

## II Plan Estratégico de Málaga.

### Informe

# Problemas de desarticulación urbana: Relaciones entre barrios y posibilidades de mejora.

- 1.- INTRODUCCION
- 2.- METODOLOGIA
- 3.- DIAGNOSTICO
- 4.- CENTRALIDADES URBANAS Y CENTRALIDADES METROPOLITANAS
- 5.- CARACTERIZACION DE LOS INSTRUMENTOS DE APLICACION
- 6.- PROPUESTAS DE ARTICULACIÓN Y NUEVA CENTRALIDAD EN LOS BORDES DE LA CIUDAD .
- 7.- PROPUESTAS GLOBALES DE CIUDAD
- 8.- CONCLUSIONES

OCTUBRE 2002  
Carlos Hernández Pezzi  
Arquitecto

## 1.- INTRODUCCIÓN

La Visión Estratégica conjunta del II Plan Estratégico de la Ciudad de Málaga (II PEM) para el 2010 señala cuatro ámbitos o Foros, denominados respectivamente, Málaga, Ciudad de la Cultura; Málaga, Litoral; Málaga, Ciudad del Conocimiento y Málaga, Revitalización Urbana.

Las Estrategias para la Revitalización Urbana definidas por los expertos son las siguientes:

- A.- Málaga es el centro de una metrópoli con vocación mediterránea.
- B.- Los transportes, clave del futuro de Málaga.
- C.- La articulación interna de la ciudad. ha de orientarse hacia una centralidad múltiple
- D.- Málaga debe apostar por la construcción de infraestructuras y equipamientos, de los que tiene un retraso histórico.
- E.- Málaga necesita abordar la reconversión o renovación en profundidad de algunas zonas de la ciudad, con una visión amplia de futuro.
- F.- La calidad ha de ser la característica esencial de la gestión y el mantenimiento de la ciudad.
- G.- La integración y el equilibrio social se hacen primordiales en un entorno metropolitano y cosmopolita
- H.- El cuidado y respeto al medio ambiente en clave de sostenibilidad se ha de imponer en toda la metrópoli.
- I.- Se han de abordar nuevas formas de gestión y de participación pública y privada acordes a las demandas planteadas.

A todas luces, Málaga constituye un escenario de tensiones y conflictos metropolitanos que acentúan las posibilidades y alternativas de una ciudad que lidera un territorio privilegiado.

Las estrategias C y E plantean el objetivo principal de este informe, que consiste en esclarecer los problemas de desarticulación urbana y evaluar las posibilidades de mejora de las relaciones entre los barrios.

Así, en la Estrategia C, se dice:

“Se ha de consolidar el Centro Histórico de Málaga como área de la cultura, con una concepción global y de calidad que contemple los aspectos sociales, económicos y ambientales. La potenciación ya en curso se debe completar con nuevos equipamientos y servicios acordes al papel que se desea para la ciudad.

Resulta necesario reforzar el carácter de unidad de la ciudad, superando las barreras físicas y sociales que la han dividido históricamente y ampliando las relaciones entre los barrios.

Es necesario poner en valor la totalidad del territorio municipal, considerando su carácter de ciudad media y en crecimiento, que ofrece multiplicidad de oportunidades para un desarrollo equilibrado entre las áreas interiores y las litorales.

La ciudad necesita la creación de nuevas vías urbanas que faciliten los traslados internos y descongestionen el tráfico de las arterias actuales. Los futuros ejes del río Guadalmedina y del pasillo ferroviario son piezas clave para reordenar la movilidad en la ciudad, aparte otras vías previstas en el PGOU cuya ejecución debe completarse.”

Por no ser objeto de este informe, no es preciso destacar algunas contradicciones de estas consideraciones, pues mientras el soterramiento del pasillo ferroviario parece tendente a unir dos partes de la ciudad, el previsto eje del Guadalmedina puede abrir una fractura mayor de la existente entre el Este y el Oeste de la Ciudad, como se señala acertadamente en estudios de tráfico que luego se reseñarán.

También aquí aparece alguna paradoja entre el reforzamiento de la “unidad de la ciudad” y la “centralidad múltiple” de áreas de la ciudad, con lo expuesto en el apartado siguiente E, que señala objetivos económicos sobre las nuevas áreas de desarrollo en el área metropolitana, porque estas pueden quedar incluso fuera del término municipal.

Y es que en la estrategia E, se plantea acertadamente que Málaga necesita abordar la reconversión o renovación en profundidad de algunas zonas de la ciudad, con una visión amplia de futuro.

“El planteamiento de proyectos estratégicos para la ciudad requiere la reordenación en profundidad de determinadas áreas de la ciudad, circunstancia que habrá que abordar con decisión.

Es preciso definir las nuevas reservas de suelo industrial en el área metropolitana y reordenar las existentes, buscando la creación de zonas especializadas y conectadas entre sí adecuadamente.

Se han de diseñar políticas y programas de apoyo al industrial y al empresario para facilitar el traslado a polígonos de mayor calidad y mejor comunicados, recuperando para la ciudad los suelos industriales que se van quedando incorporados al entramado urbano.

Málaga debería apostar por consolidar un área industrial moderna que permitiera una compatibilidad de usos industriales, residenciales y de servicios, como una “ciudad del conocimiento”, apoyada en la existencia del PTA y la Universidad.

Deben desarrollarse iniciativas a favor de actividades complementarias de sectores industriales dinámicos y con tradición en la ciudad (por ejemplo el textil), incorporando formas del conocimiento acordes con sus demandas (diseño industrial, por ejemplo)”

Para cumplir los objetivos estratégicos, es pues muy importante, concebir la centralidad múltiple y definir a qué zonas principales afecta la reconversión de áreas de ciudad, pues sin explicitar cuáles son las áreas clave de ambas, será imposible aplicar medidas de articulación urbana.

Un primer análisis de articulación se hizo durante la gestación y ejecución del PGOU de 1983. Como se destacó entonces - con términos de costura, como “coser”, “tejidos”, “suturas”, “zurcidos” etc., la primera etapa de articulación de la desvertebrada Málaga del desarrollismo se realizó sobre la base de conexión de la red arterial y el lúcido análisis morfológico de la ciudad compacta. No obstante ese primer análisis no ha tenido continuación y la realidad metropolitana trasciende el modelo compacto rebasándolo por dentro y por fuera. Resulta evidente que Málaga

siempre ha tenido un grave problema de acusada centralidad en torno a su casco histórico y muy poca centralidad multipolar respecto a su periferia y su entorno. Por lo tanto, - aunque sea como diagnóstico - se entiende que este informe ha de tener una cierta trascendencia a la hora de crear una opinión que no ha sido creada hasta ahora, ni desde el punto de vista de la planificación urbanística general ni de la territorial metropolitana .

Sin embargo, ese esclarecimiento previo y la definición de relaciones de articulación urbana pasan porque la reflexión se vincule a la dimensión metropolitana mediante una lectura atenta de los objetivos que trascienden a la ciudad y alcanzan a su hinterland más influyente.

El conjunto de objetivos y criterios superpuestos a la planificación de un área activa de generación de riqueza como la de la Ciudad de Málaga, - con gran capacidad de recuperación ambiental -, se establecen en el diagnóstico del Plan Subregional de la Aglomeración Urbana de Málaga que fija esos objetivos y criterios en las siguientes propuestas:

- Reconocer y dirigir las tensiones que sobre la Aglomeración Urbana van a originar la integración en el sistema de ciudades europeas y el Arco Mediterráneo.
- Estructurar los límites de lo urbano y los bordes entre municipios, proteger los ecosistemas y espacios naturales.
- Ordenar el espacio turístico. Mejorar condiciones e integración.
- Establecer la ordenación de áreas terciarias especializadas.
- Configurar la red de espacios productivos y actividades industriales

También aquí aparecen contradicciones, ya que estos objetivos son antiguos. Es antiguo el diagnóstico y no ha pasado de esa fase desde hace más de un lustro. La misma falta de Plan metropolitano es un síntoma de la dificultad de encauzar correctamente las tendencias del mercado. Otras cosas han sucedido sin Plan, por ejemplo, Málaga capital ya está ordenando espacios turísticos dentro de su recinto monumental y en su periferia hacia los que antes no había la sensibilidad que existe hoy.

