

ÍNDICE

Pág.

1.	INTRODUCCIÓN	1	
1.1.	EL DESFASE DEL DOCUMENTO VIGENTE FRENTE A LAS TENSIONES URBANÍSTICAS DEL MUNICIPIO. NECESIDAD DE LA REVISIÓN	1	
1.2.	ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO	1	
2.	MEMORIA INFORMATIVA	4	
2.1.	MARCO GEOGRÁFICO	4	
2.2.	LAS UNIDADES TERRITORIALES	5	
2.3.	UN CLIMA SUAVE	6	
2.4.	GEOLOGÍA	9	
2.5.	ARQUEOLOGÍA	10	
2.6.	ANÁLISIS SOCIO ECONÓMICO	11	
2.7.	ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO DE ALGARROBO	17	
2.8.	LAS INTERVENCIONES PÚBLICAS PROGRAMADAS CON INCIDENCIA EN LA EVOLUCIÓN DEL MUNICIPIO	18	
3.	MEMORIA PROPOSITIVA	24	
3.1.	LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO. JUSTIFICACIÓN DEL MODELO	24	
3.1.1.	La transición de un modelo tradicional a una estructura territorial contemporánea	24	
3.1.2.	Como es el modelo contemporáneo	24	
3.1.3.	El papel y funciones que debe desempeñar Algarrobo en la Costa Oriental	25	
3.2.	CONCLUSIONES PRINCIPALES DEL ANÁLISIS. ASPECTOS ESENCIALES DE LA REVISIÓN DE LAS NORMAS. OBJETIVOS	26	
4.	CRITERIOS GENÉRICOS. LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN	30	
4.1.	LA COSTA	30	
4.2.	EL CASCO	31	
4.3.	LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	32	
4.4.	LOS DIFERENTES TIPOS DE SUELO NO URBANIZABLE. LA AGRICULTURA DE ALGARROBO, UN SECTOR EMERGENTE		

PERO FRÁGIL 34

4.5.	LAS TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS COMO RESPUESTA A UNA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y UNA VOLUNTAD DE CONVERTIRLAS EN ELEMENTOS VERTEBRADORES DE LOS NUEVOS TEJIDOS URBANOS	35
5.	CLASIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO	38
5.1.	SUELO URBANO CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y TIPOLOGÍAS	38
5.2.	SUELO URBANIZABLE	39
5.3.	EL SUELO NO URBANIZABLE	40
5.4.	LOS PRINCIPALES SISTEMAS GENERALES.	41
5.5.	CIFRAS CARACTERÍSTICAS DE LAS NORMAS. FICHAS REGULADORAS DE SECTORES Y UNIDADES DE EJECUCIÓN	45

ANEXO: RESOLUCIÓN DEL TRÁMITE DE APROBACIÓN INICIAL. INFORME DE ALEGACIONES66

1. INTRODUCCIÓN

1.1. EL DESFASE DEL DOCUMENTO VIGENTE FRENTE A LAS TENSIONES URBANÍSTICAS DEL MUNICIPIO. NECESIDAD DE LA REVISIÓN

Las Normas Subsidiarias fueron aprobadas en el año 1986. Sin embargo, sobre ellas se ha producido en estos últimos años, una serie de modificaciones puntuales que afectan a la mayoría de los desarrollos y regulaciones previstos en ellas. Ha sido preciso efectuar modificaciones de los límites de suelo urbano para contemplar nuevas áreas de crecimiento, siendo este caso especialmente significativo en el casco histórico, y ha sido necesario en la zona de costa efectuar modificaciones para ajustar los parámetros y delimitación de los sectores de suelo urbanizable. Todo ello lleva a una situación confusa en la que se suman además, la ausencia de suelo destinado a uso industrial, o unas calificaciones del Suelo No Urbanizable muy alejadas de la transformación a la que realmente está sometida el suelo agrícola de regadío en el término.

Todo ello motivó que el Ayuntamiento por acuerdo Plenario adoptara tras diez años de vigencia la decisión de revisar las Normas Subsidiarias en Enero de 1995, proceso que además permite su adaptación a la nueva Ley del Suelo (TRLRHL 1/92).

1.2. ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO

El año 1965, aprovechando la redacción del Plan General de Ordenación urbanística de la Costa del Sol Oriental, que tiene carácter de Esquema Director con alcance comarcal, se inicia la redacción del primer documento de planeamiento de alcance municipal para el término de Algarrobo.

En concreto, con fecha de 2 de Marzo de 1.965, el Ayuntamiento Pleno de Algarrobo acordó encargar la redacción de un Plan General de Ordenación para su término municipal al mismo equipo que estaba elaborando el Esquema director comarcal. Se nombra Director a D. Vicente Sánchez de León Pacheco y como colaboradores a D. Enrique Landero Balaunde y D. Federico Blein Sánchez de León, ambos arquitectos. Todo el trabajo es supervisado por el coordinador y director técnico D. Gabriel Riesco Fernández, como encargado del Plan General de Ordenación urbanística de la Costa del Sol Oriental.

La aprobación del Plan General se demoró hasta 1974 siendo de aplicación mientras tanto las Normas Subsidiarias para la Costa del Sol Oriental.

En 1974 se aprobó el Plan General parcialmente para el casco urbano. En 1975 se produce una segunda aprobación condicionada a la incorporación de unas ordenanzas para el suelo industrial y se establece una limitación de alturas para la zona costera. El Plan finalmente, es aprobado definitivamente en 1976.

Este retraso provoca que el núcleo turístico de Algarrobo Costa se realice al margen del Plan General, debido al largo período que transcurre en su redacción y tramitación. Además de aplicar las Normas Subsidiarias de la Costa del Sol muy generosamente y sin ningún tipo de planeamiento previo.

Como ha ocurrido tantas veces, la aprobación del Plan General viene a coincidir con la crisis

económica, con lo que el planeamiento deja de tener incidencias ante un sector de la construcción en decaimiento y un turismo en declive como consecuencia de toda la crisis económica europea.

De hecho no se llega a aprobar ningún plan parcial y si acaso solo se presenta un avance de planeamiento en los inicios de la redacción de las posteriores Normas Subsidiarias que la Diputación empieza a redactar en 1983.

Estas Normas ven su aprobación provisional el 26 de Septiembre de 1985 y tiene acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Marzo de 1986, que las aprueba definitivamente, pidiendo una serie de correcciones y un texto refundido. Estas correcciones se presentan el 28 de Mayo de 1990.

A partir de 1985 las circunstancias cambian lo suficiente, tanto desde el punto de vista del planeamiento al disponer ya el municipio de unas Normas Subsidiarias adaptadas a la nueva ley del Suelo de 1975, como a las propias circunstancias económicas que entran en un nuevo ciclo expansivo. La agricultura evoluciona considerablemente, tanto en la superficies de terrenos puesto en regadío como en la calidad de los cultivos, se inaugura la Presa de la Viñuela, el turismo inicia una fase expansiva y se generan posibilidades para la implantación de industrias transformadoras, así como de nuevos servicios turísticos y otras opciones que la nueva situación económica trae consigo.

En ese plazo de vigencia de las Normas, se han tramitado los siguientes Planes Parciales:

Plan Parcial del Sector UR-1.
Plan Parcial del Sector UR-7.
Plan Parcial del Sector UR-4.

Sin embargo únicamente en el caso del Sector UR-1, se puede considerar que existe una gestión que garantice su desarrollo. El Sector UR-7 se encuentra pendiente de publicación a la presentación de un aval que fue requerido en Junio del 93 a los promotores para proceder a este trámite que consolida el Planeamiento. El Sector UR-4, que fue aprobado en el año 90, se encuentra dentro del procedimiento previsto en las Normas Subsidiarias de caducidad.

Se considera por tanto necesario, revisar el modelo, y más en concreto las fórmulas de gestión establecidas por las Normas Vigentes, tratando de flexibilizar y agilizar procesos, que tras diez años de vigencia, no se han logrado ni siquiera iniciarse en muchos de los casos.

2. MEMORIA INFORMATIVA

2.1. MARCO GEOGRÁFICO

La Villa de Algarrobo esta situada en el sector centro-occidental de la cordillera Bética litoral, en el valle del río que tiene su nombre y como le ocurre a otros núcleos urbanos de similares características, tales como Torrox, Vélez o Frigiliana, se encuentra a poca distancia del mar, lo que supone por un lado estar situada en un medio de fuertes pendientes y por otro, disponer de un frente comercial y turístico sobre el eje de la Costa del Sol Oriental. Esta dualidad y las implicaciones indirectas y directas que ello conlleva tiene que ver con la mayoría de los diagnósticos de los municipios de la cornisa Bética del litoral malagueño.

El termino municipal de Algarrobo se localiza al este de la provincia de Málaga, a unos 34 Km. de la capital. Limita al norte con los municipios de Arenas (1,75 Km.) y Sayalonga (1,3 Km.), al sur con el mar Mediterráneo (1,65 Km), al este con Sayalonga (1,3 Km.) y Vélez -Málaga (2,8 Km.) y al oeste con esta última (2,8 Km.) .Su perímetro se aproxima a los 14,5 Km. y tiene una superficie de 9,7 Km².

Sus fuertes pendientes se deben a la orografía del área en que se ubica, en el pie de monte suroccidental de la sierra Tejeda y Almjara, y la sierra de Bentomiz. Junto a esta área abrupta se abre paso, la llanura aluvial formada por el valle del río Algarrobo. Este paisaje ha dado origen a toda una forma de entender históricamente el territorio, a usarlo por parte de sus habitantes, a conformar los modos productivos a una geografía peculiar.

Los aspectos del medio físico de Algarrobo están marcados por la cultura de utilización del agua, siempre escasa y poderosa en esta zona. La red hidrológica, de acequias, depósitos y tuberías se convierte así en los hilos conductores de la transformación del medio.

El componente primordial es el río Algarrobo, que en dirección NE-SW y partiendo de la Sierra Almjara, atraviesa longitudinalmente el término municipal en un recorrido de unos 6 Km. y lo divide en dos partes, siendo mayor la occidental.

El río define el paisaje en las distintas áreas del término, su cultura y sus distintos modos de utilización.

Al norte, el río se comporta como un verdadero torrente, horada, se estrecha y se revuelve en múltiples meandros, con vertientes que alcanzan o superan el 25% de inclinación, delineando y definiendo el singular perfil en "V" de los valles Axárquicos lo que ha dado origen, a través de la historia, a imágenes y paisajes íntimamente ligados a la cultura mediterránea.



Esta cuenca intermedia recibe una serie de pequeños arroyos torrenciales, destacando el de Bentomiz o Rioseco, generadores de un minifundio de bancales agrícolas, en los que se iniciaron las primeras experiencias de transformación.



Al sur de la Erilla su trazado se vuelve mas uniforme y regular, aumentando su área de inundación, conformando su gran delta, hasta alcanzar la desembocadura entre las barriadas de Mezquitilla y Caleta.

Podemos llegar a decir que el río es el elemento aglutinador de todo el paisaje del término, hasta el punto de que los límites este y oeste los define la línea de colinas que delimitan la cuenca vertiente. Solo al norte, deja paso a otra cultura mas de montaña, donde se identifica su naturaleza de torrente, con alturas que superan los 350 m., y con descensos bruscos y de gran pendiente, que llegan hasta las inmediaciones del pueblo.

La llanura aluvial que forma el río entre el pueblo y el mar, tiene su origen en el aterramiento del primitivo estuario transformado en una vega de gran fertilidad, siendo hoy en día identificables los escarpes que conformaban la primitiva dársena de desembocadura.

La dualidad territorial de Algarrobo, tradicionalmente ha hecho que haya coexistido un policultivo de montaña junto a una horticultura de vega. Esta situación ha dado origen a una serie de tipos y formas del paisaje, originadas por la parcelación y sobre todo el abancalamiento y transformación de la orografía primitiva, lo que ha dado lugar a la pérdida de cualquier vestigio de la vegetación autóctona y la ruptura progresiva del perfil de equilibrio de los cauces, con unas dinámicas de erosión cada vez mas pronunciadas.

Esta formalización y transformación del territorio de Algarrobo y de su medio físico, lo dota de una peculiaridad muy especial y natural, indisoluble de esa otra entidad mayor que es la Axarquía, la imponente masa calcárea de la Subbética de Málaga, al norte, y por otra, del mar, al sur, confirma una dualidad física y productiva en una franja estrecha de terreno, lo que da origen a esos paisajes típicos de abancalamientos, cortes del terreno, transformaciones profundas, minifundismos, asentamientos dispersos y una compleja trama de carriles y acequias.

2.2. LAS UNIDADES TERRITORIALES

Las fuertes transformaciones agrícolas y los abancalamientos han hecho perderse en muchas zonas del suelo su primitiva orografía, hasta el punto de que su red fluvial sea en muchos casos casi imposible de recomponer, ni siquiera de descubrir o reconocer siguiendo las señas del terreno.

Las acciones anteriores han afectado a todo el municipio y en especial a la zona situada al sur del casco urbano, por el abancalamiento intensivo-extensivo de las pequeñas lomas colindantes con el río, al objeto de transformar en tierras de regadío sus laderas, abriendo a su vez accesos de carriles lo que ha provocado que hoy nos encontremos con un paisaje artificial. De este modo, el medio físico de Algarrobo responde hoy a toda una evolución de la acción del hombre sobre el mismo, a su lucha productiva y de hábitat con el entorno físico, ofreciéndonos unos parajes altamente urbanizados, de cortijos y albercas, de rectángulos y círculos, de bancales y desmontes, de carriles y caminos que le dan a Algarrobo esas singulares e inconfundibles características estético-visuales, lejos seguramente de su fascinante paisaje natural.

Esta transformación del territorio del río Algarrobo, ha supuesto, en términos de arquitectura física, una reinención y redefinición de sus pautas o líneas territoriales, nos encontramos ante una topografía nueva, artificial, manipulada, industrializada, predispuesta a asumir señas de contemporaneidad. Salvo el norte montañoso y abrupto, el resto del municipio no ofrece dificultades para esta inquieta manipulación del territorio para su desarrollo agrícola o turístico.

La ensenada marina del río Algarrobo ha ejercido siempre desde la fase del fenicio occidental una atracción colonizadora: pesca, agricultura, comercio, turismo en la actualidad...etc. y una labor

Pág. Núm.:

unificadora en cuanto a la ubicación en la misma de asentamientos humanos tal y como ocurre con los alrededores de Mezquitilla, la Caleta y Trayamar.

De esta forma, el desarrollo de las comunicaciones ha efectuado desde siempre en el sector meridional del municipio, dadas las facilidades orográficas y la cercanía a ese gran "territorio de la comunicación" que es el mar. La penetración hacia el norte, hacia las tierras granadinas por las laderas del río Algarrobo, no resulta fácil por la dificultad de atravesar las Sierras de Almijara y Tejeda, por lo que parece poco probable que pueda ser utilizada como vía de desarrollo regional, pero su importancia es crucial para el equilibrio económico social y territorial de la Axarquía.

2.3. UN CLIMA SUAVE

Las temperaturas de Algarrobo están marcadas por la suavidad, tanto en invierno como en verano, y ello debido a la disposición del relieve, del que hablaremos posteriormente. La existencia de sierras de importante altura que se disponen paralelamente a la costa favorecen esta suavidad, ya que impiden la penetración de los vientos fríos o calientes del norte, del interior del continente. Así observamos que en ningún caso se aprecian temperaturas inferiores a 6 °C en los meses fríos, por lo que se podría decir que no tiene invierno, ni temperaturas superiores a los 36°C o 37°C. en los veranos, por lo que tampoco se puede hablar de veranos calurosos.

Además las máximas de los meses mas fríos son bastante altas, por encima de los 20 °C. La no penetración de los vientos fríos comentados y el elevado número de horas de sol que se registran en la zona, dan estos valores medios suaves y agradables, que caracterizan a la zona oriental de la provincia de Málaga y que la dotan de toda una forma peculiar de vida y de generación de modos económicos, tanto en sus formas productivas ,como en sus productos y opciones sectoriales.

Por otra parte en los meses mas calurosos tampoco se registran temperaturas muy elevadas, principalmente por la presencia del mar, cuyo efecto suavizador se hace notar claramente, no pasando de los 38 °C o 39°C en casos excepcionales.

El efecto del mar como regulador de estas temperaturas suaves y templadas se puede observar también en los valores de la amplitud térmica anual, que en ningún caso sobrepasa los 15°C, indicando el carácter no continental de la zona.

Respecto a las precipitaciones, podemos apreciar claramente, la existencia de un mínimo muy acusado en los meses de verano, en los que no se superan valores superiores a los 10 mm por mes.

