SOCIEDADES COOPERATIVAS

*ANUNCIO de 7 de septiembre de 2006, de la Sdad. Coop. And. Cristalma, de disolución. (**PP. 3903/2006**).*

En Asamblea General Extraordinaria y Universal de socios de la Compañía Cristalma, Soc. Coop. And., celebrada en Málaga, en fecha 5 de septiembre de 2006, se tomaron entre otros los siguientes acuerdos:

Primero. Acordar por unanimidad disolver la sociedad por la imposibilidad material de desarrollar su fin social.

Y para que así conste, extiendo la presente certificación en Málaga, 7 de septiembre de 2006. Fdo.: Doña M.ª del Carmen Quero Porras, Administradora Unica.

*ANUNCIO de 15 de septiembre de 2006, de la Sdad. Coop. And. Patukos, de disolución y liquidación simultánea. (**PP. 3901/2006**).*

Patukos, S. Coop. And., Avda. de América, 58, 18102-Purchil (Vegas del Genil).

Pone en conocimiento general que la Asamblea General Extraordinaria y Universal de esta compañía, celebrada el día 11 de septiembre de 2006, en el domicilio social, acordó, por unanimidad, la disolución y liquidación simultánea de la misma, aprobándose el balance de liquidación y el proyecto de distribución y adjudicación del haber social.

El Presidente	El Secretario
Silvia Regalado Fernández	María Esther Campos González

(Continúa en el fascículo 2 de 4)

NORMAS PARA LA SUSCRIPCION AL BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA PARA EL AÑO 2006

1. SUSCRIPCIONES

1.1. Las suscripciones al **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA** están sujetas al pago previo de las correspondientes tasas (art. 25.a de la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía).

1.2. Las solicitudes de suscripción deberán dirigirse al **Servicio de Publicaciones y BOJA.** Apartado Oficial Sucursal núm. 11, Bellavista. 41014 - Sevilla.

2. PLAZOS DE SUSCRIPCION

2.1. Las suscripciones al **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA** serán por **período de un año indivisible** (art. 28 de la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía).

2.2. La solicitud de las suscripciones se efectuará **dentro del mes anterior** al inicio del período de suscripción (art. 16, punto 3, del Reglamento del BOJA, Decreto 205/1983, de 5 de octubre).

3. TARIFAS

3.1. El precio de la suscripción para el año 2006 es de 157,71 €.

4. FORMA DE PAGO

4.1. El pago de la suscripción se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar la solicitud. En dicha liquidación se detallará la forma de pago.

4.2. No se aceptarán pagos ni ingresos de ningún tipo que se realicen de forma distinta a la indicada en la liquidación que se practique.

5. ENVIO DE EJEMPLARES

5.1. **El envío,** por parte del **Servicio de Publicaciones y BOJA,** de los ejemplares del **BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA,** comenzará a hacerse una vez tenga entrada en dicho Servicio el ejemplar para la Administración del Mod. 046 mecanizado por el Banco o Caja de Ahorros.

5.2. En el caso de que el ejemplar para la Administración del Mod. 046 correspondiente al período de suscripción solicitado tenga entrada en este Servicio una vez comenzado el mismo, el envío de los Boletines **será a partir de dicha fecha de entrada.**

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 1 de 4)

3. Otras disposiciones

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 142/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento. 114

Número formado por cuatro fascículos

Lunes, 9 de octubre de 2006 **Año XXVIII** **Número 196 (2 de 4)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

3. Otras disposiciones

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

DECRETO 142/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, conforme dispone el artículo 13.8 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencia exclusiva en materia de política territorial, una de cuyas manifestaciones, la primera en ser recogida, es la referida a la ordenación del territorio. Por otro lado, el artículo 13.4 de dicho Estatuto reconoce a la Comunidad Autonomía de Andalucía la competencia exclusiva sobre el procedimiento administrativo derivado de las especialidades de la organización propia de la Comunidad Autónoma.

En ejercicio de esta competencia, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante Decreto 8/2004, de 20 de enero, acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez redactado el documento del Plan, se ha dado cumplimiento a los trámites de información pública y de audiencia, previstos en el apartado 5 del artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Así mismo, el Plan ha sido conocido e informado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Málaga y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 8 del Decreto 8/2004, de 20 de enero.

En virtud de los antecedentes, a propuesta de la Consejera de Obras Públicas y Transportes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.1.b) del Decreto 193/2003, de 1 de junio, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en relación con el artículo 39.2 de la Ley 6/1983, de 21 de julio, del Gobierno y la Administración de la Comunidad Autónoma, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 18 de julio de 2006,

D I S P O N G O

Artículo 1. Aprobación.

Se aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga que figura como Anexo a este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Benahavís, Casares, Estepona, Fuengirola, Instán, Manilva, Marbella, Mijas y Ojén.

Artículo 2. Comisión de Seguimiento.

1. Se crea la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de la Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en lo que resulte de aplicación, y en este Decreto, que estará presidida por la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, que ostentará el voto de calidad, e integrada, además, por las siguientes personas:

a) Titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes que ostentará la Vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.

b) Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Málaga.

c) Titular de la Dirección General de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

d) Titular de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en Málaga.

e) Una persona en representación de cada una de las siguientes Consejerías: Economía y Hacienda; Innovación, Ciencia y Empresa; Turismo, Comercio y Deporte; Agricultura y Pesca; Cultura y Medio Ambiente, designada en cada caso por la persona titular de la Consejería que corresponda; deberá ostentar el cargo de titular de una Dirección General en la Consejería correspondiente o bien ser la persona titular de la Delegación Provincial en Málaga de la respectiva Consejería.

f) Una persona en representación de la Administración General del Estado.

g) Titular de la Presidencia de la Diputación Provincial de Málaga, o persona en quien delegue.

h) La que ostente la Alcaldía de los Ayuntamientos de cada uno de los Municipios incluidos en el ámbito del Plan.

2. La persona titular de la Presidencia nombrará, de entre el personal funcionario adscrito a la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en Málaga, un Secretario o una Secretaria, así como su suplente, que actuará con voz pero sin voto.

3. En caso de ausencia o enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justificada, los miembros titulares de la Comisión de Seguimiento serán sustituidos por quienes designen expresamente como suplentes.

4. Corresponde a la Comisión de Seguimiento conocer los instrumentos que se formulen en desarrollo y ejecución del Plan, así como informar las Actualizaciones y los Informes de Seguimiento del Plan, previstos en los artículos 8 y 9 de su Normativa.

Disposición adicional primera. Prevalencia de las determinaciones de aplicación directa.

De conformidad con lo previsto en los apartados 1 y 4 del artículo 23 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga que sean de aplicación directa prevalecerán, desde su entrada en vigor, sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico general vigente en el ámbito de dicho Plan.

Disposición adicional segunda. Relación con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Conforme a lo establecido en el apartado 2 del artículo 5 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, las determinaciones de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales prevalecerán sobre las del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga en las materias reguladas por dicha Ley.

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

Conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 23 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el planeamiento urbanístico general vigente de los municipios de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga deberá adaptarse a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio que aprueba el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste.

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

El planeamiento urbanístico general de los municipios de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, que estuviera formulándose a la entrada en vigor del Plan de Ordenación del Territorio que se aprueba mediante el presente Decreto, deberá adaptarse a sus determinaciones, con independencia del grado de tramitación que hubiera alcanzado.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en este Decreto y expresamente, en el ámbito que comprende el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, las determinaciones que, respecto a dicho ámbito, vienen contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Málaga, aprobado por Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 7 de julio de 1986, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Habilitación para su desarrollo normativo.

Se autoriza a la Consejera de Obras Públicas y Transportes para dictar cuantas disposiciones y actos precise la ejecución y desarrollo de este Decreto.

Disposición final segunda. Autorización para el desarrollo de las funciones y objetivos de la Comisión de Seguimiento.

Se autoriza al Secretario General de Ordenación del Territorio y Urbanismo a dictar las Resoluciones que precisen el desarrollo y ejecución de las funciones y objetivos de la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 18 de julio de 2006

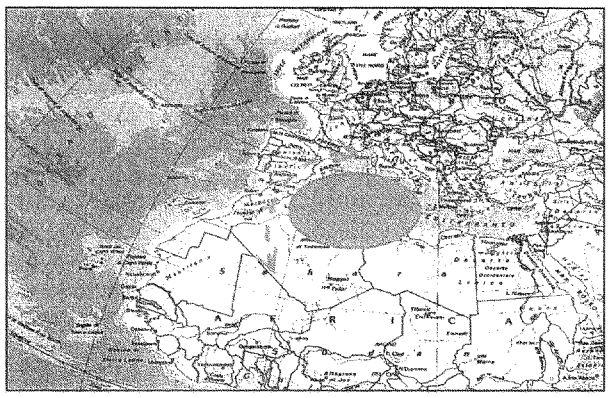
MANUEL CHAVES GONZALEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

CONCEPCION GUTIERREZ DEL CASTILLO
Consejera de Obras Públicas y Transportes

MEMORIA INFORMATIVA

1. LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE LA COSTA DEL SOL

El ámbito de actuación del presente documento del Plan Territorial de la Costa del Sol Occidental, según Decreto de formulación del POT, se extiende por los municipios de Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares, Manilva, Ojén, Istán y Benahavís, abarca una superficie de 941 Km^2 y una población empadronada en 2.004 de 297.438 habitantes, que pasan a ser alrededor de las 700.000 personas si consideramos la población real residente con carácter estable en la zona (con estancias mínimas entre uno y seis meses al año), y alrededor de 1.000.000 si contabilizamos a la población residente flotante de carácter turístico fundamentalmente, siendo el volumen de visitantes anual de 8.505.430 según cálculos del 2.003.



La Costa del Sol y su estratégica situación en la Elipse del Arco Mediterráneo

Las características del medio natural, la peculiar morfología de los asentamientos de población, junto con la singular organización y dinámica económica, y la estacionalidad de la residencia, ha dado lugar a un modelo de relaciones y de flujos que interrelaciona a los municipios entre sí, y que se manifiesta en desplazamientos poblacionales diarios, por motivos laborales y no laborales, e importantes fenómenos de terciarización, lo que le confiere su mayor singularidad y la principal característica que diferencia a este ámbito del resto de los asentamientos turísticos de Andalucía y del Arco del Mediterráneo.

A) El proceso de formación.

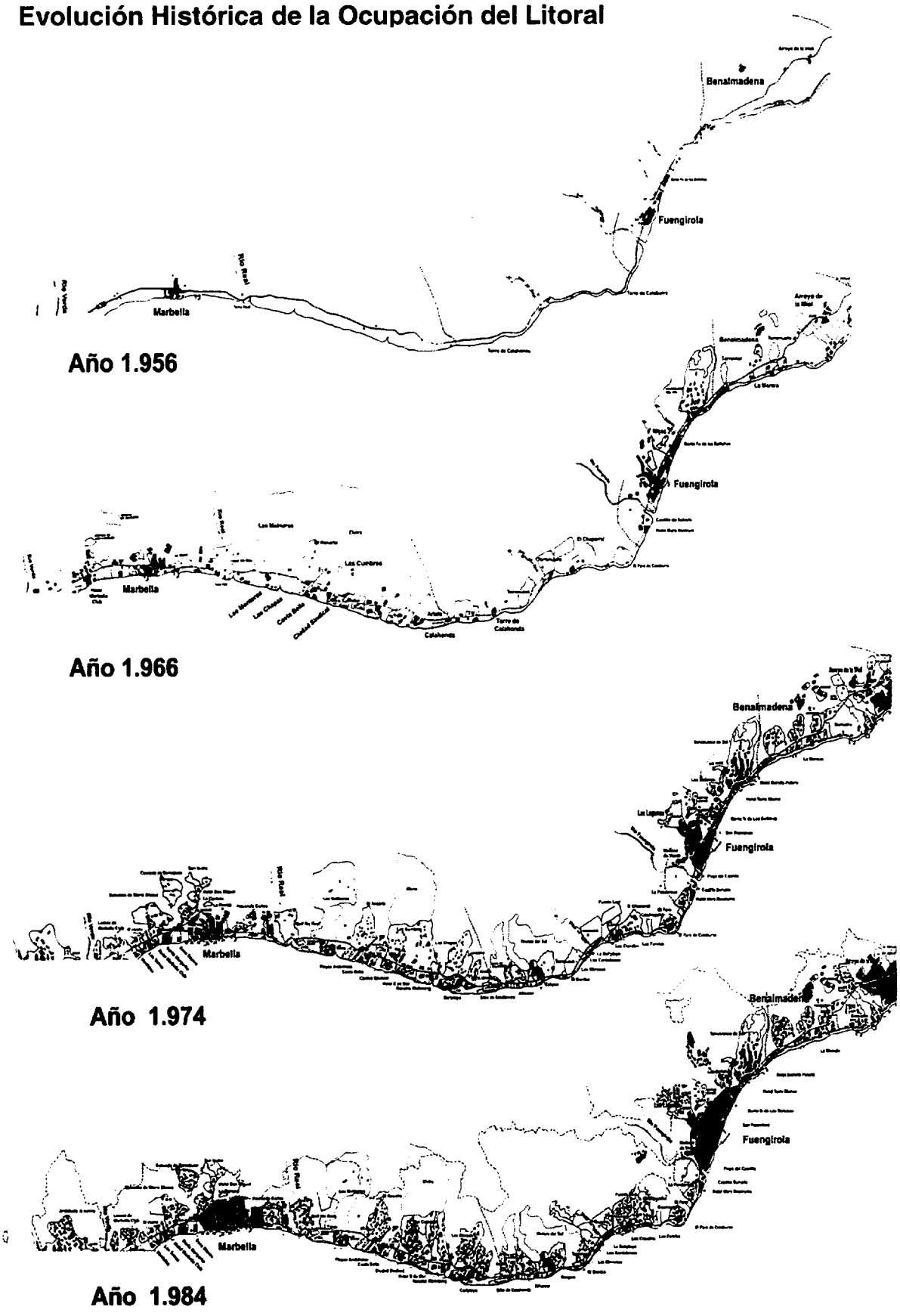
La evolución de la dinámica urbana producida por el turismo tuvo como punto de partida la creación de las infraestructuras hoteleras necesarias para atender la demanda turística generada a mediados de los años cincuenta del siglo pasado, cuya más importante plasmación espacial tuvo lugar inicialmente en los municipios de Torremolinos y Marbella, extendiéndose posteriormente a Benalmádena y Fuengirola. Tras la consolidación de una infraestructura "hotelera" de importantes dimensiones, aparece una nueva modalidad de alojamientos que se fortalecería a partir de 1965, los "apartamentos turísticos", tanto de alquiler como de segunda residencia, junto a los cuales empiezan a aparecer las primeras "urbanizaciones turísticas" de viviendas unifamiliares. En el transcurso de los años setenta se consolidan los primeros puertos deportivos y campos de golf, además de otra serie de infraestructuras turísticas (parques de atracciones, palacio de congresos, casinos, etc.). Por estas fechas ya se ha generalizado la construcción de urbanizaciones turísticas, en un principio viviendas secundarias de lujo para clases altas y posteriormente, con un enfoque de oferta turística de segunda residencia o residencia temporal, para los tipos de turismos que llevan su nombre.

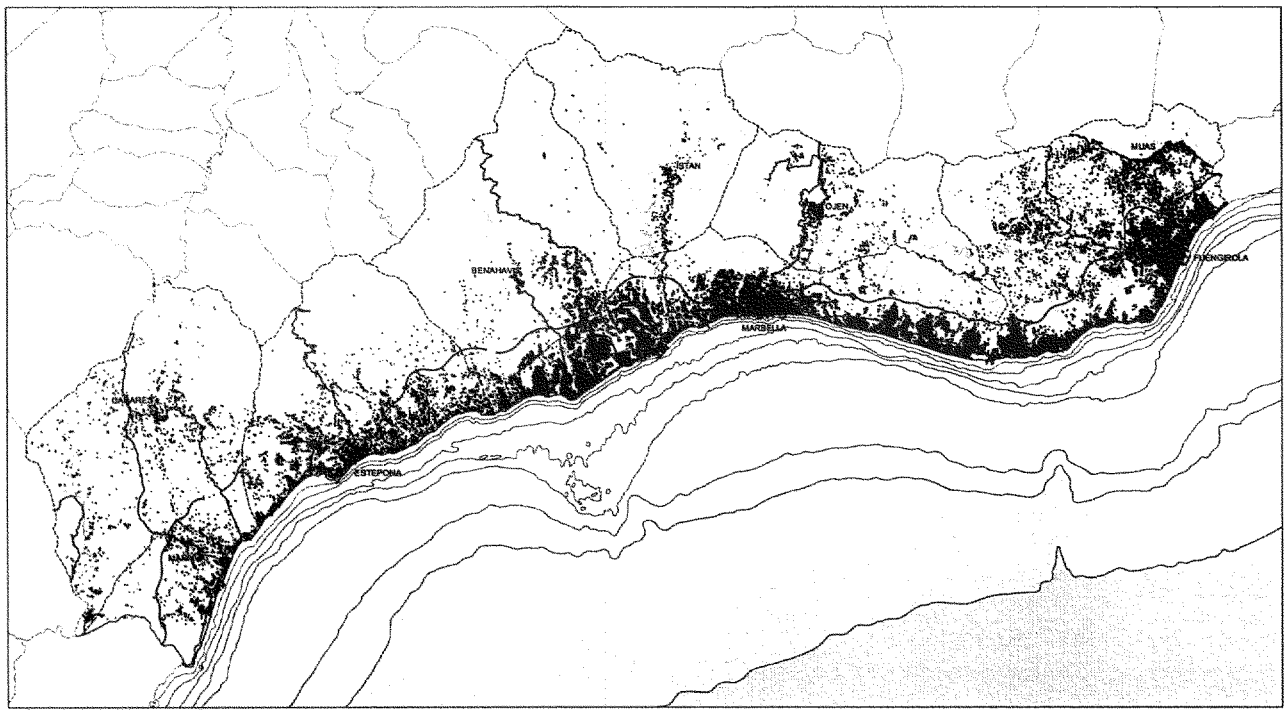
El proceso de urbanización desde 1950 hasta 1974, en el que la crisis mundial del petróleo cambia la dinámica turística y del sector inmobiliario, ha seguido distintas etapas de mayor o menor actividad pero siempre siguiendo un modelo de intensidad constructiva de alta densidad y a un ritmo parejo con las oscilaciones de la evolución de la situación económica. Desde esta fecha hasta 1984, las tendencias de ocupación del espacio pasaron por etapas muy desiguales, ya que la coyuntura económica y la demanda se tornaban también diferentes a las anteriores, tanto a escala europea como mundial. Desde 1984 hasta 1996, el turismo pasó a ser selectivo en cuanto a calidad de oferta. Durante las décadas de los 80 y 90, la actividad turística se intensifica y aumenta considerablemente su demanda, lo que producirá la irrupción de aportaciones masivas y prolongadas de capitales de origen internacional hacia el sector inmobiliario, polarizándose en torno a algunas zonas seleccionadas por su particular interés: Marbella, Mijas, Benahavís, Estepona y Manilva.

Así pues, las actividades turística y urbanística siguen manteniendo fuertes demandas de suelo, produciendo nuevos procesos de ocupación espacial, que se basan principalmente en tres líneas fundamentales: la creación de nueva infraestructura hotelera, la urbanización turística de primera y segunda residencia, y la oferta turística complementaria: campos de golf, parques temáticos y espacios comerciales y recreativos. El ámbito geográfico del Plan es una muestra de como sobre un espacio agrario escasamente productivo y abundante, sin infraestructuras urbanísticas o turísticas alguna, salvo su clima y sus valores ambientales y paisajísticos, se ha ido implantando un modelo de desarrollo que lo ha transformado vertiginosamente y lo ha convertido en espacio urbanizado. Precisamente es esta disponibilidad de espacios y los valores ambientales y climáticos, los que han favorecido el desarrollo del fenómeno turístico a partir de su implantación en los años 50 del siglo pasado, apoyado sobre una estrategia desarrollista y una planificación urbanística que ha apostado por el turismo y la construcción masiva bajo el único criterio de la calificación y ocupación indiscriminada de dichos suelos.

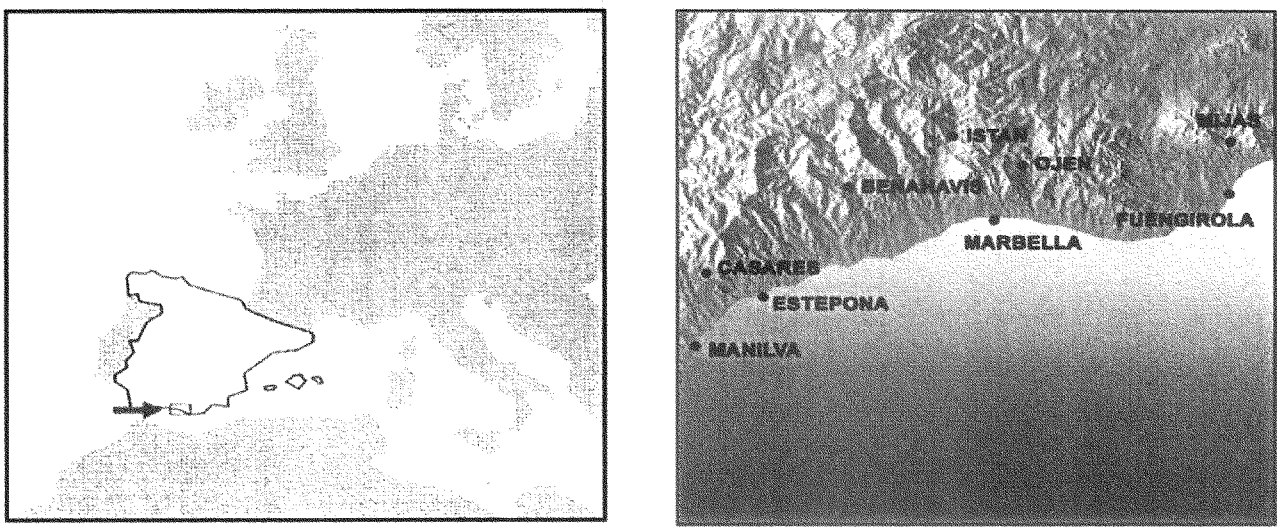
El cambio previsible de tendencia que se puede producir con una serie de futuros acontecimientos como el eje de Alta Velocidad Málaga-Córdoba-Madrid potenciando la relación del centro del país con la Costa del Sol Occidental en detrimento de Levante, la consolidación de las Autovías Málaga-Córdoba generando el más importante eje con el centro del país, la inmigración europea por el desarrollo del transporte aéreo, los adelantos de jubilación laboral, la generación de las segundas residencias cada vez con mayor permanencia y que provocará una mayor demanda ciudadana del turista que exigirá una atractiva oferta basada en las dotaciones y

Evolución Histórica de la Ocupación del Litoral





Transformaciones recientes y situación actual: año 2005



Situación del ámbito del POT en sus diferentes escalas territoriales

servicios urbanos..., hace prever una importante demanda cualificada que busca en este lugar, estratégicamente situado, un territorio dotado de magníficas condiciones climáticas y medioambientales.

Como consecuencia de todo lo expuesto se puede seguir produciendo un crecimiento vertiginoso del espacio urbanizado, en el cual se localizan diferentes usos entre los que destacan, como principales: los residenciales (primera y segunda residencia), los turísticos propiamente dichos: hotelero, deportivo (campos de golf) y recreativos (puertos deportivos), observándose durante los últimos un gran aumento del uso comercial (grandes emplazamientos o superficies comerciales). Los usos industriales y agrarios quedan reducidos a una consideración residual.

B) Las transformaciones recientes.

Las transformaciones recientes de este territorio, expuestas en los gráficos de la página 2 y 3, se producen en el marco de cuatro consideraciones principales: la de los efectos socioeconómicos, la de los efectos espaciales, la de la propia estructuración funcional de los espacios y la de los efectos ambientales. Estas consideraciones se interrelacionan dando lugar a lo que podríamos denominar un nuevo espacio residencial, en el que junto a la segunda residencia ha tomado forma , de manera espontánea y no ordenada, todo un entramado urbano de residencia permanente con características y necesidades propias de una ciudad de escala territorial.

La actividad económica de la zona ha traído consigo un importante aumento de los efectivos demográficos como consecuencia de la inmigración. La concentración de la población se produce esencialmente por su relación con los servicios y la construcción. La exclusiva especialización turística en torno a esta actividad económica, está produciendo efectos englobados en la estructura morfológica y funcional del territorio cuyas transformaciones son generalizadas e irrevocables.

El sector agrario perdió hace muchos años su carácter de elemento estructurante de la economía comarcal y acusa los efectos del abandono de la actividad y la presión urbanística aunque mantiene un interesante potencial en la articulación de ciertos espacios del ámbito. El sector industrial se centra en el sector de la construcción, y el sector de los servicios ligados al turismo, no siempre puede acoger a estos efectivos demográficos, o al menos en las condiciones de estabilidad laboral adecuadas. El sector de la construcción se configura como una importante actividad que se ha generado en numerosos casos sobre una base de especulación y generación de plusvalías. El presente de los municipios que integran el ámbito de aplicación del Plan se asienta sobre el llamado turismo de segunda residencia, con lo que la construcción ha sido el pilar básico de sus economías.

La ubicación en la zona de esta actividad, ha dado lugar a su mejora económica pero también ha provocado una desarticulación de la estructura social y espacial en los municipios rurales circundantes. Es una actividad económica que emplea gran cantidad de mano de obra, que se constituye en fuente de financiación del crecimiento económico de la zona y es un sector que estimula y activa otros sectores industriales y de servicios, al ser la fuerza "motriz" de la economía. De este modo, impulsa no solo el sector de la construcción, sino el de los transportes, los servicios y un número considerable de industrias muy diversas que reciben sus efectos indirectos.

En lo referente a la estructuración del territorio y al sistema tradicional de núcleos de población existe una dualidad entre los municipios litorales y los del interior. El modelo de implantación lineal, conformada con una conurbación fragmentada, individualizada y difusa de urbanizaciones turísticas paralelas a la costa, apoyadas en el trazado de la antigua N-340 como único eje articulador, ha determinado que las urbanizaciones generen un viario cerrado sobre sí mismo que desemboca en dicha vía con lo que los desplazamientos entre urbanizaciones irremediablemente debe pasar por este eje costero, lo que ha obligado a sucesivas remodelaciones y variantes, a pesar de lo cual comienza a mostrar su saturación.

En contraposición, las zonas del ámbito, coincidentes con los espacios interiores más montañosos, mantienen en su mayor parte las estructuras viarias tradicionales, desarrolladas con geometrías propias de los espacios de montaña, con anchos reducidos y ajustadas a la orografía del terreno, con potencialidades más acordes con los viarios paisajísticos, pero que inducen un distanciamiento ficticio de los asentamientos con las áreas centrales y litorales.

Las mejoras de la red de carreteras, sobre todo la construcción de la autopista de peaje, ha resuelto momentáneamente un problema de escala territorial, pero sobre todo, ha iniciado el proceso de implantación de un modelo territorial más complejo, dónde el ámbito espacial de relaciones entre los asentamientos urbanos tiene su mejor entendimiento en la escala supramunicipal. Sin embargo, este modelo comienza a mostrar sus efectos sobre el territorio al estar provocando una alteración de las preferencias de localización, y un aumento notable de la movilidad y de la intensidad media diaria de vehículos, muy elevado en cada vez más puntos de la red. Al mismo tiempo, se presenta un elevado desajuste con la red tradicional de vías locales y comarcales, que no han sufrido el mismo proceso de modernización.

En estas circunstancias el modelo de desarrollo territorial y urbano presenta una serie de problemas que obstaculizan la articulación territorial y que en síntesis son:

- Inadecuada estructuración del sistema de asentamientos del litoral y del interior, estableciendo una dualidad que es preciso integrar como consecuencia de sus diferentes objetivos territoriales.

- Tendencia hacia el desequilibrio del sistema urbano, puesto de manifiesto en un proceso de concentración poblacional y de funciones en las áreas más dinámicas (Marbella y Estepona) en detrimento de los asentamientos en la zona de la montaña (Ojén e Istán) con carácter regresivo.

- Insuficiente desarrollo de las comunicaciones, que se manifiesta en una situación de aislamiento entre municipios cercanos. Deficientes ejes vertebradores externos entre los centros más potentes y debilidad o saturación de las conexiones internas, así como baja accesibilidad en los municipios más regresivos del interior.

- Concentración de los déficit de equipamientos sociales en las áreas más regresivas del sistema urbano y en los espacios periféricos, que sin embargo aportan la más importante y mejor oferta medioambiental.

- Presencia de problemas asociados al desarrollo urbano derivados del acelerado proceso de urbanización y las transformaciones que ello conlleva en el sistema de asentamientos, estructura interna de los núcleos urbanos y en los entornos territoriales próximos: congestión de tráfico, falta de equipamientos, contaminación acústica, deterioro ambiental, paisajístico y de la imagen urbana.

En lo que respecta a los efectos en la propia Costa del Sol, la actividad económica, centrada en el suelo como materia prima principal, tiene no sólo implicaciones cuantitativas - establecimiento de dimensiones de suelos - sino también cualitativas, dado que los requerimientos urbanísticos son múltiples.

Una de las consecuencias más significativas se ha reflejado en la política compleja de gestión urbanística municipal al potenciarse la realización de convenios urbanísticos con promotores inmobiliarios y propietarios de terrenos para obtener el máximo rendimiento. Así, tradicionalmente en el planeamiento urbanístico se ha venido clasificando y calificando suelos desde una perspectiva de zonificación de unidades para el desarrollo y la promoción económica, promoción inmobiliaria fundamentalmente.

Estas estrategias de desarrollo, si referidas a un municipio no pueden ser uniformes, menos aún lo pueden ser a un territorio, ya que han dependido, por un lado, de la posición de cada ámbito en un proceso de desarrollo desigual, y por otro, de las potencialidades y oportunidades de cada uno de ellos.

En este contradictorio contexto, se han ido configurando zonas con problemas estructurales que la mayoría de los planes generales y normas subsidiarias no han sabido o no han podido tratar.

El proceso de desarrollo urbanístico basado en la exclusiva producción de suelo ha supuesto la aparición de traumáticas rupturas del equilibrio ambiental, agravando viejos problemas de ocupación indiscriminada del suelo, y haciendo aparecer otros nuevos de grave desequilibrio entre lo público y lo privado, es decir entre las rentabilidades privadas y las rentabilidades sociales que precisamente las legitima en el acto de la calificación y que se constituye en el principal objetivo de la planificación urbanística

Impulsados por la actividad económica generada en la zona, los sistemas urbanos que surgen de ella se han convertido en consumidores insaciables de recursos naturales pues no se limitan únicamente a consumir agua, suelo y paisaje, sino que también imponen un orden territorial y una manera específica de gestión de esos recursos según el nivel de desarrollo económico de sus distintas áreas, generando problemas y desequilibrios territoriales.

El contraste se produce con el espacio no urbanizado o con expectativas de serlo a corto y medio plazo, en dónde el abandono de la actividad económica tradicional produce una crisis de las formas tradicionales de utilización de los recursos naturales con el consiguiente deterioro ambiental; y en los municipios litorales, la aparición de nuevas formas urbanas, que van sustituyendo progresivamente las formas rurales tradicionales de organización del territorio y de los espacios naturales.

Entre estos impactos asociados al desarrollo urbano, que inciden en las condiciones de calidad de vida de los habitantes, destacan:

- El deterioro de la calidad de las aguas superficiales en numerosos cauces por los vertidos directos de aguas residuales y la explotación excesiva de los acuíferos por el consumo indiscriminado de recursos hídricos para riego de jardines, campos de golf, llenado de piscinas y consumo humano en general.

- La trasgresión de los límites de equilibrio más adecuados desde el punto de vista ecológico y agronómico en la frontera entre los espacios urbanos y rurales.

- El deterioro y banalización de los ecosistemas y paisajes litorales, principalmente la ocupación de arroyos colapsando los procesos de aportación de sólidos al litoral.

- La maximización de los riesgos naturales (inundación, desprendimientos, deslizamientos, etc.) como consecuencia de la actividad humana sin la consideración y prevención de los posibles efectos o riesgos derivados de estas actuaciones.

C) El modelo territorial de los asentamientos.

La lógica de formación de los tejidos urbanos existentes es asimilable a un proceso espontáneo estratificado, que si bien no ha sido perfectamente sincronizado en toda la extensión del ámbito sí muestra lógicas de colonización uniformes.

Si lo comparamos a otros ámbitos turísticos de escalas similares como Río de Janeiro, Costa Azul o Miami, podemos encontrar ciertos rasgos de similitud y al mismo tiempo diferenciados en cuanto a su ámbito territorial y calidad medioambiental y a las especiales características de su territorio polinucleizado que lo convierten en un caso excepcional de oferta turística mundial.

En este sentido, destacaríamos las siguientes características de sus asentamientos:

a) Los asentamientos tradicionales costeros como Marbella, Estepona y Fuengirola se configuran como primeros asentamientos turísticos, sirviendo de base para colonizar el frente litoral.

b) A medida que la ribera se colmata, el crecimiento se dirige hacia los asentamientos tradicionales de interior, como Mijas y Manilva, colonizando los valles más cercanos.

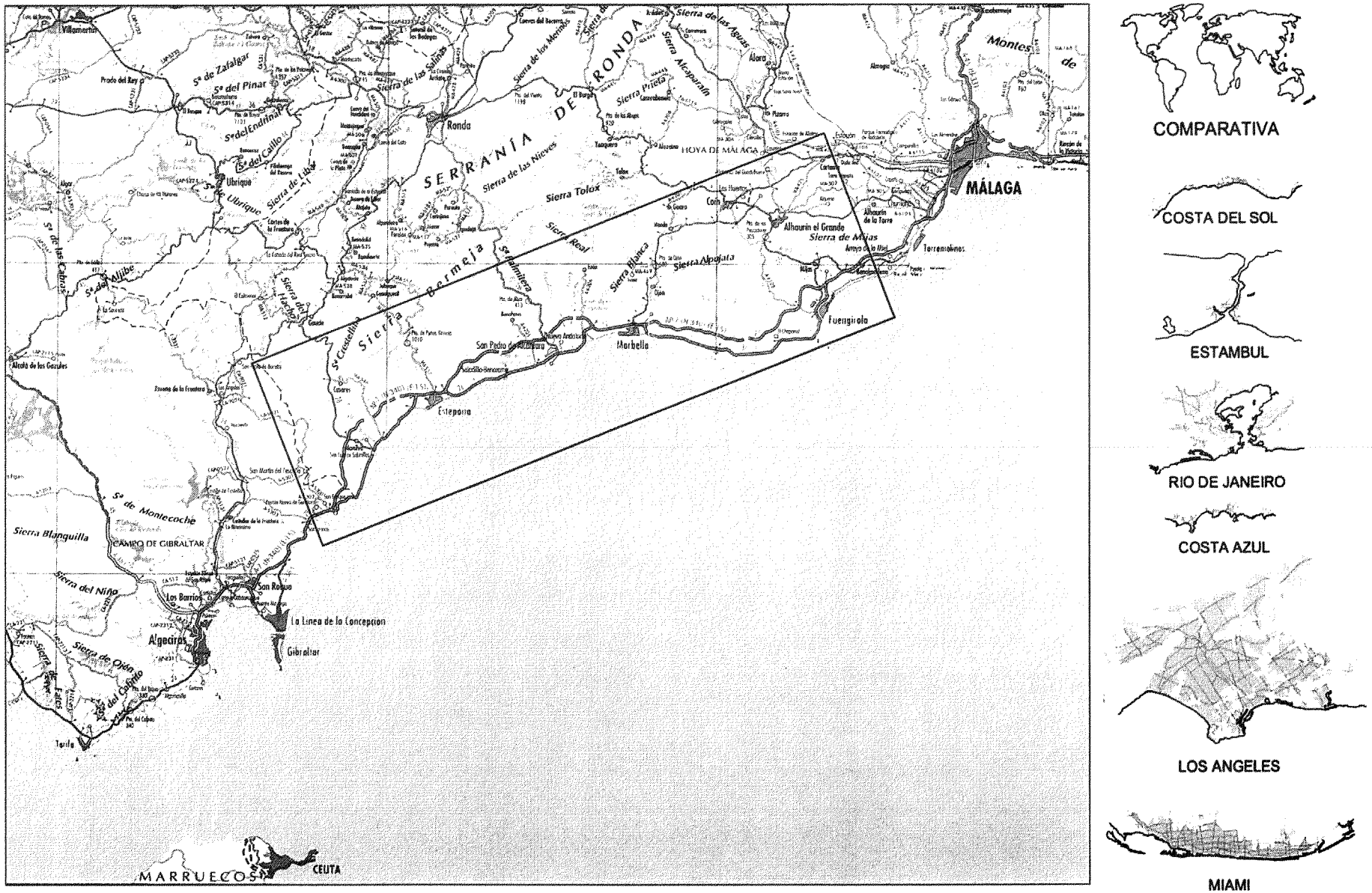
c) El crecimiento se dirige hacia enclaves en los escarpes de la serranía como Istán, Ojén y principalmente Casares y Benahavís.

La línea de costa

La colonización de la línea de costa aprovecha la cercanía del recurso más deseado, la playa, al eje de servicio que articula el frente costero en los primeros tiempos: la carretera N-340. Esta dinámica explica que en un primer momento los usos turísticos se implanten en tejidos tradicionales, para, muy pronto, pasar a colonizar nuevos espacios en las periferias de estos núcleos con tipologías arquitectónicas en bloque abierto, ya sea de apartamentos o de hoteles. En etapas posteriores, esta colonización de las riberas se orienta hacia tipologías de vivienda unifamiliar o densidades menores. Esta situación explica la forma urbana en el entorno de Marbella como principal asentamiento urbano del litoral de la Costa del Sol.

Los núcleos originales

El avance hacia los valles y las laderas, en dirección a los núcleos tradicionales de interior, tiende a ocupar el espacio comprendido entre la franja costera y la autopista. Las tipologías empleadas presentan densidades en general menores que en la costa, con predominio de los usos residenciales turísticos en vivienda unifamiliar. La lejanía a la línea de playa hace que el proceso de ocupación se base más en criterios de oportunidad puntuales, condicionados por la accesibilidad a través de los escasos viarios en sentido ascendente y con características de trazado limitados, por lo que el tejido se vuelve menos continuo. Los crecimientos de los núcleos tradicionales tienden a alterar su morfología, al igual que en las zonas costeras. Manilva se encuentra en este momento en ese proceso.



COMPARATIVA

COSTA DEL SOL

ESTAMBUL

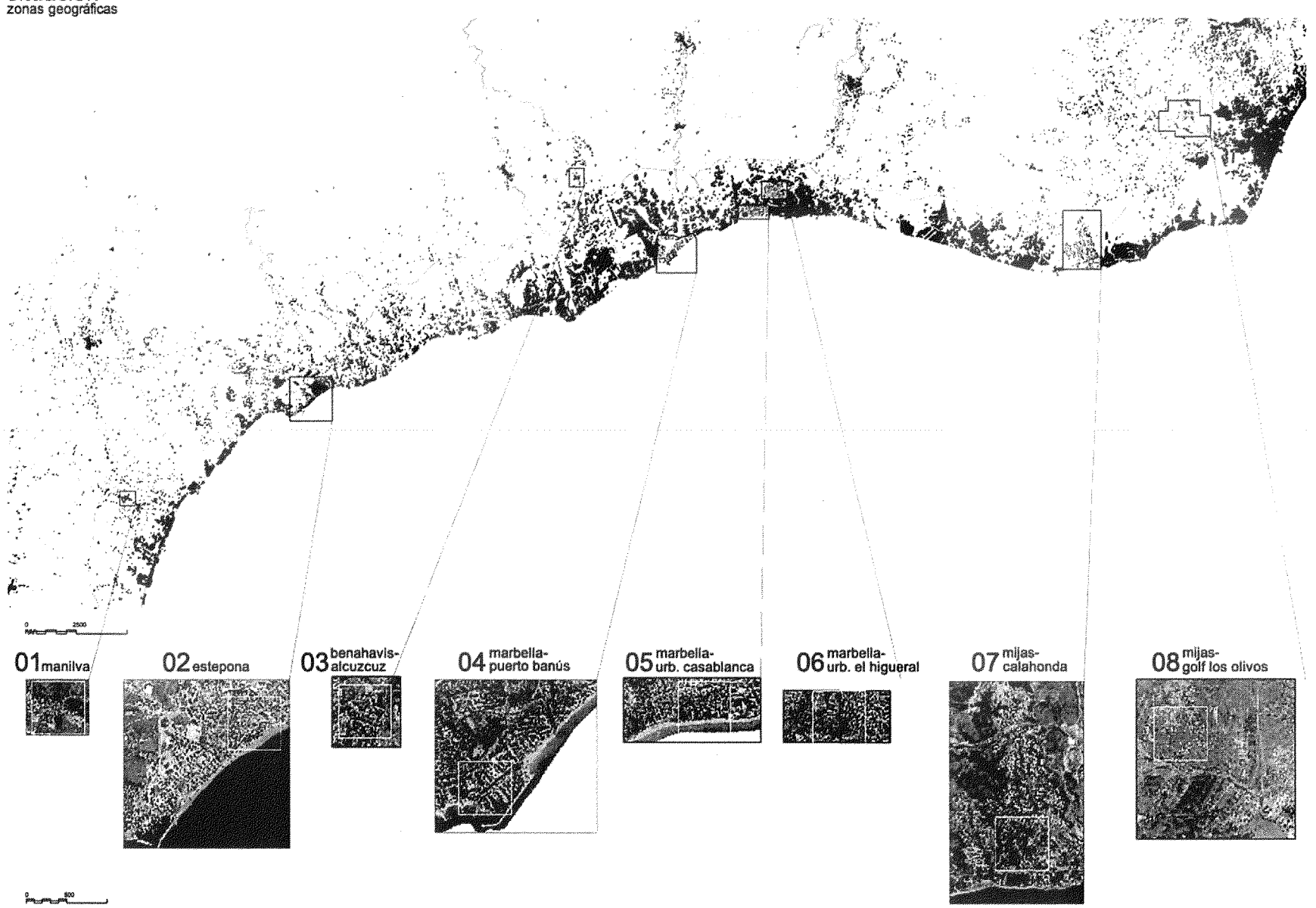
RIO DE JANEIRO

COSTA AZUL

LOS ANGELES

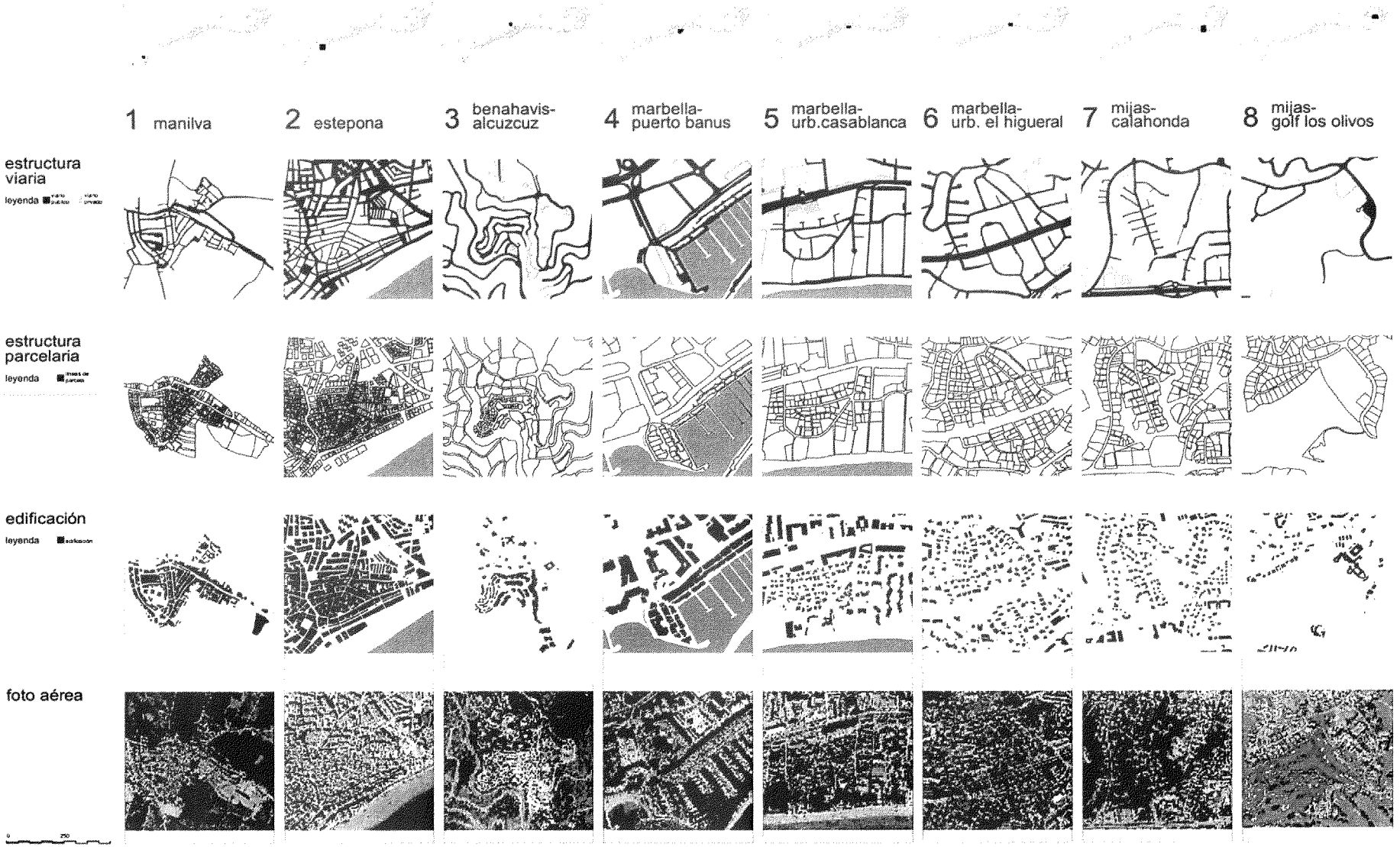
MIAMI

Ubicación del ámbito territorial del POT entre Málaga y Algeciras



El modelo Territorial de los Asentamientos (I)

matriz
morfología urbana



El modelo Territorial de los Asentamientos (II)

Los enclaves

Cuando los crecimientos siguen avanzando en dirección a la sierra, y amplificando la lógica ya señalada de la colonización por criterios de oportunidad, su continuidad se vuelve mucho menor, condicionada por una topografía mucho más compleja. Este mismo factor propicia la colonización de las áreas que, pese a la distancia, cuentan por su altura con vistas hacia el mar, creando una segunda "línea de costa" virtual. Los casos más ilustrativos se encuentran en Benahavís, en el entorno de la carretera de Ronda. En un futuro, las mejoras de accesibilidad ligadas al eje viario del Guadalhorce incrementarán la presión sobre el municipio de Ojén, como ya se está produciendo en el propio valle como extensión de la aglomeración malagueña.

Fragmentación-desconexión: la discontinuidad de los fragmentos.

La fragmentación caracteriza al conjunto del área. Una parte sustancial del crecimiento se realiza sin cuestionar las estructuras originales, aprovechando el sistema parcelario agrícola original. Por otro lado hay una clara ausencia de una estructura viaria de carácter general en la mayor parte de los municipios. Esto hace que en muchas zonas lo urbano se reduzca a un conjunto de urbanizaciones exclusivamente residenciales, de tamaños diversos, en las que los viarios interiores únicamente conectan con los ejes de distribución.