A estas consideraciones se suma el hecho no menos incuestionable de que las dificultades de conseguir estos objetivos mediante criterios de desarrollo sosegado (o sostenible, si se prefiere) en medio de un boom turístico residencial costero de proporciones imprevisibles, con 12 millones de viajeros sólo en el aeropuerto, 35 mil viviendas proyectadas al semestre en la provincia y alrededor de 12.000 en la corona metropolitana, con puntas en actuaciones turísticas y plurifamiliares de segunda residencia, hace que el déficit de planeamiento e infraestructuras siempre sea muy superior a la inversión inmobiliaria.

Es decir, que hoy, como en los setenta-ochenta, la ciudad y la aglomeración tienen una presión de hecho mucho mayor que el desahogo de redes que necesita y en esto se incluyen las red se de depuración de agua , transportes, ferrocarriles, etc. Muchas de las inversiones reconocen ya un período de retraso de graves consecuencias.

Entre ellas, la rehabilitación de barrios, la mejora de la calidad ambiental de los enlaces entre barrios, la construcción de equipamientos de ciudad o de distrito, la regeneración de espacios industriales obsoletos, la segunda pista del aeropuerto, los accesos a Cártama y Pizarra, el Plan Intermodal de transportes, el tren o tranvía Ligero, el desdoblamiento de la línea de ferrocarril a Fuengirola, los accesos y Rondas de Málaga, el AVE, la ampliación del Puerto y otras infraestructuras acumulan desfases de ejecución que empeoran la situación estratégica del área metropolitana, pero también la de las permanentes debilidades estructurales de la ciudad.

\*\*\*Las líneas de metro vertebran las conexiones transversales mejor que las líneas de transporte ahora existentes, aunque no se hagan más que parte de las líneas proyectadas. En el gráfico se representan las I, II, II, IV y V. Fuente: Borradores de Javier Bootello, Ayuntamiento de Málaga. Véase el entramado de arroyos que se incorporan a los tejidos urbanos.

\*\*\* En el Plan Málaga XXI del Aeropuerto de Málaga se configura un Centro Metropolitano de primera magnitud, cuyas cifras hablan por sí solas en todos los aspectos.

\*\*\*Las áreas centrales son un modelo de los conflictos de movilidad e intercambio de las nuevas centralidades emergentes. El modelo de implicación aquí descrito gráficamente debe identificarse en cada centralidad urbana de las seis o siete identificadas en el presente informe y descritas más adelante, e implicarlas en todos los sistemas y no sólo en los de movilidad.

## 2.- METODOLOGIA

Para adoptar una metodología de trabajo que explique los problemas de articulación de barrios hace falta definir el concepto de centralidad urbana y metropolitana y aclarar en qué medida se establecen relaciones entre ellos, asignarles planos definidos de relación y localizarlos en el espacio metropolitano. Así como categorías de proyectos que desarrollen esos planos por capas de sistemas estructurales.

A los efectos de este trabajo se define **“centralidad”** como la “cualidad de un espacio urbano para establecer relaciones de empatía con su entorno en la mayoría de los sistemas posibles – de áreas libres, equipamientos, movilidad, alojamiento, ocio, producción, etc – y producir los mayores efectos de articulación entre zonas de ciudad en una red mallada, fomentando la focalidad atractiva de las periferias”.

Y **“articulación”** como la “capacidad de dos o más piezas de ciudad para unirse manteniendo libertad de movimientos rotatorios y deslizantes en usos y sistemas, es decir, potenciando la capacidad de flujos entre ellas”.

A la vez que esta clarificación, se hace necesario establecer los hitos de centralidad existentes en mayor o menor medida y las posibilidades de creación de otros que contribuyan a equilibrar los efectos de su puesta en mutua interconexión o , mejor, de “interactuación”. Esto implica la reorientación de los existentes o la creación “ex novo” de los necesarios.

Esta identificación de centralidades no es tan obvia como parece, ya que ha de justificarse en la capacidad de cada elemento central para ponerse a funcionar de una manera que sirva de elemento de articulación entre partes de ciudad y entre espacios metropolitanos.

A la vez hace falta definir cómo se puede actuar para poner en mutua relación esos espacios de forma que confluyan en el objetivo general de la revitalización urbana de la ciudad y en los enfoques que convengan al cambio de dimensiones metropolitanas. Y esclarecer en el diagnóstico cuales son esos puntos de conflicto (sin que conflicto quiera tener una componente unidireccionalmente negativa, es decir, qué tensiones hay que contemplar y que conflictos se pueden resolver, para luego estudiar cómo.

Estos puntos de conflicto pueden clasificarse, - no necesariamente en el sentido en el que se plantean los términos en la ingeniería de tráfico o los sistemas de transportes -, sino en un sentido mucho más amplio, como puntos de futuro intercambio, que hoy ocupan el papel transitorio de “embudos”, “barreras”, “esclusas”, “fronteras”, “bordes visuales”, “cesuras de trama”, “variables de nivel” (túneles o escaleras), “lugares excluyentes” u “hostiles” (por inseguridad, prostitución, droga, etc), “lugares de conflicto” (por la movida nocturna o el botellón en zonas centrales) o por problemas en “zonas de limitación” o “imposibilidad de acceso”.

Para catalogar los tipos de intervención se establecen, en principio, las categorías siguientes:

**-Puntos conjuntivos**

**-Proyectos catalizadores**

**-Proyectos atractores**

**-Fragmentos urbanos emergentes**

**-Nuevos focos urbanos**

**-Silos de oportunidad**

**-Espacios de rescate**

**-Nichos de realojo**

**-Espacios de competición**

Ello debe dar lugar a unos mapas de necesidades y mapas de demandas, que incluyan la descripción de los obstáculos y las medidas de corrección para la articulación nodal, mediante los proyectos de nueva centralidad y la caracterización sectorial de planes y proyectos conjuntivos y atractores, como se han descrito - entre otros - para cada zona de ciudad

Pero el esfuerzo principal es el de crear un Mapa activo de la ciudad por barrios en el que se detecten las necesidades sociales de articulación del espacio comunitario.

Se trata de constituir atributos de centralidad en los puntos de mayor capacidad de articulación, lo que significa potenciar unos espacios seleccionados por su capacidad para entrar en ese mapa activo que está compuesto por una serie de capas superpuestas en las que destacan los puntos nodales que se encuentran en estado de transformación debido a cambios en los espacios, en las líneas y en los sistemas. Este es un proceso obvio si se tiene en cuenta que sólo en el sistema de transportes ya hay un cambio hacia la intermodalidad, que debería enlazar la Estación de Renfe con las líneas urbanas de mayor transversalidad, con el aeropuerto y crear puntos de intercambio modal, organizados y equipados, cercanos a los sistemas de educación, salud, ocio y deporte.

Y de estos han de salir un puñado de elementos y planes en cascada.

**Problema como reflexión y anticipo** de una forma de entender la ciudad que se activa al ser pensada a su escala. **Mapa como esclarecimiento** del problema.

