945	0	281	X			LEUV008
VERDE	EXP	LEUV009	J		275	1.700	206	0	1.700	0	206		X		LEUV009
VERDE	CES	LEUV010	J		6.000	0	3.000	0	3.000	0	0	X	X		LEUV010
VERDE	EXP	LEUV011	J		700	2.800	500	0	3.300	0	0		X		LEUV011
VERDE	PUB	LEUV012	J		1.950	0	1.125	0	0	0	1.125		X		LEUV012
VERDE	CES	LEUV013	J		1.250	0	937	0	937	0	0	X			LEUV013
VERDE	PUB	LEUV014	PU		5.700	0	4.000	0	4.000	0	0		X		LEUV014
VERDE	CES	LEUV015	PU		40.000	0	10.000	0	0	0	10.000	X			LEUV015
VERDE	CES	LEUV016	PB		350.000	0	50.000	0	25.000	25.000	0	X	X	X	LEUV016
VERDE	EXP	LEUV017	J		1.200	4.000	800	0	4.800	0	0	X			LEUV017
VERDE	EXP	LEUV018	J		1.850	4.500	1.000	0	5.500	0	0	X			LEUV018
VERDE	CES	LEUV019	J		3.255	0	1.500	0	1.500	0	0	X			LEUV019

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PEDRIZAS — SUELO: SISTEMAS GENERALES

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SGPD2	24U		15.000	0	0	100.000	0	100.000	0	X	X		PDGE001
VERDE	CES	SGPD1	ZF		140.833	0	56.000	0	6.000	50.000	0	X	X	X	PDGV001
VERDE	CES	SGPD3	ZF		41.740	0	50.000	0	0	50.000	0	X	X		PDGV002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PEDRIZAS — SUELO: U.A. Y R.T.

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	PD-1		Urbanización	144	0	360	0	0	0	360	X			PDR 001
URBANI	CES	PD-0		Urbanización	12.895	0	32.238	0	0	0	32.238	X			PDR 002
URBANI	CES	PD-4		Urbanización	468	0	1.170	0	0	0	1.170	X			PDR 003
URBANI	CES	PD-5		Urbanización	7.000	0	21.000	0	0	0	21.000	X			PDR 004
URBANI	CES	PD-6		Urbanización	6.692	0	16.730	0	0	0	16.730	X			PDR 005
ESCOLA	CES	PD-3	24U		11.700	0	0	100.000	0	100.000	0		X		PDRE001
ESCOLA	CES	PD-6	BU		5.460	0	0	35.000	0	35.000	0	X			PDRE002
SOCIAL	CES	PD-5B			1.840	0	0	18.000	4.500	6.300	7.200		X		PDRS001
VERDE	CES	PD-1	J		1.296	0	972	0	0	0	972	X			PDRV001
VERDE	CES	PD-2	J		304	0	228	0	0	0	228	X			PDRV002
VERDE	CES	PD-3	PU		8.440	0	6.330	0	0	0	6.330	X			PDRV003
VERDE	CES	PD-5A	J		1.750	0	1.300	0	0	0	1.300	X			PDRV004
VERDE	CES	PD-5B	J		2.900	0	2.175	0	0	0	2.175	X			PDRV005
VERDE	CES	PD-6	J		800	0	600	0	0	0	600	X			PDRV006

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PEDRIZAS **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-PD1	PRE		2.140	0	0	10.000	0	10.000	0	X			PDSE001
ESCOLA	CES	SUP-PD2	16U		7.200	0	0	75.000	0	75.000	0	X			PDSE002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PEDRIZAS **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	CES	PDUD001	ID3		12.000	0	0	25.000	12.500	12.500	0	X			PDUD001
ESCOLA	CES	PDUE 001	PRE		1.500	0	0	10.000	0	10.000	0	X			PDUE 001
ESCOLA	EXP	PDUE 002	16U		8.500	25.000	0	75.000	25.000	75.000	0	X	X		PDUE 002
ESCOLA	EXP	PDUE 003	8U		3.000	10.000	0	35.000	10.000	35.000	0	X	X		PDUE 003
ESCOLA	CES	PDUE 004	8U		4.000	0	0	35.000	0	35.000	0	X			PDUE 004
ESCOLA	CES	PDUE 005	8U		3.800	0	0	35.000	0	35.000	0	X	X		PDUE 005
ESCOLA	CES	PDUE 006	16U		8.250	0	0	75.000	0	75.000	0		X		PDUE 006
ESCOLA	CES	PDUE 007	CME		12.700	0	0	100.000	0	100.000	0		X		PDUE 007
ESCOLA	CES	PDUE 008	8U		3.700	0	0	35.000	0	35.000	0	X			PDUE 008
SOCIAL	EXP	PDUS 001			1.430	5.000	0	14.300	5.000	14.300	0	X			PDUS 001
SOCIAL	PUB	PDUS 002			900	0	0	9.000	0	9.000	0	X			PDUS 002
SOCIAL	CES	PDUS 003			1.500	0	0	15.000	0	8.000	7.000	X	X		PDUS 003
SOCIAL	CES	PDUS 004			16.000	0	0	100.000	20.000	80.000	0		X		PDUS 004
VERDE	PUB	PDUV001	J		1.770	0	1.328	0	1.328	0	0	X			PDUV001
VERDE	EXP	PDUV002	J		3.120	10.000	2.340	0	10.000	0	2.340		X		PDUV002
VERDE	EXP	PDUV003	J		3.750	13.000	2.813	0	15.813	0	0	X	X		PDUV003
VERDE	EXP	PDUV004	J		1.400	5.000	1.000	0	6.000	0	0		X		PDUV004
VERDE	EXP	PDUV005	J		1.020	3.000	765	0	3.765	0	0	X			PDUV005
VERDE	EXP	PDUV006	J		1.920	5.700	1.440	0	7.140	0	0		X		PDUV006
VERDE	EXP	PDUV007	J		1.330	5.000	998	0	5.000	0	998		X		PDUV007
VERDE	CES	PDUV008	J		2.100	0	844	0	844	0	0		X		PDUV008
VERDE	EXP	PDUV009	J		3.250	15.000	2.438	0	15.000	0	2.438		X		PDUV009
VERDE	PUB	PDUV010	J		4.950	0	3.713	0	3.713	0	0	X			PDUV010
VERDE	EXP	PDUV011	J		1.428	5.000	1.071	0	6.071	0	0	X			PDUV011
VERDE	CES	PDUV012	J		4.000	0	3.000	0	3.000	0	0	X			PDUV012
VERDE	CES	PDUV013	PU		20.000	0	10.000	0	10.000	0	0	X	X		PDUV013
VERDE	CES	PDUV014	PU		9.200	0	4.500	0	4.500	0	0		X		PDUV014
VERDE	CES	PDUV015	PU		70.000	0	30.000	0	10.000	0	20.000	X	X		PDUV015

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PROLONGACION **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SGP1	CME		21.550	0	0	175.000	0	175.000	0	X	X	X	P GE001
SOCIAL	CES	SGP1		Estación de Autobuses	0	0	0	300.000	0	300.000	0	X			P GS 001
VERDE	CES	SGP1	ZF		98.562	0	40.000	0	30.000	0	10.000		X	X	P GV001

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PROLONGACION **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	P-2		Urbanización	72.152	0	216.456	0	0	0	216.456	X	X		P R 001
URBANI	CES	P-3		Urbanización	5.835	0	17.505	0	0	0	17.505	X			P R 002
URBANI	CES	P-4		Urbanización	1.386	0	4.158	0	0	0	4.158	X			P R 003
URBANI	CES	P-5		Urbanización	3.387	0	10.161	0	0	0	10.161	X			P R 004
DEPORT	CES	P-2	1DU		17.950	0	0	26.925	2.692	10.770	13.463	X	X		P RD001
ESCOLA	CES	P-2	16U		6.350	0	0	75.000	0	75.000	0	X			P RE 001
ESCOLA	CES	P-3	8U		3.735	0	0	35.000	0	35.000	0	X			P RE 002
SOCIAL	CES	P-1			6.000	0	0	60.000	0	60.000	0	X	X		P RS 001
SOCIAL	CES	P-2			3.125	0	0	31.250	20.312	10.938	0	X	X		P RS 002
SOCIAL	CES	P-5			1.250	0	0	12.500	1.250	5.000	6.250	X	X		P RS 003
VERDE	CES	P-2	PO		29.830	0	17.898	0	0	0	17.898	X	X		P RV001
VERDE	CES	P-3	J		390	0	390	0	0	0	390	X			P RV003
VERDE	CES	P-4	J		2.534	0	1.770	0	0	0	1.770	X			P RV003
VERDE	CES	P-5	J		1.900	0	1.450	0	0	0	1.450	X			P RV004

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PROLONGACION **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	P-1	8U		4.584	0	0	35.000	0	35.000	0	X			P SE001

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PROLONGACION **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	CES	P UD001	IDB		1.800	0	0	18.000	0	18.000	0	X			P UD001
ESCOLA	PUB	P UE 001	16U		9.000	0	0	75.000	0	75.000	0	X			P UE 001
ESCOLA	CES	P UE 002	16U		9.000	0	0	75.000	0	75.000	0	X			P UE 002
ESCOLA	EXP	P UE 003	8U		3.680	15.800	0	35.000	15.800	35.000	0		X		P UE 003
ESCOLA	CES	P UE 004	PRE		2.680	0	0	10.000	0	10.000	0	X			P UE 004
ESCOLA	PUB	P UE 005	8U		4.550	0	0	35.000	0	35.000	0	X	X		P UE 005
ESCOLA	CES	P UE 006	8U		3.120	0	0	35.000	0	35.000	0	X			P UE 006
ESCOLA	CES	P UE 007	PRE		950	0	0	10.000	0	10.000	0	X			P UE 007
ESCOLA	EXP	P UE 008	8U		6.300	18.900	0	35.000	18.900	35.000	0	X			P UE 008
SOCIAL	EXP	P US 001			775	3.750	0	7.750	3.750	0	7.750	X			P US 001
SOCIAL	CES	P US 002			1.100	0	0	10.000	5.000	5.000	0	X	X		P US 002
SOCIAL	CES	P US 003			1.106	0	0	11.060	1.106	4.424	5.530	X			P US 003
SOCIAL	CES	P US 004			1.700	0	0	15.000	2.000	5.000	8.000	X			P US 004
SOCIAL	PUB	P US 005			1.930	0	0	19.300	5.000	8.000	6.300	X			P US 005
SOCIAL	CES	P US 006			300	0	0	3.000	0	0	3.000	X			P US 006
SOCIAL	CES	P US 007			3.200	0	0	25.000	0	25.000	0	X	X		P US 007
SOCIAL	EXP	P US 008			7.000	20.000	0	70.000	20.000	70.000	0		X		P US 008
SOCIAL	EXP	P US 009			900	0	0	10.000	2.000	4.000	4.000		X		P US 009
SOCIAL	PUB	P US 010			800	0	0	10.000	5.000	5.000	0		X		P US 010
SOCIAL	PUB	P US 011			800	0	0	10.000	5.000	5.000	0	X			P US 011
SOCIAL	PUB	P US 012			900	0	0	10.000	0	5.000	5.000	X	X		P US 012
SOCIAL	CES	P US 013			7.000	0	0	70.000	10.000	30.000	30.000	X	X		P US 013
SOCIAL	CES	P US 014			5.000	0	0	50.000	5.000	25.000	20.000	X	X		P US 014
VERDE	EXP	P UV001	J		750	3.312	563	0	3.875	0	0	X	X		P UV001
VERDE	EXP	P UV002	J		1.065	6.656	799	0	7.455	0	0	X	X		P UV002
VERDE	CES	P UV003	J		1.800	0	1.500	0	0	0	1.500	X			P UV003
VERDE	EXP	P UV004	J		1.575	5.844	1.181	0	5.922	0	1.103	X			P UV004
VERDE	CES	P UV005	J		1.625	0	1.000	0	1.000	0	0	X			P UV005
VERDE	PUB	P UV006	PU		14.750	0	8.850	0	8.850	0	0	X	X		P UV006
VERDE	CES	P UV007	PU		11.250	0	6.150	0	6.150	0	0	X			P UV007
VERDE	PUB	P UV008	PU		9.135	0	6.850	0	0	0	6.850	X			P UV008
VERDE	EXP	P UV009	J		3.375	11.094	2.531	0	13.625	0	0		X		P UV009
VERDE	EXP	P UV010	J		1.250	7.500	900	0	8.400	0	0	X			P UV010
VERDE	EXP	P UV011	J		800	4.000	600	0	4.600	0	0	X			P UV011
VERDE	EXP	P UV012	J		4.500	13.000	3.375	0	16.375	0	0	X			P UV012
VERDE	CES	P UV013	J		1.248	0	936	0	936	0	0	X			P UV013
VERDE	EXP	P UV014	J		1.250	5.000	938	0	5.938	0	0	X			P UV014
VERDE	CES	P UV015	J		1.250	0	938	0	938	0	0	X			P UV015
VERDE	CES	P UV016	J		1.375	0	1.031	0	1.031	0	0	X			P UV016
VERDE	EXP	P UV017	J		4.160	20.000	3.120	0	23.120	0	0	X	X		P UV017
VERDE	CES	P UV018	PU		20.000	0	9.907	0	9.907	0	0	X	X		P UV018
VERDE	CES	P UV019	PU		6.500	0	5.000	0	5.000	0	0	X	X		P UV019
VERDE	CES	P UV020	J		3.300	0	2.475	0	2.475	0	0	X			P UV020
VERDE	CES	P UV021	PU		6.000	0	4.200	0	4.200	0	0	X			P UV021
VERDE	CES	P UV022	PU		6.000	0	4.200	0	4.200	0	0	X			P UV022
VERDE	CES	P UV023	PU		7.460	0	6.695	0	0	0	6.695		X		P UV023

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: ROSALEDA **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	SGR2		Esta el Coste en la Pa	71.750	0	0	0	0	0	0	X			R G 001
URBANI	CES	SGR3		Esta el Coste en la Pa	76.250	0	0	0	0	0	0	X			R G 002
ESCOLA	CES	SGR1	240		0	0	0	100.000	0	100.000	0	X			R GE001
VERDE	CES	SGR1	ZF		72.500	0	36.000	0	30.000	0	6.000	X	X		R GV001

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: ROSALEDA — **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	R-1		Urbanización	3.100	0	7.750	0	0	0	7.750	X			R R 001
URBANI	CES	R-3		Urbanización	940	0	2.350	0	0	0	2.350	X			R R 002
URBANI	CES	R-4		Urbanización	68	0	170	0	0	0	170	X			R R 003
URBANI	CES	R-5		Urbanización	41.960	0	104.900	0	0	0	104.900	X	X		R R 004
URBANI	CES	R-6		Urbanización	3.932	0	9.830	0	0	0	9.830	X			R R 005
URBANI	CES	R-7		Urbanización	3.088	0	7.720	0	0	0	7.720	X			R R 006
ESCOLAR	CES	R5	24U		15.502	0	0	100.000	0	100.000	0	X	X		R RE001
VERDE	CES	R1	J		5.640	0	4.230	0	0	0	4.230	X			R RV001
VERDE	CES	R2	J		947	0	710	0	0	0	710	X			R RV002
VERDE	CES	R3	J		1.000	0	750	0	0	0	750	X			R RV003
VERDE	CES	R4	J		520	0	390	0	0	0	390	X			R RV004
VERDE	CES	R5	PO		24.672	0	9.868	0	0	0	9.868	X			R RV005

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: ROSALEDA — **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLAR	CES	SUP-R1	8U		5.328	0	0	35.000	0	35.000	0		X		R SE001

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: ROSALEDA — **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	CES	R UD001	ID8		5.000	0	0	20.000	0	20.000	0	X	X		R UD001
ESCOLA	EXP	R UE 001	16U		7.890	39.432	0	75.000	39.432	75.000	0		X		R UE 001
ESCOLA	EXP	R UE 002	8U		5.000	20.000	0	35.000	20.000	35.000	0	X	X		R UE 002
ESCOLA	CES	R UE 003	8U		3.350	0	0	35.000	0	35.000	0	X			R UE 003
ESCOLA	EXP	R UE 004	8U		2.750	8.000	0	35.000	8.000	35.000	0	X			R UE 004
ESCOLA	EXP	R UE 005	PRE		1.750	7.000	0	10.000	7.000	10.000	0	X			R UE 005
ESCOLA	PUB	R UE 006	8U		4.750	0	0	35.000	0	35.000	0	X			R UE 006
ESCOLA	PUB	R UE 008	8U		2.520	0	0	35.000	0	35.000	0	X			R UE 008
SOCIAL	EXP	R US 001			875	7.000	0	8.750	7.000	0	8.750		X		R US 001
SOCIAL	EXP	R US 002			550	4.400	0	5.500	4.400	0	5.500		X		R US 002
SOCIAL	EXP	R US 003			900	0	0	9.000	3.000	6.000	0		X		R US 003
SOCIAL	CES	R US 005			1.500	0	0	15.000	1.500	6.000	7.500	X			R US 005
SOCIAL	CES	R US 006			3.375	0	0	33.750	15.000	18.750	0	X	X		R US 006
SOCIAL	CES	R US 007			1.600	0	0	16.000	1.600	8.000	6.400	X			R US 007
SOCIAL	CES	R US 008			385	0	0	3.850	0	0	3.850	X			R US 008
SOCIAL	CES	R US 009			750	0	0	7.500	0	0	7.500	X			R US 009
SOCIAL	CES	R US 010			2.000	0	0	20.000	5.000	7.000	8.000	X	X		R US 010
SOCIAL	EXP	R US 011			4.050	16.220	0	40.500	26.220	30.000	500		X		R US 011
SOCIAL	CES	R US 012			2.000	0	0	20.000	0	10.000	10.000		X		R US 012
SOCIAL	CES	R US 013			4.100	0	0	41.000	0	20.000	21.000		X		R US 013
SOCIAL	CES	R US 014			875	0	0	8.750	0	8.750	0	X			R US 014
VERDE	EXP	R UV001	J		3.250	13.000	2.438	0	15.438	0	0	X			R UV001
VERDE	CES	R UV002	PU		1.805	0	7.354	0	7.354	0	0	X			R UV002
VERDE	CES	R UV003	PU		13.250	0	7.950	0	7.950	0	0	X			R UV003
VERDE	CES	R UV004	J		4.250	0	3.188	0	3.188	0	0	X			R UV004
VERDE	EXP	R UV005	J		3.080	18.480	2.310	0	20.790	0	0		X		R UV005
VERDE	CES	R UV006	J		3.000	0	1.924	0	1.924	0	0		X		R UV006
VERDE	EXP	R UV007	J		1.100	3.000	825	0	3.000	0	825	X			R UV007
VERDE	EXP	R UV008	J		1.824	3.000	1.368	0	3.000	0	1.368	X			R UV008
VERDE	EXP	R UV009	J		4.200	18.000	3.150	0	21.150	0	0		X		R UV009
VERDE	CES	R UV010	J		5.250	0	3.938	0	3.938	0	0	X			R UV010
VERDE	CES	R UV011	J		2.250	0	1.688	0	1.688	0	0	X			R UV011
VERDE	EXP	R UV012	J		2.700	5.400	2.025	0	7.425	0	0	X			R UV012
VERDE	CES	R UV013	PU		12.000	0	7.200	0	7.200	0	0		X		R UV013
VERDE	CES	R UV014	J		3.800	0	2.850	0	2.850	0	0	X			R UV014
VERDE	CES	R UV015	PU		7.000	0	5.250	0	5.250	0	0	X			R UV015
VERDE	CES	R UV016	PU		13.000	0	7.800	0	7.800	0	0	X	X		R UV016
VERDE	CES	R UV017	PU		11.000	0	8.250	0	0	0	8.250	X			R UV017
VERDE	EXP	R UV018	J		1.000	2.000	650	0	2.650	0	0	X			R UV018
VERDE	CES	R UV019	J		2.750	0	2.000	0	2.000	0	0	X			R UV019
VERDE	CES	R UV020	J		1.500	0	1.000	0	1.000	0	0	X			R UV020
VERDE	CES	R UV021	PU		21.000	0	60.000	0	30.000	30.000	0	X	X		R UV021

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TEATINOS — **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	SGT1		Partida 32 de Red Viaria	23.900	0	0	0	0	0	0	X			T G 001
DEPORT	CES	SGT4	IDU		110.000	0	0	57.000	20.000	30.000	7.000		X	X	T G 001
SOCIAL	CES	SGT2			5.170	0	0	51.700	12.925	18.095	20.680		X	X	T GS 001
SOCIAL	CES	SGT3			7.200	0	0	72.000	20.000	25.200	26.800		X		T GS 002
SOCIAL	CES	SGT4			18.930	0	0	100.000	0	100.000	0		X	X	T GS 003
SOCIAL	CES	SGT5			18.370	0	0	100.000	25.000	75.000	0		X	X	T GS 004
SOCIAL	CES	SGT8			9.380	0	0	30.000	10.000	0	20.000	X	X		T GS 005
VERDE	CES	SGT2	PU		70.000	0	28.000	0	14.000	0	14.000		X	X	T GV001
VERDE	CES	SGT3	PU		42.500	0	20.000	0	10.000	0	10.000	X	X		T GV002
VERDE	CES	SGT5	PU		24.140	0	10.000	0	5.000	5.000	0	X	X		T GV003
VERDE	CES	SGT6	PU		20.000	0	8.000	0	8.000	0	0	X	X		T GV004
VERDE	CES	SGT7	ZF		91.700	0	30.000	0	20.000	0	10.000			X	T GV005
VERDE	CES	SGT8	PU		30.000	0	12.000	0	2.000	0	10.000	X	X		T GV006

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TEATINOS — **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	T-1		Urbanización	39.650	0	99.125	0	0	0	99.125	X			T R 001
URBANI	CES	T-2		Urbanización	7.240	0	18.225	0	0	0	18.225	X			T R 002
URBANI	CES	T-3		Urbanización	11.310	0	28.275	0	0	0	28.275	X			T R 003
URBANI	CES	T-4		Urbanización	16.466	0	41.165	0	0	0	41.165	X			T R 004
URBANI	CES	T-5		Urbanización	71.590	0	178.975	0	0	0	178.975	X	X		T R 005
URBANI	CES	T-6		Urbanización	7.890	0	19.725	0	0	0	19.725	X			T R 006
ESCOLA	CES	T-2	8U		2.920	0	0	35.000	0	35.000	0		X		T RE001
ESCOLA	CES	T-4	8U		5.904	0	0	35.000	0	35.000	0	X			T RE002
ESCOLA	CES	T-5	CME		23.000	0	0	130.000	0	130.000	0		X		T RE003
ESCOLA	CES	T-6	PRE		670	0	0	10.000	0	10.000	0	X			T RE004
ESCOLA	CES		16U		12.500	0	0	75.000	0	75.000	0	X			T RE005
SOCIAL	CES	T-2			2.920	0	0	29.200	7.250	10.150	11.800		X		T RS001
SOCIAL	CES	T-3			4.080	0	0	40.080	10.020	14.028	16.032	X	X		T RS002
SOCIAL	CES	T-4			4.300	0	0	43.000	10.750	25.050	7.200		X		T RS003
SOCIAL	CES	T-5			4.450	0	0	44.500	11.125	25.575	7.800	X	X		T RS004
SOCIAL	CES				1.500	0	0	15.000	0	0	15.000	X			T RS005
VERDE	CES	T-1	PU		21.235	0	8.500	0	0	0	8.500		X		T RV001
VERDE	CES	T-2	J		2.700	0	2.025	0	0	0	2.025	X			T RV002
VERDE	CES	T-3	PU		7.560	0	5.670	0	0	0	5.670	X			T RV003
VERDE	CES	T-4	J		8.088	0	6.000	0	0	0	6.000	X			T RV004
VERDE	CES	T-5	PU		35.000	0	14.000	0	0	0	14.000	X			T RV005
VERDE	CES	T-6	J		390	0	390	0	0	0	390	X			T RV006

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TEATINOS — **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-T1	CME		16.164	0	0	150.000	0	150.000	0	X	X		T SE001
ESCOLA	CES	SUP-T2	CME		21.972	0	0	175.000	0	175.000	0	X	X		T SE002
ESCOLA	CES	SUP-T3	CME		13.128	0	0	100.000	0	100.000	0		X	X	T SE003
ESCOLA	CES	SUP-T4	CME		34.192	0	0	235.000	0	235.000	0		X	X	T SE004
ESCOLA	CES	SUP-T5	CME		32.640	0	0	235.000	0	235.000	0	X	X		T SE005
ESCOLA	CES	SUP-T6	24U		17.604	0	0	110.000	0	110.000	0		X	X	T SE006
ESCOLA	CES	SUP-T7	CME		23.304	0	0	175.000	0	175.000	0		X	X	T SE007
ESCOLA	CES	SUP-T8	24U		11.364	0	0	100.000	0	100.000	0		X		T SE008
ESCOLA	CES	SUP-T9	16U		9.780	0	0	75.000	0	75.000	0		X		T SE009

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TEATINOS **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	CES	T UD001	IDU		73.000	0	0	219.000	0	219.000	0	X	X	X	T UD001
DEPORT	CES	T UD002	IDU		51.000	0	0	153.000	0	0	153.000	X	X		T UD002
DEPORT	CES	T UD003	IDU		36.400	0	0	109.200	30.000	49.200	30.000		X	X	T UD003
ESCOLA	EXP	T UE 001	PRE		600	900	0	8.000	900	8.000	0	X			T UE 001
SOCIAL	CES	T US 001			92.400	0	0	300.000	50.000	200.000	50.000		X	X	T US 001
SOCIAL	CES	T US 002			40.000	0	0	200.000	50.000	150.000	0		X	X	T US 002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: INDUSTRIA **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	I-1		Urbanización	10.822	0	27.070	0	0	0	27.070	X			I R 001
URBANI	CES	I-1		Urbanización	25.000	0	62.500	0	0	0	62.500	X			I R 002
URBANI	CES	I-3		Urbanización	12.000	0	30.000	0	0	0	30.000	X			I R 003
URBANI	CES	I-4		Urbanización	100.000	0	250.000	0	0	0	250.000	X	X		I R 004
ESCOLA	CES	I-1	BU		6.800	0	0	35.000	0	35.000	0		X		I RE001
SOCIAL	CES	I-2			10.840	0	0	10.000	5.000	5.000	0		X		I RS 001
SOCIAL	CES				41.000	0	0	200.000	50.000	150.000	0			X	I RS 002
VERDE	CES	I-2	J		644	0	483	0	0	0	483	X			I RV001
VERDE	CES	I-2	PU		7.500	0	1.500	0	0	0	1.500	X			I RV002
VERDE	CES		J		70.000	0	35.000	0	0	0	35.000	X	X		I RV003

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: INDUSTRIA **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUE-14	8U		1.940	0	0	35.000	0	35.000	0	X			I SE001

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: INDUSTRIA **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	EXP	I UD001	IDB		10.120	0	0	30.360	0	30.360	0	X	X		I UD001
ESCOLA	CES	I UE 001	BU		5.625	0	0	35.000	0	35.000	0		X		I UE 001
SOCIAL	CES	I US 001			880	0	0	9.400	4.400	5.000	0	X			I US 001
SOCIAL	EXP	I US 002			350	350	0	3.500	350	3.500	0	X			I US 002
SOCIAL	CES	I US 003			12.600	0	0	60.000	10.000	20.000	30.000	X	X		I US 003
VERDE	CES	I UV001	J		12.000	0	6.000	0	6.000	0	0	X			I UV001
VERDE	CES	I UV002	PU		41.000	0	10.000	0	10.000	0	0	X	X		I UV002
VERDE	CES	I UV003	PU		50.000	0	15.000	0	15.000	0	0	X	X		I UV003

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PUERTO DE LA TORRE **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	EXP	SGNUPT2	IDU		31.000	3.000	0	30.000	3.000	15.000	15.000		X	X	PTGD001
ESCOLA	EXP	SGNUPT1	CME		143.000	4.290	0	100.000	4.290	100.000	0	X	X		PTGE 001

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PUERTO DE LA TORRE — **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	PT-1		Urbanización	22.647	0	45.294	0	0	0	45.294	X			PTR 001
URBANI	CES	PT-2		Urbanización	18.488	0	36.976	0	0	0	36.976	X			PTR 002
URBANI	CES	PT-3		Urbanización	19.254	0	38.508	0	0	0	38.508	X			PTR 003
ESCOLA	CES	PT-1	CME		21.665	0	0	130.000	0	130.000	0	X	X		PTRE001
ESCOLA	CES	PT-3	16U		7.650	0	0	75.000	0	75.000	0	X	X		PTRE002
SOCIAL	CES	PT-2			3.600	0	0	36.000	3.600	18.000	14.400	X			PTRS001
VERDE	CES	PT-3			3.100	0	0	31.000	3.600	12.400	15.000		X		PTRS002
VERDE	CES	PT-1	PU		39.959	0	16.000	0	0	0	16.000	X			PTRV001
VERDE	CES	PT-2	PU		31.459	0	12.500	0	0	0	12.500	X			PTRV002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PUERTO DE LA TORRE — **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	PT1	8U		3.648	0	0	28.000	0	28.000	0		X		PTSE001
ESCOLA	CES	SUP-PT2	PRE		1.690	0	0	10.000	0	10.000	0	X			PTSE002
ESCOLA	CES	SUP-PT3	PRE		1.130	0	0	8.000	0	8.000	0		X		PTSE003

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: PUERTO DE LA TORRE — **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	EXP	PTUD001	IDB		13.175	13.175	0	35.000	13.175	35.000	0	X	X		PTUD001
ESCOLA	EXP	PTUE 001	8U		4.000	8.000	0	35.000	8.000	35.000	0		X		PTUE 001
ESCOLA	EXP	PTUE 002	8U		4.715	3.500	0	35.000	3.500	35.000	0		X		PTUE 002
ESCOLA	PUB	PTUE 003	16U		6.500	0	0	75.000	0	75.000	0	X			PTUE 003
ESCOLA	EXP	PTUE 004	PRE		1.800	2.700	0	8.000	2.700	8.000	0	X			PTUE 004
SOCIAL	EXP	PTUS 001			5.000	18.000	0	50.000	43.000	25.000	0		X		PTUS 001
SOCIAL	EXP	PTUS 002			8.250	29.700	0	82.500	72.200	40.000	0	X	X		PTUS 002
SOCIAL	EXP	PTUS 003			1.125	2.250	0	11.250	2.250	0	11.250	X			PTUS 003
SOCIAL	CES	PTUS 004			1.036	0	0	10.360	2.590	3.626	4.144	X			PTUS 004
SOCIAL	EXP	PTUS 005			1.100	3.000	0	11.000	5.750	3.850	4.400	X			PTUS 005
VERDE	EXP	PTUS 001	J		3.740	3.500	2.805	0	6.305	0	0		X		PTUV001
VERDE	EXP	PTUV002	J		2.000	4.932	1.028	0	5.960	0	0	X			PTUV002
VERDE	EXP	PTUV003	J		2.750	7.200	1.500	0	8.700	0	0	X			PTUV003
VERDE	EXP	PTUV004	PU		6.000	12.000	4.500	0	16.500	0	0	X	X		PTUV004
VERDE	EXP	PTUV005	PU		10.000	10.000	5.000	0	15.000	0	0		X		PTUV005
VERDE	CES	PTUV006	J		6.500	0	3.250	0	3.250	0	0	X			PTUV006
VERDE	CES	PTUV007	J		5.200	0	2.600	0	2.600	0	0		X		PTUV007

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL OESTE — **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
VERDE	CES	SGLO1	ZF		437.000	0	120.000	55.000	75.000	50.000	50.000		X	X	LOGV001
VERDE	EXP	SGNULO1	ZF		257.500	7.725	60.000	0	37.725	30.000	0	X	X		LOGV002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL OESTE — SUELO: U.A. Y R.T.