No existe una malla de carácter local coherente y el tejido existente es, en muchos casos, una barrera para desarrollos en "segunda línea" respecto al viario. El tejido urbano presenta una escasa legibilidad, alcanzando ya en algunos casos las características de las comunidades cerradas del mundo anglosajón. Este ensimismamiento es, de hecho, una pauta en la conformación de los nuevos espacios turísticos.

Saturación de infraestructuras y crecimiento parasitario sobre las infraestructuras existentes

El sistema de crecimiento ha sido el resultado de una gran cantidad de pequeñas operaciones pensadas a una escala muy reducida. En paralelo, su velocidad ha dificultado que las previsiones por parte de las administraciones respondieran a su magnitud real. El resultado de este modelo es que infraestructuras dimensionadas para consumos muy inferiores a los existentes requieren acciones de mejora sustanciales, situación que se agrava paulatinamente a medida que el proceso de colonización sigue avanzando sin cambiar su lógica.

En consecuencia, las infraestructuras relacionadas con el abastecimiento pueden verse saturadas por exceso de demanda en épocas de máximo uso turístico. La misma situación, aplicada a las infraestructuras de saneamiento, puede producir efectos ambientales importantes sobre las áreas costeras.

Asimismo no existen centrales convencionales de generación y la red eléctrica de transporte se estructura mediante un tejido principal de tendidos de 220 KV que recorren de este a oeste el territorio. De éste parten los ramales de 66 KV que distribuyen el suministro por el territorio a través de dos subestaciones: Casares y Costa del Sol 220/66 KV. Un ramal de transporte de 400 KV, proveniente del sur de la provincia de Cádiz, atraviesa el municipio de Estepota, con dirección a la subestación Tajo de la Encantada.

En cuanto a las infraestructuras de gas e infraestructuras de transportes de productos petrolíferos debe señalarse que desde agosto de 2004 discurre por esta zona el primer tramo del gasoducto de transporte primario denominado "Málaga-Estepona" el cual tiene su origen en el término municipal de Alhaurín el Grande como prolongación del gasoducto "Puente Genil-Málaga". El segundo tramo de este gasoducto, que discurre entre los municipios de Mijas y Estepona, obtuvo su acta de puesta en marcha en octubre de 2005. En cuanto a las redes de distribución, actualmente disponen de suministro de gas natural para uso doméstico comercial los municipios de Fuengirola, Estepona y Mijas.

Cabe destacar, no obstante, que, en consonancia con la tendencia en el resto de la Comunidad Autónoma, la progresión de la implantación de sistemas de aprovechamiento de fuentes de energía renovables ha hecho realidad la existencia de gran número de equipos, principalmente sistemas compactos individuales y comunitarios de energía solar térmica y, pequeña fotovoltaica. Por otro lado, y en el apartado de generación eléctrica con fuentes renovables conviene anotar la existencia de tres parques eólicos (41 MW instalados) en el término municipal de Casares.

Las cuestiones que han sido tratadas conducen a la necesidad de profundizar en tareas de planeamiento, para lograr un desarrollo equilibrado y sostenible, en donde las infraestructuras (agua, saneamiento con "vertido cero", electricidad, gas...) constituyen una de las principales bases del futuro desarrollo urbanístico. Dada la extraordinaria vitalidad económica y funcional de la zona de estudio, la forma de encauzar ese dinamismo es una de las claves de éxito del futuro de la Costa del Sol Occidental.

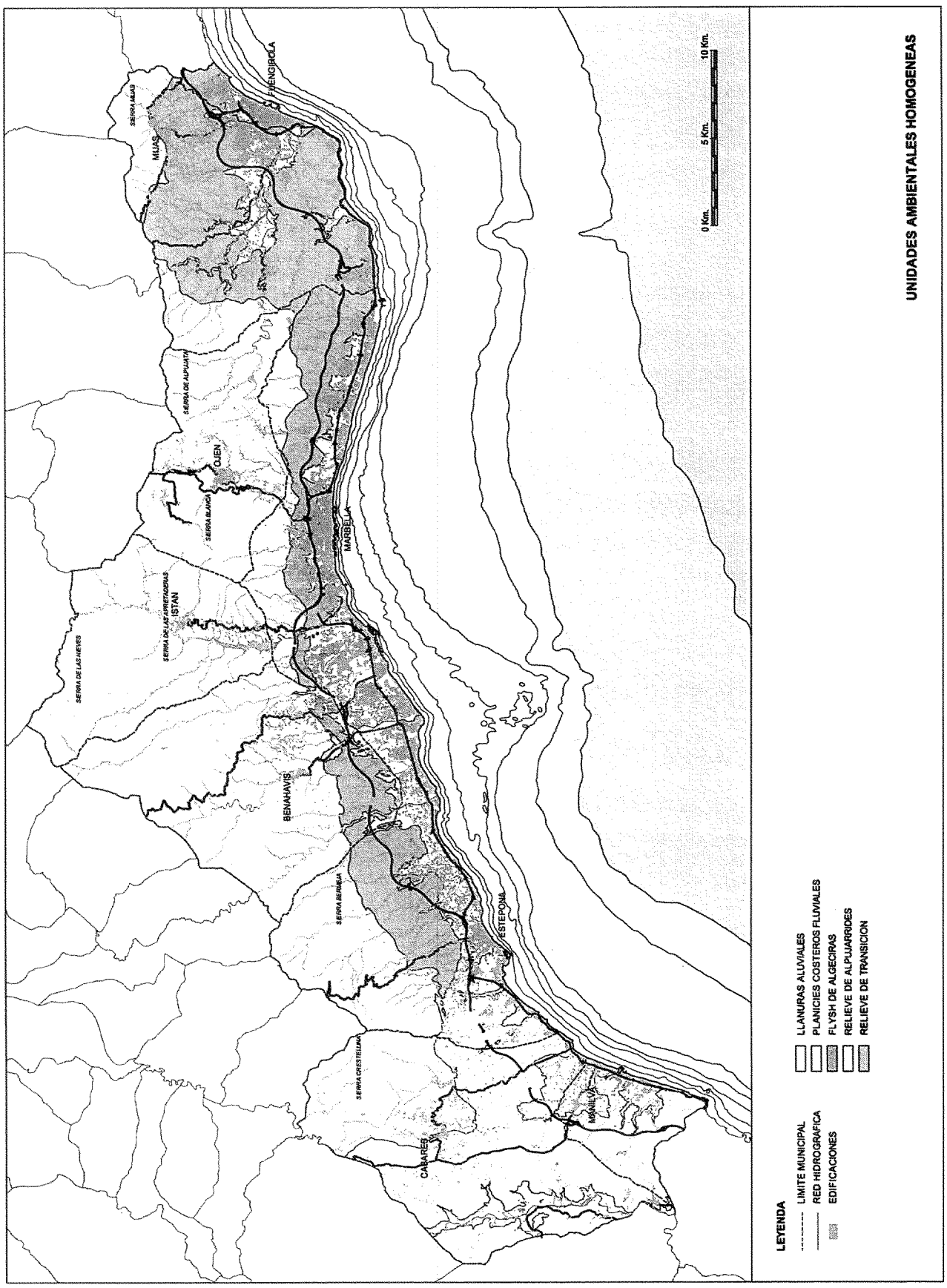
2. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL

A) Unidades físico-ambientales.

A partir de las variables altitud, pendiente y unidades estructurales del relieve. Se pueden diferenciar cinco grandes unidades físico-ambientales:

Llanuras aluviales: Formadas en el al tramo bajo de los valles aluviales de los ríos Fuengirola y Guadiaro-Genal y localizados en los sectores occidental y oriental de la comarca, respectivamente. Posee una topografía plana donde las pendientes no superan el 10 % y está situada a menos de 100 m. sobre nivel del mar. El paisaje que proporcionan está caracterizado por los cultivos de regadío, de manera que constituyen un espacio preferentemente agrícola, dentro de un territorio donde el sector terciario es la base productiva principal.

Planicies costeros-fluviales: formada por las planicies que se han generado a partir de sedimentos aluviales y de playa. Esta unidad se localiza en la franja costera y constituye el límite Sur de la comarca. Al igual que en la unidad anterior son planicies que están por debajo de los 100 m de altitud pero a diferencia de las fluviales el rango de variación de la pendiente es mayor de manera que se pueden localizar sectores con más de 10 % de pendiente. Esta unidad está fuertemente urbanizada debido a su proximidad al litoral.


UNIDADES AMBIENTALES HOMOGENEAS
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
LLANURAS ALUVIALES
PLANICIES COSTEROS FLUVIALES
FLYSH DE ALGECIRAS
RELIEVE DE ALPUJARRIDES
RELIEVE DE TRANSICION
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MUJAS
FUENGIROLA
OJEN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
MANILVA
SIERRA BLANCA
SIERRA DE LAS NIEVES
SIERRA BERMEJA
SIERRA CRESTELLINA

Colinas del flysch de Algeciras: caracterizada por una fuerte heterogeneidad de formas y relieves. Si bien el denominador común es el perfil alomado de sus montañas, es una unidad en la que no hay grandes variaciones en cuanto a altitud y pendiente lo cual impone "homogeneidad" a este sector. El hecho de estar constituida por materiales tipo arcillas y margas motivan que se trate de un área muy dinámica donde los procesos geomorfológicos están en continua evolución.

Relieves de transición: sector intermedio entre las sierras prelitorales y la franja litoral. El paso de la costa a la montaña se produce a través de esta unidad de manera que se caracteriza por relieves que no tienen mucha envergadura. Se localizan en un sector con altitud media de unos 200 m. sobre el nivel del mar y las pendientes del terreno son elevadas.

Relieves alpujárrides: hace referencia a las sierras del interior de la comarca y constituye la mitad del espacio del ámbito. Estas sierras se caracterizan, básicamente, por formar relieves muy agrestes y escarpados; en ella se alcanzan las mayores altitudes y las pendientes son muy pronunciadas. Estas sierras constituyen importantes reservas de agua subterránea que en un medio como el mediterráneo adquieren especial interés. Es la menos humanizada debido a ese carácter inhóspito que encierra sus montañas. Los paisajes forestales alcanzan en esta unidad la mayor representación y en algunos casos como ocurre en los Reales de sierra Bermeja y la Dehesa del Bornoque poseen un notable valor ambiental gracias a la presencia de especies endémicas como el pinsapo.

Junto a estas características físicas que configuran el relieve y la aptitud de los suelos, el clima, con 300 días de sol al año y 18ºC de temperatura media, y las excelentes condiciones de una pluviometría que resulta ser la más alta de la península Ibérica debido a la descarga de los numerosos frentes atlánticos que en dirección oeste-este al encontrarse con el sistema de la Sierra de Grazalema, constituyen los factores determinantes del equilibrio físico-ambiental, siendo las características pluviométricas más importantes en estas unidades físico-ambientales, las siguientes:

- Lluvias de 1200 a 1500 mm anuales en la sierra de Grazalema.
- Valores de 800 a 1200 mm anuales en las sierras occidentales de la provincia de Málaga.
- Precipitaciones entre 600 y 800 mm en la franja litoral occidental y en el valle del Guadalhorce.
- En la zona central de la provincia y en la franja litoral de la Axarquía se alcanzan valores medios anuales entre 400 y 600 mm.
- Falda de las Sierras Tejeda y Almijara de nuevo se elevan los valores de la pluviometría con dos escalones de 600-800 y 800-1200 mm.

B) La población

La Costa del Sol ha experimentado un elevado incremento demográfico en la segunda mitad de siglo XX, aunque desigual desde un punto de vista territorial, en función del desarrollo del sector turístico en los municipios a lo largo de estas décadas. También se ha incrementado, sobre todo en las décadas más recientes, el número de extranjeros residentes en el ámbito, de manera que si en números absolutos estos se concentran en Fuengirola, Marbella y Mijas, en términos relativos llegan a suponer el 50% de los residentes en municipios más pequeños del interior, como es el caso de Benahavís. La población del ámbito no se reparte uniformemente, siendo la franja costera de los municipios orientales, los lugares donde se produce la mayor concentración de población. Marbella, Fuengirola, Estepona y Mijas concentran un 94% de la población de toda la Costa del Sol.

Evolución demográfica desde 1960

Según Censo (Instituto Nacional Estadística)

	1960	1970	1981	1991	2001
Fuengirola	8.589	17.908	29.160	37.742	49.675
Mijas	7.445	9.327	14.777	31.680	46.232
Marbella	12.156	29.253	60.172	80.599	100.036
Estepona	13.446	21.025	23.542	34.965	43.109
Casares	6.033	4.092	3.127	3.26	3.387
Manilva	3.728	4.185	3.779	4.824	6.303
Ojén	1.887	1.940	2.038	1.995	2.041
Istán	1.699	1.551	1.561	1.322	1.343
Benahavís	856	1.015	1.276	1.333	1.513
TOTAL	55.839	90.296	139.432	194.489	253.639

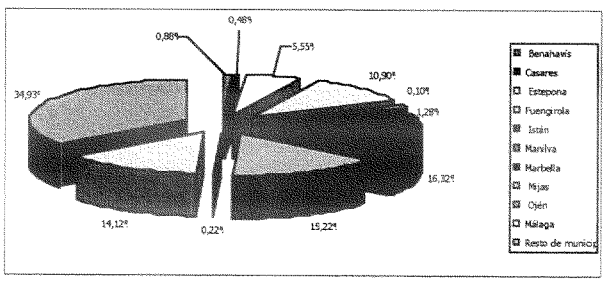
Fte. INE (2004): Resultados del Censo de población 2001

Distribución del total de población extranjera de la Costa del Sol Occidental

Municipios	Población total	Total extranjeros	Población extranjera %
Benahavís	2.401	1.149	47,86
Casares	3.661	624	17,04
Estepona	47.697	7.223	15,14
Fuengirola	57.133	14.191	24,84
Istán	1.362	131	9,62
Manilva	7.270	1.661	22,85
Marbella	116.234	21.243	18,28
Mijas	52.189	19.802	37,94
Ojén	2.253	283	12,56
Total Provincial	1.374.890	130.146	7.47

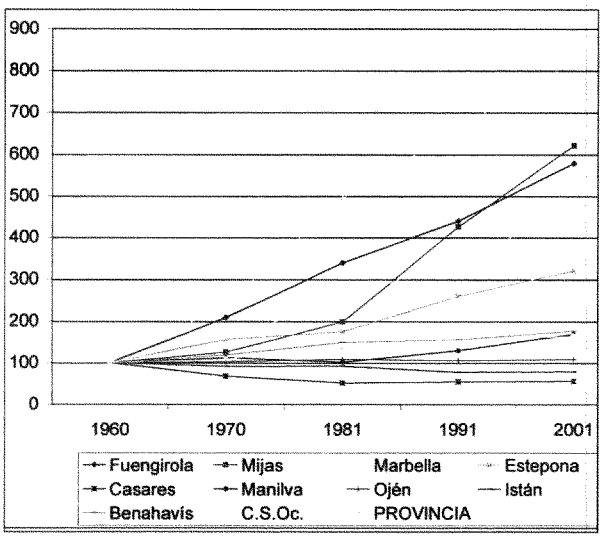
Fte. INE (2004): Resultados del Censo de población 2001

Distribución de la población española y extranjera en los municipios (Padrón 2003)



Fte. INE (2004): Revisión del Padrón municipal 2003.

Evolución de la población desde 1960



El número de residentes extranjeros en la provincia de Málaga ha venido aumentando continuamente desde 1.950 y, de los numerosos ciudadanos de otros países que eligen nuestra provincia para residir, un porcentaje muy elevado se localiza en la Costa del Sol, zona que se ha convertido en el refugio de numerosos extranjeros (en el año 2.003, del total de extranjeros censados en la provincia de Málaga un 65% se localizaban en la capital o en algunos de los municipios de nuestra área de estudio). Tan sólo tres de estos municipios (Fuengirola, Marbella y Mijas) concentran el 42% de la población extranjera residente en la provincia malagueña, mientras que en los restantes municipios los valores son muy inferiores. Con respecto al peso que adquiere dicha población extranjera a escala municipal, Benahavís y Mijas, suponen los valores máximos, contando Benahavís con casi un 50% de población extranjera.

La densidad de población de la Costa del Sol Occidental es el resultado de los procesos señalados anteriormente. Casi el doble que la densidad provincial, a nivel de municipios es posible hacer algunas apreciaciones justificativas:

- El poder de atracción de la actividad turística que, combinada con la laxitud de la planificación de los primeros años, se traduce en cifras como los 4.967,5 habitantes por km² de Fuengirola, que junto a dos municipios ajenos a la zona de estudio (Torremolinos y Benalmádena) componen un continuo urbano en el litoral.

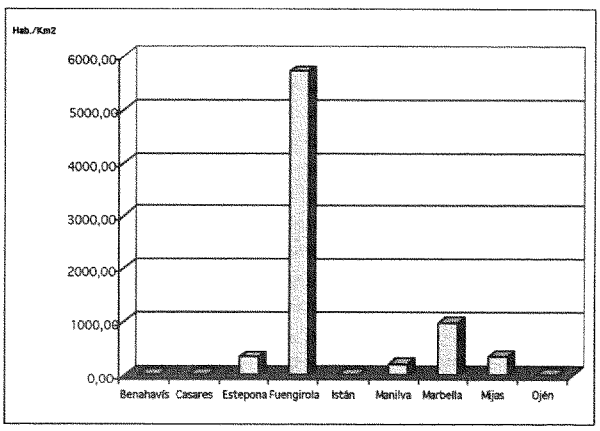
- Los 855 habitantes por km² de Marbella son también muestra inequívoca del fenómeno, al que tan sólo la mayor extensión territorial del municipio impide alcanzar la extraordinaria cifra de Fuengirola.

- Estepona y Mijas presentan densidades también elevadas, pero su incorporación a la actividad turística, algo más tardía, la mayor atracción de los anteriores núcleos así como su mayor dimensión espacial, son factores que atenúan el proceso de concentración demográfica y el efecto resultante.

- Istán, Casares y Ojén representan el área menos poblada, con densidades muy inferiores a la media de la zona de estudio, e incluso a la provincial. Son la muestra del resultado de trayectorias demográficas diferentes, ligadas a comportamientos que, como se ha mencionado con anterioridad, se oponen al de la franja litoral.

En relación a esta situación resulta indiscutible el peso de la población de la comarca de la Costa del Sol sobre el total provincial (27,12%), sin embargo, la distribución de la población a escala municipal no resulta equilibrada apareciendo dos grupos diferenciados: un primer grupo integrado por cuatro de estos municipios (Marbella, Fuengirola, Estepona y Mijas) que concentran un 94% de la población en este espacio y un 20% de la población total provincial, encontrándose Marbella a la cabeza de estos (116.234 hab. en el año 2.003); y un segundo grupo constituido por Benahavís, Casares, Istán, Manilva y Ojén, que suman tan sólo el 6% de la población total y suponen únicamente el 1,1% de los efectivos demográficos a escala provincial, localizándose en Istán los valores más bajos (1.362 hab.).

Densidad de población (2003)

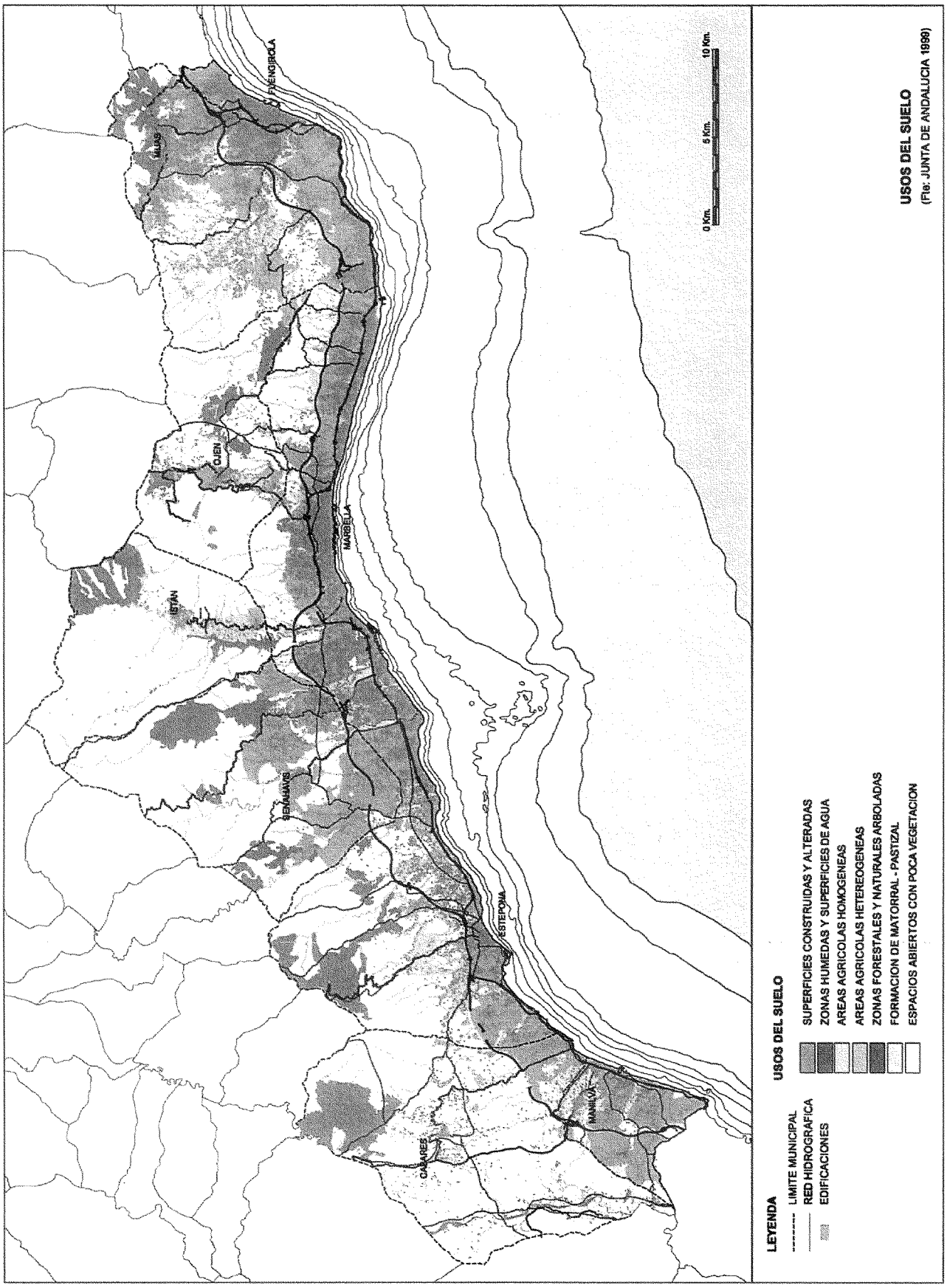


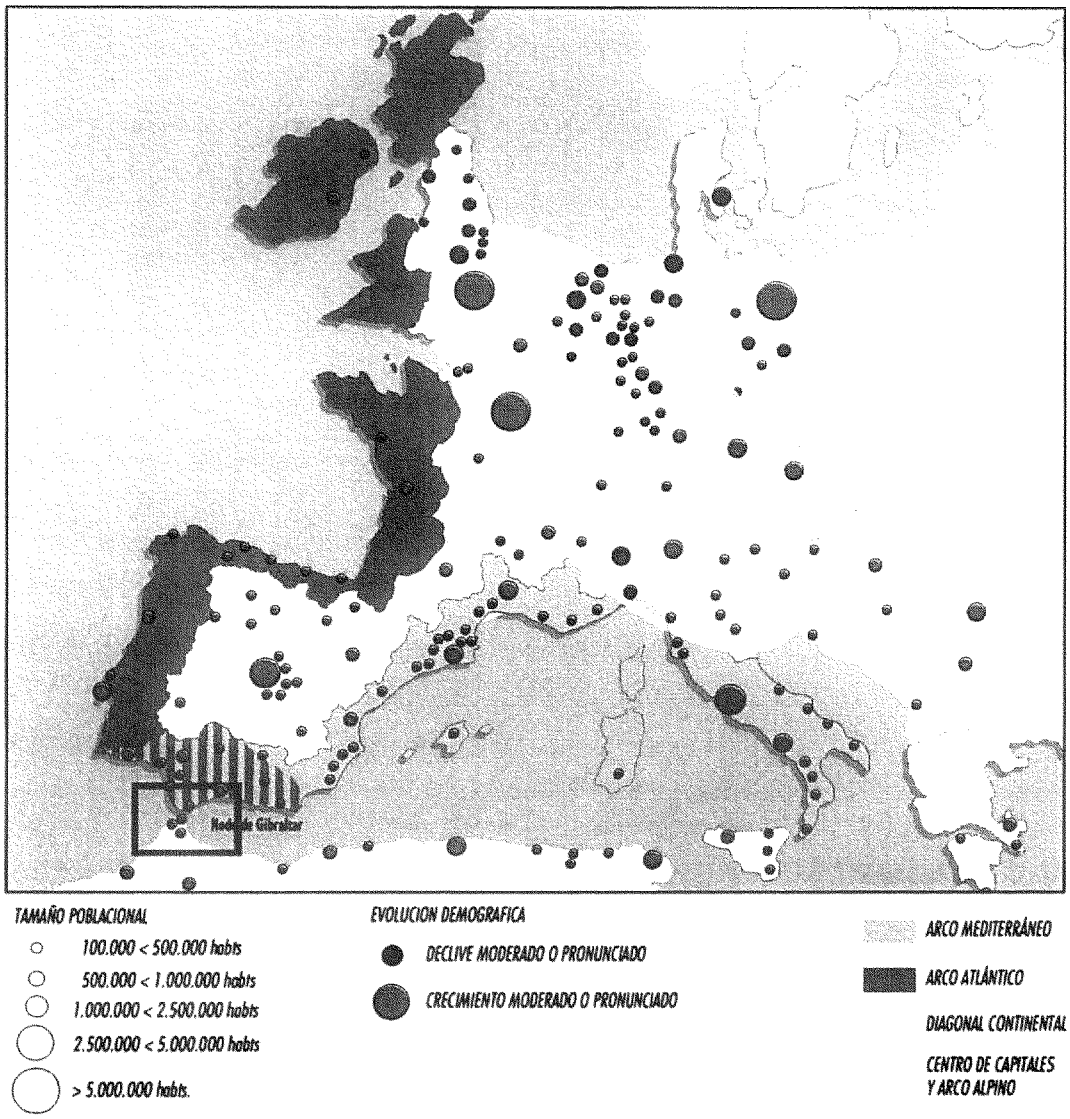
Fte. Instituto Estadística Andalucía. Elaboración propia.

La Costa del Sol Occidental presenta densidades de población que casi duplican la media provincial (245.55 hab./km² frente a 178.15 hab./km² de la provincia). A escala municipal aparecen dos grupos diferenciados, el primero integrado por Fuengirola, Marbella, Estepona y Mijas, con densidades muy por encima de la media provincial (con valores extremos en Fuengirola que cuenta con 5.713 hab./Km²), y un segundo grupo constituido por Benahavís, Casares, Istán y Ojén que no superan la media provincial. Manilva se encontraría entre ambos grupos con unos valores de 207.71 hab./Km², por tanto, más cerca del primer grupo que del segundo. Las variables económicas ponen de manifiesto la dinamicidad de la zona y su especialización. Tres cuartas partes de la población ocupada trabaja en los servicios y casi un 20% en la construcción, careciendo de significación los restantes sectores de actividad.

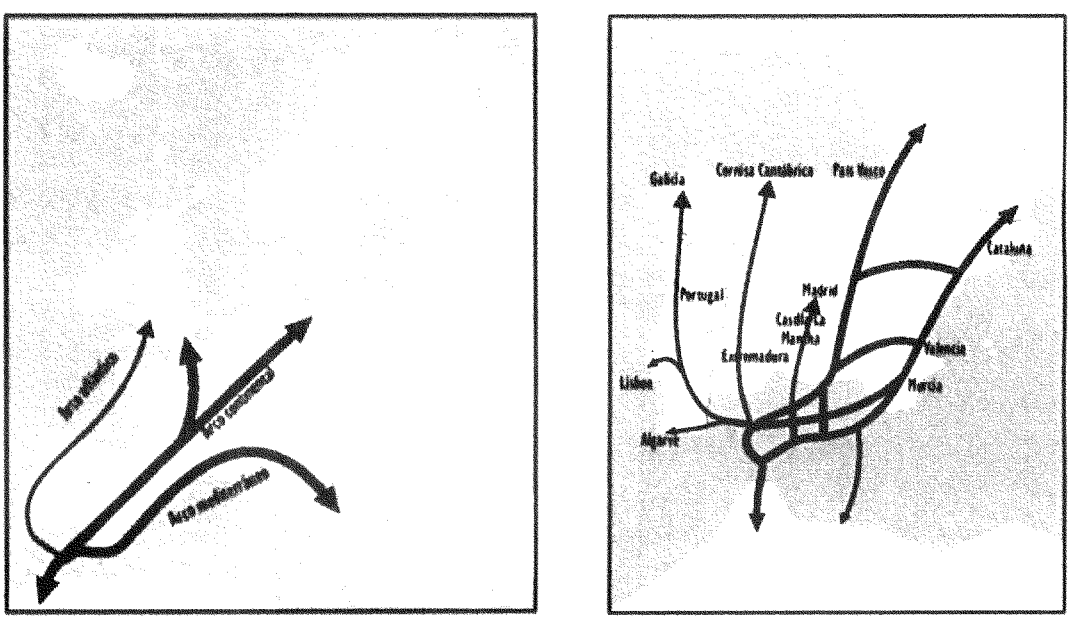
C) La actividad agraria e industrial.

Las actividades agrarias así como la pesca y la industria tienen frente al sector turístico y la construcción un valor casi marginal desde el punto de vista económico. La expansión de los usos urbanos ha determinado que las áreas con poten-


FUENGIROLA
MIJAS
OJEN
MARBELLA
IBIAN
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
MANILVA
0 Km.
5 Km.
10 Km.
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
USOS DEL SUELO
SUPERFICIES CONSTRUIDAS Y ALTERADAS
ZONAS HUMEDAS Y SUPERFICIES DE AGUA
AREAS AGRICOLAS HOMOGENEAS
AREAS AGRICOLAS HETEREOGENEAS
ZONAS FORESTALES Y NATURALES ARBOLADAS
FORMACION DE MATORRAL - PASTIZAL
ESPACIOS ABIERTOS CON POCA VEGETACION
USOS DEL SUELO
(Fte: JUNTA DE ANDALUCIA 1998)



Fuente: Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007



Fuente: Comunidad Europea. Europa 2000+. Elaboración propia

cialidad agraria hayan ido disminuyendo progresivamente su función, de manera que la superficie de tierras labradas en la Costa del Sol Occidental es actualmente de 4.882 hectáreas, lo que supone el 8,5% del total de la superficie agrícola.

Una característica esencial del espacio agrario de la Costa del Sol es la importancia relativa de los cultivos de regadío que, no obstante, hay que concebirlos no solamente desde su perspectiva económica, cada vez más residual, sino como elementos culturales ligados a las señas de identidad del ámbito. Los municipios de Estepona, Casares y Manilva constituyen el área con mayor dedicación relativa a esta actividad. En los demás municipios, de orografía más escarpadas, el suelo con potencialidad agraria se limita las zonas de baja pendiente, caso de algunos piedemontes sobre las masas carbonatadas de la sierra de Mijas y a los valles donde se ha propiciado la organización de pequeñas vegas de regadío, como son la del río Ojén, o la del río Verde. Es de destacar la tradición agrícola de pequeños propietarios en Estepona, actualmente reconvertidos en parcelaciones rurales de "huertos de ocio" que adquieren una gran importancia social a través de su propia asociación de agricultores de Estepona.

En cuanto al tipo de cultivo, predominan los leñosos (frutales y asociados) sobre los herbáceos, en especial en Ojén e Istán, si bien el regadío es el protagonista fundamental de la actividad agraria. Además de los cítricos, cabe señalar la reciente importancia que están adquiriendo los frutales subtropicales, entre ellos el aguacate, que en Mijas ocupa más de la mitad de la superficie dedicada a los leñosos. Este frutal junto con los cítricos, constituyen los productos que presentan mejores perspectivas amparadas en la importancia que adquieren en la provincia por su vocación comercial, disfrutando de los beneficios de una red ya instalada en los mercados internacionales. Por su función en el paisaje, y no tanto por su aportación económica, caben destacar los viñedos de Manilva, y los olivares de Istán, que ocupan extensiones de cierta importancia. Sin embargo, los aprovechamientos forestales alcanzan mayor representación superficial, lo que conviene señalar no tanto por su aprovechamiento directamente productivo (limitado a actividades puntuales como la extracción del corcho de los alcornocales de Istán) como por su significado desde el punto de vista de la conservación del paisaje, del uso recreativo o de la captación de recursos hídricos.

La evolución de los últimos diez años muestra el retroceso de las pequeñas explotaciones (menores de 5 has.) en beneficio de las de mayor dimensión (más de 50 has.), especialmente en los municipios como Benahavís de mayor dinámica en la implantación del turismo residencial, dato a considerar para definir parcelas mínimas de actuación en los suelos no urbanizables con vocación de mantener la actividad agrícola o forestal.

Como las actividades agrarias y la pesca, el sector industrial tiene un escaso papel en la economía, si exceptuamos el sector de la construcción, que muestra una gran expansión y dinamismo relacionado con la demanda tanto de la población residente como de la turística. Es además un sector que genera una intensa movilidad y movilidad económica.

Evolución y situación actual de las actividades industriales

Ámbitos espaciales	Variación nº act. industriales 1997-2002 (%)	Índice act. industriales *1000 hab.	Índice act. Construcc. *1000 h.	Índice act. energía y agua* 1000 h.	Índice act. extrac. y transf.* 1000 h	Índices act. transf. metales.. 1000 h	Índices act. manufactureras* 1000 h
Fuengirola	65,1	11,6	8,8	0,08	0,1	0,6	2
Mijas	121,7	18,5	12,9	0,1	0,7	1,5	3,2
Marbella	93,4	17,1	13,3	0,1	0,2	0,9	2,5
Estepona	92	16,3	12,6	0,09	0,5	1	2
Casares	111,1	17,6	11,9	0,6	2,1	0,6	2,4
Manilva	151,7	21,7	17,7	0,1	0,3	1,1	2,3
Ojén	206,3	23,4	17,6	0	1,9	1,9	1,9
Istán	183,3	12,8	11,3	0	0	0,7	0,7
Benahavís	38,7	45,8	42	1,4	0,4	0,9	0,9
CSOC.	118,1	15,1	16,5	0,1	0,3	0,9	2,2
Provincia	52,8	10,6	6,5	0,07	0,4	0,9	2,6
Andalucía	33,7	10,4	5,4	0,1	0,6	1,1	3,1

Fuente: Anuario Económico de La Caixa, 2003.

D) El sector turístico.

El sector turístico se ha convertido en uno de los principales motores de la economía andaluza y la Costa del Sol Occidental se configura en el principal destino líder de la demanda turística nacional y mediterránea. Actualmente se están produciendo 14.280.000 pernoctaciones hoteleras (datos del año 2.004), que suponen más del 50% del total de todo el litoral andaluz, con una oferta en plazas que supone el 35% de la oferta de toda Andalucía.

En cuanto a Campos de Golf, la oferta actual está en 33 campos de golf (el 50% de toda la oferta de Andalucía), con otros 15-20 campos de golf en proyecto. Así mismo, el 45% de los cruceros marítimos que llegan a Andalucía tienen su sede en la Costa del Sol Occidental, y el 31% de los amarres depuestos deportivos se ubican en este tramo litoral. Así mismo, el 70% de los viajeros que llegan por avión eligen como destino la Costa del Sol Occidental (12 millones de pasajeros en el año 2.004).

Todos estos datos confirman el liderazgo de la Costa del Sol Occidental en la demanda turística, si bien actualmente se ponen de manifiesto cambios sustanciales en dicha demanda, que ha superado la simplicidad del "sol y playa" propia de los años 60-80. La demanda actual presenta un mayor grado de exigencia en cuanto a la calidad ambiental del lugar y a los servicios, en los que la Costa del Sol compite con otros destinos emergentes de la oferta turística.

La Costa del Sol Occidental mantiene, no obstante, características excepcionales e irrepetibles respecto a cualquier otra oferta turística: su carácter "urbano", el alto porcentaje de residentes extranjeros, un importante "tejido empresarial" experimentado, y un excepcional "clima" (300 días de sol al año y 18ºC de temperatura media). Así mismo los "servicios" de alta calidad, las diversas infraestructuras de acceso (aeropuerto, ferrocarril, autovías...), y las sinergias con otros lugares y ofertas complementarias de la Comunidad Autónoma, permiten afirmar que la Costa del Sol se mantiene como el principal destino turístico de Europa.

Las mejoras previstas en materia de infraestructuras, (AVE Málaga-Madrid, aeropuerto, ferrocarril costero), y las mejoras ambientales, de la movilidad interna y de los equipamientos territoriales previstas en este Plan, contribuirán a optimizar la relación entre recursos y demanda, y a potenciar el futuro de este ámbito. A ello deben contribuir además, otras medidas no territoriales que incidan sobre la actividad económica, modernizando el sector, atrayendo a nuevos sectores de mayores rentas, y favoreciendo la implantación de productos y servicios turísticos que generen mayor valor añadido.

Las previsiones de la oferta no reglada están muy claras en los próximos cinco años, el ritmo de crecimiento actual, la predisposición de los turistas alemanes e ingleses por la compra de una vivienda, la fortaleza del euro, etc. hacen que el panorama no vaya a cambiar radicalmente, es cierto que el ritmo será menor, pero el crecimiento será un hecho. Ahora bien, lo que es bastante más complejo es cuantificar de entre las viviendas existentes que cantidad serán utilizadas por turistas.

Todas las actuaciones previstas vienen a confirmar la tendencia de una extensión del modelo turístico hacia el norte y el oeste, al ser las zonas menos consolidadas. Este hecho hace pensar que si a ambas zonas no se les dota de infraestructuras adecuadas, es posible que muy pronto tengan los mismos problemas que estamos detectando hoy en Fuengirola o Marbella.

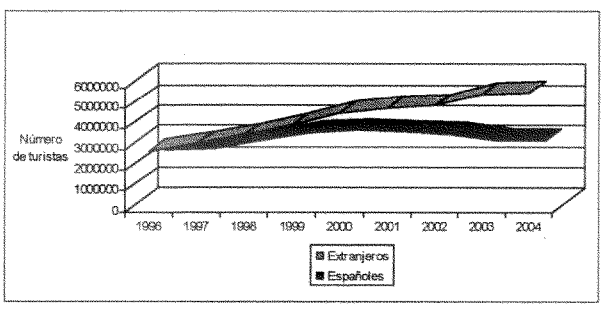
Las perspectivas de la demanda son más complejas de establecer. Existen tendencias que pueden verse claramente reflejadas en el destino Costa del Sol: fraccionamiento de las vacaciones, búsqueda de mayores niveles de exigencia y calidad, mayor valoración del medio ambiente, diversificación de motivaciones a la hora de seleccionar un destino turístico, y personalización de las vacaciones.

El volumen de turistas es muy probable que siga creciendo pero a un ritmo más lento del observado en los últimos años, debido a que la competencia más cercana empieza a despuntar (Malta, Sicilia, Túnez, Turquía, Marruecos), especialmente la oferta de los touroperadores que empiezan a desviar parte de sus clientes a otros destinos más competitivos económicamente. El contrapunto a los factores anteriores es que cada día aumentan los turistas que organizan su propio viaje y al margen de las ofertas masivas del touroperador, tanto por la creciente importancia de Internet (más de la mitad del comercio on-line tiene una relación con el turismo) o bien porque se planifican sus vacaciones buscando la calidad turística, o también porque han adquirido alguna propiedad que les hace cautivos de su lugar de vacaciones, siendo esta la casuística más influyente en la actual demanda turística de la Costa del Sol.

En el perfil de los turistas, las tendencias indican que a pesar de que el mercado español siga siendo uno de los más representativos en la Costa del Sol, los mercados internacionales más importantes, el británico, irlandés y alemán, experimentan un incremento o mantenimiento de los mismos, de igual modo, se prevé la consolidación de mercados emergentes como el estadounidense y canadiense.

Se ha detectado desde mediados de los años noventa un incremento de los intervalos de edad superiores (mayores de cincuenta años), frente al descenso de los intervalos más jóvenes. A escala municipal la previsión resulta semejante con mayor peso, si cabe, en el municipio de Marbella.

Evolución del número de turistas extranjeros y españoles en la Costa del Sol



Fte. SOPDE: Observatorio Turístico de la Costa del Sol (1996-2004). Elaboración propia

La evolución desde mediados de los años noventa apunta a que siga incrementándose la demanda de los alojamientos hoteleros de alta calidad (cuatro y cinco estrellas), junto con los alojamientos alquilados y en propiedad aumentando considerablemente la importancia del turismo residencial en los próximos años, lo cual se puede percibir ante el incremento constante de la motivación "propiedad" entre los turistas que llegan a la Costa del Sol.

El llamado turismo residencial es uno de los tipos de turismos más significativos de la Costa del Sol Occidental y el que sin duda tiene una oferta de alojamiento y número de turistas más importante. Ahora bien, su definición es algo compleja desde el momento que la diferenciación con otras tipologías viene dada por la forma de alojarse (en vivienda generalmente de propiedad, aunque a veces alquilada) y en el tiempo de estancia en el territorio (generalmente más de un mes y menos de un año); además, pueden surgir confusiones con los términos "turismo residencial" y "turismo de segunda residencia" pues ambos conceptos tienen características comunes y se relacionan. El turismo de segunda re-

sidencia tiene las mismas características en la forma de alojarse pero no necesariamente debe estar más de un mes y menos de un año, ya que el turista puede venir sólo los fines de semana o el mes de Agosto, además de que el turismo de segunda residencia no se concentra mayoritariamente en temporada media o baja, con lo que se refuerza el concepto de "doble residencia" donde la exigencia por la calidad se los servicios prestados es una importante demanda.

Las principales cifras que puede argumentar su importancia es la destacada capacidad de alojamiento, oscila, según estimaciones de distintos estudios de la Universidad de Málaga, entre las 320.496 y 427.328 plazas turísticas en el 2001. Así mismo, la carga turística es muy relevante en todas las temporadas, aunque proporcionalmente es máxima en la temporada media y baja.

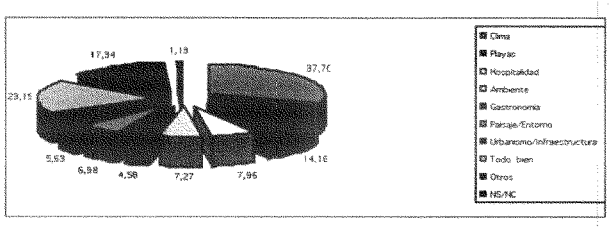
En cuanto a la dinámica de su oferta los resultados son espectaculares. La evolución de la vivienda de uso turístico (secundaria y desocupada) en los últimos veinte años es desbordante, al crecer un 187% (9,4% media anual), bastante más que la oferta reglada; pero en Mijas, Marbella, Estepona, Manilva y sobretodo Benahavís el crecimiento es muy superior a esta media. Al igual que en casi todas las variables en cuanto a la distribución por municipios, Marbella tiene casi el 40% de la oferta de todo el ámbito de estudio.

Por lo general los turistas poseen una opinión bastante satisfactoria con respecto al entorno, así un 86,3% de los mismos está muy satisfecho o satisfecho.

El clima es el factor por el que el turista que visita la Costa del Sol se siente más satisfecho. La hospitalidad, el ambiente y el paisaje o entorno también se sitúan favorablemente. A escala municipal destaca el aspecto Paisaje/Entorno, lo cual apunta ya la importancia que los turistas en general y sobre todo los residentes, conceden a la variable ambiental y al mantenimiento del paisaje.

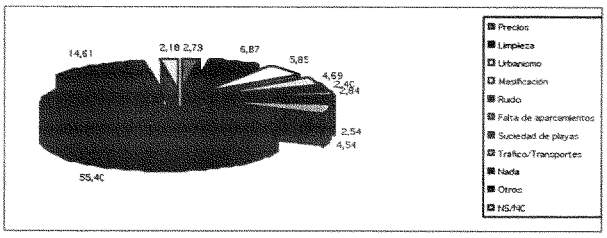
Para ello es necesario la cooperación entre las administraciones y el sector privado, y la coordinación de los sectores y actuaciones que puedan afectar al sector, compartiendo y coordinando todos los agentes implicados los objetivos y los recursos necesarios.

Distribución de los aspectos satisfactorios de la Costa del Sol



Fte. SOPDE (2003) (documento inédito). Elaboración propia.

Distribución de los aspectos insatisfactorios de la Costa del Sol



Fte. SOPDE (2003) (documento inédito). Elaboración propia.

E) La vivienda

El extraordinario incremento de la segunda residencia se encuentra íntimamente ligado al desarrollo del llamado turismo residencial, que en los últimos años se ha fortalecido aceleradamente en la Costa del Sol Occidental. El origen de este desarrollo se fundamenta en la búsqueda, por parte de la población europea de medio-alto poder adquisitivo, de espacios con actividades sociodeportivas y buen clima en los que disfrutar de su cada vez mayor tiempo libre. La oferta de la Costa del Sol Occidental reúne a tal efecto mejores características y más adecuadas ofertas que el resto del área mediterránea.

Las viviendas secundarias se concentran en Marbella, Fuengirola, Mijas y Estepona, si bien en términos relativos destacan los elevados porcentajes que sobre el total de viviendas representan las viviendas en Manilva y Benahavís, caracterizadas en este caso por el predominio de la baja densidad.

En cuanto a la demanda, la previsión a corto y medio plazo, hacen esperar un incremento de vivienda tanto principal como secundaria. La Costa del Sol sigue siendo destino preferente como lugar de residencia para la creciente población jubilada y prejubilada europea. La tendencia a fijar la residencia permanente se incrementará como consecuencia del envejecimiento de la población, del retraso en la edad de jubilación y también por la mejora de las infraestructuras de acceso, las condiciones económicas, ambientales y de servicios turísticos del ámbito, que harán más atractiva la oferta inmobiliaria con uso turístico residencial e, incluso, como residencia habitual.

La composición de los hogares mantiene y acentúa los rasgos que favorecen la demanda (familias monoparentales, hogares unipersonales, parejas sin hijos, etc.). La estructura por edad de la población y el mantenimiento de las pautas sociales como la pérdida de peso del modelo de familia tradicional, hacen esperar el sostenimiento o aumento de la presión sobre la vivienda.

Finalmente, aparece una importante demanda de vivienda pública (V.P.O.) para toda la clase trabajadora que requiere ofertas más adecuadas a sus propias necesidades. La puesta en marcha de espacios productivos (Parques Empresariales e Industriales), la importante oferta de servicios, la hostelería..., genera una específica mano de obra que requiere residencia adaptada a sus necesidades y en donde la inmigración requiere ofertas más adecuadas a sus capacidades económicas.