**Proyecto como modo** de intervención frente al ámbito concreto.

**Plan como instrumento flexible de acción pública concertada y no como herramienta rígida de normatización y reglamentación.**



### 3.- DIAGNOSTICO

Es evidente que hay que cambiar en Málaga el modelo de monocultivo inmobiliario por el transversal: ambiental turístico y de servicios y, dentro de estos últimos, se necesita también una gran diversificación de tramos y sectores de oferta y demanda, de usuarios y de mercados. Lo mismo sucede con las ofertas culturales y de ocio, pero más aún con las necesidades y demandas de los ciudadanos y ciudadanas de la capital metropolitana, últimos o primeros beneficiarios de las políticas de articulación.

La alteración que puede suponer el AVE Córdoba-Málaga en cuanto a los transportes aéreos y terrestres es de tal envergadura para los espacios naturales y para las estructuras espaciales de las futuras redes, que puede dar lugar a modelos turísticos y de nuevas formas de relación con un territorio que puede ser muy cualificado si se articula bien evitando en el entorno metropolitano la falta de espacio productivo, que deslocaliza de la Costa los emplazamientos de negocio que se van a los grandes ejes interiores más vertebrados

No se trata, aunque lo parezca, de un trabalenguas, pero **no es entre el Norte y el sur donde Málaga se encuentra desarticulada sino, principal y tradicionalmente, entre el Este y el Oeste y, singularmente, entre el Norte y el Sur del Este y el Norte y el Sur del Oeste**. Entre el Centro y el Norte del Este y el Oeste. Entre los bordes Oeste y Este y las nuevas zonas centrales.

Ejemplos de cada situación hay muchos. En este trabajo se trata de dar una visión panorámica no exclusiva, ni excluyente, que permita la adopción de medidas de distintos tipos, tomadas como lo hacen el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y muchos Ayuntamientos, desde la integración para la inclusión social. **No hay mejor política de articulación que aquella que incluye plenamente a la ciudadanía en sus derechos y obligaciones urbanas.**

Si se repasan las distintas zonas de la ciudad se observa lo siguiente:

**En el Este** no hay articulación apenas. Se trata de una ciudad difusa entre el corredor litoral y la Ronda Este. Apenas patrimonio público de suelo, apenas equipamientos, apenas facilidades a la movilidad.

Faltan equipamientos de enlace y estructuras transversales de conexión de la espina dorsal costera consolidada en el Este. Excepto el Puerto y el Centro no hay centralidades aparentes, ni áreas libres destacables, con excepción de las playas y el parque de El Morlaco.

**En el Oeste** faltan muchos de los enlaces Norte – Sur (no se habla de tráfico solo como se anticipó anteriormente) excepto las Rondas que no acaban de vertebrar el territorio en usos e intensidades, ni en sistemas. Están desconectados Universidad, Aeropuerto, PTA, Ciudad de la Justicia, Teatinos, Hospitales y Parques Deportivos.

Se encuentran conectados a la red arterial, pero su emplazamiento es ajeno a los barrios o está separado de ellos y mezclado con las zonas industriales que hacen de

barrera. En estas últimas habría de seguirse la estrategia de crear de la necesidad virtud, transformando las áreas industriales en vez de erradicarlas, aprovechando el soterramiento de las vías del ferrocarril para articular el conjunto del espacio Oeste. Establecer medidas de contacto y regeneración de las áreas de borde, los denominados "puntos conjuntivos".

En cada una de las áreas de centralidad urbana descritas arriba hay una cierta especialización cultural y unos objetivos de diversidad de usos a cubrir, que completarían la oferta existente y ayudarían a proponer espacios de bisagra entre unos barrios y otros.

Por ejemplo, en el Centro, **el reto sería ofertar la calidad ambiental de los itinerarios culturales**; en el Puerto **facilitar usos ciudadanos turísticos, de ocio y deportivos**, abriendo la ciudad al mar en el frente portuario; en el PTA **provocar la biodiversidad residencial y urbana**; en la Universidad, **el uso por parte de los jóvenes de nuevos servicios y de centralidad cualificada**.

Si se eliminan los ámbitos espaciales, las necesidades específicas casi se vuelven globales para toda la ciudad.

En Churriana, probablemente, dotar de equipamientos y relacionarla con Torremolinos y Alhaurín a través de un ámbito de espacio público y comunitario.

**Otros espacios habrán de articularse a través, principalmente, de infraestructuras.** Pero no es el único camino de conexión.

Por ejemplo, entre Puerto de la Torre, Campanillas y Universidad, el aislamiento respectivo precisa de centrar un **equipamiento de distrito** entre ellos y con la Ciudad de la Justicia, la Universidad y el Hospital Clínico. A la vez **articular el Sistema de Areas libres y Arroyos** como fibras de comunicación verde de todo el área Oeste de Norte a Sur.

En la franja Norte-Sur del Oeste, **hay que conectar los barrios al Norte y al Sur de la carretera de Cádiz y todos los que divide RENFE** con sus instalaciones, permeabilizando el acceso a los Parques Litorales de Huelin y del Oeste. Estudiar el soterramiento de las vías en sus puntos más conflictivos, los pasos, los espacios vacantes que resulten, los nuevos espacios de borde.

Conectar también el Sur y el Norte del barrio de Trinidad-Perchel y aprovechar el nuevo escenario de la apertura de calle Jaboneros para una revisión de los usos y las intensidades en la zona. Probablemente, muchas de las propuestas proyectuales y tipológicas del PERI original hayan de tener nuevas respuestas para servir al fin para el que fueron promovidas. La lentitud de trámites en la creación de las manzanas centrales y la ausencia de aparcamientos y servicios dificulta la **plena integración de ambos barrios en la trama**, a pesar de que en El Perchel hay un profundo proceso de transformación y sustitución de la edificación.

Igualmente, **crear una red de aparcamientos disuasorios** entre las Rondas, adecuando la red de metro ligero y los nuevos trazados de las líneas de autobús, aumentando la accesibilidad al complejo de la Estación de Renfe y la de autobuses y de estos al resto de las zonas más pobladas.

**Conectar los Parques urbanos entre sí y los metropolitanos con las playas y los arroyos**, en toda la ciudad, y especialmente al Oeste, mediante vías verdes señalizadas e independientes, arboladas con calzadas de diseño específico. Se trata

En el Este, hace falta mejorar el sistema de áreas libres y sus conexiones desde los barrios del Este, hacia el Rincón de la victoria y su nuevo Paseo Litoral, que debe ser una vía continua con los Paseos Marítimos y el Puerto hacia Guadalmar y Torremolinos.

**Dotar de equipamientos de distrito el litoral Este**, Pedregalejo y El Palo, ocupando parte del espacio vacante para crear una nueva centralidad de levante, que demanda todo el distrito, para **equilibrar sus límites de contacto** con los municipios colindantes. Quizá los terrenos vacantes deban ser objeto de un plan especial que asegure la mezcla de usos y espacios públicos y privados.

Un factor que articula las dimensiones de los barrios es el de **completar los sistemas de salud y educación**. Por tanto, debe completarse la red de centros y su mejora en términos de calidad urbana, incluyendo la accesibilidad peatonal y en transporte público.

Otro factor a considerar para dinamizar las relaciones entre barrios es implantar **instalaciones sociales**, Centros de Día o Comunitarios en los límites de los barrios, agregando unidades vecinales en entornos donde sean conjuntos cerrados.

**Implantar empresas de innovación en los barrios y polígonos industriales**. En los primeros, porque puede acercar a los ciudadanos al uso, por ejemplo, de tecnologías de la información, al aprendizaje del lenguaje de ordenadores y a la creación de viveros de empresas. En el caso de los segundos, porque una acertada mejora del ambiente urbano puede alentar la transformación y mejora de la actividad de las empresas y su paulatina inserción en ámbitos de innovación.

