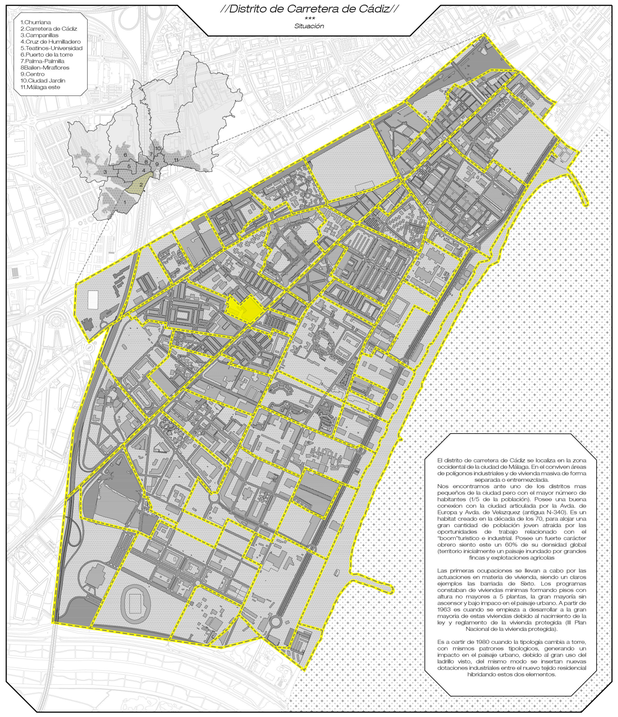
//Distrito de Carretera de Cádiz//

Situación

1.Churriana
2.Carretera de Cádiz
3.Campanillas
4.Cruz de Humilladero
5.Teatinos-Universidad
6.Puerto de la torre
7.Palma-Palmilla
8Bailén-Miraflores
9.Centro
10.Ciudad Jardín
11.Málaga este



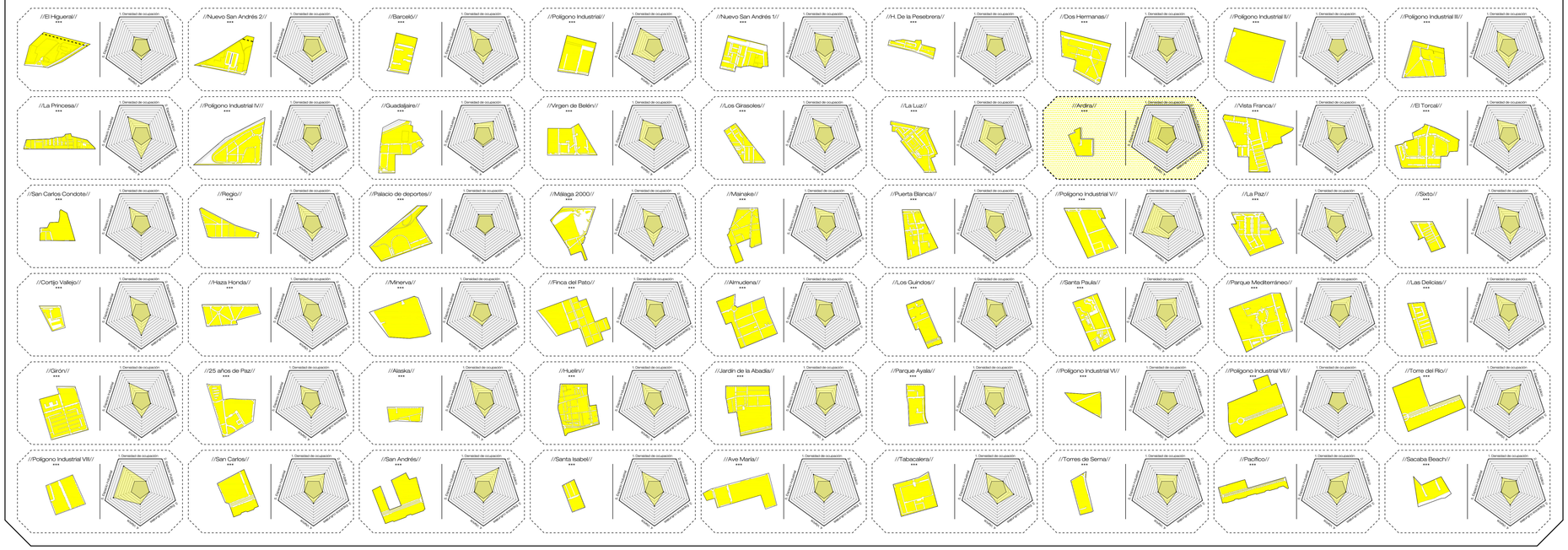
El distrito de carretera de Cádiz se localiza en la zona occidental de la ciudad de Málaga. En el conviven áreas de polígonos industriales y de vivienda masiva de forma separada o entremezclada.
Nos encontramos ante uno de los distritos mas pequeños de la ciudad pero con el mayor número de habitantes (1/5 de la población). Posee una buena conexión con la ciudad articulada por la Avda. de Europa y Avda. de Velazquez (antigua N-340). Es un hábitat creado en la década de los 70, para alojar una gran cantidad de población atraída por las oportunidades de trabajo relacionado con el "boom"turístico e industrial. Posee un fuerte caracter obrero siendo este un 60% de su densidad global (territorio inicialmente un paisaje inundado por grandes fincas y explotaciones agrícolas