Estos aspectos generalizados en la sociedad, se acentúan en la Costa del Sol Occidental. Contribuye a ello la naturaleza urbana de este espacio, no sólo en el área turística por excelencia sino que se extiende más allá de los principales núcleos a medida que se acentúa la integración del espacio restante en la dinámica turística. Al poder de atracción de la zona y al aumento de la densidad poblacional, se une el rejuvenecimiento por vía natural y migratoria que, a su vez, consolida la estructura por edad como factor favorecedor de la demanda de vivienda.

Estructura del parque de viviendas en el año 2001. Valores porcentuales

Ambitos espaciales	Viviendas familiares							
	TOTAL	Principales			No principales			
	Total	Total	Conven	Aloj.	Total	Secund.	Vacías	Otro tipo
Fuengirola	99,9	46,1	46,1	0	53,8	40,1	11,4	2,1
Mijas	100	52,8	52,8	0,04	47,1	34,1	10,7	2,2
Marbella	99,9	43,9	43,9	0	56	32,3	20,4	3,2
Estepona	99,9	40,5	40,5	0,01	59,4	34,5	22,9	1,9
Casares	100	47,3	47,3	0,04	52,6	33,2	18,2	1,1
Manilva	100	29,3	29,3	0	70,6	57,8	9,7	3
Ojén	99,8	70,7	70,7	0	29	3,8	25,2	0
Istán	100	58,4	58,4	0	41,5	18,9	18,5	4
Benahavís	100	19,1	19	0,03	80,8	66,8	13,7	0,2
Málaga	99,9	78,5	78,5	0	21,3	7,6	12,1	1,5
Costa Sol	99,9	62,1	62,1	0,01	37,7	21,2	14,5	2
PROVINCIA	99,9	60,4	60,4	0,01	39,5	22,4	15	1,9

3. LAS AFECCIONES: NORMATIVA AMBIENTAL Y DE PATRIMONIO.

A) Los espacios protegidos por legislación específica.

Normativa: Ley 2/1989, de de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.

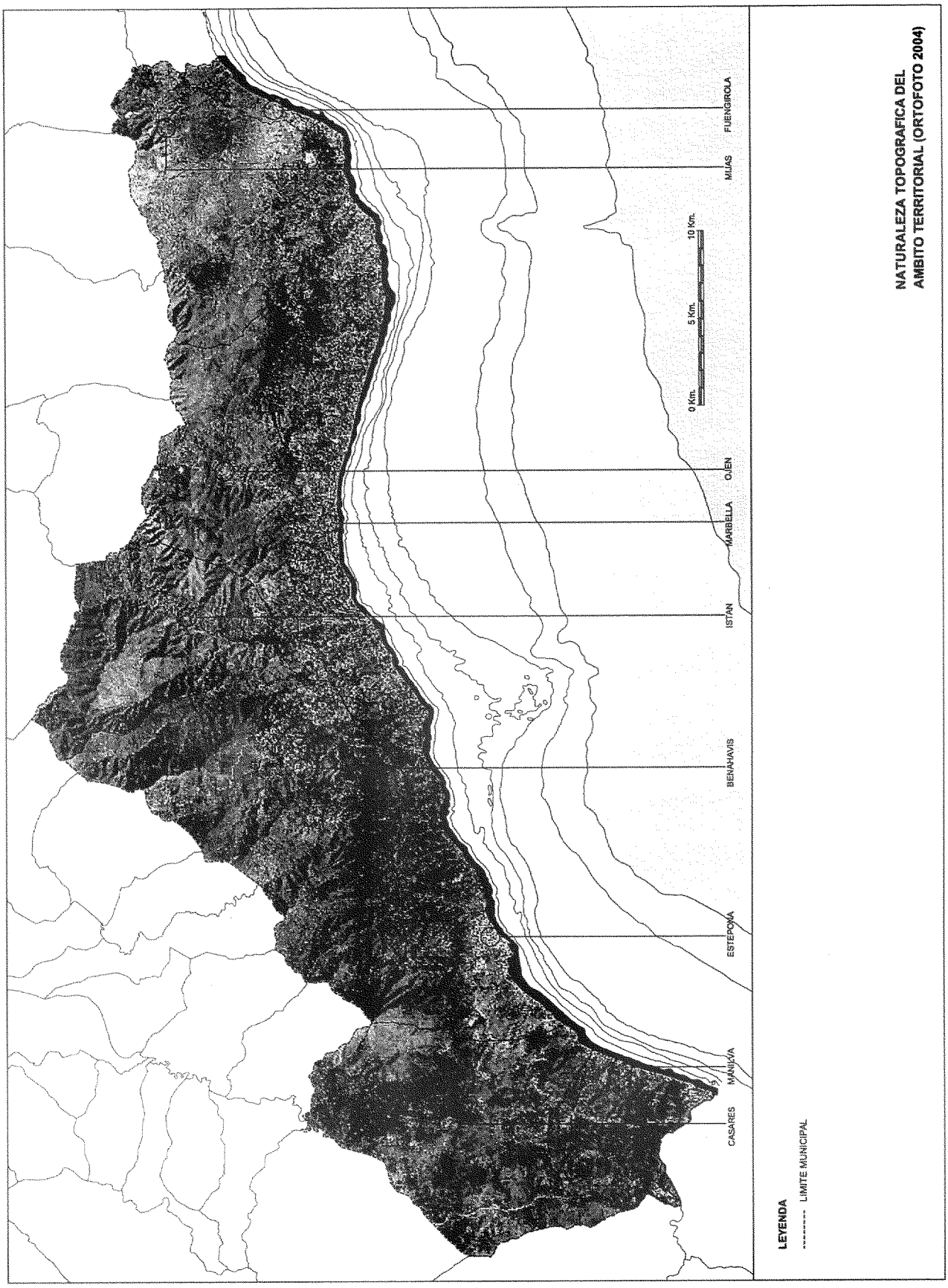
Lugares de Interés Comunitario. (LIC´s) Red ecológica europea Natura 2000. Comprende las "Zonas de Espacial Protección de Aves" (ZEPA´s) y las "Zonas de Especial Conservación" (ZEC´s).

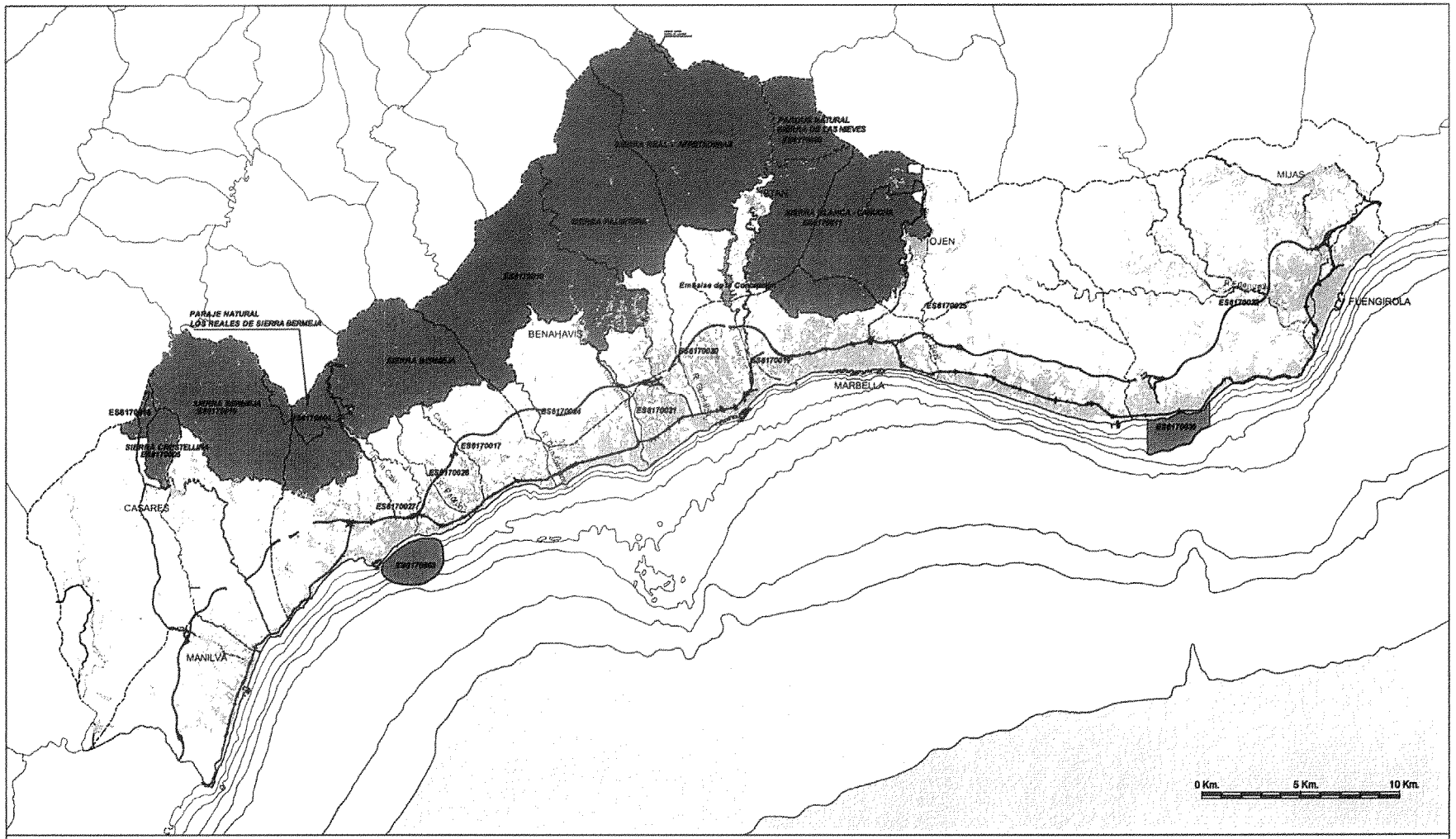
Espacios Naturales protegidos

Parques Naturales	Parque Natural de la Sierra de las Nieves
Parajes Naturales	Paraje Natural de los Reales de Sierra Bermeja
	Paraje Natural de Sierra Crestellina
Monumentos Naturales	Monumento Natural de las Dunas de Artola

Zonas de Importancia Comunitaria. Red Natura 2000

Zonas de Especial Protección de Aves	Los Reales de Sierra Bermeja
	Sierra Crestellina
	Sierra de las Nieves
Propuesta de Zonas Especiales de Conservación:	Los Reales de Sierra Bermeja
	Sierra Crestellina
	Sierra de las Nieves
	Sierra Bermeja y Real
	Sierra Blanca
	Valle del río Genal
	Río del Castor
	Río Verde
	Río Guadaiza
	Río Guadalmina
	Río Fuengirola
	Río Guadalmansa
	Río Real
	Río del Padrón
	Arroyo de la Cala
	Río Manilva
	Calahonda
	Fondos Marinos de la Bahía de Estepona


NATURALEZA TOPOGRAFICA DEL
AMBITO TERRITORIAL (ORTOFOTO 2004)
0 Km.
5 Km.
10 Km.
CASARES
MANILVA
ESTEPONA
BENAHAVIS
ISTAN
MARBELLA
OJEN
MIJAS
FUENGIROLA
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL



LEYENDA

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES

ZONAS DE IMPORTANCIA COMUNITARIA

ZONAS ESPECIAL PROTECCION PARA LAS AVES

ES6170004	LOS REALES DE SIERRA BERMEJA
ES6170005	SIERRA CRESTELLINA
ES6170006	SIERRA DE LAS NIEVES

ZONAS ESPECIAL CONSERVACION (ZEC)
PROPUESTA DE LUGARES DE INTERES COMUNITARIO DE ANDALUCIA (LIC)

ES6170004	LOS REALES DE SIERRA BERMEJA	**ES6170021**	RIO GUADALMINA
ES6170005	SIERRA CRESTELLINA	**ES6170022**	RIO FUENGIROLA
ES6170006	SIERRA DE LAS NIEVES	**ES6170024**	RIO GUADALMANSA
ES6170010	SIERRAS BERMEJA Y REAL	**ES6170025**	RIO REAL
ES6170011	SIERRA BLANCA	**ES6170026**	RIO DEL PADRON
ES6170016	VALLE DEL RIO GENAL	**ES6170027**	ARROYO DE LA CALA
ES6170017	RIO DE CASTOR	**ES6170029**	RIO MANILVA
ES6170019	RIO VERDE	**ES6170030**	CALAHONDA
ES6170020	RIO GUADAIZA	**ES6170063**	FONDOS MARINOS BAHIA DE ESTEPONA

ZONAS DE IMPORTANCIA COMUNITARIA
(Red Ecológica Europea "Natura 2000")

B) Vías pecuarias

Normativa: Ley 3/1995 de 23 de marzo, de Vías Pecuarias

CAÑADA REAL
Cañada Real de La Fuente de la Adelfa
Cañada Real de Ronda y de Mojón Verde
Cañada Real del Mojón de Puerto Verde
Cañada Real de Los Barrios (Cádiz) a Estepona
Cañada Real de Los Barrios a Estepona

COLADA
Colada del Río de La Puente- Puerto de Carnero y Loma de Puerto Llano
Colada de La Loma del Rayo
Colada de Garapalar
Colada Descansadero de Garrobillo
Colada de Reinoso y Cancelada
Colada de Gaucín a Casares
Colada de Los Molinos a Estepona
Colada del Molino del Duque
Colada de Casares

CORDEL
Cordel del Cesmo
Cordel de Benahavís a Ojén
Cordel del Puerto de Los Guardas a Genalguacil

VEREDA
Vereda de Pajares
Vereda del Puente de Ronda
Vereda de Marbella a Ronda
Vereda desde El Puerto Valencia a Benahavís y Ventorrillo del Tajarejo
Vereda del Camino de Ronda
Vereda de Ronda
Vereda del Camino de Igualeja
Vereda del Camino de Jubrique
Vereda de La Lobilla
Vereda del Camino de Genalgualcil
Vereda de Los Frailes o de Calancha
Vereda de Gaucín y Casares
Vereda de Gaucín a Estepona
Vereda de Las Mentiras
Vereda de Los Pescaderos
Vereda de Las Rosas de España
Vereda de San Roque
Vereda de La Cañada del Apartadero
Vereda del Sausal
Vereda de Patraina

VIAS PECUARIAS Y RED HIDROGRAFICA
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
CAÑADA
COLADA
CORDEL
VEREDA
VIAS PECUARIAS
1 CAÑADA REAL DE LA FUENTE DE LA ADELFA
2 CAÑADA REAL DE ROJAS Y EL CAMINO VERDE
3 CAÑADA REAL DEL MOLON DE PUERTO VERDE
4 CAÑADA REAL DE LOS BARRIOS (CADIZ) A ESTEPONA
5 CAÑADA REAL DE LOS BARROS A ESTEPONA
6 COLADA DEL RIO DE LA PUENTE- PUERTO DE CARRIERO Y LOMA DE PUERTO LLANO
7 COLADA DE LA LOMA DEL RAYO
8 COLADA DE SCANSADERO DE GARROBILLO
9 COLADA DE PEINOSO Y CANCELADA
10 COLADA DE GAUCIN A CASARES
11 COLADA DE LOS MOLINOS A ESTEPONA
12 COLADA DEL MOLINO DEL DUQUE
13 COLADA DE CASARES
14 COLADA DE LA ROSA
15 CORDEL DE BENAHAVIS A OJEN
17 CORDEL DEL PUERTO DE LOS GUARDAS A GENALGUACIL
18 VEREDA DE PAJARES
19 VEREDA DEL PUENTE DE RONDA
20 VEREDA DE MARBELLA A RONDA
21 VEREDA DESDE EL PUERTO VALENCIA A BENAHAVIS Y VENTORRILLO DEL TAJAREJO
22 VEREDA DE RONDA
23 VEREDA DEL CAMINO DE IGUALEJA
24 VEREDA DEL CAMINO DE JUBRIQUE
25 VEREDA DE LA CORBILLA
26 VEREDA DEL CAMINO DE GENALGUACIL
27 VEREDA DE LOS FRAILES O DE CALANCHA
28 VEREDA DE GAUCIN Y CASARES
29 VEREDA DE GAUCIN A ESTEPONA
30 VEREDA DE LAS MENTIRAS
31 VEREDA DE LOS PESCADEROS
32 VEREDA DE LAS ROSAS DE ESPAÑA
33 VEREDA DE LA MANILVE
34 VEREDA DE LA CAÑADA DEL APARTADERO
35 VEREDA DEL SALSAL
36 VEREDA DE PATRAINA
37 VEREDA DEL CAMINO DE RONDA
RED HIDROGRAFICA
1 RIO FUENGIROLA
2 RIO OJEN
3 RIO REAL
4 ARROYO GUADALPIN
5 EMBALSE DE LA CONCEPCION
6 RIO VERDE
7 RIO GUADALMINA
8 RIO GUADALMANSA
9 RIO PADRON
10 RIO DE LA CALA
11 RIO GUADALOBON
12 RIO MANILVA
13 RIO GUADIARO
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
ISTAN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
MANILVA
0 Km.
5 Km.
10 Km.

C) Espacios protegidos por la UNESCO

Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves y su Entorno (1995)

D) Montes de titularidad pública.

Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes

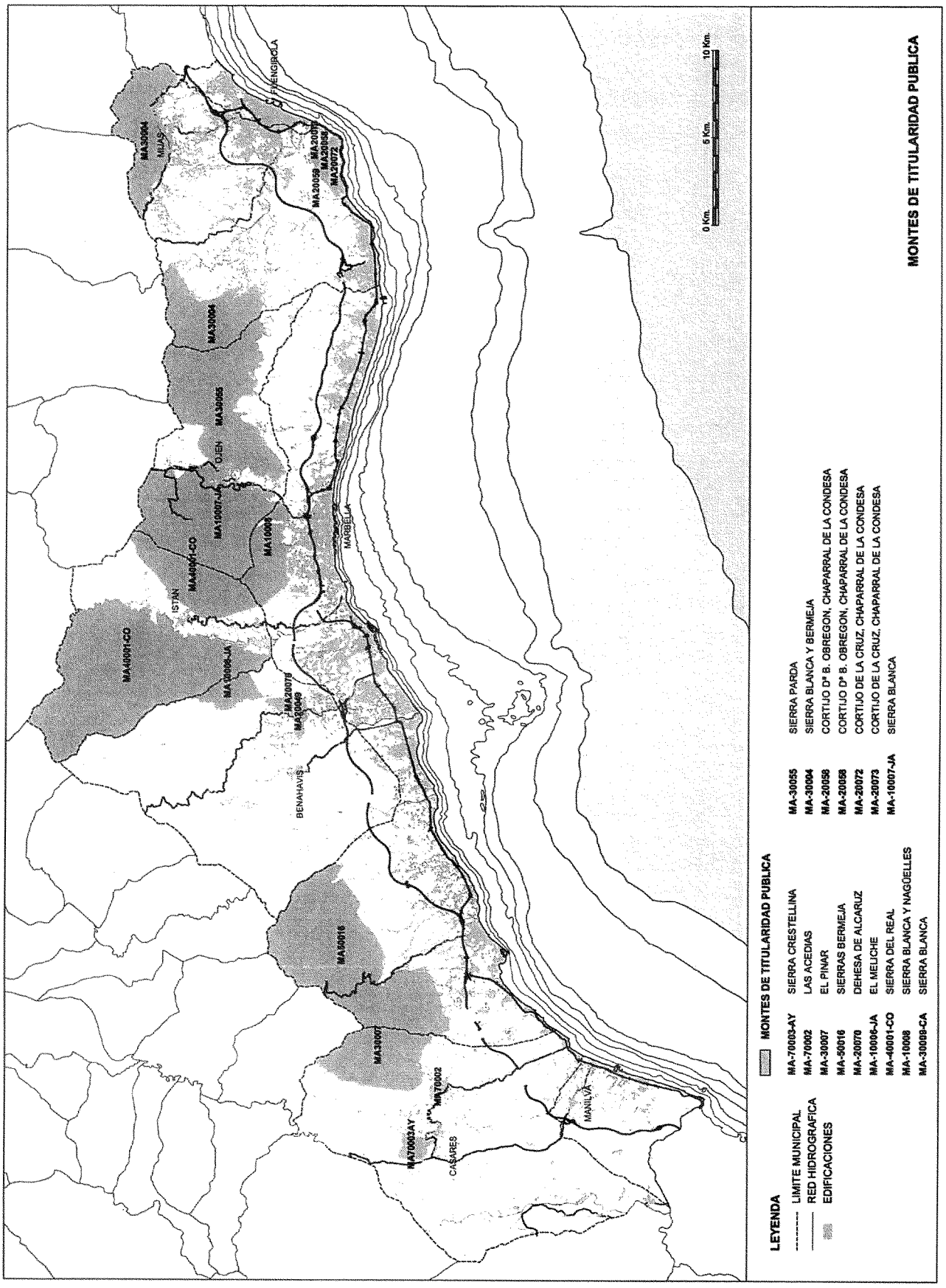
Montes de titularidad pública
Sierra Crestellina
Las Acequias
El Pinar
Sierra Bermeja
Dehesa de Alcaruz
El Metiche
Sierra del Real
Sierra Blanca y Nagüelles
Sierra Blanca
Sierra Parda
Sierra Blanca y Bermeja
Obregón y Cruz

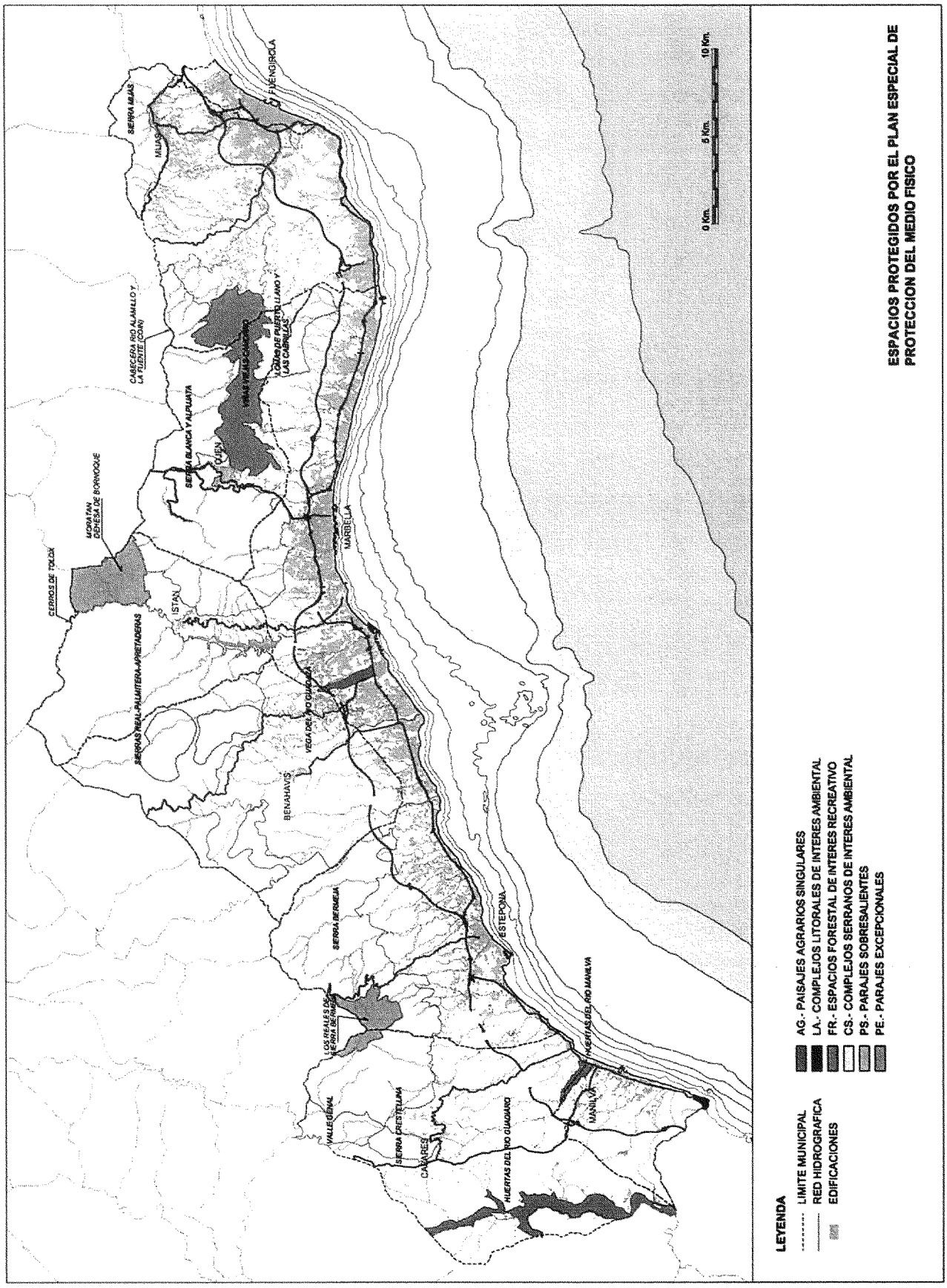
E) Plan Especial de Protección del Medio Físico. Catálogo

No es una afección, como las anteriores, vinculante para la planificación territorial. Sin embargo, como marco vinculante al planeamiento urbanístico desde su aprobación en 1987, constituye una referencia fundamental de cara a la preservación de los espacios de interés natural.

Espacios con Protección Especial Integral
Paraje Excepcional de los Reales de Sierra Bermeja (PE-3).
Paraje Excepcional del Bosque de Bornoque (PE-4).

Espacios con Protección Especial Compatible
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Bermeja (CS-24).
Paisaje Agrario Singular de las Huertas del río Guadaiza (AG-8).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Crestellina (CS-19).
Complejo Serrano de Interés Ambiental del Valle del Genal (CS-20).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Bermeja (CS-24).
Paisaje Agrario Singular de las Huertas del río Manilva (AG-10).
Paisaje Agrario Singular de las Huertas del río Guadiaro (AG-11).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Bermeja (CS-24).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Blanca-Canucha-Alpujata (CS-2).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Real-Palmitera-Apretaderas (CS-18).
Complejo Litoral de Interés Ambiental de Punta Chullera (LA-1).
Paisaje Agrario Singular de las Huertas del río Manilva (AG-10).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Blanca-Canucha-Alpujata (CS-2).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de las Lomas de Puerto y las Cabrillas (CS-26).
Paisaje Agrario Singular de las Huertas del río Guadaiza (AG-8).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Blanca-Canucha-Alpujata (CS-2).
Complejo Serrano de Interés Ambiental Sierra de Mijas (CS-3).
Espacio Forestal de Interés Recreativo de Viñas Viejas-Camorro (FR-6).
Paisaje Singular Cabecera del Río Alamino-La Fuente (PS-5).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de Sierra Blanca-Canucha-Alpujata (CS-2).
Complejo Serrano de Interés Ambiental de las Lomas de Puerto y las Cabrillas (CS-26).
Espacio Forestal de Interés Recreativo de Viñas Viejas-Camorro (FR-6).


MONTES DE TITULARIDAD PUBLICA
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
MONTES DE TITULARIDAD PUBLICA
MA-70003-AY SIERRA CRESTELLINA
MA-70002 LAS ACEDIAS
MA-30007 EL PINAR
MA-50016 SIERRAS BERMEJA
MA-20070 DEHESA DE ALCARUZ
MA-10006-JA EL MEUCHE
MA-40001-CO SIERRA DEL REAL
MA-10008 SIERRA BLANCA Y NAGÜELLES
MA-30008-CA SIERRA BLANCA
MA-30055 SIERRA PARDA
MA-30004 SIERRA BLANCA Y BERMEJA
MA-20058 CORTIJO Dª B. OBREGON, CHAPARRAL DE LA CONDESA
MA-20059 CORTIJO Dª B. OBREGON, CHAPARRAL DE LA CONDESA
MA-20072 CORTIJO DE LA CRUZ, CHAPARRAL DE LA CONDESA
MA-20073 CORTIJO DE LA CRUZ, CHAPARRAL DE LA CONDESA
MA-10007-JA SIERRA BLANCA
0 Km. 5 Km. 10 Km.
MARBELLA
BENAHAVIS
ISTAN
OJEN
MIJAS
FUENGIROLA
MANILVA
CASARES


ESPACIOS PROTEGIDOS POR EL PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL MEDIO FISICO
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
AG.- PAISAJES AGRARIOS SINGULARES
LA.- COMPLEJOS LITORALES DE INTERES AMBIENTAL
FR.- ESPACIOS FORESTAL DE INTERES RECREATIVO
CS.- COMPLEJOS SERRANOS DE INTERES AMBIENTAL
PS.- PARAJES SOBRESALIENTES
PE.- PARAJES EXCEPCIONALES
0 Km.
5 Km.
10 Km.
FUENGIROLA
SIERRA MIJAS
MIJAS
CABECERA RIO ALAMILLO Y LA FUENTE (COIN)
SIERRA BLANCA Y ALPUJATA
COIN
SIERRAS NEGRA-CALAHONDA
CERROS DE TOLOX
MORA TAN DEHESA DE BORNOQUE
ISTAN
SIERRAS REAL-PALMITERA-APRIETADERAS
MARBELLA
BENAHAVIS
VEGA DEL RIO GUADALA
SIERRA BERMEJA
ESTEPONA
LOS REALES DE SIERRA BERMEJA
VALLE REAL
SIERRA CRESTELLINA
CASARES
HUERTAS DEL RIO GUADARO
HUERTAS DEL RIO MANILVA
MANILVA

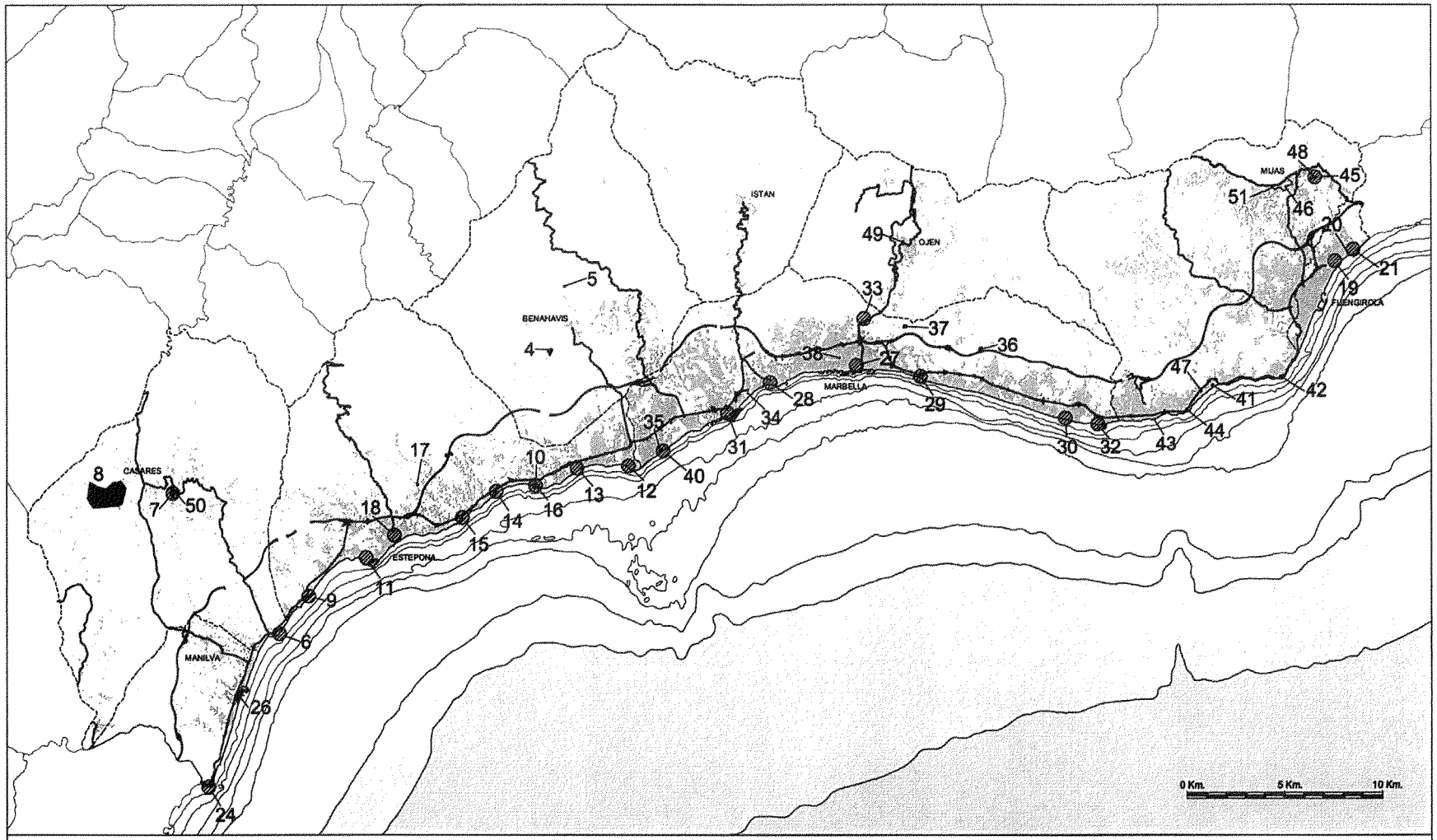
F) El patrimonio histórico y cultural.

Normativa: Mediante Ley 1/91 de 3 de julio de Patrimonio Histórico Andaluz se crea el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, en el que también se incluyen los Bienes declarados de Interés Cultural con arreglo a la Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español.

En el ámbito del Plan de Ordenación del Territorio están incluidos en el Catálogo como bienes declarados o incoados los siguientes bienes inmuebles:

Bienes de interés cultural

MUNICIPIOS	BIENES	TIPOLOGIAS
BENAHAVIS	Castillo Montemayor	Monumento
	Torre Esteril	Monumento
	Torre Tramores	Monumento
	Torre Campanillas	Monumento
	Torre de la Lechera	Monumento
CASARES	Ciudad Romana de Lacipo	Zona Arqueológica
	Castillo de Casares	Monumento
	Torre Salto de la Mora	Monumento
	Núcleo de Casares	Conjunto Histórico
ISTAN	Alquería árabe	Monumento
MANILVA	Castillo de la Duquesa	Zona Arqueológica
	Castillo de San Luís de Sabinillas	Monumento
	Torre de la Chullera	Monumento
MARBELLA	Castillo Alicates	Monumento
	Torre de la Mar	Monumento
	Villa romana de Rio Verde	Zona Arqueológica
	Cerro Turrón	Monumento
	Torre de Ancón	Monumento
	Torre del Duque	Monumento
	Torre del Lance de las Cañas	Monumento
	Basílica paleocristiana	Monumento
	Fuerte de San Luís	Monumento
	Castillo de la Madera	Monumento
	Castillo de Marbella	Monumento
	Cueva de Pedro Redondo	Monumento
	Torre de las Bóvedas	Monumento
	Termas romana las Bóvedas	Zona Arqueológica
	Torre del río Real	Monumento
	Torre de Ladrones	Monumento
	Antiguo Hospital Bazán	Monumento
MIJAS	Torre Calaburra	Monumento
	Castillo de Osunillas	Monumento
	Torre Nueva o Pentapesetas	Monumento
	Torre Vieja de la Batería	Monumento
	Villa romana de la Butibamba	Zona Arqueológica
	Casco Histórico de Mijas	Conjunto Histórico
	Torre de Calahonda	Monumento
	Castillo de Mijas	Monumento
ESTEPONA	Torre de Guadalmansa	Monumento
	Torre del Padrón	Monumento
	Torre de Baños	Monumento
	Torre de Arroyo Vaquero	Monumento
	Castillo del Nicio	Monumento
	Castillo de Estepona	Monumento
	Torre El Velerín	Monumento
	Torre de la Sala Vieja	Monumento
	Villa romana de las Torres	Zona Arqueológica
	Torre del Saladillo	Monumento
FUENGIROLA	Ciudad romana de Suel	Monumento
	Castillo de Sohail	Zona Arqueológica
	Termas romanas de Torre Blanca del Sol	Zona Arqueológica
	Torre Blanca	Monumento
OJÉN	Castillo de Ojén	Monumento



LEYENDA

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES

1 - TORRE ESTERIL*
2 - TORRE DE LA LECHERA*
3 - TORRE DE CAMPANILLAS*
4 - CASTILLO DE MONTEMAYOR
5 - TORRE TRAMONES
6 - TORRE SALTO DE LA MORA
7 - CASTILLO DE CASARES
8 - CIUDAD ROMANA DE LACIPO
9 - TORRE DEL ARROYO VAQUERO
10 - TORRE DE GUADALMANSA
11 - TORRE DE SALA VIEJA
12 - TORRE DE BAÑOS
13 - TORRE DEL SALADILLO
14 - TORRE DE VELERIN
15 - TORRE DEL PADRON
16 - VILLA ROMANA DE LAS TORRES
17 - CASTILLO EL NICIO
18 - CASTILLO DE ESTEPONA
19 - TORO DE OSBORNE Nº XII**
20 - TERMAS ROMANAS
21 - TORRE BLANCA
22 - CASTILLO SUEL*
23 - ALQUERIA ARABE*
24 - TORRE DE LA CHULLERA
25 - CASTILLO DE SABINILLAS*
26 - CASTILLO DE LA DUQUESA
27 - ANTIGUO HOSPITAL BAZÁN
28 - TORRE ANCON
29 - TORRE DEL RIO REAL
30 - TORRE LANCE DE LAS CAÑAS
31 - TORRE DEL DUQUE
32 - TORRE LADRONES
33 - CUEVA DE PECHO REDONDO
34 - VILLA ROMANA DE RIO VERDE
35 - LAS BOVEDAS
36 - CASTILLO DE ALICATES
37 - CERRO TORRON
38 - CASTILLO DE MARBELLA
39 - TORRE DE LA MAR*
40 - TORRE DE LAS BOVEDAS
41 - TORRE VIEJA DE LA CALA DEL MORAL
42 - TORRE DE CALABURRAS
43 - TORRE DE CALAHONDA
44 - TORRE NUEVA
45 - TORRE DEL CASTILLO DE OSUNILLAS
46 - CASTILLO DE MIJAS
47 - VILLA ROMANA DE LA BUTIBAMBA
48 - CASTILLO DE OSUNILLAS
49 - CASTILLO DE OJEN
50 - CONJUNTO HISTORICO DE CASARES
51 - CONJUNTO HISTORICO DE MIJAS

* - SIN COORDENADAS UTM
** CGPHA

BIENES DE INTERES CULTURAL Y CGPHA.

4. ELEMENTOS DE DIAGNÓSTICO

A) El contexto territorial.

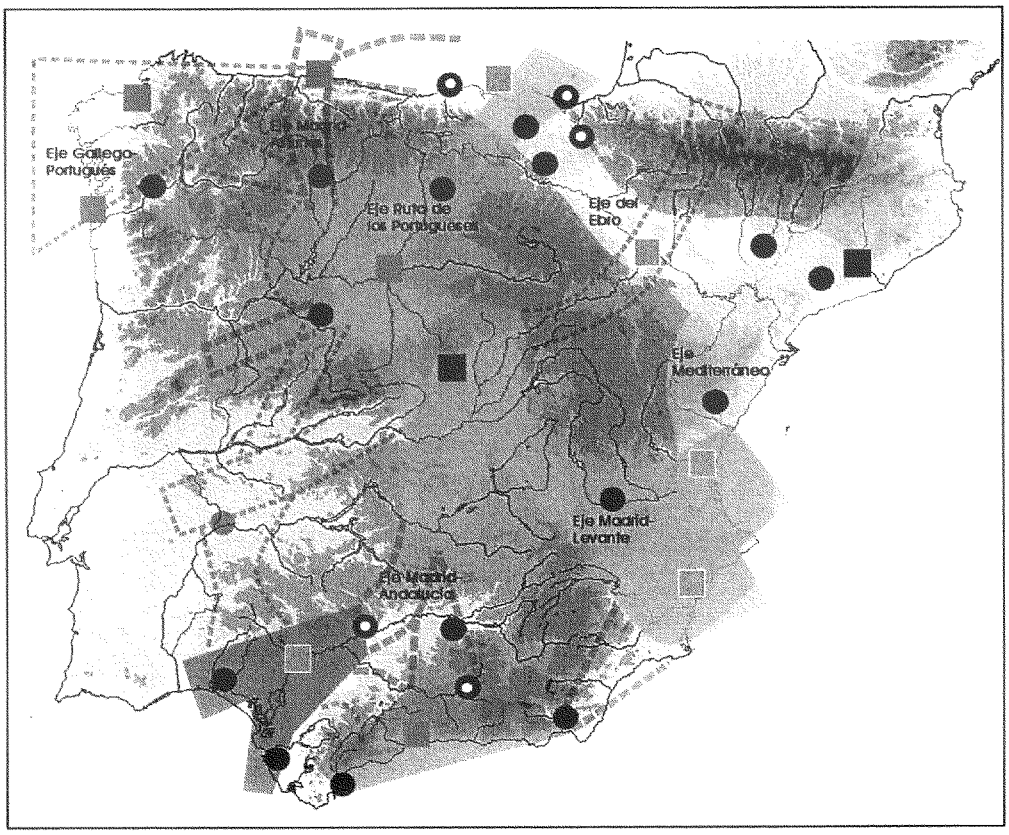
La Costa del Sol Occidental juega un importante papel en el marco del mediterráneo español, uno de los ámbitos geográficos con mayor incidencia en la transformación del país durante el último medio siglo. En un contexto en el que el principal motor de transformación ha sido y es el fenómeno turístico, las interacciones de esta actividad con el resto de procesos en curso sobre el territorio han producido espacios que, pese a su aparente homogeneidad, presentan peculiaridades propias. En este sentido, el papel de la Costa del Sol Occidental es importante en términos históricos, como territorio pionero en la utilización de este recurso a gran escala y como motor de desarrollo socioeconómico, por ser uno de los territorios en que este desarrollo ha dejado una impronta más clara. Estas peculiaridades deben ser la base para la definición de una ordenación sostenible del ámbito.

En el contexto nacional, la Costa del Sol Occidental se configura como un ámbito relevante que además presenta una dinámica positiva. Frente a la pérdida relativa de importancia de grandes núcleos tradicionales en actividad económica global, favorecida por una dispersión de esta actividad hacia municipios situados en posiciones más periféricas, la Costa del Sol Occidental mantiene su crecimiento. Así, al desglosar los datos del sector servicios por zonas, se aprecia que en la Costa del Sol Occidental la hostelería tiene un peso sustancialmente mayor que en cualquiera de los otros ámbitos. Junto con el comercio, supone más del 50% de la mano de obra total. Se aprecia también que el ámbito tiene, en cuanto a servicios y en términos de mano de obra, una estructura bastante diversificada y con un tamaño agregado asimilable al de ámbitos con una imagen más urbana.

La relaciones con el exterior se materializan físicamente a través de los pasos naturales de conexión este – oeste por la Bahía de Algeciras hacia Cádiz y hacia el resto de la Andalucía Occidental, y sobre todo, por Málaga hacia el resto de la Península, debido al peso del aeropuerto en los flujos turísticos y a que por esta conexión viaria se comunica esta zona con las áreas más pobladas y dinámicas del país.

Con la capital provincial, las relaciones son fundamentalmente por causas administrativas y, de dependencia en términos de transporte aéreo y ferroviario, aspectos que aumentarán con la potenciación de estas infraestructuras. Así, el aeropuerto de Málaga, pese a su posición exterior al ámbito, asegura la conexión con el mercado turístico europeo, especialmente británico. No obstante, la relación funcional con el área metropolitana de Málaga alcanza unas magnitudes menores de lo que cabría esperar por la cercanía del ámbito, en gran medida por la capacidad que está desarrollando Marbella como nodo estructurante de buena parte del territorio del occidente provincial.

Con los restantes territorios limítrofes, las relaciones son de menor entidad. Con el valle del Guadalhorce, se basan en el intercambio de efectivos poblacionales por motivos laborales y comerciales, si bien la dinámica se está incrementando como consecuencia del aumento de residentes europeos



El sistema urbano peninsular de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. Elaboración propia. PDI 93-07.

en poblaciones cercanas al valle y exteriores al ámbito de estudio (Coín, Alhaurín). De hecho, los nuevos accesos y mejoras del viario, y la progresiva implantación de actividades económicas en el valle inducen a considerar que esta relación aumentará considerablemente en un futuro.

Por el extremo occidental, menos saturado y congestionado que el oriental, las relaciones se justifican por la centralidad de la Bahía de Algeciras respecto a los municipios más próximos de la Costa del Sol. No obstante, la mejora de la accesibilidad del Campo de Gibraltar que implica la terminación del la autovía Jerez-Los Barrios, y la futura variante de la Bahía, contribuirán también a incrementar estos flujos.

Las actuaciones previstas y plasmadas en la propuesta del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Estado contribuirán a mejorar la globalidad de este ámbito y su centralidad en el territorio regional y nacional.

B) Las conexiones con el exterior: España y Europa.

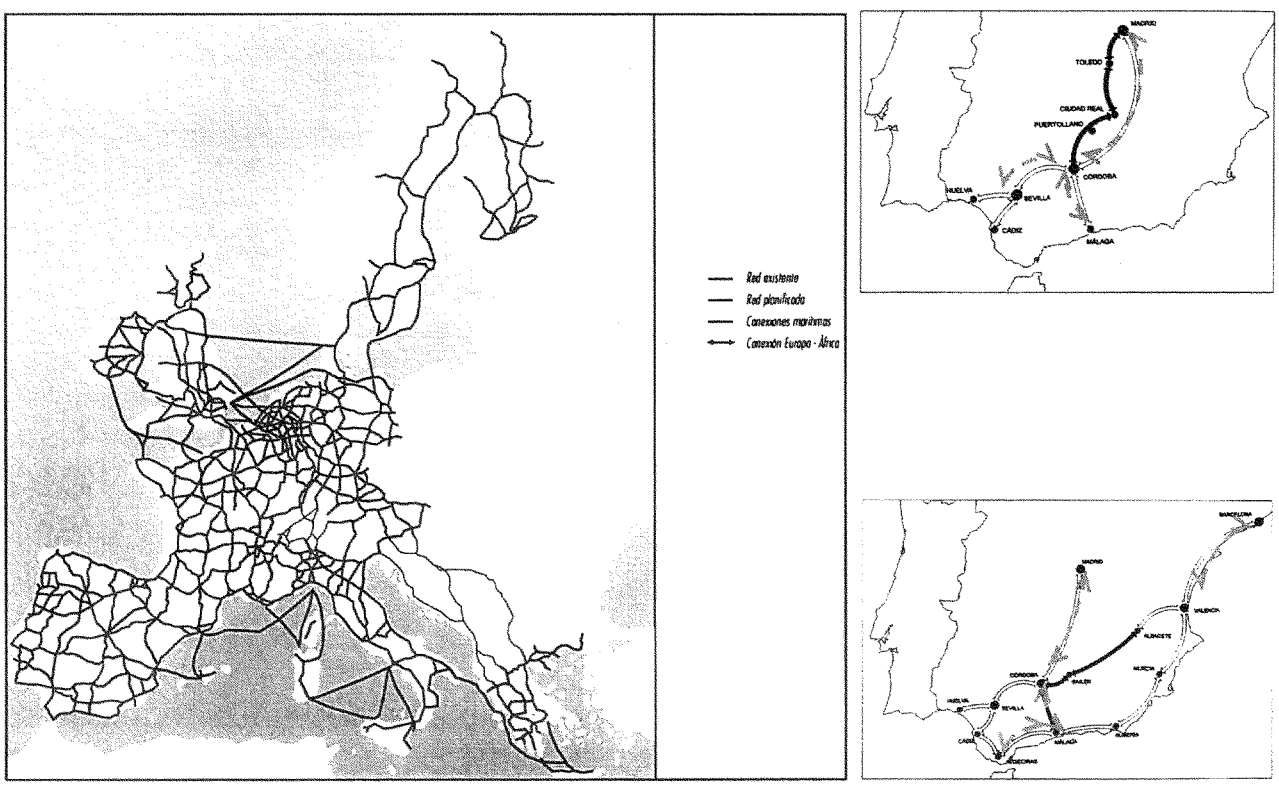
La accesibilidad del ámbito por vía terrestre se ve fuertemente condicionada por las sierras litorales y prelitorales que suponen una fuerte barrera orográfica, de manera que los principales accesos al área se producen por la cornisa litoral. Sólo el itinerario A-376 Marbella-Ronda y, sobre todo, la conexión con los Alhaurines por Mijas tienen una incidencia significativa.