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	LO-1		Urbanización	45.583	0	286.749	0	0	0	286.749	X	X		LOR 001
URBANI	CES	LO-2		Urbanización	6.000	0	18.000	0	0	0	18.000	X			LOR 002
URBANI	CES	LO-3		Urbanización	50.328	0	150.984	0	0	0	150.984	X			LOR 003
URBANI	CES	LO-4		Urbanización	40.853	0	122.559	0	0	0	122.559	X			LOR 004
URBANI	CES	LO-5		Urbanización	30.253	0	90.759	0	0	0	90.759	X			LOR 005
URBANI	CES	LO-6		Urbanización	46.309	0	138.927	0	0	0	138.927	X			LOR 006
DEPORT	CES	LO-6	IDB		10.500	0	0	15.750	0	15.750	0	X			LORD001
ESCOLA	CES	LO-1	CME		32.031	0	0	100.000	0	100.000	0	X	X		LORE001
ESCOLA	CES	LO-2	PRE		1.600	0	0	10.000	0	10.000	0	X			LORE002
ESCOLA	CES	LO-3	16U		7.488	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LORE003
ESCOLA	CES	LO-4	8U		5.000	0	0	35.000	0	35.000	0	X			LORE004
ESCOLA	CES	LO-6	16U		11.112	0	0	75.000	0	75.000	0		X		LORE005
SOCIAL	CES	LO-1			3.920	0	0	39.200	3.920	15.680	19.600		X		LORS 001
SOCIAL	CES	LO-3			2.376	0	0	23.760	2.376	9.504	11.880	X	X		LORS 002
SOCIAL	CES	LO-6			5.556	0	0	55.560	5.556	22.224	27.780	X	X		LORS 003
VERDE	CES	LO-1	J		48.895	0	29.337	0	0	0	29.337	X			LORV001
VERDE	CES	LO-2	J		4.000	0	3.000	0	0	0	3.000	X			LORV002
VERDE	CES	LO-3	PU		12.120	0	7.272	0	0	0	7.272	X			LORV003
VERDE	CES	LO-4	PU		22.068	0	8.872	0	0	0	8.872	X			LORV004
VERDE	CES	LO-4	PU		17.579	0	10.547	0	0	0	10.547	X			LORV005
VERDE	CES	LO-6	PU		19.446	0	11.607	0	0	0	11.607	X			LORV006

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL OESTE — SUELO: SUP. URBANIZABLE

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-LO1	16U		8.100	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LOSE001
ESCOLA	CES	SUP-LO2	16U		10.584	0	0	75.000	0	75.000	0		X		LOSE002
ESCOLA	CES	SUP-LO3	16U		8.197	0	0	75.000	0	75.000	0	X			LOSE003

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: LITORAL OESTE — **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	PUB	LOUD001	IDB		13.000	0	0	19.500	19.500	0	0	X			LOUD001
ESCOLA	CES	LOUE 001	24U		13.200	0	0	100.000	0	100.000	0	X			LOUE 001
ESCOLA	PUB	LOUE 002	8U		3.750	0	0	35.000	0	35.000	0	X			LOUE 002
ESCOLA	PUB	LOUE 003	8U		3.920	0	0	35.000	0	35.000	0	X			LOUE 003
ESCOLA	EXP	LOUE 004	16U		12.000	36.000	0	75.000	36.000	75.000	0		X		LOUE 004
ESCOLA	EXP	LOUE 005	16U		12.000	36.000	0	75.000	36.000	75.000	0	X	X		LOUE 005
ESCOLA	PUB	LOUE 005	8U		4.448	0	0	35.000	0	35.000	0	X			LOUE 006
ESCOLA	PUB	LOUE 007	PRE		1.800	7.000	0	8.000	7.000	8.000	0		X		LOUE 007
ESCOLA	EXP	LOUE 008	PRE		1.364	5.456	0	10.000	5.456	10.000	0		X		LOUE 008
SOCIAL	PUB	LOUS 001			600	0	0	6.000	0	6.000	0	X			LOUS 001
SOCIAL	EXP	LOUS 002			1.950	7.800	0	19.500	12.675	6.825	7.800		X		LOUS 002
SOCIAL	CES	LOUS 003			1.750	0	0	17.500	4.375	6.125	7.000	X			LOUS 003
SOCIAL	CES	LOUS 004			1.750	0	0	17.500	4.375	6.125	7.000		X		LOUS 004
SOCIAL	EXP	LOUS 005			2.400	7.200	0	24.000	13.200	8.400	9.600	X	X		LOUS 005
SOCIAL	EXP	LOUS 006			1.200	4.800	0	12.000	7.800	4.200	4.800		X		LOUS 006
SOCIAL	EXP	LOUS 007			360	1.800	0	3.600	1.800	3.600	0	X			LOUS 007
VERDE	CES	LOUV001	J		1.000	3.000	270	0	3.270	0	0	X			LOUV001
VERDE	PUB	LOUV002	J		4.200	0	3.150	0	3.150	0	0		X		LOUV002
VERDE	PUB	LOUV003	J		3.160	0	2.370	0	2.370	0	0	X			LOUV003
VERDE	PUB	LOUV004	J		2.000	6.000	1.500	0	6.000	0	1.500	X			LOUV004
VERDE	PUB	LOUV005	J		4.000	0	3.000	0	0	0	3.000	X			LOUV005
VERDE	PUB	LOUV006	PU		8.450	0	6.338	0	6.338	0	0	X			LOUV006
VERDE	PUB	LOUV007	PU		52.000	0	20.800	0	20.800	0	0	X	X		LOUV007
VERDE	EXP	LOUV008	J		1.800	7.200	1.350	0	8.550	0	0	X			LOUV008
VERDE	EXP	LOUV009	J		1.125	4.000	850	0	4.850	0	0	X			LOUV009
VERDE	CES	LOUV010	J		5.000	0	3.750	0	3.750	0	0		X		LOUV010
VERDE	CES	LOUV011	J		1.230	0	923	0	923	0	0	X			LOUV011
VERDE	CES	LOUV012	PU		6.570	0	4.980	0	4.980	0	0	X			LOUV012
VERDE	CES	LOUV013	J		1.012	0	759	0	759	0	0	X			LOUV013
VERDE	EXP	LOUV014	J		1.760	7.040	1.320	0	8.360	0	0	X	X		LOUV014
VERDE	CES	LOUV015	PU		9.435	0	7.076	0	7.076	0	0	X	X		LOUV015
VERDE	EXP	LOUV016	J		1.425	5.700	1.069	0	6.769	0	0	X			LOUV016
VERDE	EXP	LOUV017	J		270	1.080	203	0	1.283	0	0	X			LOUV017
VERDE	EXP	LOUV018	J		1.900	7.600	1.425	0	19.025	0	0	X			LOUV018
VERDE	EXP	LOUV019	J		400	2.000	300	0	2.300	0	0	X			LOUV019
VERDE	EXP	LOUV020	J		2.400	9.500	1.300	0	10.900	0	0	X			LOUV020
VERDE	CES	LOUV021	J		1.200	0	900	0	900	0	0	X			LOUV021
VERDE	CES	LOUV022	PU		11.000	0	5.000	0	5.000	0	0		X		LOUV022
VERDE	EXP	LOUV023	J		1.100	3.300	700	0	4.000	0	0	X			LOUV023

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CAMPANILLAS — **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	CA-1		Urbanización	3.430	0	6.860	0	0	0	6.860	X			CAR 001
URBANI	CES	CA-3		Urbanización	2.392	0	4.784	0	0	0	4.784	X			CAR 002
URBANI	CES	CA-4		Urbanización	9.662	0	19.336	0	0	0	19.336	X			CAR 003
URBANI	CES	CA-5		Urbanización	7.831	0	15.662	0	0	0	15.662	X			CAR 004
URBANI	CES	CA-6		Urbanización	12.205	0	24.410	0	0	0	24.410	X			CAR 005
DEPORT	CES	CA-3	IDU		16.760	0	0	25.140	13.140	12.000	0	X	X		CARD001
ESCOLA	CES	CA-1	PRE		1.590	0	0	10.000	0	10.000	0	X			CARE001
ESCOLA	CES	CA-4	8U		5.900	0	0	35.000	0	35.000	0	X			CARE002
ESCOLA	CES	CA-6	16U		6.615	0	0	75.000	0	75.000	0		X		CARE003
SOCIAL	CES	CA-2			728	0	0	7.280	648	3.640	2.992	X			CARS 001
SOCIAL	CES	CA-3			3.060	0	0	30.600	15.300	15.300	0	X	X		CARS 002
SOCIAL	CES	CA-3			2.380	0	0	23.800	14.280	9.520	0		X		CARS 003
SOCIAL	CES				2.040	0	0	20.400	5.000	10.400	5.000	X	X		CARS 004
VERDE	CES	CA-1	PU		6.218	0	4.600	0	0	0	4.600	X			CARV001
VERDE	CES	CA-2	J		4.700	0	3.525	0	0	0	3.525	X			CARV002
VERDE	CES	CA-4	PU		5.000	0	3.750	0	0	0	3.750	X			CARV003
VERDE	CES	CA-6	J		3.110	0	2.333	0	0	0	2.333	X			CARV004

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CAMPANILLAS **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-CA1	PRE		1.700	0	0	10.000	0	10.000	0		X		CASE001
ESCOLA	CES	SUP-CA2	PRE		1.430	0	0	10.000	0	10.000	0	X			CASE002
ESCOLA	CES	SUP-CA3	PRE		970	0	0	10.000	0	10.000	0		X		CASE003
ESCOLA	CES	SUP-CA4	16U		6.900	0	0	75.000	0	75.000	0	X			CASE004
ESCOLA	CES	SUP-CA5	PRE		1.420	0	0	10.000	0	10.000	0	X			CASE005
ESCOLA	CES	SUP-CA6	PRE		1.360	0	0	10.000	0	10.000	0	X			CASE006

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CAMPANILLAS **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	EXP	CAUD001	IDB		6.625	6.625	0	9.938	6.625	0	9.938	X	X		CAUD001
DEPORT	EXP	CAUD002	IDB		3.750	3.750	0	5.625	3.750	0	5.625	X	X		CAUD002
DEPORT	EXP	CAUD003	IDB		9.800	7.000	0	14.700	8.470	5.880	7.350		X		CAUD003
DEPORT	PUB	CAUD004	IDU		26.500	0	0	40.000	24.000	16.000	0	X	X		CAUD004
ESCOLA	EXP	CAUE001	8U		2.259	2.259	9	35.000	2.259	35.000	0		X		CAUE001
ESCOLA	EXP	CAUE002	8U		2.548	2.548	0	35.000	2.548	35.000	0		X		CAUE002
ESCOLA	EXP	CAUE003	16U		11.750	11.750	0	75.000	11.750	75.000	0		X		CAUE003
ESCOLA	EXP	CAUE004	8U		4.400	4.400	0	35.000	4.400	35.000	0		X		CAUE004
ESCOLA	EXP	CAUE005	8U		4.750	4.750	0	35.000	4.750	35.000	0	X			CAUE005
SOCIAL	EXP	CAUS 001			2.750	2.750	0	27.500	9.500	9.750	11.000	X			CAUS 001
SOCIAL	EXP	CAUS 002			1.232	1.232	0	12.320	13.552	0	0		X		CAUS 002
SOCIAL	EXP	CAUS 003			1.530	1.147	0	15.300	16.447	0	0		X		CAUS 003
SOCIAL	EXP	CAUS 004			1.092	1.092	0	10.920	1.092	5.920	5.000	X			CAUS 004
SOCIAL	EXP	CAUS 005			3.625	3.625	0	36.250	6.625	16.625	16.625	X	X		CAUS 005
SOCIAL	CES	CAUS 006			800	0	0	8.000	2.000	4.000	2.000		X		CAUS 006
SOCIAL	EXP	CAUS 007			4.500	4.500	0	35.000	9.500	20.000	10.000		X		CAUS 007
VERDE	EXP	CAUV001	J		1.440	1.440	1.000	0	2.440	0	0	X			CAUV001
VERDE	EXP	CAUV002	J		400	400	300	0	700	0	0	X			CAUV002
VERDE	EXP	CAUV003	J		1.250	1.250	937	0	2.187	0	0		X		CAUV003
VERDE	CES	CAUV004	J		1.000	0	750	0	750	0	0	X			CAUV004
VERDE	EXP	CAUV005	J		2.750	2.750	2.000	0	4.750	0	0		X		CAUV005
VERDE	CES	CAUV006	J		750	0	400	0	400	0	0	X	X		CAUV006

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CHURRIANA **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	CH-1		Urbanización	45.000	0	90.000	0	0	0	90.000	X			CHR 001
URBANI	CES	CH-2		Urbanización	29.549	0	59.098	0	0	0	59.098	X			CHR 002
URBANI	CES	CH-3		Urbanización	9.320	0	18.640	0	0	0	18.640	X			CHR 003
ESCOLA	CES	CH-1	16U		13.044	0	0	75.000	0	75.000	0	X			CHRE001
ESCOLA	CES	CH-1	16U		8.600	0	0	75.000	0	75.000	0	X			CHRE002
ESCOLA	CES	CH-2	16U		6.850	0	0	75.000	0	75.000	0	X	X		CHRE003
SOCIAL	CES	CH-1			2.600	0	0	25.000	10.000	10.000	5.000		X		CHRS001
SOCIAL	CES	CH-2			4.480	0	0	44.800	29.120	15.680	0	X	X		CHRS002
VERDE	CES	CH-2	J		2.700	0	2.025	0	0	0	2.025	X			CHRV001
VERDE	CES	CH-3	J		1.200	0	675	0	0	0	675	X			CHRV002
VERDE	CES		J		5.875	0	3.000	0	0	0	3.000	X			CHRV003

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CHURRIANA **SUELO: SUP. URBANIZABLE**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-CH1	PRE		620	0	0	8.000	8.000	0	0	X			CHSE001
ESCOLA	CES	SUP-CH2	8U		1.740	0	0	35.000	0	35.000	0		X		CHSE002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: CHURRIANA **SUELO: SUELO URBANO**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	EXP	CHUE001	16U		6.600	6.600	0	75.000	6.600	75.000	0	X			CHUE001
VERDE	CES	CHUV001	J		600	0	450	0	450	0	0	X			CHUV001
VERDE	CES	CHUV002	PU		9.000	0	4.500	0	4.500	0	0	X			CHUV002
VERDE	EXP	CHUV003	J		1.000	2.000	750	0	2.750	0	0	X			CHUV003

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TORREMOLINOS **SUELO: SISTEMAS GENERALES**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
VERDE	CES	SGTO1	ZF		59.300	0	30.000	0	10.000	10.000	10.000		X	X	TOGV001
VERDE	PUB	SGNUTO1	PU		125.000	0	35.000	0	20.000	15.000	0	X	X	X	TOGV002

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TORREMOLINOS **SUELO: U.A. Y R.T.**

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
URBANI	CES	TO1		Urbanización	1.800	0	5.400	0	0	0	5.400	X			TOR 001
URBANI	CES	TO2		Urbanización	1.190	0	3.570	0	0	0	3.570	X			TOR 002
URBANI	CES	TO4		Urbanización	1.310	0	3.930	0	0	0	3.930	X			TOR 003
URBANI	CES	TO5		Urbanización	2.718	0	8.154	0	0	0	8.154	X			TOR 004
URBANI	CES	TO6		Urbanización	6.660	0	19.980	0	0	0	19.980	X			TOR 005
URBANI	CES	TO8		Urbanización	6.180	0	18.540	0	0	0	18.540	X			TOR 006
URBANI	CES	TO10		Urbanización	10.400	0	31.200	0	0	0	31.200	X	X		TOR 007
ESCOLA	CES	TO1	PRE		3.500	0	0	10.000	0	10.000	0		X		TORE001
ESCOLA	CES	TO2	8U		5.000	0	0	35.000	0	35.000	0		X		TORE002
SOCIAL	CES	TO10			2.000	0	0	20.000	5.000	7.000	8.000	X			TORS001
VERDE	CES	TO1	J		3.800	0	2.850	0	0	0	2.850	X			TORV001
VERDE	CES	TO3	J		3.924	0	2.943	0	0	0	2.943	X			TORV002
VERDE	CES	TO4	J		2.800	0	2.100	0	0	0	2.100	X			TORV003
VERDE	CES	TO5	J		2.600	0	26.000	0	0	0	26.000		X		TORV004
VERDE	CES	TO6	J		1.940	0	1.455	0	0	0	1.455	X			TORV005
VERDE	CES	TO7	J		1.531	0	1.148	0	0	0	1.148	X			TORV006
VERDE	CES	TO9	J		1.000	0	750	0	0	0	750	X			TORV007
VERDE	CES	TO10	PU		17.235	0	10.000	0	0	0	10.000	X			TORV007

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TORREMOLINOS — SUELO: SUP. URBANIZABLE

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
ESCOLA	CES	SUP-TO1	PRE		1.300	0	0	10.000	0	10.000	0		X		TOSE001
ESCOLA	CES	SUP-TO2	8U		3.888	0	0	35.000	0	35.000	0	X			TOSE002
ESCOLA	CES	SUP-TO3	PRE		1.460	0	0	10.000	0	10.000	0	X			TOSE003
ESCOLA	CES	SUP-TO4	8U		3.228	0	0	35.000	0	35.000	0		X		TOSE004

LISTADO GENERAL DE AREAS POR SUELO

AREA: TORREMOLINOS — SUELO: SUELO URBANO

Tipo uso	Obt. suelo	Refer. plano	Tipo eqp.	CONCEPTO	Superf.	Costos en miles de ptas.			Distrib. inversión en miles			Cuatri.			CLAVE
						Suelo	Urbaniz.	Acond.	Adm. loc.	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
DEPORT	CES	TOUD001	IDB		9.000	0	0	15.000	0	0	15.000		X		TOUD001
DEPORT	CES	TOUD002	IDB		3.500	0	0	10.000	0	0	10.000		X		TOUD002
DEPORT	CES	TOUD004	IDB		13.600	0	0	15.000	5.000	10.000	0	X	X		TOUD004
ESCOLA	CES	TOUD001	16U		10.750	0	0	75.000	0	75.000	0		X		TOUE 001
ESCOLA	PUB	TOUE 002	CME		29.000	0	0	130.000	0	130.000	0	X	X		TOUE 002
ESCOLA	CES	TOUE 003	16U		9.000	0	0	75.000	0	75.000	0	X			TOUE 003
ESCOLA	CES	TOUE 004	24U		13.000	0	0	100.000	0	100.000	0		X		TOUE 004
SOCIAL	CES	TOUS 001			18.000	0	0	75.000	0	40.000	35.000		X		TOUS 001
SOCIAL	CES	TOUS 002			25.000	0	0	85.000	0	85.000	0	X	X		TOUS 002
SOCIAL	CES	TOUS 003			1.200	0	0	12.000	5.000	5.000	2.000	X			TOUS 003
SOCIAL	CES	TOUS 004			5.000	0	0	50.000	20.000	20.000	10.000	X	X		TOUS 004
VERDE	EXP	TOUV001	J		3.000	18.000	2.250	0	18.000	0	2.250		X		TOUV001
VERDE	PUB	TOUV002	PU		58.350	0	23.340	0	23.340	0	0	X			TOUV002
VERDE	PUB	TOUV003	J		4.200	0	3.150	0	3.150	0	0	X			TOUV003
VERDE	CES	TOUV004	J		3.000	0	5.000	0	0	0	5.000		X		TOUV004
VERDE	CES	TOUV005	ZF		61.750	0	12.350	0	6.350	6.000	0		X		TOUV005
VERDE	EXP	TOUV006	J		2.500	6.000	2.000	0	8.000	0	0	X			TOUV006

LISTADO GENERAL DE SECTORES

SECTOR: ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS

CONCEPTOS	Obt. suelo	Refer. plano	Super-ficie	Costos suelo	(Miles ptas.) construcc.	Distribución inversión en miles			Cuatrienio			Clave
						Adm. local	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
Estudios, Planes y Proyectos a realizar			0	0	200.000	50.000	150.000	0	X	X		EP TO1

LISTADO GENERAL DE SECTORES

SECTOR: GRANDES INFRAESTRUCTURAS Y CANALIZACIONES

CONCEPTOS	Obt. suelo	Refer. plano	Super-ficie	Costos suelo	(Miles ptas.) construcc.	Distribución inversión en miles			Cuatrienio			Clave
						Adm. local	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
P.I.S. Ma-Occ. Colectores: Arroyo Roldán y Cañas, Polígonos Indles., Guadalmedina Primarios Carretera de Cádiz y G.H.J.K. Intercepción Puerta del Mar y Ronda Int.			0	0	1.500.000	375.000	600.000	525.000	X	X	X	GI T01
P.I.S. Protecc. Cauces Or.: Dev. Arroyo Cuevas, Mej. Arroyo Jaboneros y Gálica Mejora y embovedado Arroyo Quintana, Cambrones, Sastre y Palmilla			0	0	400.000	100.000	260.000	40.000	X	X	X	GI T02
P.I.S. Ma-Or.: Prolongación colec. Caleta-Peñón Cuervo. Depur. Almellones colec. Urbanización de las Cuencas Altas, Arroyo Tassara, Caleta, Pilones, Jaboneros			0	0	650.000	137.500	412.500	100.000	X	X	X	GI T03
Mejora abastecimiento depósitos de aguas: Churriana, Torremolinos, Embalse Puerto de la Torre. Depur. Limonero, Cierre anillo red en zonas occidentales de la carretera			0	0	2.050.000	487.500	1.462.500	100.000	X	X	X	GI T04
P.I.S. Torremolinos: Colector interceptor desde La Carihuela al Guadalhorce. Solución a vertidos de las urbanizaciones existentes por encima de la CN-340			0	0	500.000	100.000	300.000	100.000	X	X	X	GI T05
Rectificado y supresión de la red aérea de la alta tensión en zonas urbanas. Teatinos Km. 12. G.H.J.K. 4 Km. (Mainake). Bajada carretera montes			0	0	540.000	0	540.000	0	X	X	X	GI T06
G.E.S. Paseo Marítimo occidental: Saneamiento, oleoducto, gaseoducto, comunicaciones. Redes: Alta tensión subterránea, agua potable			4.450	0	422.750	105.687	317.063	0	X	X	X	GI T07
G.E.S. Guadalhorce: Saneamiento, oneoducto, oleoducto y red de agua potable			6.400	0	192.000	48.000	144.000	0		X	X	GI T08
G.E.S. Ronda exterior: Comunicaciones, gaseoducto y redes: Alta tensión aérea y agua potable			4.800	0	192.000	48.000	144.000	0	X	X		GI T09
G.E.S. Guadalmedina: Gaseoducto, comunicaciones, saneamiento y redes: Agua potable y media tensión subterránea			3.850	0	250.250	62.562	187.688	0	X	X		GI T10
G.E.S. Teatinos: Gaseoducto, saneamiento, comunicaciones y redes: Agua potable y A.T. subterránea			7.450	0	595.000	149.000	447.000	0	X	X	X	GI T11
G.E.S. Torremolinos: Saneamiento, comunicaciones y redes: Agua potable y media tensión subterránea			6.850	0	376.750	94.187	282.563	0		X	X	GI T12
Oleoducto Málaga-Puertollano			2.900	0	174.000	0	174.000	0			X	GI T13

LISTADO GENERAL DE SECTORES

SECTOR: PLANES ESPECIALES

CONCEPTOS	Obt. suelo	Refer. plano	Super-ficie	Costos suelo	(Miles ptas.) construcc.	Distribución inversión en miles			Cuatrienio			Clave
						Adm. local	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
P.E. de Renfe: Readecuación de las instalaciones ferroviarias actuales y traslado a Los Prados			0	0	900.000	0	900.000	0	X	X	X	PE T01
P.E. Río Guadalmedina: Muros de contención, mejora del cauce, usos del cauce, tráfico			0	0	600.000	100.000	500.000	0	X	X	X	PE T03
P.E. Carretera de La Cala: (Costas) recuperación de playas, ordenación del litoral			0	0	275.000	0	275.000	0		X		PE T05
P.E. Paseo Marítimo oriental: (Costas) playas Malagueta, Bellavista y Morlaco, Jardines Miramar, Paseo Baños del Carmen, apertura Camino Nuevo			0	0	400.000	100.000	300.000	0	X	X	X	PELEC01

LISTADO GENERAL DE SECTORES

SECTOR: URBANIZACION DE BARRIADAS

CONCEPTOS	Obt. suelo	Refer. plano	Super-ficie	Costos suelo	(Miles ptas.) construcc.	Distribución inversión en miles			Cuatrienio			Clave
						Adm. local	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
Urbanización de barriadas y mejora del medio urbano			0	0	2.000.000	1.000.000	1.000.000	0	X	X	X	UB T01