Las máximas lluvias se localizan durante los meses de invierno, siendo los meses de diciembre a marzo los que mayor número de precipitaciones registran, entre 80 y 120 mm. de media por mes. La precipitación media anual se sitúa alrededor de los 500 mm., por lo que se puede decir que estamos ante una zona de características mas bien secas.

TEMPERATURAS MEDIAS (tm), MEDIAS DE MÁXIMAS ABSOLUTAS (T'), MEDIAS MÍNIMAS ABSOLUTAS. (t') DE LA ESTACIÓN LA MAYORA (ALGARROBO)

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Pág. Núm.:

T'	21,6	20,6	24,1	26	29,4	30,7	33,1	35,4	31,4	27,6	23,4	21,7	27,1
tm	13,4	13,4	15,1	16,6	19,2	21,8	24,9	25,7	23,5	20,3	16,3	13,8	18,7
t'	7,4	7	8,4	10,1	12,4	15,4	18,7	19,4	16,6	13,6	10	6,5	12,1

PRECIPITACIÓN MEDIA (en mm.). EN LA ESTACIÓN LA MAYORA (ALGARROBO)

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
82,7	73,3	78,6	62,9	32,8	13,3	1,5	6	20,4	56,1	71,8	113,6	610,5

AMPLITUD TÉRMICA EN LA ESTACIÓN LA MAYORA (ALGARROBO)

ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
14,2	13,6	15,7	15,9	17	15,3	14,9	16	14,8	14	13,4	15,2	12

Los vientos de terral, tanto los de aire frío de las zonas altas de las montañas, de procedencia norte, como los cálidos de verano afectan muy poco a la zona, gracias a la barrera de montañas que impide su paso. El levante tiene su mayor frecuencia en los meses de verano. Son húmedos, por lo que producen nieblas o brumas a lo largo de la costa. Cuando son de gran intensidad llegan a perjudicar a los cultivos, por lo que los agricultores protegen estos con barreras de vegetación o plásticos. Ocasionalmente pueden ser excesivamente cálidos pudiendo en este caso "quemar" los cultivos. El viento de poniente, es húmedo y templado, debido a su procedencia atlántica. En invierno producen gran nubosidad, debido a que traen consigo los sistemas de frentes que atraviesan el Atlántico, que crean los temporales de lluvia mas duraderos. Los vientos de componente sur, son menos frecuentes pero sus consecuencias son mas notables, son los que traen consigo las lluvias y vientos mas intensos. Por último, parece interesante hacer mención al régimen de brisas, de vital importancia pues al ser vientos frescos en verano suavizan las temperaturas, sobre todo en las horas mas calurosas del día en los que suelen alcanzar su máxima velocidad.

Los valores mas altos de horas de sol de toda la provincia de Málaga, se encuentran en esta costa oriental: 3.000 horas de sol al año situándose la humedad relativa en torno al 64%.

En resumen, nos encontramos en una zona costera, de clima mediterráneo subtropical semicálido, cuyas principales características son:

- Inviernos templados, con temperaturas medias mínimas entre los 6°C. y los 10°C y temperaturas medias de máxima alrededor de los 23°C.
- Veranos igualmente suaves, con temperaturas que no superan los 35°C y no bajan de los 29°C.

- En cuanto el régimen de humedad se puede calificar como seco, con un índice anual medio entre 0,22 y 0,89

2.4. GEOLOGÍA

El término municipal de Algarrobo se ubica, en su mayor parte sobre materiales pertenecientes al Complejo Alpujárride de la zona Bética formada por materiales metamórficos parcialmente recubiertos por sedimentos de edad mas reciente.

Sobre estas formaciones existe un suelo de recubrimiento, en parte artificial, originada por la actividad agrícola humana, que en Algarrobo ha sido extensa y que lo denominaremos Cuaternario Antrópico que constituye gran parte de las terrazas de labor.

👉 El cuaternario-playa, formado por arenas y gravas, tiene pocas condiciones para la construcción debido a sus problemas hidrogeológicos, con niveles freáticos muy altos y geotécnicos con asientos diferenciales importantes.

👉 La zona de cuaternario aluvial costero, representado por grava y limos arenosos, presenta problemas de asientos por la heterometría de los materiales, aunque su condición constructiva es favorable.

👉 El pliocuaternario, compuesto por conglomerados y su costra calcárea, es favorable para la construcción. El plioceno, corresponde a arcillas arenas y gravas, puede presentar problemas de deslizamiento de laderas y asientos diferenciales, su condición constructiva es desfavorable.

👉 Por último la zona paleozoica posee unas condiciones constructivas favorables si salvamos los problemas clásicos de relieve y pendientes.

Los acuíferos del sistema hidrogeológico de Algarrobo están representados por formaciones de edad cuaternaria (aluvial, diluvial, playa, antrópico) pliocuaternario (conglomerados) y plioceno (arcillas y margas arenosas con niveles de arena y grava. Estas formaciones constituyen sistemas individualizados que los materiales cuaternarios y pliocuaternarios recubren parcialmente las margas, arenas y gravas del plioceno. Las aguas superficiales se alimentan infiltrados acuíferos a través de fracturas y diques. El nivel freático del río Algarrobo se sitúa a una profundidad de 10 mt.. El espesor del conjunto supera los 100 mt. y el tramo aluvial posee un espesor inferior a los 15 mt.

El sistema descarga naturalmente hacia el mar, existiendo una línea de contacto entre agua dulce y salada cuya posición se puede ver modificada si las extracciones superan la recarga, por lo que existe un peligro potencial de intrusión marina. Este fenómeno común a muchas zonas de la costa oriental debe ser rigurosamente controlado ya que los procesos de salinización son irreversibles o de muy lenta recuperación.

Además se pueden producir riesgos de contaminación de las aguas subterráneas debido a los vertidos sólidos y líquidos que se efectúen en acuíferos o en zonas colindantes a ellos. El riesgo de contaminación es alto en todos los acuíferos de la zona ya que la permeabilidad de las formaciones

Pág. Núm.:

es elevada y los recursos de máxima importancia. Esta situación obligará a contemplar los posibles vertidos de industria que produzca residuos contaminantes ya sean orgánicos o minerales.

2.5. ARQUEOLOGÍA

El municipio de Algarrobo es rico en yacimientos arqueológicos, con una extensa investigación y bibliografía realizada sobre los yacimientos en la zona. No obstante, como es una constante en nuestra provincia la destrucción del patrimonio arqueológico y su falta de cuidado ha sido y es una práctica habitual. Basta con echar una mirada a los vestigios arqueológicos que aún quedan en pie para percatarnos de esta falta de sensibilidad, que en Algarrobo además adquiere tintes a veces dramáticos, por el propio valor de sus yacimientos. El expolio, y la distancia se acelera a partir de los 60, en la que se ocupa la zona costera.

Sería conveniente recuperar el valor patrimonial de los yacimientos, integrándolos en la estructura territorial mediante la creación de espacios libres en los que se complementaría el uso con la investigación y la catalogación de los yacimientos.

Los enclaves más destacables conocidos en el término de Algarrobo y situadas en los planos de Clasificación del suelo nº 2, son los siguientes:

1. Los Pinares.
2. Tumba -1 de Trayamar.
3. Tumba -5 "
4. Tumba -4 "
5. Tumba -3 de Trayamar
6. Tumba -2 "
7. Cuesta de las Palomas.
8. La Pancha -2.
9. La Pancha -1.
10. Torre derecha.
11. Torre ladeada.
12. Morro de Mezquitilla.
13. Camarillas.
14. La Coronada.

☞ En el yacimiento de *La Cuesta de Las Palomas* encontramos una serie de fragmentos cerámicos procedentes de diversas etapas históricas entre los que encontramos formas similares a la exhumadas en la Tumba nº 1 de Trayamar. Hay que resaltar la ausencia de estructuras visibles y la inclusión de este yacimiento, a efectos urbanísticos, como zona de vigilancia arqueológica.

☞ El yacimiento de *la Pancha-1* se encuentra situada al norte de la denominada Torre Derecha. La mayoría de los restos detectados son fragmentos cerámicos, unos de difícil adscripción cronológico-cultural, otros pueden ser fenicios o púnicos. Los romanos están representados por medio de téglas, ímbrices y ladrillos de tipología geométrica variada. Hay que destacar, al igual que en el anterior yacimiento, que no existe documentación de estructuras y su calificación como zona de vigilancia arqueológica.

☞ El yacimiento de *la Pancha-2* contiene restos de estructuras murarias, conformadas a base de piedras de mediano y pequeño tamaño, sin material de ligazón. Parte del material analizado puede

Pág. Núm.:

inscribirse en momentos fenicio-púnicos y algunos otros restos pueden prolongar la vida de este asentamiento hasta la fase romano republicana. A efecto urbanísticos este yacimiento tiene una protección total hasta un futuro estudio que lo recalifique definitivamente.

☞ El yacimiento de *Las Camarillas* se sitúa al este, en las proximidades del cortijo del mismo nombre, sobre una antigua loma hoy abancalada. Dado su estado de destrucción, como medida precautoria se aconseja incluirlos como zona de vigilancia arqueológica.

☞ El yacimiento de *La Coronada* está a unos 200 m. del anterior, sobre una ladera suave que desciende en dirección sur desde el cortijo de la Coronada. Contiene varios restos cerámicos sin conexión con estructuras visibles. Los materiales cerámicos encontrados recuerdan las tradicionales fábricas fenicio-púnicas. Como medida precautoria se aconseja incluirlos como zona de vigilancia arqueológica.

☞ El resto de los yacimientos corresponden a tumbas ligadas a las anteriores prospecciones y las dos torres de origen medieval conocidas como Torre Derecha y Torre Ladeada, nombre que recibe en contraposición con la anterior.

2.6. ANÁLISIS SOCIO ECONÓMICO

Algarrobo es un municipio que no cuenta con mucha población, alcanzando en la actualidad los 4.500 habitantes (4.528 hab.). No obstante, este dato no nos expresa bien el peso de la población, su valor en términos urbanísticos. Así, si nos fijamos en la densidad, es decir en la concentración de habitantes por Km², alcanza la cifra de 466 hab./km², una cifra muy por encima de la media provincial que esta alrededor de los 160 hab./km²., que expresa mejor esa imagen de municipio con un elevado nivel de colonización.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

AÑO	HABITANTES	(1900=100)
1900	3.091	
1910	2.686	86,90
1920	2.806	90,78
1930	2.892	93,56
1940	3.187	103,11
1950	3.443	111,39
1960	3.460	111,94
1970	3.848	124,49
1981	4.418	142,93
1986	4.668	151,02
1991	4.528	146,49



Este dato se acentúa al observar su evolución poblacional, que representa una curva de crecimiento continua, si eliminamos los primeros años de este siglo, donde casi toda la provincia malagueña se ve afectada por una crisis, que acentúa la invasión de la filoxera y que arruina en pocos años una incipiente industrialización y una agricultura consolidada de alto valor. Esta crisis obliga a la población a éxodos con destino al continente americano o al norte de África. Las secuelas de esta frustración en la economía todavía se dejan entrever; sobre todo en aquellos aspectos mas propios de las estructuras organizativas y comerciales, donde el desmantelamiento de casi toda la cadena productiva del siglo XIX deja a Algarrobo al igual que gran parte de la provincia de Málaga y de su área de influencia sin base organizativa capaz de generar nuevos procesos económicos, comerciales, aunque en Algarrobo a diferencia de otra zona, se mantiene la actividad agrícola que da lugar a una evolución con dos etapas de crecimiento en el año 30 y en el año 70.

En lo que respecta a la población, no recupera las cifras de principio de siglo hasta la década de los cincuenta. A partir de entonces el despegue es continuo e importante, con crecimientos por encima de la media provincial (entre el 1% y el 1,20%), solo superados en parte por Málaga-capital y por algunos municipios costeros como Marbella, Benalmádena, Rincón de la Victoria o Nerja, que coincide con las etapas de más dinamismo de Algarrobo en este siglo: introducción de nuevos cultivos y nuevas técnicas, el inicio de la explotación turística del litoral, la construcción..etc.

Pág. Núm.:

En la década de los ochenta, la población se estanca, con crecimientos débiles del 0,25%, lo que nos expresa un cierto agotamiento de algunas estructuras productivas y una cierta necesidad de rectificación en las opciones futuras, en una economía que se había mostrado potente pero en algunos casos poco previsible, con "cuellos de botella" dependientes de aquellos recursos naturales que le son mas necesarios para su funcionamiento: la organización espacial y la estructura parcelaria.

Es interesante destacar, la distinta participación sobre el total del municipio de Algarrobo núcleo y Algarrobo costa. Así la relación se mantiene constante entre 1950 y 1970, una relación que es del 75% al 25% del núcleo respecto a la costa, solo uno de cada cuatro habitantes vive en la costa. A partir de 1970, esta relación empieza a variar, llegando a 1990 con una relación del 65% al 35%. Algarrobo núcleo ha perdido diez puntos porcentuales de población respecto al total del municipio, en beneficio de la costa. Se esta produciendo una redistribución de la población sobre el territorio, que seguramente no ha terminado y que seguirá modificándose en los próximos años. Hemos de tener en cuenta, no obstante, que no se han producido pérdidas de población en el casco histórico, este mantiene básicamente su población de 1950 a 1990, estancado entre 2600-2900 habitantes. Este despegue, por tanto de la costa, no se está produciendo por traslados de la población del núcleo, sino por sus propios crecimientos. Algarrobo costa esta asumiendo cada vez mas un mayor protagonismo en la estructura poblacional y económica del municipio, que exigirá en los próximos años un esfuerzo superior en ordenar los usos y los crecimientos de la zona costera de Algarrobo.

POBLACIÓN POR GRUPO DE EDAD Y SEXOS

	1981			1986		
	0-15	15-64	MAS 64	0-15	15-64	MAS 64
Algarrobo	30,30	58,20	11,50	28,02	61,38	10,56
Provincia	30,70	59,60	9,70	27,28	62,56	10,14
Andalucía	30,83	59,02	10,11	27,96	61,96	10,60

La estructura de la población por grupos de edad y sexo, presenta unos valores porcentuales y una evolución similar a la media de la provincia y a la media de toda Andalucía. Un cierto envejecimiento paulatino de la población, con la disminución de los valores porcentuales de los menores de 15 años, del 30,30 % al 28,02% y un crecimiento inducido de la población entre los 16 años y los 64 años, del 58,20% al 61,38%, tendencias medias similares a las del resto de Andalucía.

TASA DE DEPENDENCIA

	1981	1986

Algarrobo	71,82	62,85
Provincia	67,79	58,78
Andalucía	69,36	62,23

Es de destacar a este respecto que su tasa de dependencia es decir la relación de la población en edad no activa (menor de 15 años y mayor de 64 años) respecto a la población en edad activa (entre 15 y 64 años) es mayor que la media andaluza pero menor que la media provincial de Málaga, lo que nos viene a indicar un mayor acercamiento de Algarrobo a índices mejores de bienestar y de productividad, teniendo en cuenta la estructura de crecimiento de Algarrobo y sus tasas de producción.

SITUACIÓN DE RESIDENCIA

	Propio Municipio	Resto Provincia	Resto Andalucía	Resto España	Extranjero
ALGARROBO	57,30	31,00	2,50	2,30	6,80
PROVINCIA	56,70	21,20	8,60	9,80	3,70

Respecto al lugar de nacimiento de los habitantes de Algarrobo sus relaciones porcentuales son igualmente similares, con matices, a la media que se produce en la provincia de Málaga, así vemos que el número de habitantes que han nacido en otros municipios de la provincia es del 31%, superior a la media provincial, que es muy inferior a los procedentes del resto de España (incluyendo Andalucía) el 4,8% < 18,4% de media provincial y mayor en los procedentes del extranjero el 6,8% > 3,7% de la media provincial. Solo algunos municipios como Benahavis, Mijas, Marbella o Torrox presentan datos significativamente mas altos en porcentaje que Algarrobo en habitantes nacidos en el extranjero.

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN ACTIVA

	Primario	Industria	Construcción	Servicios
ALGARROBO 1975	74,9	10,6		14,5
ALGARROBO 1986	35,2	5	23,2	36,6
PROVINCIA 1986	15,1	13,6	13,9	57,4

Si analizamos la actividad de la población, vemos que si bien su población activa (alrededor de un 30%) siempre ha tenido un peso específico el sector primario importante, este, ha ido descendiendo significativamente en los últimos años, perdiendo en aproximadamente en diez años cerca de cuarenta puntos porcentuales, del 75% al 35,2%, nos parece excesivo este descenso y es posible que alguno de estos datos no sean correctos, pero en cualquier caso el peso específico del sector primario (agricultura y pesca) sigue siendo alto para un municipio costero y con una densidad de cerca de 500 hab./km²., solo Torrox aparece con datos de esta importancia; ni siquiera Vélez-Málaga tiene cifras superiores al 30 %.