Este importante condicionante, que afecta especialmente a las conexiones del ámbito con los grandes núcleos de Andalucía Occidental, justifican que el acceso se efectúe, sobre todo, a través de la Bahía de Algeciras con la nueva autovía A-381, enlazando en Jerez de la Frontera con el sistema A-4 y AP-4, y, por el extremo oriental, a través del núcleo de Málaga, por Antequera y Osuna mediante las autovías A-331 y A-92.

En un nivel de conexión de carácter comarcal o local y corto recorrido, el ámbito se conecta con los ámbitos limítrofes mediante un viario de menor rango, en muchos casos con condicionantes propios de los viarios de montaña, que no permiten mejorar sustancialmente su trazado o capacidad. Estos son:

- La carretera A-368 que une Mijas con Torremolinos, conectando también en Benalmádena.
- La carretera A-387 que comunica Cártama con Alhaurín el Grande, Mijas y Fuengirola.
- La carretera A-355 que conecta los municipios de Cártama, Coín, Monda y Marbella.
- La carretera A-377 que viniendo de la sierra de Ronda, une Gaucín con Manilva.
- La carretera A-7053 que conecta Alhaurín el Grande con Fuengirola
- La carretera MA-557 a Jubrique

Finalmente, en cuanto a las conexiones en el marco europeo el territorio de la Costa del Sol Occidental debe entenderse en relación con las políticas de desarrollo regional y secto-



Fuente: Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007.

rial puestas en marcha por la Unión Europea. Partiendo del objetivo de garantizar el crecimiento sostenible y equilibrado de la Unión dentro del marco de la plena integración económica y social, y entendiendo que dicho proceso deriva en un mayor grado de relaciones transnacionales, la Comisión Europea ha promovido la creación de un modelo común para el futuro desarrollo territorial de la Unión Europea que garantice una mayor eficiencia y competitividad con respecto a otras grandes zonas económicas mundiales.

La principal característica de la estructura territorial de la Comunidad Europea es el marcado desequilibrio que existe entre el llamado "pentágono" delimitado por las ciudades de Londres, París, Milán, Hamburgo y Munich y el resto del territorio de la Comunidad. Un desequilibrio entre centro y periferia que puede observarse en diferentes áreas - infraestructuras y accesibilidad relativa, crecimiento demográfico, potencial de investigación y desarrollo, y en la estructura de los sistemas urbanos y que ha ido acrecentándose en sucesivas ampliaciones de la Unión. Frente a la existencia de una única zona plenamente integrada en la economía global, la alternativa se plantea a partir de un desarrollo policéntrico de sistemas urbanos que puedan interrelacionarse con los centros de decisión internacionales, al tiempo que se asienta la cohesión territorial y el desarrollo sostenible de las diferentes regiones europeas.

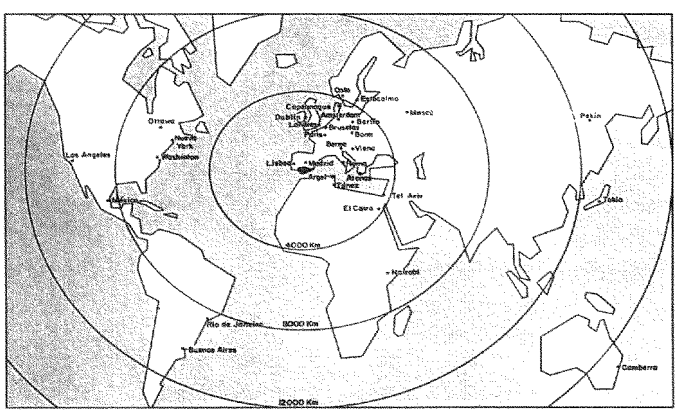
El desarrollo policéntrico se entiende desde tres niveles geográficos: europeo / transnacional, nacional / interregional, regional / local. En el caso de la Costa del Sol Occidental, el marco regional de escala europea se encuadra dentro del contexto más amplio del Arco Latino, que abarca las regiones del mediterráneo occidental pertenecientes a España, Francia e Italia, incluyendo a las islas, estudiadas por la Comisión en el " Estudio Prospectivo de las Regiones del Mediterráneo Oeste". El ámbito cuenta con una población de unos 40 millones de habitantes (alrededor del 11% de la población de la Europa de los 25).

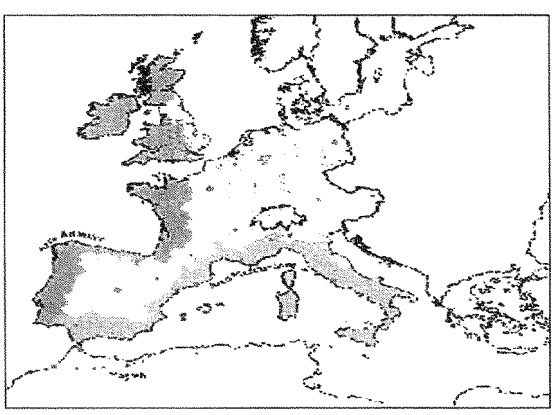
La heterogeneidad de la red de infraestructuras de transportes de la Costa refleja el reparto desigual en el entorno del Arco Latino y el esquema europeo de centro-periferia. Los índices de accesibilidad potencial de la región tanto por carretera como por ferrocarril (muestran estructuras muy similares) son de los más bajos de la zona ORATE. El principal eje viario, la A7, que articula la vertiente española de la costa mediterránea conectando Cádiz con la frontera de Francia por Barcelona, se satura con frecuencia al soportar la mayor parte del peso de los movimientos de la zona, y además acusa la discontinuidad del tramo granadino del eje. Tras la apertura al tráfico de la autopista de peaje AP- 7 en 1.999 con un trazado paralelo en tres tramos entre Málaga y Guadiaro, existe un itinerario alternativo particularmente atractivo para los desplazamientos de largo recorrido. En las inmediaciones del extremo occidental del ámbito, la apertura de la autovía A-381 de Jerez a Los Barrios, parte de la Red Transeuropea de Transportes, conectará la red regional con la del Arco Atlántico, mejorando notablemente la conexión con el sur de Portugal.

La infraestructura ferroviaria de la Costa del Sol Occidental es prácticamente inexistente, reduciéndose tan sólo a la línea de cercanías Málaga-Fuengirola. Las nuevas intervenciones en materia de alta velocidad rodean al ámbito sin llegar a servirlo de forma directa, con lo que la dependencia del automóvil para el acceso al ámbito desde el exterior se mantendrá en el futuro.

El análisis de la accesibilidad a los Servicios de Interés General (SIG) en las diferentes regiones de la Unión Europea incluido en el informe de los resultados preliminares de los estudios de ORATE muestra un escenario multimodal donde las deficiencias de las redes de transportes terrestres se compensan, en cierta medida, por unas infraestructura de puertos marítimos comerciales (Málaga, Algeciras) y de aeropuertos (Málaga), que, aunque exteriores al ámbito, juegan un papel determinante en su articulación. El índice de accesibilidad por vía aérea de la Costa refleja su posición como hinterland de los aeropuertos de Málaga y, en menor grado, Gibraltar. Las dificultades políticas y técnicas de un uso compartido por parte de Gran Bretaña y España de la terminal gibraltareña han ayudado a impulsar, tanto por parte de las autoridades públicas como de grupos privados, planes para construir un nuevo aeropuerto en el entorno del Campo de Gibraltar, que de esta forma vería potenciado su papel como nodo logístico.

El posible desarrollo del enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, cercano al ámbito, puede tener un cierto impacto sobre los flujos en el extremo sur de Andalucía. En 1995 se optó por la opción de construir un túnel con tres galerías, planteado para el transporte de viajeros y mercancías así como para el trasbordo de vehículos en trenes lanzadera entre dos terminales. El desarrollo del proyecto, que se está llevando a





La posición de Andalucía en el cruce de los arcos Mediterráneo y Atlántico.
Fuente: Documento de Bases y Estrategias para el P.O.T.A.

cabo dentro del Plan de Trabajo del trienio 2004-2007, culminará en un plazo de tiempo aun indeterminado en el establecimiento de un importante nodo transcontinental. La incertidumbre temporal y las dificultades de orden práctico del proyecto hacen que sea incierto aventurar el impacto de una infraestructura de esta magnitud. En todo caso, cabe recordar que la explotación del túnel del Canal de La Mancha, pese a enlazar ámbitos con dinámicas socioeconómicas y poblaciones de mucho mayor magnitud, muestra unas cifras de tráfico muy por debajo de las previstas.

Las relaciones con Andalucía Oriental se ven condicionadas por la falta de continuidad en la A-340. Esta vía costera se interrumpe en el tramo comprendido entre el Este de la provincia de Málaga y el Oeste de la de Almería, atravesando la costa granadina como carretera convencional.

Los planes de infraestructuras autonómicos y estatales supondrán importantes mejoras respecto a la actual situación, aunque con matices según el modo de desplazamiento.

El condicionante orográfico de las sierras sigue manteniéndose para las conexiones directas con Andalucía occidental, aunque está programado o en estudio el refuerzo de la capacidad de acceso por las siguientes vías:

- Mejora de la capacidad de la carretera Algeciras- Cádiz por Tarifa. Esta iniciativa mejorará sustancialmente la accesibilidad a la franja costera sur de Cádiz, y supone especializar la A-381 para recorridos Costa del Sol-Jerez- Andalucía Occidental.

- Nueva autovía A-357 Málaga-Cártama y mejora de las carreteras existentes entre Cártama y La Roda de Andalucía, aprovechando el corredor natural del valle del Guadalhorce y configurando un nuevo acceso a Sevilla por la A-92.

En paralelo se encuentran programadas tres actuaciones que mejorarán la accesibilidad del ámbito a mayor escala, en relación con Andalucía Oriental y el norte peninsular.

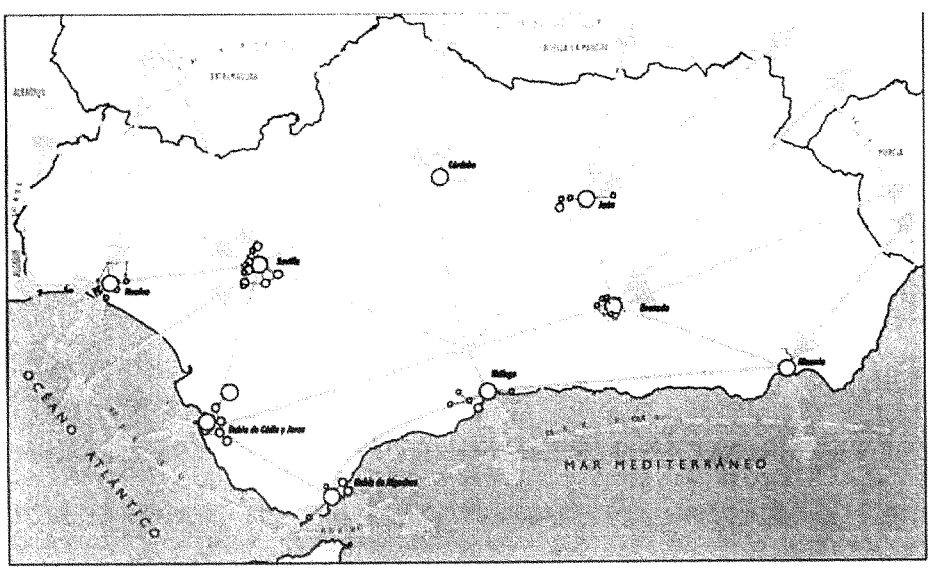
- Nueva autovía, en paralelo a la A-331, desde Casabermeja hacia el Oeste del cinturón de Málaga. Esta acción desdobla el principal acceso a la capital provincial.

- Nuevo acceso a Andalucía (A-40/ AP-40) a través de Toledo, Ciudad Real y Puertollano, enlazando con la A-4 en Montoro (Córdoba). El nuevo acceso debe entenderse en relación con la A-33 Córdoba- Antequera, que permitirá conformar un nuevo eje de acceso Norte- Sur especialmente adaptado a las relaciones entre el centro peninsular y el Oeste de Andalucía, con especial incidencia en las relaciones Madrid- Málaga. Este nuevo acceso supone, de hecho, y pese al peaje que se impondrá, la posibilidad de especializar el actual paso de Despeñaperros en las relaciones entre el centro peninsular y Andalucía Oriental.

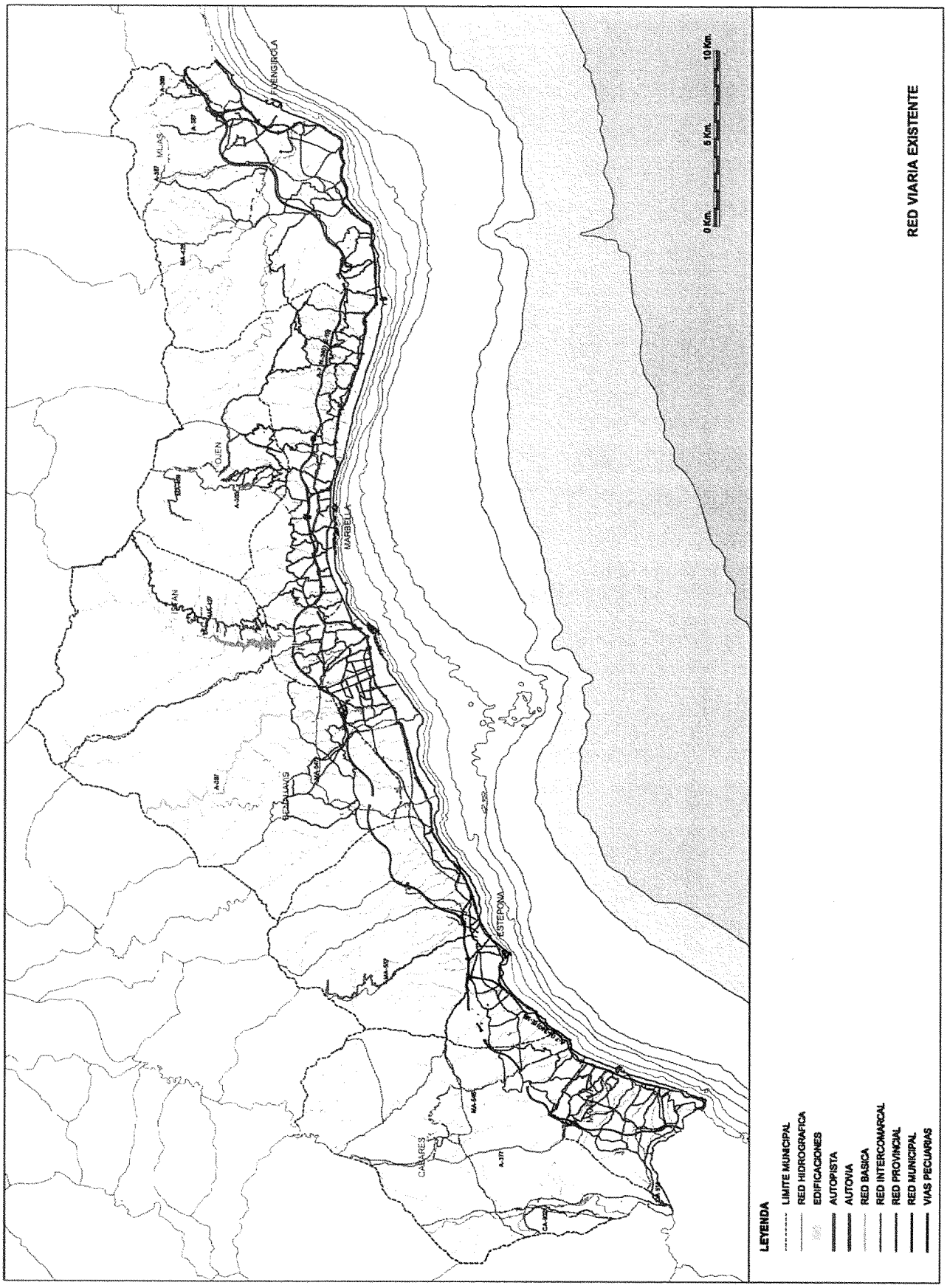
- Finalización de la autovía A-340 a lo largo del tramo que falta por completar en la costa granadina. Debe entenderse como claramente vinculada a esta acción la finalización de la autopista Granada- Salobreña, que completa el mallado viario de gran capacidad en la zona. Estas autovías, que mejorarán la conexión de la costa granadina con su entorno, facilitarán también la relación de la Costa del Sol Occidental con el conjunto de la Costa Mediterránea.

El nivel de desarrollo alcanzado en el ámbito por el mercado turístico y las altas concentraciones de población estable que actualmente tiene, obligan a replantear las dinámicas tradicionales de desarrollo. El desarrollo sostenible obliga a reconducir el modelo de transporte hacia una mayor cualificación de los posibles crecimiento futuros, que deben apoyarse en un sistema de transporte cada vez más complejo, que integre los diferentes modos, de manera cada uno de ellos canalice el segmento de demanda para el que posee más aptitudes. El esquema viario actual se apoya por tanto en el corredor constituido por la AP-7 y la A-7, con intensidades, en el caso de la A-7, próximos a la saturación.

Las relaciones con el exterior se resuelven prioritariamente por el acceso de las Pedrizas, antigua N-331, su llegada a Málaga y posterior conexión con las vías principales de la costa y complementariamente, aunque con un peso inferior, por la A-376 Ronda-San Pedro. Los tráficos procedentes del Levante español y de las provincias de Granada y Almería, se canalizan por la A-7 que a su vez conecta con la A-381 Jerez-Los Barrios hacia el Oeste.



Fuente: Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía


RED VIARIA EXISTENTE
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
AUTOPISTA
AUTOVIA
RED BASICA
RED INTERCOMARCAL
RED PROVINCIAL
RED MUNICIPAL
VIAS PECUARIAS
0 Km.
5 Km.
10 Km.
FUENGIROLA
MIJAS
OJEN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES

C) La estructura del viario interior

La estructura viaria principal de la Costa se apoya, básicamente, en un corredor lineal de 100 kms., conformado por las dos vías de alta capacidad de la autovía de la Costa A-7 y la autopista de peaje AP-7. Esta estructura se completa con una serie de vías secundarias distribuidoras y colectoras que en determinados casos cumplen además la función de comunicar la Costa con las comarcas interiores.

Desde el año 1994, la tasa media de crecimiento del tráfico es del 12% anual, cifra muy superior al crecimiento de la media nacional. La apertura de la autopista de la Costa del Sol no ha supuesto una disminución del tráfico que circula por la antigua N-340, aunque en la autopista ha aparecido demandas latentes inducidas en muchos casos por las posibilidades de desplazamiento que ofrece.

Se han intensificado las relaciones entre los principales núcleos y se ha consolidado la interdependencia. Así en los tramos donde entran en competencia ha producido crecimientos de la IMD del orden del 22% de media en el conjunto del corredor, mientras que la N-340 ha crecido en el último año alrededor de un 7%. El porcentaje de la demanda total que absorbe la autopista se sitúa entre el 8 y 16% según los tramos.

El principal problema radica sin embargo en la falta de adecuación de los viarios de estructuración de segundo nivel. El crecimiento de la costa se ha ido produciendo mediante la yuxtaposición de urbanizaciones, en muchos casos con volúmenes de población importante, que resuelven sus comunicaciones con un viario que, como regla general, no reúne características técnicas adecuadas (pendientes, radios de curvatura, ancho de la calzada, etc.) y no cuentan con carreteras de conexión entre ellas o ejes alternativos que permitan desplazamientos, ni siquiera a media distancia, que pudieran evitar el apoyo en el eje principal. Todo ello ha dado lugar a un entramado de calles o pequeñas carreteras que no favorece la permeabilidad y comunicación en este espacio. Aunque la demanda de este turismo residencial sobre la red viaria no tiende a valorar las velocidades medias de recorrido y por lo tanto los tiempos que invierte en los desplazamientos internos, el personal adscrito a los sectores servicios, construcción u otros, necesarios para atender adecuadamente las prestaciones que el sector turístico requiere, sí prioriza entre sus demandas unos tiempos de recorrido cortos para sus movimientos diarios a los lugares de trabajo.

La conexión con los municipios interiores, en los que también se ha intensificado el espacio urbanizado, se produce aprovechando el viario tradicional, cuyas características técnicas están también condicionadas por la orografía del terreno.

Las principales conexiones son:

- A-7053: acceso a la Sierra de Mijas desde Fuengirola
- A-7176: Acceso a Istán desde la N-340 en el área de Marbella
- A-7175: Acceso a Benahavís desde la A-7 en San Pedro de Alcántara
- A-7103: Acceso a Ojén desde la A-355
- MA- 469: Acceso a Juanar desde la A-355
- A-7150: Acceso a Casares desde la A-377
- MA- 546: Acceso a Casares desde la N-340 en San Luís de Sabinillas

Se detectan graves problemas de conexiones viarias de la autopista de peaje AP-7 tanto con los municipios del litoral (la falta de continuidad en Marbella y Estepona provoca graves problemas de congestión de tráfico en estos puntos), como en los municipios del interior con inexistencia de conexión con Benahavís y deficientes conexiones con Casares, Istán y ojén que genera importantes problemas de continuidades viarias de la AP-7 y adecuadas comunicaciones con el interior.

D) El transporte público por carretera y ferrocarril.

El transporte público tiene poca entidad en el conjunto de viajes motorizados, ya que el 92% de los viajes motorizados se realizan en vehículo privado, siendo creciente su participación a medida que nos alejamos de Málaga capital.

La red de transporte interurbano por carretera se organiza mediante diferentes concesiones explotada de forma mayoritaria por la empresa Automóviles Portillo, que dispone de 12 concesiones interurbanas y 4 concesiones de transporte urbano. Los municipios interiores cuentan con otras líneas de transporte público que realizan normalmente tres viajes diarios de media teniendo destino final Marbella.

En la Costa del Sol Occidental el 75% del flujo interurbano se centra en cuatro relaciones fundamentales: Málaga-Marbella, Málaga-Fuengirola, Fuengirola-Marbella y Estepona-Marbella, siendo el número de viajeros anuales en este modo de transporte de 10 millones. Esta cifra se encuentra estabilizada siendo la razón fundamental su escasa competitividad frente al vehículo privado, con tiempos de viajes que llegan a ser cuatro veces superiores.

En cuanto al transporte por ferrocarril, existe una línea de cercanías que se originó a raíz de la transformación del antiguo ferrocarril de vía estrecha Málaga-Fuengirola. La línea Málaga-Fuengirola es de vía única electrificada con una longitud de 30,1 kilómetros y 19 estaciones. El tiempo de recorrido es de treinta minutos. En la estación de Málaga es donde se realizan las conexiones ferroviarias a nivel nacional (largo recorrido) y regional (trenes regionales).

La explotación de la línea se inició en la década de los 70 y actualmente mueve más de 8 millones de viajeros anuales, cifra similar a la del transporte por carretera a pesar de sus limitaciones de explotación. Actualmente se encuentra en ejecución el desdoblamiento parcial de la línea de cercanías, lo que permitirá aumentar las frecuencias y por tanto la oferta, resolviendo de forma transitoria el actual estado de saturación.

Se concluye por tanto que la oferta de transporte público de la que dispone en la actualidad la Costa del Sol Occidental no cubre de manera satisfactoria las relaciones de dependencia funcional diaria impidiendo una movilidad efectiva de la población y visitantes.

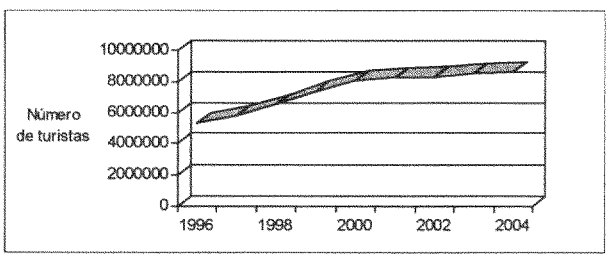
E) El turismo y los equipamientos turísticos.

El actual modelo turístico se caracteriza por el crecimiento y diversificación constante de la oferta turística, la desestacionalización de la demanda y la extensión espacial del modelo a zonas del interior. En su conjunto la Costa del Sol constituye un destino turístico de primer orden, que recibe entre 7.000.000 y 8.000.000 de visitas turísticas, con una capacidad de alojamiento turístico que sobrepasa las 400.000 plazas, de las cuales sólo 54.000 plazas corresponden a establecimientos reglados. Esta oferta se complementa con equipamientos de ocio, deportivos y recreativos, entre los que destacan los campos de golf, la náutica, la hípica y los parques temáticos. El 41% de toda la oferta se concentra en Marbella, seguida de Fuengirola (20%), Estepona (18%) y Mijas (13%).

El crecimiento de la oferta de alojamiento ha sido continuo, pero es en los últimos años cuando se ha acelerado sustancialmente su crecimiento. Destaca al respecto el crecimiento de los hoteles de mayor calidad y categoría, que se han duplicado entre 1988 y 2002, y el crecimiento de la vivienda turística, que se ha incrementado en un 53% entre 1991 y 2001. A su vez se ha incrementado la ocupación media de los establecimientos hoteleros, si bien esta variable ha disminuido en los últimos años por el incremento del número de plazas y actualmente por el aumento del porcentaje de turistas que no utilizan el hotel, optando por otras formas de alojamiento como la compra o alquiler de una vivienda.

El primer dato a valorar es el incremento continuo de los visitantes de toda la Costa del Sol desde mediados de los años noventa, con volúmenes de visitas muy considerables (8.505.430 en el año 2003).

Evolución del número de turistas en la Costa del Sol



Fte. SOPDE (2003). Elaboración propia.

Una aproximación mayor es el establecimiento de la media mensual de los turistas/día que hay en el destino, es decir, la denominada carga turística. Los volúmenes absolutos y los incrementos interanuales son de importante consideración, la existencia de más de 500.000 turistas en Agosto en la Costa del Sol Occidental implica la necesidad de una serie de infraestructuras y servicios que han desbordado en algunas ocasiones las previsiones más optimistas. Pero estos datos reflejan otra serie de cuestiones de enorme interés, concretamente:

- La dinámica de crecimiento desde 1997 a 2002 es muy alta (80% en apenas cinco años), aunque las cifras del 2002 tienden a un menor crecimiento (10%)

- Esta carga se concentra especialmente en Marbella (228.535 en Agosto 2002 y una media anual de 129.168 turistas/día), seguido de Mijas, Fuengirola y Estepona; los restantes tienen volúmenes escasos (Manilva y Benahavís) o muy escasos.

- La desestacionalización se manifiesta en que turísticamente los crecimientos más notables se dan la temporada media y baja con 200.000 turistas en febrero.

En cuanto a las características del turista, en la Costa del Sol existen dos claros mercados emisores de turistas, por un lado el turismo de interior, que en el año 2003 representó un 33,3% de la demanda, y por otro lado, el mercado británico, que en el mismo año supuso un 40,8% de los turistas que visitaron este destino. Los siguen ya muy de lejos los mercados alemán, irlandés, belga y holandés y de los restantes países europeos (18.7%), y la demanda norteamericana, francesa, italiana y la representada por otros países (7%).

En relación con la edad de los turistas, cabe resaltar la preeminencia de los grupos de edad de más de 40 años frente a los más jóvenes. Entre ellos, el intervalo de 50-59 años es el más representativo, seguido por el de 40-49 años y, por último, el de más de 60 años, lo cual apunta la importancia que el turismo de la tercera edad adquiere en estos municipios.

En función del tipo y régimen de alojamiento, el hotel de tres estrellas es el tipo de alojamiento más utilizado, seguido por los alojamientos alquilados y el hotel de cuatro estrellas. No obstante, a escala municipal aparecen grandes diferencias en la mayoría de los casos motivadas por la oferta de alojamiento existente (como ejemplo la relevancia que adquieren en el municipio marbellí los turistas que eligen hoteles de cinco estrellas).

El avión sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los turistas a la hora de acudir a este destino, situándose en segundo lugar el vehículo propio. Aumentan constantemente los turistas que visitan la Costa del Sol realizando algún tipo de actividad complementaria en sus vacaciones. Dentro de las mismas las excursiones, hacia otros municipios de la provincia o de Andalucía, son la práctica más destacada.

Oferta de alojamiento en la Costa del Sol Occidental. 2002.

	Establecimientos			TOTAL		
	Reglada	No reglada	TOTAL	Reglada	3 plz/viv	4 plz/viv
Fuengirola	1.325	19.585	20.910	12.925	71.680	91.265
Mijas	612	14.711	15.323	5.705	49.838	64.549
Marbella	1.640	42.313	43.953	24.413	151.352	193.665
Estepona	489	20.670	21.159	6.794	68.804	89.474
Casares	287	1.317	1.604	724	4.675	5.992
Manilva	123	5.064	5.187	2.796	17.988	23.052
Ojén	2	340	342	173	1.193	1.533
Istán	21	305	326	76	991	1.296
Benahavís	12	2.527	2.539	437	8.018	10.545
CSOC.	4.511	106.832	111.343	54.043	374.539	481.371

Fuente: I.E.A. Elaboración propia.

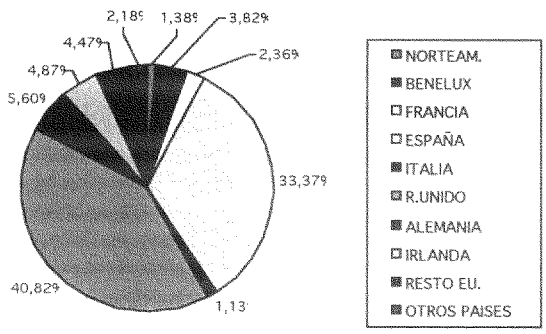
En el actual modelo de desarrollo turístico coexisten varias tipologías de usos, que han repercutido en la desestacionalización de la demanda y en el incremento de los flujos. Al llamado turismo residencial, compuesto por residentes, que alargan su estancia cada vez más, se unen al turismo de playa los importantes turismos de golf, el náutico, de salud, incluso el turismo de congresos-negocios, la mayoría de los cuales se apoyan en la bondad del clima y en la cualidad del paisaje.

Evolución de la oferta de alojamiento no reglado (1981-2001)

	Nº viviendas			Distribución	Crecimiento %
	1981	1991	2001	2001	1981-01
Fuengirola	11.272	16.049	19.585	18,3	73,7
Mijas	4.971	14.417	14.711	13,8	195,9
Marbella	12.910	20.676	42.313	39,6	227,8
Estepona	5.591	4.932	20.670	19,3	269,7
Casares	891	970	1.317	1,2	47,8
Manilva	1.028	2.020	5.064	4,7	392,6
Ojén	186	339	340	0,3	82,8
Istán	248	249	305	0,3	23,0
Benahavís	98	1.373	2.527	2,4	2.478,6
TOTAL	37.195	61.025	106.832	100,0	187,2

Fuente: Censos de viviendas. Elaboración propia

Distribución de los turistas por nacionalidad en la Costa del Sol



Fte. SOPDE (2003): Encuesta realizada para la elaboración del Observatorio Turístico de la Costa del Sol (Documento inédito). Elaboración propia.

• *Las Playas*

La configuración del litoral costasoleño está directamente relacionada con la significación que adquieren las sierras y su proximidad al mar. Las características físicas de estas sierras litorales determinan la forma irregular de la costa donde se alternan acantilados, costas bajas rocosas y playas de arena por lo que se presenta una configuración de este litoral no homogénea ni topográfica ni estructuralmente. Como resultado, la costa está formada por una sucesión de amplios tramos arenosos, separados por zonas rocosas y ligeramente abruptas; las playas son de gran longitud en Fuengirola, Marbella, Estepona y Manilva, mientras que en Mijas tiene un frente costero especialmente abrupto.

Los aportes sólidos de los ríos y arroyos a las playas son la única fuente de alimentación natural de las playas, que han disminuido sustancialmente a lo largo de las últimas décadas como consecuencia de factores diversos entre los que se encuentran la regulación de los cauces y su encauzamiento, la urbanización de zonas erosionables de las cuencas, la extracción de sedimentos de los ríos y la construcción de obras en la costa. Asimismo, las extracciones directas de arena en las playas han sido motivo frecuente de erosión y pérdida de superficie arenosas en la costa analizada durante las pasadas décadas.

Todo lo expuesto anteriormente, unido a un probable aumento del nivel medio del mar en el Mediterráneo, han provocado un proceso de deterioro de muchas playas. Es previsible que, dado que los factores que han alterado la evolución de la costa tienden a permanecer o intensificarse, la degradación de las playas continúe acelerándose en el futuro, si no se adoptan las necesarias medidas de prevención y corrección.

La creación de los puertos, deportivos o pesqueros, provoca acumulación de arena a levante y erosión de la playa a poniente. El emplazamiento inadecuado de algunos puertos, desde el punto de vista de la dinámica litoral, ha contribuido a agravar la erosión de las playas contiguas, generalmente a poniente, aparte de la insuficiencia de accesos terrestres y la edificación masiva dentro y alrededor de los recintos.

Avances y retrocesos medios experimentados por las playas en las últimas décadas.
*Playa regenerada en 1990-91

Playa	Término municipal	Longitud (m)	Avance retroceso (m)
Los Boliches-Las Gaviotas	Fuengirola	2.300*	25
Santa Amalia	Fuengirola	1.480*	(3)
La Cala	Mijas	1.520*	-
Alicate-Las Chapas	Marbella	9.200	(10)
Pinillo	Marbella	500	65
El Ancón	Marbella	900	(35)
San Pedro de Alcántara	Marbella	1.400*	(25)
Casasola	Marbella	700	(28)
Saladillo	Estepona	2.300	(22)
Playa Bella-Las Cañas	Estepona	3.000	(5)
Punta Plata	Estepona	2.600	(12)
La Rada	Estepona	2.100*	25
Arroyo Vaquero	Estepona	3.300	(34)
Dorada-La Galera	Estepona-Casares	2.300	(35)
Ancha	Manilva	1.400	(20)
Sabinillas	Manilva	1.600	10
El Castillo-Los Toros	Manilva	3.500	(18)

Fte: HIDTMA, 2.003

Las zonas litorales, de los que la Costa del Sol Occidental representan el 56% de la costa provincial, con una longitud de playa de 82 km., constituyen grandes recursos económicos y ecológicos y atraen un amplio espectro de actividades humanas. La población de las aglomeraciones urbanas crece continuamente, lo que provoca un incremento de la explotación de los recursos, así como la contaminación, destrucción de hábitat y erosión litoral. La industria, el transporte (incluida navegación y puertos) y el desarrollo urbanístico son los causantes de los principales impactos medioambientales.

Otro efecto negativo es la degradación de elementos territoriales de singular valor ecológico, como por ejemplo la destrucción de los acantilados litorales, asentamientos en las desembocaduras ríos y arroyos y quizás el más sintomático, la pérdida de la mayoría del espacio dunar. Como reliquia de un ecosistema único en la provincia que tiende a desaparecer, en la actualidad tan sólo quedan las **Dunas de Artola** como último vestigio del cordón de dunas fijas costeras. La amplia colonización urbanística ha supuesto una drástica reducción del sistema y consecuentemente de las especies ubicadas allí.

La contaminación de los cursos de aguas y de las playas está motivada por la carencia histórica en cuanto a las infraestructuras de saneamiento. El no poseer un saneamiento acorde con el crecimiento de la zona ha conllevado a una contaminación preocupante que aunque a partir de los años ochenta se controlan más los vertidos hay que completar una infraestructura de saneamiento más completa y acorde con el desarrollo de la zona.

Sin obviar los logros conseguidos en el litoral costasoleño, se plantea un dilema al contrarrestar los efectos positivos: zonas muy dinámicas económicamente que hacen de motor de desarrollo gracias a los efectos multiplicadores que se genera a su alrededor; contra los efectos negativos: impactos ambientales tales como la degradación de playas, presión sobre los recursos litorales, contaminación,...

El disfrute del recurso playa (extensión, calidad de la arena,...) depende por un lado de la combinación de las características estructurales, morfodinámicas naturales y las acciones antrópicas, y por otro de unas temperaturas del agua del mar además de otros factores donde el hombre interviene activamente (calidad sanitaria de las aguas, limpieza de la arena, equipamiento,...).

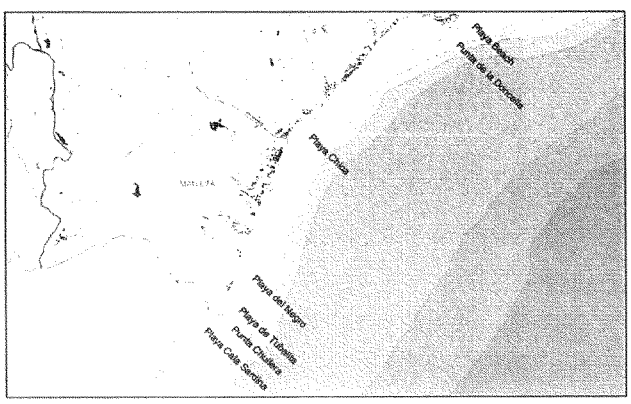
Cabe resaltar la importante función turística de las distintas unidades de relieve, funciones que directa o indirectamente son aprovechadas para el desarrollo turístico, ya sean por el valor que adquiere el suelo (vistas panorámicas), por el papel fundamental que adquiere las playas en el modelo turístico costasoleño, o por el contraste de mar-montaña, que imprime un sello de "natural" a una zona muy humanizada. Así como el contraste horizontal y vertical (mar-montaña) se percibe como muy positivo, en cuanto al paisaje se refiere, la presencia de la vegetación marca una importante diferencia en busca de "lo natural", además de imprimir calidad al destino.

Clasificación sanitaria de las aguas de baño en la Costa del Sol Occidental

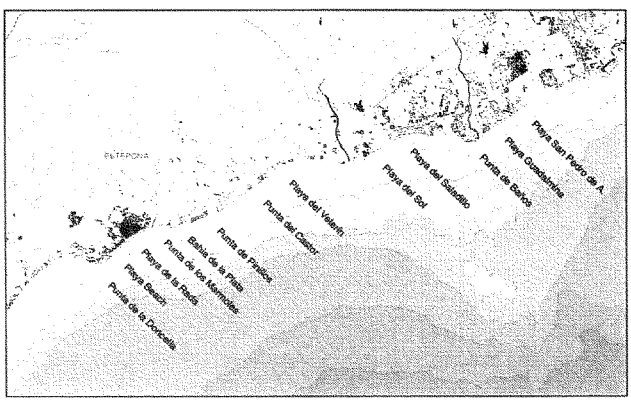
Municipio	Zona de baño	1995	1996	1997	1998	1999
Fuengirola	Torreblanca	2	2	2	2	2
	Fuengirola	2	2		2	2
	El Ejido-Castillo		1	1	0	2
	El Ejido-Castillo		1	1	1	1
Mijas	La Campana	1	2	2	2	2
	Butiplaya (La Cala)	2	2	2	2	2
	Butiplaya		2	2	2	2
	Calahonda	2	1	1	1	2
Marbella	La Víbora-Artola	2	2	2	2	2
	Las Chapas		2	2	2	2
	Los Monteros		2	2	2	2
	El Cable-Río Real		2	2	2	2
	Venus-Bajadilla				2	2
	Ensenada de Marbella		1	2		
	La Fontanilla-Faro	0	2	2	2	0
	Casablanca		2		2	2
	Río Verde-Marbella Club	2	1	2	2	2
	Puerto Banús	2	2	2	2	2
	Guadalmina-San Pedro		2	2	2	2
Estepona	Saladillo-Casasola	2	1	2	2	1
	Guadalmansa		2	2	2	2
	Punta Plata	2	2	2	2	2
	La Rada		2	2	1	2
	La Rada	2	2	2	2	2
	El Cristo	1	2	1	2	1
	Arroyo Vaquero		2	2	1	2
	La Galera-Dorada	2	2	2	2	2
Casares	La Paloma	2	2	2	2	1
	Ancha		2	2	2	2
Manilva	Sabinillas		2	2	2	2
	Chullera-Sabinillas	2	2	2	2	2
	El Castillo		2	2	2	2
	Chullera		2	2	2	2

2 Aguas aptas para baño de muy buena calidad
1 Aguas aptas para el baño, de buena calidad
0 Aguas no aptas para baño

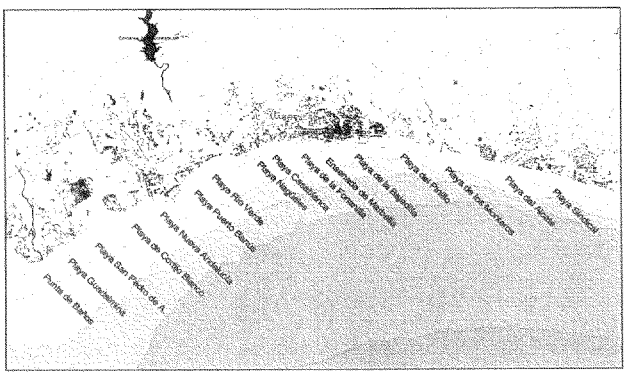
Fte.: Navarro Jurado, E. (2.003)



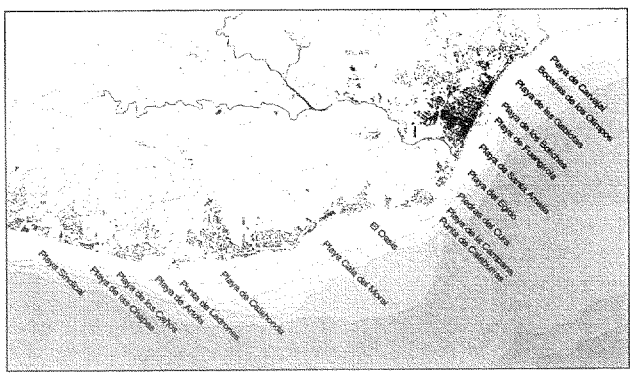
1. *Situación de las playas de Manilva, Casares y Estepona*



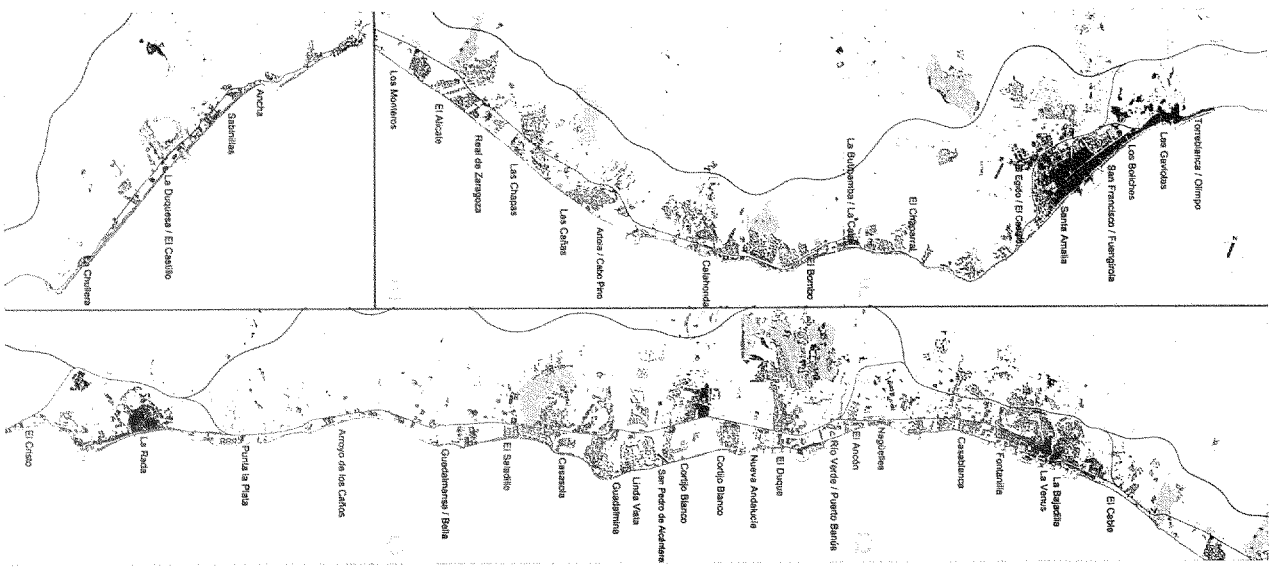
2. *Situación de las playas de Estepona*



3. *Situación de las playas de Marbella*



1. *Situación de las playas de Marbella, Mijas y Fuengirola*



MIJAS	USO	ANCHURA	LONGITUD	OCUPACIÓN	ARENA	COLOR ARENA	SITUACIÓN
CALAHONDA		25	4300		MEDIA	DORADA	URBANA
EL BOMBO		30	800	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
LA BUTIBAMBA / LA CALA		35	1800	BAJA	MEDIA	DORADA	URBANA
EL CHAPARRAL		15	200	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
FUENGIROLA							
EL EJIDO / EL CASTILLO		65	800	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
SANTA AMALIA		30	2100		MEDIA	DORADA	URBANA
SAN FRANCISCO / FUENGIROLA		30	250	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
LOS BOLICHES		60	2500		MEDIA	DORADA	URBANA
LAS GAVIOTAS		60	2500	MEDIA	MEDIA	DORADA	URBANA
TORREBLANCA		30	1500	MEDIA	MEDIA	DORADA	URBANA
OLIMPOS		15	100	BAJA	MEDIA	DORADA	URBANA

MARBELLA	USO	ANCHURA	LONGITUD	OCUPACIÓN	ARENA	COLOR ARENA	SITUACIÓN
CHULLERA			3500		MEDIA	GRIS	URBANA
LA DUQUESA / EL CASTILLO		40	1500	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
SABINILLAS		40	1500	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
CASARES							
ANCHA		70	2100		MEDIA	GRIS	URBANA
ESTEPONA							
LA GALERA		30	1000	BAJA	MEDIA	GRIS	RUSTICA
BAHIA DORADA		20	500	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
ARROYO VAQUERO / GUADALOBON		15	3100	BAJA	GRUESA	GRIS	URBANA
COSTA NATURA		15	850	BAJA	GRUESA	GRIS	URBANA
EL CRISTO		30	600	BAJA	MEDIA	DORADA	URBANA
LA RADA		25	2400		MEDIA	DORADA	URBANA
PUNTA LA PLATA		8	2500	BAJA	GRUESA	GRIS	
ARROYO LOS CAÑOS		14	1500	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
GUADALMANSA / BELLA		15	2700		GRUESA	GRIS	RUSTICA
EL SALADILLO / CASASOLA			3700		GRUESA	GRIS	URBANA

MARBELLA	USO	ANCHURA	LONGITUD	OCUPACIÓN	ARENA	COLOR ARENA	SITUACIÓN
GUADALMINA		10	1700	MEDIA	GRUESA	GRIS	URBANA
LINDAVISTA		40	1000	BAJA	GRUESA	GRIS	URBANA
SAN PEDRO DE ALCANTARA		25	425	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
CORTIJO BLANCO			1900	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
NUEVA ANDALUCIA / EL DUQUE		40	1300	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
RIO VERDE		40	1600	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
PUERTO BANUS		40	200	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
EL ANCON		15	700	BAJA	MEDIA	GRIS	URBANA
NAGÜELLES (MARBELLA CLUB)		25	2900		MEDIA	GRIS	URBANA
CASABLANCA		30	1500	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
FONTANILLA			900	MEDIA	MEDIA	DORADA	URBANA
EL FARO		30	200	BAJA	FINA	GRIS	URBANA
LA VENUS / BAJADILLA		20	1000	BAJA	MEDIA	DORADA	URBANA
EL CABLE		50	800	BAJA	GRUESA	GRIS	URBANA
LOS MONTEROS		15	2000	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
EL ALICATE		15	1900	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
REAL DE ZARAGOZA		12	2450	MEDIA	MEDIA	GRIS	URBANA
LAS CHAPAS		15	750	BAJA	MEDIA	DORADA	URBANA
LAS CAÑAS			1000	BAJA	MEDIA	DORADA	URBANA
ARTOLA - CABO PINO	AUDISTA	40	1250	MEDIA	FINA	DORADA	RUSTICA

CARACTERISTICAS DE LAS PLAYAS EXISTENTES

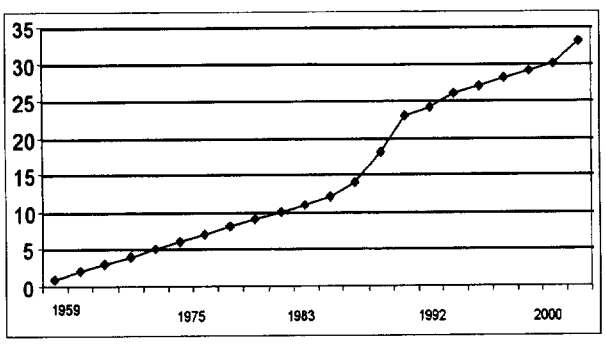
• *Los campos de golf*

Los campos de golf han sido la apuesta más decidida y con mayor éxito comercial del producto turístico costasoleño ya que han contribuido notablemente a la "redefinición del modelo". Tal es la repercusión que se puede afirmar, sin lugar a dudas, que la Costa del Sol Occidental es la zona de España con mayor concentración de campos de golf. Tener una oferta de 33 campos sitúa a la zona en una posición privilegiada en esta oferta.