LISTADO GENERAL DE SECTORES

SECTOR: VIARIO PRIMARIO

CONCEPTOS	Obt. suelo	Refer. plano	Super-ficie	Costos suelo	(Miles ptas.) construcc.	Distribución inversión en miles			Cuatrienio			Clave
						Adm. local	Otras adm.	Partic.	1	2	3	
Circunvalación de El Palo		1T	4.300	0	722.400	0	722.400	0		X		VP T01
Nueva penetración al Camino Olías		9T	650	0	19.500	0	19.500	0		X	X	VP T02
Mejora Camino de La Cala desde El Candado hasta Arroyo Totalán		10T	2.950	0	395.000	0	395.000	0	X			VP T03
Prolongación Ronda Este hasta el Río Guadalmedina		11T	6.350	0	730.250	0	730.250	0		X	X	VP T04
Descenso al Camino de los Almendrales		12T	790	0	31.600	0	31.600	0			X	VP T05
Ronda Exterior desde Río Guadalmedina hasta el nudo con Prolongación		17T	5.050	0	1.211.000	100.000	1.111.000	0	X			VP T06
Vía tangencial de Teatinos y Noroeste		22T	9.490	0	1.138.800	398.580	740.220	0			X	VP T07
Ronda Exterior en su tramo ya ejecutado (P.E.)		30T	0	0	200.000	0	200.000	0	X	X		VP T08
Reord. desdoblamiento Carretera N-401 hasta Maqueda		31T	0	0	624.000	0	624.000	0	X			VP T09
Mejora viaria margen derecha Río Guadalhorce y Puente del Rey		45T	9.850	0	910.000	0	910.000	0		X	X	VP T10
Desdoblamiento variante Torremolinos		47T	7.100	0	852.000	0	852.000	0	X	X		VP T11
Bajada de Cantarranas al Paseo Marítimo		50T	1.490	0	50.000	0	50.000	0		X		VP T12
Avda. las Cañas (tramo industrial)		35CI	1.700	0	120.000	40.000	0	80.000		X		VPIC01
Vías primarias directrices Norte Sur en zona industrial		36CI	5.900	0	450.000	124.000	244.000	82.000	X	X	X	VPIC02
Camino de la Mosca al Morlaco		2CLE	1.730	0	79.200	37.680	0	41.520	X	X		VPLEC01
Avda. de las Palmeras y mejora del Camino Nuevo		3CLE	1.350	0	67.500	16.875	16.875	33.750	X			VPLEC02
Camino de los Almendrales		4CLE	1.250	0	87.500	17.500	0	70.000	X			VPLEC03
Mejora c/. Vara-Bolivia y reurbanización de J. S. Elcano		5CLE	7.100	0	213.000	170.400	21.300	21.300	X	X	X	VPLEC04
Vías de ribera del Arroyo Jaboneros y urban. Cno. Gálica		6CLE	1.650	0	49.500	19.800	0	29.700	X	X		VPLEC05
Prolongación Avda. Miraflores. Calvario y Cno. de Gálica		7CLE	1.650	0	49.500	19.800	0	29.700	X	X		VPLEC06
Ctra. de las Niñas al Mayorazgo		8CLE	2.550	0	102.000	51.000	0	51.000	X	X		VPLEC07
Vías contorno en los sectores de Ctra. de Cádiz		37CLD	4.450	0	207.000	80.100	80.100	46.800	X	X		VPLOC01
Reord. Carretera Cádiz en su tramo interior		38CLD	4.250	0	127.500	114.750	0	12.750	X			VPLOC02
Prol. Ronda inter. hasta el Litoral y redrd. de la misma		39CLD	3.000	0	150.000	80.000	80.000	0		X		VPLOC03
Vías primarias y c/. Pacífico		40CLD	5.650	0	395.500	197.750	0	197.750	X	X	X	VPLOC04
Paseo Marítimo litoral occidental (PPU)		41CLD	3.900	0	600.000	100.000	350.000	150.000	X	X	X	VPLOC05
Vías de apoyo a la Ronda Interm. sectores más occidentales		24CP	4.200	0	252.000	189.000	63.000	0	X	X		VPPC01
Reord. de Herrera Oria		25CP	1.550	0	124.000	0	124.000	0	X			VPPC02
Reord. Camino San Rafael		26CP	3.800	0	171.000	42.750	42.750	85.500	X			VPPC03
Vía contorno sistema Ferrocarril y nueva pasarela		27CP	1.550	0	155.000	116.250	38.750	0	X	X		VPPC04
Cierre anillo Callejones del Perchel		28CP	410	0	20.000	15.000	5.000	0	X			VPPC05
Reord. nudo Avda. Andalucía y conexión Explanada Renfe (P.E.)		29CP	0	0	100.000	50.000	50.000	0		X		VPPC06
Camino de los Viveros-Camino Bazán		13CPD	1.800	0	68.000	34.000	0	34.000	X	X	X	VPPDC01
Bajada de los montes al Río Guadalmedina		14CPD	830	0	130.000	50.000	60.000	20.000	X	X		VPPDC02
Vía contorno Cementerio S. Rafael y apertura c/. Moya		15CPD	1.950	0	117.000	111.150	0	5.850		X		VPPDC03
Prolongación Avda. la Palma hasta Pedrizas		16CPD	1.550	0	139.500	0	0	139.500			X	VPPDC04
Vía contorno embalse Puerto de la Torre		23CPT	3.200	0	128.000	0	96.000	32.000		X		VPPTC01
Reord. Avda. Arroyo de los Angeles y Ntra. Sra. Clarines		18CR	1.610	0	48.300	43.470	0	4.830	X	X		VPRC01
Reordenación viario en Castillejos		19CR	2.050	0	164.000	123.000	0	41.000	X	X		VPRC02
Prol. Martínez de la Rosa a Carlinda		20CR	510	0	30.600	0	0	30.600	X			VPRC03
Reord. Camino de Antequera hasta Atabal		21CR	3.670	0	220.200	110.100	110.100	0	X			VPRC04
Vía radial ensanche de Teatinos		32CT	6.450	0	677.250	0	237.038	440.212	X	X		VPTC01
Prol. Alameda hasta Colonia Santa Inés		33CT	2.550	0	153.000	0	114.750	38.250	X	X		VPTC02
Avda. Las Cañas (Tramo Teatinos)		34CT	2.300	0	200.000	20.000	80.000	100.000	X	X	X	VPTC03
Prolongación Paseo Marítimo litoral hasta Paseo Marítimo Torremolinos		44CTD	6.550	0	624.000	231.000	183.400	209.600		X	X	VPTOC01
Vías interm. y enlace CN-340 con Paseo Marítimo Torremolinos		46CTD	4.550	0	227.500	0	0	227.500		X	X	VPTOC02
Vía del Ferrocarril y Marqués de Mieres		48CTD	1.500	0	96.000	72.000	0	24.000	X	X		VPTOC03
Ord. Carihuela y sus conex. Benalmádena y Bajondillo (P.E.)		49CTD	2.780	0	400.000	150.000	150.000	100.000	X	X	X	VPTOC04
Bajada de la Batería y Montemar al Hotel Pez Espada		51CTD	850	0	42.500	42.500	0	0	X	X		VPTOC05
Ejec. del viario interno en el sector noroeste Torremolinos		52CTD	1.950	0	78.000	19.500	0	58.500	X			VPTOC06
Reurb. Avda. Carlota Alessandri		53CTD	4.410	0	132.300	66.150	66.150	0	X	X		VPTOC07

C. ENCAJE DEL ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO.

1. PRELIMINAR.

El Estudio Económico-Financiero (E.E.F.) de un Plan General, aunque como tantas veces hemos indicado constituye formalmente un documento único, puede operativa y metodológicamente separarse en tres grandes apartados que son, a saber:

1) Análisis de los recursos financieros y posibilidades de los agentes institucionales.
2) Cuantificación de las determinaciones de planeamiento. Constituye el análisis de costes del Plan y está concretado en el Estudio de Costes.
3) Encaje-recursos. Valoración de las alternativas y conclusiones de viabilidad.

Este tercer apartado es el que va a ser objeto de las líneas que siguen: en él no nos detendremos más que lo imprescindible en precisiones conceptuales, explicaciones metodológicas, cálculo de costes y fuentes financieras, considerando inútil reincidir aquí en cuestiones que ya quedan extensamente explicadas en aquellos apartados. No obstante, debemos decir que desde el punto de visa técnico el encaje no puede contemplarse sin estudiar profundamente los apartados aludidos que constituyen su soporte y justificación.

2. OBJETO.

La finalidad del encaje es presentar la relación cuantitativa entre las estimaciones de recursos disponibles para la financiación del Planeamiento y las previsiones de costes que genera este, viendo si ambas están en una razonable similitud de magnitudes que permitan justificar la ejecución del Plan.

A nadie debe ocultársele que las cifras que aquí se presentan han sido ya a priori, sobre todo en el apartado de costes, objeto de una serie de ajustes, desechando un conjunto de acciones urbanísticas cuyo coste sería prohibitivo, o bien trasladando algunas otras fuera de los dos cuatrienios de programación obligatoria. La técnica seguida en los ajustes ha sido mantener el nivel de inversión como "techo" o límite a las realizaciones, controlando y ajustando aquellas obras cuyo costo es importante dentro de las posibilidades de los agentes, en particular del Ayuntamiento que suele ser el cuello de botella en la financiación general. Como es lógico se han desechado algunas determinaciones que se han considerado poco relevantes dentro de la jerarquía preestablecida.

3. RECURSOS.

En relación con las estimaciones de recursos mantenemos las que se incluyen en el apartado de Hacienda Local, y cuyos resultados fueron presentados en el avance y aprobación inicial con algunas precisiones que comentaremos.

3.1. INVERSION LOCAL.

Respecto de la inversión municipal, recordaremos que en base al análisis histórico de la misma se obtuvieron por extrapolación tres alternativas de financiación para los ocho años de programación obligatoria. Sobre estas estimaciones es necesario realizar una imprescindible corrección técnica que proviene del hecho de estar expresadas en pesetas de 1981. Para permitir un tratamiento homogéneo con las cifras de costes que están traducidas a pesetas de 1983, es preciso efectuar la conversión. Nosotros hemos tomado como índice el 1,16 resultante de sumar al I.P.C. de 1982, la estimación de la elevación de precios de los dos primeros meses de 1983. Con esta salvedad los cálculos serían:

	Millones Ptas. 1983	Millones año
ALTERNATIVA 1	24.038,9	3.004,9
ALTERNATIVA 2	9.921,3	1.240,2
ALTERNATIVA 3	6.786,1	848,3

Sin entrar en pormenores de la metodología de cálculo, diremos que la alternativa 1 está basada en la hipótesis de mantenimiento del tanto por ciento medio de inversión en los últimos 12 años. La alternativa 2 tomaba como hipótesis base de las extrapolaciones, el mantenimiento del tanto por ciento medio de inversión en el período 1976-1981 (último año del que se poseen datos). La alternativa 3 se refería a la inversión media en los últimos doce años canalizados exclusivamente a través de los presupuestos especiales y el de inversiones. (1)

Nosotros tomaremos como punto de referencia al igual que hicimos en el Avance y Aprobación Inicial, la hipótesis media 2, que representa 9.921 millones de pesetas con una aplicación anual media para los cuatrienios de 1.240,16 millones. Traducido a pesetas por habitante y tomando como referencia una población de 500.000 habitantes, supone una cifra de 2.480,3 expresada en pesetas de 1983. Esta cifra es de similar orden y magnitud que el último estudio que poseemos de Inversión Local en Málaga. Este estudio viene referido al quinquenio 1973-77, que traducido a pesetas de 1982 supone una inversión per cápita de 2.906,4 pesetas (2).

3.2. INVERSION DE LAS OTRAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS. (Junta de Andalucía, Administración Central y Diputación).

Como se ha dicho en repetidas ocasiones, la financiación que corresponde a las otras Administraciones no puede ser objeto en sentido estricto de un test de viabilidad o de evaluación financiera. Está claro, que el problema de financiación del Plan es más voluntad política y de programación general de las inversiones del "Estado" que de una auténtica imposibilidad financiera de afrontar las inversiones que aquel le asigne. Si las que denominamos otras Administraciones Públicas asumen el Plan no le faltarán recursos para acometerlo.

A pesar de las anteriores consideraciones no estará de más realizar algún tipo de comparación con la experiencia histórica para denotar las cuantías en que nos movemos. Nosotros hemos podido tener acceso a un estudio del Ministerio de Economía sobre Inversión Pública, provincial y sectorial para el período 1970-78. Este estudio está ampliamente comentado en el apartado 1. De él se deduce que la inversión de la Administración Central en la provincia de Málaga fue para el período aludido (70-78) de 11.585,8 pesetas por habitante (en valores de 1983). Quisiéramos matizar, una vez más, que este dato más bien supone un techo de la inversión, en el sentido de que no todo es consumido por los costes del Plan, dado que, a pesar de haberse reducido la inversión total eliminando ciertos sectores, es obvio que en el montante se incluyen una serie de acciones que no tendrán nada que ver con las determinaciones del Plan. Por ello, insistimos una vez más, que este dato tiene un valor de referencia en todo caso, porque en buena lógica no podrá superarse este techo referencial.

3.3. INVERSION PRIVADA.

Este colectivo no permite ningún sistema de evaluación en términos financieros. Sin embargo, creemos muy útil distinguir entre aquellas aportaciones privadas que se destinan a equipamientos y que en algún sentido son costes sin una expectativa de beneficio, al menos directo, de aquellas otras aportaciones, que financian urbanización y que por tanto, se aplicarán en tanto en cuanto el suelo se vaya incorporando a la actividad constructiva. Si el sector privado no es capaz de afrontar estas cantidades, lo único que significará es que no puede mantener el ritmo de construcción que el Plan prevé, y por tanto, las previsiones del Plan en cuanto a construcción de viviendas, no podrán alcanzarse. En cualquier caso, estos costes de urbanización siempre se adecuarán a la propia demanda y los que se generen serán simplemente costes a aplicar a las promociones, que se reintegrará el constructor en el momento de la venta, trasladándose en último caso al "consumidor" del producto-viviendas. No debe, pues, alarmar su cuantía. De igual manera, no debe olvidarse que la asignación de los costes de urbanización que aquí se contemplan a particulares, no es elemento discrecional de los redactores, sino que viene recogido como imposición en la propia Ley del Suelo.

En este sentido, quisiéramos dejar constancia que los costes de urbanización de los Planes Parciales de los Suelos de crecimiento del Plan (Suelos Urbanizables Programados), suponen una inversión aproximada de 4.782 millones de pesetas, que distribuidas entre las distintas áreas, sería de la siguiente manera:

AREAS	Miles de Ptas.
Litoral Este	532.615
Pedrizas	237.405
Rosaleda	77.552
Puerto de la Torre	102.525
Teatinos	2.204.482
Industria	654.241
Litoral Oeste	371.200
Campanillas	240.190
Churriana	98.575
Torremolinos	202.112
TOTAL	4.782.022

Como son 530 Has. las programadas en Suelos Urbanizables Programados, resulta a 9 millones de ptas. por Ha., como media aproximada de inversión en urbanización. Si tenemos en cuenta que son 22.362 viviendas las que se pueden promover en estos suelos resulta que por cada 100 viviendas se invierten en urbanización 22,5 millones de ptas.

4. COSTES.

4.1. El Plan prevé unos costes totales para los dos cuatrienios de Programación legal de 37.499 millones de pesetas, tal y como se presenta en el cuadro de "Encaje de costes totales —Miles de Ptas.— por Areas y Sectores, Cuatrienios 1 y 2", (anexo), de los cuales

(1) Respecto a la bondad de la hipótesis que sustenta esta tercera alternativa como indicativa de la inversión urbana, es preciso señalar que esta no es muy alta y sólo la presentaremos como punto de referencia. En sentido propio, no se debe identificar Presupuesto Especial de Urbanismo con inversión, pues la gran mayoría de los Presupuestos Extraordinarios tienen por objeto financiar obras e instalaciones cuya naturaleza es idéntica a las que requiere un Plan General.

(2) Los datos de inversión Local están tomados del trabajo de Russinés-Poveda publicado en: Hacienda Pública Española. Hay que advertir que el dato incluye toda la inversión Local (incluida la de la Corporación provincial).

corresponde financiar 7.333 millones al Ayuntamiento (20 %), 23.223 millones a otras Administraciones Públicas (61 %) y 6.941 millones a la iniciativa privada (18 %).

Los distintos cuadros y tablas que se adjuntan permiten analizar con el suficiente detenimiento la distribución de necesidades programadas por el Plan, tanto por Areas como por Sectores.

Incluyendo la distribución por Areas del viario primario a nivel ciudad, la distribución porcentual de los costes o inversiones del Plan son:

CENTRO	13 %
CAMPANILLAS	3 %
CHURRIANA	3 %
INDUSTRIA	5 %
LITORAL ESTE	8 %
LITORAL OESTE	14 %
PROLONGACION	10 %
PEDRIZAS	6 %
PUERTO DE LA TORRE	5 %
ROSALEDA	6 %
TEATINOS	17 %
TORREMOLINOS	10 %

Fuera de programa, sobrepasando los dos cuatrienios legales, el Plan plantea propuestas o costes de propuestas por valor de 9.369 millones, que dan un coste total de Plan de 46.868 millones de ptas., distribuidas de la forma indicada por el cuadro de "Encaje de Costes Totales (Miles de ptas.) por Areas y Sectores Cuatrienios 1, 2 y 3".

4.2. La distribución de los costes por tipos de equipamientos del Plan es:

	Coste de suelo	Coste de Acondicionamiento	TOTAL
DEPORTIVO	48.550	1.047.138	1.095.688
ESCOLAR ...	285.010	7.136.000	7.421.010
SOCIAL	228.219	4.712.800	4.941.019
VERDE	453.370	2.435.190	2.888.560
TOTAL ...	1.015.149	15.331.128	16.346.277

La inversión en reequipamiento de la ciudad, uno de los objetivos prioritarios del Plan, queda de manifiesto en esta importante inversión de 16.346 millones, resultando el esfuerzo en equipamiento escolar correspondiente el 45 % del total.

Igualmente, en el cuadro de "COSTE TOTAL DESGLOSADO POR EQUIPAMIENTOS Y CUATRIENIOS", podemos destacar el importe que el Plan presenta para rehabilitación en los barrios de la zona centro ascendente a 1.570 millones; unos 200 millones anuales. Hablamos de rehabilitación y no de construcción de nuevas viviendas.

4.3. Analizando la distribución de los costes de los equipamientos por Areas, podemos seguir conociendo el esfuerzo de reequipamiento de barrios que comentábamos:

	Superficie
ESCOLAR	1.045.284 m²
DEPORTIVO	523.310 m²
VERDE	3.754.118 m²
SOCIALES	566.608 m²
TOTAL	5.889.320 m²

Lo que supone 588 Has. en equipamientos propuestas por el Plan (sin contar los que se obtienen por el desarrollo de los Planes Parciales), o lo que viene a ser lo mismo cerca de 12 m² por habitante.

La distribución por Areas es la siguiente:

Areas	Superficie (m²)	Miles Ptas.
CENTRO	94.193	2.081.758
CAMPANILLAS	167.382	865.636
CHURRIANA	64.909	432.800
INDUSTRIA	271.299	486.593
LITORAL ESTE	1.099.555	1.521.929
LITORAL OESTE	1.123.001	1.692.139
PROLONGACION	381.769	1.669.888
PEDRIZAS	447.921	1.186.855
PUERTO DE LA TORRE	370.792	975.540
ROSALEDA	301.088	1.094.638
TEATINOS	1.058.155	3.357.165
TORREMOLINOS	509.955	981.336
TOTAL	5.889.320	16.346.277

4.4. Es innegable la necesidad en los barrios populares del Area Centro de realizar programas y proyectos concretos de rehabilitación de viviendas, además de construcción de viviendas nuevas. El Plan plantea en el Area Centro todo un conjunto de operaciones de renovación de sus estructuras de habitación y de ámbitos de actuación específicos de rehabilitación de sus tipologías. Este programa de inversiones públicas asciende a 1.567 millones, lo que posibilita intervenir públicamente en un paquete de 150 a 170 viviendas anuales, inversión en ocho años que supondría haber rehabilitado el parque de viviendas en 1.200 a 1.300 viviendas. Hay que añadir el esfuerzo en esta dirección a realizar por la inversión privada, de considerable importancia si se sabe encauzar con el suficiente realismo y profesionalidad. El programa de vivienda pública, tanto de rehabilitación o renovación como de nueva vivienda, es objetivo básico del Plan. La importancia del Patrimonio Municipal de la Vivienda en este programa es esencial para encauzar estas inversiones.

4.5. Si reequipar Málaga supone realizar uno de los esfuerzos más importantes de inversión, superar los déficits de urbanización es otra de las grandes partidas de costes del Plan.

Este coste asciende en Suelo Urbano a 16.531 millones, distribuido de la siguiente manera:

	Ptas. (miles)
Ayuntamiento	3.091.597
Otras Administraciones	8.840.479
Particulares	4.419.450
TOTAL	16.351.526

Haremos notar que más del 50 % de los costes totales adjudicados a los particulares por el Plan (7.931 millones), corresponden a costes de urbanización (4.419 millones) establecidos legalmente por la Ley del Suelo.

4.6. Dentro del Programa de Suelo, pilar básico del Plan junto al Programa de viviendas, habíamos anotado la necesidad de gestionar a través de los mecanismos propuestos por el Plan la adquisición de 588 Has. de suelo para la ciudad. De ellas, 87 Has. se obtienen a través de la expropiación, o sea un 15 % con un importe de 1.030 millones de ptas. Esto significa 125 millones anuales de inversión municipal para obtención de suelo.

4.7. El Plan de Málaga ha tenido una vocación significativa por articular los distintos paquetes de ciudad, rotos e incomunicados, fortaleciendo todo el viario medio de ciudad, y cuidando el diseño del viario primario estructural del territorio.

	Millones ptas.	Km. de viario
Viario medio de ciudad ...	7.205	108
Viario territorial	6.884	48
TOTAL	14.090	156

Se incluyen en este programa viario un conjunto de 51 actuaciones, correspondientes a la totalidad de la Red Arterial y viario medio de ciudad incluidos en Suelo Urbano, Unidades de Actuación, Planes Parciales y Suelos Urbanizables no Programados por donde pasan, e incluso reurbanizaciones de calles ya existentes.

El coste del viario asciende a 14.090 millones de pesetas, el 29 % de costo total del Plan General, constituyendo el viario territorial-arterial el 49 % del total viario, destacándose en primer término la circunvalación de El Palo, la Ronda Exterior, la vía tangencial de Teatinos y Noroeste, la mejora viaria de la margen derecha del Río Guadalhorce y Puente del Rey, desdoblamiento de la variante de Torremolinos, el Paseo Marítimo de litoral Occidental y la Prolongación del Paseo Marítimo litoral hasta el Paseo Marítimo de Torremolinos.

Es de destacar el abandono que el Ministerio de Obras Públicas ha tenido a Málaga. En el tema de la Red Arterial, como prueba, se puede aportar que en 1978 se estaba procediendo a la ampliación y adaptación del estudio de la Red Arterial de Málaga que se hizo en 1966, sin haber acometido en ejecución de ninguna de las vías previstas en aquella red arterial y que en la fecha, 1983, después del convenio suscrito en 1977 e incumplido (es cierto, que por ambas partes), tan sólo se ha realizado el Paseo Marítimo, la carreterilla (calle Bara y calle Bolivia) un tramo de la Ronda Oeste, quedando por realizar pues más del 80 % de una Red Arterial necesaria y urgente para una ciudad de más de 500.000 habitantes y con problemas de tráfico tan agobiantes como los que padece.

4.8. En el apartado de grandes infraestructuras se incluyen, fundamentalmente, los Proyectos Integrales de Saneamiento (P.I.S.) y Canalizaciones Especiales de Servicios (C.E.S.). El coste total de estas rúbricas asciende a 7.844 millones de pesetas, el 16,7 % del coste generado por las determinaciones del Plan General. De entre todas las importantes operaciones incluidas en este apartado, destacamos por su mayor coste y más apremiante necesidad, la mejora de abastecimiento y depósito de agua, hoy en situación bastante precaria y que pudiera en un futuro ser alarmante. Dentro de los P.I.S., se contempla la realización de tres depuradoras: Guadalhorce, Almellones y Limonero, además de numerosos colectores, interceptores y mejoras de cauces y embovedados de casi todos los arroyos existentes. Dentro de las C.E.S. se incluyen todas las redes de agua potable, saneamiento, gas,

tendidos eléctricos, comunicaciones y oleoductos, necesarios por los grandes déficits acumulados y por las necesidades de la ciudad en base al modelo propuesto.

4.9. El Plan realiza una reserva de 2.000 millones para urbanización y mejora de barriadas actualmente consolidadas, pero que están necesitadas de un esfuerzo en reurbanización y mejora de sus servicios. Estas cantidades deberán ser invertidas a través de proyectos públicos de urbanización, que ordenen coherentemente la localización de asignaciones. A su vez, el Plan reserva 200 millones para Estudios, Planes y Proyectos y 2.175 millones para un conjunto de Planes Especiales Sectoriales (RENFE, GUADALMEDINA, CARRETERA DE LA CALA Y COSTAS).

5. VIABILIDAD.

5.1. AYUNTAMIENTO.

Los costes que el Plan asigna al Ayuntamiento —cuadro "COSTES DE ADMON. LOCAL (DESGLOSADO EN CUATRIENIOS) POR AREAS Y SECTORES"— son:

— TOTAL COSTES
1.° y 2.° cuat. ..... 7.333.660 ptas. (miles)

— Millones/año ..... 916 ptas.

— Ptas./Habit.
por año ..... 1.832 ptas.

Según estos resultados, sería necesario una media de inversión municipal en propuestas de urbanismo, de forma directa o indirecta, de alrededor de 900 millones por año en los próximos ocho años, o lo que viene a ser lo mismo, una inversión por habitante y año de 1.832 ptas.

Si ajustamos esta necesidad de inversión a la alternativa 2.ª propuesta en el estudio de la Hacienda Local, que cifraba la inversión municipal media a lo largo de ocho años de programación obligatoria del Plan en 1.240 millones de pesetas, observamos que los costes del Plan se ajustan con suficiencia a los recursos previsibles. No olvidemos, que la cantidad que expresa la alternativa 2.ª recoge la mayoría de la inversión municipal y no sólo la que tiene un carácter directo urbanístico; no obstante, puede considerarse como un techo válido para soportar la inversión que un Plan General asigna a la Administración Local y que no sólo es, directamente, de carácter urbanístico.

Hemos de tener en cuenta que acogido el Excmo. Ayuntamiento a las medidas de saneamiento de Entidades Locales, estipuladas en la Ley 24/1983 de 21 de diciembre, es de todo previsible que liquidado el montante de deuda existente como prevé la Ley, y que como comentábamos en el estudio de Hacienda Local era muy próximo al límite del 25 % legal máximo autorizado, el Excmo. Ayuntamiento podrá destinar cifras más elevadas que la citada alternativa 2.ª a inversión de todo tipo, entre las que debe de destacarse, como objetivo prioritario, la ejecución y desarrollo del Plan General y todas las inversiones de carácter urbanístico y no urbanístico que ello comporta.

Por otra parte, el Plan mantiene propuestas a cargo de la Administración Local en el apartado de "Fuera de Programa" por valor de 2.183 millones de ptas., que pueden ser adscritos a los dos cuatrienios legales de programación, dependiendo de la capacidad de ajuste de sus inversiones que el Ayuntamiento de Málaga realice en sus próximos años.

Cuando analizamos la Hacienda Municipal, aludimos reiteradamente al hecho de su caótica situación. Ahora, seguimos manteniendo nuestra opinión de entonces. Sin embargo, esta afirmación no debe llevarnos a conclusiones negativas respecto a la posible viabilidad del Plan. El tema de las Haciendas Locales y su absoluta insuficiencia no es patrimonio, por desgracia para este país, del municipio malagueño, sino que afecta a la totalidad del Estado y muy especialmente a los grandes Ayuntamientos. Los casos de Barcelona y Madrid son claros ejemplos de ello. La situación es de tal gravedad, que exige una solución global, que ha de pasar necesariamente por un tratamiento definitivo del tema de la imposición local y de las transferencias centrales. Hasta ahora, las medidas adoptadas para solventar los problemas de la deuda no ha representado más que "un huir hacia adelante". Los continuos presupuestos de liquidación de deudas han sido un claro ejemplo de ello, con el agravante adicional que se ha pasado a financiar, vía crédito, auténticos gastos corrientes.

Sin embargo el estado de cosas ha de cambiar, y lo ha de hacer por cuatro razones:

1. Porque la situación es tan insostenible que no permite más dilaciones. Para algunos Ayuntamientos resulta incluso difícil, hoy por hoy, atender a su nómina y a los costes de sus servicios más imprescindibles (Aguas, Basuras..., etc.).
2. Porque la propia estructura de un estado de las autonomías demanda una descentralización en el Gasto Público, que no será realidad si no se impregna la esfera local.

   Las Comunidades Autónomas, habrán de potenciar necesariamente la capacidad de gestión de las Corporaciones Locales, y eso no deja de ser papel mojado, si no se dotan a estas de recursos para convertirse en auténticas células o unidades primarias de presentación de servicios y de ejecución de inversiones, a cambio naturalmente de que sean capaces de administrar con eficacia estos recursos.
3. Por razones de economicidad en la aplicación de los recursos públicos, independientemente de otras consideraciones, parece intuitivo que el reforzamiento de la actividad de los Entes Locales está justificado por el grado de proximidad y nivel de control que ellos pueden aportar a la materialidad del gasto público como sujetos directos y últimos de su ejecución.
4. Por razones de política económica y social, las inversiones públicas que demanda un Plan General, al ser básicamente en equipamiento e infraestructura, tienen un efecto inducido sobre la inversión calculada, afectando además claramente al empleo. En una provincia como la nuestra donde la tasa de paro supera con creces el 20 %, sólo esta razón debiera hacer meditar a aquellos que consideran dudosa la utilidad económica de la inversión urbana.

Con estos planteamientos, y teniendo en cuenta el nivel mínimo en que se ha movido la inversión local hasta el momento, no nos parece que sea descabellado suponer que el Ayuntamiento de Málaga puede abordar su Plan General. Para hacerlo sólo tendría que invertir una media aproximada anual de 900 millones en determinaciones urbanísticas, sin necesidad para ello de aumentar la carga fiscal, aunque sí quizás, la necesidad de dotarse de una mejor gestión de su administración y de sus recursos actuales.

5.2. OTRAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS.

Aquí la viabilidad es más clara aún salvando razones de justicia y oportunidad política.