Pág. Núm.:

Evidentemente es el sector servicios y la construcción quienes parecen beneficiarse de las pérdidas porcentuales del sector primario. Así el sector servicios supone el 36,6% < 57,4% que tiene la media provincial y el sector de la construcción en el 23,2% > 13,9% de media de la provincia. Aunque nos parece excesivo el dato de la construcción quizás por alguna situación coyuntural, no obstante todavía presenta cifras bajas si comparamos con municipios cercanos, así Vélez-Málaga tiene el 45%, Nerja el 53% o Rincón de la Victoria el 50 %.

El reto económico de Algarrobo ,está en saber equilibrar estas variables. No es razonable que Algarrobo pierda sus importantes opciones históricas en el sector agrícola (la pesca aunque con alguna importancia es poco significativa por el número de habitantes que viven de ella), aunque sus mejoras productivas inevitables, si quiere mantener unas constantes capacidades competitivas en unos mercados difíciles, le puede llevar a perder población activa, al pretender disminuir costes, esta pérdida no debe ser significativa dado el minifundismo de Algarrobo y las fuertes inversiones en infraestructuras de regadío que se han producido en la zona y que han dado lugar a estructuras empresariales y modos organizativos y territoriales tan sólidos como los originados por el turismo y la industria.

Las pérdidas que se puedan ir produciendo irán a engrosar el sector servicios: el turismo. La capacidad potencial de este es expansiva, en los últimos veinte años ha estado viviendo de las rentas de explotación de una oferta monopolizadora de mas de 1700 apartamentos que dejó al sector agotado e incapaz de responder a los retos estructurales de los siguientes años. Solo en este final de siglo el sector puede entrever la posibilidad de un cierto crecimiento estratégico al amparo de unas inversiones públicas importantes : la autovía de la Costa del Sol Oriental y la ejecución del paseo marítimo del litoral, además de las infraestructuras de saneamiento y de agua potable.

Nos gustaría detenernos un momento en la agricultura de Algarrobo, de alguna manera es absolutamente peculiar. La agricultura se desarrolla por su propia experiencia histórica y una climatología excepcionalmente benigna, las temperaturas invernales son suaves y sin riesgo de heladas, como consecuencia de la proximidad a la franja litoral del Sistema Penibético. Pero sus suelos, se les reconoce generalmente pobres, sin horizontes edáficos, de textura franco-arenosa, con porcentajes de materia orgánica inferiores al 1% y PH ligeramente básico, son litosuelos, con afloramientos rocosos y suelos aluviales en la zona costera, desembocadura y vega del río Algarrobo. Además existe falta de agua, la mayor parte de la que se usa para el riego suele ser de origen subterráneo, con pozos no demasiados profundos.

A pesar de estas consideraciones, la agricultura de Algarrobo se ha expandido continuamente. Una parte de ella es de tiempo remoto, sobre todo la existente al sur del municipio, pero el resto es relativamente reciente, a partir de 1960, coincidiendo con la aparición de nuevas técnicas de cultivo para el mejor aprovechamiento de la baja calidad de suelos y la escasez de agua de riego, así vemos aparecer, los acolchados ,plásticos, invernaderos, enarenados, goteo, ...etc. Todo un conjunto de tipologías agrícolas que dan esa imagen peculiar visual, que en el caso de Algarrobo aparecen mezcladas con huertas familiares en las que se siembra toda clase de hortalizas, frutales de secano y de goteo, y viñedo.

Aun así la agricultura de Algarrobo ha sufrido una transformación radical en los últimos años, y lo importante es que lo sigue experimentando, ampliando su superficie regada y desarrollando cultivos de utilización intensiva de mano de obra.. Mas del 80% de la superficie del termino municipal esta cultivada y de esta el 60% en regadío. Las tierras de secano, ocupadas por cultivos leñosos como el olivo, el almendro o la viña, están mas abandonadas, su difícil mecanización al ser lugares mas abruptos y la coyuntura siempre mucho mas desfavorable las hace menos competitivas que el

Pág. Núm.:

regadío.

El futuro de la agricultura de Algarrobo es difícil de prever, dada la gran cantidad de variables de las que depende, pero su estructura y su capacidad de innovación y de respuesta ya ha sido demostrada en otros momentos difíciles. Por lo que es de prever que la agricultura se asiente y se consolide en los próximos años, eliminando quizás algunas tierras marginales y en cualquier caso aumentando su productividad y su generación de rentas al tener posibilidades de aumentar su mercado, dadas las expectativas de crecimiento que el turismo tiene en la zona y la mejora de las comunicaciones y las infraestructuras hidráulicas.

2.7. ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO DE ALGARROBO

El Municipio de Algarrobo es el menor de los cinco Municipios costeros de la Axarquía. Sin embargo por su emplazamiento, es el Municipio que mayor articulación mantiene ante los núcleos interiores de la Axarquía; la carretera MA-103 que parte de la costa en el límite de la Caleta, dota de acceso a Sayalonga, Corumbela, Árchez, Canillas y Cómpeta.

La carretera, a pesar de mantener una sección útil de 5 m. y un trazado sinuoso con pendientes pronunciadas que permiten ascender hasta la cota 800 en un trayecto de menos de 14 km, mantiene un carácter de vía primaria dentro de las comunicaciones de la costa oriental. De hecho, es junto con la carretera del arco Vélez-Casabermeja, la única que mantiene titularidad regional.

Esta carretera que discurre por la parte baja del valle del río Algarrobo, constituye el eje vertebrador del Municipio, y de ella parten numerosos carriles que en algunos casos proceden de la antigua red de caminos de herradura y coladas.

El sistema de caminos del término es arborescente, apoyado en la N-340; muy sencillo en su jerarquía primaria y sin embargo, por su naturaleza de minifundio agrícola, complejo, impreciso y mal jerarquizado en los elementos de rango inferior: caminos, carriles...

Esta red que podría ejercer una función de articulación de los espacios agrícolas intermunicipales, ha perdido gran parte de su vigencia por el escaso respeto de servidumbres que las propiedades colindantes ha mantenido frente a ella, y que en algunos casos incluso ha supuesto su desaparición o privatización. Asimismo, la dificultad de gestión y mantenimiento al recaer en la Administración Local carente de medios, hace que en muchos de los casos sea intransitable salvo para tractores o vehículos todo-terreno. Sin embargo, su valor sigue vigente y se considera desde este análisis indispensable su mantenimiento como estructura secundaria alternativa y complementaria de la fundamental constituida por la N-340 y la propia carretera MA-103.

Los principales conflictos de congestión se originan en la carretera costera por la superposición de funciones de travesía con las de itinerario de interés general. La construcción de la nueva autovía, permitirá eliminar gran parte de esta conflictividad. Sin embargo, debe tenerse presente la estructura lineal de la costa y la gran concentración de actividades en su frente; es probable por tanto que se mantengan tráficos de agitación importantes en todo su recorrido y que por tanto se haga indispensable la remodelación de esta vía para ajustar sus características a la nueva situación.

Asimismo, la apertura de la nueva autovía, trasladará los problemas de congestión a la carretera ascendente MA-103 de la costa a Cómpeta. Dicha carretera atraviesa Algarrobo por sus áreas de crecimiento más recientes, con una sección útil de menos de 15 m. edificaciones alineadas a vial y con acceso directo de los portales a la carretera, de la que la separa exclusivamente una acera de 2

Pág. Núm.:

m. y una banda continua de aparcamientos.

2.8. LAS INTERVENCIONES PÚBLICAS PROGRAMADAS CON INCIDENCIA EN LA EVOLUCIÓN DEL MUNICIPIO

- ⊙ *La remodelación de la carretera costera (n-340). Posibilidad de transformarla en una gran avenida entre Torre del Mar y Torrox*

La carretera N-340 desde Torre del Mar hasta Torrox, constituye un continuo urbanizado, con más de un 50% de su longitud transformada en travesía, y con numerosos accesos que son causa de una gran inseguridad para el tráfico.

El M.O.P.T.M.A. ha elaborado un acuerdo con el Ayuntamiento de Algarrobo, para remodelar la carretera de forma previa al traspaso de la titularidad, tras la construcción de la nueva autovía. El proyecto de remodelación consiste básicamente en la ejecución de vías de servicio e intersecciones regularizadas en la práctica totalidad de su recorrido, manteniéndose la sección actual en aquellos puntos donde la edificación impide una reordenación adecuada. La solución contempla la construcción de tres glorietas partidas en las que se concentran todos los movimientos de incorporación y salidas. La escasa consolidación del frente superior de la carretera, hace indicada la posibilidad de utilizar para la ampliación de la carretera en aquellos tramos donde la proximidad de las edificaciones en la parte inferior, impiden ejecutar una solución adecuada, a pesar de que en algunos casos implicaría la necesaria remodelación de algunas viviendas existentes.

La importancia que va a adquirir esta carretera como gran eje central en la conurbación costera del Municipio, hace necesaria esta remodelación que de otra forma mantendría las entradas y salidas del término en una situación de gran precariedad al mantener sus calzadas y andenes actuales como único espacio disponible para el tráfico de agitación interna. Asimismo, el proyecto de remodelación de la travesía debe estudiarse de forma conjunta con la transformación costera derivada del nuevo Paseo Marítimo y accesos a la zona de playa, haciendo coincidir las principales intersecciones con los puntos principales de accesos a la playa. Asimismo, la remodelación debe contemplar todos los aspectos de amueblamiento, alumbrado y arbolado, que permitan mejorar la calidad de la vía y hacerla atractiva para su utilización como eje central de todas las actividades turísticas y de ocio que es previsible aparezcan con la consolidación del turismo, como actividad primaria de la parte baja de la Axarquía.

La remodelación de la carretera N-340, se realizará con una sección variable, compuesta básicamente por una calzada central similar a la actual, unos arcenes y setos separadores, y unas vías de servicio que dotarán de acceso a las zonas ya consolidadas. Dispondrá asimismo de tres intersecciones resueltas mediante glorieta partida en la zona sometida a remodelación.

La Administración responsable de su ejecución es el M.O.P.T.M.A. mediante un convenio de transferencia de titularidad con el Ayuntamiento de Algarrobo.

- ⊙ *Construcción de la autovía costera*

La nueva autovía se encuentra en fase de construcción y su trazado se encuentra reflejado en los planos de información de infraestructura viaria.

Pág. Núm.:

La vía dispone de una sección compuesta por dos calzadas separadas de dos carriles de 3,5 metros cada una, arcones externos de 2 m. y mediana interior de 10 m.

La autovía en el p.k. 18,600, dispondrá de un paso inferior de 18 m. de ancho que servirá para construir un enlace en diamante, que conectará mediante dos glorietas con la carretera MA-103. El trazado de dicha carretera será rectificado entre el enlace y la N-340, para servir de vía de conexión con la Costa.

La construcción de la autovía constituye un factor determinante de la nueva configuración y organización del espacio costero de la Axarquía y en concreto del término de Algarrobo.

El modelo territorial futuro se apoyará en este nuevo eje alejado del litoral entre 2 y 3 kilómetros, que a pesar de ser el elemento vertebrador de la costa oriental, va a originar numerosos conflictos de aislamientos y por tanto generador de actividades y cambio de tendencias. Parece necesario pensar en una remodelación de la débil red de caminos y carreteras que constituye hoy el día el soporte de todos los valles de la Axarquía. La localización ya definida de unos enlaces de dicha autovía alterará el esquema de accesibilidades actual y en consecuencia el gradiente de tensiones urbanizadoras sobre los suelos agrícolas, perdiendo importancia enclaves que hoy en día gozan de un alto valor de emplazamiento, y transfiriéndose estas ventajas a otros espacios que en la mayoría de los casos no están capacitados para cumplir esta nueva función.

En Algarrobo, este proceso se desarrollará en la MA-103 ocasionando una involución en la forma secular de colonización; a principios de siglo la carretera costera, alteró el sistema original de asentamientos, potenciando el litoral frente al interior, y suplantando la antigua red de caminos y veredas que articuló la comarca de la Axarquía hasta el siglo XIX, por una red arborescente que se mantiene vigente hoy en día. Esta red arborescente de nuevo se verá alterada en su jerarquía y funciones pasando probablemente a un modelo mixto en el que la red actual se completaría con más vías de conexión en los futuros enlaces de la autovía.

La carretera costera actual aparecerá como una vía urbana de gran longitud que asimismo extenderá el modelo de Torre del Mar hasta el río Algarrobo y Mezquitilla. Este proceso debe favorecerse desde la operación planteada por el M.O.P.T.M.A. de reurbanización de dicha vía, para ajustarla a este papel. Dicha intervención posibilitará el traspaso de su administración a los Ayuntamientos. Resulta pues de extraordinaria importancia que estas obras sirvan para transformar la carretera en una gran vía urbana costera, compatibilizando la seguridad vial con unas buenas relaciones con sus bordes ya edificadas.

⑩ *Construcción del nuevo paseo marítimo de Algarrobo y Mezquitilla*

Las actuaciones de remodelación y mejora del frente costero de Algarrobo, se iniciaron en el año 91 con una regeneración de playas que consistió en la construcción de un dique transversal y la aportación artificial de aproximadamente 150.000 m³ de arena, lográndose formar una playa de más de 600 metros de longitud.

Esta obra se proyecta completar con la construcción de un Paseo Marítimo peatonal en Mezquitilla y Algarrobo Costa, cuyas obras se encuentran ya licitadas parcialmente en algunos tramos, y pendientes de finalizar su proyecto en los extremos, debido, en el caso de Mezquitilla, a la necesidad de efectuar una remodelación de la edificación situada en el frente de playa y que ocupa actualmente zona de dominio público, según el deslinde vigente de la zona marítimo terrestre, y en el caso del extremo oriental por encontrarse pendiente de deslinde en algunos puntos donde actualmente existen usos de carácter comunal pertenecientes a las urbanizaciones Toto y Bau-hoffman.

Al igual que la mejora de la carretera actual, modificará el papel de sus bordes edificados, la intervención en el frente costero a realizar por Costas, lo que obliga sobre todo a replantear la función desempeñada por los espacios libres de las áreas edificadas en los años 70. Estos espacios mantienen una ambigua situación entre el destino para el que originalmente se concibieron como espacios comunales de gestión privada, y la nueva situación, con la profusión de locales comerciales, en sus plantas bajas destinados a apoyo de ese nuevo paseo.

⑩ *La carretera comarcal de Cómpeta*

La escasa capacidad de mejora en las características geométricas, obligan a establecer unas claras limitaciones a su papel como vía vertebradora principal del valle del río Algarrobo y eje de comunicación entre los núcleos del interior, la costa y la autovía. A pesar de que la carretera del arco Vélez-Marbella ha asumido una función primaria conectando con las sucesivas vías locales de la Axarquía, su distanciamiento de la zona oriental hace imprescindible la habilitación de carreteras de rango inferior que permitan relaciones directas de los valles más orientales con la autovía. Este es el caso del río Algarrobo; al ser la MA-103 muy difícil de mejorar en sus condiciones geométricas y de capacidad, se debería posiblemente estudiar itinerarios alternativos que permitieran al menos desviar parte de los flujos que la utilizan.

La única operación prevista en esta carretera, es la ligada a la construcción de la autovía, como acceso desde la carretera costera al enlace proyectado. No obstante, se resalta la necesidad de abordar el estudio de remodelación de esta vía en todo su itinerario.

⑪ *Los recursos hidráulicos, techo al posible desarrollo de nuevas iniciativas y actividades en el término de Algarrobo*

Al igual que la autovía impone un nuevo orden territorial en la forma de la organización espacial de las actividades en el municipio, la ejecución de las obras del Plan Guaro, en este momento muy avanzadas y que ya permiten suministrar de agua potable y de riego a Algarrobo, convierten el sistema hidráulico, y las fórmulas de regulación de los recursos hídricos de la Costa Oriental en uno de los condicionantes esenciales al desarrollo de nuevas actividades primarias en las distintas zonas.

En el año 1990, la Consejería de Obras Públicas elaboró un Estudio para el abastecimiento y saneamiento de los núcleos urbanos de la Axarquía y de la Costa del Sol Oriental.

En dicho Estudio se contemplaba la construcción de una conducción general que en el término de Algarrobo discurría por la misma traza que la del Plan Guaro, y que servía para dotar de caudales a una serie de depósitos de almacenaje, que garantizarían los caudales y presiones necesarios en las redes de suministro interno de cada municipio. En concreto, Algarrobo, se sitúa entre los depósitos de Vélez y de Torrox, el primero con una capacidad de 47.000 m³ y el segundo con una capacidad de 35.000 m³.