La importancia que esta tipología de turismo se revela imparable precisamente, y no por casualidad, con la etapa actual de "redefinición del modelo", ya que el campo de golf pone en valor territorios alejados de la primera línea de playa y posibilita por tanto la extensión del modelo turístico hacia el interior, primero del propio ámbito de estudio y con posterioridad hacia el interior provincial (Alhaurín, Coín e incluso Antequera). Se convierten en factor de localización para urbanizaciones, hoteles y demás actividades turísticas, el ejemplo del ámbito de estudio más claro es Benahavís, que se integra en la dinámica turística gracias a esta oferta, convirtiéndose hoy en día en la extensión norte de Marbella. Sin lugar a dudas los campos de golf en la Costa del Sol no son un equipamiento más, sino que actúan como auténticos "espacios productivos" que habrá que reglar y tener en consideración para el futuro desarrollo turístico de la costa.

La evolución temporal revela las distintas funciones que han adquirido los campos en la historia turística de la Costa del Sol. No es coincidencia que el primer campo inaugurado en la zona, concretamente en 1959 Guadalmina Golf (Sur) en San Pedro de Alcántara (Marbella), se realice en el inicio del proceso turístico, pues la demanda extranjera requería de estas instalaciones. A partir de ahí, el desarrollo fue continuado y concentrado en las inmediaciones de Marbella y en menor medida en Estepona, donde la demanda turística tenía más poder adquisitivo. Mijas empezó a formar parte de esta oferta a mediados de los setenta y Manilva a mediados de los ochenta.

Evolución del número de campos de golf en la Costa del Sol Occidental (1959-2003)



Fuente: Patronato de Turismo de la Costa del Sol y Amorós Bernabéu (2003) Elaboración propia.

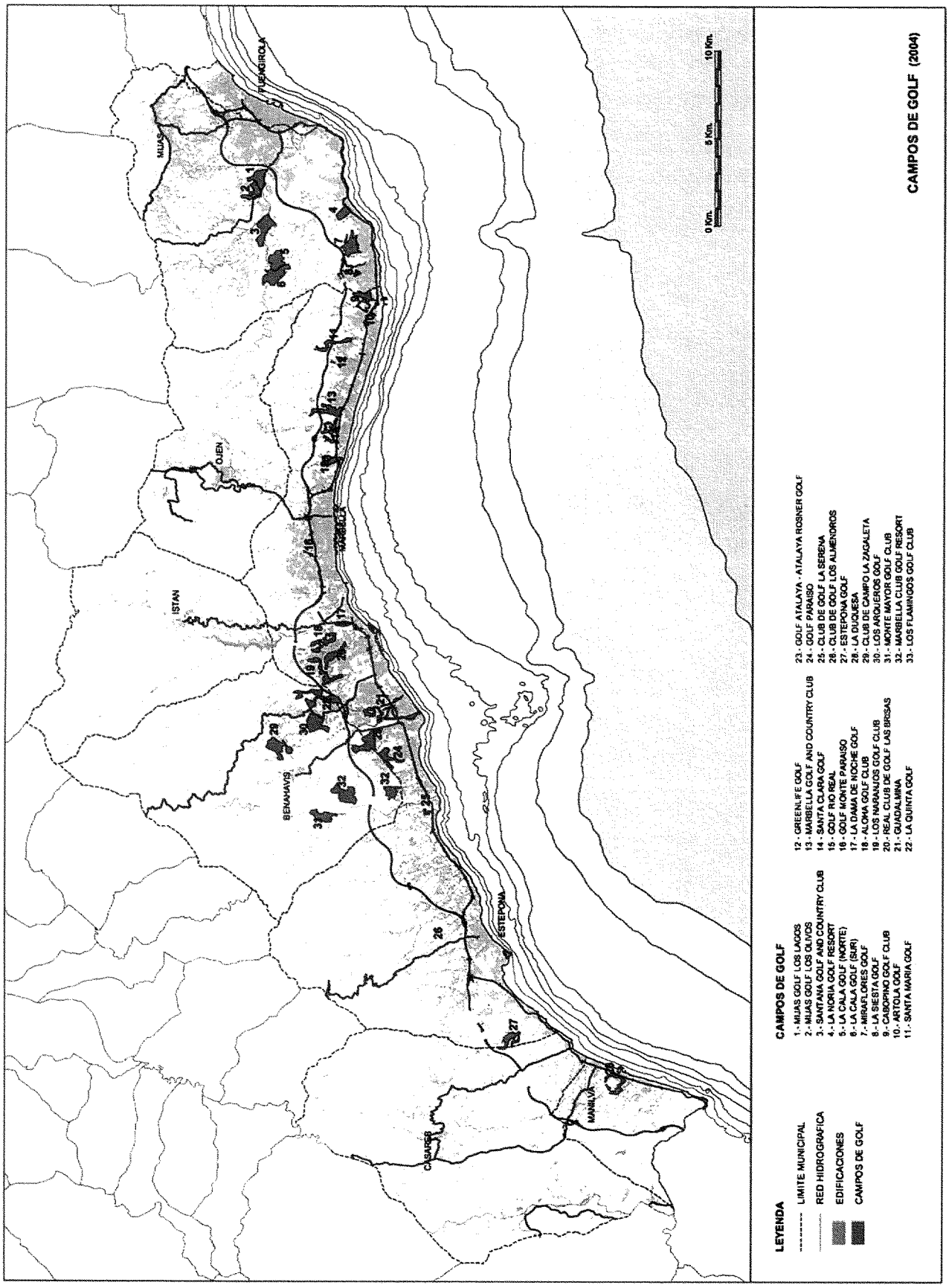
La auténtica explosión se realiza a finales de los años ochenta y principios de los noventa, y es la apuesta más decidida dentro de la estrategia de diversificación de la oferta que emprende el nuevo modelo turístico.

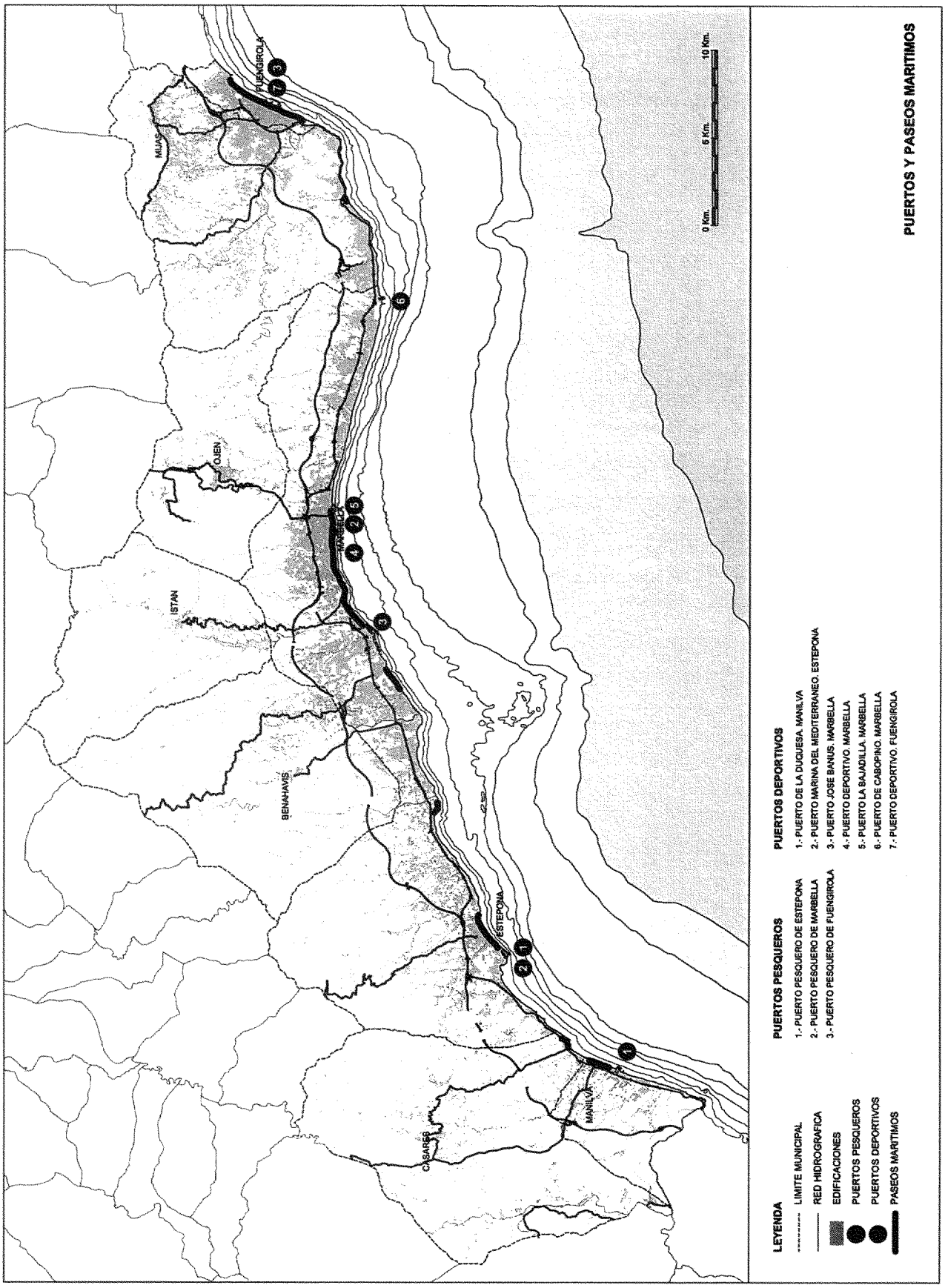
Es posible que aumente su demanda en los próximos años, debido a las exigencias de un turismo muy cualificado y diferenciado del touroperador que requiere de este tipo de instalaciones en un atractivo territorio y buen clima como el que se da en la Costa del Sol. Sin embargo, deberán considerarse estas dotaciones deportivas como auténticos proyectos paisajísticos de integración medioambiental que requiere también sus propias y específicas normativas para ser considerado funcionalmente como tales y no exclusivamente como simples pretextos de desarrollos inmobiliarios.

Municipio	Nombre	Año	Hoyos
Mijas	Mijas Golf Los Lagos	1976	18
	Mijas Golf Los Olivos	1984	18
	La Cala Golf (Sur)	1990	18
	Miraflores Golf	1990	18
	La Cala Golf (Norte)	1990	18
	La Siesta Golf	1993	9
	Santana Golf and Country Club	2004	18
Marbella	Guadalmina Golf	1983	18+9
	Golf Río Real	1965	18
	Artola Golf	1964	9
	Real Club de Golf Las Brisas	1969	18
	Aloha Golf Club	1975	18+9
	Los Naranjos Golf Club	1977	18
	La Quinta Golf	1989	18+9
	Monte Paraíso Golf	1989	9
	Marbella Golf and Country Club	1990	18
	Sta. María Golf	1991	18
	Dama de Noche	1992	18
	Greenlife Golf Club	2000	18
	Cabopino Club	2001	18
	Santa Clara Golf	2001	18
Estepona	Atalaya Golf	1966	18
	El Paraíso	1974	18
	Estepona Golf	1991	9
	Cota de la Serena	1991	18
	Atalaya Golf (Rosner)	1993	18
	Los Almendros	1999	9
Manilva	La Duquesa	1985	18
Benahavís	Los Arqueros Golf	1991	18
	Club de Campo La Zagaleta	1995	18
	Marbella Club Golf Resort	1998	18
	Monte Mayor Golf Club	1989	18
	Los Flamingos Golf Club	2001	18

• *Puertos pesqueros y deportivos*

En el tramo de costa situado entre Fuengirola y Manilva existen 4 puertos deportivos, Puerto Banús, Deportivo Marbella, Cabopino y La Duquesa. Los puertos de La Bajadilla en Marbella, Estepona y Fuengirola son pesqueros con concesiones deportivas.


CAMPOS DE GOLF (2004)
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
CAMPOS DE GOLF
CAMPOS DE GOLF
1.- MIJAS GOLF LOS LAGOS
2.- MIJAS GOLF LOS OLIVOS
3.- SANTANA GOLF AND COUNTRY CLUB
4.- LA NORIA GOLF RESORT
5.- LA CALA GOLF (NORTE)
6.- LA CALA GOLF (SUR)
7.- MIRAFLORES GOLF
8.- LA SIESTA GOLF
9.- CABOPINO GOLF CLUB
10.- ARTOLA GOLF
11.- SANTA MARIA GOLF
12.- GREENLIFE GOLF
13.- MARBELLA GOLF AND COUNTRY CLUB
14.- SANTA CLARA GOLF
15.- GOLF RIO REAL
16.- GOLF MONTE PARAISO
17.- LA DAMA DE NOCHE GOLF
18.- ALOHA GOLF CLUB
19.- LOS NARANJOS GOLF CLUB
20.- REAL CLUB DE GOLF LAS BRISAS
21.- GUADALMINA
22.- LA QUINTA GOLF
23.- GOLF ATALAYA - ATALAYA ROSNER GOLF
24.- GOLF PARAISO
25.- CLUB DE GOLF LA SERENA
26.- CLUB DE GOLF LOS ALMENDROS
27.- ESTEPONA GOLF
28.- LA DUQUESA
29.- CLUB DE CAMPO LA ZAGALETA
30.- LOS ARQUEROS GOLF
31.- MONTE MAYOR GOLF CLUB
32.- MARBELLA CLUB GOLF RESORT
33.- LOS FLAMINGOS GOLF CLUB
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
ISTAN
BENAHAVIS
MARBELLA
ESTEPONA
CASARES
MANILVA


PUERTOS Y PASEOS MARITIMOS
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
PUERTOS PESQUEROS
PUERTOS DEPORTIVOS
PASEOS MARITIMOS
PUERTOS PESQUEROS
1.- PUERTO PESQUERO DE ESTEPONA
2.- PUERTO PESQUERO DE MARBELLA
3.- PUERTO PESQUERO DE FUENGIROLA
PUERTOS DEPORTIVOS
1.- PUERTO DE LA DUQUESA. MANILVA
2.- PUERTO MARINA DEL MEDITERRANEO. ESTEPONA
3.- PUERTO JOSE BANUS. MARBELLA
4.- PUERTO DEPORTIVO. MARBELLA
5.- PUERTO LA BAJADILLA. MARBELLA
6.- PUERTO DE CABOPINO. MARBELLA
7.- PUERTO DEPORTIVO. FUENGIROLA
0 Km.
6 Km.
10 Km.
MANILVA
CASARES
ESTEPONA
BENAHAVIS
ISTAN
OJEN
MIJAS
FUENGIROLA

Características de los Puertos Deportivos del tramo Fuengirola-Manilva.

Puerto	Esloras	Capacidad total (amarres)	Calado máximo (m)
La Duquesa (Manilva)	De 8 m. a 20 m.	328	4,5
Estepona	De 6 m. a 35 m.	446	4,5
Puerto Banús	De 6 m. a 50 m.	915	7,5
Deportivo Marbella	De 6 m a 20 m.	377	4,0
La Bajadilla (Marbella)	De 6 m. a 35 m.	268	8,5
Cabopino (Marbella)	De 6 m. a 16 m.	169	4,5
Fuengirola	De 8 m. a 20 m.	275	4,0

Fte: HIDTMA, 2.003.

La titularidad de estos puertos corresponde a la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), y su gestión se realiza directamente o a través de concesiones a entidades privadas que abonan a la EPPA el canon correspondiente.

Los tres puertos pesqueros están situados en el núcleo urbano de las respectivas poblaciones, compartiendo las obras de defensa con instalaciones náutico-deportivas. No obstante, la actividad pesquera se ha venido reduciendo en los últimos años en los tres puertos de la zona, especialmente en lo que se refiere a la pesca desembarcada.

Existen además dos pantalanes para el acceso al mar, con posibilidad de atraque temporal de embarcaciones. Estas instalaciones están situadas en la playa de Guadalmina y frente a la playa del hotel Marbella Club respectivamente.

La necesidad de nuevas plazas de amarre en la costa malagueña es un hecho reconocido por todo el sector; no obstante, por motivos ambientales y de operatividad del sistema, tanto la Dirección General de Costas como la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), consideran prioritario dar respuesta a esta demanda preferentemente mediante la ampliación de las instalaciones náuticas actuales, siempre y cuando resulten viables.

Los puertos deportivos existentes tienen además déficit en cuanto a sus accesos rodados, debido a la propia trama urbana de las poblaciones costeras, con viales irregulares, estrechos, de poca capacidad y muy transitados. Esta estructura urbana dificultará en gran manera la ampliación de algunos de los puertos deportivos actuales de este tramo de costa.

• *Otros equipamientos de interés turístico*

Junto al turismo de golf cabe citar el turismo de congresos y reuniones que se concentra en la temporada baja o media. Como respuesta a la demanda creciente de este producto turístico se han remodelado 32 hoteles para acondicionar salas adecuadas, y se han construido los palacios de congresos de Marbella y Estepona.

Oferta hotelera con instalaciones para reuniones y congresos (2003)

Municipio	Estrellas	Número de hoteles	Nº de salas	Capacidad	Plazas hoteleras
Fuengirola	4	3	10	1.696	1.833
Mijas	5	2	9	987	519
	4	1	1	100	204
	3	1	3	530	256
Marbella	5	5	24	4.999	2.035
	4	10	63	8.254	4.798
	3	3	4	307	1.201
Estepona	5	3	6	730	977
	4	3	19	2.597	1.828
Ojén	3	1	1	50	52
Costa del Sol		32	140	20.250	13.703

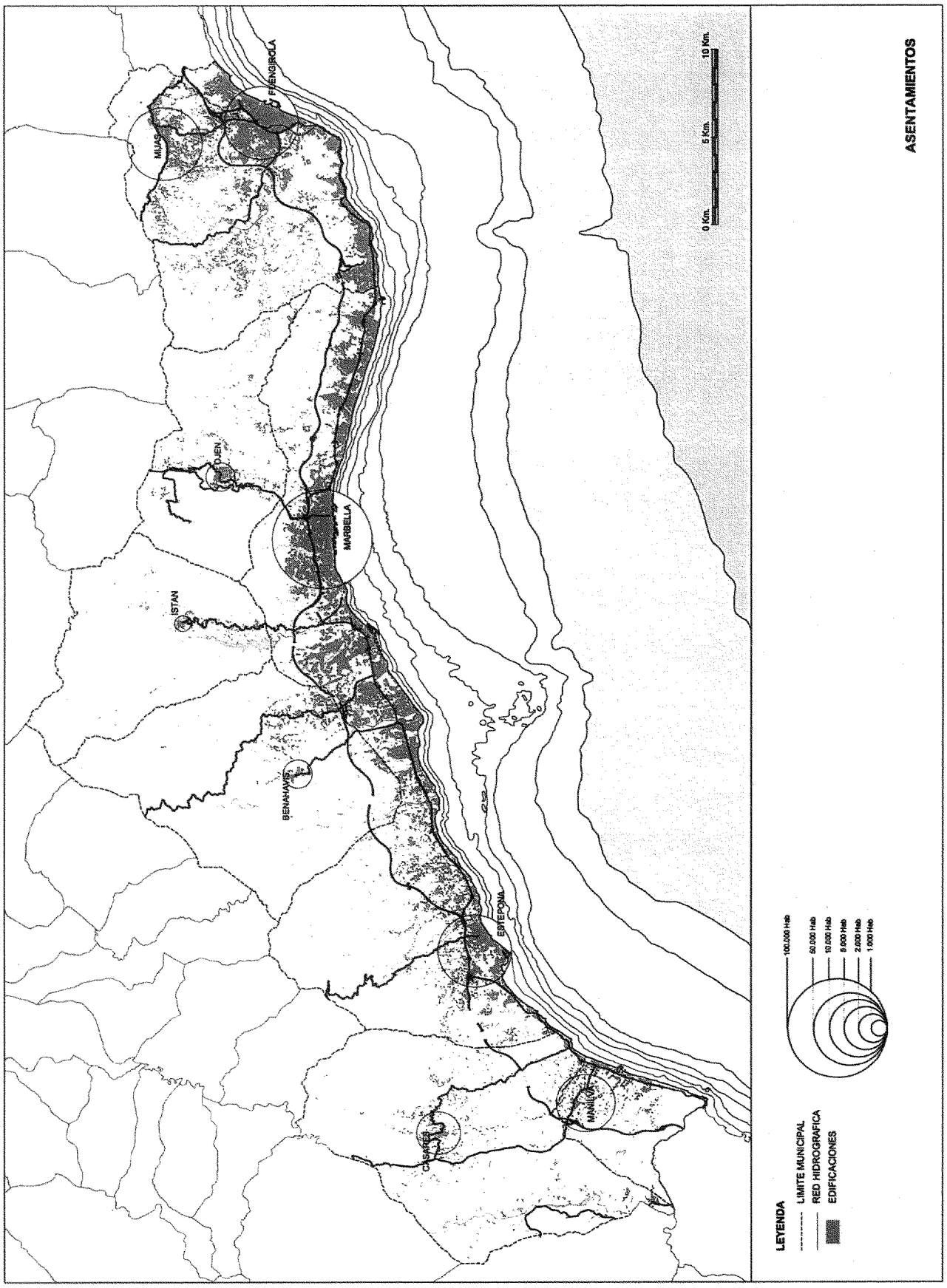
Otros equipamientos que contribuyen a cualificar y diversificar la oferta son los ligados al turismo ecuestre (hipódromo de Mijas, Escuela de Arte Ecuestre de Estepona, y centros ecuestres de Fuengirola, Mijas y San Pedro de Alcántara) y al turismo de salud, de gran expansión en los últimos cuatro años (balnearios, centros de hidroterapias, talasoterapia, cuidado del cuerpo...etc.), junto a las nuevas instalaciones hoteleras dedicadas a la mejora de la salud o el relax que se convierten en una de las ofertas que más se están desarrollando en la actualidad, debido a la imagen cosmopolita de la Costa del Sol en general y en particular de Marbella.

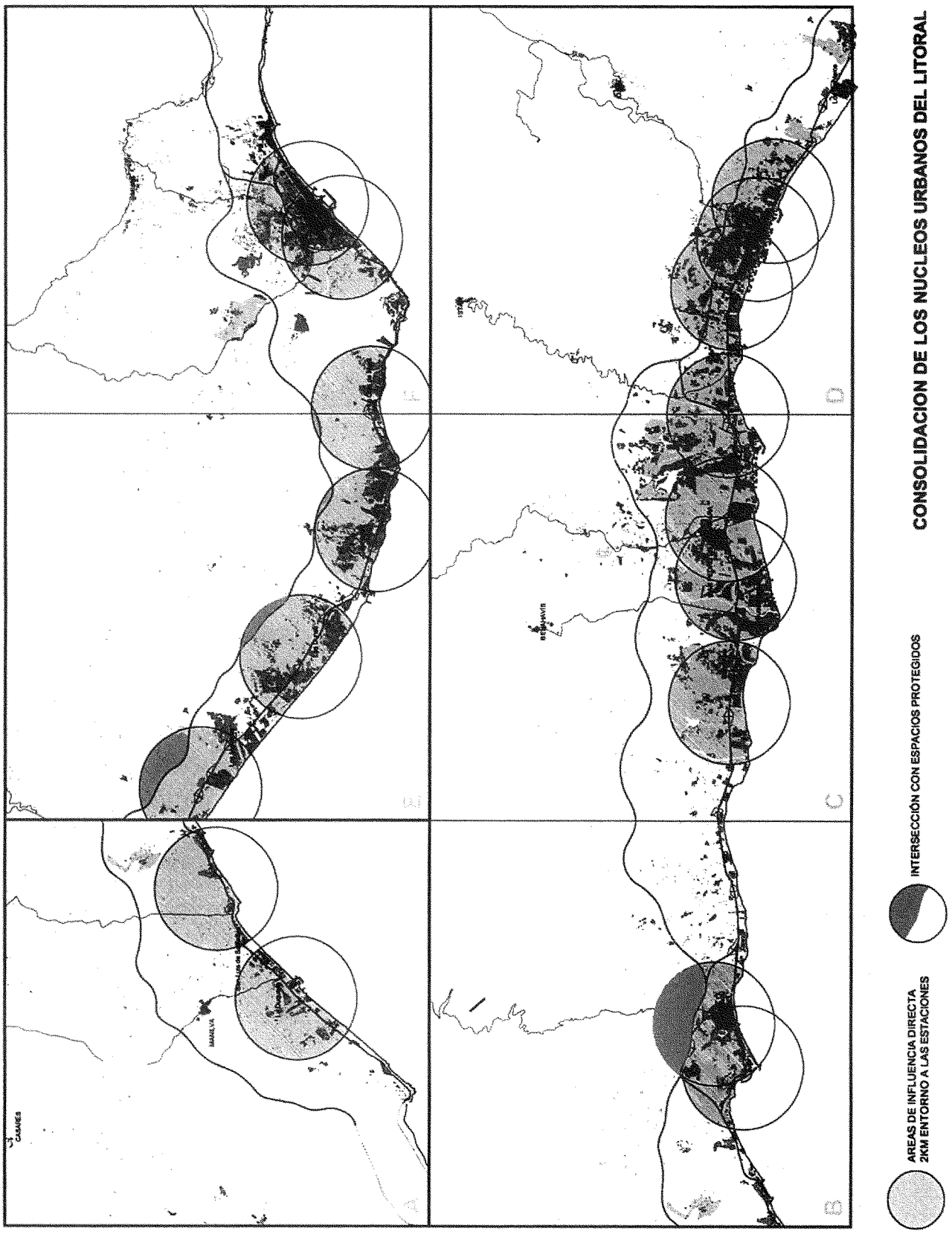
F) El sistema de asentamientos

Destacan en este ámbito dos centralidades:

– El conjunto, Fuengirola-Litoral de Mijas, constituye un continuo urbano con un fondo consolidado superior a los 5 kilómetros que ha sobrepasado la cota de los 100 metros y alcanza el piedemonte de la Sierras de Mijas, adentrándose ya en zonas protegidas de dicha sierra. A mediados de los años ochenta se inició un proceso de remodelación interna de este espacio con la localización de áreas de servicios que los núcleos primitivos no eran capaces de albergar, comenzando un proceso de desplazamiento del proceso constructivo hacia zonas más expeditas de edificación.

El modelo de crecimiento desarrollado en esta zona de la costa ha pasado por diversas fases de crecimiento cuantitativo y morfológico: ensanches, reforma interior de núcleos tradicionales, núcleos singulares fruto de iniciativas particulares, diseminación de la urbanización turística en el es-


ASENTAMIENTOS
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MARBELLA
ESTEPONA
BENAHAVIS
ISTAN
OJEN
FUENGIROLA
MIJAS
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
100.000 Hab
50.000 Hab
10.000 Hab
5.000 Hab
2.000 Hab
1.000 Hab


CONSOLIDACION DE LOS NUCLEOS URBANOS DEL LITORAL
INTERSECCIÓN CON ESPACIOS PROTEGIDOS
AREAS DE INFLUENCIA DIRECTA
2KM ENTORNO A LAS ESTACIONES
A
B
C
D

pacio no urbanizado, todo ello supeditado a una configuración del espacio centrado en su capacidad residencial y en la relación con la playa. No obstante, en el proceso de expansión urbana seguido se muestra una clara dependencia sobre las formas de ocupación condicionadas por el sistema viario. La sucesivas mejoras y circunvalaciones de la N-340 ha permitido un desarrollo de suelo importante, que se ha ido completando a través de una serie de ejes transversales entre los que destacan la carretera locales, Benalmádena a Mijas y Fuengirola-Las Lagunas a Mijas, algunas de la cuales se han constituido, tal como la N-340, en verdaderas calles de este entramado urbano, que en la actualidad se encuentran totalmente saturadas de tráfico.

Se ha mantenido una fuerte demanda de suelo para la construcción de urbanizaciones y zonas de ocio lo que ha provocado una sobrevaloración del mismo, una evidente masificación y un desfase entre el crecimiento residencial y la dotación de equipamientos, ya sean los propios de las zonas turísticas o de lo urbano estricto. Las edificaciones de promoción privada han ido creciendo, pero los nuevos equipamientos y servicios urbanísticos no han aparecido tan rápidamente a pesar de los esfuerzos que se han venido realizando para ello. El aumento en las necesidades de equipamientos colectivos han desbordado tanto a las instituciones directamente implicadas, como también a la misma estructura urbana que ha debido adecuarse a las nuevas pautas que exige la vida cotidiana de los habitantes, tanto foráneos como autóctonos, de una sociedad turística avanzada.

– El segundo conjunto o centralidad mencionada, Marbella-Nueva Andalucía-San Pedro-Estepona, se vertebra a partir del cordón litoral y la carretera N-340. La extensión urbanística de suelo se compone de una franja de terrenos llanos que no superan, salvo excepciones, los 3 kilómetros (salvo la zona de Nueva Andalucía), límite de la zona de influencia de la carretera mencionada. Estos suelos, como continuo, carecen de criterios unitarios para el desarrollo de infraestructuras básicas y viario secundario. Las urbanizaciones turísticas se construyen centradas sobre sí mismas sin previsión alguna de conexión o contigüidad con las urbanizaciones vecinas. Esto impide que se pueda establecer una estructura viaria que las comunique y que sirva de alternativa a la ya saturada N-340 para la movilidad de los residentes.

La situación de los municipios que rodean o conectan con estas centralidades es dispar en cuanto al grado de implantación del proceso urbano, pero similar en cuanto a las presiones que sufren. Mientras que Benahavís se configura como un apéndice del desarrollo urbanístico del conjunto Marbella-Nueva Andalucía-San Pedro-Estepona, y por tanto sigue la dinámica de este núcleo, Manilva y el litoral de Casares desarrollan un modelo de ocupación intensivo menos visible por la disponibilidad y el vacío de los espacios circundantes. Ojén e Istán se mantienen a la expectativa con la dificultad que ello supone, al estar situados en zonas de sierra y parajes protegidos.

Todo ello, origina territorialmente un sistema dual de asentamientos. Por un lado, los del litoral en donde se concentra la mayor población y conforma la actual conurbación de la Costa del Sol (Fuengirola, Mijas-Costa, Marbella, Estepona), siendo Marbella quien ostenta la centralidad; y por otro lado, los del interior (Mijas, Ojén, Istán, Benahavís, Casares y Manilva) que conforman la segunda línea de implantación más limitada por su topografía y espacios protegidos.

G) Impacto de la urbanización sobre el medio natural.

La relación con el medio presenta características muy diferenciadas entre las zonas interiores y el litoral. En los municipios en los que el proceso de urbanización aún no ha hecho acto de presencia con la intensidad de los municipios litorales, Ojén, Istán, Casares y en menor medida Benahavís, perviven valores ecológicos y una mayor presencia del medio natural.

Los espacios naturales más próximos al litoral están siendo ocupados y urbanizados con pautas urbanas semejantes a las existentes en la zona litoral. En los espacios más alejados se dan nuevas formas de ocupación urbana extensiva, mediante núcleos de pequeño tamaño y arquitecturas populares. La extensión de la urbanización y la implantación de actividades urbanas en el medio natural y forestal están dando lugar a tensiones e impactos diversos.

Así, la aparición de estas urbanizaciones e implantaciones urbanas ha transformado la cubierta vegetal, las deforestaciones e implantación de edificaciones, las aperturas indiscriminadas de viales, los desmontes y movimientos indiscriminados de tierras, las talas abusivas no acordes con la aptitud de los suelos, etc... han incrementado los riegos de incendios, de erosión, y han modificado el papel regulador del régimen hídrico, favoreciendo la escorrentía superficial en las lluvias torrenciales.

Otra consecuencia es la contaminación de agua, debido al vertido a los cauces de aguas residuales, detergentes, contaminantes biológicos, y restos orgánicos de las poblaciones y urbanizaciones. Además, los depósitos de residuos sólidos urbanos o vertederos enclavados en estas zonas repercuten directamente en las aguas, a través de la lixiviación de su perfil e incorporación de las sustancias a capas freáticas y cursos superficiales.

El proceso de urbanización produce además afecciones sobre vías rurales al romperse su continuidad en los itinerarios por su anexión total o parcial al su uso privado, con la consiguiente reducción de su funcionalidad recreativa.

El planeamiento urbanístico, siguiendo las categorías del Plan Especial de Protección del Medio Físico ha recogido y en algunos casos ampliado las categorías de protección, si bien estos suelos están sufriendo tensiones derivadas del intenso proceso de urbanización.

Se señalan según categorías de protección y municipios las principales problemáticas que afectan a los suelos no urbanizables según las calificaciones del planeamiento:

• *Agrícola de Máxima Protección o Paisajes Agrarios Singulares y Protección de viñedos (Manilva).* La mayor parte de estos espacios coinciden con acuíferos que requieren una protección especial, a lo que debe unirse su interés paisajístico. Sin embargo, la competencia por el uso del suelo es intensa por lo que han sido profundamente transformadas o, cuando menos, han perdido su funcionalidad agraria. Se integran en este grupo las siguientes zonas:

- Benahavís: Huertas del Guadalmansa, del Guadaiza, y del Valle del Arroyo del Llano de la Leche.

- Casares: Zonas de regadíos de las vegas de los ríos Genal, Guadiaro, Manilva y Acedía y Zonas de secanos del río Manilva y del río Guadiaro.

- Estepona: Huertas del Padrón, del arroyo La Cala y del Castor-Velerín. Zonas agrícolas de Guadalmansa-Cancelada y Regadíos del Guadalmina.

- Marbella: Huertas del río Guadaiza.

- Manilva: Huertas del río Manilva y cultivos agrícolas de viñedos.

- Mijas: Regadíos del río Fuengirola y Huertas del arroyo de la Cañada.

- Ojén: Huertas en la cabecera del río Fuengirola

- Istán: Regadíos del arroyo de río Molinos.

- Manilva: Huertas del río Manilva y otras zonas agrícolas menores protegidas.

Protección de Acuíferos. En esta categoría se incluyen las protecciones explícitas y delimitadas en este sentido, por la legislación sectorial

- Casares: los Acuíferos calizo-jurásicos de las Sierras de Utrera y Crestellina y los Acuíferos cuaternarios del río Genal y Guadiaro.

Ambiental. Espacios protegidos relativamente extensos, diversificados en sus características, con utilización o vocación principalmente forestal, en los que la cubierta forestal cumple una función ambiental equilibradora de destacada importancia. Comportan en general importantes valores paisajísticos y en ocasiones valores faunísticos destacados. Igualmente los documentos de planeamiento suelen incluir en esta categoría aquellos espacios que aún no teniendo una cubierta forestal importante, presentan un relieve de notable incidencia paisajística. Así mismo hay que destacar el especial interés hidrológico que poseen los espacios incluidos en esta categoría dentro de los términos municipales.

- Estepona: Sierra Bermeja.

- Ojén: Sierra Blanca, Canucha y Alpujata.

Arqueológica. Entendida en el planeamiento como sistemas culturales y recreativos que destacan por su interés científico-cultural o por constituir espacios potencialmente utilizables para el esparcimiento de la población. Existe una catalogación bastante detallada de los yacimientos arqueológicos y de su ubicación que contribuye a su protección.

- Benahavís: Torre Tramores, Torre Campanillas, Torre de Torrecilla, Torre Estéril, Torre de la Leonera, Despoblado de Daidín y Castillo y despoblado de Montemayor.

- Casares: Taller lítico de Ferrete, Sierra Crestellina I y II, Lacipo, Acueducto de Lacipo, Fortaleza romana de la Sierra Crestellina, Baños de Hedionda, Piletas de la Torre de la Sal, Castillo de Casares, Torre de la Sal o Salto de la Mora, Torre Cuadrada, Cerro Reales, Recinto fortificado de Sierra Crestellina, Puente sobre el arroyo Albarrán, Presa sobre el arroyo Albarrán I y II.

- Manilva: Destacan como zonas arqueológicas: Haza El Casareño, Terán, Castillo de San Luís de Sabinillas, La Alcaría, Los Hidalgos, Las Lagunetas, Castillo de la Duquesa, Cortijo de Félix, Finca de Centeno, Cerrillo de la Sepultura, Nacimiento del Arroyo del Estanquillo, La Dehesilla, Cuesta del Calafate, Castillejo de Alcorrín, El Cerro del Tesoro, Torre de la Chullera, El Hacho, Barrida de Sabinillas.

Protección Especial. Se trata de espacios de singular interés ecológico por sus características naturales. Aunque forestales están relativamente bien conservadas y gestionadas, presentan una amenaza constante de los incendios forestales que aqueja de modo endémico a estos espacios.

- Casares: Pinsapar de Sierra Bermeja, Playa ancha y Bahía de Casares.

- Estepona: Reales de Sierra Bermeja, y Zonas protegidas del litoral.

- Fuengirola: Zonas protegidas del litoral.

- Marbella: Zonas protegidas del litoral y Cauce del río Guadalmina.

- Mijas: Zonas protegidas del litoral y Zonas protegidas de la Sierra de Mijas.

- Manilva: Zonas protegidas del litoral.

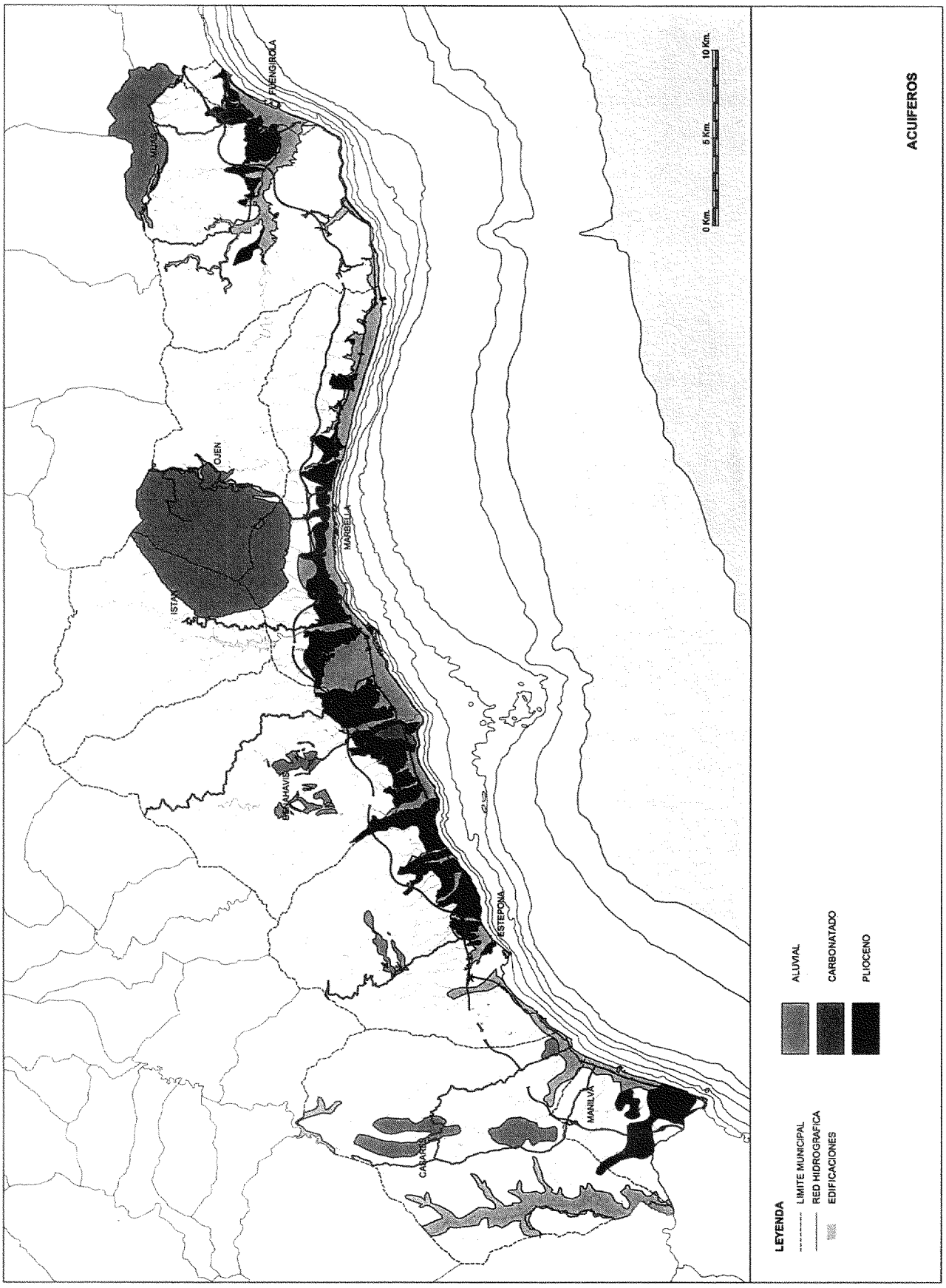
- Istán: Bosque de Bornoque.

En las zonas protegidas del litoral el peligro radica en la ocupación del frente litoral por las construcciones y otras instalaciones turísticas.

Forestal y de Potencialidad Forestal. En la categoría forestal se incluyen los sistemas culturales y recreativos que destacan por su interés científico-cultural o por constituir espacios potencialmente utilizables para el esparcimiento de la población. Son espacios forestales, en general repoblaciones, que por su localización cumplen o pueden cumplir un papel destacado como áreas de ocio y recreo extensivo. En la categoría de potencialidad forestal se Integran además aquellas zonas de vocación forestal en las que la acción directa del hombre o los incendios forestales ha hecho desaparecer la cubierta forestal o ésta se encuentra muy degradada, pero que puede recuperarse mediante su regeneración y reforestación..

- Benahavís: Categoría denominada Espacios Forestales de Interés Recreativo y Forestal, Guadaiza-Las Máquinas, Valle del Alisal, Loma de la Torrecilla, Categoría denominada Suelos No Urbanizables de Potencialidad Forestal, Parajes de la Cañada de las Higueras y Parajes de los Almajales.

- Casares: Denominados por el planeamiento como Espacios de Protección Forestal Productivo, incluye a los Mon-


ACUIFEROS
0 Km.
5 Km.
10 Km.
FUENGIROLA
MIJAS
OJEN
MARBELLA
ESTEPONA
MANILVA
ALUVIAL
CARBONATADO
PLIOCENO
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES

tes Públicos de Sierra Bermeja, Monte del Duque, Alrededores montañosos del casco urbano de Casares. Zonas forestales de protección ambiental. Zonas forestales de protección forestal productivo.

– Marbella: Se califica como suelo forestal, los suelos poblados por el arbolado o con características apropiadas que le harían susceptible de tal actividad, así como los terrenos que, en orden a evitar el proceso de erosión deberían ser repoblados.

– Mijas: Sierra de Mijas.

– Ojén: Viñas Viejas-Camorro. Zonas forestales de protección ambiental.

Estos suelos están sufriendo modificaciones inducidas por las transformaciones producidas sobre su cubierta vegetal, la cual se ve agredida por los incendios forestales, los procesos de erosión, las deforestaciones y las talas abusivas y finalmente la introducción del proceso de urbanización, mediante edificaciones y apertura de viales.

Protección complejo serrano.

– Benahavís: Angosturas del Guadalmina. Cerros de Montemayor. Cerros de Abanto y el Duque. Sierra de las Apreta-deras. Sierra Palmitera. Cerros y Lomas de Doña Juana Guadalmansa-Hinaharro. Guadaiza-Daidín.

– Istán: Gran parte del término municipal de Istán.

Zonas Húmedas Naturales y Artificiales. Se incluyen en esta categoría aquellos embalses o zonas húmedas que se han convertido en importantes núcleos de concentración y estancia de migración de avifauna.

– Benahavís: Embalse de la Leche. Embalse de Cancelada o Taraje.

– Istán: Embalse de la Concepción.

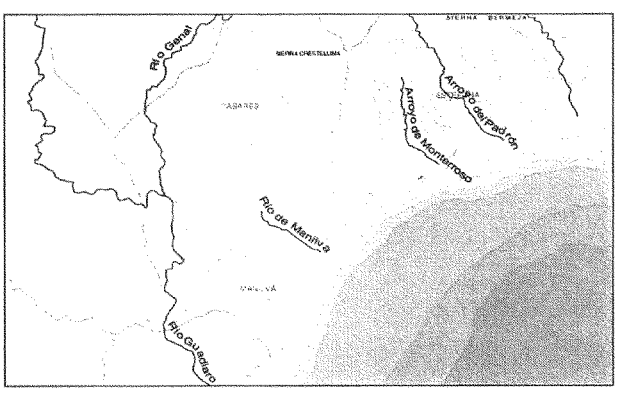
Protección de cauces.

– Benahavís: Riveras del Guadalmina.