**A los efectos de esa articulación deben establecerse los Mapas de Necesidades y los Mapas de Demandas, barrio a barrio**, en los que se destaquen diferentes categorías de problemas y se ofrezcan abanicos de soluciones que no serán excluyentes sino complementarias y que precisarán de un apoyo participativo de los ciudadanos y ciudadanas con objeto de completar la identificación de los puntos de conflicto.

Estos puntos de conflicto pueden clasificarse, - no necesariamente en el sentido en el que se plantean los términos en la ingeniería de tráfico o los sistemas de transportes -, sino en un sentido mucho más amplio, como puntos de futuro intercambio, que hoy ocupan el papel transitorio de embudos, barreras, esclusas,

fronteras, bordes visuales, cesuras de trama, variables de nivel (túneles o escaleras), lugares excluyentes u hostiles (por inseguridad, droga, etc), lugares de conflicto (por la movida nocturna o el botellón en zonas centrales) o por problemas de limitación o imposibilidad de acceso.

**Embudos**, como los accesos a la Universidad o al corredor Este de la antigua N-340 en las Avdas de Pintor Sorolla y Paseo de Salvador Rueda (Camino Nuevo) y las paralelas a los arroyos.

**Barreras**, como las vías del ferrocarril actuales y las del nuevo trazado del AVE si no se soterra.

**Esclusas**, como las que se dan para acceder al Centro, o para incorporarse a los polígonos industriales.

**Fronteras**, como las Rondas Este y Oeste, el aeropuerto, etc.

**Bordes visuales**, como el del Viso frente a la Universidad, San Andrés, el Puerto, los polígonos, etc.

**Cesuras de trama**, como los cortes en la red arterial del Oeste entre barrios y a través de las Rondas, las espigas de pez de la red arterial, acabadas en “fondo de saco”, etc.

**Variables de nivel** (túneles o escaleras), como en la zona de El Corte Inglés y otras.

**Lugares excluyentes u hostiles** (por inseguridad, droga, etc), como el Polígono Industrial Guadalhorce y otros.

**Lugares de conflicto** (por la movida nocturna o el botellón en zonas centrales, Plaza de la Merced, Plaza de las Flores, etc

**Zonas con problemas de limitación o imposibilidad de acceso**, por ejemplo, las zonas universitarias al anochecer, los polígonos, los que no tienen transporte público fluido, etc

En ese sentido, es preciso recalcar que la articulación interna de los barrios es tan importante como la externa y la de los barrios entre sí. Y también, por supuesto, hacia las nuevas centralidades metropolitanas.

Un caso paradigmático es el del Puerto de la Torre, con las urbanizaciones Puertoslo, las Morillas, Los Morales, El Tomillar, El Atabal, El Cortijuelo y Arroyo España, en los que se produce un déficit general de articulación interna, externa y metropolitana hacia todos los centros, hacia la Colonia de Santa Inés y El Cónsul, pero también hacia Carlinda y Campanillas. Un estudio a mayor escala de todas las disfunciones y las necesidades y demandas generaría un mapa activo de integración en de ese sector de la ciudad en el conjunto de centralidades urbanas y metropolitanas.

Algo muy parecido sucede entre Portada Alta, El Duende y Cruz del Humilladero con Huelin y los Guindos, de manera que si el soterramiento es fácilmente descartable si se toma exclusivamente la variable de tráfico y circulación – a pesar de las carencias – no lo es por la brutal cesura y las barreras de comunicación que crean guettos sociales a ambos lados de las vías.

Más aún, en el espacio que va desde los polígonos Industriales situados al Sur de la Ciudad Universitaria y los entornos del Aeropuerto en San Isidro, la Noria, Heliomar, El Olivar, Cortijo de Mazas y, en general de todo Churriana con el resto de ciudad al Oeste, y con Torremolinos por el otro lado.

La nueva Ronda de Málaga coloniza un espacio Norte Sur, en el que a poco se plantearán nuevas necesidades de conexión transversal hoy por hoy no resueltas entre esta y la actual Ronda Oeste, ni tampoco abrazadas dentro de esta, entre Tiro de Pichón y Camino de San Rafael, San Andrés, El Torcal, etc. Insistiendo en que no se trata sólo de conexiones arteriales de tráfico sino de vida entre comunidades hoy separadas por grandes barreras. Barreras que, en los espacios de límite, generan marginación, y en interior de los barrios afectados, rentas diferenciales desequilibradoras y una fuerte tendencia a la desigualdad de oportunidades en medios absolutamente cercanos unos de otros.

#### 4.- CENTRALIDADES URBANAS Y CENTRALIDADES METROPOLITANAS

En este informe se emplazan como **centralidades urbanas** de la Ciudad de Málaga las siguientes 6:

**Centro Histórico y Monumental:** Está atravesando un proceso de profunda transformación hacia una recualificación de sus potencialidades actuales y la activación de otras nuevas, con una red de itinerarios ensamblada por el Museo Picasso, el Centro de Arte Contemporáneo; la recuperación de otros, actualmente en obras como el Ateneo de Málaga, Sociedad Económica, el Parador de San Rafael, etc y la vertebración de todo el entorno de la calle Larios, calle Alcazabilla y otros ejes que están atravesando un período de gran transformación en edificios y entornos.

**Puerto de Málaga:** Es un espacio clave de articulación urbana de escala regional, metropolitana y local. En primer lugar con el Centro, pero también entre Este y Oeste, hacia la Estación de FFCC, Aeropuerto y Rondas, es un nodo principal de la red productiva y turística de Málaga y el Plan Especial acabará por dotarlo de una atraktividad específica, que probablemente tenga que incluir nodos de alta tecnología en relación con el PTA.

**Estación de FFCC:** Es un activo urbano de gran importancia en la actualidad, pero su reconversión para alojar el AVE, junto al gran proyecto de reconversión multiuso de los actuales terrenos ferroviarios producirá un efecto multiplicador (hotelero, comercial, ocio, turismo,...) de escala e influencia sobre las áreas de ocio y residencia de los alrededores. Centro Larios, etc.

Debería contar con un plan estratégico propio, pues las fases en el tiempo y las fechas de ejecución de cada uno de los componentes del Plan Especial Renfe suponen otros tantos efectos sobre todas las tramas circundantes, aparte del soterramiento de vías y los espacios que se liberen.

**Universidad de Málaga y Ciudad de la Justicia en Teatinos:** La UMA se encuentra en un proceso de expansión, con más de 40.000 estudiantes y un Plan especial recientemente aprobado que implantará las nuevas titulaciones e instalaciones en un entorno de gran poder conector hacia las áreas Norte y Sur del eje del Guadalhorce y entre partes de ciudad. Constituyó en su día uno de los polos del Plan Director del Triángulo Productivo de Málaga, que lo conectaba con Aeropuerto y PTA.

Sujeto el espacio de Teatinos también a un importante proceso de urbanización que contempla la integración de la Ciudad de la Justicia en un ambiente de creciente calidad urbana, la operación conjunta de las dos áreas convierte el foco Universidad-Teatinos en un nuevo Centro en el corazón del Valle.

**Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga:** La importancia del PTA en la conexión del Parque Empresarial, tecnológico e industrial del Guadalhorce con los

sectores productivos de los alrededores, concentrados en los denominados polígonos industriales, que afrontan una reconversión hacia la calidad urbana, tendrá un efecto local, regional y nacional importante a condición de que se den posibilidades de compatibilización de usos, residenciales y de ocio y de que se vertebré con su entorno inmediato de campanillas, produciendo efectos benéficos sobre él.

**Aeropuerto:** Del aeropuerto habla por sí misma la capacidad de transporte de más de 12 millones de pasajeros, la cantidad de vuelos y su crecimiento en todos los órdenes. Está ejecutada la Torre de control, en proyecto la 2ª pista y pendiente el acceso Norte que conectará con los otros vértices del triángulo del Guadalhorce. A estos focos se suma, la conexión al AVE, al Puerto y al Centro, cada vez más accesibles.