La tubería de abastecimiento se ha realizado de forma simultánea a la conducción de riegos, y se encuentra ya en funcionamiento. Los depósitos de regulación se realizarán por la Dirección General de Obras Hidráulicas (Junta de Andalucía), estando previsto que las obras puedan iniciarse en el año 1996. La conducción es de fibrocemento con una sección de 150 mm.

Los caudales proceden de la presa de la Viñuela, situándose la estación de tratamiento (E.T.A.P.) en las inmediaciones de El Trapiche. La capacidad de tratamiento es de 60.000 m³/día. Se encuentra pendiente de verificar la asignación de caudales por la Mancomunidad a cada municipio. Al ser las cantidades demandadas por Algarrobo reducidas, es previsible que salvo épocas de escasez como la actual y siempre que se consigan mejorar los rendimientos, no existan excesivas dificultades para garantizar la dotación necesaria, que se estima en unos 3.500 m³/día, si se suma un techo de población de 10.000 habitantes, y un desarrollo industrial, proporcionado a la escala del municipio. Este consumo, se encuentra condicionado por los techos dotacionales que los recursos hidráulicos de la Costa Oriental permiten garantizar.

④ *El sistema de regulación y la red de distribución del municipio*

Algarrobo se abastece de la conducción ya descrita procedente de la estación de tratamiento de El Trapiche, y que es explotada por la Mancomunidad de Municipios. Esta conducción sirve a los depósitos alto y bajo de Trayamar, con unas capacidades de 1.800 y 900 m³. El depósito alto, se sitúa a la cota 80 y el bajo aproximadamente a la cota 45.

El núcleo de Algarrobo se suministra de una conducción impulsada que en principio se abastecía de un pozo situado en el detrítico bajo del río Algarrobo, pero que últimamente al encontrarse salinizado se ha sustituido por una conexión con el sistema de depósitos de Trayamar. Para la regulación del abastecimiento del núcleo, se dispone de un depósito de reciente construcción de 1.950 m³ de capacidad, situado a la cota 130 en la parte noroeste del casco y al que se accede por el camino de Arenas.

El problema tal vez más importante a resolver a corto plazo, es la mejora de la red de distribución interna para mejorar su eficiencia y reducir sus pérdidas que actualmente pueden alcanzar hasta el 50% de los caudales transportados.

④ *Tratamiento de aguas residuales*

Las aguas residuales del término se recogen en dos colectores principales, el costero que recoge además los efluentes de la Caleta de Vélez; y el interior que desciende por el cauce del río Algarrobo que recoge las aguas del casco y de todas las poblaciones situadas en la carretera MA-103.

Todos los caudales se concentran en una estación de impulsión que vierte las aguas mediante un emisario de 1.600 m. de longitud a 30 m. de profundidad, situado en la desembocadura del río.

Se encuentran ya proyectadas las obras de la estación depuradora de aguas residuales de Algarrobo que se sitúa en la margen derecha del río cerca de su desembocadura. Tanto la estación depuradora como las obras de mejora en el sistema de colectores principales, están incluidas en un convenio firmado por la Mancomunidad de Municipios con la Junta de Andalucía, y que es previsible se realicen con cargos a inversiones de la administración central en el próximo bienio.

Pág. Núm.:

3. MEMORIA PROPOSITIVA

3.1. LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO. JUSTIFICACIÓN DEL MODELO

3.1.1. La transición de un modelo tradicional a una estructura territorial contemporánea

La estructura actual de Algarrobo, nace de principios de la década de los años sesenta. El modelo tradicional que a duras penas ha ido sobreviviendo a lo largo del siglo XIX y XX se ve fuertemente impactado por el empuje del turismo y el Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Costa del Sol Oriental. De su Esquema Director partirá el Plan General de Algarrobo, iniciado en 1965 y aprobado en 1968, primer documento que dará cuerpo de Ley territorial al nuevo modelo contemporáneo de Algarrobo. Las Normas redactadas por la Diputación de 1985 a 1990, de alguna manera suponen un cierto constreñimiento del modelo, una cierta alerta a las tensiones que se están produciendo en ese cambio del modelo tradicional al modelo contemporáneo. Las Normas intentan resolver las tensiones entre un turismo todavía poco definido y una agricultura en evolución y cambio; entre un núcleo tradicional de montaña y los nuevos asentamientos que con nuevas pautas urbanísticas rompían su naturaleza tradicional; entre un deseo de los ciudadanos por adaptar el territorio a sus necesidades inmediatas y el afán necesario y coherente de respetar los valores sociales y productivos, en los que cada vez resulta más esencial incluir el equilibrio ambiental.

De alguna manera, después de más de treinta años de planificación, creemos que resulta indispensable revisar el modelo territorial de Algarrobo. Son a estas Normas a las que les toca la obligación de reconocerse en el *proceso final de un período de transición*, de asumir la herencia acertada en múltiples ocasiones y también desacertada en otras, pero en cualquier caso, en una posición temporal mas capaz de resolver, o al menos, de alumbrar soluciones a las tensiones lógicas de cualquier ajuste de un modelo tradicional a un modelo contemporáneo.

3.1.2. Como es el modelo contemporáneo

La pequeñez de Algarrobo no implica *homogeneidad*, ni *uniformidad*. Mas bien al contrario el territorio de Algarrobo es *diverso y múltiple*. Sus límites encierran tantas o más opciones que otros municipios mucho más extensos, con la dificultad añadida de la proximidad y estrecha interdependencia entre todas las unidades que componen esta diversidad.

Que en unas dimensiones reducidas dispongamos de tantas opciones para el uso del territorio, todas ellas potentes, nos hace entrever que el esfuerzo de definir el modelo contemporáneo en Algarrobo consiste sobre todo en *saber delimitar las áreas de mayor aptitud para cada una de ellas*, su soporte espacial más sólido, su grado de compatibilidad y la forma de transición en sus fronteras.

De ahí, que el modelo contemporáneo de Algarrobo resulte reconocer una nueva situación de equilibrio. Los usos globales posibles deben tener *reconocimiento propio de sus límites*, y deben además disponer de sus instrumentos de regulación territorial y de elementos que los identifiquen y distingan. Con ello no estamos intentando reducir, lo que sería también un error, el modelo a una mera delimitación de cada uno de los posibles usos. El modelo que se pretende plantear, parte del convencimiento de que la estrecha interdependencia entre todos ellos, precisamente por las dimensiones tan reducidas en que coexisten hace aún más importante la adopción de soluciones en los espacios limítrofes y de compromisos en las Normas, que respetando las lógicas tensiones, impidan la suplantación precipitada de alguno de los elementos que componen esta frágil diversidad.

Pág. Núm.:

3.1.3. El papel y funciones que debe desempeñar Algarrobo en la Costa Oriental.

El modelo contemporáneo de Algarrobo implícito en estas Normas, no es exclusivamente una forma de organización espacial del término; pretende además establecer y reconocer el papel que debe desempeñar Algarrobo en la nueva organización territorial en la Costa Oriental.

Los documentos de planificación hasta ahora redactados, establecían trazas hipotéticas de una posible variante a la N-340. Hoy disponemos de los proyectos definitivos y este es una de las razones fundamentales que permiten establecer de forma sólida y coherente un posible modelo territorial de la comarca y en particular de Algarrobo.

Podemos hoy reflejar la traza exacta de la *autovía este oeste que recorre toda la Costa del Sol Oriental* y la situación del *nudo de enlace* de Algarrobo. Este elemento situado sobre el territorio nos va a explicar muchas cosas, nos va a ayudar a definir mejor el asentamiento de los usos globales, su coherencia con un nivel de accesibilidad muy superior a la actual, y sobre todo con el destino de los suelos de naturaleza análoga en los términos limítrofes.

Tanto el proyecto del paseo marítimo que constituye una prolongación del ya realizado en la Caleta, como la remodelación de la N-340, como ya se ha expuesto en anteriores apartados, permiten redefinir la zona costera como un espacio de naturaleza análoga y sometido a las mismas dinámicas de los suelos de crecimiento de Torre del Mar y Vélez. A estas Normas, le corresponde esta nueva visión entendiendo en claves urbanas la trascendencia de estas operaciones.

De igual manera, la consolidación de unas relaciones comarcales mucho más intensas que suponen la gestión mancomunada de las infraestructuras básicas hidráulicas tan decisivas en la Costa Oriental, van a contribuir indudablemente a transformar la forma de entender cada núcleo y cada término de la Costa Oriental realizada hasta ahora.

Por otro lado, la construcción del nuevo enlace en la carretera MA-103, permite redefinir el eje norte-sur Algarrobo-Sayalonga-Cómpeta, como eje articulador de dos organizaciones sociales culturales aparentemente antagónicas, pero cada vez más dependientes, y por tanto complementarias. Probablemente Algarrobo por su escala mas propia de la Axarquía, y su emplazamiento en la costa baja, constituya la mejor muestra de como se pueden resolver estos aparentes antagonismos para convertirlos en complementos.

Por último, Algarrobo dispone de *caminos y vías pecuarias*, de gran valor territorial: el camino de los Llanos o el de Trayamar o las veredas del camino bajo de Algarrobo, de Cómpeta a Vélez o de Cómpeta a Puente de Ariza, entre otras, tienen un papel básico, en la organización interna de la Axarquía. Sobre ellas se apoyan usos y se organizan subespacios interiores, a la vez que enlazan distintos espacios o áreas de usos diversos. Estas Normas deben en este sentido, no solo proteger caminos y veredas sino dotarlas de un nuevo orden en el modelo expresado. Tan importantes pueden ser las grandes vías estructurantes comentadas al principio como este conjunto de veredas y caminos históricos.

3.2. CONCLUSIONES PRINCIPALES DEL ANÁLISIS. ASPECTOS ESENCIALES DE LA REVISIÓN DE LAS NORMAS. OBJETIVOS

1.- Se considera objetivo prioritario desarrollar las Normas en coordinación con las distintas Administraciones e Instituciones, que mantienen competencias en aspectos con incidencia en el desarrollo urbanístico del término.

2.- Alcanzar unas Normas plenamente consensuadas con el conjunto de la ciudadanía, sean estos personas individuales, empresas, asociaciones..etc. de Algarrobo y de sus representantes políticos. Alcanzar un buen documento significa de alguna manera conseguir dotar al municipio de Algarrobo de unas reglas de juego consensuadas, útiles y eficaces para el desarrollo de las actividades de sus ciudadanos y como expresión de un deseo de futuro beneficioso y solidario para el conjunto de la población de Algarrobo.

3.- Dadas las características demográficas, de producción y de extensión del termino municipal de Algarrobo, lo que se pretende redactar son unas Normas, y no un Plan General; y esto; no es una cuestión insignificante; sino que desde el principio denota una "clara intención", dadas las capacidades de gestión del Ayuntamiento. Redactar unas Normas, implica desde un primer momento asumir que muchos de los problemas que tiene el término municipal responden a temas de escala menor, es decir a problemas cuyo diseño y gestión atienden más a soluciones específicas clásicas de los suelos urbanos de lento crecimiento y de gestión muy ágil y poco complicada. No sería deseable que unas Normas incidieran en aquellos mecanismos de gestión usuales de los Planes Generales. Ni el crecimiento del suelo, ni su modelo de producción, ni sus instrumentos de gestión deben ser los mismos en unas Normas que en un Plan General.

4.- De ahí, que la selección de las Normas como formula de planificación, no sea un hecho abstracto y de poca importancia, sino algo que va a implicar toda la metodología de trabajo y solución de los problemas. Todas las propuestas parten de la necesidad de *reconocer a las Normas una identidad propia* diferenciada del Plan General con soluciones adaptadas "ad hoc" para este tipo de planificación y de gestión. La historia de la planificación urbanística de los últimos años ha cometido con exceso el error de no dar a las Normas esa identidad propia y de confundir y utilizar mecanismos muy clásico del planeamiento general para resolver problema de índole diferente y de escalas muy distintas.

5.- La planificación no es un lastre ni un paréntesis de la actividad económica, sino mas bien un deseo de orden, de racionalidad, de reajuste y de dinamización de procesos productivos, sean estos edificatorios, agrícolas, turísticos o industriales.

6.- *Esta declaración de la planificación como colaboradora e impulsora y no como relentizadora de la actividad*, nos lleva a plantear que la redacción de las Normas además de ser rápidas y ajustadas a los problemas del término *deben entrever desde el primer momento de su nacimiento aquellas cuestiones que deben ser resueltas en un plazo urgente.*

No sería deseable que necesidades, que en la fase de Avance se diagnostiquen con una gran gravedad y urgencia se vean limitadas por el conjunto de otras operaciones cuyo plazo de programación sean menos urgentes.

7.- La revisión debe servir además, como fundamento para adoptar por el Ayuntamiento una postura precisa a cuestiones que a pesar de su trascendencia en la organización territorial del término, se salen fuera del marco del propio documento de manera que puedan encontrar su ajuste legal en el propio proceso de tramitación de las Normas. Así, se ha propuesto resolver desde un primer momento el problema acuciante del suelo industrial, redactando para ello una modificación de elementos de las Normas todavía vigentes, para permitir al menos el desarrollo de un Sector para

este tipo de actividades. Se ha iniciado asimismo, un planeamiento detallado del borde litoral situado en el frente de Mezquitilla en colaboración con la Dirección General de Costas y se formula asimismo la posibilidad de realizar una estación del planeamiento parcial ya tramitado en el período de vigencia de las normas anteriores, que permita su adaptación a la nueva Ordenación de una forma sencilla y breve.

8.- Esto expresa el deseo de que las Normas sean *unas buenas colaboradoras* para la solución de los problemas, *que no sean un fin en si mismas, sino un buen medio para resolver demandas, necesidades, potencialidades* que el término de Algarrobo exprese.

9.- Si la rapidez y la no ralentización se han expuesto en el apartado anterior, en este, nos parece básico expresar el deseo de *agilidad*. Cada problema tiene un tipo de soluciones. Cada solución debe ser elegida en función de unas posibilidades económicas o de gestión. Si nos equivocamos en la elección de la solución al problema seguramente de nada va a servir nuestro trabajo, sino que incluso lo que podemos es acumular problemas a un problema ya existente.

10.- *Algarrobo báscula entre la modernización y ajuste de su agricultura, el desarrollo turístico de su zona costera, el cuidado de su núcleo y la valoración ecológica y medio-ambiental de su territorio.*

11.- Modernizar y ajustar su agricultura implicará: delimitar sus espacios agrícolas, definir lo que se puede hacer en los mismos, garantizar la extracción de su producción, posibilitar suelo industrial para su procesamiento y manipulación y todo ello, dentro de unas Normas aceptadas de protección de su paisaje el subsuelo y sus capacidades hídricas.

12.- Desarrollar turísticamente su zona costera nos llevará a encontrar un orden planificador capaz de generar un modelo turístico acorde con las demandas actuales. Es seguramente en este espacio donde el modelo de producción es mas potente y donde seguramente el instrumental de gestión nos demande mayores capacidades.

Los resultados actuales no son seguramente todo lo acertado que deseamos y necesitaremos ajustarlos y conformarlos con nuevas piezas y nuevos equipamientos que se añadan al modelo actual.

13.- Cuidar el núcleo urbano de Algarrobo, significa reconocer el valor de orden territorial, comarcal, urbano, de residencia, de paisaje y de historia que sustenta el mismo.

El núcleo urbano de Algarrobo por si mismo responsabiliza todo el orden territorial de estas Normas. Sería un error no reconocer el valor estratégico del núcleo en el conjunto comarcal de la Axarquía, su valor como pieza clave de la costa oriental. No obstante su valor morfológico y tipológico obliga a crecimientos medidos y ajustados a su propia morfología, lo que exigirá diseños y gestiones muy propias de las características morfológicas de los pueblos de montaña de la Axarquía, de topografías complicadas y parcelarios reducidos, con crecimientos puntuales, individuales que no pueden soportar modos de gestión propios de las grandes ciudades. El modelo de crecimiento de los pueblos de montaña es "puntual": individualizado y autogestionado, no es un modelo empresarial de comercialización de suelo o vivienda. De ahí que nos parezca importante encontrar soluciones, como decíamos, eficaces a estos crecimientos urbanos.