Las primeras ocupaciones se llevan a cabo por las actuaciones en materia de vivienda, siendo un claros ejemplos las barriada de Belén. Los programas constaban de viviendas mínimas formando pieos con altura no mayores a 5 plantas, la gran mayoría sin ascensor y bajo impacto en el paisaje urbano. A partir de 1963 se inicia un proceso de densificación de la ciudad, en el que estas viviendas dictada al realismo de la ley y reglamento de la vivienda protegida (III Plan Nacional de la vivienda protegida).

Es a partir de 1980 cuando la tipología cambia a torre, con mismos patrones tipológicos, generando un impacto en el paisaje urbano, debido al gran uso del ladrillo visto, del mismo modo se insertan nuevas dotaciones industriales entre el nuevo tejido residencial hibridando estos dos elementos.

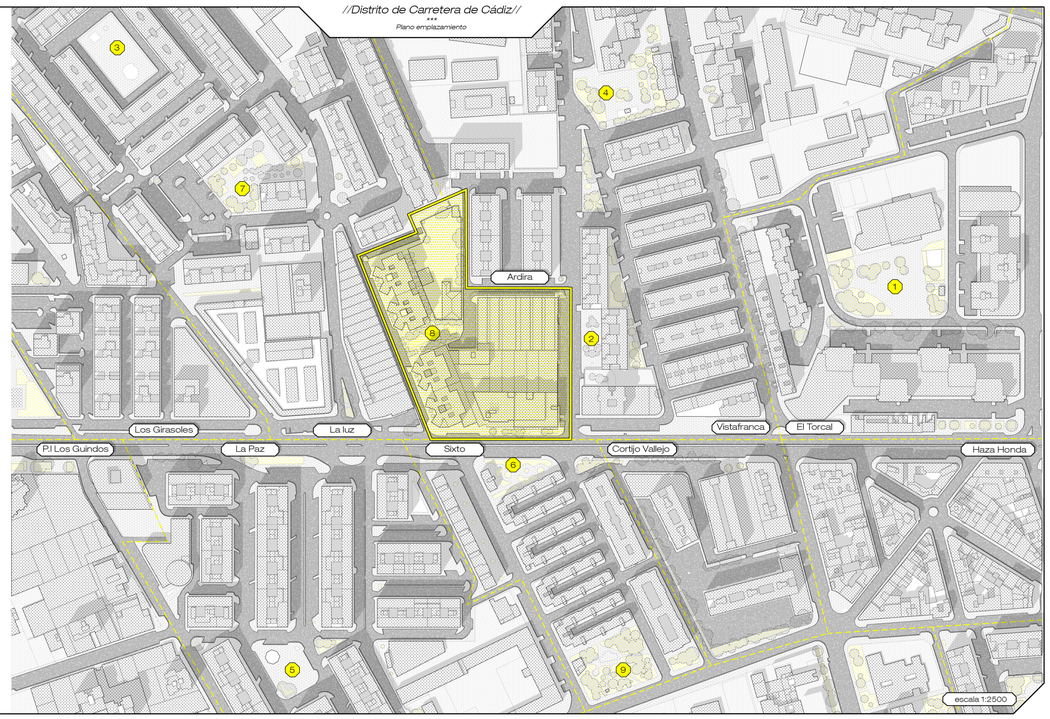
//Distrito de Carretera de Cádiz//

Estadisticas de ocupación por barrio



//Distrito de Carretera de Cádiz//

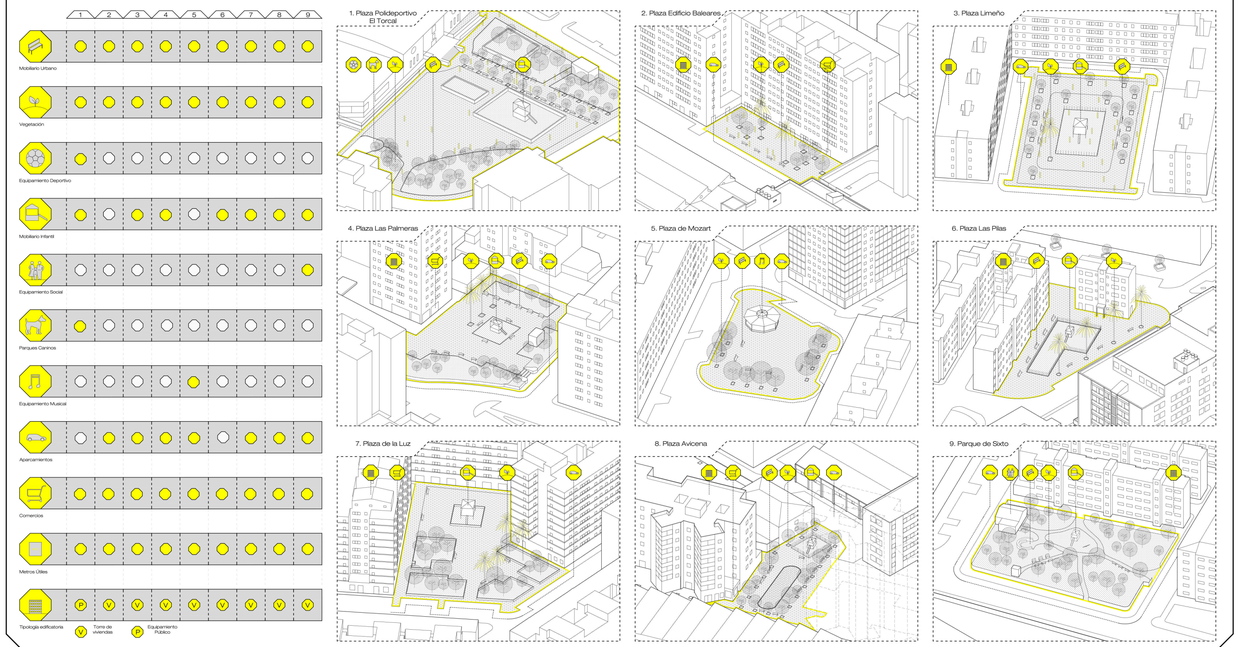
Plano emplazamiento

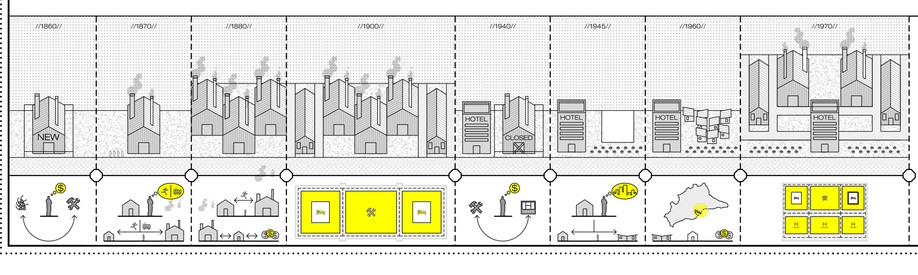


Evolucion Urbana

//Distrito de Carretera de Cádiz//

Espacio Público





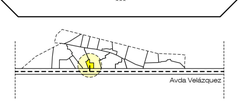
El legado industrial que atesoró Málaga a dejado indicios de un gran sistema urbano, generado gracias al crecimiento económico que sufre la ciudad desde sus inicios en el siglo XIX hasta que llega el turismo.