El aeropuerto no parece tener techo, pero da una idea de la capacidad de acogida del territorio que abarca temas tan importantes como los de la protección ambiental y las políticas de prevención de riesgos que se pusieron de manifiesto con el encauzamiento del cauce bajo del Guadalhorce y la reforestación de los Montes de Málaga

El correlato de estos 6 hitos a identificar de 6-7 **centralidades en el Area Metropolitana** es un grupo más difuso, pero no por ello menos importante pues existe una correspondencia entre este conjunto anteriormente expuesto, en el que se adivina una forma analógica de **OSA MAYOR**, porque aparece como ideograma de un firmamento de posiciones variables en la globalidad de los flujos, en los que cada centro o cada foco urbano tiene un equivalente metropolitano con el que hacer tándem, de forma que unos y otros forman el entramado metropolitano como una enredadera, en el que el territorio queda anclado a una malla regeneradora.

El conjunto de elementos de posible recreación de flujos parciales es el que se señalan a continuación los que destacan en este informe:

**Area de Benálmadena-Torremolinos:** Desconectada en la práctica de la capital debido a la frontera que se produce en el aeropuerto y a la falta de continuidad de los bordes de Gaudalmar y los Alamos con Arraijantal y el Paseo Marítimo, situaciones que se verán mejoradas con la ejecución de las infraestructuras de las Rondas y el acceso norte al aeropuerto.

**Area de Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande:** Solucionado el acceso de Churriana, falta la dimensión urbana y metropolitana de los bordes, ya que la estructura del territorio está desarticulada en urbanizaciones superpuestas sin centros reconocibles en una trama lineal.

**Area de Cártama y Coín:** La estructura es de aislamiento entre los núcleos y aislamiento hacia la capital, con crecimientos a veces paralelos en usos industriales o residenciales y sin resolver los problemas de articulación metropolitana, ni el caso de los riesgos, ni en el de la protección agrícola de los regadíos que se suceden en el Valle del Guadalhorce sujetos al acoso de la creciente urbanización y la motorización del entorno.

**Area de Cártama y Pizarra**: Atraviesa una situación similar a la anterior, pero con un problema añadido, la competición de los dos municipios por objetivos similares y la desconexión de estrategias comunes para alcanzar beneficios que convengan a ambos

**Area de Cártama y Campanillas**: Es el área estratégica de mayor interés por cuanto puede ejemplificar el modelo a seguir en el conjunto del corazón metropolitano, con nodos parciales que vertebran el conjunto frente a los nodos urbanos inmediatamente próximos, mallando el territorio disperso mediante actuaciones concertadas. La llegada del AVE se debe prever en y todas las zonas del valle con suficientes conexiones transeverales.

**Area de Puerto de la Torre y Almogía**: Es el eslabón más débil de los descritos, porque el Puerto necesita centralizar equipamientos y servicios de toda su área de influencia y Almogía todavía resiste las tensiones metropolitanas con un modelo muy separado del resto. Aunque incipiente, esta relación debe articularse sobre bases de respeto a los valores ambientales y agrícolas, teniendo en cuenta el paso de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad por el municipio y los cambios producidos tras la aprobación de las NNSS.

**Area de Pedregalejo-El Palo y Rincón de la Victoria**: En esta zona es donde debería hacerse un esfuerzo mayor para conectar los tejidos residenciales con los espacios públicos comunitarios y de servicios. En otro caso quedarán limitados a las iniciativas privadas y a la lógica de implantación de centros comerciales que no crean ámbitos urbanos de continuidad con un mínimo de centralidad urbana.

Los puntos conjuntivos, entendidos en su sentido amplio, a crear en Málaga para completar adecuadamente la red incipiente o consolidada, son los siguientes

#### **4 focos:**

La función de centralidad y articulación de **El Palo**.

La utilización transversal del río **Las Virreinas** es la mejor solución para la vertebración del eje Norte-Sur en Ciudad Jardín

Un planteamiento mucho más imaginativo en el borde Noroeste componiendo un centro **Campanillas-PTA**, en una política que integre sectores. Campanillas deja de ser una periferia para establecer nuevas relaciones de articulación

**Guadalmar-Campamento Benitez-Arraijanal** es el otro sector en que pueden implicarse influencias beneficiosas para un área actualmente de borde que conecte bien todas las demás.

En el gráfico siguiente se han intentado expresar las ideas anteriores, en el sentido de identificar las centralidades existentes además del Centro Histórico, área central por excelencia y las centralidades emergentes en el área metropolitana, en relación



con los nuevos focos de centralidad a crear para insertar el conjunto en una retícula mallada que sería la forma perfecta de insertar la **OSA MAYOR**, como la denomina el presente trabajo, en el conjunto de redes que integran la malla metropolitana hacia el Valle del Guadalhorce y el Litoral.

Téngase en cuenta que el diagnóstico se apoya en las tendencias de ocupación del Valle y el litoral en terrenos clasificados y calificados por los planes generales vigentes.

Las cifras de vivienda y suelo industrial se corresponden con las tendencias señaladas

\*\*\* Los Círculos vacíos representan CENTRALIDADES actuales

\*\*\* Los Círculos rellenos de rojo representan FOCOS DE CENTRALIDAD A CREAR

\*\*\* Las elipses representan CENTRALIDADES METROPOLITANAS EMERGENTES

El gráfico está tomado de los planos del diagnóstico del Plan Subregional de la Aglomeración Urbana de Málaga, paralizado desde 1998.

Destaca la potencia de relaciones y la concentración de influencias en Cártama Pueblo y Cártama Estación en correspondencia con el tándem Campanillas-PTA.

## 5.- CARACTERIZACION DE LOS INSTRUMENTOS DE APLICACION

En el presente estudio, no se debe ocultar que a falta de un nivel conocido de techo de renta a conseguir en el ámbito metropolitano y de objetivos competenciales y de servicios comunes, - lo que sería objeto de otro estudio -, a los fines propuestos para este dictamen, faltan planos pormenorizados de los distritos donde afloran los problemas de articulación de menor a mayor y, más bien, partiendo de los focos de degradación urbana y de la vida comunitaria, más que en los aspectos superficiales de conexión de infraestructuras y eliminación de puntos “negros”.

La falta de un liderazgo metropolitano de la capital malagueña ante la Costa del Sol es también motivo de falta de voluntad política para hacer valer las ventajas de servicios consorciados de transporte o recogida de basuras, unificación de espacios naturales y recreativos, tratamientos turísticos integrados o soluciones a las redes de infraestructuras básicas.

La falta de consenso sobre el desarrollo turístico sostenible y los umbrales de acogida de la ciudad y su entorno dificultan la percepción de un espacio polimórfico y dotado de atributos de centralidad jerarquizada a varias escalas.

Por último, conviene hablar de los transportes, que son un tema recurrente de la Estrategia de Revitalización urbana, de una gran trascendencia, pero que deben ser contextualizados y no ocupar el papel preponderante que a veces implícitamente parecen tener en la transformación urbana de la capital ya que no por eso es el transporte, sino la movilidad urbana y metropolitana la que define la nueva situación.

Como se puede observar, la justificada atención a los indicadores de transporte, de la que dan cuenta los informes municipales, está justificada en datos relativamente preocupantes, como los que se exponen sucintamente a continuación.