- 14.- Todo el sustento de las actividades productivas enumeradas: agrícolas, industriales, turísticas o de hábitat residencial descansan sobre el valor del territorio. La ideología ecológica no es tanto la negación del desarrollo, sino el reconocimiento de que el territorio dispone de valores productivos mas allá de los usualmente reconocidos por la economía ortodoxa. El paisaje, los recursos naturales, hídricos, forestales, faunísticos, costeros o de cualquier otro nivel medioambiental, son absolutamente necesarios para la valoración y el reconocimiento del resto de los usos productivos.
- 15.- Las Normas deberán proteger, diagnosticar y definir los distintos espacios naturales, su grado de uso y de protección, utilizando para ello no solo normativas específicas sino además aquellos Estudios de Impacto Ambiental que sirvan para detectar los efectos desfavorables sobre el equilibrio de cada zona y los posibles mecanismos correctores.

4. CRITERIOS GENÉRICOS. LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

4.1. LA COSTA

La ordenación propuesta por las N.N.S.S. vigentes, se apoya en un modelo convencional, estructurado linealmente por un frente de carretera que a pesar de ser un elemento primario, carece de valor en la organización interna de los frentes edificados y se limita al efectuar una protección y regulación de accesos. La construcción de la nueva autovía, hace posible reordenar este frente edificado que puede convertirse en un eje de centralidad del municipio y de toda la costa oriental.

La reorganización debe pues consolidar un nuevo proyecto de travesía más coherente con esa imagen de eje central, que de vía de largo recorrido en la que la seguridad y fluidez no sea antagónica con la creación de áreas accesibles y de gran vitalidad.

En segundo lugar, la ordenación propuesta vigente aparentemente propone un modelo de organización interna transitorio, en el que las densidades se mantienen homogéneas en todo el fondo urbanizable, presuponiendo que posteriores revisiones ampliarían y darían coherencia a lo que ahora son fronteras estrictas entre grupos residenciales de alta densidad y suelos de cultivo.

Frente a este modelo uniforme e isótropo, se plantea una ordenación que ante todo, facilite una amplia pluralidad de fórmulas y respuestas edificatorias, y que en definitiva favorezca la consolidación de una **ciudad residencial** de alta calidad que puede incluso aspirar a convertirse en un nuevo eje de centralidad comarcal.

Este criterio, hace necesaria la revisión del planeamiento en trámite, que tan solo en el sector UR-1 ha alcanzado un grado de desarrollo significativo.

Se pretende buscar una organización espacial que logre armonizar los usos residenciales y turísticos de la Costa y sus espaldas agrícolas que por alto valor productivo deben mantener su vacío. Se abandona el modelo de crecimiento transitorio establecido por las Normas vigentes, en el que las fronteras con el suelo no urbanizable respondían casi exclusivamente a límites catastrales sobrentendiéndose la posibilidad de desplazar esta línea en sucesivas etapas de revisión. Frente a esta postura creemos más acertado establecer un marco definitivo, y encontrar dentro de ese marco la coherencia para las sucesivas etapas de crecimiento, estableciendo un gradiente progresivo de densidades que permita establecer una transición poco perceptible entre las áreas residenciales y sus contiguas agrícolas.

La gran extensión de suelo urbanizable clasificada debe afrontarse con procedimientos de gestión que faciliten diferenciar dentro de una ordenación global los diferentes espacios, y sus aptitudes para albergar tipologías y usos alternativos. La coexistencia cada vez más necesaria entre comercio, servicios y áreas de residencia, dentro de las zonas edificadas, obliga a establecer una ordenación previa en la que la asignación de usos favorezca la **especialización funcional de cada zona** de acuerdo con su posición dentro de la estructura general. Este argumento motiva la necesidad de revisar las fórmulas habituales de planeamiento en las que cada sector se limita a reproducir los estándares y tipologías edificatorias previstos por la normativa superior. Creemos que esta forma de abordar el planeamiento útil en los períodos en los que la demanda inmobiliaria superaba la oferta, hoy en día entorpecen la maduración de dinámicas de crecimiento estables al no generar los embriones primarios que cada vez son más necesarios en la formación de nuevas áreas urbanas.

4.2. EL CASCO

El casco de Algarrobo, se ha desarrollado en tres etapas históricas de morfología claramente diferente. La primera de rasgos musulmanes, surge de lo que podría haber sido un enclave fortificado de una entrada natural a la Axarquía, al que posteriormente se añade por sucesivos crecimientos nuevas líneas fortificadas que configuran lo que hoy es la almendra central.

En una segunda etapa, probablemente surgida en los siglos XVII y XVIII, aparecen nuevos crecimientos apoyados en los caminos históricos de Arenas y Sayalonga, con anchos de calle mayores propios de carruajes y manzanas menos compactas.

Por fin, la construcción de la carretera de Cómputa a principios de siglo, provoca un salto en el crecimiento, salto que solo se consolida en los últimos treinta años, configurando una nueva travesía externa al casco tradicional, y en la que empiezan a desdibujarse los rasgos tradicionales de crecimiento por capas sucesivas.

Hoy, esas formas de crecimiento aisladas, se han extendido al Camino de los Llanos y a la parte alta del pueblo, con parcelaciones, cuya morfología responde a las demandas propias de una estructura social diferente a la tradicional, en la que las células familiares aspiran a viviendas independientes para cada miembro de la agrupación con un núcleo común, compartiéndose generalmente las plantas bajas destinadas a almacén y garajes. La edificación aprovecha las pronunciadas pendientes del terreno para consolidar frentes de gran altura, mal regulados por la ordenanza vigente del casco, pero que tampoco se resuelven con ordenanzas convencionales de edificación plurifamiliar.

La cuestión fundamental que debe resaltarse como premisa de estas Normas, es la necesidad de entender el proceso de crecimiento del casco de Algarrobo como un proceso finalizado y en consecuencia con ello, la urgencia de plantear nuevas áreas de crecimiento en su entorno con normas de regulación y ordenanzas de edificación específicas acentuando la clara diferencia social y morfológica de estos ensanches frente al casco tradicional.

Estas cuestiones, no debe entenderse como impedimentos al normal crecimiento del núcleo, sino como premisas para salvaguardar la identidad del núcleo primitivo, contribuyendo además a resolver de una forma más coherente posible la respuesta a una demanda residencial, en muchos casos alejada de la oferta convencional inmobiliaria, y sobre todo de los cánones de la manzana cerrada propia de los ensanches de una ciudad.

4.3. LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

Algarrobo presenta una economía en la que destaca -en un mayor grado que en los restantes municipios costeros de la Axarquía-, la participación del sector primario y en concreto de la agricultura. Los cambios y transformaciones que en dicho sector se están produciendo, cambios que implican la aparición de nuevos servicios de manipulación, almacenaje y comercialización de los productos, así como de medios auxiliares de apoyo a la actividad principal: talleres de reparación, servicios de mantenimiento etc..., provocan que cada vez se encuentre más difusa la frontera entre lo que se conceptúa como sector primario, y las actividades secundarias y terciarias que lo impulsan y desarrollan.

Todo ello conduce a una situación en la que la producción agrícola demanda una serie de suelos especializados, para albergar actividades que hasta ahora se instalaban dentro del propio terreno de labor, con las consiguientes dificultades y perjuicios para la actividad primaria : pérdida de suelo de producción, inaccesibilidad, incomunicación y elevados costes con bajas prestaciones, lo que hace cada vez más rentable reubicar esta serie de servicios en áreas cercanas pero ajenas a la propia finca.

Esta lógica es la que impulsa al desarrollo de un suelo industrial en Algarrobo para el que se ha optado por escalizarlo próximo y accesible desde la red de vías primarias y en concreto de la nueva autovía.

La construcción de esta variante de la N-340, va a alterar las preferencias de mercado para la localización de nuevas actividades. La proximidad del enlace de la autovía a los posibles suelos industriales, hace pensar por tanto, en un segundo fin, convirtiéndolos en **focos de actividades terciarias y de servicios de la aglomeración costera oriental**. La puesta en servicio de la autovía va a suponer una pérdida de la escala local en la economía de la costa oriental para transformarse definitivamente en una economía comarcal más cercana a las pautas de una aglomeración que de una zona agrícola, extendiéndose probablemente el proceso a todo el interior de la Axarquía.

El cambio de escala obliga a modificar las fórmulas tradicionales de desarrollo del suelo en las que la oferta únicamente pretende satisfacer una demanda ya existente. Hoy se admite como principio básico en estas economías de aglomeración el efecto multiplicador, y por tanto, la necesidad de generar una oferta adecuada, que induzca dinámicas en cadena de nuevas actividades.

Las Normas plantean regular la oferta del suelo productivo bajo cuatro fórmulas diferentes:

- En primer lugar, se admite que en los suelos agrícolas no sometidos a una protección específica que deberá ser detallada por las propias Normas, existe una compatibilidad para crear instalaciones ligadas a la manipulación del almacenaje de la producción; la única limitación a este proceso, se debe referir a la superficie necesaria para que las instalaciones garanticen el normal desenvolvimiento de la ciudad y la actividad dominante, la agricultura.
- En segundo lugar, se deben crear áreas específicas para el desarrollo de actividades industriales, en principio ligadas a la actividad agrícola, que como se expone en los antecedentes, no tienen cabida dentro de las propias fincas de producción, bien por su carácter singular que hace compatible su naturaleza con la instalación de este tipo de actividades de transformación, o bien porque la escala de la actividad productiva sea incompatible con el tamaño de la finca en la que se pretende instalar.

Como se hace referencia, la creación de estas áreas industriales, no debe limitarse a resolver un problema de demanda latente y debe tratar de ampliar su capacidad de albergar nuevos sectores emergentes en la actividad local o comarcal de la Costa.

- En tercer lugar, existe una serie de actividades que no se pueden conceptuar como propiamente industriales y que se refieren más bien al sector de servicios que dentro de una economía turística, van a tener cada vez mayor presencia y que requieren áreas específicas para su implantación: buena accesibilidad, calidad ambiental y facilidad en el desarrollo de las operaciones, resultan esenciales para la aparición de estos tejidos terciarios que incorporan actividades de alto valor añadido a lugares donde se implantan.

En Algarrobo quizás estas actividades tengan su mejor oportunidad de desarrollo en el frente de la travesía de la C-340 una vez reconvertida en vía urbana. Por tanto, la oportunidad de que este tipo de actividades se pueda instalar, dependerá en gran medida del acierto con el que se afronten las inversiones públicas de reurbanización de la travesía, y sobre todo de los mecanismos que se establezcan para vincular esta inversión pública a las iniciativas privadas de desarrollo de los sectores de suelo situados en la Costa.

- Por último, el espacio de influencia directa situado en ambos márgenes de la carretera MA-103, va a ser sometido a tensiones para albergar actividades que si en la mayoría de los casos parecen improcedentes fuera de los cauces normalizados, esto es de los sectores de suelo urbanizable, en otros parece admisible por la escasa incidencia que la implantación de estas actividades puede suponer para el medio rural, por su proximidad a la carretera; y sin embargo además de ser beneficiosos para la economía local, resulta muy complejo vincularlos a un proceso de desarrollo industrial tradicional. La implantación de la I.T.V. en la Finca Peña, puede ser el mejor ejemplo que ilustre este tipo de iniciativas de carácter público o privado, difíciles de prever de antemano, pero que precisamente por esta incertidumbre, deben al menos ser posibilitadas por las Normas.

La dificultad que supone en estos casos la clasificación como suelo urbanizable, si se carecen de previsiones para un desarrollo, y los inconvenientes que esta clasificación implican para el mantenimiento de la explotación agrícola actual hacen necesario buscar fórmulas transitorias que permitan la posibilidad de incorporar estos suelos al proceso, con una dinámica muy ajustada a la demanda, mediante mecanismos como la Modificación de Elementos en el caso de que suponga la urbanización de una superficie considerable, sometida además a una reparcelación, u otros más sencillos en el caso de que únicamente se pretenda instalar una actividad que no altere la estructura catastral:

4.4. LOS DIFERENTES TIPOS DE SUELO NO URBANIZABLE. LA AGRICULTURA DE ALGARROBO, UN SECTOR EMERGENTE PERO FRÁGIL

A pesar de que la producción hortofrutícola en Algarrobo ha alcanzado cifras considerables representando más del 70% de la economía productiva del municipio, mantiene una serie de factores que pueden ocasionar su decadencia en un plazo relativamente corto: oscilaciones en el mercado, aparición de nuevos competidores, devaluación de los precios; la escasa diversificación y la dificultad que supone la experimentación de nuevos productos, ocasiona puntas de saturación del mercado, y en otros momentos pérdidas generalizadas de producción por acontecimientos climáticos imprevisibles, etc.

Sin embargo, esta fragilidad del sector en el caso de Algarrobo, podría encontrar soluciones por la concurrencia de una serie de factores ventajosos que pueden suponer el desarrollo de nuevas fórmulas de producción ajustadas a la escala de las parcelas.

En el suelo agrícola, la escala genérica de aplicación de la normativa cautelar que afecta a más del 50% del término, al abarcar tantos y tan diferentes procesos, pierde gran parte de su validez y conduce a una descalificación indiscriminada y genérica que se hace notar allí donde era más necesaria la cautela, y sin embargo, entorpece desarrollos y renovaciones de actividades en suelos en los que la protección resulte innecesaria.

Esta escasa capacidad de regulación que la Normativa del suelo no urbanizable ejerce sobre las transformaciones originadas por los cultivos intensivos y la aparición de actividades complementarias, incide negativamente en la ordenación del suelo agrícola al producirse numerosas edificaciones e instalaciones al margen de dichas normas. Carecer de un desarrollo normativo preciso pero ajustado a la realidad, resulta por tanto, indispensable para asentar unas bases más coherentes de ordenación de estos suelos que se sitúan en una banda difusa pero indudablemente más cercana a los usos intensos propios de las áreas urbanizadas, que a los espacios rurales.

4.5. LAS TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS COMO RESPUESTA A UNA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y UNA VOLUNTAD DE CONVERTIRLAS EN ELEMENTOS VERTEBRADORES DE LOS NUEVOS TEJIDOS URBANOS

En el suelo urbano se han distinguido dos tipos de zonas diferentes: las que resultan de la consolidación y expansión de núcleos tradicionales y que generalmente hasta ahora se han producido por procesos de parcelación y expansión espontáneos y difícilmente regulables, y aquellos otros a los que da lugar las áreas residenciales de nueva formación, que en las diferentes etapas de crecimiento han respondido bien a una demanda turística o de segunda residencia, y actualmente a la demanda ejercida por la expansión de Torre del Mar y la progresiva consolidación de un sistema de ciudades y núcleos interdependientes en la Costa Oriental.

Las tipologías en el primer caso, que deben regular los procesos edificatorios deben hacer distinción entre los procesos de renovación que se dan lugar en el casco histórico de Algarrobo con un parcelario complejo, de aquellos otros que resultan de la formación de nuevas áreas urbanas con parcelarios regulares, distinguiendo a su vez aquellos que se desarrollan mediante procesos inmobiliarios convencionales, y de aquellos otros que se originan por la consolidación progresiva a partir de un parcelario y una urbanización primaria y completa.

A todas ellas se ha tratado de dar una regulación que resuelva las claras diferencias que entre todos ello se dan, sobre todo en el proceso seguido para la consecución de la vivienda, en las primeras con una renovación del inmueble histórico, y una elevación de plantas o aumento de ocupación de la parcela primitiva, y la segunda mediante un proyecto que únicamente define un núcleo original al que se adosarán en progresivas etapas nuevos elementos, y en el tercero que responde a la fórmula más convencional de definición de un proyecto y división horizontal para su promoción y venta.

Tanto en la Costa como en el núcleo, se propone simplificar la regulación de los procesos edificatorios asimilándolos a grandes tipologías cuyas variantes deberán ser objeto de estudio por el Planeamiento de rango inferior: planes parciales, planes especiales, estudios de detalle en los casos de ordenación de volúmenes, etc.

En la Costa, los procesos que se consideran como identificables bajo una tipología genérica, son los siguientes:

Da El frente edificable de la travesía en el que deben admitirse volúmenes y alturas proporcionados a la escala de la avenida resultante y en los que debe primar dos aspectos: el efecto escénico que debe influir en la calidad y la atención prioritaria a las actividades comerciales y de servicios terciarios que pretendan rentabilizar la posición de escaparate de la carretera. En principio, las alturas podrían superar fácilmente las establecidas en las Normas vigentes, y en algunos casos parece importante que se rebase, precisamente para facilitar esa diversificación de la oferta propia de las áreas de nueva centralidad.