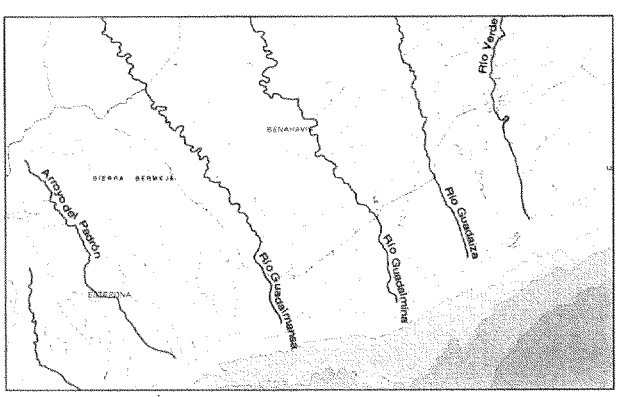
– Istán: Riveras del río Verde.

Parajes singulares.

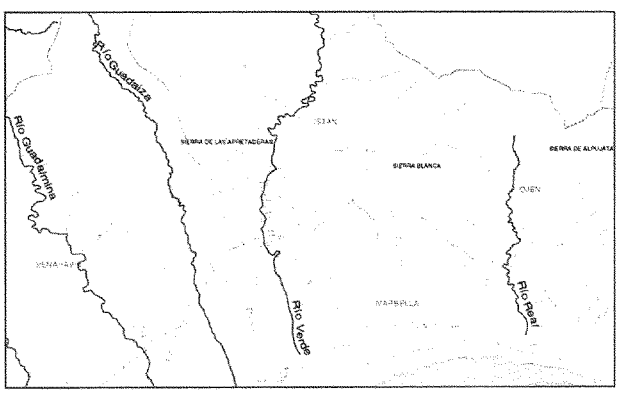
– Benahavís: Parajes singulares entorno al núcleo urbano.



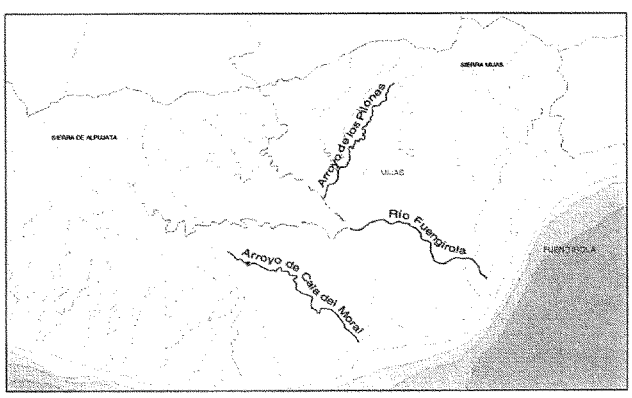
1. *Detalle de la red hídrica de Manilva, Casares y Estepona*



2. *Detalle de la red hídrica de Estepona, Benahavís y Marbella*



3. *Detalle de la red hídrica de Benahavís, Marbella, Istán y Ojén*



4. *Detalle de la red hídrica de Marbella, Ojén, Mijas y Fuengirola*

H) Red hídrica y recursos hídricos disponibles.

En el marco del Plan Hidrológico Nacional, la Costa del Sol Occidental queda encuadrada en su totalidad en el subsistema I-3 "Cuencas vertientes al mar entre las desembocaduras de los ríos Guadiaro y Guadalhorce", inserta en el sistema "Serranía de Ronda"

La bondad del clima de la costa donde prevalecen las temperaturas suaves a lo largo de todo el año, un elevado número de horas de sol y precipitaciones escasas, contrasta con la importancia relativa de sus recursos hídricos en un espacio de tan reducidas dimensiones, debido a que se encuentra también muy cercana la importante cuenca pluviométrica de Grazalema.

La red hídrica debe su configuración principalmente al relieve y al clima. Por un lado, la presencia muy cercana a la costa de grades relieves implica un perfil de los ríos de muy elevada pendiente y corto recorrido. Como consecuencia, las precipitaciones, propias del clima Mediterráneo, se caracterizan por una fuerte irregularidad anual e interanual que repercuten en el comportamiento de estos ríos mostrándose a modo de ramblas que funcionan torrencialmente.

Los principales ríos de la Costa del Sol Occidental, de Este a Oeste son: Fuengirola, Verde, Guadaiza, Guadalmina, Guadalmansa y Manilva, pero el tipo de cauce predominante son los ríos-ramblas de entre 15-30 km. de trazado rectilíneo y dirección meridiana.

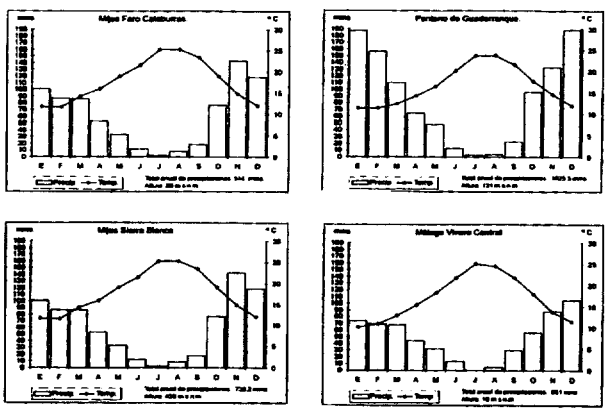
Las características de la red hidrográfica, tanto en lo relativo a los cursos como al régimen de sus aguas, están influidas por un conjunto de factores, agrupables en dos categorías: relieve e hidrometeorología.

En función del relieve pueden diferenciarse tres tramos que determinan los perfiles longitudinales y la dirección de los cursos de los ríos: desde Torremolinos a Marbella, de Marbella a Estepona y de Estepona a Guadiaro. El primero de ellos está vertebrado por el conjunto que conforman las Sierras de Mijas, Alpujata y Blanca y Canucha. Por la naturaleza de los materiales, calcáreos, ambas sierras se resuelven como zonas de acumulación de agua subterránea, que vuelve a la superficie en forma de manantiales allí donde los materiales silíceos entran en contacto con los mármoles. En el segundo tramo, que se extiende entre Marbella y Estepona, es Sierra Bermeja, y los espigones a ella asociados, el elemento clave del relieve. Este macizo es un vasto afloramiento de peridotitas, con una orla de materiales maláguides y alpujárrides en sus sectores sur y este. La red fluvial ha segmentado este afloramiento en un conjunto de espigones, de altitud creciente desde la costa hacia el interior, orientados en dirección SW-NE. Por último, el tercer tramo, entre Estepona y Guadiaro, está caracterizado por una litología diferente y unas alturas sensiblemente menores a las anteriores. En el entorno de Punta Chullera está representada la Unidad del Aljibe, cuya serie superior está compuesta por unas areniscas, muy características, de color parduzco, y más amplia representación tiene una formación tipo fliysch, compuesta por una sucesión de materiales margosos y areniscosos. Por último deben señalarse la existencia de pequeños afloramientos de calizas, cretáceas y jurásicas, en el entorno de Sierra Crestellina y al oeste de río Manilva.

La hidrometeorología influye directamente sobre el régimen de caudal. La Costa del Sol Occidental queda incluida en el grupo de "clima de latitudes medias", y dentro de este en el tipo mediterráneo. En cuanto el régimen térmico, la variación térmica es moderada, con veranos cálidos a calurosos e inviernos suaves. El régimen de los ríos que avenan la Costa del Sol Occidental se ajustan a las características generales de tipo pluvial subtropical o subtropical mediterráneo; todos ellos presentan un máximo de caudal en invierno y una sequía larga y pronunciada en verano, resultado de lo cual es una irregularidad intraanual muy pronunciada.

Los acuíferos, tanto históricamente como en la actualidad, han sido los principales abastecedores de agua para el conjunto de la población, especialmente en los meses de verano, pues debido al fuerte estiaje, los recursos subterráneos son fundamentales para abastecimiento a la población.

En la Costa del Sol Occidental hay ejemplos de acuíferos tanto carbonatados como detríticos. Al primer grupo le corresponden los subsistemas de la Sierra Blanca y la Sierra de Mijas, y también los de las Sierras de Casares y Manilva, pero de menor importancia; a ellos hay que añadir, pese a no estar localizada estrictamente en la Costa del Sol Occidental, la unidad Yunquera-Nieves, desde el momento en que de una surgencia vinculada a ella nace río Verde. Al segundo grupo, corresponden los acuíferos del litoral Marbella-Estepona, el del río Fuengirola y Guadiaro, y el del bajo Guadalhorce.



Climogramas de las estaciones del ámbito

Respecto a los recursos disponibles, las variaciones son importantes, si se toma como referencia los datos del Plan Hidrológico de la Cuenca Sur (datos del año hidrológico 88/89) y su revisión del año 2001, que incluye los datos de los últimos años (89/90 al 99/2000); en estos últimos años las variaciones representan aportaciones medias en los embalses superiores a un 12% en toda la cuenca. Este incremento del 12% de aportaciones en el caso de la presa de la Concepción se eleva hasta el 81,6 % por los trasvases del los ríos Guadalmansa, Guadalmina y Guadaiza. Cualquier cifra resultante tendrá, con el contraste de la realidad, años en los que se podrá disponer de más recursos y otros en los que la grave sequía impedirán suplir las demandas. En cualquier caso, se opta por las cifras medias que aseguren los niveles de garantía expresados en el Plan Hidrológico.

En función de los datos aportados por el Plan Hidrológico, para el año 2003 el balance hídrico de la Costa del Sol Oc-

cidental es deficitario en términos medios, si bien la situación se viene resolviendo mediante la sobreexplotación de los acuíferos, especialmente el de Sierra Blanca y Sierra de Mijas, y la infradotación de los regadíos, una actividad no esencial en la Costa del Sol.

Las perspectivas de futuro nos ponen de manifiesto importantes incertidumbres en cuanto a la disponibilidad de recursos. La demanda urbana prevista cifrada en 48 hm³/año casi se ha duplicado mientras que la demanda agrícola se ha reducido de los 46 hm³ planificados a 22-30 hm³/año. La demanda crece a un ritmo superior al 5% anual frente al 2% que preveía e Plan Hidrológico, lo que implica la necesidad de buscar nuevos recursos para hacer frente a los desarrollos futuros.

En los últimos años se han planteado diversas soluciones por parte de los diversos organismos con competencias en la materia, entre ellas, el recrecimiento de la Presa de la Concepción hasta una capacidad de 100 hm³, la conexión Málaga Costa del Sol mediante infraestructuras con 1500l/s de capacidad, el túnel de trasvase Genal – Verde, o las presas de los ríos Ojén y Alaminos, No obstante, el Programa AGUA del Ministerio de Medio Ambiente y la administración hidráulica de a Junta de Andalucía se plantean como objetivos a más corto plazo la necesidad de mejorar la gestión de los recursos hídrico, un mejor aprovechamiento de las aguas residuales, e incrementar la disponibilidad del recurso mediante la desalación, remodelando y poniendo en servicio la desaladora de Marbella y condicionando los nuevos desarrollos turísticos a la construcción de las desaladoras que se precisen.

Resumen de los recursos disponibles y su aplicación (año 2003)

		Hm³/año	Observaciones	Abastecimiento	Agrícola	Golf
Recursos subterráneos	S. Blanca-S. de Mijas	13,4	Sobreexplotados (25,6)	25,6		
	Río Fuengirola	8,7	Sobreexplotado (12,7)		9,0	3,7
	Marbella-Estepona	14,4	Sobreexplotado (18,5)	8,3	2,8	7,4
Recursos superficiales	Regulados Río Verde	43,0	Sobreexplotado (61,5)	58,7	2,8	
	Fluyentes	10,5	Se usa en función aprovechamiento		8,0	2,5
No convencionales	Desalados	16,0	No usado			
	Reutilizados	4,0	Se podrían utilizar 50 hm³/año			4,0
Transferencias	Guadiaro	5,0	Solo emergencias			
	Málaga	6,0	Solo emergencias			
TOTAL				92,6	22,6	17,6

I) Los riesgos naturales, tecnológicos y antrópicos.

Los riesgos catastróficos de origen natural en los municipios de la Costa del Sol Occidental pueden clasificarse, en términos generales, como de intensidad media - alta. La actividad geológica es muy intensa y los regímenes pluviométrico y térmico presentan un carácter extremo que propicia el desarrollo de inundaciones e incendios.

Los riesgos tecnológicos o de origen humano no alcanzan la misma repercusión a lo largo de territorio analizado. Este tipo de riesgo está directamente asociado a la presencia de las actividades humanas, por lo que tienen un carácter más focalizado y se manifiestan, principalmente, de forma puntual. No obstante se considera la especial significación del riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas no tanto por la cantidad de sustancias transportada sino como consecuencia de la densidad del tráfico soportado, provocando un alto riesgo de sufrir accidentes en que se encuentren implicadas tales sustancias. El riesgo de sufrir episodios de contaminación en el litoral como consecuencia de vertidos de buques u otros siniestros es asimismo alto. El carácter turístico del ámbito de la Costa del Sol reduce a mínimos el riesgo derivado de la actividad industrial.

• *Avenidas e Inundaciones*

Por sus características físico-territoriales la Costa del Sol Occidental presenta una predisposición intrínseca a la formación de avenidas y a las inundaciones provocadas por los cauces fluviales. Las precipitaciones son altamente torrenciales con la fuerte irregularidad anual e interanual propia del clima mediterráneo; la red hidrográfica está muy poco jerarquizada y los cauces presentan un perfil longitudinal de elevada pendiente en los tramos alto y medio y baja en los tramos de desembocadura; la geología propicia la escorrentía del agua de lluvia y los usos del suelo han sido tradicionalmente agresivos con el medio, habiéndose llevado a cabo una profunda deforestación del mismo y habiéndose urbanizado espacios que, por sus características naturales, deberían haber permanecido libres de ocupación. Estas características climáticas, hidrológicas y geológicas, junto a las transformaciones de los usos del suelo propician este riesgo de inundación.

Lógicamente, las áreas de mayor riesgo son aquellas en las que confluyen una topografía más llanas (llanura litoral y vegas fluviales) con la ocupación urbana más intensa, por lo que en mayor o menor grado el riesgo es consustancial a la práctica totalidad de los cauces fluviales vertientes a la costa en el ámbito del Plan.

Nivel de riesgo de los puntos de la Costa del Sol con riesgo de inundación

Municipio	Núcleo	Zona	Nivel de riesgo
Benahavís	Benahavís	Cañada de la Algaida	C
Casares	Marina de Casares	Río Manilva	B
	Secadero	Río Guadiaro	C
Estepona	Estepona	Arroyo Taraje	C
		Arroyo Hornacino de Poniente	C
		Arroyo Piojo	C
		Arroyo Seghers	C
		Arroyo Melonar	C
		Arroyo Monterroso	D
		Arroyo Rotonda	C
		Arroyo Calanchilla	C
		Arroyo Calancha	C
		Arroyo San Antón	C
		Arroyo Saladillo	C
		Arroyo Guadalobón	B
		Arroyo Arroyuelo	C
Fuengirola	Fuengirola	Arroyo Real	IP
		Río Fuengirola	D
		Arroyo María Barranco	B
Istán	Istán	Arroyo Matarnillo	C
Manilva	El Castillo	Arroyo Estanquillo	B
	San Luís de Sabinillas	Arroyo Pueblo Mejicano	B
		Arroyo Camino Viejo a la Mar	C
Marbella	Artola	Arroyo Artola (Arroyo de las Cañas)	C
	Cortijo Blanco	Río Guadaiza	C
	Marbella	Arroyo de la Represas	C
	Nueva Andalucía	Arroyo Benabola	B
Mijas	Las Lagunas	Río Fuengirola	C
	Mijas	Cañada del Barrio	C
Ojén	Ojén	Río Almadán	C

Leyenda: IP= pendiente de reclasificación. A, B, C y D = grado de riesgo de mayor a menos de aquellos puntos de la Costa del Sol que presentan riesgo de inundación

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de COPT (2002).

Los análisis realizados por la Consejería de Medio Ambiente en el proceso de delimitación de las zonas inundables previstas en la legislación sectorial, confirman, aún con carácter provisional, este hecho. Destacan por su extensión las zonas inundables vinculadas a los ríos Guadiaro, Fuengirola, Verde, Guadaiza, Guadalmina, Guadalmansa, Guadalobón y Manilva.

Centrando el análisis en el riesgo de inundación de las áreas urbanas, el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces (Decreto 189/2002, de 2 de julio) identifica 30 puntos de riesgo en cauces urbanos con un nivel global de riesgo moderado) (seis del grupo B, veintiuno del C, dos del D y uno sin clasificar). Ninguno de ellos ha sido catalogado por el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones como objeto de actuación prioritaria ni se prevé ninguna infraestructura de interés de la Comunidad Autónoma.

Las principales causas que motivan los procesos de inundación en los núcleos urbanos son, principalmente:

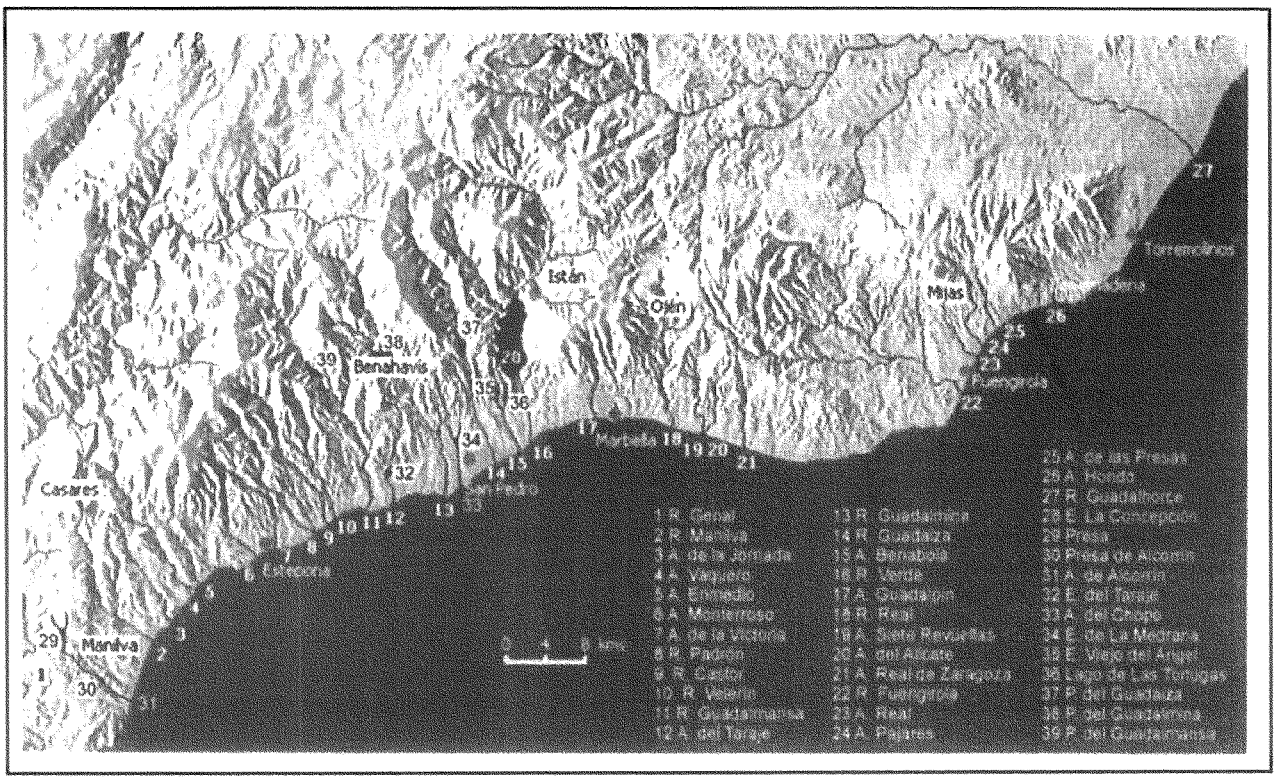
– Fuerte ocupación urbana y viaria de los cauces,

– Sección insuficiente del cauce,

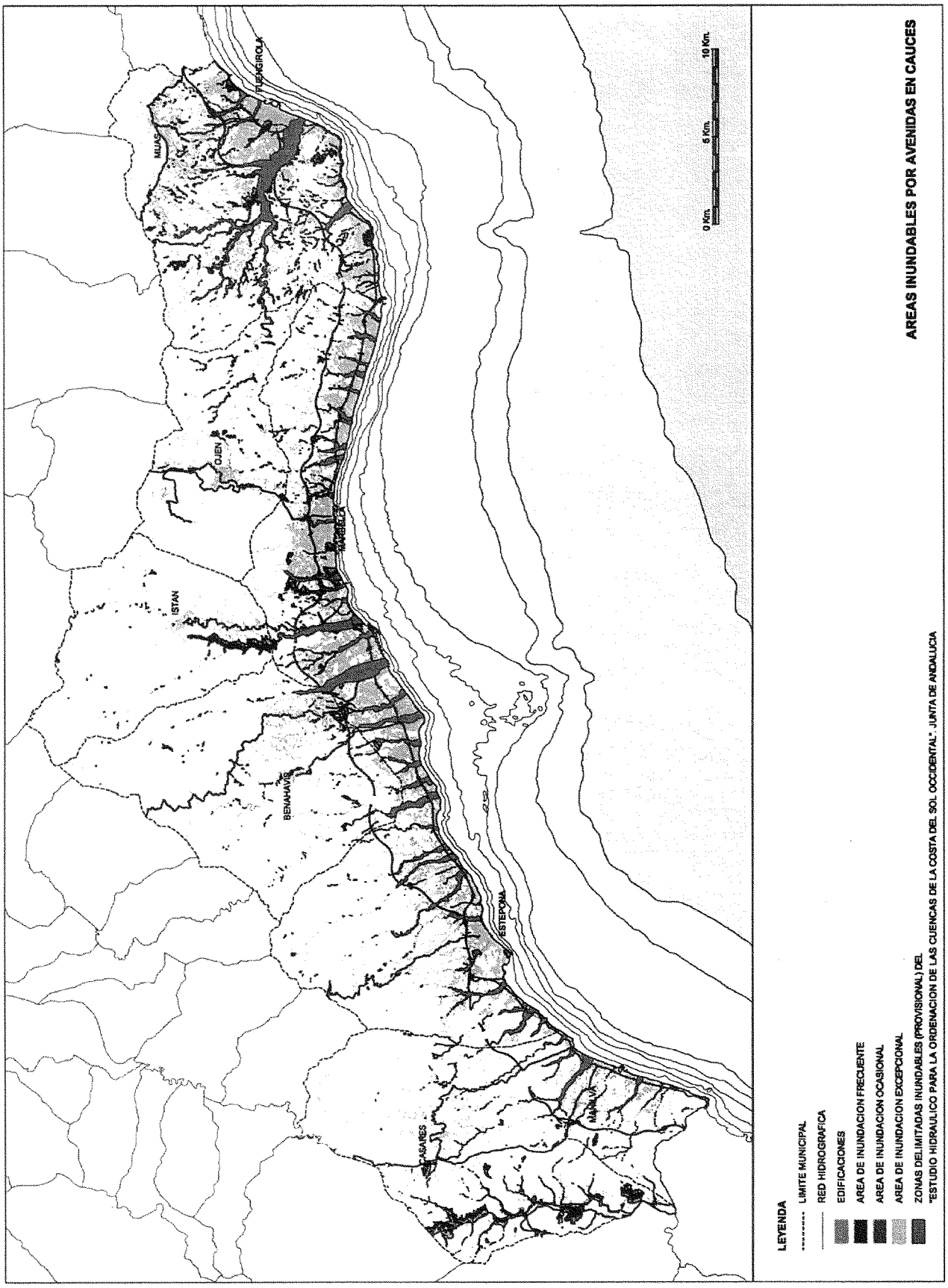
– Red de alcantarillado o drenaje insuficiente,
– Concentración y depósito de materiales sólidos,

La soluciones propuestas (a largo plazo las de nivel de riesgo C, y a medio plazo las de nivel B), consisten fundamentalmente en el ensanchamiento de la red o su encauzamiento.

Los municipios que concentran un mayor número de puntos de riesgo son Marbella y Estepona, debido a la existencia de numerosas urbanizaciones cercanas a los cauces de los ríos y arroyos. Las características de urbanización de los municipios de la Costa del Sol propician que los suelos de la franja litoral sean los que sufren, principalmente y con mayor intensidad, las inundaciones. Así, las zonas urbanas costeras de los municipios de Manilva, Casares, Estepona y Marbella son los que presentan un mayor nivel de riesgo al localizarse en terrenos susceptibles de sufrir inundaciones.



Red hidrográfica superficial de la Costa del Sol Occidental


AREAS INUNDABLES POR AVENIDAS EN CAUCES
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
AREA DE INUNDACION FRECUENTE
AREA DE INUNDACION OCASIONAL
AREA DE INUNDACION EXCEPCIONAL
ZONAS DELIMITADAS INUNDABLES (PROVISIONAL) DEL
"ESTUDIO HIDRAULICO PARA LA ORDENACION DE LAS CUENCAS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL". JUNTA DE ANDALUCIA
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
ISTAN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
MANILVA

• *Dinámica litoral. Erosión costera y temporales marinos.*

La configuración del litoral está directamente relacionada con la significación que adquieren las sierras y su proximidad al mar. Las características físicas de estas sierras litorales determinan la forma irregular de la costa donde se alternan acantilados, costas bajas rocosas y playas de arena, que configuran un litoral no homogéneo, ni topográfica ni estructuralmente, formado por una sucesión de amplios tramos arenosos, separados por zonas rocosas y ligeramente abruptas. Las playas son de gran longitud en Fuengirola, Marbella, Estepona y Manilva, mientras que el frente costero de Mijas es especialmente abrupto.

Los aportes sólidos de los ríos y arroyos a las playas, única fuente de alimentación natural, han disminuido sustancialmente a lo largo de las últimas décadas como consecuencia de la regulación de los cauces y su encauzamiento, la urbanización de zonas erosionables de las cuencas, la extracción de sedimentos de los ríos y la construcción de obras en la costa. Asimismo, las extracciones directas de arena en las playas han producido problemas de erosión y pérdida de superficie arenosa.

El emplazamiento de los puertos, desde el punto de vista de la dinámica litoral, ha contribuido a agravar la erosión de las playas contiguas, generalmente a poniente.

Sobre los 82 km. de playa del ámbito han incidido en las últimas décadas un amplio espectro de actividades que han producido la pérdida o degradación de elementos territoriales de singular valor ecológico, como algunos acantilados litorales y la mayoría del cordón dunar, del que solo perduran las Dunas de Artola.

Sobre las playas se produjo en las décadas 60 y 70 una importante ocupación de su superficie por la construcción de los paseos marítimos, que ha supuesto una clara interrupción de la dinámica eólica. La vigente Ley de Costas supuso un freno eficaz a la invasión del litoral, que se ha reforzado por la reciente Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

En el tramo de costa situado entre Fuengirola y Manilva existen unos 18 Km. de paseo marítimo, de los cuales el 70% son de tipo urbano, y el 30 % restante de tipo rústico. La anchura de media de los paseos urbanos oscila entre 6 y 20 m, mientras que la de los rústicos es de 6 m. La mayoría de los

Avances y retrocesos medios experimentados por las playas en las últimas décadas. (1985-2004)

Playa	Término municipal	Longitud (m)	Avance /(Retroceso) (m)
Los Boliches-Las Gaviotas	Fuengirola	2.300*	25
Santa Amalia	Fuengirola	1.480*	(3)
La Cala	Mijas	1.520*	-
Alicate-Las Chapas	Marbella	9.200	(10)
Pinillo	Marbella	500	65
El Ancón	Marbella	900	(35)
San Pedro de Alcántara	Marbella	1.400*	(25)
Casasola	Marbella	700	(28)
Saladillo	Estepona	2.300	(22)
Playa Bella-Las Cañas	Estepona	3.000	(5)
Punta Plata	Estepona	2.600	(12)
La Rada	Estepona	2.100*	25
Arroyo Vaquero	Estepona	3.300	(34)
Dorada-La Galera	Estepona-Casares	2.300	(35)
Ancha	Manilva	1.400	(20)
Sabinillas	Manilva	1.600	10
El Castillo-Los Toros	Manilva	3.500	(18)

**Playa regenerada en 1990-91*

paseos urbanos cuentan con un vial que discurre paralelo a la traza de los mismos, excepto el paseo de La Cala en Mijas, el de Río Verde en Marbella y el de Sabinillas en Manilva. Los paseos situados en tramos no urbanos no tienen vial.

Además de la incidencia citada de los ríos y arroyos en los procesos de inundación, el borde litoral está sometido también a la incidencia de los temporales marinos. Los paseos marítimos se configuran como un elemento frontera entre las avenidas torrenciales de las montañas tan próximas, a escasos centenares de metros de la línea de playa, y los temporales marítimos, que asimismo pueden inundar y destruir las edificaciones colindantes. Si el diseño de los paseos marítimos no mantiene este equilibrio, su construcción puede agravar la situación a uno u otro lado.

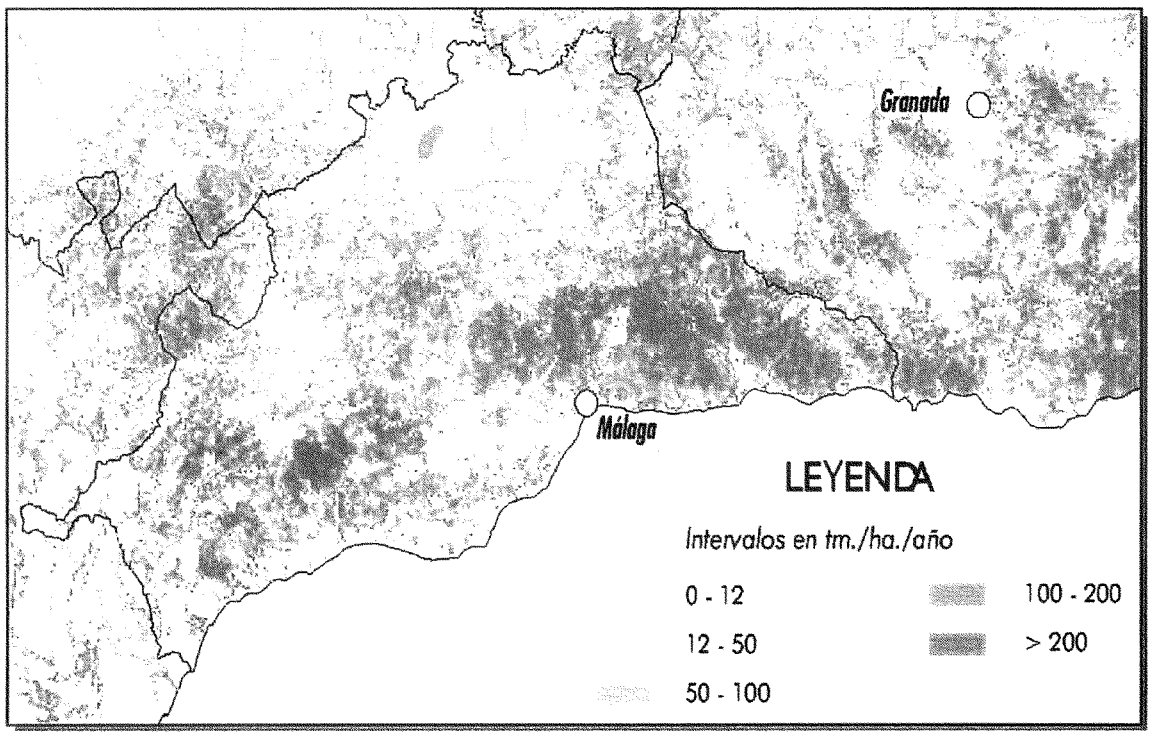
En la costa malagueña, los temporales marinos alcanzan alturas de olas superiores a los 6 metros con periodicidad decenal. A este respecto, cabe señalar que la servidumbre de protección que establece la Ley 22/1988 de Costas es de 100 metros de anchura medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar y de 20 metros sólo para los terrenos clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de la citada Ley de tal modo que en las zonas que ya estaban urbanizadas en el momento de aprobarse la Ley de Costas, y que se extienden a lo largo de muchos kilómetros de litoral malagueño, la protección de las edificaciones queda encomendada, o bien a una playa, o bien a una defensa artificial, como puede ser un escollerado o un paseo marítimo.

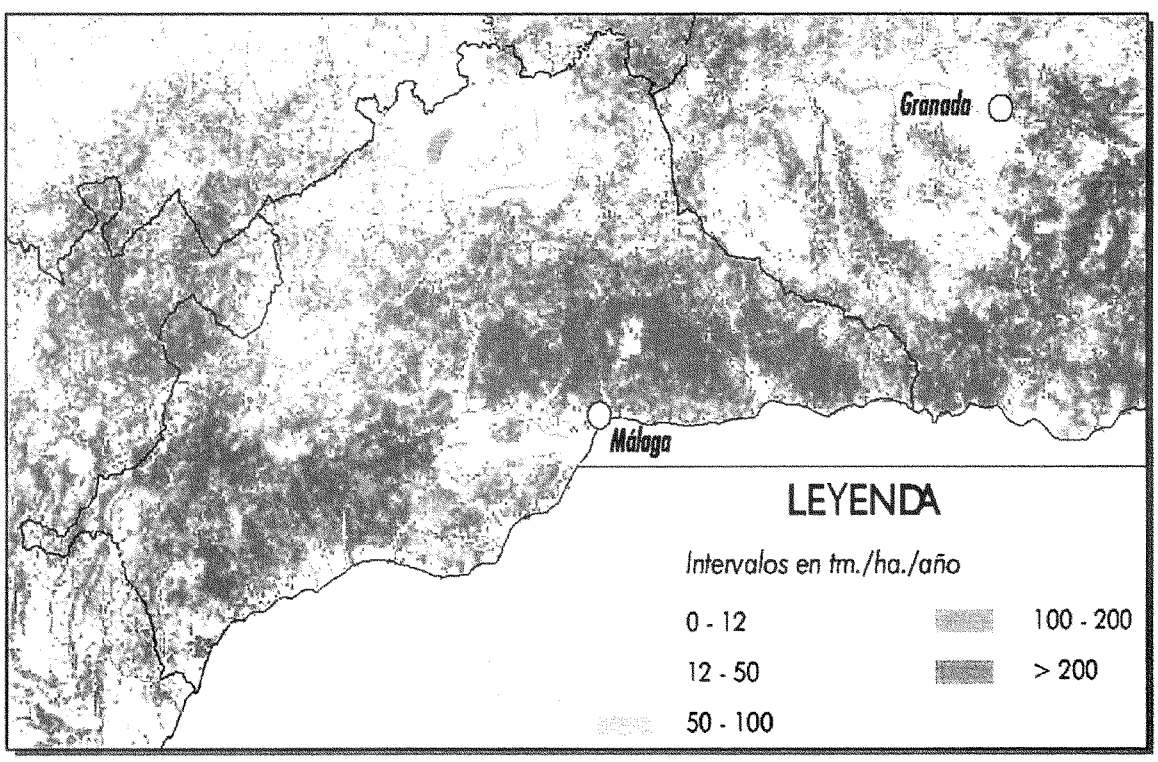
A esta misión de defensa de la costa de los paseos marítimos hay que sumar el carácter de último obstáculo frente a las avenidas de los ríos y arroyos, en los que un cordón de montañas muy próximas al mar provocan caudales de avenida intensísimos. Estos caudales son concentrados en cauces que cada vez se van estrechando más a causa de la ur-

banización del suelo, de la desaparición de las zonas de remanso y de la canalización de las riberas.

Por otro lado, la cota del paseo marítimo viene frecuentemente impuesta por la presencia de obras en la costa, como son los colectores de saneamiento y las redes de abastecimiento, construidos previamente por diversas Administraciones bajo la traza del paseo, y que dificultan el rebaje de su cota de coronación en gran parte de su longitud y limitan su capacidad efectiva de desagüe durante la avenida.

Evolución de la distribución provincial de la pérdida de suelos entre 1991 y 2000.





Fuente: Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Con carácter general, podría considerarse la posibilidad de rebajar la cota del paseo marítimo en aquellos puntos en que los cauces o calles puedan evacuar lluvias de carácter excepcional, si bien habría que valorar los posibles efectos contrarios de esta medida en caso de temporal desde el mar.

Por último, deben tomarse en consideración los efectos de la subida del nivel medio del mar. Según conclusiones de expertos publicadas por el Ministerio de Medio Ambiente, la cota de inundación en las playas de la Costa del Sol, en un periodo de retorno de 100 años, es de 3 metros sobre el nivel medio del mar, incluyendo la marea astronómica (de 80 centímetros), la carrera de marea meteorológica por baja presión (borrasca local) y el remonte de las olas de los grandes temporales por la playa. Por otro lado, y teniendo en cuenta todos los interrogantes a los que este tipo de predicciones están sometidas, el Comité Internacional del Cambio Climático ha pronosticado que el nivel del mar subirá probablemente más de medio metro en un plazo de 100 años, debido al aumento global de la temperatura por el calentamiento de la atmósfera, (el llamado efecto invernadero). En este sentido, el mareógrafo instalado en el Puerto de Málaga acusa una subida anual del nivel medio del mar superior a 2 milímetros por año en las últimas décadas, con tendencia creciente desde 1962.

• *Incendios*

Los incendios ocurridos durante el 2003 (especialmente en Mijas y Estepona) fueron ocasionados, casi en un 75%, por el hombre debido a la quema de rastrojos y residuos agrícolas incontrolados o descuidos de fumadores, y afectan principalmente a las formaciones arbustivas de matorral mediterráneo y en menor medida a pinares, estando los focos de origen localizados generalmente en las proximidades de zonas urbanas.

Independientemente de la causa que origine el incendio, se tienen que conjugar una serie de condicionantes naturales para que un incendio se desarrolle. Estos condicionantes se pueden agrupar en tres factores: biológicos, climáticos y topográficos.

Estos tres factores adquieren sus condiciones más extremas en la Costa del Sol Occidental, ya que los espacios forestales se localizan en áreas de fuerte pendiente, con una importante presencia de especies de alta combustibilidad y un tipo de formación vegetal muy abundante en nuestras latitudes, como es el matorral y el sotobosque, que favorecen la propagación entre las masas arbóreas.

En cuanto a los factores climáticos, las bajas precipitaciones y las elevadas temperaturas conllevan un elevado estrés hídrico de la vegetación que en días de viento dinamizan el incendio.

En la actualidad, las áreas forestales ocupan un espacio muy reducido como consecuencia de la intensa deforestación llevada a cabo en el siglo XIX. El valor ambiental de los espacios forestales, se incrementa con motivo, precisamente, de esa escasez que, en el caso de los pinsapos de sierra Bermeja, lleva a alcanzar niveles extremos debido a las características endémicas de los mismos.

En general se observa que las zonas con peligro de incendio se localizan a lo largo de todo el territorio a excepción, por un lado, de la franja litoral donde los usos urbanos han sustituido a la vegetación natural y con ello mermado el peligro de incendio y, por otro lado, en los valles de los principales ríos como los casos de los ríos Fuengirola y Guadiaro, donde la presencia de cultivos reduce la superficie de vegetación natural.

Los análisis efectuados para las tres épocas del año consideradas por el plan INFOCA muestran variaciones en la gradación del peligro condicionadas por el factor climático mientras que la distribución espacial de las clases de peligro para los distintos periodos es función, principalmente del factor topográfico en las épocas de invierno y primavera y función del factor combustibilidad en la época estival.

En verano, las altas temperaturas y las bajas precipitaciones provocan un elevado índice de aridez de manera que el peligro de incendio es máximo.

Las zonas con mayor peligro de incendio se corresponden con los sectores donde el índice de combustibilidad es mayor, el cual, está asociado a las zonas boscosas como los pinares de Sierra de Mijas. El resto de territorio analizado tiene un índice de peligrosidad de incendio alto debido a la presencia de formaciones vegetales con una combustibilidad moderada como es el caso del matorral que en la época estival tiene un elevado índice de ignición.

Estos sectores con peligro moderado se localizan fundamentalmente en el sector occidental, concretamente en el municipio de Casares, vinculado a una mayor presencia de zonas agrícolas.

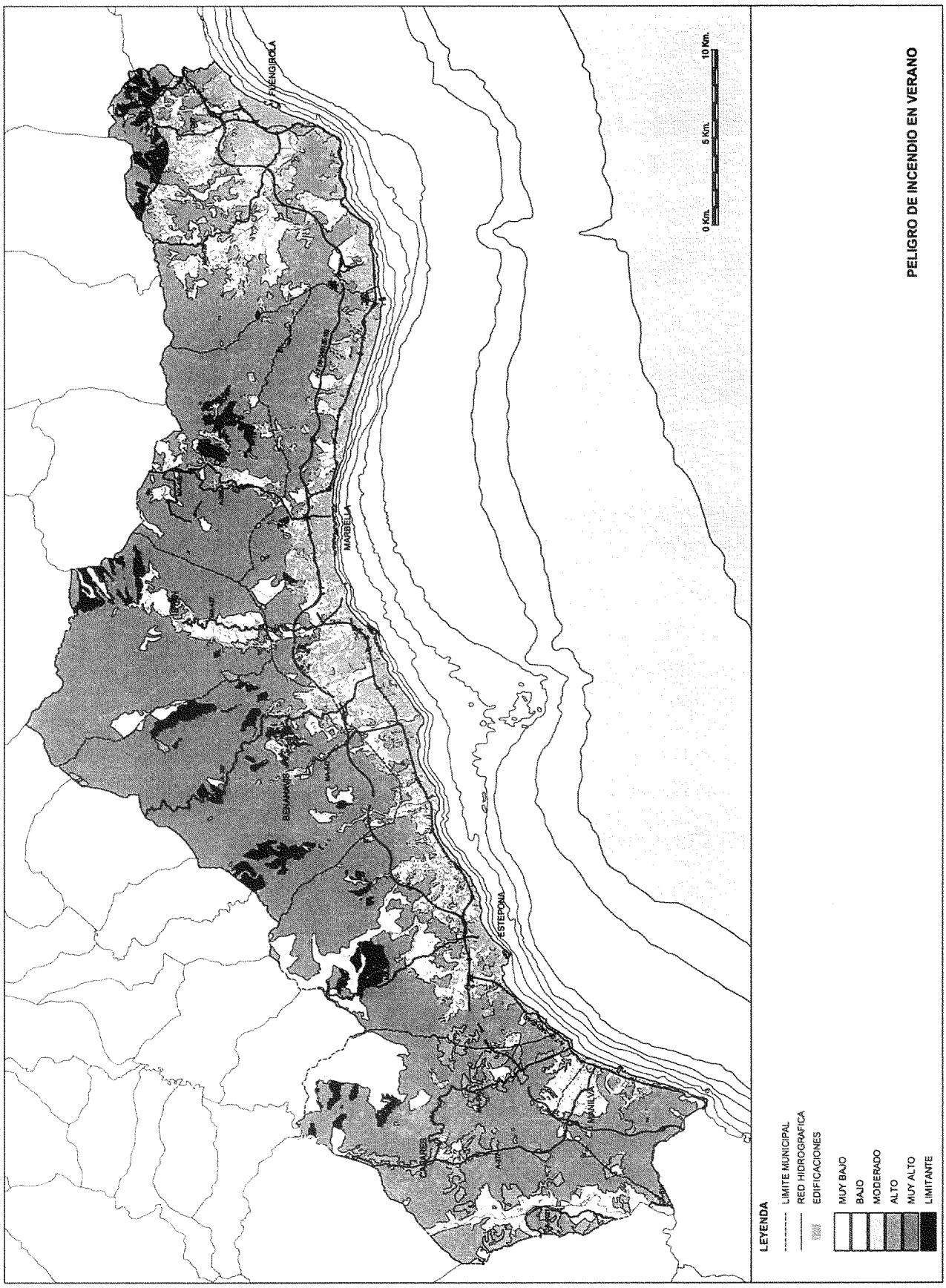
• *Movimientos en masa. Deslizamientos de laderas.*

La franja litoral y los valles de los ríos Guadiaro y Fuengirola son las áreas con menor susceptibilidad a los movimientos en masa de toda la Costa del Sol. Por el contrario, las áreas de mayor vulnerabilidad están ubicadas en las zonas montañosas del interior.

En este sector las zonas donde se han localizado elementos activadores de un movimiento en masa, como son los frentes de cabalgamiento, fallas y contactos mecánicos, presentan una susceptibilidad máxima que condiciona la edificación.

Dentro del sector montañoso de la Costa del Sol se observa un menor grado de vulnerabilidad en las áreas donde predominan materiales esquistosos en laderas con un porcentaje de pendiente inferior al 50% como ocurre en sectores de los municipios de Ojén, Mijas y Marbella principalmente.

Del análisis realizado se deduce una notable influencia de la pendiente en las clases de susceptibilidad a los movimientos en masa, de manera que las zonas donde predominan litologías potencialmente susceptibles de desarrollar movimientos gravitacionales tienen una vulnerabilidad baja debido a la escasa pendiente, caso de los sectores margosos y arcillosos próximos al litoral.


PELIGRO DE INCENDIO EN VERANO
0 Km.
5 Km.
10 Km.
FUENGIROLA
MIJAS
BENAHAVIS
ESTEPONA
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
MUY BAJO
BAJO
MODERADO
ALTO
MUY ALTO
LIMITANTE

J) El paisaje como recurso

El paisaje y su diversidad constituyen un recurso fundamental para ordenar la intervención en el territorio. En la Costa del Sol, es un recurso de especial importancia para la potenciación y desarrollo de la actividad turística, si bien, tras cincuenta años de actividad turística intensiva, el paisaje está profundamente marcado por la huella del ser humano.

Se diferencian en la Costa del Sol las siguientes unidades de paisaje:

Paisaje de la franja litoral urbanizada, se caracteriza por el desarrollo lineal y compacto de la franja litoral urbanizada, continua y dispersa a la vez, que ocupa preferentemente la cota por debajo de los 100 metros con grandes urbanizaciones aisladas que alcanzan la cota de los 200 metros, y ocasionalmente, la rebasan, más como espacio urbanizado que realmente ocupado.

Este paisaje se ha ido configurando como un aglomerado de urbanizaciones con distinto impacto visual e integración paisajística. La situación de las sierras litorales, paralelas al mar a lo largo de la franja litoral dejan solamente una exigua llanura costera que muchas veces está ausente. Los elementos estructurales transversales han dejado estrechos corredores y los ríos han formado pequeños deltas generando una configuración física con escasos espacios llanos (vega del río Fuengirola) de importancia.

La configuración de este litoral no es, pues, homogénea, ni topográfica ni estructuralmente. La significación de las sierras en el litoral estrechamente relacionadas con su proximidad al mar determinan las formas de este paisaje litoral, dando lugar a la formación de acantilados o de costas bajas rocosas, que configura una paisaje de costa irregular en la que se alternan entrantes y salientes. Desde Cabo Sardinas (límite de la provincia de Málaga al Oeste con la de Cádiz) hasta las inmediaciones de la capital malagueña el litoral costero posee una longitud aproximada de 100 km, el 80 por ciento de la longitud total de este litoral son playas.

Paisaje de los núcleos urbanos tradicionales y su entorno. Los núcleos tradicionales compactos, Mijas, Ojén, Istán, Casares, conservan la imagen tradicional de pueblo andaluz. Son núcleos urbanos muy bien adaptados al medio y, en la mayoría de los casos, mantienen su morfología y tipología tradicional.

Paisaje de sierras litorales. Está formado por la alineación paralela a la costa que se extiende desde Estepona a Mijas formada por las Sierras de Bermeja, Blanca, Alpujata y Mijas. Estas sierras son de altura modesta (entre 1.100 y 1.300 metros), aunque su cercanía al mar les da un aspecto de montaña de mayores dimensiones que aísla a la costa del interior. Las sierras litorales y prelitorales presentan una excelente calidad paisajística y un atractivo más para la zona, configurando un telón de fondo al litoral de gran atractivo que conviene preservar.