El Plan asigna al conjunto de las otras Administraciones Públicas (Administración Central, Junta de Andalucía y Diputación) una inversión (ver el cuadro de "COSTES DE OTRAS ADMINISTRACIONES — DESGLOSADO EN CUATRIENIOS— POR AREAS Y SECTORES), en los ocho años programados, de 23.223 millones de pesetas, lo que supone una inversión media anual de 2.902 millones de pesetas y un volumen per cápita año de 5.805 pesetas. Además el Plan mantiene una partida de 6.196 millones de pesetas localizada en principio "fuera de programa", pero que a lo largo de estos ocho años puede ser negociable su incorporación a los dos cuatrienios de vigencia legal del Plan: todo dependerá del ritmo de inversiones públicas que se realice en los próximos años. En este caso la inversión alcanzaría 29.419 millones de pesetas, lo que supondría una inversión media anual de 3.677 millones de ptas. (valores de 1983), o si se quiere de 7.350 ptas. por habitante y año.

Consideramos que estos datos entran con suficiente claridad dentro de lo que es una inversión media pública previsible. Como hemos comentado, la tendencia provincial de la suma agregada de los sectores que corresponden a Urbanismo de la Estadística de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Hacienda, ascendía a 11.585 ptas./habitante año (valores 1983), durante el período 70-78. Pero por el hecho que esta Estadística engloba subsectores de naturaleza distinta, y contiene inversiones de mejora y reposición que pueden crear fuertes distorsiones y complicaciones, —aunque nosotros siempre utilizamos esta cifra como "techo de referencia"— sería conveniente realizar una observación más ajustada, comparando los costes adjudicados a la inversión pública en el Plan General, con la Estimación de la Inversión Pública Media Anual en las Actuaciones Urbanísticas Programadas en el Plan Económico para Andalucía 1984-86 (cuadro n.° 6). Los costes programados por el Plan se acercan con generosidad en las partidas correspondientes, con aquellas que el Plan Económico para Andalucía estima para 1984-86. Pensamos, por tanto, que la inversión pública no debe tener en principio ningún problema para financiar su parte de Plan, y no puede ser una objeción seria a la viabilidad de este.

En este sentido, creemos que aquí no puede haber matices, al hablar de inversión pública no podemos hacer abstracción de quienes somos y donde estamos. Por más vueltas que se le dé y más justificaciones que se le quiera buscar, la inversión pública no puede decrecer en nuestra región en los próximos años. Por muchos razonamientos técnicos-jurídicos que aporten nuestras fraternales comunidades autónomas, esperamos que no lleguen a convencer a nuestros representantes que al final "regalemos el burro y les demos además las gracias"; no creemos que pueda arbitrarse, a mucha imaginación que se tenga, ningún sistema de cálculo del Fondo de Compensación Interterritorial (¡y mira que sale cada día uno nuevo!) en el que Andalucía no le toque mejorar su posición relativa.

Pensamos que no es necesario abundar más en el tema. La inversión del resto de las Administraciones Públicas no debe tener ningún problema en financiar su parte del Plan y por tanto no puede ser una objeción seria a la viabilidad de este.

CUADRO NUM. 6

ESTIMACION DE LA INVERSION MEDIA ANUAL EN ACTUACIONES URBANISTICAS PROGRAMADAS EN EL PLAN ECONOMICO PARA ANDALUCIA 1984-86 GESTIONADA POR LA COMUNIDAD AUTONOMA Y EL ESTADO.

(Inversión Media Anual en millones de pesetas 1984)

SECTORES Y ACTUACIONES URBANISTICAS	INVERSION MEDIA ANUAL			Inversión Anual Ptas./hab.	% Nueva Inversión (estim.)	NUEVA INVERSION	
	Gestión C. A.	Gestión Estado	Total			Anual	Ptas./hab.
1. Infraestructura del Transporte	6.793,7	10.021,5	16.815,2	2.610	69,1 %	11.667,6	1.811
. Red Básica Estatal	224,3	10.021,5	10.245,8	1.591		7.079,8	1.099
. Red Básica Autonómica	2.908,0	—	2.908,0	451		2.009,4	312
. Red Complementaria y Arterial	1.564,2	—	1.564,2	243		1.080,0	168
. Red Local	1.664,2	—	1.664,2	258		1.050,0	178
. Estudios y Proyectos	156,2	—	156,2	24		156,2	24
. Otras inv. en Carreteras y Transp. Urbanos	276,8	—	276,8	43		191,3	30
2. Infraestructuras Básicas	7.593,1	1.310,1	9.303,2	1.444	69,1 %	6.428,5	998
. Abastecimiento de Agua	2.530,7	1.232,5	3.763,2	584		2.600,4	404
. Saneamiento	5.462,4	77,6	5.540,0	860		3.828,1	594
3. Equipamiento Educativo	9.745,2	7.369,4	17.115,6	2.657	79,6 %	13.655,9	2.115
. Preescolar, EGB y Educación Especial	6.300,0	4.288,2	10.588,2	1.644		8.426,2	1.309
. Enseñanzas Medias	2.161,6	1.128,7	3.290,3	511		2.619,1	407
. Enseñanza Universitaria	600,2	1.685,9	2.286,1	355		1.919,7	283
. Otras Enseñanzas y Edificios Adm.	684,4	266,6	951,0	147		756,9	118
4. Equipamiento Sanitario	1.048,6	5.320,7	6.368,7	989	79,6 %	5.069,5	787
. Centros de Asistencia Primaria	564,6	—	564,6	88		449,3	70
. Hospitales	484,0	5.320,1	5.804,1	901		4.620,1	717
5. Equipamiento Asistencial	1.114,3	2.014,0	3.128,3	486	79,6 %	2.490,1	387
. Tiempo Libre	48,0	86,8	134,8	19		107,3	15
. Centros Sociales Integrados	100,0	180,7	280,7	44		223,4	35
. Centros para Marginados	490,0	885,6	1.375,6	214		1.095,0	170
. Minusválidos Psíquicos	100,0	180,7	280,7	44		223,4	35
. Centros Tercera Edad	376,3	680,2	1.056,5	165		841,0	132
6. Equipamiento Deportivo y de Juventud	775,0	264,0	1.039,0	161	79,6 %	827,0	128
. Instalaciones singulares	258,0	88,0	346,0	54		275,4	43
. Instalaciones municipales	517,0	176,0	693,0	107		551,6	85
7. Equipamiento Cultural	1.020,2	1.560,4	2.580,6	401	79,6 %	2.377,4	370
. Instalaciones singulares	166,0	337,4	503,4	78		400,7	62
. Instalaciones municipales	492,5	—	492,5	76		392,0	61
. Patrimonio Cultural	361,7	1.223,0	1.584,7	247		1.584,7	247
8. Vivienda (Prom. Repar., Sub. y Rehab.)	13.714,0	3.847,8	17.561,8	2.726	69,1 %	12.135,2	1.884
9. Ord. Territorio, Urbanismo y M. Ambiente	575,0	381,9	956,9	149	—	956,9	149
10. Mejora del Medio Rural	1.946,3	—	1.946,3	302	—	1.946,3	302
A. INVERSION CENTRAL EN ACT. URBANIST.	44.726,4	32.089,2	76.815,6	11.925	74,9 %	57.554,4	8.931
B. Inversión de la C. A. y Estado	73.945,4	81.114,9	155.000,3	24.071	—	—	—
% A y B	60,5 %	39,0 %	49,5 %	49,5 %	—	—	—
Inv. Central en Act. Urbanística exc. Vivienda	31.012,4	28.241,4	59.253,8	9.199	—	—	7.047

Fuente: Relación de Programa incluidos en el Plan de Inversiones Públicas de la C. A. de Andalucía 1984-86. Agrupación por centro responsable.
J. Clusa. Ponencia presentada a las jornadas de Estudios Económicos Financieros los días 20-21-22 de enero de 1984 en Sevilla.

5.3. APORTACION PRIVADA.

Respecto a la aportación privada, comentar que los costes estimados de su participación en la financiación del Plan asciende de manera aproximada alrededor de 6.941 millones de pesetas en los ochos años de Programación (CUADRO DE COSTES DE PARTICULARES —DESGLOSADO EN CUATRIENIOS— POR AREAS Y SECTORES). De estos, 3.260 millones (50 %) corresponden a costes de urbanización de las Unidades de Actuación en Suelo Urbano o similares (Regímenes Transitorios) tal como la Ley del Suelo marca, la cual obliga a que los propietarios de terrenos afectados por una Unidad de Actuación están sujetos al cumplimiento de sufragar los costes de urbanización y a efectuar las cesiones de los terrenos correspondientes para equipamiento y viario. El resto corresponde a la participación privada en la recuperación de déficits de urbanización, infraestructura, viario y equipamiento, 3.681 millones de ptas. Una parte mínima se obtiene mediante contribuciones especiales localizadas en zonas posibles por sus niveles de renta, el resto supone la participación de los operadores privados en el reequipamiento de la ciudad: cultura, deportivos, escolares, asistenciales.

6. CONCLUSIONES.

Desde todos los planos puede decirse que los costes estimados por el Plan no son desproporcionados respecto de las posibilidades financieras de los agentes que habrán de atenderlos. Como era lógico pensar desde el principio, será el Ayuntamiento al que más esfuerzo relativo se exija dentro de la administración institucional, tanto respecto a su capacidad de generar presupuestos de inversiones para financiar el Plan, como a su capacidad de gestionar la ejecución y el desarrollo del Plan. Al fin y al cabo es su Plan y de él habrán de beneficiarse sus administrados, por lo que imaginamos que es de justicia que sean ellos los principales protagonistas en todos los órdenes y, cómo no, también a la hora de contribuir al esfuerzo que el Plan supone.

Esta participación privada se considera absolutamente necesaria e imprescindible en la vida social-cultural de Málaga. Por otra parte, no es otra cosa que reconocer un hecho normal y cotidiano de inversión en el equipamiento de la ciudad.

En resumen podemos decir que el Plan General es un Plan viable, en cierta manera incluso austero, debido a la época de fuerte crisis en que se ha movido, aunque a su vez suficientemente no demagógico como para entender las distintas alternativas que necesita una ciudad que como esta padece fuertes tensiones en su crecimiento y desarrollo y carga con una pesada herencia en la forma de entender la ciudad. No es por tanto la propuesta de Plan realizada, ni inflacionista, ni desarrollista, aunque sí es una propuesta capaz de controlar y dirigir las potencialidades y recursos de la ciudad de Málaga.

D. PROGRAMA DE ACTUACION. DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN.

PROGRAMA DE ACTUACION:

1. El desarrollo de las determinaciones del Plan General es un proceso continuo que se distribuye a lo largo del tiempo y cuya compartimentación y reducción a unos plazos formales, tienen otros significados que el mero cumplimiento de unos requisitos legales.

"La introducción de los Programas en los Planes de Urbanismo, la insistencia en la programación y en último término, la introducción del concepto de "programa" frente al de "reserva", se ha destacado muchas veces como una de las innovaciones y mejoras de la Ley del 75, respecto a la del 56. No obstante, esa concepción fue fruto de un contexto de ilusión planificadora y coordinación administrativa, de connotaciones claramente tecnocráticas, que hoy sin duda se cuestiona como soporte conceptual de la Ordenación urbanística. Encajaba en la jerarquía de planes, con programación prefijada de inversiones "desde arriba" sobre la base de su pretendido y nunca conseguido encadenamiento secuencial entre planificación económica centralizada (aún si fuera "indicativa") y la ordenación física, urbanística, del último rincón del país" (E. Leira)

Parece que existen síntomas en los últimos años de superar esta herencia cultural urbanística de marginalidad y descoordinación entre "programación" y desarrollo y la ordenación del territorio y el planeamiento de los usos del suelo, de una cierta reconciliación entre las necesidades de desarrollo y la Ordenación Urbana, o al menos, de un renovado interés por abordar de la mejor manera posible la programación en términos económicos en los planes territoriales y urbanos. El territorio, la ciudad, se constituye de esta manera en el soporte de estos programas o políticas económicas.

¿Qué es lo que se puede esperar de estas políticas económicas con naturaleza propiamente territorial y urbanística?: es algo que todavía no está del todo resuelto, pero sí empieza a estar claro para muchos profesionales que de lo que se trata es de forjar la economía en nueva clave, y esta nueva clave pasa por aumentar la calidad de vida, y el urbanismo (congestión, polución, accesibilidad, vivienda) es uno de los mejores indicadores relativos de esta calidad de vida.

En este sentido el Programa del Plan General de Málaga responde y no duda, a su naturaleza propiamente urbanística, derivada intrínsecamente de la concepción de un Plan Urbanístico, asumiendo lo que es la voluntad del mismo, dirigir y gestionar la ejecución y construcción de la ciudad y tratando de superar, al menos en parte, la aleatoriedad y descoordinación que todo proceso de esta índole conlleva.

Por otro lado, el Programa, tiene la voluntad de aportar una significativa contribución a la racionalización de la inversión pública. Pero este intento de racionalización, sólo lo es en la medida que responde a esa condición urbanística, es decir, a esa voluntad decidida de dirigir la ejecución de la ciudad.

Ambas perspectivas han de estar íntimamente vinculadas entre sí. En caso contrario, estaríamos corriendo el riesgo de burocratizar sus contenidos. Si el Programa económico y de determinaciones de un Plan General pierde de vista esta vinculación urbanística, no sólo estaríamos marginando su propia legitimidad urbana, sino que estaríamos construyendo un documento "abstracto", meramente contable, lleno de índices y cuantificaciones, incapaz de reconocer a un Plan General de Ordenación Urbana su capacidad programadora, y reduciendo la virtualidad de su aplicación, al ser menor su utilidad potencial respecto a los organismos públicos y privados que intervienen en el mismo.

2. Por tanto, programación significa reconocer la propia naturaleza de la inversión urbanística, cuya repercusión física real en el territorio se manifiesta a través de unos determinados plazos. El período vinculatorio de las determinaciones de un Plan se realiza en dos cuatrienios, y a buen seguro continuará tras la propia revisión del Plan ejecutándose con posterioridad. Ello motiva la necesidad, de que además de los dos cuatrienios legales, el Plan contenga determinaciones cuya ejecución no programa, o bien programa en una fracción, pero que a la vez vienen condicionadas por determinaciones que sí están programadas.

3. Por otro lado, desde la óptica de la financiación, como ya se ha comentado en el Estudio Económico Financiero, el Plan se ajusta a los planes de inversiones anuales reflejados en los presupuestos de los diversos entes, principalmente del Ayuntamiento, que es a fin de cuentas quien ha ordenado la ejecución del Plan y a quien más obliga el mismo.

4. Otra consideración a establecer es la naturaleza "indicativa", "cualitativa", de esquema directriz que tiene el programa de actuación que este Plan establece para los primeros 8 años de su vigencia. El Plan no programa, ni debe programar, con el mismo grado de afinamiento toda la ciudad por igual, ni siquiera debe ordenarla con el mismo grado de definición de sus elementos. El programa lo que intenta es seleccionar las determinaciones del Plan, centrándose en las decisiones propias del Plan General, las cuales "no necesariamente deben ser las "grandes" pero sí las "de ciudad".

   Este carácter indicativo-cualitativo del programa, de proponer el cómo ligado al cuánto, únicamente en una serie de obras "clave" para la ciudad, definidas en el programa a acometer en los próximos años de acuerdo con determinados organismos inversores, se justifica desde un triple punto de vista.

   De una parte, debe quedar claro que el programa del Plan refleja sólo una parte de la financiación, muy importante no cabe duda, a aplicar a fines urbanísticos. Bien es sabido que existen unos gastos de mantenimiento y conservación de la infraestructura urbana existente y de la nueva que genere el Plan. En una ciudad como Málaga, estos gastos, alcanzan cuantías muy considerables que han consumido históricamente una parte importante de los presupuestos ordinarios de la Corporación, hipotecando en ocasiones las posibilidades de estos para financiar obras de primer establecimiento. Igualmente, es claro que no toda la financiación y/o ejecución de las obras del Plan es exclusivamente municipal, escapando una parte muy mayoritaria de la misma, como es lógico, de la competencia del Ayuntamiento. Para los agentes ajenos a la Corporación Local, la programación que conlleve el Plan debería ser vinculante, aunque esto normalmente no ocurre así, pues el compromiso que ellos adquieren con el mismo, si exceptuamos los convenios bilaterales que hayan podido suscribirse en su gestación, son prácticamente inexistentes, y desde luego sin refrendo normativo que obligue a su cumplimiento. En estos casos, la programación es por tanto una determinación indicativa que insta **simplemente** a la ejecución o financiación de las obras a otros órganos de la Administración o agentes privados. Por último, los propios errores inherentes siempre a las previsiones de futuro, restan rigorismo al programa, remarcando su carácter de índice y no de dogma. En buena lógica las previsiones serán más ajustadas en el primer cuatrienio que en el segundo, e incluso en el primer bienio que en el siguiente, por lo que, a medida que la programación avance en el tiempo, esta habrá que mirarse más como una declaración de prioridades que como una fijación exacta de inversiones y tiempos.

5. De esta manera como ya comentábamos en el contenido y función del Estudio Económico Financiero, el Programa de Actuación debe ser un instrumento en continua revisión, dinámico, capaz de sustentar continuas lecturas temporales comparables en el aspecto proyectual y en el de la estructura de costes, de las múltiples determinaciones que componen un Plan General. Sólo así, comparando costes-inversiones, puede ofrecerse una información valiosísima para conocer y desarrollar la eficacia de la gestión y para ser punto de referencia aplicable al máximo espectro posible de funciones gestoras.

6. El Programa de Actuación que aquí se presenta, de acuerdo con el artículo 41 del Reglamento de Planeamiento, desarrolla en "Programa" los objetivos, directrices, y estrategias del Plan en cuanto al desarrollo de los distintos tipos de suelo clasificados por él, Suelo Urbano, Urbanizable (Programado o no) y no Urbanizable.

   Aprobado el Plan General, el Ayuntamiento contrae unos compromisos de gestión e inversión, que han de ser compatibles con sus programas, presupuestos ordinarios y de inversión. ("La ejecución de los Planes se llevará a cabo de acuerdo con los programas contenidos en ellos", art. 31.1 del Reglamento de Gestión).

   Por tanto, el Programa de Actuación resultante del Plan General, mantiene una referencia directa con el nivel de recursos disponibles o proyectados, tanto del sector público como del privado. La credibilidad del Programa se basa en esta referida viabilidad y no independencia respecto del Estudio Económico Financiero, de cuyo encaje depende "realmente" la posibilidad de su puesta en práctica. A su vez, y como ya se comentó anteriormente, esta viabilidad se entrelaza con otros factores y compromisos, administrativos, legales y políticos de incidencia difícilmente cuantificable.

   Además el Programa de Actuación de este Plan General posee la consideración de carácter **normativo,** complementario de las Normas, y tiene por objeto:

   a) El establecimiento de los plazos a que se han de ajustar las actuaciones en Suelo Urbano.

   b) La señalización de las dos etapas cuatrienales en que ha de desarrollarse el Suelo Urbanizable Programado.

   c) La determinación de las previsiones respecto a la realización de los Sistemas Generales.

   d) El establecimiento de un orden de prioridades temporales de las actuaciones del Ayuntamiento, de las privadas y de los otros organismos públicos actuales (art. 35 del Reglamento de Gestión).

7. En definitiva, se trata pues de mejorar la rentabilidad social de las decisiones públicas, haciendo coincidir en el espacio y en el tiempo los limitados recursos disponibles, de manera que se pueda aumentar su eficacia, y en este sentido, se ha determinado la aportación privada de las obras de urbanización, tanto para financiar los déficits en el Suelo Urbano, como en lo referente a la urbanización de los sectores en el Urbanizable Programado. E igualmente, transmitir a los Departamentos encargados de la Junta y de la Administración Central, las necesidades que les correspondería financiar según la actual distribución de las competencias públicas y ser la base del establecimiento de los convenios de inversión y obras correspondientes.

8. El incumplimiento de las previsiones que marca el Programa de Actuación facultará a la Administración actuante, a la vista de interés urbanístico en presencia, apreciado discrecionalmente, a elegir cualquiera de las siguientes opciones:
   - — Formular directamente el planeamiento que proce-de determinando el sistema de actuación aplicable.
   - — Expropiar los terrenos, para lo cual el citado incumplimiento del Programa es título suficiente.
   - — Dejar fuera del Programa de Actuación el suelo que con anterioridad hubiese tenido la consideración de Programado.
   - — En Suelo Urbano, revisar las determinaciones del Plan en la Unidad de Actuación objeto del incumplimiento, pudiendo, en consecuencia, modificar la calificación urbanística del mismo, aumentando las reservas para equipamiento y disminuyendo su aprovechamiento o viceversa.

   En cualquiera de los supuestos anteriores, las medidas que se adopten como consecuencia del no cumplimiento de los plazos establecidos no conferirán derecho de indemnización alguno en favor del titular jurídico afectado, salvo lo dispuesto en el art. 87.2 de la Ley del Suelo.

9. Por último, antes de empezar el análisis detenido de cada uno de los tipos de suelo, comentar algunas otras ideas que han constituido objetivos y directrices generales en la elaboración del Programa del Plan General de Málaga.

El Programa ha pretendido centrar los esfuerzos en un conjunto de actuaciones, con una rentabilidad social clara e inmediata, convergentes en el reequipamiento de las áreas urbanas consolidadas y la mejora del tejido urbano existente, e incluso en muchos casos, por ausencia del mismo, en la construcción de ese tejido urbano. Igualmente, como ya comentamos, se abordan operaciones urbanas de cualificación ambiental, necesarias para la recuperación de las zonas centrales históricas de la ciudad y de los barrios populares.

Por otra parte, el desarrollo del programa crea un marco adecuado de garantía para la promoción privada y permite el desarrollo eficaz de los recursos públicos y privados. En este sentido, el programa disminuye la incertidumbre y dota a los agentes, sean estos públicos o privados de un documento-programa que tiene el derecho y el deber de desarrollar, siguiendo las líneas marcadas por el Plan; esto permite aumentar la objetividad y regularidad del proceso urbanístico, estableciendo prioridades congruentes con las finalidades del Plan General.

El modelo territorial definido por el Programa del Plan General de Málaga se ha realizado acorde con la cuantía de la oferta inmobiliaria del sector y con las necesidades de la demanda de viviendas.

El número de viviendas que el Plan General programa para promoción durante los primeros cuatro años de vigencia del Plan es:

(1) N.° viviendas = n.° viv. en U.A. + n.° viv. en R.T. + n.° viv. en SUP 1er. C = 19.162 + 12.480 = 31.642:4 = 7.910 viv./año.

Durante los ocho años de vigencia del Plan General esta cifra se convierte en:

(2) N.° viv. = (1) + n.° viv. en SUP 2.° C. = 31.642 + 10.133 = 41.775:8 = 5.222 viv./año.

Si incluimos dentro de las posibilidades de promoción, el número de viviendas que aproximadamente podrían realizarse en Suelo Urbano por renovación, suelo vacante o rehabilitación durante los primeros ocho años de urgencia del Plan, dispondríamos de un añadido de 4.800 viv. aproximadamente. Ahora bien, este número de viviendas dispone de una lógica de promoción en algunos aspectos compleja por factores de diversa índole: los inquilinos, retenciones especulativas de suelo, dificultades de renovación de la ordenanza, problema de rehabilitación..., que nos han obligado a considerar la promoción de este conjunto de viviendas en un espacio más dilatado de tiempo. Pensamos, según análisis realizados, que las posibilidades de promoción de este paquete de viviendas no pasa de alrededor de 600 viv./año.

Según esto tendríamos que los apartados (1) y (2) al añadirles estas posibilidades del Suelo Urbano serían:

(3) N.° viv. = 600×4+31.642 = 34.042:4 = 8.510 viv./año.
(4) N.° viv. = 4.800+41.775 = 46.575:8 = 5.822 viv./año.

La capacidad inmobiliaria de Málaga-Municipio según estudio realizado durante los últimos veinte años (1961-1983, ver Memoria del Plan) se encuentra alrededor de las 4.500 viv./año, si la situación que nos encontramos desde 1975 no sufre cambios significativos.

Esta situación supone programar una media anual de 4.500 × 1,25 = 5.625 viv./año, que se obtiene añadiendo a la producción normal estimada (4.500 viv./año) la cantidad considerable de un 25 % de esta capacidad estimada del sector como colchón de amortiguamiento y de maniobra en el juego del mercado, necesario para que no se produzcan fricciones en el mismo.

Esto supone programar en los ocho años de vigencia del Plan, suelo para el asentamiento de 45.000 viv., contabilizando en esta cantidad tanto unifamiliares como plurifamiliares, libres y oficiales, o primera y segunda residencia.

El programa presentado (46.575 viv.) se ajusta con generosidad a este marco, en el sentido que lo supera en 1.575 viv., es decir un 4 %. Por otra parte este programa tiene un primer cuatrienio con 34.042 viv. (8.510 viv./año), en el que se acumula el 70 % del total de la oferta realizada en los ocho años, con el sentido de posibilitar un arranque o punto de partida que permita todas las alternativas posibles, de manera que las empresas puedan elegir con una considerable amplitud aquellos programas de inversión que le sean más rentables. Después de cuatro años, la posibilidad legal de revisar el programa, permitirá con bastante claridad detectar qué suelos se han promocionado y sobre cuáles por tanto se han realizado inversiones reales, dignas de ser reconocidas y cuidadosas con ellas, y qué suelos se han mantenido al margen o a un segundo nivel de este proceso. La revisión del programa permitirá reorganizar el segundo cuatrienio, añadiendo a los sectores propios del mismo aquellos suelos que por diversas circunstancias han sido considerados menos rentables para saltar en el primer cuatrienio.

Por otra parte, las áreas de Suelo Urbanizable no Programado tienen un doble objetivo; en primer lugar entrar en programado en el momento que se detecten limitaciones en el mercado de la vivienda, y en segundo lugar, canalizar inversiones no coyunturales (turísticas, industriales, recreativas o comerciales) cuyas dimensiones o excepcionalidades induzcan al Ayuntamiento a la necesidad de sacar a concurso la formulación y ejecución de un Programa de Actuación Urbanística de conformidad con las determinaciones y los criterios que a este efecto señala el Plan General. En este sentido diremos que el conjunto de Suelos Urbanizables no Programados, tienen una capacidad estimada de 24.524 viviendas, como suelo de reserva a añadir en el momento que el Ayuntamiento considere oportuno a las 46.575 viviendas programadas en Suelo Urbano y Urbanizable.

PROGRAMA DE ACTUACION SEGUN CLASIFICACION DE SUELO.

— Suelo Urbano.

Las distintas actuaciones que el Plan General plantea en el Suelo calificado como Urbano, "entran en programa" en función de las urgencias detectadas previamente, y que, en cualquier caso, se apoyan en las directrices expresadas en el Documento de Memoria en cuanto al objetivo final para este tipo de suelo, que en síntesis no es otro que conseguir el máximo "rendimiento" del mismo.

Respecto a las Unidades de Actuación y Regímenes Transitorios, en el Plan había que diferenciar dos tipos de actuaciones, según sus dimensiones; unas que responden realmente a pequeñas actuaciones en Suelo Urbano con el fin de obtener mediante reparcelaciones, aperturas de calles o reequipar y estructurar algunas piezas de ciudad; otras Unidades que responden mejor a situaciones transitorias de planeamiento parcial y que el Plan aun reconociendo su calificación en Suelo Urbano, pretende revisar su diseño, densidades y determinaciones, interviniendo sobre ellas mediante Unidad de Actuación en Suelo Urbano.

El Programa de Actuación recoge todas estas actuaciones en el primer cuatrienio, al corresponder a intervenciones en Suelo Urbano y por un interés del Plan de dedicar el primer esfuerzo de inversión y gestión al suelo actualmente consolidado, que necesita, de un mayor esfuerzo de dedicación por parte de la Gerencia del Plan. En cualquier caso y en defensa del modelo territorial elegido, el mayor esfuerzo deberá dedicarse a aquellas actuaciones que bisagran el suelo consolidado con la oferta del Urbanizable Programado de Teatinos en el primer cuatrienio, además de aquellas Unidades de Actuación e intervenciones que el Plan propone en el Area Centro.

Esta previsión de las Unidades de Actuación y Regímenes Transitorios en el primer cuatrienio, comporta respecto a la misma la exigencia de formalizaciones de los documentos urbanísticos que procedieran, la ejecución de la obra de urbanización correspondiente y la realización de la edificación, dentro todo ello del plazo de 4 años contados a partir de la publicación del acuerdo de Aprobación Definitiva del nuevo Plan General. No obstante, en todo el conjunto de Unidades de Actuación, la Gerencia del Plan determinará sus prioridades en base a la estrategia anteriormente comentada, dando por tanto una mayor urgencia a aquellas actuaciones que estructuren y formulen un mejor entendimiento del modelo territorial elegido y desarrollen los objetivos del Plan.

Debe quedar claro que el cómputo de 4 años expresado en el párrafo anterior quedará interrumpido, durante el período que medie entre la presentación ante el Registro General del Ayuntamiento de los documentos urbanísticos a que hubiese lugar, conforme a la Ficha de características de la Unidad de Actuación correspon-

diente y la publicación de la resolución aprobatoria de los mismos. Se reiniciará, no obstante, el cómputo del plazo en el supuesto de resolución denegatoria de la aprobación o en el requerimiento efectuado al promotor para la subsanación de deficiencias, corrección de errores o para completar documentos no aportados al expediente.