Dm En una segunda categoría se agrupan las áreas residenciales de densidad media, y que responden más a procesos convencionales de edificación exenta con profusión de espacios comunales ligados a las promociones, y que limitan la urbanización pública a los espacios estrictamente necesarios para posibilitar el acceso y la cobertura de las áreas de equipamientos necesarias para estas áreas residenciales en las que la calidad ambiental debe originarse por el desarrollo interno de los espacios libres privados, y que para la solución de sus demandas de servicios urbanos se apoyarán en el frente de la carretera donde se situarán los equipamientos comerciales e incluso los de carácter social.

Db En tercer lugar, se propone el desarrollo de áreas de baja densidad que física y conceptualmente se sitúan en la frontera entre los espacios urbanizados y los espacios agrícolas de la Vega, y cuyos procesos de desarrollo y gestión deben entender la dificultad para abordarlos por los procedimientos convencionales de urbanización, compensación de cargas y parcelación. Estas dificultades, obligan a que las normas establezcan fórmulas expresamente diseñadas para el desarrollo de estos suelos, en las que se compagine la necesidad de dotar de unas infraestructuras básicas, y unos trazados organizadores del espacio respetuosos con el medio en el que se pretenden implantar, y el diseño de fórmulas de gestión que necesariamente no pueden extrapolarse de las tradicionalmente empleadas en las áreas residenciales en Ciudad; la casi privacidad de muchos de los servicios prestados a la comunidad de las parcelas amparadas en estas tipologías, hace recomendable su gestión ajena a los procedimientos públicos habituales costosos y difíciles de asumir por la Administración Local.

Dc Por fin, se ha definido una cuarta tipología para aquellas zonas residenciales ya consolidadas. Generalmente responden a áreas donde es prácticamente imposible la renovación inmobiliaria por consistir en edificaciones exentas de gran altura y sometidas a una división horizontal. En ellas, la regulación de posibles transformaciones o nueva edificación deben ajustarse a las ordenanzas que en su día sirvieron de apoyo a la concesión de licencia de los procesos edificatorios.

La regulación de los desarrollos inmobiliarios en los núcleos tradicionales, análogamente se agrupan bajo tres categorías:

Ct En la que se engloban todos los procesos de renovación y mejora del Parque de viviendas del casco histórico.

Ne La que sirve para regular los procesos edificatorios de vivienda plurifamiliar en las áreas de crecimiento del casco.

Np La que se formula para las expansiones o consolidación de los núcleos de vivienda popular sobre un parcelario generalmente irregular y sometidas a procesos en la mayoría de los casos próximos a la autoconstrucción.

Por último, se crea una ordenanza específica para los desarrollos industriales y comerciales con tipologías diferentes, que se ajustan a las diferentes posibilidades de uso dentro de los espacios terciarios y productivos.

In Resuelve la edificación en el parcelario industrial convencional de naves adosadas

destinadas a almacenaje o actividades de transformación de mercancías.

- Ie** Resuelve la edificación en parcelas de gran superficie destinadas a actividades industriales o de venta. Es una tipología basada en la edificación exenta con una urbanización interna de la parcela que permite los accesos y áreas de aparcamiento aisladas de la estructura general de la zona en que se sitúan.
- Cs** Resuelve la edificación para uso comercial de venta al por menor, en parcelas específicas, sobrentendiendo que el uso comercial en parcelas de uso residencial, queda recogido en las Ordenanzas de las correspondientes zonas. Asimismo, en esta tipología se incluyen las edificaciones destinadas a oficinas y servicios avanzados de la industria.

5. CLASIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO

5.1. SUELO URBANO CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y TIPOLOGÍAS.

Se distinguen dos situaciones diferentes a efectos de regulación jurídica de suelo urbano, las correspondientes a suelo urbano regulado de forma directa por estas Normas, y los polígonos o unidad de ejecución que deben someterse a un proceso más detallado de regulación que por su escala no resulta posible desarrollarlo por las Normas:

- Se ha clasificado como suelo urbano, la totalidad de los suelos considerados como tal en las Normas vigentes, y/o que disponen de dotaciones y accesos para considerarlos aptos para edificar mediante el procedimiento convencional de concesión de licencia sujeta a un proyecto de edificación que cumpla unas ordenanzas, obligaciones de urbanización, y definición previa de alineaciones y rasantes.
- Se ha clasificado como suelo urbano delimitado como unidad de ejecución, a aquellas piezas, que por sus dimensiones reducidas y/o por su proximidad a un núcleo consolidado, no resulta adecuado someterlas a un proceso de planeamiento propio del suelo urbanizable, cumple con las condiciones establecidas en la Ley para clasificarlas como tales, y únicamente requieren una ordenación interna que se pueda someter a figuras de planeamiento y gestión independientes.

Ambos casos se han regulado con unas ordenanzas específicas según las zonas denominadas casco tradicional núcleos de vivienda popular (Ct y Np), y expansión de núcleos (Ne).

En el caso de las áreas de costa, las categorías en las que se agrupan las diferentes tipologías edificatorias responden a los criterios genéricos de las ordenanza de áreas residenciales, aunque se ha optado por dar mayor énfasis a lo que son los parámetros básicos de definición, que a los criterios de composición volumétrica o arquitectónica, al carecerse de referentes a los que ajustar estos parámetros dentro de las nuevas áreas residenciales de Algarrobo.

Se han distinguido así:

Áreas de Baja Densidad (Db) que corresponden al criterio de colonia de viviendas unifamiliares y que en algunas de las tipologías pueden dar lugar incluso a formas tipológicas más cercanas al diseminado rural que al tejido convencional urbano.

Áreas de Media Densidad (Dm) en las que se pretende consolidar la tipología de las colonias residenciales de periferia en las que existe un predominio de los espacios abiertos comunales y privados.

Áreas de Alta Densidad (Da) en las que se pretenden consolidar los núcleos de mayor actividad y las nuevas centralidades de Algarrobo, con una densidad de población elevada y unas tipologías residenciales que responden a la imagen ya consolidada en la costa de ordenaciones abiertas, en las que resulta fundamental la composición volumétrica y el tratamiento de los espacios libres públicos o comunales de uso más intenso.

5.2. SUELO URBANIZABLE

La delimitación de sectores de nuevo crecimiento en las Normas, se ha realizado atendiendo a criterios de estructura territorial pero sobre todo a criterios de agilidad en su gestión, tratando de corregir los posibles errores de las Normas anteriores, que han sido en parte causantes de la práctica ausencia de desarrollo de este tipo de suelos en su período de vigencia.

De esta forma, los sectores se han delimitado respondiendo a una lógica catastral, a un reconocimiento de las diferentes rentas de situación y procesos residenciales que se van a originar, y sobre todo a una secuencia progresiva en la construcción de los elementos primarios que configurarán este nuevo área residencial de Algarrobo.

En atención a estos factores anteriores, y en especial al factor de localización, que responde a una lógica territorial de implantación, se han determinado dos tipos de edificabilidades diferentes, edificabilidad propia de áreas de Alta Densidad (Ra) en la zona costera próxima a la carretera N-340 (0,50-0,60 m²/m²), edificabilidades para áreas de Baja Densidad (Rb) que den lugar a colonias unifamiliares (0,20-0,25 m²/m²).

Las ordenanzas a aplicar en cada sector, así como la regulación de los parámetros característicos de cada sector, se remiten al planeamiento parcial, no estableciéndose en las Normas más que aquellos parámetros que garantizan la coherencia con un modelo de ordenación especial de la zona genérica en la que se enclavan cada uno de estos sectores.

Para cada sector se ha establecido dentro de las fichas reguladoras, la edificabilidad máxima y cesiones obligatorias, así como las cargas externas que deben afrontarse para su desarrollo.

El sistema de actuación genérico, es el de compensación. Sin embargo, en aquellos casos donde prevalece un interés público para su desarrollo, se propone como sistema de actuación preferente el de cooperación.

5.3. EL SUELO NO URBANIZABLE

En el suelo no urbanizable se han definido cuatro tipos de categorías diferentes, considerándose tres de ellas como desarrollo de las definidas en el PEPMF y por tanto con cierto grado de cautela.

La categoría de huerta tradicional (Ht), responde al criterio de espacio agrario singular que debe preservar su condición agrícola en la que los factores esenciales son la gran fertilidad, el reducido tamaño de la parcelación existente y la ausencia de edificaciones o usos incompatibles.

La categoría denominada como agrícola de bancales (Ab), trata de agrupar todos aquellos suelos situados en la ladera en pie de sierra, que en los últimos veinte años se han visto sometidos a un proceso de transformación intensivo, para destinarlos al cultivo de productos extratempranos y subtropicales. La mayoría responden a una parcelación de tamaño reducido y están sometidas a los continuos cambios y procesos de evolución de este tipo de agricultura. A pesar de considerarse bajo la categoría de protección como paisaje agrario singular, entendemos que la norma cautelar genérica que lo regula en el PEPMF, debe necesariamente adaptarse a esta realidad.

En tercer lugar, se define la categoría de suelo de secano para agrupar todos aquellos suelos agrícolas en los que únicamente la dificultad y escasa rentabilidad de su posible transformación en regadío, ha impedido el que se sometan a procesos similares a los de las áreas abancaladas. Son espacios con aptitud excelente para el cultivo de frutales de secano o la forestación, esta categoría desarrolla la genérica de complejo serrano de interés definida en el PEPMF.

Por último y para distinguir aquellos espacios sometidos a la tensión de su transformación para actividades complementarias de la agricultura, y que disponen de la ventaja de situarse en la proximidad de la carretera, y como consecuencia de ello en áreas muy degradadas y que han perdido en gran medida su valor agrícola, se crea una nueva figura denominada precisamente áreas de influencia de carretera, en las que se pretende reconocer y regular los procesos de actividades productivas mediante edificaciones industriales o mixtas en las que se compagina la vivienda con el uso de almacén. Independientemente de estas dinámicas, la imposibilidad de evitar actividades necesarias para el desarrollo económico de municipio en otros espacios alejados del área de influencia de carretera, se han instalado en su frente recientemente actividades terciarias y de servicios como son el centro de ITV o los almacenes de productos alimenticios. Todo ello ha motivado que tras un análisis de la influencia o impacto que pueden originar en el medio, se ha delimitado unas bandas de suelo en las que cumpliendo una serie de medidas que garanticen la escasa afección a los suelos limítrofes y a la propia funcionalidad de la carretera, se pueda instalar este tipo de actividades necesarias y en las que el factor de oportunidad resulta esencial.

5.4. LOS PRINCIPALES SISTEMAS GENERALES.

Las áreas sistémicas de escala municipal o territorial, dentro de las Normas quedan clasificadas de acuerdo con la gestión para su desarrollo de forma indistinta como sistemas generales o sistemas locales. De esta forma, únicamente se consideran sistemas locales, aquellos que se obtienen por cesión de sectores o unidad de ejecución del suelo urbano. El procedimiento de obtención mediante el mecanismo de excesos de aprovechamiento, no se considera válido al carecer las Normas Subsidiarias por su rango de este procedimiento (apartado f Art. 94).

Los suelos considerados como sistemas, podrán mantener su destino actual y condición de privacidad, siempre que ello no implique un riesgo añadido para su finalidad última.

El sistema Costero, Paseo Marítimo y Playa

El sistema Costero recoge la totalidad de los suelos públicos que se sitúan en el frente marítimo de Algarrobo.

Sobre ellos se requiere una remodelación completa que afecta en mayor o menor grado a la totalidad de las áreas consolidadas, que en la mayoría de los casos y de formas diferentes, han ocupado el dominio público, en algunos casos incluso con edificación. El Ayuntamiento y la Dirección General de Costas, pretenden reconstruir el frente litoral de Algarrobo mediante la realización de un paseo marítimo y una regeneración parcial de las playas. Para ello, se encuentra en proceso de redacción un documento de planeamiento (P.E.R.I.) en la zona de Mezquitilla que permitirá establecer definitivamente las alineaciones del frente edificado en el núcleo de Mezquitilla, así como los suelos sujetos a expropiación o rescate que pasarán a integrar la zona de dominio público, clasificado en estas Normas como Sistema General Costero. En este sistema se incluirán asimismo, los accesos principales a la línea de costa y las zonas de dominio público pertenecientes a la desembocadura del río Algarrobo y los restantes cauces menores.

El proyecto de esta actuación en parte ya redactado y en ejecución las obras, y en parte pendiente de la delimitación definitiva del dominio público litoral, resulta esencial para remodelar uno de los espacios públicos más importantes en la estructura territorial de Algarrobo.

Asimismo, la necesidad de fortalecer los vínculos de este paseo con las futuras áreas residenciales, hacen necesario revisar los planteamientos hasta ahora comunes para administrar los suelos de dominio público o comunal de las grandes urbanizaciones realizadas en los años 60.

El sistema viario de la travesía

La zona de dominio público integrada por la actual carretera nacional 340 y su zona de influencia directa, van a ser objeto de un Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ayuntamiento para transferir su titularidad cuando se finalicen las obras de la autovía.

La transferencia de la titularidad presenta asimismo el cambio de destino de esta carretera que actualmente se integra en la vía de comunicación más importante del arco mediterráneo, pero que en el momento que esté abierta al tráfico la variante, pasará a ser un eje de escala local o comarcal fundamentalmente de apoyo a las relaciones internas de la aglomeración costera, y en términos funcionales a los tráficos de agitación.

Desde esta perspectiva, la travesía debe ser sometida a una profunda transformación para que pueda desempeñar los nuevos papeles que se pretenden conferir con el cambio de titularidad. Las Normas establecen una propuesta de ordenación que deberá ser desarrollada por el proyecto público que defina su reurbanización y que se verá complementado por los proyectos parciales de las áreas de servicio en los sectores residenciales limítrofes, que a pesar de ser sistemas locales se incorporarán en su tratamiento al sistema general de la travesía.

El sistema de carreteras y caminos

Este sistema agrupa la totalidad de las vías de comunicación fundamentales en la estructura territorial del término.

La carretera MA-103, constituye un eje de gran importancia no solo para la accesibilidad del término, que actualmente mantiene un sistema de accesos arborescente apoyado en esta vía, sino para la totalidad de los núcleos de la Axarquía que se asientan en las faldas orientales de Sierra Tejeda: Cómpeta, Sayalonga, Canillas, etc. históricamente han mantenido sus relaciones con la costa a través de esta carretera de rango comarcal y titularidad de la Junta de Andalucía.

Sin embargo, la consolidación de edificaciones y actividades productivas en su frente, han constituido un diseminado continuo en los primeros 5 km. y una travesía de dimensiones reducidas en las áreas de expansión del casco.

Resulta difícil desde este documento, prever cual va a ser el crecimiento futuro de la demanda de tráfico en esta vía, pero si parece probable que este crecimiento sea muy importante al construirse un nuevo enlace con la autovía y ser este enlace el más próximo de la mayoría de estos núcleos

para sus comunicaciones externas. Esto obliga a pensar que independientemente de que parte de los flujos se desvíen hacia la carretera del arco y la nueva variante de Vélez, y otra gran parte hacia la carretera de Torrox, la propia vía definida dentro de este sistema va a adquirir un papel mucho más importante y por tanto va a requerir medidas de modernización de su trazado que aumenten condiciones de seguridad y capacidad. Las Normas efectúan una reserva en el suelo que permitirá estas ampliaciones, con una sección de red intercomarcal para intensidades medias inferiores a 5.000 veh/día y terreno ondulado o accidentado. Esto implica establecer una calzada mínima de 7 metros y arcones de 1,5 metros, pero además implica rectificar la planta del perfil de la vía, con determinaciones difíciles de establecer por las Normas. Se propone pues, la realización de un Plan Especial que se tramite simultáneamente al Estudio Informativo de mejora de las condiciones geométricas de la vía que será de iniciativa pública, a desarrollar por la Consejería de Obras Públicas.

Este Plan Especial tendrá capacidad para delimitar los suelos afectados por el trazado definitivo que podrá optar por soluciones variantes de trazado actual en aquellos puntos donde su adaptación resulte inviable, considerando el Plan Especial como figura de rango suficiente para realizar esta modificación.

La red de caminos agrícolas del municipio, se integran por la totalidad de vías primarias que sirven para dotar de acceso y articular las diferentes zonas agrícolas. En muchos casos, la lógica del trazado obliga a que el camino discorra en parte de su traza por los términos colindantes. Se propone que las determinaciones a esos caminos se generalicen mediante acuerdos intermunicipales acerca del papel de dichos caminos.

En todos ellos por lo general se dispone de un ancho de plataforma de 3 metros; se propone establecer una reserva de suelo que deberá ser respetada por la totalidad de las actividades y acciones de cerramiento o transformación de las fincas limítrofes y unas zonas de protección para las edificaciones. La zona de dominio público resultante de esta regulación, no será en ningún caso menor de 8 metros y dispondrá a ambos lados de una zona de protección de 10 metros, medidos desde el límite exterior del terraplén o desmonte que defina la plataforma del camino.