Entre otros, el índice de motorización del 0,74 automóviles por familia en Málaga y de 0,81 en el área metropolitana, creciendo el 4% anual. El crecimiento poblacional medio del 2% anual de 570.000 habitantes en Málaga y de 800.000 a 1.000.000 en el Area Metropolitana, con 6000 plazas de déficit de aparcamiento sólo en el centro. Crecimiento de parque de vehículos del 2,5% anual y crecimientos del 5% y el 6% en puntos de la red con repartos modales del 80% en vehículo privado y 20% en transporte público y reducción de viajeros en este último, que pierde 10.000.000 de viajeros en diez años y el 0,8% anual (600.000 en 2000)

Las cifras son parecidas pero muy “al alza” a las de otras ciudades metropolitanas españolas. Sin embargo, no dejan ver que los problemas son muy diferentes a uno y otro lado del Valle del Guadalhorce y a uno y otro lado del Río Guadalmedina. Es decir, que los problemas de circulación, o mejor, de movilidad, reflejan aunque no justifiquen por si solas los problemas de desarticulación de barrios que se vienen exponiendo. La necesidad de transportes alternativos es una demanda tan fuerte como la de enlazar los itinerarios peatonales en el conjunto de la ciudad y adaptarlos a personas con movilidad reducida. Pero sobre todo es una necesidad de reenlazar

partes de ciudad del Oeste y del Este, de Norte a Sur a todo lo largo del eje que los divide, que es el río Guadalmedina. Si tiene algún sentido la operación del río Guadalmedina es la de facilitar su través de levante a poniente y recualificar sus riberas urbanas, todavía hoy demasiado entregadas al tráfico.

Una de las primeras consideraciones, después de este preámbulo, es que la situación de Málaga en el siglo XXI requiere de una innovación en los instrumentos de intervención sobre la ciudad y que el sentido de Plan es nuevo.

**Plan como instrumento flexible de acción** y no como herramienta rígida de normatización y reglamentación.

**Proyecto como modo de intervención** frente al ámbito concreto.

**Mapa como esclarecimiento del problema.**

**Problema como reflexión** y anticipo de **una forma de entender la ciudad que se activa al ser pensada** a su escala.

Solo así se puede calibrar la importancia de asumir un plan que fuera a la vez la traducción de la estrategia general en estrategias locales de distrito y barrio enfocadas para ser evaluadas descentralizadamente, pero también con arreglo a un patrón de normalización que iguale niveles de calidad en la prestación de servicios y de oportunidades en el disfrute de los mismos, léase movilidad, formación o deportes por citar unos cuantos, muy contrapuestos, ejemplos.

En esa línea, para establecer el **Plan de Acción para la articulación de los barrios** hay que plantear una nueva tipología de instrumentos acorde con la metodología expuesta.

**-Puntos conjuntivos** \* (Puntos que unen se yuxtaponen, integran o vertebran partes de ciudad o restos inconexos): A estos efectos habría que definir una jerarquía de centros integrados que vayan del **“microcentro”**, que cuenta con **servicios cívicos** mínimos multiuso, al **“multicentro”** con varios servicios conectados en un solo centro y al **“policentro”(varios centros)** que integra servicios autónomos pero complementarios, como biblioteca, centro de información, centro de asociaciones, consumidores, jóvenes, escuela de formación, atención social o acompañamiento a la tercera edad, equipos de voluntariado, etc.

Puede llegar a ser un punto conjuntivo o una parte integrada en el conjunto de áreas centrales metropolitanas.

Especialmente importante para zonas como El Palo, a la que se refería antes la carencia de una centralidad de barrio y de distrito

(\*Término tomado del Plan Estratégico de Los Angeles. EE.UU.)

**-Proyectos catalizadores\*** (proyectos que tienen más alcance urbano que el propio de su uso, porque regeneran tejidos y producen efectos de mayor envergadura para el barrio o la zona de la ciudad): Por ejemplo el Palacio de Ferias, no puede ser un proyecto aislado. A ambos lados de la Ronda y en los barrios adyacentes han de ponerse medios para multiplicar su efecto de atracción, sus posibilidades de uso y sus sinergias con el entorno. A otro nivel, el proyecto de la nueva Estación del AVE, debe articular los barrios al Sur y al Norte de la carretera de Cádiz, pero también la Estación de Autobuses con las líneas interurbanas y los taxis.

El actual caos circulatorio de la estación y las imposibilidades prácticas de acceso en la recogida de viajeros, en el aparcamiento, en el uso de coches de alquiler, etc, se dan la mano con las dificultades de recorridos peatonales seguros y ordenados desde el Centro Larios hasta la playa. Y este último provoca una centralidad desahogada que todavía no está ordenada para que los bordes del centro de ocio produzcan sensación de confort urbano, a pesar de que .

**-Proyectos atractores** (de la condición urbana o suburbana): Se trata de los macroproyectos como Universidad y PTA cuando alcancen su umbral de optimización, lo que significa la inserción en sus tramas propias y en las tramas de sus bordes.

**-Fragmentos urbanos emergentes** (Piezas o áreas que pueden sufrir cambios hacia una recualificación urbana): Fundamentalmente en todos los bordes. Pero también Teatinos, el Litoral Oeste y las nuevas zonas de expansión en Virreinas, y otras. Estos nuevos barrios tienen que adquirir posiciones de intercambio con los existentes en los puntos de mayor atracción, normalmente lo conseguirán mediante la mezcla de usos y la mezcla de usuarios. Los fragmentos urbanos emergentes han de dar muestras de diversidad urbana desde su construcción. Si no se hacen así estarán condenados a convertirse en islotes separados.

**-Nuevos focos urbanos** (Residuos, esquinas, placetas, solares, que proceden de "residuos" no valorados antes). Valorizar áreas libres y accesos a monumentos. Rehabilitar monumentos "nuevos". Por ejemplo, las áreas cercanas al "nuevo" Mercado de Mayoristas, destinado a Centro de Arte Contemporáneo, las que se rescaten en Calle Alcazabilla, el Parador de San Rafael, el mercado de Atarazanas, que tiene centralidad capital en las cuatro direcciones y el Conservatorio en Trinidad Perchel.

**-Silos de oportunidad** (Donde la ciudad puede invertir en activos de futuro): Como todo el frente Litoral Oeste. Los silos o los yacimientos de oportunidad son áreas de expansión no necesariamente inmobiliaria o turística, sino que pueden ser zonas donde se asiente población joven, emprendedores, familias de nuevo tipo que dinamicen o regeneren determinados barrios porque introduzcan factores de rejuvenecimiento del tejido social local.

**-Espacios de rescate** (Lugares de acción inmediata sujetos a procesos de deterioro urbano): Áreas degradadas de Málaga. Huelin, Carretera de Cádiz, Jardín de la Abadía y otras áreas que cambiarán por efecto del nuevo Paseo Marítimo de

Poniente y los Parques. Palma-Palmilla y Ciudad Jardín en relación con la Roca y Jaboneros, hacia Trinidad-Perchel

**-Nichos de realojo** (Espacios residenciales a rehabilitar que pueden inducir factores de repoblación): En los barrios que destaca el informe demográfico 2001. Barriada Girón, muy especialmente García Grana, y otros núcleos de rehabilitación preferente han de contra con un esfuerzo paralelo en rehabilitación comunitaria y de espacios públicos. Atención especial a las tendencias de alojamiento de la población inmigrante, ya que su descuido puede dar lugar a nuevos guettos de población vulnerable, que crezcan en tamaño sin madurar en equipamientos.

El Centro de Málaga es un territorio sensible que articula varios barrios y microbarrios con muy pocos elementos activos de centralidad, más allá de las propias funciones centrales. Actuar con un nuevo Plan Urban (o similar) debe ayudar a crear condiciones de confort hoy todavía precarias en muchas zonas y todavía más fuertes en el uso residencial, en el envejecimiento de la población residente, en la movida nocturna, en los aparcamientos y otras.