El Area Centro "C", por sus especiales características, viene especificada a un nivel mayor de propuestas y objetivos en las operaciones. El análisis urbano llevado a cabo, se encuentra fundamentalmente definido por los diversos mecanismos de gestión que han de encauzarlos.

Antes de hacer referencia a las técnicas de gestión urbanística en Suelo Urbano, quisiéramos llamar la atención sobre el importante esfuerzo público de planeamiento, tanto de gestión como de financiación en los Planes Especiales previstos por el Plan General de Málaga.

El Plan General de Málaga propone un ambicioso programa de Planes Especiales de Reforma Interior (P.E.R.I.), de Mejora del Medio Urbano (P.E.M.U.), Sectoriales (P.E.), que en gran medida ayuden a solventar las inconveniencias y déficits heredados y a mejorar las condiciones de vida y habitabilidad de los barrios populares.

P.E.R.I.	27
P.E. Sectoriales	22
P.E. Mejora Medio Urbano	8

Los P.E.R.I. planteados tienen diversas finalidades como determinación de ordenanzas de edificación en zonas complejas, definición de alineaciones, reequipamiento, análisis de las tipologías edificatorias o propuestas de rehabilitación.

Los Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano se desarrollan básicamente en áreas de asentamiento marginales o autoconstruidos, o barriadas periféricas de polígonos de viviendas, necesitadas de actuaciones concretas de urbanización desde el sector público.

Los Planes Especiales Sectoriales hacen referencia a estudios detenidos de grandes sistemas generales: RENFE, PUERTO, COSTAS, RIO GUADALMEDINA, ...

Los Planes Especiales, junto con los Estudios de Detalle de iniciativa municipal, los proyectos urbanos y los programas de rehabilitación y vivienda municipal, constituyen la apuesta más importante del Plan por retomar la creación de ciudad y el control de su desarrollo a toda la colectividad a través de su Ayuntamiento. La planificación urbana de la ciudad no es un objetivo coyuntural que se realiza de Plan a Plan General, sino un trabajo continuado, diario, de esfuerzo público.

Referente a las técnicas de gestión urbanística en el Suelo Urbano, podemos decir que al igual que la mayoría de las operaciones en el Suelo Urbano su problemática primordial se reduce a la obtención de los recursos necesarios. La Administración actuante y los profesionales a su servicio, deben agotar todos los caminos que conducen a la obtención de estos recursos, caminos, que por otra parte, y aunque con cierta dificultad, existen en nuestro actual marco normativo.

La idea que debe guiar una buena gestión, consiste en formular una respuesta lo más eficaz posible para estos casos con la mira puesta en conseguir una gestión rápida, asumible por la población y asequible a sus economías.

La serie de actuaciones, remodelaciones, saneamientos, reequipamientos o mejoras de los servicios en general previstos, si va seguida de una inoperancia de la Administración en ponerlos en práctica, produce como ya es común decepción y acentuar, aún más, el sentimiento de marginación y abandono.

Es necesario que el sector público, una vez aprobado definitivamente el instrumento de planeamiento legitimador, e incluso en el transcurso en que se esté planificando a ser posible, se haga rápidamente con el Suelo destinado a equipamientos comunitarios y a viviendas sociales, abriéndolos a todos de inmediato, y que inicien enseguida las obras de urbanización o de mejora de las infraestructuras existentes y, además, y esa es la clave, que el coste sea asumible por el cuerpo social. El coste no puede abaratarse, es un dato fijo; lo que sí puede y debe conseguirse es que este coste sea controlable y tolerable. ¿Cómo?: esta es la respuesta delicada. Entendemos que una respuesta adecuada, es la acción decidida y directa del sector público, normalmente el Ayuntamiento. Para ello consideramos que el sistema de Actuación válido para este tipo de operaciones en Suelo Urbano sería el de **cooperación**.

Una vez evaluados los costes de una forma sistemática, separándose cuidadosamente los diferentes regímenes de obtención de suelo afectados (Cesión gratuita, Unidades de Actuación, Expropiación) y las obras de urbanización, lo inmediato y más operativo, consistirá en la tramitación de un crédito extraordinario o suplemento de crédito; si no fuera posible directamente incluirlo en el Presupuesto de Inversiones del ejercicio que se trate.

La realización de la cobertura de este crédito se efectuará mediante el concierto de un préstamo con una Caja, Banco o convenio con la Administración Pública, intentando su máxima duración (20 años a tenor del art. 160 del R.D. 3250/1976 de 30 de diciembre).

De esta manera si el Ayuntamiento dispone de una figura de planeamiento aprobada y los instrumentos de gestión económicos necesarios (valoración económica, crédito extraordinario o suplemento de crédito y préstamo), puede pasar inmediatamente a iniciar las obras de urbanización e incluso, acceder a la titularidad del suelo objeto de expropiación, mucho más accedería a la titularidad de los suelos de cesión gratuita.

El problema siguiente, vendría a la hora de ofrecer a la entidad o entidades prestatarias garantías suficientes. Entendemos que el Ayuntamiento, en este caso, podría utilizar la afección real de sus fincas adquiridas por el procedimiento expropiativo o por el reparcelario, como fórmula de garantizar esa operación (art. 100.1 de la Ley del Suelo y arts. 126.1 y 2 del Reglamento de Gestión), aparte de las correspondientes cuotas de urbanización, contribuciones especiales e indemnizaciones que surgieran en la operación, aunque pensemos que en algunos casos estas serían exiguas.

Si a la entidad prestamista no le basta esta afectación real de sus fincas como garantía indirecta de su préstamo, con el compromiso de la Corporación Municipal de hacer valer sus derechos en caso de impago. En este caso el Ayuntamiento sólo podrá ofrecer como garantía el gravamen de sus bienes propios o bienes del Patrimonio Municipal de Suelo (el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, de 27 de mayo de 1955, regula la tramitación a seguir con motivo de las cesiones y gravámenes de bienes, art. 94, 95.1, y 96. Es de destacar que las competencias correspondientes a los Ministerios de Interior y Obras Públicas y Urbanismo están ya transferidas a la Junta de Andalucía. Respecto al Patrimonio Municipal, la Ley del Suelo en sus arts. 165 a 170 hace referencia al tema, para este caso véase los arts. 89 a 93 y 192.2.c. de la misma Ley del Suelo).

En el caso extremo que a la entidad prestataria no le fueran suficientes garantías las comentadas, el tema se complica, y el Ayuntamiento deberá esperar a obtener la titularidad de los terrenos para poder actuar de manera directa. Es decir, debería olvidarse de realizar conjuntamente una estrategia que permita planificar y gestionar, ambas de forma paralelas. El Ayuntamiento deberá esperar a obtener, mediante el correspondiente expediente de reparcelación o expropiación, la titularidad de los terrenos (art. 90.2 y 158.2 de la Ley del Suelo y el 29 del Reglamento de Edificación forzosa y Registro Municipal de solares).

Es decir que todos los terrenos afectados, por determinaciones o propuestas del Plan, deberán incluirse en un proyecto de Patrimonio Municipal, de acuerdo con el art. 90.2 de la Ley del Suelo, y tramitarlo conjuntamente con el Plan.

Sin olvidar que siempre quedan en medio, posibilidades de acuerdos mutuos con los propietarios de los terrenos, con el fin de solucionar las etapas de transición de garantías de los préstamos.

En resumen, lo que se pretende con estas notas sobre gestión en Suelo Urbano, es aportar nuevas reflexiones a unos supuestos de gestión que se pretenden complejos, y la mayoría de las veces casi imposibles de realizar en sus objetivos.

En este caso, se pretende avanzar desde el campo de la Hacienda Municipal y el Patrimonio Municipal y subrayar una vez más, la necesidad en Suelo Urbano, que es un suelo que se supone ya habitado, que se gestione a la vez que se esté planificando, con el fin de que no se produzca el enfriamiento y posterior frustración que este tipo de operaciones puede ocasionar entre los moradores del ámbito objeto de las distintas actuaciones en Suelo Urbano.

— **Suelo Urbanizable Programado.**

Los Suelos Urbanizables Programados se delimitan en dos cuatrienios, sobre los cuales se fija el aprovechamiento medio de la superficie total y de la de cada uno de los sectores así como los sistemas generales adscritos a estos (art. 30 del Reglamento de Planeamiento). El Ayuntamiento procederá a la revisión de las determinaciones del Programa de Actuación cada cuatro años (art. 3, párrafo 3 Reglamento de Planeamiento; art. 5 de este Plan General y art. 48 de la Ley del Suelo). "Si como consecuencia de esta revisión se modificase el Suelo clasificado como Urbanizable Programdo, la revisión del Programa se completará con las determinaciones y documentos exigidos para el citado Suelo y se sujetará a las disposiciones enunciadas para la formulación de los Planes", conforme a lo dispuesto en el art. 49 de la Ley del Suelo.

A su vez los distintos sectores de planeamiento del Suelo Urbanizable Programado deberán ser completados con su correspondiente Plan de Etapas que regula el desarrollo de las obras de urbanización y edificación, según un orden de prioridades y una previsión temporal. Estos Planes de Etapas determinan el plazo máximo de ejecución de las obras de urbanización de los diferentes polígonos y el orden de ejecución de estos. El incumplimiento del Plan de Etapas determina una serie

de consecuencias que vienen indicadas en el art. 18 de este Plan General.

El planteamiento general de la estructura de crecimiento que se propone desde el Plan, se expresa claramente desde sus inicios, esto es, la consolidación del desarrollo urbano en dos franjas de la ciudad, una la denominada franja del Litoral Oeste, que aunque con una fuerte contención del crecimiento en cuanto a capacidad de viviendas indicado por el anterior Plan, supone el 17 % (7.073 viv.) del total de viviendas programadas por el Plan; la otra franja es la que se extiende por el valle del Guadalhorce, limitada por las zonas industriales de la ciudad y los asentamientos de Puerto de la Torre, denominada Area de Teatinos y que supone ella sola el 40 % (17.200 viv.) de la oferta total de viviendas programadas por el Plan. En resumen, ambas franjas ofertan un total de 24.273 viv., es decir el 58 % del total de viviendas programadas por el Plan.

Areas	Total programa 1.er C. (%)	Total programa 1.er + 2.° C (%)
LITORAL ESTE	9,5	9
PEDRIZAS	6	4,5
ROSALEDA	6,5	5
PROLONGACION	9	6,5
LITORAL OESTE	22,5	17
INDUSTRIAL	1	0,5
TEATINOS	26,5	41
PUERTO DE LA TORRE	3,5	3,5
CAMPANILLAS	5	4
CHURRIANA	3,5	3
TORREMOLINOS	7	6

Este modelo territorial elegido, articula el entendimiento estructural del Plan. Cualquier propuesta de estrategia de gestión de suelo que se pretende montar, debe partir del conocimiento de este desarrollo de crecimiento.

En el caso de no disponer de una estrategia de gestión del suelo que no acompañe al modelo territorial elegido por este Plan y que no posibilite "realmente" las ofertas propuestas, en este caso, seguramente, el Plan perdería su identidad de Ordenación Territorial y Urbana, en un marasmo de expedientes administrativos sin orden ni concierto. Desde este punto de vista no basta únicamente con programar durante los primeros 4 años de programa aquellos sectores que el Plan dé prioridad sobre el resto; es además imprescindible, en apoyo del modelo elegido, dar coherencia a la gestión de suelo, de manera que se dé prioridad o se encaucen aquellas intervenciones y Unidades de Actuación que puenteen; es decir, sean piezas de transición-referencial entre las áreas de suelo ya consolidadas, con las bolsas de expansión que se ofrecen como estratégicas para el buen desarrollo del modelo. Es esencial que se produzca esta estrategia de gestión-programación del suelo.

Es en este modo de gestión o Programa de Actuación como se pueden "equilibrar" las desigualdades existentes en las ofertas de suelo que se programan. Desigualdades que básicamente consisten en la mayor o menor proximidad a los núcleos ya consolidados y que posibilitan por una parte cubrir las carencias (de equipamientos e infraestructuras) de estos núcleos, y a su vez, enchufar en la ciudad sin provocar graves distorsiones en su administración.

En este mismo sentido los Sistemas Generales obtenidos por el cálculo de aprovechamiento medio del Suelo Urbanizable Programado, se encuentran adscritos a los paquetes del primer cuatrienio o del segundo cuatrienio, siguiendo las directrices del modelo territorial elegido por este Plan.

CUADRO DE SISTEMAS GENERALES

1er. CUATRIENIO		2.° CUATRIENIO	
SG.T.1	23.900 m²	SG.T.2	75.170 m²
SG.T.3	49.700 m²	SG.T.4	128.930 m²
SG.T.5	24.140 m²	SG.T.7	91.700 m²
SG.T.6	38.370 m²	SG.PD.1	90.309 m²
SG.T.8	39.380 m²	SG.P.1	120.112 m²
SG.R.1	87.500 m²	SG.LO.1	300.000 m²
SG.R.2	71.750 m²		806.221 m²
SG.R.3	76.250 m²		
SG.PD.1	50.524 m²		
SG.PD.2	15.000 m²		
SG.PD.3	41.740 m²		
SG.LE.1	152.866 m²		
SG.LO.1	130.000 m²		
SG.TO.1	60.000 m²		
	861.120 m²		

TOTAL DE SISTEMAS GENERALES 1.667.341 m²

— Suelo Industrial.

Respecto al Suelo Industrial, el Plan ha centrado sus esfuerzos en la producción de un Suelo Industrial competitivo. La situación actual de las zonas industriales de Málaga es de graves déficits y carencias infraestructurales, en su mayor parte provocado por la dispersión de las iniciativas urbanísticas en muchos casos sin ninguna lógica de localización, y la puesta en el mercado de suelo en cantidades muy superiores a las demandas previsibles, e incluso razonables, y el poco cumplimiento de las obligaciones legales de urbanizar.

Estos problemas han provocado una falta total de calidad en la urbanización, la contaminación del río Guadalhorce y de arroyos por los desagües sin depurar, accesos muy difíciles y falta de disposición de suelo libre con buena localización.

Para enfrentarse a estos problemas, el Plan ha centrado sus esfuerzos de inversión en la mejora de los servicios urbanísticos del tejido urbano existente, especialmente en el todavía vacante, así como la producción de nuevo suelo en la cuantía que sea precisa, según las estimaciones de crecimiento y con la garantía de su calidad urbanística. Además ha habido por parte del Plan una voluntad, dentro de sus posibilidades escasas, de cuidar el mantenimiento del empleo industrial existente e incluso fomentarlo; para ello se ha revisado las condiciones normativas y urbanísticas que están ayudando en parte al traslado y desmantelamiento de las instalaciones existentes en Suelo Urbano. Por otra parte ha habido un acercamiento a las necesidades de las pequeñas y medianas empresas, adecuando la Normativa sobre uso industrial y parcelación a este objetivo.

En este contexto el Plan hace una llamada a reclamar una posición más activa de la Administración Pública en la gestión del Suelo Industrial, sobre todo en aquellos Suelos Industriales públicos (Polígono Industrial Guadalhorce) cuya gestión le compete más directamente.

En el Area Industrial en Suelo Urbano se delimitan tres ámbitos de Unidades de Actuación y uno de Régimen Transitorio con un 90 % del mismo vacante, que suponen un total de 267,4 Has. brutas.

En Urbanizable Programado 1er. cuatrienio:

I.1 Santa Bárbara ..... con 16 Has.
I.5 Guadaljaire Industrial ..... con 3,5 Has.

Y en Urbanizable Programado 2.° cuatrienio:

I.2 San Rafael ..... con 18,0 Has.
I.3 Tarajal ..... con 11,5 Has.

TOTAL Urbanizable Programado ... 49 Has.
UA y RT (Suelo Urbano) .. 267,4 Has.

TOTAL ..... 316 Has.

— Suelo Urbanizable no Programado.

El Programa de Actuación determina también la distinción del Suelo Urbanizable no Programado. Este suelo, que en principio el Plan declara apto para ser urbanizado, se incorpora al proceso de urbanización, mediante la formulación y aprobación de los Programas de Actuación Urbanística y de los Planes Parciales subsiguientes (art. 79.2 de la Ley del Suelo y arts. 13 y 25 de este Plan General).

En tanto no se aprueben los Programas de Actuación Urbanística los terrenos clasificados como Suelo Urbanizable no Programado estarán sujetos a las limitaciones del art. 85 de la Ley del Suelo.

El tratamiento que el Plan General de Málaga hace de los Suelos Urbanizables no Programados, no es un tratamiento marginal; más bien al contrario, se ha hecho un tratamiento cuidadoso, reconociendo sus valores positivos propios. En este sentido, el Suelo Urbanizable no Programado tiene así un doble carácter: de reserva para cuando se agote el Suelo Programado, y de mecanismo que posibilite la producción, en cualquier momento, de algún tipo de desarrollo preciso (turístico, industrial, etc...), no previsto en el Plan. El Plan delimita las áreas de Suelo Urbanizable no Programado, establece unas bandas de aprovechamiento o tipos de P.A.U., señala los usos excluyentes, alternativos o compatibles, y determina una serie de obligaciones mínimas para asegurar en general la integración de la actuación en el modelo territorial del Plan. El Plan mantiene la posibilidad legal de desarrollar el Suelo Urbanizable no Programado en cualquier momento que se estime conveniente, mediante la convocatoria de los concursos públicos, que fijarán las bases de actuación y las cargas urbanísticas. De esta manera se permite al Ayuntamiento conveniar desarrollos urbanos de mayor calidad y más serios en sus garantías de ejecución.

— Suelo no Urbanizable.

Constituyen el Suelo no Urbanizable los terrenos que en función de sus valores de orden agrícola, forestal, paisajísticos, ecológico o de otra naturaleza o en razón del modelo territorial elegido, el Plan General clasifica dentro de esta categoría, al objeto de evitar el proceso de urbanización del mismo y de preservar sus características naturales y su riqueza productiva (art. 80 de la Ley del Suelo).

El tratamiento que el Plan hace en este tipo de suelo, implica revisar la actitud que la Administración ha tenido con ellos hasta ahora. No podemos seguir manteniendo una actitud pasiva hacia los mismos. Es necesario reconocer sus usos posibles y sus formas de organización, protegiéndolas y regulándolas según sus propias características de producción en el territorio. Es igualmente necesaria una movilización de los organismos competentes, que gestionen y ordenen los parques forestales y las costas. Para ello el Ayuntamiento tiene la obligación de coordinar estos esfuerzos de organismos

dispersos (IRYDA, ICONA, DIPUTACION, CONFEDERACION HIDROGRAFICA, MOPU, MEDIO AMBIENTE...), de manera que los medios y recursos que se empleen obtengan la mayor efectividad.

El Plan protege los suelos agrícolas, los de alta calificación ambiental y arqueológica, reconociendo al Suelo no Urbanizable su importancia estratégica en la contención de las tensiones especulativas y sociales, de recreo y ocio que sobre ellos se acumulan. Es este beneficio social genérico (agrícola, forestal, ambiental, recreo, ocio...) el que determina la necesidad de protección y ordenación propia territorial de los Suelos no Urbanizables.

En este sentido el Plan plantea 12 Planes Especiales en el Suelo no Urbanizable, de éstos, 3 son de Protección (La Isla, Manantiales de Torremolinos, y y Monte de San Antón) y otros 3 son de Mejora del Medio Rural (San Isidro, Marginales de la Cuenca Media del Arroyo de Jaboneros y Marginales de la Cuenca del Río de Campanillas).

Los Sistemas Generales en Suelo no Urbanizable únicamente han sido previstos en el Programa de Actuación, aquellos que por razones de prioridades y de capacidad de inversión, han podido ser programados en los 8 años primeros del Plan.

Estos son:

— Sistema General de Suelo no Urbanizable del Peñón del Cuervo (zona de acampada) ..... 80.000 m².

— Sistema General de Suelo no Urbanizable de la Isla (zona de protección) ..... 257.500 m².

— Sistema General de Suelo no Urbanizable de Puerto de la Torre (zona deportiva, educativa, social y parque) ..... 174.000 m².

— Sistema General de Suelo no Urbanizable de Torremolinos (zona deportiva y recreo) ..... 125.000 m².

RESUMEN POR AREAS DEL PROGRAMA DE SUELO DEL PLAN.

AREA: LITORAL ESTE

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
LE.1	Barcenillas	3.920 m²	83
LE.3	La Vaguada 1	19.440 m²	67
LE.4	La Vaguada 2	10.380 m²	35
LE.6	Baños del Carmen	4.300 m²	CO
LE.8	La Esclavas	2.590 m²	70
LE.9	Cochera	8.400 m²	72
LE.10	Pasaje Mora	2.572 m²	21
LE.11	Uruguay	1.000 m²	27
LE.12	Santa Catalina	8.847 m²	38
LE.13	Villajaraba	4.250 m²	24
LE.14	Campos Elíseos A y B ..	12.960 m²	138
LE.15	Los Eucaliptos	13.200 m²	50
LE.7	La Viña	35.280 m²	105
LE.5	Hacienda Miramar	106.143 m²	430
LE.2	Las Palmeras	315.000 m²	954
TOTAL	.....	548.282 m²	2.054
S. U. P. 1er. CUATRIENIO:			
LE.3	Parque Clavero	222.485 m²	572
LE.4	Polvorín	68.820 m²	180
LE.5	San Francisco	77.840 m²	200
LE.7	Jarazmín	16.625 m²	43
TOTAL	.....	385.770 m²	995
S. U. P. 2.° CUATRIENIO:			
LE.6	Camino Olías	74.300 m²	191
LE.2	La Manía	97.760 m²	253
LE.1	Olletas	115.625 m²	300
TOTAL	.....	287.685 m²	744
TOTAL S. U. P.	.....	673.455 m²	1.739
TOTAL U.A., R.T. y S. U. P.	..	1.221.737 m²	3.793

AREA: PEDRIZAS

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
PD.1	Los Aguacates	3.100 m²	37
PD.2	Pura Gutiérrez	920 m²	8
PD.4	Sancho de Miranda	2.480 m²	34
PD.7	Rosario del Pino	8.220 m²	169
PD.8	San Juan Bosco	2.721 m²	56
PD.3	Los Casines	56.183 m²	420
PD.6	Viveros	21.738 m²	160
PD.5A	Jardines de Málaga	11.640 m²	61
PD.5B	Jardines de Málaga	18.720 m²	90
TOTAL	.....	125.722 m²	1.035
S. U. P. 1er. CUATRIENIO:			
PD.1	Santa Amalia	71.320 m²	214
PD.2	Huerta Nueva	200.000 m²	600
TOTAL	.....	271.320 m²	814
NO TIENE 2.° CUATRIENIO.			
TOTAL S. U. P.	.....	271.320 m²	814
TOTAL U.A., R.T. y S. U. P.	..	397.042 m²	1.849

AREA: ROSALEDA

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
R.1	Arroyo del Cuarto	10.540 m²	134
R.2	Barón de Les 1	1.647 m²	19
R.3	Segismundo Moret	2.920 m²	52
R.4	Barón de Les 2	1.400 m²	6
R.6	Avda. Barcelona	6.740 m²	184
R.7	Velarde	8.080 m²	221
R.5	La Roca	144.360 m²	1.031
TOTAL	.....	175.687 m²	1.647
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
R.1	Florisol	148.000 m²	444
TOTAL	.....	148.000 m²	444
NO TIENE 2.° CUATRIENIO.			
TOTAL S.U.P.	.....	148.000 m²	444
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		323.687 m²	2.091

AREA: PROLONGACION

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
P.1	Secundaria	17.214 m²	200
P.3	San Rafael	16.840 m²	349
P.4	Alcalde Díaz Zafra	5.440 m²	80
P.5	Tiro de Pichón	12.987 m²	135
P.2	La Barriguilla	212.500 m²	1.594
TOTAL	.....	264.981 m²	2.358
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
P.1	El Duende	68.680 m²	382
TOTAL	.....	68.680 m²	382
NO TIENE 2.° CUATRIENIO.			
TOTAL S.U.P.	.....	68.680 m²	382
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.	.....	333.661 m²	2.740

AREA: PUERTO DE LA TORRE

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
PT.2	Tomillar-Limonero	78.107 m²	350
PT.1	Tomillar-Monte	142.285 m²	164
PT.3	Los Almedros	72.000 m²	400
TOTAL	.....	292.392 m²	914
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
PT.2	Los Morales II	56.415 m²	169
TOTAL	.....	56.415 m²	169
S.U.P. 2.° CUATRIENIO:			
PT.1	Virgen del Carmen	101.465 m²	304
PT.3	Morillas II	37.780 m²	113
TOTAL	.....	139.245 m²	417
TOTAL S.U.P.	.....	195.660 m²	586
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.	.....	488.052 m²	1.500

AREA: TEATINOS

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
T.1	Los Molinos	115.000 m²	863
T.2	Quinta Alegre	31.440 m²	236
T.6	El Tejar	14.015 m²	70
T.3	Santa Inés I	38.680 m²	290
T.4	Santa Inés II	62.800 m²	471
T.5	El Cónsul	246.000 m²	1.230
TOTAL		507.935 m²	3.160
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
T.1	Teatinos	179.500 m²	1.347
T.2	Morillas	277.500 m²	2.082
T.5	Cortijo Alto	271.900 m²	2.040
TOTAL		728.900 m²	5.469
S.U.P. 2.° CUATRIENIO:			
T.3	Capitán	145.908 m²	1.094
T.4	Bizcochero	284.880 m²	2.137
T.6	Torre Atalaya	293.450 m²	1.636
T.7	Romeral	348.540 m²	1.942
T.8	Estación	169.880 m²	947
T.9	Cónsul	163.000 m²	815
TOTAL		1.404.848 m²	8.571
TOTAL S.U.P.		2.133.748 m²	14.040
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		2.641.683 m²	17.200

AREA: INDUSTRIA

UNIDADES DE ATUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
I.1	Sánchez Blanca	27.600 m²	83
I.2	La Estrella	91.000 m²	—
I.3	San Luis	39.980 m²	—
I.4	Guadalhorce	2.456.000 m²	—
I.5	Valdició	56.800 m²	—
TOTAL		2.671.380 m²	83
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
I.1	Santa Bárbara	159.411 m²	—
I.4	Los Prados	64.680 m²	194
I.5	Guadaljaire Industrial	35.662 m²	—
TOTAL		259.753 m²	194
S.U.P. 2.° CUATRIENIO:			
I.2	Huerta del Correo Indust.	182.260 m²	—
I.3	Ronda Industrial	114.680 m²	—
TOTAL		296.940 m²	—
TOTAL S.U.P.		556.693 m²	194
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		3.228.073 m²	277

AREA: LITORAL OESTE

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
LO.1	Huelin	260.800 m²	1.950
LO.2	Oxido Rojo	23.475 m²	155
LO.3	Pacífico	111.000 m²	732
LO.4	San Andrés	105.475 m²	696
LO.5	San Carlos	75.570 m²	498
LO.6	Almudena	140.448 m²	926
TOTAL		716.768 m²	4.957
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
LO.1	Mainake	193.000 m²	744
LO.2	Torre del Río	129.487 m²	822
LO.3	Guadaljaire	142.500 m²	550
TOTAL		464.987 m²	2.116
NO TIENE 2.° CUATRIENIO:			
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		1.181.755 m²	7.073

AREA: CAMPANILLAS

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
CA.3	El Prado	8.680 m²	26
CA.4	Huertecilla María	32.100 m²	110
CA.6	Centro	30.340 m²	91
CA.1	Vallejo	16.040 m²	48
CA.2	Pilar	16.740 m²	51
CA.5	La Trapera	37.770 m²	114
TOTAL		141.670 m²	440
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
CA.4	Romero	191.800 m²	575
CA.2	Carmona I	33.000 m²	100
CA.6	Santa Rosalía	45.320 m²	136
CA.5	La Fábrica	47.300 m²	142
CA.1	Carmona II	47.600 m²	143
TOTAL		365.020 m²	1.096
S.U.P. 2.° CUATRIENIO:			
CA.3	Morales	32.340 m²	97
TOTAL		32.340 m²	97
TOTAL S.U.P.		397.360 m²	1.193
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		539.030 m²	1.633

AREA: CHURRIANA

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
CH.1	Heliomar	135.960 m²	543
CH.2	Platero	87.230 m²	348
CH.3	Coliche	36.480 m²	146
TOTAL		259.670 m²	1.037
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
CH.1	Hacienda	20.720 m²	62
CH.3	Aeropuerto	109.200 m²	—
TOTAL		129.920 m²	62
S.U.P. 2.° CUATRIENIO:			
CH.2	Los Paredones	58.200 m²	174
TOTAL		58.200 m²	174
TOTAL S.U.P.		188.120 m²	236
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		447.790 m²	1.273

AREA: TORREMOLINOS

UNIDADES DE ACTUACION (U.A.) Y REGIMEN TRANSITORIO (R.T.):