El sistema de espacios libres y zonas verdes

Se agrupan bajo esta categoría, todas las áreas de carácter público, destinadas al esparcimiento y la protección medioambiental, dentro del término municipal. Se distinguen entre los denominados sistemas de espacios libres y las zonas verdes por su escala, naturaleza y finalidad. Las zonas verdes (Zv) corresponden a sistemas locales de pequeña entidad que cumplen la función de dotar de áreas de esparcimiento a áreas residenciales o terciarias y son de dimensiones reducidas; los sistemas de espacios libres (Sel) corresponden a extensiones de escala superior que resultan del agrupamiento de sistemas locales de los sectores de planeamiento previstos, o de la protección y delimitación de áreas de dominio público hidráulico o espacios protegidos, cuyo destino final es la de constituir grandes parques forestales y fluviales de escala municipal o comarcal.

La gestión de las zonas verdes consiste en la administración de espacios de carácter público ya consolidados, o de sistemas locales de escala reducida procedentes de las dotaciones correspondientes a unidades de ejecución o sectores de planeamiento, mientras que los sistemas de espacios libres para su gestión, requieren la obtención mediante agrupamiento y cesión progresiva de sistemas locales pertenecientes a diversos sectores, cuya ordenación queda reflejada en las Normas (Sel 1 y Sel 2), o bien a la obtención mediante expropiación o deslinde de zona de dominio público pertenecientes a cauces o espacios forestales.

El parque fluvial del río Algarrobo y su vinculación al desarrollo de un parque agrícola en la vega baja del río.

La cada vez más limitada capacidad de ampliación de los recursos hidráulicos destinados al riego, supone en la costa oriental una clara limitación a nuevos crecimientos agrícolas. El proyecto de construcción de una nueva planta depuradora de aguas residuales con la consecuencia de poder disponer de caudales reutilizables para riego en una vega de dimensiones muy reducidas como es la de Algarrobo, altera en nuestro caso este principio, y sobre todo implica la posibilidad de transformar el agua en un factor de estímulo de determinadas políticas de reconversión, e innovación del sector agrícola.

La presencia de la finca La Mayora como centro de vanguardia en la investigación de nuevos cultivos subtropicales, hasta ahora no ha sido considerada como una potencial oportunidad de desarrollo de la agricultura en el entorno, y sin embargo no parece complejo el establecimiento de vínculos cuando se dispone, además de un recurso esencial como es la administración de los caudales procedentes de la depuradora y las dimensiones tan reducidas de la vega de Algarrobo, en la que por sus singulares características se mantiene una protección integral, cada vez mas compleja de sostener con mecanismos exclusivamente cautelares.

Se puede concluir que una operación de la naturaleza que aquí se propone, puede servir para crear un espacio en el que se combinen iniciativas públicas y privadas, crear un área de producción experimental, con la posibilidad de ofrecer una imagen extrapolable a otras zonas que por su mayor extensión y complejidad, difícilmente pueden adoptarse como experiencias piloto.

Finalmente, la posibilidad de construir en el entorno del río un parque fluvial que dote de una organización espacial a un municipio, en el que la imagen y el paisaje pueden acabar siendo su "denominación de origen", es el marco territorial que puede servir como referente físico a una operación, ciertamente compleja pero que únicamente requiere una buena coordinación de factores y acciones dependientes de políticas sectoriales: Obras Hidráulicas, Agricultura, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y Dirección General de Calidad de las Aguas, serían los interlocutores de la Administración más directamente implicados y de los que debería partir la iniciativa para al menos analizar la viabilidad de la operación.

5.5. - CIFRAS CARACTERÍSTICAS DE LAS NORMAS. FICHAS REGULADORAS DE SECTORES Y UNIDADES DE EJECUCIÓN

Las extensiones de suelos clasificados en las Normas Subsidiarias vigentes, se amplían en la Propuesta de Avance, en el caso de suelo urbano, que reconoce los suelos ya consolidados y en el caso del suelo apto para urbanizar, dando lugar a las siguientes clasificaciones genéricas y superficies.

CLASIFICACIÓN		DESIGNACIÓN	Has
URBANO	U		77,1
APTO PARA URBANIZAR	A.U.		33,1
NO URBANIZABLE PROTEGIDO	H.T.	HUERTA TRADICIONAL	69,50
	P.A.	PARQUE AGRÍCOLA	35,50
NO URBANIZABLE NO PROTEGIDO	A.S.	AGRÍCOLA DE SECANO	185,9
	A.B.	AGRÍCOLA ABANCALADO	465,10
	I.C.	SUELO DE INFLUENCIA DE CARRETERA	10,94
SISTEMAS GENERALES	D.P.H.	DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO	25,1
	D.P.L.	DOMINIO PÚBLICO LITORAL	7,8
	S.V.	VIARIO	20,5
	S.E.L.	ESPACIOS LIBRES	15,15
	S.T.	TÉCNICOS	2,6
TOTAL			948,29

FICHAS DE CARACTERÍSTICAS DE UNIDADES DE EJECUCIÓN EN SUELO URBANO

UEI - UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR**UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-1 a****1. Situación**

Parcelas de terreno situadas en el límite Noroeste del casco urbano lindando con el Carril de los Llanos (Vía pecuaria N° 3 de Vereda Fuente Ariza)

2. Objetivos

Obtención de terrenos colindantes con el casco urbano, para promoción de viviendas sociales.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

Proyecto de Urbanización y Reparcelación.

El sistema de actuación será el de cooperación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie aproximada: 6.621 m²
- Edificabilidad bruta: 0,50 m²t/m²s
- Alineaciones. Las establecidas en las presentes NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: Np

5. Cesiones

Viales: 240 m²

Zonas verdes: 1.780 m²

No hay cesión de techo edificable, mientras se mantenga la titularidad municipal de la parcela.

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-1 b**1. Situación**

Parcela de terreno colindante con la vía pecuaria nº 3 de Vereda Fuente Ariza y el Carril de los Llanos.

2. Objetivos

Consolidación urbana de este camino de acceso al casco.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

Proyecto de obras de urbanización del vial interno junto con la UEI-1a.

El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie aproximada: 2.050 m²
- Edificabilidad bruta: 0,50 m²/m²s
- Alineaciones. Las establecidas en las presentes NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: Np

5. Cesiones

Viales: 332 m²

Zonas verdes: 505 m²

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-2**1. Situación**

Parcelas de terreno colindantes con el carril de los Llanos en su límite sur y Río Seco por su límite este y con el camino de Fuente Ariza en su límite oeste.

Calificadas parte por las anteriores Normas como UR-9.

2. Objetivos

Ampliación y ordenación del casco urbano.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

Proyecto de obras de Urbanización del vial de acceso desde el carril de los llanos.

El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie aproximada: 5.600 m²
- Edificabilidad máxima bruta: 0,40 m²t/m²s
- Alineaciones. Las establecidas por estas NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: Np

5. Cesiones

Viales: 385 m²

Zonas verdes: 2.120 m²

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-3 a**1. Situación**

Parcelas de terreno colindantes con el carril de los Llanos y el carril de Fuente Ariza, calificadas por las anteriores Normas dentro del UR-9.

2. Objetivos

Consolidación y ordenación del núcleo de población existente. Completar el borde de esta zona del casco. Obtención de terrenos para viviendas de propiedad municipal y zonas verdes.

Las parcelas con la ejecución del planeamiento, contarán con los servicios urbanísticos de alcantarillado, luz, agua y acceso rodado.

Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 b) de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

- Proyecto de Urbanización.
- Proyecto de Compensación. Se admitirá el trámite abreviado previsto por el Reglamento de Gestión.
- El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie delimitada: 18.342,18 m²
- Edificabilidad máxima bruta: 0,50 m²t/m²s
- Alineaciones: las establecidas en las presentes NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: Ne (con una limitación de altura de PB+2), Db1 para la edificación aislada), y Np con las siguientes excepciones:

Altura máxima:	PB + 2 (10.00 mts)
Parcela mínima:	150.00 m ²
Techo máximo:	130.00 m ² /vda. Planta Baja sin cómputo de edificabilidad si se destina a aparcamiento, almacén aperos de labranza y/o taller artesanal.
Ancho mínimo fachada:	7.00 mts.
Condiciones ordenación:	Se permitirán adosarse dos a dos en las parcelas grafiadas como P.A. en el plano de ordenación de la UEI-3a

5. Cesiones

Viales: 6.141,33 m²

Zonas verdes: 1.582,00 m²

Suelo para Viviendas de promoción Municipal: 954,00 m²

y las reflejadas en el Convenio Urbanístico de desarrollo de la UEI-3a

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-3 b**1. Situación**

Parcela de terreno colindante con el carril de los Llanos calificada por las anteriores NN.SS. Dentro del UR-9.

2. Objetivos

Completar el borde de esta zona del casco. Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS..

3. Condiciones de planeamiento y gestión

- El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie delimitada: 1.816 m²
- Edificabilidad máxima: la permitida por la ordenanza Np.
- Alineaciones: las establecidas en las presentes NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: Np

5. Cesiones

Viales: 495 m²

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-3 c**1. Situación**

Parcela de terreno colindante con el carril de los Llanos.

2. Objetivos

Completar el borde de esta zona del casco. Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie delimitada: 3.300 m²
- Parcela neta: 1.485 m²
- Edificabilidad: la permitida por la ordenanza Ne para la parcela neta resultante.
- Alineaciones: las establecidas en las presentes NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: Ne

5. Cesiones

Viales: 412 m²

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-4**1. Situación**

Parcelas de terreno situadas en el límite sur del casco urbano lindando con la carretera MA-103 y el Camino de la coronada.

2. Objetivos

Interesa la actuación para el desarrollo de un pequeño núcleo de viviendas, consolidando el casco urbano en su límite sur.

Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

- Estudio de Detalle y Proyecto de Urbanización
- El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie aproximada: 12.514 m²
- Edificabilidad máxima bruta: 0,25 m²t/m²s
- Alineaciones: las establecidas por el Estudio de Detalle.
- Ordenanzas de aplicación DM₁

5. Cesiones

Zonas verdes: 4.914 m²

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-5**1. Situación**

Parcelas de terreno situadas en la margen derecha de la MA-103.

2. Objetivos

Ordenación y consolidación de un sector de suelo próximo al casco. Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento

Será necesaria la redacción de Proyecto de Urbanización. El sistema de actuación será el de cooperación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie aproximada: 8.600 m²
- Edificabilidad máxima bruta: 0,35 m²t/m²s.
- Alineaciones: las reflejadas por las NN.SS.
- Ordenanzas de aplicación: DM₁ con las siguientes limitaciones:
 - Parcela mínima 300 m²
 - Tipología edificatoria: viviendas adosadas, pareadas y aisladas.
 - Se permite la edificación conjunta de parcelas, cuando la superficie sea mayor de 1.200 m² con una fachada resultante $\nless$ 28,00 m.
- Ne con una limitación de PB+2+Ático.

5. Cesiones

Viales: 3.068 m²

UNIDAD DE EJECUCIÓN INTERIOR - UEI-6**1. Situación**

Parcelas de terreno colindante con la margen izquierda de la MA-103 y con los terrenos de la nueva Autovía de Circunvalación.

2. Objetivos

Ordenación y consolidación de un sector de suelo con objeto de ubicar un área de servicios de hostelería y ocio, aprovechando su proximidad a la salida de la autovía.

Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento

Será necesaria la redacción de Estudio de Detalle que ordene los volúmenes dentro de la parcela y defina la rasante, así como las zonas de aparcamientos y espacios libres privados. El Proyecto de Urbanización de la calle de acceso desde la MA-103.

El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación

- Superficie aproximada: 8.869 m²

- Edificabilidad máxima bruta: 0,20 m²t/m²s.

- Alineaciones: las reflejadas por el Estudio de Detalle entendiendo como máximas las establecidas por las presentes Normas.

- Ordenanzas de aplicación: DM₂ con la siguiente limitación:

- Altura máxima: PB + 2

5. Cesiones y cargas

Viales: 275 m²

Zonas Verdes: 887 m²

Equipamiento Social: 443 m²

Como carga externa al sector se urbanizará el vial de acceso desde la MA-103.

Cesión del 15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

UEL - UNIDAD DE EJECUCIÓN LITORAL**Unidad de ejecución UEL-1a****1. Situación**

Parcela de terreno colindante con la CN-340 y la MA-103 incluidas en el sector UR-1 de las anteriores Normas Subsidiarias, con Plan Parcial aprobado con anterioridad a la revisión de las Normas Subsidiarias.

2. Objetivos

Terminar el desarrollo del sector UR-1 de las anteriores NN.SS. Cuyo P.P. y cesiones al Ayuntamiento han sido realizadas con anterioridad.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

Actuación directa una vez aprobadas las NN.SS.

Sin cargas de urbanización.

El sistema de actuación es el de compensación.

4. Condiciones de ordenación.

Derivadas del P.P. realizado y de los convenios establecidos con anterioridad:

- Superficie aproximada: 1.485 m²
- Parcela neta edificable: 1.254 m²
- Edificabilidad: 1.082 m²t
- Nº máximo de viviendas: 10 viv.
- Alineaciones: las reflejadas en los planos, en caso de modificación se someterá a un Estudio de Detalle.
- Ordenanzas de aplicación: Da3

5. Cesiones.

Sin cesiones.

Unidad de ejecución UEL-1b**1. Situación**

Parcela de terreno colindante con la CN-340 y la MA-103 incluidas en el sector UR-1 de las anteriores Normas Subsidiarias, con Plan Parcial aprobado con anterioridad a la revisión de las Normas.

2. Objetivos

Terminar el desarrollo del sector UR-1 de las anteriores NN.SS. Cuyo P.P. y cesiones al Ayuntamiento han sido realizadas con anterioridad.

3. Condiciones de planeamiento y gestión

Modificación del Proyecto de Urbanización que habrá que adaptarlo a las nuevas alineaciones

4. Condiciones de ordenación.

- Superficie aproximada: 9.130,60 m²
- Edificabilidad máxima: 16.655 m²t
- N° máximo de viviendas: 143 viv.
- Alineaciones: las reflejadas en los planos, en caso de modificación se someterán a Estudio de Detalle
- Órdenes de aplicación: Da2

5. Cesiones y cargas.

Zona verde: 1.893,80 m²

Como carga externa al sector urbanizará el vial superior e inferior colindantes con este sector y la UEL-1a, se realizarán las aceras y urbanización de las vías colindantes a las zonas de equipamiento deportivo ubicada en la margen derecha de la unidad de ejecución, según el Proyecto de Urbanización y el Plan Parcial aprobado con anterioridad.

Unidad de ejecución UEL-3**1. Situación**

Parcelas de terreno incluidas en el sector UR-7 de las anteriores Normas Subsidiarias. Con Plan Parcial aprobado con anterioridad a la revisión de las Normas Subsidiarias.

2. Objetivos

Desarrollo del sector UR-7 de las anteriores NN.SS., cuyo Plan Parcial está aprobado con anterioridad.

3. Condiciones de planeamiento

Proyecto de Urbanización.

El sistema de actuación será el de compensación.

4. Condiciones de ordenación.

- Superficie aproximada: 34.260 m²
- Edificabilidad máxima bruta: 0,20 m²t/m²s
- Número máximo de viviendas: 69 viv.
- Alineaciones: las establecidas en el P.P.O. y reflejadas en las NN.SS.
- Ordenanzas: Db 1

5. Cesiones.

Las establecidas en el P.P.O. aprobado.

Áreas libres: 3.487 m²

Red viaria: 5.612 m²

Equipamientos: 1.550 m²

Unidad de ejecución UEL-4**1. Situación**

Parcelas de terreno calificadas anteriormente dentro del sector UR-5, por las anteriores NN.SS.

2. Objetivos

Consolidación de este área, próxima a suelos urbanos de gran crecimiento. Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento

P.E.R.I.

Proyecto de Urbanización

El sistema de actuación será compensación.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 16.025 m².

Edificabilidad bruta: 0,50 m²t/m²s.

Alineaciones: En las parcelas calificadas con Dm1 y Dm2 realizar Estudio de Detalle.

En la parcela calificada como Da3, la edificación deberá adosarse a la medianería colindante en toda su longitud.

Ordenanzas: Da3, Dm2, Dm1.

5. Cesiones

Viales: 2.360 m²

Zona verde: 1.600 m²

Equipamiento social: 800 m²s.

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

Unidad de ejecución UEL-5**1. Situación**

Parcelas de terreno calificadas anteriormente dentro del UR-5, lindando con la CN-340 y el camino de Camarillas.