**-Espacios de competición** (Sitios aptos para la entrada de capital público y privado que incentive su puesta en marcha o disponibilidad para integrarse en la ciudad) : Por ejemplo, Parque Tecnológico. Centro Logístico Mercamálaga, Cofarán y el Centro de Transporte de Mercancías (CTM) y el Centro, en las reservas del PGOU. (en apoyo de la nueva estructura metropolitana)

Un análisis más pormenorizado, por ejemplo, de los escalones inferiores de esta catalogación como serían los puntos conjuntivos entendidos en la escala más pequeña, como una parada de autobús y taxi, junto con un kiosko, deben establecerse en un espacio hospitalario y protegido, en el que las funciones urbanas de interrelación puedan ser elementos de una confortable calidad de vida. Una simple mirada a los mapas de itinerarios de autobuses no basta. Hay que recualificar los puntos de mayor incidencia en el intercambio de viajes y potenciar los itinerarios peatonales hacia y desde esos puntos de intercambio hacia los destinos más concurridos.

## **6.- PROPUESTAS DE ARTICULACIÓN Y NUEVA CENTRALIDAD EN LOS BORDES DE LA CIUDAD .**

De este análisis se deduce una nueva identificación de focos de centralidad hiperurbana. Los cuatro puntos de reequilibrio de la centralidad múltiple de la Ciudad de Málaga, son los siguientes **4 focos**:

**El Palo**: La función de centralidad y articulación está casi por entero encomendada a las playas y las zonas comerciales que bordean el barrio de Echevarría de El Palo, diseminándose de forma notable hacia el Centro y el Norte.

La articulación corresponde a la activación de funciones centrales que hoy todavía no se han explorado pues, a pesar de su aparente dificultad, - dada la densidad de población y la forma alargada – existen vacíos que pueden estimular la multiplicación de los equipamientos y áreas libres existentes, entre ellas los colegios y el Parque de Playa Virginia. Instalaciones deportivas de mayor calidad y la mejora sustancial del Puerto del Candado y sus accesos, en línea con el paseo litoral, contribuirían a ello.

**Las Virreinas**: Las operaciones de vivienda pública promovidas por el Ayuntamiento en esa zona, a través del IMV y promotores privados requieren de equipamientos de ciudad en un borde que no tiene expansión posible hacia la Finca de La Concepción y los Montes de Málaga, pero que alberga condiciones para articular las viviendas de los años sesenta y setenta que flanquean el Río Guadalmedina.

La utilización transversal del río y los modos alternativos de transporte parecen mejor solución para la vertebración del eje Norte-Sur en Ciudad Jardín que el embovedado del río, sobre el que se tratará más tarde.

**Campanillas-PTA**: En el borde Noroeste Campanillas y el PTA y los diseminados que los flanquean se dan la espalda.

Una política que integre sectores ha de contar con un planteamiento mucho más imaginativo, ya que la centralidad del PTA es evidente y Campanillas deja de ser una periferia para establecer nuevas relaciones de articulación, lo que lleva a dimensionar las conexiones físicas, de infraestructuras y equipamientos y las virtuales que equiparen ambos territorios.

**Guadalmar-Campamento Benitez-Arraijnal**: Las mismas razones que avalan una actuación centralizadora al Noroeste valen para conectar el territorio disperso del Suroeste., que de no ser mediante una actuación pública integradora quedará disperso entre operaciones de ciudad difusa muy poco interesantes para la articulación de Churriana con el litoral Oeste y con el mar, hacia Torremolinos.

La sensación de “no ciudad” persiste en esa zona, que cuenta con mucho espacio vacante en PAUs y en suelo urbanizable programado del PGOU. La atractividad generada por el Complejo Plaza Mayor demuestra que hace falta un equipamiento

metropolitano. El problema es que no sea solo de ocio y consumo, sino que se complete con otras alternativas de tipo deportivo, equipamientos públicos, servicios y áreas libres, entre otros de gran calidad.

El plano que sigue habrá de verse en dimensión metropolitana, o si no, el sistema de transporte público por autobús carecerá de efectividad como elemento de articulación de zonas de ciudad con sus entornos.

\*\*\*El futuro esquema de la Red de Autobuses urbanos sigue manteniendo una estructura radial, que se combinará con las líneas I,II,III, IV y V previstas para el metro ligero o las que finalmente se ejecuten, que habrán de asegurar la transversalidad.

\*\*\*El gráfico ilustra las movilidades que habrán de estudiarse en cada nueva Zona Central y en las emergentes zonas metropolitanas.



## 7.- PROPUESTAS GLOBALES DE CIUDAD

La necesaria reconversión de los espacios de origen industrial que ahora se dedican a servicios u otras implantaciones de tipo comercial y productivo es especialmente conflictiva para casi todos los barrios de la ciudad. Desde las cerámicas de Campanillas y los terrenos de Intelhorce y Cross, claramente fuera de la ordenación que conviene a esos sectores a los pequeños polígonos como San Julián, los espacios residuales de La Térmica, Los Guindos, la Azucarera y otros, entre los que se encuentran incluidos en parte los polígonos industriales semiconsolidados necesitan de una reconversión estratégica, porque son espacios estratégicos por sí mismos.

La propuesta de una reconversión de los espacios industriales consiste, no en erradicar los usos, sino en incentivar la mejora y la inserción en el ámbito de las nuevas tecnologías. Solo así se puede producir una cierta simbiosis de espacios de trabajo cualificado. Con la pervivencia de los usos productivos cabe una posibilidad de compatibilizar residencia y trabajo, mejorando las relaciones de las dos. Esa carencia de integración de usos que implica la sustitución del espacio obsoleto por otro espacio productivo o comunitario y la recuperación del reconvertible se observa en todas las zonas de la ciudad.

Sin embargo, no puede dejarse solo al albur del resultado de las nuevas comunicaciones, pues la articulación viaria sobrevenida de las actuaciones en materias ferroviarias, portuarias y de transportes tiene efectos más rápidos que las medidas de reconversión urbana basadas en los incentivos fiscales, la reordenación y la mejora ambiental, aunque estas tengan efectos mucho más saludables y generen más riqueza a más largo plazo.

El objetivo principal es el de crear un **Mapa activo de la ciudad por barrios** en el que se detecten las necesidades sociales de articulación del espacio comunitario, mediante **mapas de necesidades y mapas de demandas**, que incluyan la descripción de los obstáculos y las medidas de corrección **para la articulación nodal**, mediante los **proyectos de nueva centralidad** y la caracterización sectorial de planes y proyectos conjuntivos y atractores, como se han descrito - entre otros - para cada zona de ciudad

La nueva Ronda es una ocasión inmejorable para articular partes de ciudad, ligando los encuentros y nodos de la trama viaria a la aparición de esos proyectos a escala en las que se integren funciones urbanas, suburbanas y metropolitanas que satisfagan el mayor número posible de necesidades y al mayor número posible de personas.

Tal jerarquía de proyectos solo significa un porcentaje mínimo de presupuesto en relación a los beneficios que la **porosidad del sistema urbano malagueño** puede producir si se ajusta a un **territorio metropolitano poroso cuajado de centralidades** que anclen el territorio y la ciudadanía a los usos productivos y a los sistemas de bienestar de mayor calidad.

Las **4 propuestas globales** que contiene este informe para conseguir una articulación sobrepuesta a la de los proyectos puntuales, a los planes sectoriales o a los proyectos que atiendan más a usos y funciones antes enunciados son:

**Plan de Reordenación de Espacios de la movilidad urbana y suburbana**, como consecuencia del Plan Intermodal de Transportes, que integre los nuevos ámbitos, itinerarios, paradas y entornos de las redes de tren, autobús y metro ligero

**Plan de Conexión de los parques urbanos, periurbanos y metropolitanos**, para ensamblar los sistemas mallados de áreas libres mediante itinerarios continuos señalizados, independientes y de movilidad prioritariamente peatonal.