La Sierra de Mijas. En la configuración paisajística de este complejo serrano, los elementos más importantes son el abrupto relieve y los reductos de vegetación natural, fundamentalmente las masas de pinar que proporcionan una gran calidad paisajística por la espectacularidad y contraste que produce la presencia de masas arboladas en zonas que históricamente han sido repobladas. La incidencia visual es muy alta tanto hacia el litoral, sobre el que actúa como telón de fondo, como hacia el Valle del Guadalhorce, la Hoya de Málaga, y el valle del río Fuengirola, siendo también su fragilidad muy alta de tal modo que las actuaciones discordantes, como es el caso de las canteras existentes, y cualquier otro movimiento de tierras en sus laderas (taludes para apertura de nuevos ejes viarios) son muy impactantes al provocar notables impactos paisajísticos.

Lo expuesto para la Sierra de Mijas es aplicable al conjunto de las Sierras Blanca y Alpujata que completan la pantalla paisajística. En el conjunto de la Sierra Bermeja sus escarpadas laderas y sus profundas gargantas son los elementos más significativos de su paisaje, además de constituir uno de los biotopos más importantes de la provincia, pues en ella se localiza una de las especies más características de la serie Mediterránea como es el Pinsapo.

En este contexto, las sierras litorales y prelitorales presentan una excelente calidad ambiental con una importante función paisajística, tanto por su potencial de vistas y panorámicas como por ser la acotación y límite de la cuenca visual desde la costa. Así mismo, la mencionada disposición paralela de las sierras respecto a la línea de costa actúa a modo de pantalla climática, ofreciendo unas claras particularidades al impedir la incidencia de vientos continentales en las costas y reteniendo las masas húmedas marinas de acción suavizadora y temperaturas moderadas en la fachada litoral de dichos relieves. Estas particulares condiciones físicas y paisajísticas produjo en su día que el binomio playa-sol, se constituyera en factor fundamental de atracción para el turismo de masas, y posteriormente, también, en elemento importante en este sentido para el turismo de segunda residencia y residencial.

Paisajes de Regadío. A lo largo de la franja litoral, junto a las urbanizaciones turísticas y el espacio urbano consolidado aparecen restos de espacios cultivados que otorgan un matiz a la configuración del paisaje. Son espacios de reducidas dimensiones que se localizan las riberas de los ríos y en los espacios llanos todavía cultivables. La potencialidad agrícola de estos suelos, unida a la existencia de cursos importantes de agua, así como de diversos manantiales de las sierras litorales, han marcado las características de su ocupación espacial, poniéndose pronto en regadío gran parte de estas fértiles tierras.

El primer espacio paisajístico digno de mención sería el valle del río Fuengirola que es un paisaje en el que se alternan cultivo de cítricos con regadíos tradicionales de huertas. Se trata de una zona de valle que gracias a la presencia de los cultivos arbóreos de regadío presenta un valor ambiental y paisajístico importante. El valle del río Fuengirola forma un conjunto en el que este paisaje agrario está siendo totalmente desmantelado y transformado por las urbanizaciones y los campos de golf. Quedan todavía porciones de espacio agrario cultivadas, pero sus expectativas están centradas más que un desarrollo de nuevos cultivos y técnicas agrícolas en un compás de espera para su urbanización o cambio de uso dependiente de la coyuntura turística.

A lo largo de la franja litoral aparecen otros espacios de regadío. Son los casos de en Estepona, de las Huertas del Padrón, del Arroyo La Cala, del Castor-Velerín, del Arroyo de las Cañas, los regadíos del Guadalmina y la zona agrícola Guadalmansa-Cancelada. En Casares, los usos agrícolas se extienden por los valles de los ríos Guadiario y Genal, de los arroyos Jordana y la Acedía. En Manilva, las zonas de viñedos del río del mismo nombre.

Estos espacios responden a una fisonomía de paisaje de huertas y diseminados tradicionales sobre parcelaciones históricas directamente relacionados con la actividad agraria. El abandono de la actividad agraria ha ido configurando un paisaje en el que se entremezclan las nuevas edificaciones aisladas de carácter residencial turístico con las antiguas explotaciones de regadío. Estos espacios presentan un hábitat característico de paisajes más agrario que natural que le proporcionan un atractivo paisajístico singular. El verdor de los cultivos de regadío, la presencia predominante de cultivos leñosos (cítricos básicamente) que producen un paisaje arbolado, el hábitat tradicional disperso entre las huertas y frutales de cítricos, y algunas actuaciones turísticas bien integradas en el paisaje, introducen una calidad visual contrapuesta a las vertientes de los montes circundantes, las cuales se encuentran prácticamente deshabitadas y sometidas a duros procesos erosivos o constructivos.

Finalmente, los regadíos del río Guadiaro, en el principal curso fluvial del municipio de Casares. Su trazado discurre de N-S el municipio de Casares. Con escasa pendiente y abundante caudal, produce un paisaje regadíos de huerta tradicional, que además no agrede de forma significativa en el sistema acuífero ni en el paisaje.

Estos paisajes de regadío, a pesar de tratarse de espacios prácticamente llanos, su potencial de visualización es bastante elevado por cuanto se perciben vistas muy abiertas tanto desde sus propios valles como desde los relieves circundantes que, en el caso de las Sierra Blanca, Sierra Alpujata y Sierra de Mijas son de bastante calidad al tratarse de paisajes serranos muy abruptos que se levantan como telones de fondo sobre la franja litoral.

La principal característica de este tipo de cara a la ordenación es su fragilidad visual, de tal modo que las actuaciones urbanísticas pueden provocar impactos visuales importantes, por lo que se requiere que las actuaciones de carácter urbano (residenciales, industriales, de equipamiento) previstas en estos paisajes, sean especialmente cuidadosas con esta componente. Especial impacto han tenido en los últimos años los usos residenciales implantados a través de procesos de parcelación ilegal.

Paisaje de los piedemontes transformados entre las sierras litorales y la franja costera desde Estepona hasta Mijas, aparece un paisaje en el que se mezclan, de forma caótica y sin orden aparente, una arboricultura difusa a modo de mosaico de cultivos arbóreos de secano como olivares, en muchos casos abandonados, con vegetación natural fundamentalmente de matorral, alternándose este matorral en unos casos denso y en otras muy escaso. A partir de las sierras litorales, este paisaje se desarrolla entre los 200-300 m. de altura, adosados a estas sierras donde aparecen otros materiales, que configuran un relieve alomado que fue ocupado por los ríos Ojén, Fuengirola, Guadalmansa, Guadalmina, etc. Este piedemonte cae hacia la línea de playa suave y progresivamente dando forma a un segundo nivel entre los 50 y 100 m. constituido por una serie de niveles de glacis, construidos por los torrentes que bajan de las sierras. Se configura finalmente una amplia bahía (bahía de Marbella de 36 Km. de longitud) recubierta por materiales pliocenos y surcada por pequeños cursos de agua.

Paisaje de los piedemontes de vegetación natural. Desde Estepona hasta Manilva, el paisaje es netamente diferente, ya que posee se configura en un flysch de suelos albarizos de la unidad del Campo de Gibraltar que posee características morfológicas propias. El paisaje que se conforma es ondulado, sin cambios bruscos de pendiente (salvo allí donde se producen los afloramientos calcáreos) y con planicies de tamaño significativo, sobre todo en la confluencia de los arroyos. La vegetación natural que presenta es típicamente mediterránea, predominando el estrato arbustivo así como los estratos inferiores de pastizal y herbazal.

En este paisaje las actuaciones constructivas han sido muy escasas destacando: algunos cortijos, construcciones eléctricas de alta tensión, aerogeneradores eólicos (ya dentro del municipio de Casares), caminos forestales (sin pavimentar y de difícil tráfico rodado) y cortafuegos, y algunas construcciones aisladas y pequeñas urbanizaciones. Esta zona cuenta con algunos puntos elevados que poseen un buen potencial de vistas hacia la costa, hecho que ha condicionado bastante la expansión interior del proceso urbanístico.

Entremezclados con este paisaje se localizan afloramientos calcáreos como la Sierra de la Utrera que constituye el macizo kárstico más meridional y bajo (no supera en su cumbre los 350 metros sobre el nivel del mar) del continente Europeo. Conforma un relieve derivado del control tectónico y litológico semejante al característico del Torcal de Antequera.

K) Las infraestructuras hidráulicas.

Los municipios de la Costa del Sol Occidental se encuentran abastecidos, en esencia, por los recursos del Embalse de la Concepción, en el río Verde (aguas de buena calidad y con gran facilidad para llenarse en otoño y primavera), al cual se le incorporan los trasvases de los ríos Guadaiza, Guadalmina y Guadalmansa; desde este embalse, una amplia red de conducciones de transportes llevan el agua hasta Torremolinos por la parte oriental y hasta Manilva por la occidental.

Esta red de conducciones de transportes es doble en casi toda la longitud de la costa. Asociado a estas conducciones hay una serie de depósitos generales de la conducción (Marbella, Estepona, Benalmádena, Fuengirola, Torremolinos) que tienen como función el adaptar la oferta a la demanda, variable a lo largo del día y del año, mientras que la producción de agua tratada de la estación de tratamiento es prácticamente constante. Junto a estos depósitos generales los ayuntamientos tienen un gran número de depósitos con una función marcadamente local pero que ayudan a la regulación general.

En el momento actual el agua para el abastecimiento proviene del Embalse de la Concepción, en río Verde; del trasvase de los ríos Guadaiza, Guadalmina y Guadalmansa al citado embalse, y de los pozos del Fuengirola y Guadiaro.

La capacidad máxima del embalse de río Verde es de 56 hectómetros cúbicos, mientras que la aportaciones medias de río Verde y Guadaiza son de 52 y 10 hectómetros, respectivamente, y la de los trasvases de los ríos Guadalmina y Guadalmansa de 14 hectómetros, en el primer caso, y de 12, en el segundo.

La desaladora de la Costa del Sol, ubicada en Marbella, con una capacidad anual de producción cifrada en 20 hectómetros, no ha entrado en funcionamiento; en el Plan Hidrológico se contempla la posibilidad de construir embalses en los ríos Alaminos y Ojén, con capacidad de 9 y 15 hectómetros, respectivamente, y aportaciones medias entre 7 y 10 hectómetros.

A partir de 1995, y como consecuencia de la sequía del 93/94, se interconectan las cuencas de los distintos sistemas de abastecimiento a la provincia, por lo que quedaron unidas las distintas fuentes de suministro, de forma reversible, entre los embalses de La Viñuela, Guadalhorce, Verde y Guadiaro.

La infraestructura de abastecimiento actualmente en servicio parte del embalse de la Concepción en río Verde y mediante canal llega a la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP), situada en la cota 70 y a 2,5 kilómetros del citado embalse. Esta estación tiene una capacidad actual de 2,3 metros cúbicos por segundo.

El agua tratada pasa a un depósito de 50.000 metros cúbicos de capacidad, del que salen dos ramales, Este y Oeste, que terminan, respectivamente en Torremolinos y Manilva, y estando constituido cada uno por dos conducciones paralelas a lo largo de toda la costa. El conjunto de conducciones en servicio suman 169 kilómetros y la potencia total instalada en elevaciones y ETAP es de 1.687 kilowatios.

En cuanto a las infraestructuras de saneamiento, aparecen recogidas en el Plan de Saneamiento, en el que el ámbito se integra seis sectores, que no coinciden con los límites geográficos de los municipios, pero que recogen todo el saneamiento, desde el límite de Torremolinos hasta el municipio de Manilva. El esquema básico de cada sector consiste en un colector principal que discurre por la playa, en la zona marítimo-terrestre, donde conectan unos colectores de enlace que recogen el agua de las distintas urbanizaciones. Estos colectores de enlace llegan normalmente hasta el norte de la CN-340, donde a su vez injieren unos colectores secundarios que discurren paralelos a la mencionada carretera.

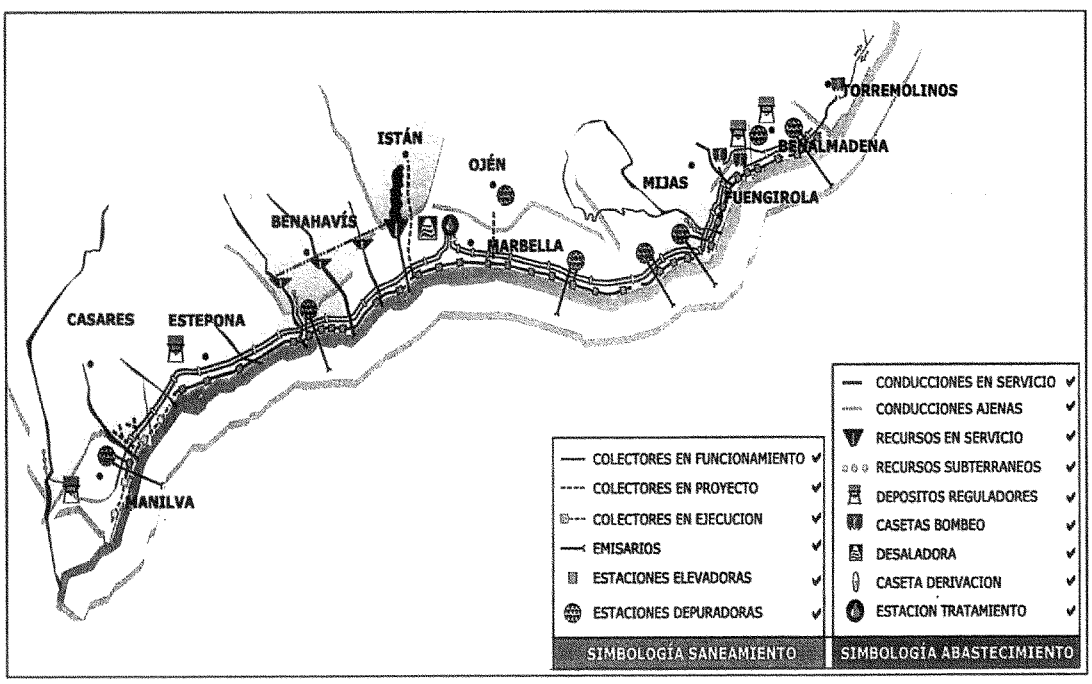
Una vez depuradas las aguas, a través del emisario terrestre, el agua vuelve a la playa, donde conecta con un emisario submarino que vierte posteriormente al mar, a una distancia aproximada de 1 kilómetro y a una profundidad variable entre 20 y 30 metros.

Las aguas que son recogidas por la red de colectores son aguas depuradas en las ocho Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR) que dispone la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Occidental. Estas son: Arroyo de la Miel, Benalmádena; Benalmádena, Cerros del Águila, Mijas-Fuengirola, La Cala, Mijas; La Víbora, Marbella; Ojén; Guadalmansa, Estepona y Manilva.

En el conjunto de todas las EDAR, los caudales se han incrementado en los últimos años, lo que implica la necesidad de acometer ampliaciones de las instalaciones existentes. Especialmente, las EDAR de Arroyo de la Miel (Benalmádena) y Cerro del Águila (Fuengirola-Mijas) están muy por encima de su capacidad.

Las aguas depuradas de algunas de estas EDAR se utilizan para el riego de los campos de golf ubicados en este ámbito.

Merece una especial protección la infraestructura hidráulica ligada a los regadíos tradicionales existnetes que, aunque están perdiendo su valor funcional, constituyen en algunos casos elementos de gran valor cultural.



Infraestructura de abastecimiento y saneamiento. Fuente ACOSOL, 2.003.

5. LAS TENDENCIAS DEL MODELO

La extensión del espacio urbano y el peso dentro del mismo de los usos turísticos-residenciales y turístico-deportivos, caracteriza la estructura territorial existente y tendencial, si entendemos que la tendencia se manifiesta en el modelo resultante de la suma de los planeamientos aprobados, sumando los usos previstos en los suelos clasificados y no desarrollados, y en las Modificaciones de planeamiento tramitadas en los últimos años. El uso turístico residencial representa el 24,20% de la superficie frente, al 0,45% de los suelos terciarios-hoteleros y de los industriales.

El espacio urbano que se ha ido conformando mediante sucesivas operaciones urbanísticas con finalidad turística, demanda actuaciones que lo cualifiquen mediante infraestructuras viarias y de transporte público dotaciones de equipamientos, zonas verdes, servicios públicos, etc., ya que el "turista" se ha convertido en un alto porcentaje en "ciudadano" que reside y exige dichos servicios urbanos, lo que constituye la principal característica de la Costa del Sol Occidental y precisamente lo que la diferencia de otros ámbitos turísticos del territorio nacional o europeo al haberse consolidado un modelo de ciudad territorial en donde la "doble residencia" tiene un importante papel estabilizador de la población y por tanto de sus demandas y usos urbanos.

Los municipios de Fuengirola, Mijas, Marbella y en menor medida Manilva tienen funcionalidad turística con fuerte predominio del factor residencial y de las instalaciones turísticas (hoteles, campos de golf, puertos deportivos...), de manera que la difusión de la actividad urbano-turística en el litoral ha ido disminuyendo progresivamente la primacía que la ciudad de Málaga representaba en términos de población, viviendas y espacio urbanizado, modificando sustancialmente e invirtiendo la naturaleza de centralidad-periferia.

A partir de los centros urbanos tradicionales, con centralidad establecida en sus cascos históricos, se ha ido extendiendo la trama urbana de modo disperso por el territorio en relación a los ejes viarios. Al mismo tiempo, la vivienda constituye un factor fundamental de movilidad y relocalización de la población, nacional y/o extranjera, lo que incide en la su distribución territorial y constituye un factor a considerar de cara a la mejora del nivel de articulación entre los diferentes núcleos y espacios urbanos. En el espacio litoral, sobre todo en la mitad oriental, predominan los espacios consolidados frente a los espacios vacantes y no urbanizados, fundamentados los primeros en urbanizaciones turísticas y en la expansión de los núcleos tradicionales.

Los crecimientos y ocupación del territorio y la transformación de usos se están produciendo con distinta intensidad y siempre bajo perspectivas locales, en el marco de los planeamientos urbanísticos municipales, cerrados sobre sí mismos y sin consideración alguna a los territorios circundantes.

El modelo urbanístico y de usos del suelo resultante del planeamiento municipal se reduce casi en exclusiva a una continua tendencia de crecimiento y transformación con usos exclusivamente residenciales. La estructura territorial se manifiesta acotada por los desarrollos previstos en cada uno de los término municipal, sin que lleguen a superarse los desequilibrios territoriales y ambientales heredados y sin que se eviten las consecuencias derivadas de la nueva situación económica y urbanística; así en la nueva fase de crecimiento económico de los últimos años se está provocando la reproducción y profundización de modelos de ocupación territorialmente desequilibrados y con enormes costes ambientales.

La franja costera aparece colmatada en un 90% en el municipio de Fuengirola y en torno al 70% desde Mijas hasta Estepona, de manera que desde las 121 has de suelo urbano existente en 1956 se ha pasado en la actualidad a 7.846 has. La magnitud del proceso urbano y las tendencias aceleradas de ocupación se ponen de manifiesto en la cifra de suelo urbanizable, 14.900 has., que duplica la cifra anterior.

El problema de la competencia por el espacio se dirige especialmente a la expansión del uso residencial sobre los suelos clasificados como Suelo No Urbanizable Común y cuando este se colmata hacia el Suelo No Urbanizable Protegido. Este hecho se manifiesta espacialmente en esta clase de suelo en usos diluidos, sin límites precisos, favorecido por las actuaciones al margen o en los límites del planeamiento y que deberá "sellarse" definitivamente con el fin de clasificar sus naturalezas y usos.

Además, la ubicación espacial de las urbanizaciones turísticas no se produce de modo continuado en el territorio sino que lo salpica, sin conexiones en muchos casos, buscando más unos objetivos rápidos de bajos costes de construcción que una verdadera planificación de su ubicación en el territorio. De este modo, en los municipios Marbella y Mijas con términos municipales de grandes dimensiones, se está produciendo una verdadera congestión constructiva a lo largo de la franja costera por la presencia de las sierras litorales.

Así mismo, la falta de coordinación entre las normativas de planeamiento por su adscripción a un ámbito administrativo espacial y no natural como es el término municipal, ha dado lugar a disparidades e incongruencias en los bordes de dichos términos, presentándose casos en los que un límite municipal parte dos calificaciones distintas, un suelo no urbanizable protegido y un suelo urbanizable programado.

En consecuencia, la Costa del Sol cada vez tiene un mayor peso específico en el desarrollo territorial del conjunto litoral andaluz, si bien su peso se centra en su potencial residencial por su volumen de espacio edificado. Para corroborar la importancia de esta afirmación, puede tomarse como referencia que el volumen de viviendas familiares supera a la población censada, lo cual induce a calcular en cuatro veces más la segunda vivienda sobre la primera. Y todo este potencial residencial al margen de los establecimientos hoteleros.

El desajuste excepcional entre población censada y volumen de viviendas, adquiere una significación especial en orden a valorar la población residente que temporalmente ocupan estos municipios y la fuerza de la expansión urbana reciente. En ambos aspectos hay coincidencia entre los municipios litorales, si bien otro concepto, el tipo de vivienda, permite establecer ciertas diferencias entre el municipio de Fuengirola y los núcleos urbanos de Marbella y Estepona respecto a Mijas; los espacios de urbanización extensiva de Marbella o Estepona, por el predominio en éstos de un modelo más propio de ciudad tradicional con bloques de viviendas plurifamiliares y apartamentos, frente al turístico de

vivienda unifamiliar aislada o adosada que se concentra en urbanizaciones turísticas.

Clasificación de suelo (Superficies has.)

Municipios	Suelo urbano	Suelo urbanizable	Suelo No urbanizable	Superficie municipal
BENAHAVÍS	676,00	3.515,00	10.309,00	14.500
CASARES	52,13	594,00	15.653,87	16.300
ESTEPONA	1.722,00	1.810,00	10.168,00	13.700
ISTAN	94,60	114,00	9.791,40	10.000
FUENGIROLA	773,00	210,25	42,75	1.026
MANILVA	617,00	1.710,00	1.173,00	3.500
MARBELLA	4.064,00	2.784,00	4.852,00	11.700
MIJAS	2.254,00	3.793,00	8.753,00	14.800
OJEN	68,00	378,00	8.154,00	8.600
TOTAL ÁREA	10.320,73	14.908,25	68.897,02	94.126

Clasificación de suelo.
(Proporción respecto a la superficie total municipal)

Municipios	Año P.G.O.U.	Suelo urbano	Suelo urbanizable	Suelo no urbanizable
BENAHAVÍS	11-05-93	4,66	24,24	71,10
CASARES	07-03-86	0,32	3,64	96,04
ESTEPONA	27-04-94	12,57	13,21	74,22
ISTAN	15-06-99	0,95	1,14	97,91
FUENGIROLA	12-11-98	75,34	20,49	4,17
MANILVA	25-03-94	17,63	48,86	33,51
MARBELLA	03-06-86	34,74	23,79	41,47
MIJAS	19-12-99	15,23	25,63	59,14
OJEN	25-07-02	0,79	4,40	94,81

Clasificación de suelo.
(Proporción respecto a la superficie total del área)

Municipios	Suelo urbano	Suelo urbanizable	Suelo no urbanizable
BENAHAVÍS	6,55	23,58	14,96
CASARES	0,51	3,98	22,72
ESTEPONA	16,68	12,14	14,76
ISTAN	0,92	0,76	14,21
FUENGIROLA	7,49	1,41	0,06
MANILVA	5,98	11,47	1,70
MARBELLA	39,38	18,67	7,04
MIJAS	21,84	25,44	12,70
OJEN	0,66	2,54	11,84
TOTAL ÁREA	100,00	100,00	100,00

Magnitud del Suelo Urbano y Urbanizable en los municipios del área.
(Proporción respecto a la superficie total del área)

Municipios	S.U.+S.Urbl.	%
TOTAL	25.228,98	100,00
MARBELLA	6.848,00	27,14
MIJAS	6.047,00	23,97
BENAHAVÍS	4.191,00	16,61
ESTEPONA	3.532,00	14,00
MANILVA	2.327,00	9,22
FUENGIROLA	983,25	3,90
CASARES	646,13	2,56
OJEN	446,00	1,77
ISTÁN	208,85	0,83

La ausencia de ordenación territorial global incide en que los desarrollos planteados por las autoridades locales no conformen un esquema coherente de articulación del ámbito, tanto en materia de infraestructuras (viarias, abastecimiento, saneamiento, etc.), como en cuanto a zonas de crecimiento, suelos de protección, sistemas generales a escala subregional y comarcal, lo que dificulta además la coherencia con los distintos programas puestos en marcha por las administraciones de carácter supralocal.

El crecimiento de la población en el conjunto de los municipios que conforman el ámbito del plan territorial, ha sido, desde 1900 un crecimiento continuado y ascendente a lo largo de toda su historia, a pesar de las diversas crisis acaecidas en pasados años y las contradictorias situaciones en que se encuentran otros territorios turísticos amenazados por la baja calidad de sus ofertas turísticas.

Esta conducta se vio caracterizada por un aumento importante y exponencial de la población a mediados de los años setenta con el comienzo del desarrollismo y de la explosión del turismo que hizo, de un territorio rural y pesquero, un área marcada por la vitalidad turística materializándose en la aparición de la aglomeración urbana de la costa.

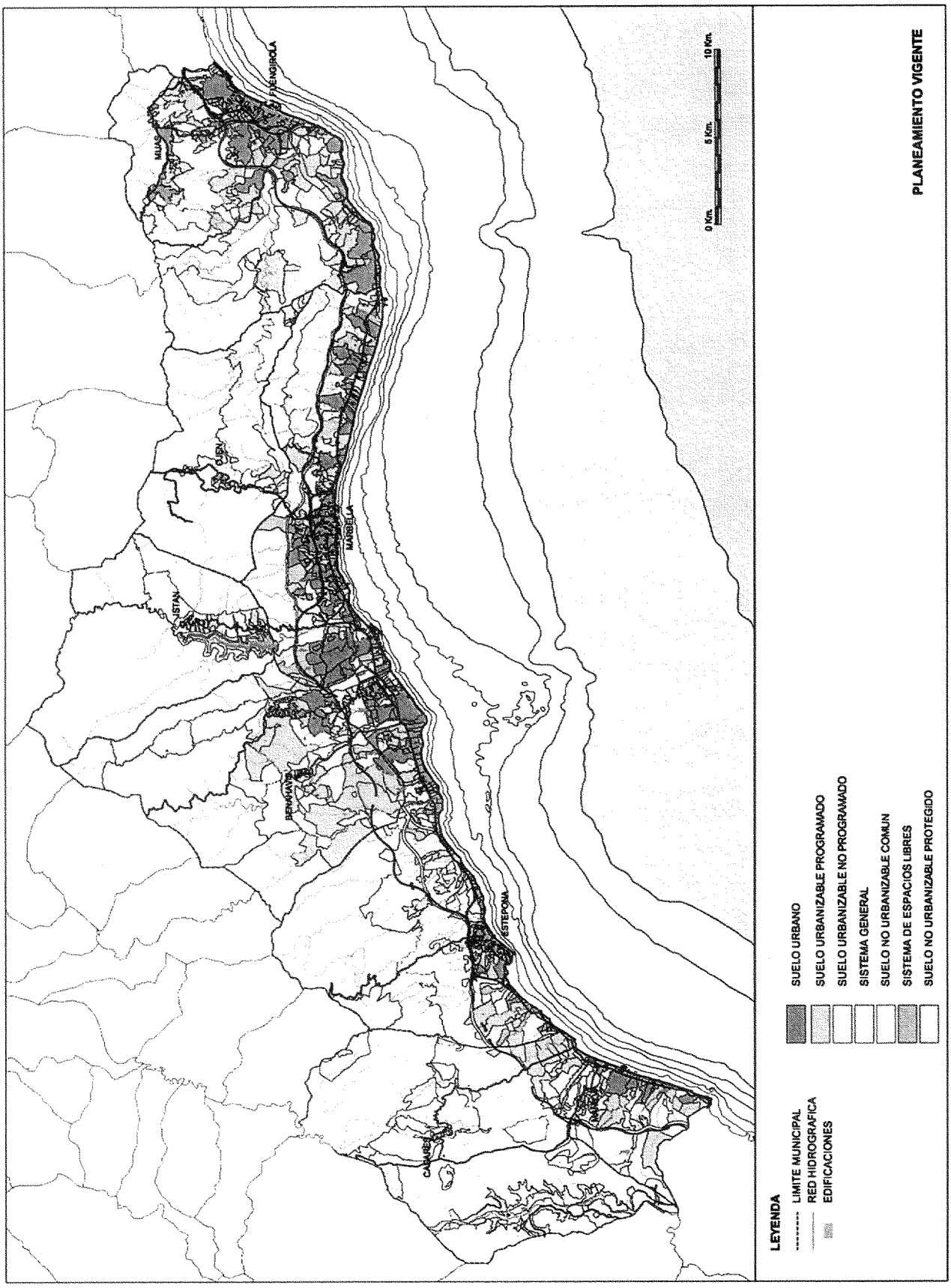
El número de habitantes residentes que como población de derecho se registra en el total de los municipios, alcanza en el 2.003 alrededor de los 300.000 habitantes. Esta cifra no refleja el total de la población que utiliza y vive realmente en la Costa del Sol Occidental que podrían acercarse a los 700.000 habitantes reales y a un millón contabilizando la población residente flotante, siendo el volumen de visitantes anual de 8.505.430 (cálculos del año 2.003).

Para llegar a un valor poblacional que se acerque al número real de usuarios, se han de utilizar métodos indirectos como pueden ser el volumen de residuos sólidos urbanos y los gastos de agua, el cálculo de habitantes por viviendas según la Gerencia de Catastro del Ministerio de Hacienda, el cálculo de habitantes según las plazas hoteleras y viviendas de cada municipio, y el cálculo de las viviendas ejecutadas según datos de certificaciones finales de obra del Colegio Oficial de Arquitectos.

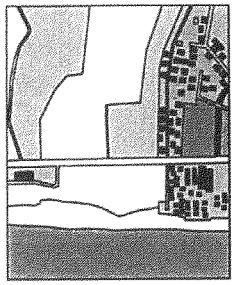
Con todos estos datos y sus correspondientes ponderaciones se constata que los habitantes que verdaderamente hacen uso actualmente de las infraestructuras, servicios y equipamientos de la Costa del Sol Occidental, duplican la cifra de los censados.

En cuanto a las previsiones de futuro, son de difícil cuantificación dado que dependen, en gran parte de factores exógenos. Las cifras estimadas en diversos estudios y en los cálculos del Instituto de Estadística de Andalucía difieren sustancialmente. El Instituto estima la población en la Costa del Sol para el año 2016 en 355.000 habitantes. El Estudio de Transportes en Corredor Costero de la provincia de Málaga, basándose en el número de viviendas previstas en el planeamiento urbanístico de los municipios y su grado de ocupación, estima una población de 490.000 y 620.000 habitantes, para los años 2012 y 2025 y con coeficientes de ocupación de 1,5 y 1,3 hab. /viv. respectivamente.

Desde la perspectiva de este Plan interesa no tanto la proyección según cálculos estadísticos tendenciales como la valoración de la población que puede llegar a residir en la Costa del Sol si las viviendas proyectadas por el planeamiento vigente, en función de los suelos ya clasificados y las edificabilidades previstas, llegaran a construirse y a ocupar-

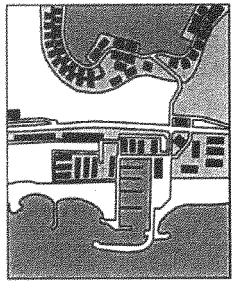

PLANEAMIENTO VIGENTE
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
SUELO URBANO
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO
SISTEMA GENERAL
SUELO NO URBANIZABLE COMUN
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES
SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MARBELLA
ESTEPONA
BENAHAVIS
OJEN
MIJAS
FUENGIROLA
CASARES
CANILLAS

CS 01



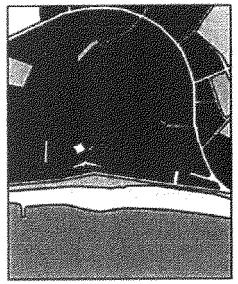
la duquesa

CS 02



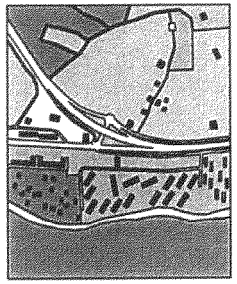
puerto de la duquesa

CS 03



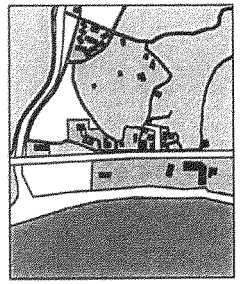
estepona centro

CS 04



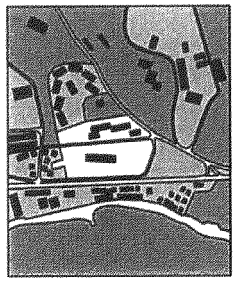
los llanos

CS 05



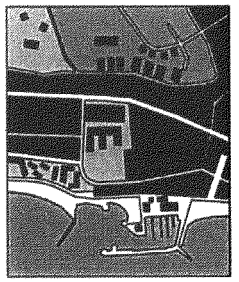
santa marta

CS 08



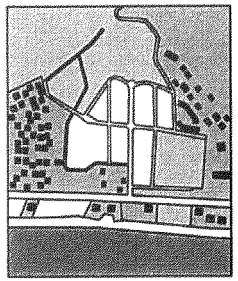
puente romano

CS 09



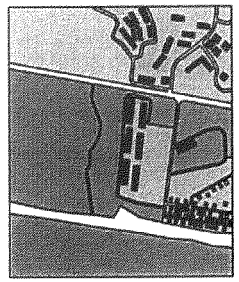
marbella este

CS 10



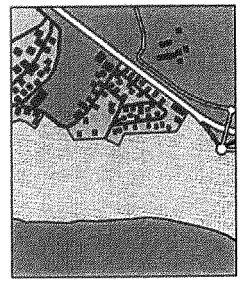
los monteros

CS 11



las chapas

CS 12



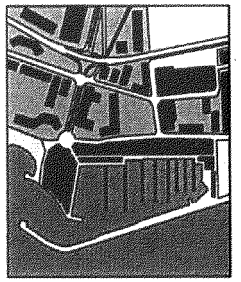
dunas de artola

CS 06



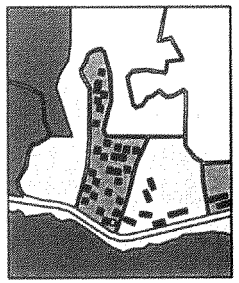
guadalmedina

CS 07



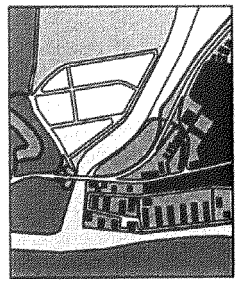
puerto banús

CS 13



cala de mijas

CS 14



fuengirola este

RELACIÓN ENTRE EL MEDIO URBANO Y EL MEDIO NATURAL
A LO LARGO DE LA LÍNEA DE COSTA

- AGUA
- EDIFICACIÓN
- VACÍO
- ZONA VERDE BOSCOSA LIBRE
- ZONA DE CULTIVOS
- ZONA VERDE, PÚBLICA O PRIVADA
- PLAYA O CAUCE

CATALOGO DE SITUACIONES COSTERAS

se. Esta hipótesis entra dentro de lo posible a tenor de las tendencias en cuanto a la doble residencia de un número cada vez más numeroso de europeos, especialmente una vez alcanzada la edad de jubilación. En este caso, la cifra de población proyectada supera con mucho las previsiones citadas, pues en una situación extrema de crecimiento de la población residencial turística, contando con una ocupación media entre 3 y 4 personas por viviendas, la población de hecho podría llegar a alcanzar entre 1.400.000 y 1.770.000 de habitantes respectivamente.

Municipios	Población derecho 2003	Población real 2003	Capacidad futura de crecimiento
Benahavís	2.401	8.367	67.701
Casares	3.661	6.714	37.636
Estepona	47.697	91.822	316.347
Fuengirola	57.133	121.000	205.311
Istán	1.362	1.789	8.192
Manilva	7.270	17.602	121.788
Marbella	116.234	250.887	514.212
Mijas	52.189	114.229	475.728
Ojén	2.253	3.906	23.661
Costa del Sol Occidental	290.200	616.314	1.770.576

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía y proyecciones propias.

Esta presencia de la doble residencia, obligará a entender a este territorio no como un enclave turístico, sino como una auténtica conurbación urbana, que requerirá, además de las condiciones exigidas por un turismo de alta cualificación, la realización de las infraestructuras que posibiliten y justifiquen estos crecimientos, los equipamientos de escala territorial y de carácter productivo, cultural, docente y sanitario, acordes a las necesidades de los ciudadanos que habitarán la región urbana de la Costa del Sol que, ante todo, pretende convertirse en la más importante ciudad turística de escala territorial de todo el Mediterráneo.

Valores correspondientes al planeamiento vigente

POBLACIÓN	BENAHAVIS	CASARES	ESTEPONA	FUENGIROLA	ISTAN	MANILVA	MARBELLA	MIJAS	OJEN	TOTALES
Superficie (Ha)	4.209,175	646,674	3.532,209	1.025,489	208,854	2.327,515	6.847,601	6.047,339	445,404	25.290,260
Edificabilidad (M^2t/M^2s)	0,10	0,22	0,32	0,67	0,14	0,34	0,23	0,24	0,19	0,25
Densidad (Viv./Ha)	5,01	13,70	28,74	71,08	9,37	30,66	22,59	20,85	12,38	22,30
Nº de viviendas	21.073	8.861	101.523	72.891	1.957	71.363	154.684	126.093	5.513	563.957
M^2 de techo	4.025.694	1.406.616	11.361.250	6.868.407	282.028	7.872.883	15.923.976	14.707.107	867.871	63.315.832
Población	58.837	24.653	300.359	246.678	5.585	207.885	491.202	355.094	14.785	1.705.078

MEMORIA DE ORDENACIÓN

OBJETIVOS GENERALES

El territorio de la Costa del Sol Occidental presenta unas cualidades y potencialidades únicas en Andalucía y en el conjunto del Mediterráneo. Sus características naturales y el intenso desarrollo turístico lo han convertido en una referencia nacional e internacional para el turismo. Al mismo tiempo que la actividad económica ha ido creciendo y evolucionando, el territorio se ha ido profundamente transformando provocando, el actual modelo desarrollista, serias amenazas derivadas, en su mayor parte, de la falta de adecuación entre los crecimientos urbanos y las infraestructuras y equipamientos que deberían haber acompañado y soportado este crecimiento.

La capacidad de carga de este territorio tampoco es ilimitada. Sus características paisajísticas y ambientales tienen hoy aspectos que presentan una cierta fragilidad, si bien son cualidades y condicionantes intrínsecos al propio modelo, por lo que su preservación es indispensable para su mantenimiento y desarrollo futuro.

El territorio presenta por tanto ciertos desequilibrios que precisan de intervenciones públicas y privadas. La administración autonómica ya ha anunciado el comienzo de unas iniciativas de gran potencial para la transformación de este territorio: el ferrocarril litoral y una importante vía intermedia que potenciarán el transporte público y la movilidad viaria de este territorio. Estas actuaciones, junto a las restantes mejoras en las infraestructuras de transportes en su entorno, no sólo van a resolver importantes problemas de movilidad en la zona, sino que introducirá nuevas potencialidades que incidirán en la posición y accesibilidad de este ámbito en el contexto nacional y europeo y, a su vez, nuevas oportunidades dentro de la propia Costa del Sol, para crear nuevos espacios de oportunidad y centralidad que equilibren un espacio que ya es una de las principales aglomeraciones urbanas de Andalucía.

Con estas premisas, el Plan de Ordenación del Territorio (POT) tiene por objeto promover el desarrollo sostenible del territorio de la Costa del Sol, estableciendo un modelo de ordenación de usos y actividades que permita optimizar los recursos territoriales y mejorar las condiciones de bienestar y calidad de vida de sus habitantes.

Para ello, el Plan se formula con los instrumentos necesarios para conseguir sus principales OBJETIVOS GENERALES: Establecer una *ordenación territorial* que clarifique usos y competencias; generar una *red de infraestructuras* que solucione la movilidad viaria; fomentar el *transporte público* reordenando la sección de la N-340 con sus carriles-bus y en donde el *ferrocarril* se convierta en el eje vertebrador del transporte público; conseguir el *"vertido cero" al litoral* mediante medidas de gestión en los tratamientos de aguas y su ciclo integral; garantizar los *recursos hidráulicos y energéticos* que requiere el desarrollo territorial, *potenciar los recursos paisajísticos* de los sistemas de espacios libres; *crear las dotaciones de escala territorial* que demanda el ámbito del POT; y finalmente , fomentar las *actividades económicas* a través de nuevas centralizaciones territoriales de áreas de oportunidad creadas a tal fin.

Para conseguir dichos principales objetivos, se plantean las siguientes medidas:

- Establecer un marco integral de ordenación para aprovechar las oportunidades que representan las nuevas infraestructuras de transporte.
- Transformar la aglomeración urbano- turística en una ciudad de escala territorial.
- Propiciar la cualificación y potenciación de la Costa del Sol como destino turístico.
- Definir los criterios del modelo de desarrollo urbanístico, cualificando y estructurando los diferentes sectores territoriales.

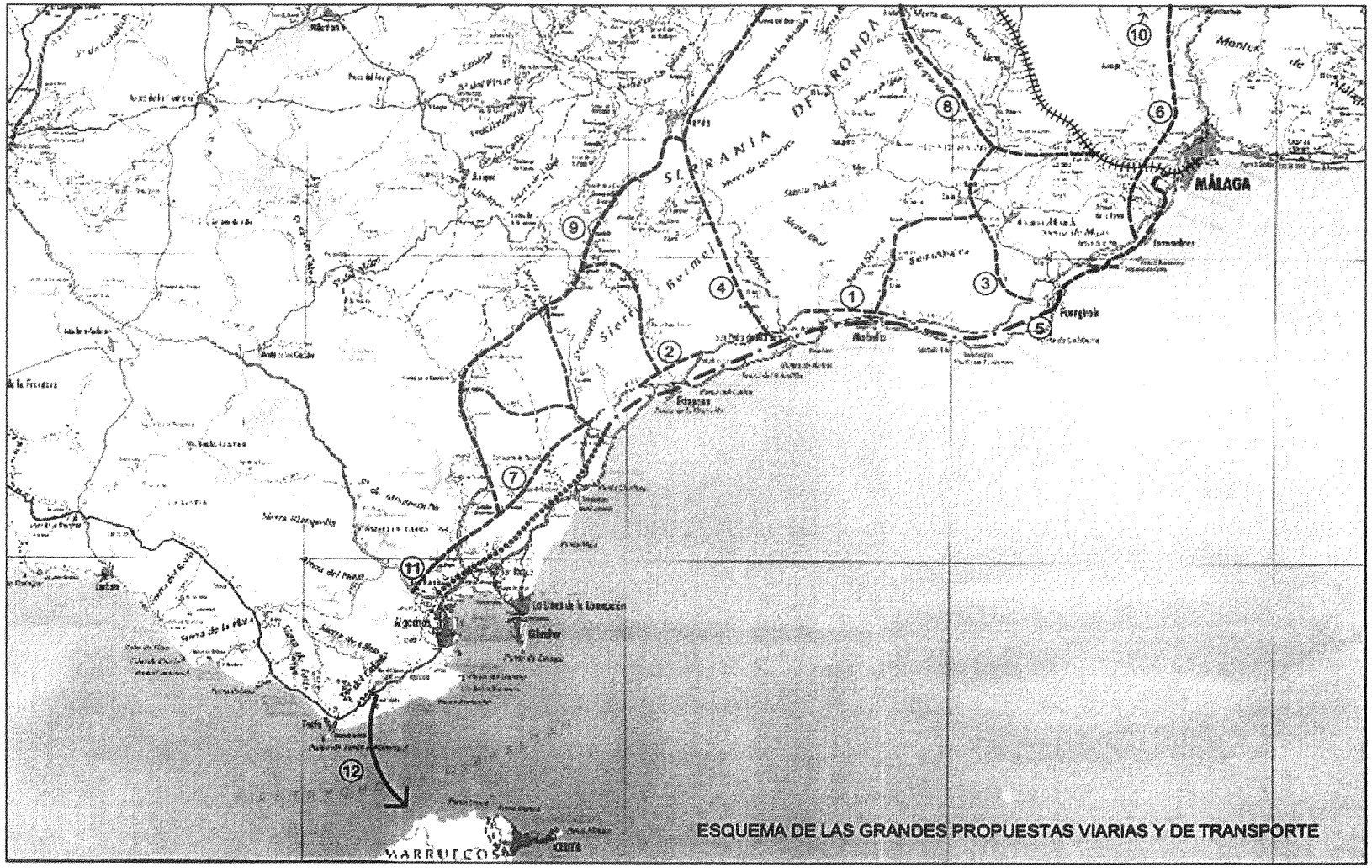
1. ESTABLECER UN MARCO INTEGRAL DE ORDENACIÓN PARA APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES QUE REPRESENTAN LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

El desarrollo turístico de la Costa del Sol se inicia en la década de los 50, con la llegada de los primeros turistas europeos en búsqueda de tranquilidad y atraídos por su buen clima. El sistema de asentamientos comienza a desarrollarse hasta consolidar la aglomeración urbana turística que se despliega actualmente en la franja costera del ámbito del Plan.

En los últimos años, el importante desarrollo de las comunicaciones y la consecuente movilidad han sido nuevos elementos que han contribuido a incrementar la atracción por este territorio, favoreciendo la decisión de fijar la residencia en él de una parte importante de población proveniente del centro y norte de Europa.

Los modelos urbanísticos de transformación y ocupación que han acompañado a este proceso, no han conllevado en paralelo criterios de protección y conservación de los recursos naturales, ni la ejecución de las dotaciones de infraestructuras que pudieran articular el espacio turístico. La apreciación de estos efectos ha provocado la actual situación crítica que vive el modelo de desarrollo y la crisis que se suscita acerca de su futuro turístico.

Se constata actualmente por los principales actores del proceso, que el viejo modelo de desarrollo turístico basado en la intensiva e indiscriminada explotación de todos los recursos, territoriales y ambientales, no sólo está agotado, sino que comienza a tener efectos negativos, percibiéndose un menor atractivo de la Costa del Sol como destino turístico en los mercados internacionales. Adicionalmente, el desarrollo de algunas actuaciones urbanísticas realizadas al margen de la legalidad ha generado incertidumbre en la ciudadanía y en un amplio sector empresarial y financiero que reclaman que se garanticen sus procesos de inversión.