2. Objetivos

Consolidación de esta zona, próxima a suelos urbanos de rápido crecimiento. Justificada su inclusión

como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento

- Estudio de Detalle.
- Proyecto de Urbanización.
- El sistema de actuación será compensación.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 18.443 m².

Edificabilidad bruta: 0,50 m²t/m²s.

Alineaciones: las establecidas por en las presentes NN.SS., en la línea de edificación próxima a la CN-340 y los reflejados por el Estudio de Detalle.

Ordenanzas: Dm2 y Da3.

5. Cesiones

Viales: 1.557 m²

Zonas verdes: 1.800 m²

Equipamiento social: 900 m²s

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

Unidad de ejecución UEL-6

1. Situación

Solares vacantes colindantes con la CN-340, calificados como UA-3 en las anteriores NN.SS.

2. Objetivos

Consolidación de este frente de la CN-340.

3. Condiciones de planeamiento

- Proyecto de Urbanización.
- El sistema de actuación será compensación.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 1.600 m².

Edificabilidad bruta: 1,20 m²/m²s.

Alineaciones: las establecidas por las NN.SS.

Ordenanzas: Ne con una altura PB + 3 + A

5. Cesiones

Viario y zonas verdes: 880 m²

Un techo edificable de 300 m²

Unidad de ejecución UEL-7 a**1. Situación**

Parcelas de terreno colindante con la CN-340.

2. Objetivos

Consolidar este área de expansión con densidad media.

3. Condiciones de planeamiento

- Proyecto de reparcelación por procedimiento abreviado.
- Proyecto de obras de Urbanización.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 6.150 m².

Edificabilidad bruta máxima: 5.000 m²t.

Alineaciones: las establecidas por las NN.SS.

Ordenanzas: Dm2 y Ne.

5. Cesiones

Viales: 1.067 m².

Sistema de espacios libres: 1.000 m²

15% del aprovechamiento bruto de la UEL-7a, equivalente a 750 m²t.

Unidad de ejecución UEL-7 b**1. Situación**

Parcelas de terreno próximas a la CN-340.

2. Objetivos

Consolidación de esta zona. Justificada su inclusión como suelo urbano por cumplir el Art. 10 de TRLS.

3. Condiciones de planeamiento

- Estudio de Detalle que defina alineaciones y rasantes.
- Proyecto de reparcelación por procedimiento abreviado.
- Proyecto de Urbanización.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 13.444 m².

Edificabilidad bruta máxima: 0,49 m²t/m²s (6.560 m²t)

Alineaciones: las establecidas en el Estudio de Detalle.

Ordenanzas: Dm2.

5. Cesiones

Social: 979 m²s

Viales: 3.318 m²

Sistema de espacios libres: 959 m²s

15% del aprovechamiento bruto de la UEL-7b, equivalente a 984 m²t.

Unidad de ejecución UEL-8**1. Situación**

Parcelas de terreno colindantes con la CN-340.

2. Objetivos

Consolidar este área de expansión con densidad media.

3. Condiciones de planeamiento

- P.E.R.I.
- Proyecto de Urbanización.
- El sistema de actuación será compensación.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 9.347 m².

Edificabilidad bruta: 0,50 m²t/m²s.

Alineaciones: las establecidas en el P.E.R.I.

Ordenanzas: Dm2

5. Cesiones

Viales: 1.212 m²

Zonas Verdes: 1.462 m².

Equipamiento social: 450 m²s.

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

Unidad de ejecución UEL-9**1. Situación**

Solar y edificaciones ruinosas en la margen derecha de la CN-340.

2. Objetivos

Consolidación de este frente urbano y establecer nuevas alineaciones.

3. Condiciones de planeamiento

- Proyecto de reparcelación voluntaria.
- El sistema de actuación será cooperación.

4. Condiciones de la ordenación

Superficie aproximada: 450 m².

Edificabilidad: la resultante de la aplicación de la ordenanza NE sobre la parcela neta.

Alineaciones: las establecidas en las presentes NN.SS.

Ordenanzas: Ne

Altura máxima: Frente a CN-340 Pb + 3 + Ático.

Pasaje Pb + 2 + 1º Ático con retranqueo 3.00 m. desde la alineación al
pasaje + 2º Ático con retranqueo de 6.00 m. desde la alineación al pasaje.

5. Cesiones

Cesiones de viales.

15% del techo edificable bruto de la Unidad de Ejecución.

FICHAS DE CARACTERÍSTICAS DE SUELOS APTOS PARA URBANIZAR**SUELO APTO PARA URBANIZAR. LITORAL SECTOR AUL-1****1. Condiciones de ordenación y uso**

Superficie del sector: 40.648 m²

Índice de edificabilidad media: 0,45 m²t/m²s.

Densidad edificatoria: Ra (hasta 60 viv/ha)

Altura máxima permitida: PB+ 5+ Ático ----> 22,00 m.

Usos permitidos: todos los regulados por el Art. 51 de las presentes NN.SS., con excepción del industrial de 3ª y 4ª categoría y 17, 18 y 19.

Las ordenaciones grafiadas son indicativas.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley de suelo para el Plan Parcial de Ordenación y las reflejadas en Convenio Urbanístico.

3. Ordenanzas de la edificación

Las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-2**1. Condiciones de ordenación.**

Sector discontinuo integrado por 2 áreas independientes según aparecen reflejadas en planos.

Superficie del sector: 93.170 m²

Índice de edificabilidad: 0,45 m²t/m²s

Densidad edificatoria: Rm (hasta 40 viv/ha)

Usos permitidos: todos los regulados en el Art. 51 de las presentes NN.SS., con excepción del industrial de 3ª y 4ª categoría, 17, 18, 19.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de ordenación incluyendo una reserva de suelo para equipamiento escolar con un total de 8.945 m² en área 1 y una zona verde de 4.130 m² en el área 2, que son indicativas.

3. Ordenanzas de la edificación

Las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación, estableciéndose 2 áreas.

Superficie polígono 1: 78.230 m².

Superficie polígono 2: 18.220 m²

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-3**1. Condiciones de ordenación.**

Superficie del sector: 38.570 m²

Índice de edificabilidad media: 0,20 m²t/m²s

Densidad edificatoria: Rb (hasta 30 viv/ha)

Altura máxima: PB+1

Usos permitidos: todos los regulados en el Art. 51 de las presentes Normas a excepción del Industrial de 3ª y 4ª categoría y los regulados en los apartados 17, 18 y 19.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de Ordenación.

3. Ordenanzas de la edificación

Ordenanzas orientativas: las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-4**1. Condiciones de ordenación.**

Superficie del sector: 46.465 m²

Índice de edificabilidad media: 0,30 m²t/m²s

Densidad edificatoria: Rb (hasta 30 viv/ha)

Usos permitidos: los definidos en el Art. 51 de las presentes NN.SS., con excepción de las reguladas con las nº 17, 18 y 19.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de Ordenación.

3. Ordenanzas de la edificación

Las establecidas en el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-5**1. Condiciones de ordenación.**

Superficie del sector: 28.230 m²

Índice de edificabilidad: 0,20 m²t/m²s

Densidad edificatoria: Rb (hasta 30 viv/ha)

Altura máxima: PB+1

Usos permitidos: los establecidos en el Art. 51 de las presentes Normas a excepción del Industrial de 3ª y 4ª categoría y los regulados en los apartados 17, 18 y 19.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de Ordenación.

3. Ordenanzas de la edificación

Ordenanzas orientativas: las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-6**1. Condiciones de ordenación y uso**

Superficie del sector: 55.166 m²

Índice de edificabilidad: 0,25 m²t/m²s

Densidad máxima edificatoria: Rb (hasta 30 viv/ha)

Usos permitidos: los regulados por el Art. 51 de estas NN.SS.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de Ordenación, debiendo agruparse las parcelas destinadas a Equipamiento, Social, Escolar y Deportivo en el límite sureste del sector.

La ordenación propuesta es indicativa.

3. Ordenanzas de la edificación

Ordenanzas orientativas: las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-7**1. Condiciones de ordenación y uso**

Superficie del sector: 23.900 m²

Índice de edificabilidad: 0,20 m²t/m²s

Densidad máxima edificatoria: Rb (hasta 30 viv/ha)

Altura máxima edificable: PB+1

Usos permitidos: los regulados por el Art. 51 de estas NN.SS.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de Ordenación.

3. Ordenanzas de la edificación

Ordenanzas orientativas: las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

SUELO APTO PARA URBANIZAR LITORAL AUL-8**1. Condiciones de ordenación y uso**

Superficie del sector: 16.700 m²

Índice de edificabilidad: 0,45 m²t/m²s

Densidad máxima edificatoria: Ra (hasta 60 viv/ha)

Usos permitidos: los regulados por el Art. 51 de las presentes NN.SS. con excepción del industrial de 3ª y 4ª categoría, 17, 18 y 19.

2. Cesiones y reservas

Las previstas en la Ley del Suelo para el Plan Parcial de Ordenación. Siendo vinculante mantener la zona verde izquierda para permitir una conexión con la zona arqueológica existente y el SEL de la torre derecha, desde la carretera.

3. Ordenanzas de la edificación

Ordenanzas orientativas: las establecidas por el P.P.O.

4. Condiciones de gestión

El sistema de actuación será el de compensación.

ANEXO: RESOLUCIÓN DEL TRÁMITE DE APROBACIÓN INICIAL. INFORME DE ALEGACIONES

Analizadas las alegaciones presentadas en la Aprobación Inicial de las Normas Subsidiarias, dichas alegaciones quedan contempladas en las presentes Normas como se refleja a continuación:

- **ALEGACIÓN Nº 1:** Nº registro entrada 96

SOLICITANTE: D. Rogelio Sánchez Díaz

RESOLUCIÓN:

La parcela a la que hace referencia la alegación, queda clasificada como se solicita de Suelo no Urbanizable, en las presentes NN.SS. Por lo tanto se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN Nº 2:** Nº registro entrada 101

SOLICITANTE: D. Rogelio Rojo Gil

RESOLUCIÓN:

Las parcelas a las que hace referencia la alegación, quedan clasificadas en las presentes NN.SS. como se indica a continuación:

Parcela A: Clasificada como Suelo Apto para Urbanizar dentro del sector AUL-3.

Parcela B: Clasificada como Suelo Apto para Urbanizar dentro del sector AUL-5.

Parcela C: Clasificada de Suelo No Urbanizable.

Por lo tanto se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN Nº 3:** Nº registro entrada 102

SOLICITANTE: D. Rafael Rojo Gil

RESOLUCIÓN:

Las parcelas a las que hace referencia la alegación, quedan clasificadas en las presentes NN.SS., como se indica a continuación:

Parcela A: clasificada como Suelo Apto para Urbanizar dentro del sector AUL-3.

Parcela B: clasificada como Suelo No Urbanizable.

Por lo tanto se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN Nº 4:** Nº registro entrada 115.

SOLICITANTE: D. José Pendón Portillo

RESOLUCIÓN:

La parcela objeto de la alegación, queda clasificada en las presentes NN.SS. como Suelo Apto para Urbanizar dentro del sector AUL-7 al no poder ser considerada Suelo urbano por carecer de los requisitos establecidos en la Ley. Por lo tanto se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 5:** N° registro entrada 143.

SOLICITANTE: D. Francisco Gil Moyano

RESOLUCIÓN:

La parcela objeto de la alegación queda incluida en las presentes NN.SS., como suelo urbano calificada como Db1 al igual que su colindante. Por lo que se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 6:** N° registro entrada 162

SOLICITANTE: D. José Rivas Gil.

RESOLUCIÓN:

Las parcelas a las que hace referencia la alegación quedan clasificadas como se solicita de Suelo Urbano, incluido en la Unidad de Ejecución UEI-5, con las características que en la ficha de la Unidad de Ejecución se detallan.

Por lo que se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 7: N° registro entrada 166**

SOLICITANTE: D. Sebastián Recio Vela.

RESOLUCIÓN:

La parcela propiedad del alegante queda correctamente situada en los planos de las presentes NN.SS., clasificada de Suelo Urbano y con una ordenanza de aplicación adecuada con el entorno de baja densidad edificatoria.

Por lo que se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 8: N° registro de entrada 205**

SOLICITANTE: D. Carlos Segovia Ruiz

RESOLUCIÓN:

Queda subsanado el error de ubicación de la parcela destinada a Equipamiento Social, ubicándose correctamente en los planos de las presente NN.SS.

Por lo que se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 9: N° registro de entrada 239**

SOLICITANTE: D. Domingo Portillo Jiménez.

RESOLUCIÓN:

Se acepta la inclusión de dichos terrenos como Suelo Urbano con una ordenanza de aplicación Ne, ajustándose la edificación a lo indicado en el plano de Alineaciones de las presentes NN.SS.

Por lo que se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 10: N° registro de entrada 247.**

SOLICITANTE: D. José Rivas Cívico

RESOLUCIÓN:

La Unidad de Ejecución objeto de la alegación, ha sido modificada en cuanto a sus ordenanzas de aplicación, e incrementándose su índice de edificabilidad pasando a denominarse UEI-4 y con las características que se señalan en la ficha correspondiente a dicha Unidad de Ejecución.

Por lo que se acepta parcialmente la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 11: N° registro de entrada 248**

SOLICITANTE: D. Antonio Rivas Cívico

RESOLUCIÓN:

Según se recoge en la Evaluación de Impacto Ambiental, la parcela objeto de la alegación, aunque actualmente está dedicada a uso agrícola de frutas en regadío, queda dentro de la zona de Protección de cauce público por lo que se incluye dentro del Sistema General (de Dominio Público Hidráulico).

Por lo que no se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN Nº 12:** Nº registro de entrada 249

SOLICITANTE: Dña. Ana María Torres Rodríguez.

RESOLUCIÓN:

La Unidad de Ejecución objeto de la alegación, aparece en las presentes NN.SS. calificada como UEI-5, con las sugerencias hechas por la alegante al respecto, y con las características recogidas en la ficha de la Unidad de Ejecución.

Por lo tanto se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN Nº 13:** Nº registro de entrada 292

SOLICITANTE: D. José Guerrero Cotilla.

RESOLUCIÓN:

La parcela objeto de la alegación queda calificada por las NN.SS. como equipamiento comunitario escolar, por lo que el trámite a seguir para la obtención de dicha parcela por el Ayuntamiento será el de expropiación, a sus propietarios garantizándose así el cumplimiento de la Ley del Suelo.

- **ALEGACIÓN Nº 14:** Nº registro de entrada 293

SOLICITANTE: D. Tomás Atienza Montero

RESOLUCIÓN:

La Unidad de Ejecución objeto de la alegación, queda tal como se sugiere, como una dividida en 2 Unidades de Ejecución independientes denominadas como UEI-1a y UEI-1b, con las características recogidas en la fichas de las Unidades de Ejecución.

La vía pecuaria Nº 3 de Fuente Ariza que la atraviesa, deberá quedar transitoriamente libre de ocupación, tal y como se refleja en planos de las presentes normas, mientras que no se proceda a su desafección, por parte de la Consejería de Medio Ambiente.

Por lo tanto se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN Nº 15:** Nº registro de entrada 362

SOLICITANTE: D. José Manuel Gil

RESOLUCIÓN:

La parcela objeto de la alegación, queda calificada dentro de una zona urbana de baja densidad edificatoria, por lo que no se admite el cambio de ordenanza y se mantiene con ordenanzas Db-1.

Por lo tanto no se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 16:** N° registro de entrada 377

SOLICITANTE: D. Carlos Segovia Ruiz

RESOLUCIÓN:

Se acepta al mantener, en la parcela objeto de la alegación, la misma ordenanza que se establece en la Modificación de Elementos en trámite, con objeto de no modificar las condiciones aplicadas al Proyecto de Edificación ya realizado, en función de esa modificación de Elementos.

Por tanto se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 17:** N° registro de entrada 383

SOLICITANTE: D. Alan Kenneth Seater

RESOLUCIÓN:

Se acuerda mantener por interés público los terrenos objeto de la alegación, tal como están calificados en la aprobación inicial de estas NN.SS.

Por tanto no se acepta la alegación.

- **ALEGACIÓN N° 18:** N° registro de entrada 438

SOLICITANTE: D. Sebastián Escolano

RESOLUCIÓN:

Según se recoge en la Evaluación de Impacto Ambiental, las parcelas objeto de la alegación, aunque actualmente están dedicadas a uso agrícola de Huerta, queda dentro de la zona de protección de cauce público, por lo que queda clasificada dentro del Sistema General de dominio público hidráulico.

Por lo que no se acepta la alegación.