La creación de un armalgama fractal diversificado por el eje perteneciente a la carretera de Cádiz, ha supuesto la generación de una ciudad de "islas" aisladas, en la que predomina la vivienda con falta de aparcamientos, falta espacios abiertos y zonas verdes. Esta aglomeración urbana a logrado catalogar este distrito como uno de los mas pobladas de toda Europa, (supone un 20% del total de la población de Málaga). La concepción de estos barrios supuso desde sus inicios la creación de espacios habitables completamente deneficiados de tal forma que la vivienda sea el aglutinador de toda esta amalgama urbana sintetizada en bloques de viviendas posicionadas sobre manzanas colocadas de manera aleatoria con una función urbana puramente habitacional, donde las personas no conviven en el lugar de residencia. Podríamos estar hablando de una "ciudad dormitorio" insertada con calzador en el propio espacio urbano malagueño.

A día de hoy el distrito de carretera de Cádiz presenta una serie de problemas estructurales a el cambio generacional entre la vida de la década de los 60 y lo vida actual, tanto en temas de vivienda como en el de espacio verde.

La jerarquización urbana desarrollista que consumo lo que hoy conocêmos como la expansión de Málaga hacia el oeste pone en entredicho un modelo desarrollista para solventar los problemas generalizados en una época de superávit económico que conduja a la ampliación del territorio urbano.