		Suelo	Viviendas
TO.1	El Pinillo	18.900 m²	107
TO.2	Montemar Bajo I	15.050 m²	107
TO.3	Montemar Bajo II	13.794 m²	98
TO.4	Loma de los Riscos	15.450 m²	53
TO.5	Carihuela	15.925 m²	120
TO.6	La Roca	25.600 m²	190
TO.7	Santa Clara	4.565 m²	40
TO.8	Los Manantiales	21.630 m²	392
TO.9	Bajondillo	2.730 m²	20
TO.10	El Lago	92.700 m²	350
TOTAL		226.344 m²	1.477
S.U.P. 1er. CUATRIENIO:			
TO.2	El Saltillo	70.000 m²	324
TO.3	Montemar I	42.560 m²	146
TO.4	El Calvario	43.500 m²	269
TOTAL		156.060 m²	739
S.U.P. 2.° CUATRIENIO:			
TO.1	La Leala	100.000 m²	130
TOTAL		100.000 m²	130
TOTAL S.U.P.		256.060 m²	869
TOTAL U.A., R.T. y S.U.P.		482.404 m²	2.346

CUADRO RESUMEN DE UNIDADES DE ACTUACION Y REGIMEN TRANSITORIO

	Suelo	Viviendas
LITORAL ESTE	548.282 m²	2.054
PEDRIZAS	125.722 m²	1.035
ROSALEDA	175.687 m²	1.647
PROLONGACION	264.981 m²	2.358
LITORAL OESTE	716.768 m²	4.957
INDUSTRIA	2.671.380 m²	83
TEATINOS	507.935 m²	3.160
PUERTO DE LA TORRE	292.392 m²	914
CAMPANILLAS	141.670 m²	440
CHURRIANA	259.670 m²	1.037
TORREMOLINOS	226.344 m²	1.477
TOTAL	5.930.831 m²	19.162

RESUMEN DE S.U.P. POR ZONAS PRIMER CUATRIENIO

	Suelo	Viviendas
LITORAL ESTE	385.770 m²	995
PEDRIZAS	271.320 m²	814
ROSALEDA	148.000 m²	444
PROLONGACION	68.680 m²	382
LITORAL OESTE	464.987 m²	2.116
INDUSTRIA	259.753 m²	194
TEATINOS	728.900 m²	5.469
PUERTO DE LA TORRE	56.415 m²	169
CAMPANILLAS	365.020 m²	1.096
CHURRIANA	129.920 m²	62
TORREMOLINOS	156.060 m²	739
TOTAL	3.034.825 m²	12.480

RESUMEN DEL S.U.P. 2.° CUATRIENIO POR ZONAS

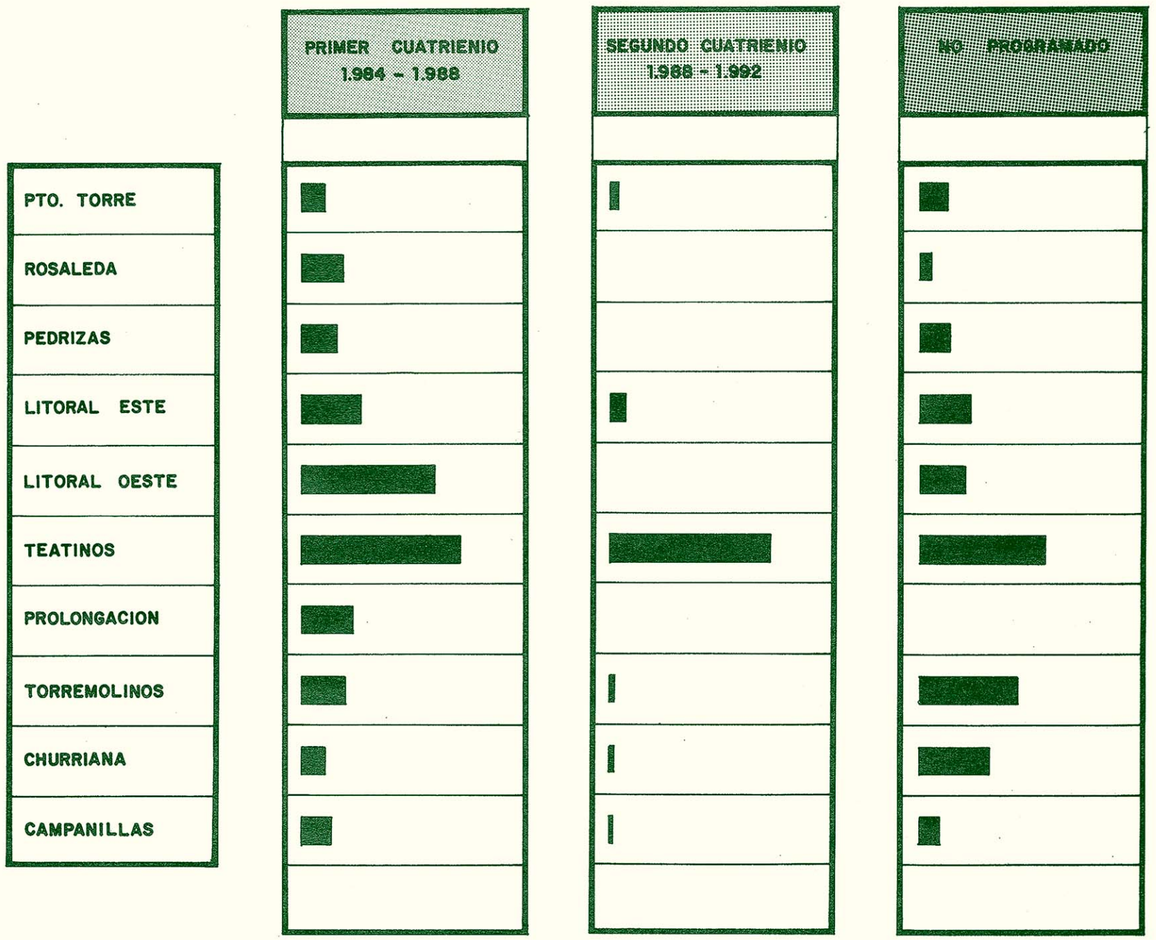
	Suelo	Viviendas
LITORAL ESTE	287.685 m²	744
PEDRIZAS	—	—
ROSALEDA	—	—
PROLONGACION	—	—
LITORAL OESTE	—	—
INDUSTRIA	296.940 m²	—
TEATINOS	1.404.848 m²	8.571
PUERTO DE LA TORRE	139.245 m²	417
CAMPANILLAS	32.340 m²	97
CHURRIANA	58.200 m²	174
TORREMOLINOS	100.000 m²	130
TOTAL	2.319.258 m²	10.133
TOTAL DE TOTALES	11.284.914 m²	41.775

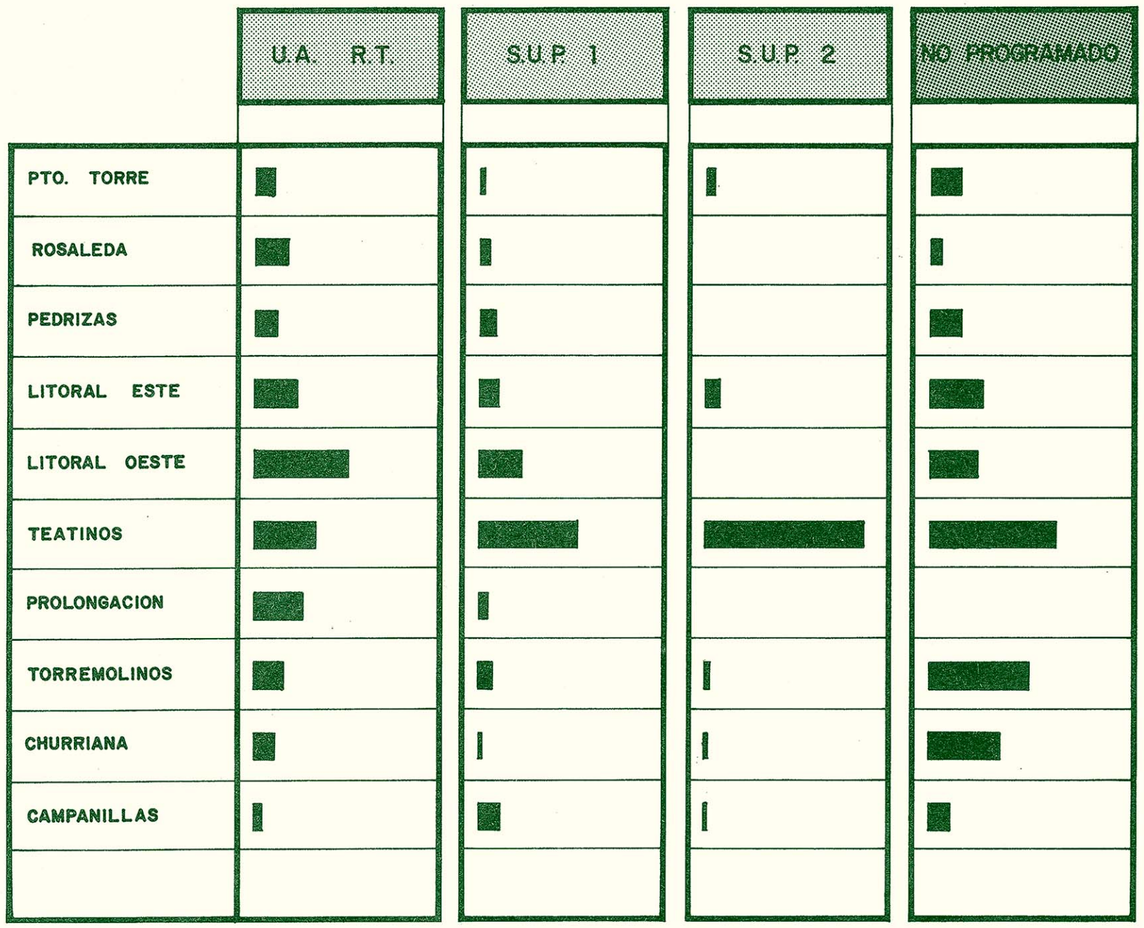
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

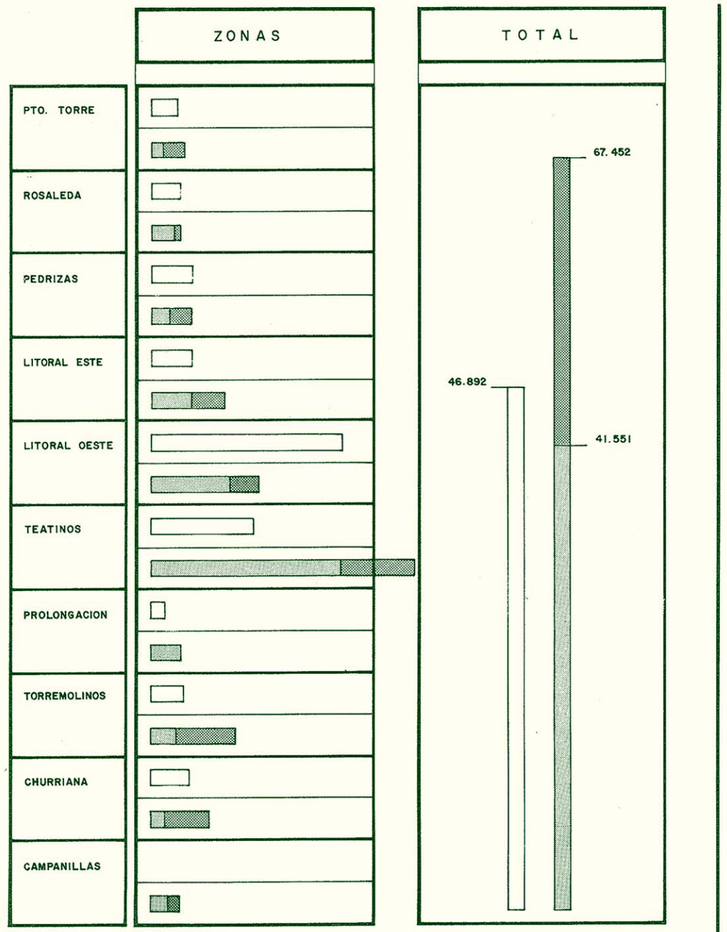
	Suelo	Viviendas
LITORAL ESTE	160,39 Has.	2.625
PUERTO DE LA TORRE	49,49 Has.	1.300
PEDRIZAS	29,81 Has.	1.662
PROLONGACION	—	—
TEATINOS	146,75 Has.	6.875
ROSALEDA	28,7 Has.	760
LITORAL OESTE	51,42 Has.	2.501
TORREMOLINOS	225,1 Has.	4.185
CHURRIANA	158,68 Has.	3.508
CAMPANILLAS	44,3 Has.	1.108
SUB-TOTAL	894,64 Has.	24.524
INDUSTRIA (MALAGA)	147,27 Has.	—
INDUSTRIA (TORREMOLINOS)	29,35 Has.	—
TOTAL	1.071,26 Has.	24.524

RESUMEN NUMERICO DEL PLAN

	Suelo	Viviendas
UNIDADES DE ACTUACION Y REGIMEN TRANSITORIO	3.287.051 m²	19.162
S.U.P. 1er. CUATRIENIO	2.839.752 m²	12.480
S.U.P. 2.° CUATRIENIO	2.022.310 m²	10.133
SUB-TOTAL	8.149.113 m²	41.775
SUELO INDUSTRIAL	3.135.793 m²	—
TOTAL	11.284.914 m²	41.775
NO PROGRAMADO	10.712.600 m²	24.524
TOTAL DE TOTALES	21.997.514 m²	66.299







RESUMEN DEL PROGRAMA POR AREAS

AREAS	N.° VIV. EN U.A.	N.° VIV. EN R.T.	N.° VIV. EN S.U.P. 1 C.	TOTAL	N.° VIV. POR AÑO	N.° VIV. EN S.U.P. 2 C.	TOTAL	N.° VIV. POR AÑO
LE-LITORAL ESTE	670	1.384	995	3.049	762	744	3.793	474
PD-PEDRIZAS	884	151	814	1.849	462	—	1.849	231
R-ROSALEDA	616	1.031	444	2.091	522	—	2.091	261
P-PROLONGACION	764	1.594	382	2.740	685	—	2.740	342
LO-LITORAL OESTE	3.533	1.424	2.116	7.073	1.768	—	7.073	884
I-INDUSTRIAL	83	—	194	277	69	—	277	34
T-TEATINOS	1.169	1.991	5.469	8.629	2.157	8.571	17.200	2.150
PT-PUERTO DE LA TORRE	514	400	169	1.083	270	417	1.500	187
CA-CAMPANILLAS	440	—	1.096	1.536	384	97	1.633	204
CH-CHURRIANA	494	543	62	1.099	275	174	1.273	159
TO-TORREMOLINOS	1.477	—	739	2.216	554	130	2.346	293
TOTAL	10.644	8.518	12.480	31.642	7.910	10.133	41.775	5.222

DATOS GLOBALES SOBRE LA REVISION DEL PLAN

1.—POBLACION, SUPERFICIE Y DENSIDADES DE LA CIUDAD.

El municipio de Málaga cuenta con los siguientes núcleos de población: Málaga-capital, que es el núcleo urbano principal; Torremolinos, ciudad turística autónoma, origen del desarrollo turístico de la Costa del Sol; y Churriana y Campanillas núcleos importantes rurales y de asentamiento de inmigrantes campesinos en la periferia de la capital.

Superficie del término municipal: 40.550 Has.

Población total del municipio de Málaga en 1980: 500.000 hab.

De ella:

En la capital de Málaga	450.922 hab.
En el núcleo de Torremolinos	21.245 hab.
Otros núcleos	15.149 hab.

Densidades:

Término municipal	12 hab./Ha.
Aglomeración de Málaga	155 hab./Ha.
Aglomeración Torremolinos	29 hab./Ha.

Superficie del Suelo consolidado Urbano (1981):

En Málaga	3.200 Has.
En Torremolinos, aprox.	900 Has.
Campanillas, Churriana, aprox.	100 Has.
	4.200 Has.

Síntesis de estructura económica:

Población activa por sectores en 1979:

Sectores	Pobl. Activa	% S/. Pobl. Act.
Primario	3.598	2,3
Secundario	57.419	36,8
Construcción	26.234	16,8
Terciario	95.134	60,9
TOTAL	156.151	100,00

	Pobl. Total	Pobl. Activa	Pobl. Total
1970	374.452	118.508	31,6
1979	484.750	156.151	32,2

2.—DATOS COMPARATIVOS DEL PLANEAMIENTO ANTERIOR (PLAN GENERAL DE 1971) QUE SE REVISA Y EL ACTUAL EN MALAGA-CAPITAL.

	Plan 1971	Actual
Suelo calificado como Urbano ..	2.026 Has.	3.844 Has.
Suelo calificado como Urbanizable (con Sistemas Generales)	3.774 Has.	1.142 Has.
TOTAL SUELO	5.800 Has.	4.986 Has.

Ejecución del Plan a los 10 años de vigencia (1981)

Planes Parciales aprobados definitivamente:

— 58 Planes cubriendo 1.552 Has. capaces para 37.000 viviendas en Málaga capital.

— 13 Planes cubriendo 372 Has. capaces para 12.500 viviendas al Oeste del Río Guadalhorce (Torremolinos, Churriana).

3.—LAS DIMENSIONES DE LA REVISION DEL PLAN GENERAL.

Expectativas demográficas:

Hipótesis media de crecimiento en 8 años: 170.000 hab.

Expectativas inmobiliarias:

Actividad previsible del sector inmobiliario. (Tasa previsible de construcción de viviendas) ..... 4.500 viv/año.

De ellas, la proporción de viviendas de Protección Oficial, sería del 75 % del total, de acuerdo con el comportamiento actual del Sector.

4.—DIMENSIONES TOTALES DEL PLAN DE TODO EL TERMINO MUNICIPAL.

a) Suelo Urbano clasificado por el Plan: 4.900 Has. (Málaga-capital = 3.844 Has.).

b) Suelo Intersticial Urbano vacante, clasificado dentro del anterior como **urbano,** ordenado y a gestionar mediante "Unidades de Actuación y Regímenes Transitorios":

— Residencial ..... 328,6 Has. con capacidad para 19.162 viv.

— Industrial ..... 264,4 Has.

c) Suelo Urbanizable Programado. Para los primeros 8 años.

— Residencial ..... 486,2 Has. con capacidad para 22.613 viv.

— Industrial ..... 49.21 Has.

d) Suelo Urbanizable no Programado.

— Para uso residencial ..... 704,16 Has.

— Para uso industrial ..... 190,00 Has.

Resulta de ello una previsión de crecimiento inmobiliario para 8 años, incluyendo la renovación y rehabilitación de 46.575 viv. (5.822 viviendas año en todo el municipio), con capacidad para 186.300 habitantes (hipótesis "intermedia" de crecimiento demográfico: 170.000 habitantes).

5.—EL REEQUIPAMIENTO PROGRAMADO EN CIFRAS PARA LOS PRIMEROS 8 AÑOS (URBANO Y URBANIZABLE).

	Actual (Has.)	Propuesto por el Plan (Has.)
Educativo	108	104
Socio-Asistencial	45	64.2
Deportivo Público	13	66,3
Verde	84	420,5

6. FINANCIACION.

Costo de ejecución del Plan en la primera etapa de 8 años programada, cargado a la Administración Local: 7.333 millones de Ptas., constantes de 1983.

Inversión anual media municipal en los 8 primeros años del Plan: 916 millones de pesetas.

OPERACIONES DEL PLAN.

A. **Estudios. Planes y Proyectos.**

- A.1. Planes Parciales.
- A.2. P.E.R.I.
- A.3. Unidades de Actuación.
- A.4. Planes Especiales.
- A.5. Proyectos Públicos de urbanización y edificación.

B. **Adquisición de suelo.**

C. **Operaciones de ejecución de la urbanización.**

- C.1. Operaciones de urbanización de Parques Forestales, Parques Urbanos, Jardines y Plazas.
- C.2. Construcción de equipamientos.
- C.3 Construcción de Servicios, de Infraestructuras. Criterios para una política de inversiones en Obras Públicas.

D. **Operaciones Públicas de Rehabilitación y Construcción de Nuevas Viviendas.**

El Plan General propone la ejecución de un conjunto de operaciones de urbanización de muy diferente naturaleza y envergadura, en lugares muy heterogéneos de la ciudad que se categorizan en el cuadro de la página siguiente.

Puede verse al respecto como hay en el capítulo "A", un conjunto de **"Estudios, Planes y Proyectos"** cuya importancia y valor emblemático les sujeta a un vínculo de control por la gestión del Plan, para que mejor interpreten las indicaciones genéricas del Plan General, consistentes en una formulación de las determinaciones a un nivel mayor de detalle y concreción. **Son trabajos de iniciativa pública,** en un intento de controlar el proceso de creación de ciudad por parte de la Administración.

Las Operaciones de ejecución de la urbanización (C.1 = Operaciones de Urbanización, C.2 = Construcción de equipamientos, C.3 = Construcción de Servicios) habrá de ir precedidas siempre de un cierto Estudio, Plan o Proyecto, la mayoría de los cuales se incluyen en el Capítulo "A". El Programa deja sin mencionar la realización de aquellas obras que siendo de ejecución privada o pública, sólo tienen valor especial para la comunidad que las recibe (piezas interiores de barriadas de dimensiones pequeñas...).

El capítulo "B" hace referencia al programa de Adquisición de suelo necesario para realizar las operaciones de urbanización y las Operaciones Públicas de Vivienda (Capítulo "D").

A. ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS.

Se programan aquí los trabajos de preparación (estudios, planes y proyectos) de las operaciones de urbanización y ordenación que ha de realizar el Ayuntamiento, entresacadas por su importancia o valor general para toda la ciudad o partes importantes de la misma. Estos trabajos pueden pertenecer a operaciones privadas, pero acogidas al sistema de cooperación. El proyecto deberá orientar y canalizar precisamente aquellas obras de urbanización que aunque la Ley señale su ejecución a cargo de los privados, tienen un valor general importante, o necesitan de la colaboración de la Administración; por otra parte, se encuentran estudios a realizar sobre operaciones municipales. Todos estos Estudios, Planes o Proyectos son de iniciativa pública.

A.1. PLANES PARCIALES:

SUP-T-1, Teatinos	179.500 m² (1er. Cuat.)
SUP-T-3, Capitán	145.908 m² (2.° Cuat.)
SUP-T-4, Bizcochero	284.880 m² (2.° Cuat.)
SUP-PT-2, Morales II	56.415 m² (1er. Cuat.)
SUP-LE-6, Camino de Olías	74.300 m² (2.° Cuat.)
SUP-LE-7, Jarazmín	16.625 m² (1er. Cuat.)
SUP-CA-6, Santa Rosalía II	45.320 m² (1er. Cuat.)

A.2. P.E.R.I.:

Centro:

C -1 Convento del Carmen.
C -2 Perchel norte.
C -3 Barrio Alto, Biedmas.
C -4 Manzana Los Cristos.
C -5 Lagunillas.
C -6 Parras.
C -7 Olletas.
C -8 Cementerio San Miguel.
C -9 Capuchinos.

Litoral Este:

LE-1 San Telmo.
LE-2 Las Cuevas.
LE-3 Miraflores del Palo.

Prolongación:

P -1 Gas Ciudad.
P -2 Moro.

Rosaleda:

R -1 Bailén.
R -2 Antiguo Cuartel General.
R -3 Domingo Savio.
R -4 Bresca.
R -5 Carlos Haya.

Litoral Oeste:

LO-1 El Bulto.
LO-2 La Princesa.

Puerto de la Torre:

PT-1 Fuente-Alegre.
PT-2 Chaparral.

Torremolinos:

TO-1 Carihuela.
TO-2 Calvario.
TO-3 Camping Los Alamos.
TO-4 Las Velas.

A.3. UNIDADES DE ACTUACION Y REGIMENES TRANSITORIOS:

LE-6 Baños del Carmen.
LE-9 Cocheras.
LE-10 Pasaje de Mora.
PD-1 Los Aguacates.
PD-2 Pura Gutiérrez.
R-3 Segismundo Moret.
R-4 Barón de Les, 2.
R-6 Avda. de Barcelona.
R-7 Velarde.
CA-6 Centro.
TO-6 La Roca.
C-3 Aparcamiento en Plaza Arriola.
C-4 Apertura calle Olózaga-calle Marqués.
C-5 Regulación de la manzana en calle Marqués.
C-6 Apertura del Pasaje de la Victoria.
C-7 Apertura de calle Zegrí entre calle Alcazabilla y calle Granada.
C-8 Apertura entre calle Don Rodrigo y calle Marqués de Valdecañas.
C-10 Reordenación manzana calle Refino y calle Negros.
C-11 Reordenación manzana calle Negros y calle Garcilaso de la Vega.
C-12 Reordenación manzana calle Garcilaso de la Vega y calle Chaves.
C-13 Apertura de la calle San Bartolomé.
C-16 Reordenación manzana calle Circo, calle Altozano.
C-18 Ordenación tramo calle Puerto Parejo.
C-19 El Ejido.

A.4. PLANES ESPECIALES:

a) **De itinerarios o vías:**

26 Paseo Marítimo Occidental desde la Fábrica de Tabacos hasta la Térmica.
29 CN-340 desde su conexión con la Ronda Exterior hasta el límite del término con Benalmádena.
1 Carretera de la Cala, CN-340.
18 Descenso al Guadalmedina desde los Montes (incluye S.G. del Parque de las Flores).
3 Itinerarios de Ronda del Este.
41 Ronda Exterior en sus tramos ya ejecutados.
25 Apertura del Arroyo del Cuarto al Paseo Marítimo y reordenación de la Plaza de Andalucía.
2 De la vía tangencial y sus ramales de enlace con la ciudad.

b) **De sectores singulares de la ciudad:**

19 Río Guadalmedina.
21 Alameda, Prolongación y sus puentes.
22 Calle de Alcazabilla.
23 Castillo de Gibralfaro.
25 De Enpetrol y Campsa.

c) **Otros Planes Especiales:**

20 Del Puerto, su expansión e instalaciones comunes con la ciudad.
24 De la Estación Central de Renfe.
32 Nuevo cementerio.
33 Area de servicios de los Asperones.
40 De catalogación.

d) **Planes Especiales de mejora del medio urbano:**

6 Jarazmín.
10 La Mosca.
15 Sierra Blanquilla.
17 Monte Dorado - Mangas Verdes - Cortijillo Bazán.
31 Las Morillas en Puerto de la Torre.
38 Campanillas.
35 Casco antiguo de Churriana.
4 Barriada Camino de Olías.

e) **Planes Especiales de Suelo no Urbanizable:**

36 Los Manantiales (de Protección).
12 Limonero - Concepción.
14 Tassara.
16 Victoria - Seminario.
13 Caleta Alta.
8 San Antón (de protección).
28 La Isla (de protección).
30 SG.SNU - Puerto de la Torre.
11 Carretera de los Montes.

f) **Planes Especiales de mejora del medio rural (en Suelo no Urbanizable):**

9 Marginales de la cuenca media del Arroyo de Jaboneros.
34 San Isidro.
39 Cuenca de Río Campanillas.

g) **De ordenación del litoral:**

5 De remodelación y ordenación de las Playas de El Palo.
7 Del Paseo Marítimo Oriental, desde la Malagueta hasta los Baños del Carmen.
37 Del Paseo Marítimo de la Carihuela y su conexión con el Bajondillo.
27 De la desembocadura del Río Guadalhorce y sus márgenes.

A.5. PROYECTOS PUBLICOS DE URBANIZACION Y EDIFICACION:

Consideramos proyectos públicos de urbanización, aquellos proyectos que definan obras públicas de carácter singular, especial significado o gran envergadura para la ciudad, y que estarán posibilitadas en sus estudios previos, para proponer al órgano de gestión competente la redacción de Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano que recojan todas aquellas intervenciones no planteadas en este Plan General. Al igual que los Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano, estos Proyectos Públicos de Urbanización hacen referencia básicamente a la urbanización de barriadas consolidadas con graves carencias de servicios. Estos proyectos públicos deberán redactarse durante el primer cuatrienio. A continuación se presentan unos cuantos ejemplos que desde el Plan se han considerado como más urgentes; no obstante la Gerencia podrá ampliar a otros casos de igual o mayor urgencia.

Estos proyectos de urbanización deberán ser lo más completos y globales posibles, atendiendo a las siguientes condiciones:

Definirán las modificaciones a introducir en la sección de la calle, calzada, aceras, medianeras, terrazas laterales, carril bus, abastecimiento de agua, alcantarillado, alumbrado público, etc., y sobre la ordenación del espacio entre los bloques y la calzada, así como la urbanización de espacios libres de equipamiento, el mobiliario urbano, la plantación de arbolado conveniente, la naturaleza de los pavimentos y el refuerzo de los servicios en aquellos tramos hoy congestionados. Contendrán igualmente la señalización de la calle y la ubicación y normalización de las señales tanto horizontales como verticales. Asimismo, incluirá una ordenación de tráfico con la utilización de los espacios internos de los barrios y de las calles limítrofes para aparcamientos y servicios. Estos proyectos deberán detallar y programar obras con la precisión necesaria para que puedan ser ejecutadas por técnicos distintos del autor del proyecto.