**Plan de Mejora del Espacio Productivo y de Innovación**, para la reconversión del suelo de uso industrial hacia espacios cualificados orientados a la mejora tecnológica y ambiental con ayudas a la urbanización, innovación y otros incentivos.

**Plan de Espacios Vacantes tras el Soterramiento de algunos tramos de las redes urbanas** de los sistemas de movilidad sostenible de los transportes, que incluirá las acciones para acomodar los espacios resultantes al propósito general de articular partes de ciudad mediante la eliminación de fronteras, barreras, puntos de conflicto o esclusas de uso horario discriminatorio (aquellos espacios que por distintas razones – inseguridad ciudadana, tráfico, etc -discriminan a los usuarios o separan zonas a determinadas horas)

Estos cuatro Planes resumen otras tantas de las capas que en forma de reconversión urbanística habrán de trasladarse a la revisión del PGOU. Las propuestas y alternativas que figuran enunciadas y/o grafiadas en los planos que resumen este informe pretenden ser un anticipo de la reflexión que promoverá la Ciudad en torno de sus objetivos estratégicos.

**La revitalización urbana** aquí expuesta como estrategia consiste en insertar en una red más amplia y fuerte que la actual los siguientes parámetros:

- **Estructura relacional interna y externa de la Ciudad de Málaga.**
- **Movilidad interna, urbana, suburbana, e influencia del Area Metropolitana de Málaga (AMM).**
- **Sistema de equipamientos públicos y patrimonio, Areas Libres, Sociales, Educativos, Deportivos y de Ocio en relación con industria, PTA, AENA, RENFE, etc.**
- **Centralidades, existentes, emergentes y a crear en la Ciudad y en el Area Metropolitana.**

Un importante recomendación de este informe se hace sobre el hecho de que la nueva Revisión del PGOU, que ha comenzado por la Revisión del Programa de Actuación del Plan vigente incorpore a los modos de intervención en el modelo de

régimen de suelo y ordenación urbana, la identificación de los sistemas de articulación que hoy no están integrados en el conjunto del plan como partes de la estructura metropolitana.

Concretamente el Area de Campanillas, PTA, Puerto de la Torre y la prolongación hacia Cártama, deben ser áreas de ensayo de nuevas tipologías de vivienda social en alta densidad y media , pero con fórmulas a medio camino entre las plurifamiliares de baja altura, las viviendas en fila y las urbanizaciones mixtas, que se ofertan en otros lugares de la costa, con una diferencia fundamenta: aquí deberían integrarse en modelos emergentes de nueva calidad urbana y comunitaria, integrando las nuevas tecnologías y los sistemas de teletrabajo con fórmulas de ocio y deporte que ensayen en el area Metropolitana alternativas al modelo extendido de los “pisos adosados” o las manzanas de bloque en altura (media o alta), que tanto se han prodigado en los nuevos desarrollos residenciales de poniente junto al mar y en Teatinos. Esos espacios han demostrado no ser del todo satisfactorios ni desde el punto de vista habitacional , ni desde la construcción de nuevos espacios colectivos.

En los **Planos y gráficos, así como en las fotografías aéreas** correspondientes a cada apartado de lo expuesto más arriba se explican las conexiones más importantes descritas en el texto, y las tramas que faltan por completar, mediante los planos y proyectos a que hace alusión el presente informe, que no pretende más que una panorámica de las acciones concretas que habrán de ser objeto de otros instrumentos de planeamiento y planificación. Incluso de la declaración de áreas preferentes de articulación con medidas para la innovación urbana.

## 8.- CONCLUSIONES

En las páginas anteriores se ha intentado extrapolar el ámbito de conocimiento sobre una ciudad madura, que acaba de traspasar el umbral de crecimiento admisible para entrar de lleno en el techo del alcance de la sostenibilidad de su forma urbana.

En contra del extendido discurso que indica - más o menos - que Málaga puede y debe crecer indefinidamente, bajo el auge de un turismo de masas del que disfruta apenas, de lo que se habla ahora es de la posibilidad de un crecimiento homogéneo, equilibrado y repartido, lo que significa demostrar que la reconversión de Málaga hacia la sostenibilidad es posible y que podemos identificar los sitios dónde realmente se puede construir una nueva ciudadanía sobre la base de un consenso político: En los puntos urbanos y metropolitanos en los que la construcción del espacio social, insistiendo – **social** – puede dar lugar a un incremento real y duradero de valor añadido en términos de calidad de vida, de bienestar y de riqueza en términos de patrimonio disfrutable por las nuevas generaciones.

La articulación de los barrios es una asignatura pendiente en Málaga desde que, en los años setenta, la crisis de la sociedad de la autarquía se hizo evidente en la copia de los modelos turísticos extensivos de los traspasos a España de la primera industrialización capitalista. La traducción en los barrios fue el déficit de urbanización y la desconexión entre unos y otros, hasta extremos de indigencia que solo se empezaron a superar realmente en el ejercicio de la democracia municipal. En los ochenta, se integraron muchas de las redes arteriales y se reequiparon los barrios. En los noventa se han completado y mejorado redes de infraestructura obsoletas, se han mejorado la urbanización y el ajardinamiento junto con el mobiliario urbano y los parques. Probablemente, ahora la necesidad más urgente es el cambio de la estructura relacional y la articulación efectiva de unas partes de ciudad con las otras. Los próximos diez-veinte años requerirán una ciudadanía cohesionada en un territorio vertebrado desde la potencia urbana de los distritos. Mediante una descentralización de la participación en el gobierno local y metropolitano y la gobernación innovadora de los territorios y los servicios, en el siglo XXI, Málaga debe ser un ejemplo de cohesión urbana si quiere liderar su territorio y acomodar su perfil de capital económica de Andalucía con espacios concatenados, musculosos, abiertos y activos a los flujos económicos, turísticos y del conocimiento. Esos espacios solo podrán conseguirse mediante una construcción que implique nuevos sujetos sociales. La ciudadanía malagueña ha de dar un salto cualitativo en el próximo período, pues el capital humano que debe ser su motor necesita una reconversión acorde con un nuevo medio ambiente social y urbano de mucha mayor categoría que el existente.

Por eso resulta inaplazable la reunificación de las tramas de nuevos y viejos barrios en torno a los sistemas y sus puntos conjuntivos, amplificando el ámbito público y la calidad de todos los espacios de conexión. Con esta perspectiva se puede pensar en una recualificación tal del espacio colectivo – que suele ser el conjunto de la voluntad y los sueños de una comunidad – que recualifique simultáneamente los

frágiles ensamblajes socio-comunitarios de los barrios malagueños, tan dependientes hoy de la “centralidad” del centro y tan poco autónomos para construir centralidades alternativas y yuxtaposiciones de trama sobre los lugares donde más valor añadido se puede crear, algunos de los cuales se han intentado esclarecer a lo largo de estas páginas.

Esta fórmula de inserción de los aspectos físicos en los sociales puede modernizar mucho más rápido y articular con mucha más cohesión un “collage” urbano tan continuo y a la vez tan fragmentario como el de nuestra orografía.

Lo que se pide ahora esta sociedad sometida al inclemente acoso de la decadencia del turismo de masas en una Costa del Sol cada vez más cosmopolita y a la vez más masificada es una fisonomía de **Capital**. Capital de barrios metropolitanos articulados en una malla moderna, abierta e interconectada en todas direcciones, físicas y virtuales.

Respuesta a los problemas irresueltos de la **Ciudad de Málaga, territorio urbano y metropolitano avanzado, -en innovación, sostenibilidad y solidaridad de su tejido comunitario-** propia del siglo XXI, sin cuya solución no podemos despegar hacia la sociedad del conocimiento.

Málaga, Octubre de 2002

Carlos Hernández Pezzi. Arquitecto