//Conclusiones//



1.Conversion en punto de interés social

La falta de espacios culturales en el distrito con mayor densidad de población por m² se hace notar en la poca dotacion de equipamientos, la creación de un punto de interés social hace que un espacio olvidado durante 20 años consiga convertir un legado de producción industrial en uno de producicon cultural, dotando a un espacio "iconico con un valor necesario y latente a día de hoy.

2.Cualificacion del espacio público

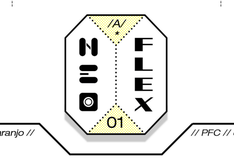
En el caso del espacio público y espacio verde podemos ver una gran regresion en cuanto a la insercion del tejido urbano, el escaso espacio público carece de vitalidad urbana, es decir fachadas activas, ademas se encuentra totalmente desligado del espacio verde, un espacio espacial, todo ello promovido por la gran tipología residencial ejerciendo estos espacios públicos vacios entre edificios sin cualificar.

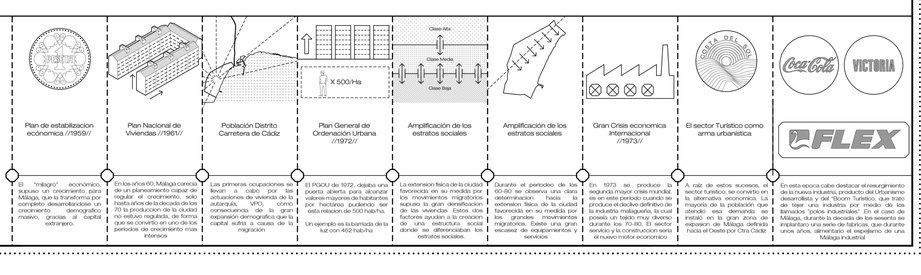
3. Distrito con Carácter Cultural.

La consagracion de este distrito como parte fundamental en el desarrollo expansivo de la ciudad de Málaga, hacia la formación exterior hacia la capital lo ha categorizado como "distrito dormitorio" siendo intente la escasa insercción socio-cultural que nuestra sociedad exige a día de hoy.

4. Recuperar lo perdido estabilizar lo caotico.

La recuperacion de los espacios residuales presentes en todo el distrito de carretera de Cádiz es un problema que la sociedad actual esta demandando desde la entrada en este siglo, la secuencia de espacios sin uso que podemos apreciar a lo largo de todo el eje urbano nos demanda la generación de un motor rehabilitador, con aires socioculturales que evidencien la posible mejora de los espacios en desuso.





El "milagro" económico, supuso la creación de Málaga, que la transforma por completo desarrollandose un crecimiento demográfico masivo, gracias al capital extranjero.

En los años 60, Málaga crece de un planeamiento capaz de regular el crecimiento, solo hasta años de la decada de los 70 la producicon de la ciudad no estuvo regulada, de forma que se convirtió en uno de los periodos de crecimiento mas intenso

Las primeras ocupaciones se llevan a cabo por las actuaciones de vivienda de la autarquía, VPO, como consecuencia de la gran expansión demográfica que la capital sufrió a causa de la migración

El POOU de 1972, dejaba una puerta abierta para alcanzar valores mayores de habitantes por hectárea, llegando a esta relación de 500 hab/ha.

Un ejemplo es la barriada de la luz con 462 hab/ha

La extension física de la ciudad fue creciendo en sentido de movimientos migratorios, supuso la gran densificación de las viviendas. Estos dos factores ayudan a la creación de una estructura social donde se diferenciaban los estratos sociales.

Durante el periodeo de los 60-80 se observa una clara determinación hacia la industria, donde la ciudad fascinada en su medida por los grandes movimientos migratorios. Existe una gran escasez de equipamientos y servicios

En 1973 se produce la segunda mayor crisis mundial, ya en este periodo duando se inicia el declive industrial, dejando la industria malagueña, la cual poseía un tejido muy diverso durante los 70-80. El sector servicio y la construccion sería el nuevo motor economico

A raíz de estos sucesos, el sector turístico, se convirtió en la alternativa económica. La ciudad de Málaga, estaba atendiendo esa demanda se instaló en la gran zona de expasion de Málaga definida hacia el Oeste por Otra Cádiz

En esta epoca cabe destacar el resurgimiento de la nueva industria, producto del "urbanismo desarrollista y del "Boom Turistico, que trato de dar solución a la demanda de suelo, formando "polos industriales". En el caso de Málaga, durante la decada de los sesenta se implantaro una serie de fabricas, que durantes unos años, alimentario el espejismo de una Málaga industrial

// Pedro Jesús Florido Naranjo //