Respecto a los Proyectos de Edificación, constituye un listado no exhaustivo de todos aquellos proyectos importantes cuya iniciativa recae en la Administración.

a) **Proyectos públicos de urbanización:**

— Traseras de Ciudad Jardín.
— Carretera de Cádiz.
— Hogarsol.
— Camino Nuevo.
— Reurbanización de Puerto Parejo y de sus calles adyacentes.
— Urbanización de las calles del Centro.
— Urbanización de las calles y pasajes del Casco Antiguo de Torremolinos.
— De la Universidad y de la finca del Bordón, II fase.

b) **Proyectos de edificación:**

1. Sub-Parque de Bomberos para Málaga-Este.
2. Rehabilitación de los Baños del Carmen.
3. Social del Ejido.
4. Remodelación Ayuntamiento de Málaga.
5. Edificio de Correos.
6. Reutilización de la casa del jardinero.
7. Palacio de Villalcázar.
8. Centro Cultural Municipal (calle Alcazabilla).
9. Edificio de arte y actividades culturales de calle Marquesa de Moya.
10. Casa de Picasso en la Plaza de la Merced.
11. Teatro Cervantes.
12. Antiguo edificio del Colegio Universitario-Archivo Municipal (Alameda Principal).
13. Casa de las Animas.
14. Centro de Servicios Sociales en Trinidad Perchel.
15. Corralón de la Aurora.
16. Casa de la Juventud del Barrio de la Trinidad.
17. Corralón Montes de Oca.
18. Casa del Obispo.
19. Italcable.
20. Antiguo Cuartel de la Trinidad y alrededores.
21. Estación Central de Autobuses.
22. La Coracha.
23. Secadero de tabaco.
24. Asilo de Carranque.
25. Reutilización y remodelación del Matadero Municipal antiguo.
26. Dos equipamientos sociales en la rotonda de Carranque.
27. Museo de la ciudad-Casa de Teatinos.
28. Palacio de la Música-Auditorio.
29. Social RT.T.3.
30. Zona deportiva de la Universidad.
31. Camping Municipal de Arraijanal.
32. Velódromo.
33. Rehabilitación de la Fábrica de Corcho del Tarajal.
34. Cónsula.
35. Ampliación del Palacio de Congresos.
36. Reutilización del Colegio de Huérfanos de Renfe.
37. Zona Deportiva de Torremolinos.
38. Centro Cívico-Social de Campanillas (U.A. Centro).
39. Restauración del Mesón San Rafael.
40. Mercado de Mayoristas.
41. Edificio Vendeja.
42. Casa Alameda esquina a Puerta del Mar.
43. Convento de Santo Domingo.
44. Restauración convento del Carmen.
45. Torre del Litoral Oeste.
46. Estudio de prototipo de equipamientos sociales y deportivos.

B. ADQUISICION DEL SUELO.

El programa de adquisición de suelo para servicios y viviendas de promoción pública, se desarrolla en el Plan a través de todo un conjunto de mecanismos de gestión que siguen las pautas y estrategia de construcción de ciudad ya expuestas a lo largo del Plan.

Este conjunto de mecanismos de gestión, según los tipos de suelo, son:

a) En Suelo Urbanizable Programado, a través de:

a.1. La cesión obligatoria y gratuita del 10 % del aprovechamiento medio del sector en que se encuentre la finca, correspondientes a suelo para la construcción de 2.261 viviendas.

a.2. Cesión gratuita de los espacios de equipamientos de Planes Parciales.

AREAS:	m² de suelo
LE	59.679
PD	31.406
P	14.516
R	16.865
PT	19.730
T	631.523
I	75.511
LO	90.091
CA	43.471
CH	22.232
TO	32.318

a.3. Cesión de los excesos de Aprovechamiento para la obtención de Sistemas Generales: 1.667.341 m².

b) En Suelo Urbano, a través de:

b.1. Mediante convenios, Unidades de Actuación o Regímenes Transitorios, se obtiene:

— suelo para la construcción de 1.530 viv.
— y 1.165.815 m² de suelo para equipamientos distribuido por áreas de la siguiente manera:

AREAS:	m² de suelo
LE	276.075
PD	34.490
P	73.064
R	48.281
PT	107.433
T	137.217
I	136.784
LO	203.691
CA	58.101
CH	45.349
TO	45.330

b.2. Mediante expropiaciones se obtiene un total de 873.918 m² distribuidos por áreas de la siguiente manera:

AREAS:	m² de suelo
Centro	22.756
Campanillas	66.451
Churriana	7.600
Industria	10.470
Litoral Este	110.585
Litoral Oeste	304.754
Prolongación	37.380
Puerto de la Torre	237.655
Rosaleda	40.019
Teatinos	600
Torremolinos	5.500

De estos, 636.500 m² corresponden a la expropiación del S. G. de no urbanizable.

c) Suelo Urbanizable no Programado: aunque es suelo cuyas determinaciones no quedan plenamente marcadas por el Plan, estando a expensas de la redacción de las bases de concurso, en principio el Plan determina un conjunto de S. G. N. P. que suponen:

AREAS:	m² de suelo
LE	321.000
PD	192.000
R	43.250
T	182.300
TO	484.000
LO	433.450
I	170.000

Y unos sistemas locales de Suelo Urbanizable no Programado considerados en el momento de la redacción del Plan, imprescindibles, aunque desde luego no serán únicos, pues se añadirán los que se marquen en el desarrollo de los P.A.U. Estos son:

LE	189.724 m²
PT	77.500 m²

d) En Suelo no Urbanizable, mediante expropiación, el Plan obtiene un conjunto de Suelos calificados como S. G. del no Urbanizable y que supone un total de 636.500 m².

C. OPERACIONES DE EJECUCION DE LA URBANIZACION.

C.1. OPERACIONES DE PARQUES FORESTALES, PARQUES URBANOS, JARDINES Y PLAZAS.

De los cuarenta y siete parques y jardines importantes de Málaga propuestos como estructura general del sistema de espacios libres, el Plan de Actuación aborda la construcción de algunos de ellos y las primeras etapas de otros.

Los más singulares por características paisajísticas, de protección o recreo, serán objeto previo de un Plan Especial. El resto se someterá a estudio previo de proyecto de urbanización, así como habrá también operaciones de urbanización pequeñas más fraccionadas, en toda la ciudad, que vendrían incluidas en el capítulo del programa de actuación como déficit de urbanización de las barriadas, ya que esta pléyade de pequeñas plazas, espacios libres y jardines, en su mayor parte la constituyen espacios polivalentes arbolados que posibilitan el aparcamiento.

1. Parque forestal del Peñón del Cuervo.
2. Parque de Miraflores.
3. Parque forestal Pinares San Antón.
4. Parque del Lagarillo.
5. Parque forestal del Cerrado.
6. Parque de Las Niñas.
7. Jardines de los Baños del Carmen.
8. Parque urbano del Morlaco.
9. Parque forestal del Limonero.
10. Parque urbano de la Concepción.
11. Forestal de la Caleta.
12. Parque de Las Palmeras.
13. Parque forestal del Calvario y Victoria.
14. Parque forestal del Seminario.
15. Zona forestal de Tassara.
16. Parque urbano Jardines de Málaga.
17. Parque de Monte Dorado.
18. Parque de las Flores.
19. Parque de las Virreinas.
20. Jardines de Martiricos.
21. Jardines de la Vaguada del Camino Nuevo.

22. Parque urbano de Gibralfaro.
23. Jardines del Parque y Puerta Oscura.
24. Jardines de Picasso.
25. Jardines de Huelin.
26. Parque del Arroyo del Cuarto.
27. Jardines de Carranque.
28. Zona forestal de las Alcubillas.
29. Parque del Museo.
30. Parque Teatinos Norte.
31. Bulevard Teatinos.
32. Jardines de la Renfe.
33. Parque de Cortijo Alto.
34. Parque Teatinos Sur.
35. Parque del Ferrocarril.
36. Jardines del Cortijo de Torres.
37. Jardines del Duende.
38. Parque urbano de la Misericordia.
39. Parque del Guadalhorce.
40. Parque Cañaveral.
41. Parque forestal de la Píndola en el Cónsul.
42. La Cónsula.
43. Parque forestal de la Atalaya en el Puerto de la Torre.
44. Parque forestal de los Manantiales.
45. Parque de Benyamina.
46. Jardines de los Manantiales.
47. Parque de la Batería.

PLAZAS:

1. Plaza del Ejido.
2. Plaza de la Roca.
3. Plaza de la Victoria.
4. Plaza del Santuario.
5. Plaza de la Merced.
6. Plaza de Uncibay.
7. Plaza de la Constitución.
8. Plaza del Obispo.
9. Plaza de la Marina.
10. Plaza de Andalucía.
11. Plaza del Hospital Civil.
12. Plaza de Renfe.
13. Plaza de Carlos Haya.
14. Rotonda de Carranque.

C.2. CONSTRUCCION DE EQUIPAMIENTOS.

Una política coherente de equipamientos para el municipio debe desarrollarse en función del orden de prioridades que señale cuales son las actuaciones más urgentes a realizar, y cuales, aunque necesarias, pueden posponerse a una segunda etapa.

Ahora bien, no es la Administración Municipal sino la Central, la responsable de la creación de la mayor parte de los equipamientos y esta Administración no se encuentra en absoluto legalmente vinculada a un eventual plan de prioridades de sus inversiones señalado en el Plan General.

Existe un buen número de equipamientos cuya creación —y la adquisición de suelo para ellos— no es competencia exclusiva de ningún organismo público o privado. Es el caso de todos los servicios de tipo cultural, asistencial y deportivo. Una guardería o una residencia de ancianos, por ejemplo, pueden ser igualmente creadas por una orden religiosa con carácter benéfico, por particulares con o sin intereses lucrativos, por el Ministerio de Sanidad o de Trabajo, por una Caja de Ahorros, por la Diputación, por el Ayuntamiento o por Patronatos que agrupen a varios de estos agentes. Un campo deportivo público puede ser financiado por el Consejo de Deportes (Ministerio de Cultura), por el Ayuntamiento, por Federaciones Deportivas o por convenios entre ellos.

Igual variedad de organismos inversores se encuentra en el caso de las bibliotecas, los clubs de ancianos, los centros culturales y cívicos de barrio, etc...

Esta inevitable incertidumbre, no sólo constituye un problema a la hora de determinar el reparto de las cargas económicas para la financiación de los equipamientos propuestos en el Plan, sino que impide, también, el diseño de un programa normativo verosímil de actuaciones en este campo.

No obstante, en el Estudio de Costes se ha realizado una programación cuatrienal de todos los nuevos equipamientos propuestos que tiene básicamente un carácter indicativo.

Las zonas verdes, junto con los mercados municipales y las Juntas de Distrito, son el único equipamiento de exclusiva responsabilidad municipal (adquisición del suelo, creación y conservación). De esto quedan excluidas las zonas verdes de los Planes Parciales y los parques forestales del ICONA.

Unicamente para ellas podría señalarse un pograma normativo de prioridades, en función de dos criterios:

1. La densidad (viv/Ha.) de cada barrio. Así una zona verde en San Andrés, La Luz o Suárez sería de más urgente creación que otra en Churriana o Pedregalejo.
2. La relevancia de cada zona verde en la transformación de la imagen global de la ciudad.

En cuanto a los mercados municipales, además de la lógica prioridad a las zonas actualmente más desabastecidas de centros comerciales primarios (alimentación) recogidas en el cuadro n.º 1 de la Monografía de Centros Comerciales, habrá de tenerse también en cuenta el nivel económico de la población a que puede servir.

Los Suelos Urbanos reservados a equipamientos cuyo Sistema de Obtención sea la expropiación, deben ser adquiridos con una cierta urgencia, lo que obviamente significa una cierta prioridad en su obtención.

Los suelos de Sistemas Generales en el Suelo Urbanizable Programado irán adquiriéndose a medida que se desarrollen los Planes Parciales que tienen asignada su cesión.

La inversión municipal en la construcción de equipamientos debe dirigirse prioritariamente a aquellos que son de su única incumbencia (parques y jardines en Suelo Urbano y mercados municipales) y a los que por ausencia de inversiones de otros agentes públicos o privados, presentan mayores déficits. Este es el caso de los centros cívicos de barrio, ahora prácticamente inexistentes, que en nuestra propuesta incluyen algunos o todos de estos elementos, todos ellos muy deficitarios: bibliotecas, centros de reunión, club de ancianos, locales multifuncionales (que pueden servir igualmente para impartir clases de fotografía, cerámica, danza, etc., o para los ensayos de grupos musicales o de teatro...), servicio de sanidad municipales (planificación familiar, atención psiquiátrica primaria) y guarderías.

En cuanto a la política de obtención de suelo para equipamientos cuya construcción es financiada por órganos distintos al Ayuntamiento, pero en los que este cede gratuitamente el suelo, bien por obligación legal, como en el caso de equipamientos educativos, bien voluntariamente para facilitar su creación, debe ser el resultado de una política de acuerdos o convenios anuales entre la Administración Local y los órganos inversores, que garanticen la necesaria coordinación en este terreno.

Esta política de convenios periódicos debe permitir a la vez que el Ayuntamiento mantenga una cierta iniciativa de la que ahora carece en la creación de equipamientos no municipales.

Los criterios de prioridad por los que debe guiarse la actuación del Ayuntamiento en la celebración de estos acuerdos son de dos tipos: espaciales y por tipos de equipamientos.

ESPACIALES:

— Atención prioritaria a los barrios que presentan mayores déficits y, dentro de ellos, aquellos cuyos habitantes tengan una menor capacidad económica.

— Atención prioritaria a los equipamientos que por su localización y entidad pueden tener mayor relevancia en la transformación positiva del paisaje urbano.

Por tipos de equipamientos, serán prioritarios en este orden:

— Los dirigidos a satisfacer las necesidades más perentorias en educación y sanidad (equipamientos cuyos déficits provocan graves disfunciones).

— Los que satisfaciendo necesidades también perentorias, se dirigen a capas minoritarias, pero no nimias, de la población: centros residenciales de ancianos (mini barrios o residencias o centros especiales).

— Los que permiten un incremento de la actividad cultural, la cohesión social de los barrios y la calidad de vida urbana: equipamientos cívicos, culturales y deportivos.

— Las grandes zonas verdes forestales que suponen áreas de expansión y recreo para la ciudad congestionada: Parques Forestales, Parques Urbanos y Jardines. Estos espacios deben ser bastante polivalentes, analizando con sumo cuidado sus costes de mantenimiento.

C.3. CONSTRUCCION DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURAS. CRITERIOS PARA UNA POLITICA DE INVERSIONES EN OBRAS PUBLICAS.

El estudio de costes-programa del Plan referente a infraestructuras, analiza un conjunto de 51 operaciones de viario primario (listado general de viario primario), cuatro Planes Especiales de carácter sectorial (Renfe, Guadalmedina y Costas), cuatro Proyectos Integrales de Saneamiento, seis Proyectos de Canalización Especiales de Servicios, un Proyecto a escala ciudad sobre mejora de abastecimientos y depósitos de agua, otro Proyecto al mismo nivel sobre rectificado y supresión de la red aérea de alta tensión en zona urbana y un Proyecto de desarrollo del oleoducto Málaga-Puertollano.

Todo este conjunto de proyectos, así como otros de menor envergadura ya comentados, constituyen un déficit infraestructural de indudable importancia. No cabe duda, por tanto, que esta urgente demanda que posee Málaga en todo tipo de infraestructuras requiere un esfuerzo singular, pero sobre todo, un estricto y coherente programa de inversiones que haga factible en un decenio la recuperación de parte del grave retraso que en todo tipo de servicios básicos padece la ciudad.

A este fin, el Plan propone un programa indicativo de inversiones, tanto públicas como privadas, jerarquizado, que el Ayuntamiento, desde su situación de institución con capacidad de decisión en todo tipo de obras a realizar sobre la ciudad, debe ser el encargado de coordinar y diseñar.

SUPERFICIE POR TIPO DE EQUIPAMIENTO Y NUMERO DE INTERVENCIONES SEGUN SUELO

AREA: TOTAL MUNICIPIO

	U.A. y R.T.	Núm.	URBANIZA.	Núm.	ACT. AISLA.	Núm.	S.G. y N.U.	Núm.	TOTAL	Núm.
COL. PREESCOLAR	8.620	5	17.450	13	13.326	9	0	0	39.396	27
COL. 8 UNIDADES	43.719	9	34.854	11	100.060	25	0	0	178.633	45
COL. 16 UNIDADES	88.209	10	57.625	7	130.240	14	0	0	276.074	31
COL. 24 UNIDADES	39.302	3	28.968	2	39.200	3	15.000	2	122.370	10
COL. 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	324.626	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 DEPORTIVOS	45.210	3	153.869	38	323.520	19	141.000	2	663.599	62
— TOTAL EQUIPAMIENTOS	1.215.815	118	1.037.349	211	2.225.774	267	2.123.241	28	6.552.179	624

Los escasos resultados obtenidos en las pasadas décadas en estas atribuciones de coordinar los diversos esfuerzos sectoriales e institucionales son, sin duda, una de las más poderosas razones del notable retraso con que estas se vienen desarrollando y de la dudosa "rentabilidad urbana" de las obras públicas realizadas. Aparece así la tradicional alta inversión en grandes infraestructuras, con alta componente subvencionada por parte de la Administración central, sin capacidad estructurante y sin que vaya pareja, sino todo lo contrario, a intervenciones sobre los elementos capilares, en los que la ciudad, por otra parte, presenta unas exigencias de inversiones semejantes en volumen. Piénsese como ejemplo en la Presa del Limonero y la inutilidad del actual cauce del Guadalmedina, en la Prolongación de la Alameda junto al colosalismo de sus enlaces y la impermeabilidad vertical de la ciudad en los sectores occidentales, en la canalización y embovedado del Arroyo de los Angeles y del Arroyo del Cuarto y en el mal drenaje de las lluvias en la ciudad. En resumen, estas inversiones han sido potentes, pero muy sectoriales, escasas en su ámbito de aplicación, descoordinadas y de débil carácter urbanizador.

Ante esta situación, el Plan en su estudio económico y financiero establece un techo viable a las intervenciones. Un posterior y cuidadoso estudio de los estándares a aplicar en cada caso (a veces una explanada mejorada puede sustituir con ventaja a un suelo asfaltado o una farola puede ser más adecuada que un báculo de 9 m.) y una acentuada preocupación por la aditividad y programación de fases en los proyectos harán factible el Plan, evitando la tremenda inflación de costos que devalúa, aún más, el reducido margen en que habrá de moverse el techo de inversiones en estos capítulos.

El Plan propone la agrupación de las inversiones de dos formas diferentes: la primera, con criterios sectoriales, agrupa los grandes "subsistemas" y para su ejecución, o al menos para su estudio, deberá recurrirse a los Proyectos Integrales (PI) que estudien las actuaciones en su conjunto; la segunda, atiende a criterios espaciales y las agrupa en Proyectos Públicos de Urbanización, Planes Especiales de Areas o Vías Singulares y Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano —según las obras se refieran a la ordenación de espacios o vías determinadas cuya complejidad implicará su desarrollo mediante Plan Especial o Proyectos Públicos de Urbanización— bien, de espacios amplios polivalentes y no cualificados, correspondientes a "espacios libres" de barriadas, consolidadas, marginales o periféricas, en los que la complejidad y falta de ordenación obliga a adoptar la figura del "planeamiento especial de mejora" o simplemente la del Proyecto Público de Urbanización.

Para todo ello, la unanimidad y coordinación de criterios entre las diferentes administraciones en sus correspondientes programas de inversiones, como ya hemos mencionado, es un hecho que resulta indiscutible para la viabilidad del Plan.

Resulta, pues, indispensable, recurrir a la figura del convenio, actualizando y completando los que en la actualidad, incumplidos en su mayoría, existen, así como ampliar los mismos a organismos tan importantes en la actividad urbana y en la Aministración pública, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la administración portuaria, el ICONA, etc...

Los criterios a los que se deben atener la redacción de estos convenios, como repuesta a una política única de inversiones públicas, son a nivel genérico y atendiendo únicamente a su rentabilidad urbana, los siguientes:

a) Lograr un reequilibrio en la distribución de inversiones que distinga los tres grandes tipos de ciudad en los que se actúa:

a.1) Las áreas centrales, que requieren un esfuerzo singular por su elevado valor simbólico y funcional; este sería el caso del Guadalmedina o los paseos marítimos.

a.2) Las áreas que constituyen la segunda corona de expansión de la ciudad, normalmente polígonos de viviendas, desarrolladas en su mayoría en los últimos veinte años, donde los niveles de urbanización están "bajo mínimos" y en las que el esfuerzo inversor debe buscar la mejora uniformada de los estándares, con proyectos públicos de urbanización **completos.**

a.3) Las áreas marginales y de baja densidad donde la reurbanización no debe reproducir los modelos utilizados en las áreas anteriores, en las que la elevada densidad de uso o la excesiva cualificación del sitio, exigen unos estándares completamente diferentes, al menos en estas primeras etapas en las que el principal objetivo es lograr una calidad ambiental equiparable en toda la ciudad, calidad que en áreas marginales valora notablemente su reducida densidad, su mayor aptitud para la progresiva mejora de la vivienda y de los servicios.

b) Que las diversas administraciones aseguren la redacción de proyectos únicos, garantizando esta aditividad de la operación tanto en sus diversos agentes como por las diferentes etapas que necesariamente se darán en el desarrollo de la operación completa.

c) Que las diversas administraciones, órganos y agentes acomoden sus políticas de inversión sectorial a esta programación única y génerica, con la lógica flexibilidad que estas programaciones-convenios deben poseer, garantizando el desarrollo de etapas completas, y la actuación en aquellos aspectos más urgentes para la ciudad. Para ello, es necesario establecer unos techos de inversión, al menos en la primera etapa, que faciliten el establecimiento de prioridades con carácter sectorial.

El tipo de inversiones deberá responder de forma simultánea a estos criterios, así como a los de carácter territorial, que en gran parte de los casos son los que dan pie a la participación de otras administraciones públicas. Resolverán por tanto problemas de disfuncionalidad en la estructura urbana, de los que hoy se dan numerosos casos y que a pesar de su marcada sectorialidad, caso de una circunvalación o de la creación de una nueva terminal de viajeros, suponen desde la óptica urbana, elementos relevantes de la nueva estructura propuesta y como tales requieren el "acoplamiento" a la totalidad del sistema, argumento que motiva la intervención municipal en su proyecto y programación.

DESCRIPCION DE LAS GRANDES INTERVENCIONES PROPUESTAS EN INFRAESTRUCTURA CON CARACTER PRIORITARIO

1. SISTEMA ARTERIAL.

1.1. VIAS DE ACCESO Y CIRCUNVALACION.

1.1.1. **Mejora de la CN-340 en la zona occidental** (13 Kms).

Mejora necesaria desde una óptica territorial como mantenimiento de un sistema de comunicaciones equivalente en toda la Costa, garantizando la mejora de las relaciones de Málaga con su zona de influencia turística. Sectorialmente supone el incremento de capacidad en el tramo más congestionado de la CN-340.

Desde la ordenación del suelo implica el refuerzo de una estructura, hoy en día vigente, y cuya modificación presenta graves dudas e inconvenientes.

La mejora debería incluir un proyecto de ampliación y rectificación de la vía en la totalidad del término, el incremento de capacidad en las intervenciones principales, estableciendo pasos a diferente nivel y la reordenación de las áreas limítrofes, hoy escasamente ocupadas, con predominio del uso industrial. La reordenación supone, asimismo, la previsión de futuros ramales de enlace con la variante prevista en Benalmádena.

En las intersecciones principales (Azucarera-Aeropuerto, Carretera de Coín, La Colina, Variante de Torremolinos) el Ministerio, a través del CEAT, tiene un proyecto alternativo de trazado, tipo autovía que el Plan General no recoge por considerar improcedente a corto plazo.

1.1.2. **El desdoblamiento de la Carretera MA-401.**

Vía de fundamental interés en el refuerzo de las relaciones de Málaga con el Valle del Guadalhorce y de apoyo a las zonas industriales de la ciudad. Su desdoblamiento en un primer tramo está constreñido por el desarrollo de numerosos polígonos en sus márgenes, dejando una faja útil entre líneas de edificación muy desigual en su tratamiento y cuya amplitud oscila entre los 42 y 48 m en los tramos críticos. En estos tramos las intersecciones deberán ser semaforizadas y el proyecto incluirá, únicamente, el desdoblamiento a 4 carriles y la reordenación de accesos. El segundo tramo a partir del cruce del acueducto de Bores-Romero puede mejorar en sus condiciones técnicas, incrementando su velocidad específica con un trazado menos ajustado al terreno, con mayor distanciamiento de las intersecciones y el establecimiento de pasos superiores en las más importantes. En una primera fase el desdoblamiento alcanzaría hasta el Polígono de Mercamálaga.

1.1.3. **Rectificación de la Carretera de La Cala.**

La obra tiene el proyecto aprobado y está pendiente de adjudicación. No obstante, entendemos necesario algunas rectificaciones de trazado que posibiliten la independencia y mantenimiento de servicios de la carretera actual, así como el cuidado de los elementos geográficamente más significativos, como son el cruce de la ensenada del Peñón del Cuervo o la travesía del poblado de La Araña.

1.1.4. **Inicio de las obras de la vía tangencial, en la circunvalación de El Palo.** (4,3 Kms).

En una primera fase, por la complejidad de trazado entendemos que únicamente debería abordarse como Carretera de dos carriles, ampliable en sucesivas etapas.

1.2. LAS VIAS PRIMARIAS DE LA CIUDAD.

El Plan propone completar a corto plazo una estructura de vías primarias que solvente parte de las graves disfuncionalidades que hoy posee el sistema arterial interno, sirviendo a su vez como soporte básico a la ordenación y estructura de áreas en la actualidad totalmente desarticuladas.

Consideramos prioritarias en la programación y, por tanto, urgente de iniciar el estudio y proyecto en el que la intervención municipal debe ser decisiva por su marcado carácter urbano, las siguientes:

— **Finalización de la Ronda Intermedia hasta el Paseo Marítimo y Prolongación de la c/. Albacete como vía de contorno y apoyo al Parque del Cuarto.**
Esta obra tiene tres tramos de muy diferente entidad y cada uno de ellos con un modo de financiación diferente: la prolongación hasta el Paseo Marítimo supondría un nuevo acceso portuario para el tráfico pesado; la prolongación de calle Albacete debería ir acompañada del proyecto de Parque del Cuarto; la prolongación de la Ronda Intermedia hasta el Puente de la Rosaleda completaría las obras que se iniciaron como motivo de los Mundiales y el inicio del tramo más complejo de la Ronda Exterior.

— **Prolongación de la Avenida de Ciudad Jardín cruzando el Guadalmedina hasta su encuentro con el ramal de la Ronda Intermedia.**
Esta obra paralela a la anterior posee un trazado notablemente menos complejo, pero en el que se debe cuidar su aspecto de Avenida que regenere la precaria situación de este suelo, transformando su aspecto actual de espacio residual entre dos barriadas, reconvirtiéndolo en fachada y referencia común de ambas.

— **Prolongación de la Ronda Exterior desde su confluencia con la Alameda hasta la intersección de Martínez de la Rosa.**
Este proyecto tiene como zona de singular importancia la travesía del Camino de Antequera. En este tramo la depresión del trazado permite el "aislamiento" de la colonia residencial respecto a la autopista, al poderse esta diseñar bajo nivel.

Esta obra se plantea a través de un nuevo convenio MOPU-Ayuntamiento que actualice el del año 77, y que debería incluir obras afines como son la reordenación del Camino de Antequera y de la Avda. de Herrera Oria, en las cuales, tal vez deba participar, por atravesar polígonos de promoción pública, el IPPV en su financiación.

— **Itinerarios de Ronda del Este.**
En esta obra el agente inversor principal va a ser el privado en las diferentes unidades de actuación que los desarrollan. Sin embargo, la necesidad de un proyecto único requiere la redacción urgente por parte del Ayuntamiento del Plan Especial, al que deberá acomodarse las inversiones previstas en estos próximos cuatro años.

— **Vias marginales del Guadalmedina.**
Están sometidas al Plan Especial de Ordenación del cauce del río que a su vez se solapa con el Plan Especial de la fachada del Perchel y con el Plan Especial de la Alameda y sus Puentes. Estas vías marginales resolverán tanto las relaciones Norte-Sur de la ciudad a través de un eje central, como la transformación progresiva y recuperación del aspecto actual del cauce, respetando su condición que entendemos es difícilmente sustituible, pero consiguiendo una mejor utilización y reforzando su destacado papel como eje de la ciudad.

— **Reordenación de la vía de cintura del Puerto y Muelle de Heredia.**
Esta obra es muy urgente para la restitución del Paseo del Parque y la Alameda a una condición más de paseo. Sin embargo, esta recuperación exige la conjugación de los intereses de la actividad portuaria con los de la ciudad y, por tanto, se remite a un Plan Especial de iniciativa portuaria, prioritario en su ejecución, y del que se generará un convenio Puerto-Ayuntamiento para la ejecución de las obras necesarias.

— **El Paseo Marítimo de Poniente.**
Es la obra si cabe más urgente junto con el cierre de la Ronda Exterior.

Aparte de esta consideración, esta obra presenta grandes facilidades y múltiples canales de financiación para los diversos capítulos que componen el proyecto. A la necesidad que del Paseo requiere el suelo residencial que le da fachada, y a las grandes ventajas que supondría para el Puerto como nuevo acceso, se añaden las inversiones necesarias para la ejecución del interceptor costero, las de CAMPSA en la rectificación y mejora del oleoducto, y las de la Jefatura de Costas, en el tratamiento de las playas de San Andrés y Huelin.

— **Reordenación de vías existentes.**
Asimismo el Plan propone la reordenación y reurbanización de las vías primarias de mayor significado en la estructura radial de la ciudad. Entre ellas destacamos como más urgentes:

— Carretera de Cádiz en su tramo interno a la ciudad.
— Juan Sebastián Elcano, calle Bolivia - calle Vara.
— Avenida Carlota Alessandri.

Todas ellas requieren un P.P.U. y la financiación podría compartirse dentro de un convenio MOPU-Ayuntamiento.

Asimismo, existen otras vías de menos importancia en las que cabe la posibilidad de vincularlas a otros estudios:

— Emilio Thuiller.
— Camino Nuevo.
— Sor Teresa Prat - Martínez de la Hoz.
— Alcalde Díaz Zafra - Avenida de la Paloma.
— Callejones del Perchel - Puente de las Américas - calle Hilera.
— Conde de Mieres.

2. OBRAS DE CARACTER INSTITUCIONAL Y DE SINGULAR IMPORTANCIA EN LA ESTRUCTURA DE LA CIUDAD.

2.1. REORDENACION DEL CAUCE DEL GUADALMEDINA.

Esta obra ya comentada en el apartado anterior, requiere la aportación de múltiples fuentes de inversiones, entre las que consideramos prioritarias: Confederación, en su colector general del Guadalmedina; Ministerio de Obras Públicas, en sus diversos organismos, en la rehabilitación de la fachada Trinidad-Perchel y reordenación de una de las nuevas avenidas de la ciudad; Ayuntamiento como órgano con mayores atribuciones y mayor peso institucional en la ordenación y actuaciones internas de la ciudad.

2.2. REGENERACION DE LAS PLAYAS DE EL PALO Y REORDENACION DEL LITORAL ORIENTAL.

Obras vinculadas a la Dirección General de Costas, a la Jefatura de Carreteras en su proyecto de rectificación de la Carretera de La Cala, y al Ayuntamiento en relación a la reordenación de un perfil costero hoy en día altamente degradado.

2.3. REORDENACION Y ESTABILIZACION DE LAS CUENCAS Y ARROYOS EN EL LITORAL ORIENTAL.

Estas obras requieren la intervención de la Confederación —con un presupuesto ya aprobado a este fin— e Icona en las cuencas superiores y zonas no urbanas, tanto para la estabilización de las laderas como para la fijación del cauce. El Ayuntamiento debe intervenir en los proyectos, al ser obras que pueden mejorar notablemente la utilización y el paisaje de estos arroyos, aunque su financiación debe ser efectuada prioritariamente por los organismos citados. Se propone la ejecución de unos proyectos pilotos en arroyos representativos de los diferentes tipos existentes. Entre ellos consideramos el Arroyo Quintana y Aceitero, a los que se vincularían las obras de urbanización del Parque de San Telmo y Parque de la Alegría de la Huerta. Otro proyecto piloto podría consistir en el estudio de las cuencas del Arroyo Jabonero y el Arroyo de las Cuevas con la inclusión de alternativas de desvío e interceptores de ladera en este último, y a los que irían vinculados los parques de Jaboneros y la Mosca en sus proyectos.

2.4. LA REORDENACION DE LA TERMINAL DE VIAJEROS DE RENFE Y LA LIBERACION DE TERRENO PARA EQUIPAMIENTO DE LOS BARRIOS COLINDANTES Y ESTACION DE AUTOBUSES.

Esta operación tiene dos vertientes diferentes; una, la ejecución de la nueva terminal de viajeros que incluiría la remodelación de la actual estación de RENFE y la nueva estación de autobuses. Esta operación sólo requiere la obtención por parte del Ayuntamiento de los terrenos necesarios para la estación de autobuses, teniendo la Junta de Andalucía previstas la financiación completa de las obras. En la actualidad se estudia la posibilidad de permutar con RENFE terrenos próximos a la Estación de Clasificación de los Prados, incluidos en el Polígono Guadalhorce propiedad del SEPES, y que serían obtenidos por el Ayuntamiento con una modificación de la Ordenanza y parcelación de este polígono.

Paralelamente, se debe estudiar un convenio para la obtención del resto de los terrenos destinados a equipamiento de los barrios colindantes mediante el pago aplazado, y cuya financiación provendría de los excesos de aprovechamiento de Planes Parciales a ejecutar en el primer cuatrienio, suelos que tal vez serían de interés para la cooperativa de viviendas de la propia RENFE.

2.5. EL PARQUE DEL GUADALHORCE.

La utilización futura de este parque requiere su ordenación con la ejecución de los caminos de acceso, reordenación y conservación de la ribera, regeneración de las lagunas que permitan el mantenimiento del ecosistema y la plantación de masas arboladas que "fijen" la ordenación del futuro parque. Este deberá realizarse por fases, siguiendo el programa de obtención de suelo diseñado por el Plan.

3. INFRAESTRUCTURAS BASICAS.

3.1. SANEAMIENTO Y DRENAJE DE AGUAS PLUVIALES.

El P.I.S. redactado y conveniado en el período 1970-1975, se ha desarrollado únicamente en las zonas orientales de la ciudad, encontrándose redactado para las occidentales y en fase de redacción para Torremolinos y margen derecha, del Guadalhorce. Las modificaciones que el nuevo planeamiento supone en las zonas occidentales, tanto en la definición del trazado como en su dimensionamiento, obligan a efectuar la revisión de estos proyectos. Sin embargo, estas obras son las más urgentes que posee Málaga dentro de este capítulo, ya que reciben la recogida de aguas tanto de la ciudad existente actualmente (2/3 de la población), como de sus zonas de expansión planeadas para la próxima década. Junto al **interceptor costero occidental** (ver plano) es necesario abordar las obras de los siguientes colectores:

— Colector de la margen derecha del Guadalmedina, en cuyo trazado deben entrar consideraciones propias del P.E. del cauce, sobre todo en lo referente a posibles rectificaciones del encauzamiento, y la posibilidad de fijar una faja para todo tipo de servicios en infraestructuras: red de agua potable, gas, telefónica, electricidad (está incluido dentro de los presupuestos del P.I.S.).

— Colectores de Arroyo Roldán y Arroyo de las Cañas: en su financiación se asigna la mayor parte a las nuevas urbanizaciones que requieren sus servicios: Cañaveral, Cónsul, Morales, Tomillar, Santa Isabel y Teatinos; en general son los sectores de Urbanizable Programado y U.A. los que en mayor proporción lo requieren. El Ayuntamiento únicamente debe redactar el proyecto, y paralelamente estudiar la urbanización de estos cauces y la asignación por tramos a los diferentes sectores, así como aquellas partidas que deberá realizar con financiación propia.

— Colector Arroyo Teatinos y drenaje de Ronda Exterior.

Las zonas bajas de la Carretera de Cádiz padecen desde siempre el problema de la eliminación de las aguas, debido a la escasez de pendientes en el terreno y a la existencia de numerosos puntos bajos.

La Ronda Exterior, en parte, ha supuesto la aparición de un nuevo interceptor que elimina y trasvasa a la cuenca del Guadalhorce parte de la escorrentía de la cuenca primitiva del Arroyo Teatinos.

Sin embargo, en las zonas comprendidas entre la carretera de acceso a la Universidad y el ferrocarril, la eliminación de estas aguas por trasvase resulta técnicamente complicado por el alejamiento de los cauces, y las escasas pendientes que estos llevan. La recuperación pues del primitivo Arroyo Teatinos, además de resolver el problema de la Ronda Exterior para la ciudad, supondría la eliminación fácil de las aguas pluviales de numerosas zonas de la segunda corona —entre Ronda Intermedia y Ronda Exterior—, hoy con graves deficiencias. En su proyecto y financiación, además de Carreteras y Ayuntamiento, debería participar el IPPV, al atravesarse en su trazado varios de los polígonos de promoción oficial que requerirían de sus servicios para la eliminación de las aguas: Polígono de Cártama, Polígono Ronda Exterior, Barriada Dos Hermanas y Barriada Girón.

— En la zona oriental de la ciudad, el interceptor de la Caleta resuelve el problema de eliminación de vertidos directos de aguas negras al mar, y salvo obras puntuales de mejora, sería conveniente únicamente, —a la espera de su prolongación hasta el emplazamiento definitivo de la depuradora— el recrecimiento del emisario del Gálica que garantice la salubridad y limpieza en las playas regeneradas de El Palo.

— En la margen derecha del Guadalhorce, la existencia de emisarios en la mayoría de los puntos de vertido supone una notable diferencia en la gravedad del problema, por lo que atendiendo a los criterios iniciales, se propone únicamente, en las primeras etapas, actuaciones puntuales de mejora en los emisarios: recrecimiento, mejora del bombeo, ampliación de la zona recogida, así como la ejecución de dos colectores fundamentales:

- Colector de Churriana, realizándose en la actualidad y cuyos tramos últimos, se deben financiar en su mayoría por la aportación privada de las numerosas U.A. que necesitan de su servicio. Es pues urgente, la asignación de partidas entre ellas y la valoración de aquellos capítulos o tramos que no puedan ser asignados a la iniciativa privada.
- Colector de la urbanización El Pinar y Benyamina. Se plantea su financiación una parte por la iniciativa pública como primera etapa del P.I.S. de la margen derecha del Guadalhorce, en estos momentos en proyecto, y otra parte por las diversas urbanizaciones que requieren su servicio.

3.2. EL ABASTECIMIENTO Y DISTRIBUCION DE AGUA POTABLE.

Se considera urgente:

— El abastecimiento y nuevos depósitos en Torremolinos del Río Verde, obras que creemos están ya contratadas en su totalidad por la Confederación.

— La creación de nuevos pozos en el Guadalhorce y la prospección para búsqueda de nuevos puntos de abastecimiento a partir del subálveo. En este método:

- La política hidráulica del Ayuntamiento debe tender a "dispersar los riesgos" no tratando de abastecer la totalidad de los núcleos de la ciudad a partir de un solo caudal. De ahí que núcleos como Churriana, La Araña, Campanillas, deban tener sus propias redes de abastecimiento, a pesar de que en determinadas épocas se opte por abastecerlas a través de la red general.
- Intensificar la explotación de las numerosas cuencas subálveas que discurren en el subsuelo de la ciudad y que en parte ya se explotan, para usos de riego y limpieza.

— La creación de nuevos depósitos de regulación en Puerto de la Torre y Churriana, cargando parte de su financiación a la iniciativa privada de nuevas promociones.

— Dar una prioridad a las obras internas de la red de distribución: cierre de anillos, sustitución de redes frente a nuevas obras de fuerte inversión: Depuradora Limonero, Embalse Puerto de la Torre, etc.

3.3. GRANDES CANALIZACIONES DE SERVICIOS.

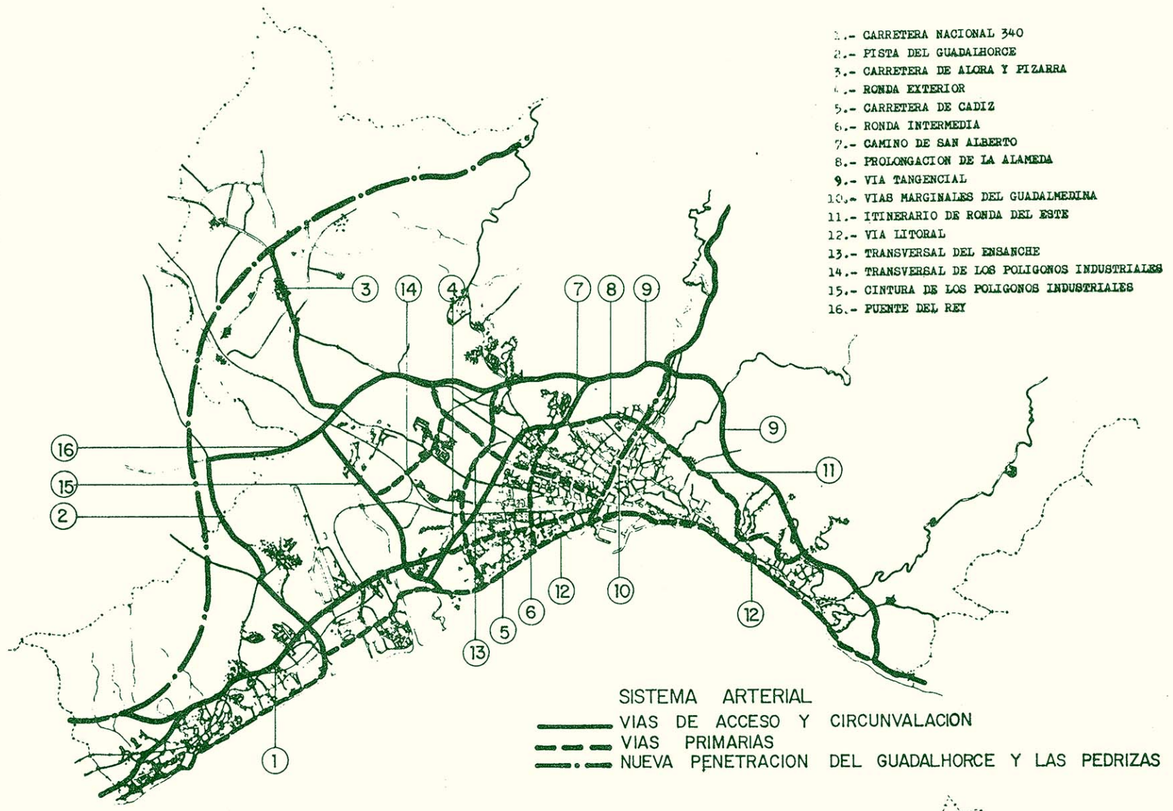
Consideramos fundamentales las siguientes, todas ellas a estudiar como proyecto de ordenación del subsuelo:
— Paseo Marítimo de Poniente (P.E.).
— Cauce del Guadalmedina (P.E.).
— Herrera Oria.
— Oleoducto de Puertollano.
— Carretera de cintura del Polígono de Guadalhorce.

Algunas de ellas se observa, van incluidas en Planes Especiales que deberán estudiar sus etapas de ejecución. El resto se remite a proyectos que el Ayuntamiento deberá redactar, y en el que se especificará la disposición de las diferentes instalaciones dentro de la faja reservada. Son urgentes a este fin los proyectos de Herrera Oria por la subterraneización prevista por el IPPV del trazado de Alta Tensión, y el de la Carretera de cintura del Guadalhorce por la ejecución del Oleoducto de la Cros.

3.4. RECTIFICACION Y MODIFICACION DE TRAZADOS DE ALTA TENSION.

El nuevo planeamiento ha tratado de recoger la mayor parte de los tendidos de Alta Tensión dentro de ejes principales de su ordenación. Sin embargo, en muchos casos, la dispersión de líneas y las dificultades que ello suponía a la ordenación de los sectores, ha obligado a proponer, en un plazo más o menos largo, la supresión o sustitución por otros trazados.

Al ser el coste elevado y la financiación dudosa, no se programan en ningún caso, y únicamente se prevé el estudio más detallado, que debería abordarse previo a la urbanización de estos suelos, considerando una serie de corredores que el Plan reserva a este fin.



Entre ellas consideramos prioritaria la que en la actualidad recoge los tendidos que paralelamente a la Ronda Exterior, conectan la Térmica con la Subestación de los Ramos. En este corredor es necesario la búsqueda de una solución alternativa a la que en la actualidad existe en los tramos extremos de entrada a la Subestación de los Ramos y a la Térmica. Este estudio es urgente por ser previo a la urbanización de los sectores afectados.

D. OPERACIONES PUBLICAS DE REHABILITACION Y CONSTRUCCION DE NUEVAS VIVIENDAS.

Como ya comentamos, el Plan realiza una propuesta, creemos nada utópica, de rehabilitación de 170 viviendas anuales, lo que supondría haber rehabilitado con promoción pública unas 1.300 viviendas del actual parque inmobiliario. A su vez, el Plan plantea en su programa de viviendas por renovación de la Ordenanza, suelo vacante o rehabilitación en Suelo Urbano, un conjunto de 600 viviendas; la capacidad potencial puede ser algo mayor, pero las dificultades de promoción de este tipo de operaciones nos hacen ser precavidos respecto a la oferta posible. Esto supone que la iniciativa privada dispone de un campo de inversión de considerable importancia si se sabe encauzar con la suficiente rentabilidad y profesionalidad.

A este conjunto de viviendas, el desarrollo del Plan mediante sus convenios en Unidades de Actuación y Regímenes Transitorios, aporta suelo para la construcción de 1.530 viviendas.

En el Suelo Urbanizable Programado el desarrollo del Plan aporta:

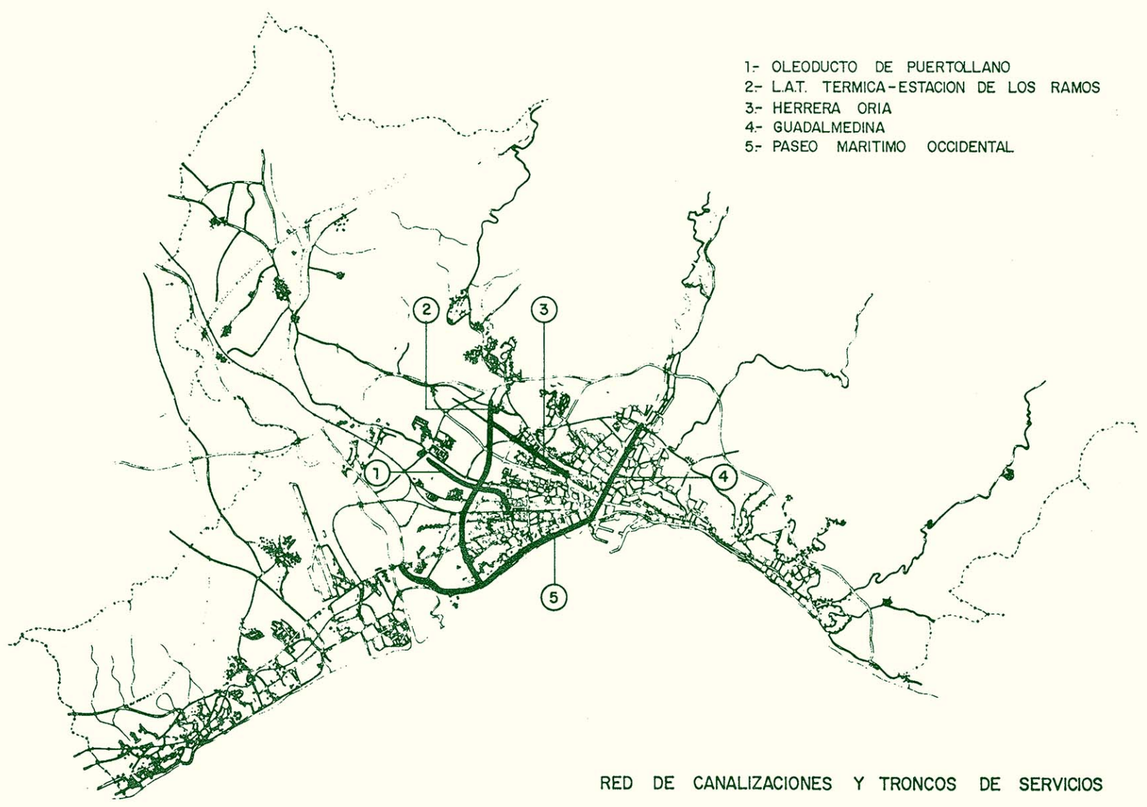
1er.	Cuatrienio	1.248 viv.
2.°	Cuatrienio	1.013 viv.

En suelo de propiedad municipal calificado de residencial en Planes Parciales del Area de Teatinos, Campanillas, Puerto de la Torre y Litoral Este, asciende aproximadamente a unas 1.280 viviendas.

Todo ello supone que el Ayuntamiento dispondría de un conjunto global de viviendas de 5.068 para desarrollar una política de carácter público. Además de las ya comentadas 1.300 viviendas de rehabilitación del parque inmobiliario actual.

Quisiéramos, no obstante, hacer unas anotaciones respecto a la construcción de estas nuevas viviendas de promoción pública, ya que el Plan no hace una cuantificación de esta partida, pero tampoco las utiliza como generador de recursos posibles. El Ayuntamiento dispone de poco suelo en el Area Centro con posibilidades de promoción, a exceptuar los solares obtenidos en el P.E.R.I. TRINIDAD-PERCHEL, gestionados por su Patronato, que suponen alrededor de 300 viviendas entre rehabilitación y nueva vivienda.

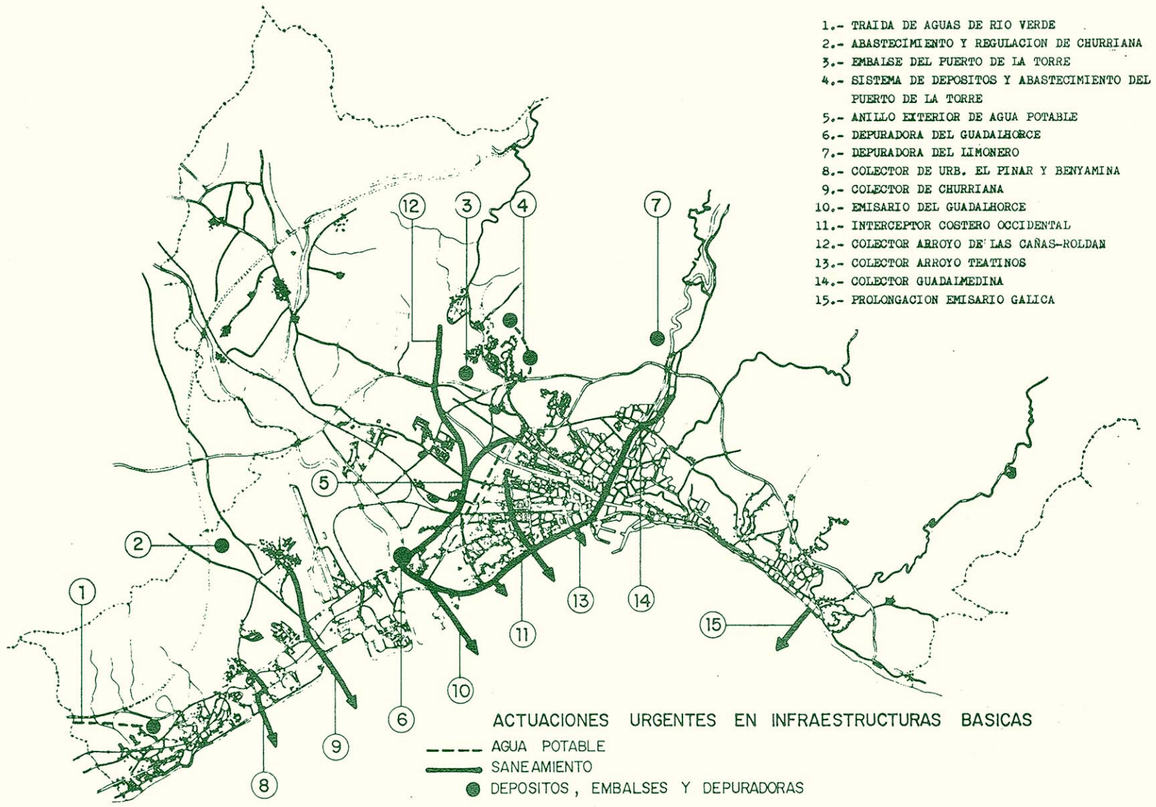
La estrategia municipal de la política de viviendas debería en esta situación ir dirigida a utilizar parte de este suelo obtenido por la gestión del desarrollo del Plan, para apoyar la puesta en funcionamiento de los P.E.R.I. y U.A. de la zona centro, de manera que los barrios populares de la primera corona de ciudad puedan seguir manteniendo

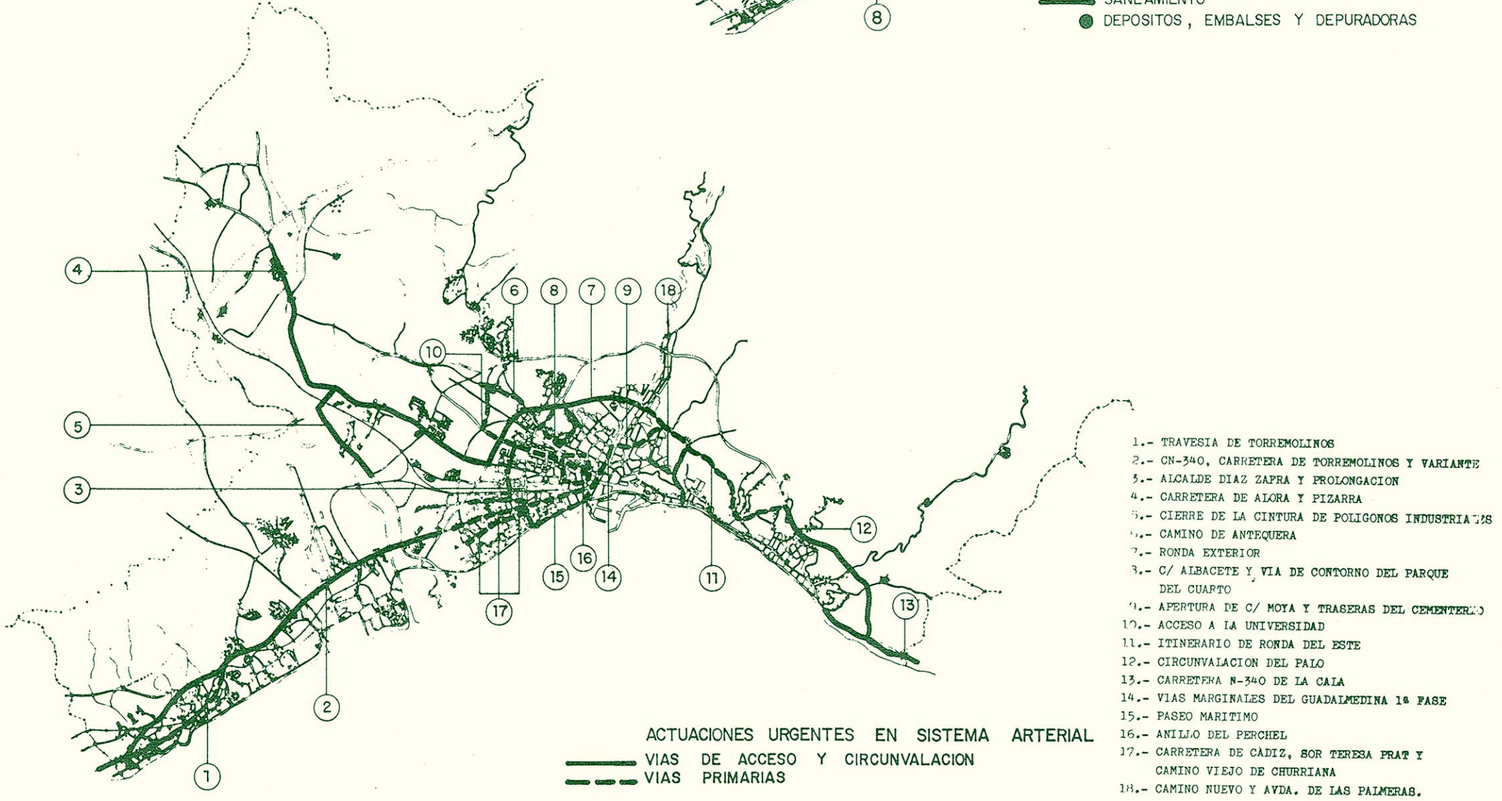


este carácter, y a su vez posibiliten su recuperación, actualmente en estado progresivo de degradación y vaciado de población. Tengamos en cuenta que a la iniciativa privada le resultará difícil entrar en la renovación y construcción de muchas de las actuales viviendas que presentan el carácter de infraviviendas. Esta estrategia es imprescindible para la recuperación de la Zona Centro y el desarrollo viable del conjunto de P.E.R.I. y U.A. del mismo.

Puntualmente destacamos las áreas de rehabilitación más importantes del Plan:

— Bulto.
— PERI Trinidad-Perchel.
— PERI Perchel Norte.
— UA Pasillo de Santa Isabel.
— UA Calle Agujero.
— UA Calle Olózaga.
— UA Llano Mariscal.
— PERI Calle Los Cristos.
— UA Calle Don Rodrigo.
— PERI Biedmas.
— PERI Calle Parras.
— UA Calle Refino.
— UA Calle Los Negros.
— UA Calle Garcilaso de la Vega.
— UA Calle Chaves.
— PERI Lagunillas.
— La Coracha.
— UA Puerto Parejo.
— UA Calle Tejeros.
— PERI Antiguo Cuartel de la Trinidad.
— PERI Bailén.





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

MALAGA, 1985



Impreso en Gráficas Urania. Avda. Juan XXIII, 33 y Mosquera, 9. Málaga. - D. L. MA 124 - 1985