Trazado del AVE

Cercanías Málaga-Fuengirola

Trazado FC Fuengirola-Estepona

Prolongación del FC Estepona-Manilva

Posible conexión del FC con Algeciras

Actuaciones internas

1 Enlace en Marbella de la Autovía de Peaje (según reserva del PGO de Marbella 1.986)

2 Enlace en Estepona de la Autovía de Peaje

3 Vía de conexión con Valle del Guadalhorce (por el PB de Pescadores)

4 Vía de conexión con la comarca de Ronda

5 Remodelación de la N-340 (A-7) como vía metropolitana

Actuaciones externas

6 Autovía Antequera-Málaga (Nueva circunvalación de Málaga-Torremolinos)

7 Continuidad de Autovía A-7 hasta Algeciras

8 Mejora de la conexión viaria del Valle del Guadalhorce

9 Conexión Ronda-Gaucín-Manilva

10 Posible ubicación del futuro aeropuerto de Antequera

11 Alternativa del futuro aeropuerto logístico de Algeciras

12 Paso fijo del estrecho

Pese a todo, la Costa del Sol Occidental sigue siendo una referencia turística y económica en ámbitos nacionales e internacionales de la Comunidad Autónoma, lo que justifica el reto de reconducir y cualificar la conurbación turística para mantener su desarrollo.

La accesibilidad del ámbito se va a mejorar sustancialmente en los próximos años mediante actuaciones exteriores que incidirán en acercar la Costa del Sol con el interior peninsular, y por ende, europeo. La conexión del AVE a Málaga y su continuidad por el corredor ferroviario de la Costa del Sol, las mejoras y ampliaciones previstas en el aeropuerto y en sus accesos, el nuevo eje viario de gran capacidad Córdoba-Antequera, las actuaciones previstas en las redes arteriales de Málaga y del Campo de Gibraltar, incrementarán la centralidad de la Costa del Sol y, en consecuencia, contribuirá a la llegada de nuevos residentes y de nuevos turistas.

Las nuevas infraestructuras constituyen una oportunidad que el Plan de Ordenación del Territorio debe recoger, integrar y desarrollar a su escala territorial. El Plan se elabora pues en un momento de cambio sustancial del entendimiento de esta aglomeración territorial y que se deberá constituir el marco de referencia supramunicipal tanto respecto a los procesos de adaptación a la nueva Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de los planeamientos urbanísticos municipales, como a otras iniciativas, públicas y privadas, de desarrollo de infraestructuras y dotaciones de nivel superior, que prevén y programan su ubicación en este ámbito.

2. TRANSFORMAR LA AGLOMERACIÓN URBANA TURÍSTICA EN UNA CIUDAD DE ESCALA TERRITORIAL.

El elemento esencial de cambio que ha de producirse en este ámbito es la transformación de una aglomeración urbana conformada por ciudades próximas entre sí, a menudo colindantes pero independientes en su funcionamiento y desestructurada en su forma, en una autentica ciudad de escala territorial ordenada y bien articulada entre sus distintas partes. La Costa del Sol Occidental tiene, por tanto, que superar sus actuales características de fraccionamiento territorial, derivadas del modo en que se ha producido su crecimiento en este último medio siglo, para convertirse en una nueva concepción de Ciudad de escala territorial, sobre la cual se puedan apoyar las futuras iniciativas de desarrollo urbanístico.

La situación actual de la Costa del Sol se está conformando por una población residencial que es la suma de residentes nacionales, debido al efecto creciente de la doble residencia, y residentes extranjeros estables, los denominados inmigrantes climáticos, cada vez más importante en número, que pasan la mayor parte del año en el ámbito y que demandan servicios típicamente urbanos. Junto a ellos, existe una población flotante turística que ha reducido su período de estancia media, a la vez que se ha producido un proceso de mayor desestacionalización de la demanda y, por tanto, de mayor rotación de las plazas turísticas, que es una de las principales características que lo diferencia de otros ámbitos turísticos nacionales e internacionales.

Por lo tanto, la consecuencia es que este territorio de la Costa del Sol Occidental está en un importante proceso de transformación, al pasar de un espacio predominantemente turístico y vacacional a un espacio residencial-turístico, lo que supone en términos físicos, mayores exigencias en dotaciones propias de una ciudad residencial (servicios colectivos, dotaciones públicas, etc.) que se suman a las dotaciones necesarias y propias de la ciudad turística.

La residencia, la actividad terciaria y comercial, los equipamientos, el transporte, las infraestructuras y sus flujos relacionales, el agua, los vertidos o los espacios libres destinados al esparcimiento de la población, adquieren desde esta perspectiva un nuevo protagonismo y requieren nuevos modelos de desarrollo y ordenación. Romper la dinámica actual de crecimiento por yuxtaposición de iniciativas y recuperar la función de "hacer ciudad", resulta cuanto menos necesario para garantizar los objetivos del desarrollo turístico de la Costa del Sol y reconducir su proceso al ilusionante y atractivo proyecto que aquí se plantea.

Revindicar para esta conurbación los atributos propios de una "ciudad", no debe entenderse como una renuncia a la calidad turística de este territorio. Muy por el contrario, lo que se reivindica son las ventajas que ha aportado históricamente la ciudad a la convivencia humana, al intercambio científico, al desarrollo económico, la cultura de la urbanidad, en definitiva, entendida dentro de un espacio de consenso colectivo en el que se fundamenta el origen y la razón de ser de la ciudad.

No se trata de hacer un traspaso mimético de los órdenes de formación de la ciudad clásica a este territorio, sino de investigar las nuevas formas que representa el modelo que reclama la "ciudad turística" en el que, sin renunciar a las cualidades del concepto colectivo de la ciudad, se adecue a sus exigencias y necesidades.

Crear ciudad a partir de esta aglomeración fragmentada, desequilibrada e inconexa que es la Costa del Sol, obliga a encontrar un orden en el actual conglomerado residencial y turístico de la franja costera, integrando y creando los nodos necesarios para articular el desorden urbano. Y compromete, además, a renunciar de manera activa a considerar los desarrollos urbanos fuera de la frontera constituida por las faldas de la sierra, tanto por sus dificultades de desarrollo urbanístico, como por la necesidad de preservar un importante sistema de espacios naturales y libres que, en definitiva, potencian el paisaje y los valores ambientales, que son principales activos de este modelo, y con ello de las actividades económicas ligadas al turismo.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, en su propuesta de escala territorial, establece los criterios para el desarrollo urbanístico municipal en aras del necesario equilibrio entre sus crecimientos, las protecciones ambientales y las infraestructuras que posibilitan y justifican dichos crecimientos. Se trata, ante todo, de garantizar la sostenibilidad del proceso de desarrollo de este territorio, de que la ciudad sea más "ciudad" por su adecuada ordenación y mejor estructura, que las infraestructuras y dotaciones colectivas justifiquen los crecimientos; que el campo sea más "campo" a través de sus tratamientos y protecciones, que el mar sea más "mar" redefiniendo los usos públicos del más importante espacio dotacional de la Costa del Sol, y en definitiva que el territorio asuma la potente inversión prevista en infraestructuras y en equipamientos para posibilitar y justificar los desarrollos previstos en el futuro.



LEYENDA

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES

CALIFICACION URBANISTICA VIGENTE

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO URBANIZABLE (AFECTADO POR LIC)
- SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS
- SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES
- SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO

PROPUESTAS DEL PLAN TERRITORIAL

ZONAS DE PROTECCION

- AMBIENTAL I
- AMBIENTAL II
- INTERES TERRITORIAL
- ARQUEOLOGICA
- FONDOS MARINOS

ZONAS NO PROTEGIDAS

- SUELO NO PROTEGIDO

AREAS ESTRATEGICAS

- AREAS DE OPORTUNIDAD
- AREAS DE NUEVA CENTRALIDAD

RED DE ESPACIOS LIBRES

- PARQUES FLUVIALES
- CORREDOR MARITIMO

INTERVENCIONES

- MEJORAS DE CONEXION EXTERNA (AUTOPISTA)
- "VIARIO INTERMEDIO"
- "VIARIO TRANSVERSAL"

ORDENACION GENERAL

El Plan entiende este territorio como una importante "ciudad turística" de escala territorial, que si bien reconoce las especificidades de cada municipio, los entiende conjuntamente en el ámbito. Ello requiere reforzar la estructura general, la movilidad y las relaciones entre los municipios, posibilitando sus continuidades viarias y las redes, y potenciar los grandes equipamientos y la creación de nuevas áreas de centralidad y de oportunidad que conformen la estructura general.

Además, resulta necesario mejorar y cualificar la funcionalidad urbanística del ámbito, adecuar el crecimiento y las infraestructuras a las características naturales del territorio y evitar la urbanización dispersa, concentrando el crecimiento en las franjas litorales a fin de consolidar una estructura territorial que proteja los principales elementos que cualifican su paisaje: el corredor marítimo y las sierras.

En este marco, será preciso establecer el papel que jugarán las nuevas infraestructuras relacionales y resolver la movilidad colectiva como uno de los grandes problemas de nuestra inmediata actualidad, establecer las acciones estratégicas capaces de resolver las demandas de agua con la necesaria dosificación para prever futuros crecimientos, impedir los vertidos al mar, encontrar fórmulas adecuadas para el mantenimiento específico de los equipamientos turísticos, definir los equipamientos colectivos de carácter cultural, docentes, deportivos, espacios públicos... que requiere una ciudad de esta escala, y potenciar los espacios terciarios y productivos que deberán consolidar el modelo.

En definitiva, se trata de concretar una propuesta de ordenación territorial de carácter supramunicipal, basada en un nuevo concepto de ciudad como "lugar de lugares", cuya naturaleza en red permita propiciar su condición urbanística más abierta y flexible a los nuevos espacios contemporáneos superadores de la vieja y clásica dicotomía de campo-ciudad, del confuso concepto de ciudad-difusa, ó de los superados modelos de las áreas metropolitanas.

3. PROPICIAR LA CUALIFICACIÓN Y POTENCIACIÓN DE LA COSTA DEL SOL COMO DESTINO TURÍSTICO.

La Costa del Sol es uno de los principales destinos turísticos europeos y uno de los soportes más destacados de la economía regional. El turismo ha alimentado durante décadas un proceso de transformación en este tramo del litoral que ha adquirido ritmos y dimensiones muy elevadas, lo cual ha supuesto la aparición de evidentes desequilibrios y disfunciones en la organización de este territorio.

Durante este proceso de crecimiento se ha registrado un desarrollo urbano protagonizado por las urbanizaciones de segunda residencia, unido a un importante desarrollo de establecimientos hoteleros de distintas categorías y modalidades.

La acumulación de viviendas ocupadas por residentes no empadronados ha modificado sustancialmente el entorno en el que se desenvuelve el turismo en este ámbito. Por un lado, el espacio presenta síntomas de saturación en diversas zonas y genera incomodidades y malas condiciones de habitabilidad para turistas hospedados en alojamientos regulares y para los alojados en viviendas. Por otro, el espacio turístico pierde atractivo por la reducción de calidad en el paisaje, en general, y en el paisaje urbano, en particular. De todo ello se desprende una pérdida de competitividad del destino que ya están registrando determinados indicadores.

En paralelo, se ha producido un incremento notable en las pautas de uso del parque de viviendas existente debido a la proliferación de usuarios rentistas del norte de Europa que pasan la mayor parte del año en la Costa del Sol, utilizando de forma creciente las facilidades de viaje aéreo ligadas al bajo coste. Este fenómeno se ha trasladado también a la demanda de nuevas viviendas, incrementando sustancialmente el mercado y, consiguientemente, la promoción inmobiliaria.

El Plan debe contribuir a la recuperación de competitividad turística de este destino y a la recuperación de las condiciones favorables para el ejercicio de la actividad turística. Para ello, se establecen medidas y criterios para aprovechar la oferta de las cincuenta y cinco mil plazas en establecimientos reglados existentes, que constituyen uno de los grandes activos del sector a nivel regional, mejorando y cualificando el espacio turístico, especialmente determinadas zonas con mayor valor para aportar identidad y significación al destino.

Asimismo, la experiencia y profesionalidad de los establecimientos empresariales existentes, deben aprovecharse para promocionar y fomentar otras modalidades que gozan de buenas perspectivas de evolución. El turismo de reuniones, especialmente convenciones de empresas e incentivos, equipamientos privados de salud, atractivas ofertas deportivas y ocio, formación especializada que busca un entorno climático y social favorable, etc.... Estas nuevas actividades tienen un gran potencial de articulación social y productiva, con evidentes consecuencias en la creación de empleo a diversos niveles de especialización y con efectos positivos sobre la demanda en sectores auxiliares (catering, transportes especializados, provisión de servicios personales y a las reuniones, etc...).

Desde el Plan se establecen reservas de suelos estratégicos por su posición y dimensión, que permitan y garanticen la instalación de estas actividades, priorizando estos usos en las zonas con mejores valores de posición. Se incluyen además, iniciativas públicas dirigidas a favorecer las condiciones generales del espacio urbano y a resolver los problemas de movilidad, favoreciendo la estructuración y articulación de esta ciudad turística de escala territorial en que se conforma la conurbación de la Costa del Sol Occidental, especialmente en la recuperación de su borde litoral como principal equipamiento turístico de la Costa del Sol.

El Plan establece asimismo las condiciones para la recuperación de la identidad cultural y paisajística del ámbito, de manera que se preserven y se valoricen los recursos y elementos del territorio que contribuyen a identificar y reforzar la singularidad de la Costa del Sol y establece directrices a los planeamientos urbanísticos para que se concrete en cada municipio los espacios y valores susceptibles de protección y valorización para su uso turístico, destacando las actuaciones singulares de excelencia turística sobre suelos de interés territorial de alto valor paisajístico.

Asimismo, el Plan prioriza la necesidad de equipar y articular la "ciudad" existente frente a la nueva incorporación de

suelos a futuros procesos de crecimiento, especialmente en las áreas estratégicas de oportunidad y centralidad, estableciendo además directrices al planeamiento urbanístico para acompasar el crecimiento residencial con la capacidad de las infraestructuras, de los equipamientos y de los espacios públicos urbanos que deben acompañar a los nuevos crecimientos. Se establecen criterios para priorizar la calidad de los equipamientos y espacios públicos y para garantizar su inserción en el paisaje, tanto natural como urbanizado, estableciendo determinaciones dirigidas a mejorar las cualidades ambientales y urbanísticas del espacio urbanizado.

4. DEFINIR LOS CRITERIOS DEL MODELO DE DESARROLLO URBANISTICO, CUALIFICANDO Y ESTRUCTURANDO LOS DIFERENTES SECTORES TERRITORIALES.

La actual situación de la Costa del Sol Occidental, se debate entre una clara contradicción urbanística entre su realidad actual como asentamiento turístico inicial que ha ido creciendo constantemente un 5% anual, y su espontánea y continua transformación en una aglomeración urbana debido al aumento progresivo de la residencia permanente, tal como se ha explicado anteriormente, que ha convertido al "turista" en un auténtico "ciudadano" el cual exige dotaciones y servicios urbanos consecuentes con la ciudad de escala territorial en que se ha convertido este asentamiento turístico.

Esta profunda transformación del actual asentamiento turístico, basado inicialmente en las clásicas ofertas de sol y playa, en una aglomeración urbana con crecimientos que se han mantenido constantes con importantes estabilidades de la permanencia residencial, lo colocan en una difícil encrucijada entre la ineficacia que provocan las deficiencias del actual modelo turístico y las necesidades de intervención que requiere este territorio para reconducirlo al modelo de ciudad turística que se demanda.

La insuficiente capacidad de esta realidad urbanística para poder ser entendida como una "ciudad", debido a la total ausencia de infraestructuras, dotaciones y falta de continuidad urbana que provocan los intersticios que van dejando la enorme fragmentación de los asentamientos turísticos que se desarrollaron más como "ghetos residenciales" que como "espacios colectivos" articulados en un gran territorio funcional, y en donde la falta de intercomunicación entre ellos provoca un continuo inconexo y de total ausencia de la más mínima coherencia urbanística, serían los principales problemas que se detectan en el modelo de desarrollo actual de la Costa del Sol Occidental.

Este contradictorio y desordenado "magma" urbano actualmente existente, exige la implantación de un nuevo modelo urbanístico capaz de reordenar sus procesos de desarrollo, plantear intervenciones estructurantes y definir sistemas de espacios libres que conjuntamente conformen el modelo de esta ciudad de escala territorial que requiere y demanda la realidad de este territorio de la Costa del Sol Occidental.

Tres importantes acciones se destacarían en el modelo urbanístico que este documento plantea:

4.1. MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL CRECIMIENTO URBANÍSTICO.

Si bien el crecimiento urbanístico de la Costa del Sol Occidental se concentra principalmente en la delimitación de la franja costera de los municipios del litoral (Fuengirola, Mijas-Costa, Marbella, Estepona y Manilva), comprendida territorialmente entre el frente marítimo y la Autopista AP-7 y que conforma el carácter lineal de la actual aglomeración de la Costa del Sol, se han producido también crecimientos dispersos de menores proporciones provocadas por la atracción territorial de los núcleos de los municipios del interior (Mijas-Pueblo, Istán, Ojén, Benahavís y Casares), como transición entre las zonas urbanas consolidadas y los espacios protegidos de la Sierra.

En este sentido, destacaremos tipológicamente dos modelos de crecimiento que si bien es diferenciado deberán ser tratados de manera especialmente integradora:

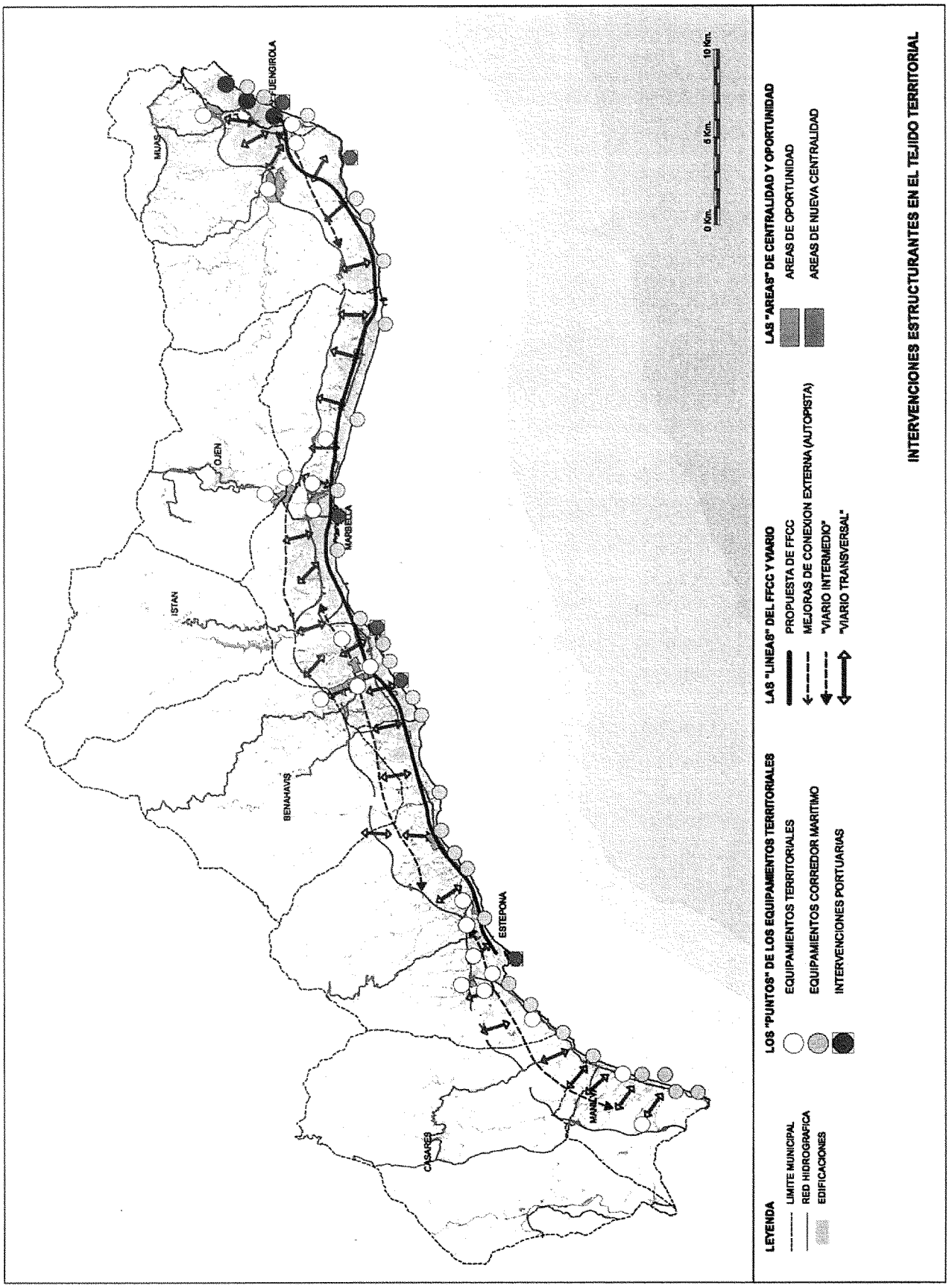
a) Propuesta de la ciudad turística territorial, cuyo crecimiento coincide en gran medida con los suelos clasificados como urbanizables en los planeamientos generales aprobados con anterioridad a este Plan Territorial y que están comprendidos entre el frente marítimo y la Autopista AP-7. Se propone la reordenación y consolidación de sus espacios intersticiales con el fin de conseguir conformar su estructura urbana y sus continuidades espaciales y viarias.

b) Bordes cautelares "ciudad-sierra", que lo constituyen los suelos de baja densidad que en parte se han desarrollado a lo largo de los accesos a los núcleos municipales del interior y en los suelos de transición existentes entre los espacios protegidos ambientalmente de la Sierra y los bordes de la Ciudad: Estas actuaciones no pueden ni deben realizarse con los mismos modos de ocupación ni parámetros edificatorios con los que se conformó la conurbación del frente litoral. En definitiva, no se trata tanto de plantear nuevos crecimientos residenciales masivos sino de realizar un "sellado" urbanístico en estos bordes cautelares mediante modelos tipológicos de disminución progresiva de la densidad y localización preferente de equipamientos turísticos y actuaciones singulares de excelencia turística, sellando definitivamente estas líneas o bandas de transición, sin afectar en ningún caso la delimitación de los suelos protegidos actualmente vigentes.

4.2. INTERVENCIONES ESTRUCTURANTES COMO ELEMENTOS REFERENCIALES DE LA ORDENACIÓN.

El actual modelo urbanístico ha provocado un fragmentado y desordenado "magma" urbanizado sin ninguna referencia estructural. Reconducir el proceso exige concretar y definir estratégicamente las actuaciones territoriales, se determinan mediante un sistema de "líneas", "puntos" y "áreas" estratégicas sean capaces de referenciar y estructurar este ámbito territorial para entenderlo y usarlo como una auténtica ciudad turística con todos sus atributos y beneficios colectivos. En este sentido, destacaremos las siguientes intervenciones de escala territorial:

a) Las "líneas" del Ferrocarril y viario estructurante.


INTERVENCIONES ESTRUCTURANTES EN EL TEJIDO TERRITORIAL
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
LOS "PUNTOS" DE LOS EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES
EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES
EQUIPAMIENTOS CORREDOR MARITIMO
INTERVENCIONES PORTUARIAS
LAS "LINEAS" DEL FFCC Y VIARIO
PROPUESTA DE FFCC
MEJORAS DE CONEXION EXTERNA (AUTOPISTA)
"VIARIO INTERMEDIO"
"VIARIO TRANSVERSAL"
LAS "AREAS" DE CENTRALIDAD Y OPORTUNIDAD
AREAS DE OPORTUNIDAD
AREAS DE NUEVA CENTRALIDAD
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MUJAS
FUENGIROLA
OJEN
MARBELLA
ISTAN
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
MANILVA

- El corredor ferroviario de la Costa del Sol Occidental se conforma como la "columna vertebral" de la estructura territorial y eje del Sistema intermodal del transporte público.

- La malla viaria conformada por el "Eje Intermedio" y sus "Vías Transversales" constituyen junto con la Autovía de la Costa y Autopista de Peaje la malla viaria estructurante de la propuesta.

b) Los "puntos" de los Equipamientos Territoriales.

Los equipamientos de escala territorial actúan con elementos referenciales del uso unifuncional de la aglomeración urbana. Actuarían a modo de "grandes catedrales" que referencian y estructuran sectorialmente la escala de la ciudad territorial que se propone.

Diferenciaremos, los "equipamientos territoriales" de la conurbación de la franja del litoral y los "equipamientos del frente marítimo", que como "puntos" estratégicamente situados serán capaces de recualificar y referenciar el tejido territorial.

c) Las "Areas" de las nuevas centralidades y oportunidades.

Son las áreas que a modo de grandes "plazas mayores" pretenden nucleizar la actividad urbana, conformando lugares de congestión y de actividad capaces, por sus intensos usos públicos, de generar nuevas centralidades y atractivas oportunidades económicas para provocar áreas estratégicas en esta escala territorial de la ciudad.

4.3. LOS ESPACIOS PROTEGIDOS COMO SISTEMAS VERDES ESTRUCTURANTES.

Los Espacios Protegidos de la Sierra, que aportan el necesario "telón de fondo" del paisaje de este territorio, el Corredor Marítimo que se conforma como el más importante espacio libre de carácter colectivo, y los Parques Fluviales de los ríos y arroyos que abrazan y conectan a modo de "grandes dedos" la Sierra y el Corredor Marítimo, constituyen en conjunto un auténtico Sistema Verde de carácter estructural que cualifica y potencia la realidad de este territorio.

En el nuevo modelo urbanístico se plantean los siguientes objetivos territoriales:

a) Preservar del proceso urbanizador los espacios de mayor valor ambiental del ámbito mediante su consideración como Zonas de Protección Ambiental.

b) Controlar las actuaciones en suelos considerados como Zonas de Interés Territorial atendiendo a sus posiciones de bordes perimetrales de transición entre la Sierra y los suelos urbanizados, en donde excepcionalmente se permitirán dotaciones y actuaciones singulares de excelencia turística previo los controles necesarios de la Consejería de Obras Públicas, con el fin de plantear protecciones activas de uso turístico.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

En definitiva, el Plan Territorial de la Costa del Sol Occidental se plantea los siguientes OBJETIVOS ESPECIFICOS, en base a las finalidades y modelos explícitos anteriormente y que se desarrollan en el siguiente capítulo:

1. *Articular y cualificar el espacio urbanizado*
2. *Potenciar el transporte público viario y ferroviario y la accesibilidad del ámbito*
3. *Articular la conurbación litoral y los accesos a los municipios interiores*
4. *Establecer una red de espacios libres que equilibre el territorio y estructure el espacio urbano*
5. *Generar "nuevas centralidades" en el territorio*
6. *Potenciar y cualificiar las infraestructuras y dotaciones ligadas al sector turístico*
7. *Preservar los espacios de interés ambiental, cultural y paisajísticos de los procesos de urbanización*
8. *Reducir la incidencia de los riesgos naturales*
9. *Prever las infraestructuras hidráulicas y energéticas necesarias para el desarrollo del ámbito*

1. ARTICULAR Y CUALIFICAR EL ESPACIO URBANIZADO

El espacio urbano de la Costa del Sol presenta características específicas que constituyen el punto de partida del modelo territorial a desarrollar. En síntesis, pueden establecerse las siguientes:

a) *El carácter longitudinal de la aglomeración litoral,* pues los terrenos comprendidos entre la AP-7 y la costa no presenta vacíos relevantes en la escala territorial, ni discontinuidades significativas en sus prolongaciones hacia Málaga y hacia la Bahía de Algeciras, concentrándose principalmente en esta franja el crecimiento de este territorio.

b) *La dualidad entre los municipios costeros* que se incorporaron con anterioridad al proceso conformando la actual "conurbación lineal" de la franja costera y los municipios del interior, cuyo crecimiento más reciente en bordes de transición "ciudad-sierra" tiene unas características morfológicas y de ordenación bien diferenciadas.

c) *El importante peso de la población residente* puesta de manifiesto en el hecho de que una población censal de 300.000 habitantes consume anualmente los recursos correspondientes a una ciudad de más de 700.000 habitantes residentes "reales" (con estancia entre uno y seis meses) consolidando el aumento de la estabilidad poblacional y la disminución de la estacionalidad estival.

d) *La fragmentación del conjunto del espacio urbano,* al no existir una malla viaria interna que estructure el espacio urbanizado, se van yuxtaponiendo urbanizaciones de carácter residencial y diferente tamaño, cuyos viarios internos conectan exclusivamente con el viario distribuidor.

e) *La dinamicidad del proceso,* que presenta unas tasas de crecimiento de las más altas de Andalucía, pero construido por la suma de pequeñas operaciones, diseñadas des-

de la escala local, y en ausencia de previsión general en relación con las infraestructuras urbanas, de abastecimiento y de saneamiento principalmente. Tomando el 5% de crecimiento anual, que se ha mantenido constante en los 10 últimos años, se estima una proyección de la población residente para el año 2.025 de 1.770.000 habitantes incrementada en los picos que produce el turismo estacional.

f) *La relativa dependencia funcional* de las Areas metropolitanas situadas en los extremos del eje Casares y Manilva respecto a Bahía de Algeciras y el resto respecto a Málaga, debido al importante y creciente papel de Marbella como cabecera, sobre todo comercial, del ámbito de actuación.

El Plan de Ordenación Territorial se plantea ordenar el crecimiento indiscriminado de nuevos suelos edificados, incidiendo sobre la forma más cualificada en que debe producirse el mismo, y sobre todo tiene como objetivo principal dotar al espacio urbano existente de la estructura viaria, infraestructuras básicas y los equipamientos acordes a su dimensión urbana.

El modelo propone desarrollar las siguientes estrategias:

A. Reforzar los núcleos urbanos tradicionales.

Se trata de consolidar y potenciar los núcleos urbanos como lugares centrales propiciando la terminación cualificada de los intersticios existentes. Los núcleos urbanos históricos del ámbito tienen un papel importante a la hora de definir su futuro. Son los espacios urbanos que presentan una mayor riqueza de usos, y, además, son las áreas en las que vive una parte importante de la población permanente. En torno a ellos se organiza gran parte del sistema dotacional público. El modelo propuesto pasa por su fortalecimiento como lugares centrales de referencia territorial.

En aquellos núcleos situados en el corredor costero de la N-340, esta potenciación debe efectuarse en concordancia con el nuevo trazado ferroviario Fuengirola - Marbella - Estepona - Manilva. Las estaciones y apeaderos de la nueva línea permitirán reforzar la accesibilidad a estos núcleos como centros de ruptura de carga y transacción.

La necesaria organización del transporte público en autobús deberá orientarse de acuerdo con este objetivo de potenciación de las centralidades tradicionales, especialmente teniendo en cuenta que debe servir también a las cabeceras interiores no servidas por el corredor ferroviario.

En los núcleos de localización exterior a la banda costera, Mijas, Ojén, Istán, Benahavís y Casares, el papel asignado a las cabeceras municipales es de carácter local si bien verán potenciada su funcionalidad a partir de los crecimientos y equipamientos previstos en el planeamiento urbanístico vigente y en los desarrollos turísticos de baja densidad de los suelos cautelares de transición ciudad-sierra.

B. Crear nuevas Areas de estructuración urbana.

El Plan establece la delimitación de nuevas áreas de carácter estratégico y estructurante, en las que se localicen dotaciones y sistemas generales de carácter local y supralocal, que equilibren la uniformidad del uso residencial del espacio urbano y que contribuyan a la conformación de la estructura urbana de la franja litoral.

Las Áreas de Nueva Centralidad se plantean en torno a las estaciones y apeaderos ferroviarios exteriores a los núcleos urbanos históricos, con el doble objetivo de encauzar los nuevos crecimientos de mayor densidad hacia emplazamientos adecuadamente servidos por la oferta de transporte público y promover operaciones de carácter dotacional cuya escala dificulta la inserción en los tejidos existentes. Esta componente dotacional debe favorecer sobre todo la ubicación de equipamientos de escala territorial en materia cultural y educativa, así como comercial y residencial de iniciativa pública.

Asimismo, en los terrenos que presentan circunstancias especialmente favorables para la estructuración del ámbito se propone su reserva como *Áreas de Oportunidad*, para ubicar en las mismas tanto nuevos crecimientos residenciales y terciarios como dotaciones de índole singular y escala territorial que coadyuven a potenciar y diversificar la estructura turística y económica.

C. Cualificar la ordenación de los intersticios existentes entre el espacio urbano.

La ordenación de las nuevas zonas de crecimiento, incluyéndose gran parte de las mismas en los suelos ya clasificados como urbanizables en los planeamientos urbanísticos anteriores a la aprobación de este Plan, deben contribuir a mejorar y cualificar el espacio público y las dotaciones en el paisaje urbano.

Con respecto a los crecimientos de los municipios al norte de la autopista, ubicados en un entorno de una gran calidad ambiental, deben procurar su inserción paisajística manteniendo en lo posible las cualidades físicas del espacio rural sobre el que se desarrollan.

El proceso de crecimiento desordenado de este territorio costero, que se ha basado, casi exclusivamente, en el indiscriminado acto calificativo del suelo sin prever las dotaciones ni infraestructuras apropiadas a las características y dimensión del espacio urbano resultante, justifican la necesidad de que el Plan de Ordenación del Territorio establezca directrices para la ordenación futura y la definición y garantía de financiación de las infraestructuras generales que deberán soportar estos crecimientos.

Es por ello que, aunque las áreas urbanas consolidadas constituyen el ámbito por excelencia de la planificación urbanística, desde la ordenación del territorio no se puede renunciar a la función de establecer objetivos que orienten la actuación de las distintas Administraciones públicas en aras de objetivos comunes para el conjunto del ámbito.

A tal efecto, en la normativa del presente Plan se establecen directrices generales para el tratamiento de las áreas urbanas con dos objetivos fundamentales: Propiciar la recualificación del espacio urbano existente, incluyendo la necesaria reurbanización de las zonas deficientes, y mejorar y cualificar los espacios públicos, especialmente donde mayor es su relevancia.

Las directrices al planeamiento urbanístico se concretan especialmente para la ordenación de los nuevos crecimientos,

ya que la ausencia de equipamientos y espacios relevantes de uso público y el agotamiento de la mayor parte de sus infraestructuras, son los principales problemas a resolver desde el presente Plan.

Esta complicada situación urbanística, justifica establecer soluciones restrictivas al crecimiento urbanístico dando prioridad a solucionar las disfuncionalidades apreciadas, garantizando previamente la ejecución de las infraestructuras y dotaciones necesarias que resuelvan los crecimientos actuales y previsibles, que han de adecuarse, en todo caso, a la disposición de recursos naturales que garanticen también la cualificación de este modelo de "ciudad turística" mediante un crecimiento sostenible de su desarrollo urbanístico.

Por tanto, las previsiones de la evolución del crecimiento poblacional y ocupación territorial deben estar condicionadas a que se garanticen las infraestructuras y equipamientos que deberán cualificar y justificar los nuevos desarrollos, concentrándose fundamentalmente en la franja costera. Se pretende reconducir el actual modelo de edificación dispersa que se van implantando aisladamente en el territorio, en una nueva estructura urbana donde se identifiquen las nuevas centralidades territoriales y las nuevas ofertas de áreas productivas y de servicios.

Se trata, ante todo, de ordenar los "vacíos expectantes" que evocan estos intersticios territoriales reorganizadores de las capacidades territoriales y de la posición de las distintas propuestas de transformación de este nuevo modelo que aquí se propone.

Los nuevos crecimientos a plantear en los procesos de revisión de los planeamientos urbanísticos para su adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, y en sus revisiones sucesivas, deberán desarrollar los siguientes criterios:

a) Se procurará un crecimiento basado en la continuidad urbana de los procesos de urbanización evitando la dispersión y posibilitando la estructuración de los vacíos urbanos generados por desarrollos anteriores, mediante ordenaciones que resuelvan y garanticen las continuidades viarias e infraestructuras generales con sus correspondientes conexiones.

b) El desarrollo temporal de los suelos de extensión de las áreas urbanas se deberá realizar de acuerdo con la ejecución de las infraestructuras generales, así como con las previsiones en materia de transporte y comunicaciones, cuyas obras de ejecución deberán garantizarse previamente a la implantación residencial.

c) Las nuevas extensiones completarán las dotaciones y servicios de la población asentada, según las determinaciones que recojan los Planes Generales de Ordenación Urbanísticas en sus previsiones de dotaciones de Sistemas Generales y ejecución de los mismos, así como en las determinaciones del presente POT.

d) Los nuevos crecimientos deberán asumir la obligación de ejecutar las infraestructuras de la malla viaria de interconexión de los correspondientes sectores, así como participar de las cargas económicas para la ejecución de las infraestructuras generales (agua, saneamiento, riego, energía y viario). Asimismo, se garantizará que los nuevos crecimientos se condicionen en sus plazos de puesta en marcha a la ejecución de las infraestructuras y dotaciones de suelos colindantes necesarios para su puesta en ejecución, con el fin de eliminar efectos de discontinuidades en sus desarrollos. Se evitará mediante medidas técnicas los efectos y contaminaciones sobre las aguas y el suelo, así como niveles aceptables de contaminación acústica y atmosférica.

e) Tanto en los suelos ya calificados por el planeamiento general como en los posibles nuevos suelos que se clasifiquen, la sectorización de los mismos, en las condiciones que establezca cada Plan General, estará supeditada a que se garanticen los costes de las infraestructuras y a que se cumplan los plazos de desarrollo urbanístico definidos en el propio Plan General penalizando en caso de incumplimiento según las determinaciones que para tales casos especifica la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

f) La implantación residencial resolverá su localización en lugares no implicados en los impactos visuales ni comprometidos con el paisaje territorial, y se mantendrán y potenciarán las áreas arboladas existentes integrándolas en la propuesta global según el "Estudio de Ordenación Paisajística" que deberá tramitarse conjuntamente con los documentos de desarrollo urbanístico del planeamiento general.

g) No se permitirá la edificación en pendientes superiores al 35% según estado actual del terreno natural.

2. POTENCIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO VIARIO Y FERROVIARIO Y LA ACCESIBILIDAD DEL ÁMBITO

El sistema de transporte es el elemento sobre el que se sustenta la articulación del ámbito y la condición indispensable para plantear la transformación de este territorio en una verdadera ciudad con los atributos que le son propios.

Es por ello que la implantación del corredor ferroviario constituye la principal actuación del Plan, de manera que el resto de sus propuestas en materia de transportes deben dirigirse, prioritariamente, a potenciar y posibilitar su uso a todos los residentes del ámbito.

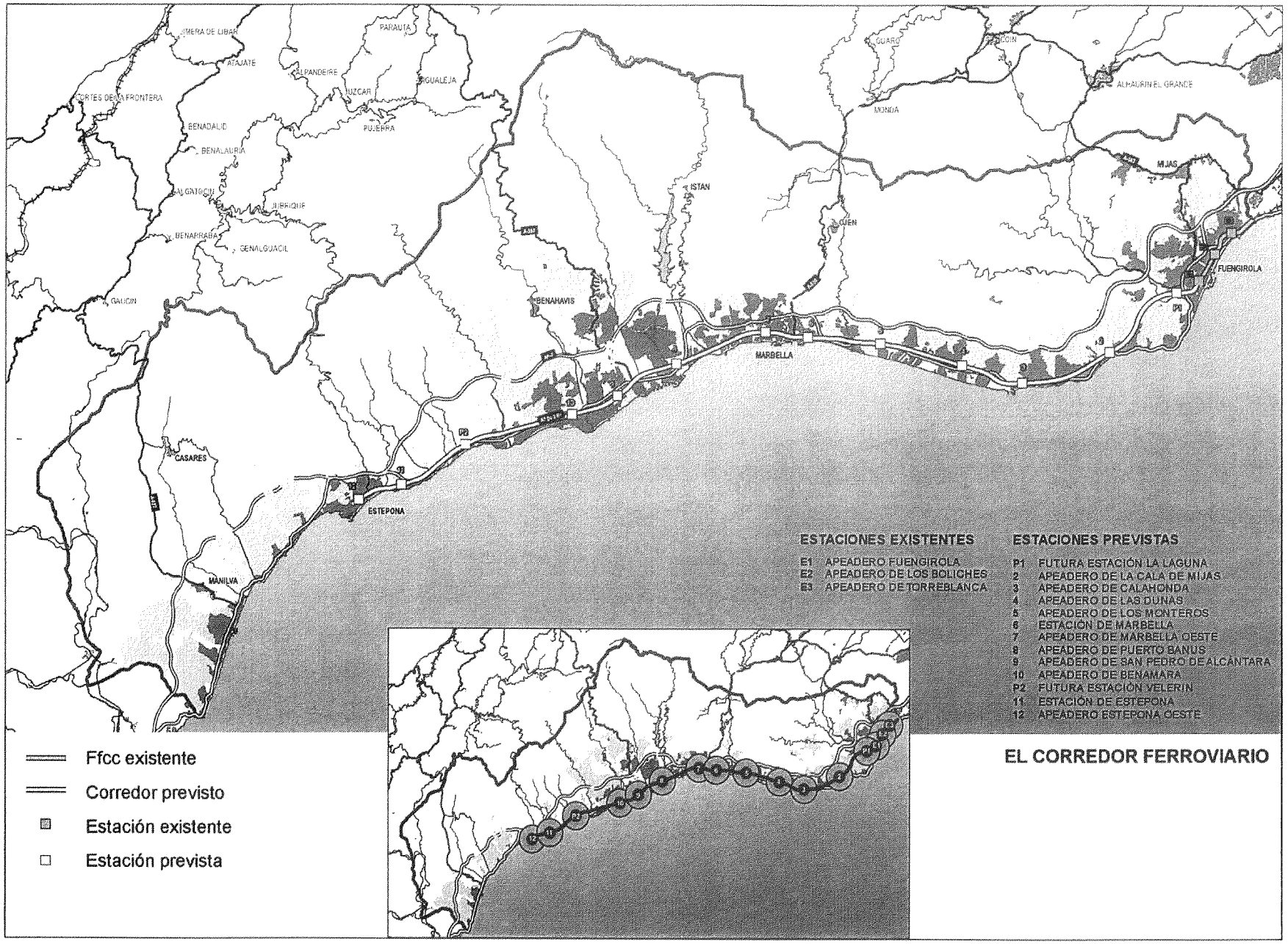
De esta forma, el Plan debe procurar un cambio en los modos de ocupación del espacio por la actividad urbana, de manera que se mejore la accesibilidad general del ámbito, se permeabilice el espacio edificado, y se articule y equilibre la relación entre el espacio privado y el espacio público.

En relación con el transporte el Plan de Ordenación del Territorio establece los siguientes objetivos:

1. *Mejorar la articulación* del ámbito con los territorios limítrofes y con el resto de la región y la Península.

2. *Favorecer la creación de un sistema intermodal de transporte* y propiciar la movilidad y el acceso al transporte público.

3. *Propiciar la mejora de las comunicaciones* entre los municipios del interior con el litoral.


JIMERA DE LIBAR
ATAJATE
PARAUTA
ALPANDEIRE
IZNCAR
PUJERRA
BENALAURIA
BENADALID
ALGATOCIN
JUBRIQUE
BENARRABA
GENALGUACIL
GAUCIN
CASARES
MANILVA
ESTEPONA
BENAHAVIS
MARBELLA
ISTAN
GUEN
MONDA
GUARO
ALHAURIN EL GRANDE
MIJAS
FUENGIROLA
ESTACIONES EXISTENTES
E1 APEADERO FUENGIROLA
E2 APEADERO DE LOS BOLICHES
E3 APEADERO DE TORREBLANCA
ESTACIONES PREVISTAS
P1 FUTURA ESTACIÓN LA LAGUNA
2 APEADERO DE LA CALA DE MIJAS
3 APEADERO DE CALAHONDA
4 APEADERO DE LAS DUNAS
5 APEADERO DE LOS MONTEROS
6 ESTACIÓN DE MARBELLA
7 APEADERO DE MARBELLA OESTE
8 APEADERO DE PUERTO BANUS
9 APEADERO DE SAN PEDRO DE ALCÁNTARA
10 APEADERO DE BENAMARA
P2 FUTURA ESTACIÓN VELERÍN
11 ESTACIÓN DE ESTEPONA
12 APEADERO ESTEPONA OESTE
Ffcc existente
Corredor previsto
Estación existente
Estación prevista
EL CORREDOR FERROVIARIO

4. *Garantizar la articulación interna* y la permeabilidad del continuo urbano costero.

5. *Adecuar el trazado de las redes* a las previsiones de crecimiento, y garantizar su integración en el medio natural y paisajístico.

Para la consecución de estos objetivos generales, el Plan establece un modelo de transporte, que desarrolla los siguientes objetivos específicos:

A. Articular el corredor ferroviario de la Costa del Sol

El Plan asume la iniciativa de construir un corredor ferroviario que articule la Costa del Sol, con el trazado previsto en el Estudio Informativo del Corredor Ferroviario redactado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

La solución adoptada tras un análisis de alternativas consiste en la construcción de un ferrocarril de altas prestaciones, con un trazado muy similar al de la actual autovía del litoral, que permitirá compaginar las comunicaciones de largo recorrido con las internas de la costa.

La primera fase de ejecución se proyecta en el corredor Estepona-Fuengirola, desde donde se enlazaría con el resto de la red ferroviaria, aeropuerto y con la línea AVE Málaga-Madrid.

La construcción de este potente modo de transporte colectivo, además de resolver los acuciantes conflictos de movilidad, facilitará los cambios de hábitos en los habitantes y, en consecuencia, producirá una relocalización de las actividades y una especialización de los entornos espaciales a las estaciones y puntos de intercambio del nuevo sistema de transporte, estimándose en una capacidad de transporte de unos 30 millones de viajeros año con una duración de viaje de 11,5 minutos entre Fuengirola-Marbella y de 10 minutos entre Marbella-Estepona.

Son datos que nos muestran la potencia de transformación de esta actuación ferroviaria en el territorio costero, que actuando a modo de un auténtico eje metropolitano ("metrosol") consolidaría el modelo de ciudad de escala territorial que este documento del POT plantea.

Para garantizar que este proceso de transformación contribuya a cualificar los espacios centrales es fundamental realizar un proceso de adaptación de las áreas limítrofes como áreas singulares de la nueva ciudad costera. Por tanto, desde este Plan en relación con esta iniciativa se apoyan los objetivos siguientes:

- La red ferroviaria deberá enlazar los distintos núcleos del litoral costero del ámbito, y deberá contribuir a mejorar la comunicación del ámbito con el interior de Andalucía y con Europa.

- La red ferroviaria se diseñará con criterios de intermodalidad en relación con la red viaria, aeropuertos, servicios portuarios y transporte urbano.

- La ubicación de las estaciones, apeaderos y puntos de intercambio deberá contribuir a la especialización de sus entornos.

La opción seleccionada en el Estudio Informativo se ha planteado con un trazado situado lo más cerca posible de la costa, que a modo de un auténtico metro ("metrosol") recorre el litoral generando nodos de centralidad urbana en sus propias estaciones de ferrocarril estratégicamente situadas en puntos de congestión urbana, con objeto de disponer sus estaciones en un entorno centrado en las áreas de mayor ocupación actual y futura, consiguiéndose así una mejor cobertura de la demanda. Las estaciones y apeaderos proyectados se señalan en el Plano de Ordenación General.

La línea ferroviaria, con el trazado y las características técnicas del estudio citado, presenta dos tramos bien diferenciados: La línea existente entre Málaga y Fuengirola, que requiere actuaciones para la mejora de su capacidad actual, algunas de ellas en fase de construcción actualmente; y el tramo de nuevo trazado, en vía doble, entre Fuengirola y Estepona, que tiene como finalidad la prestación de dos servicios diferenciados de transporte de viajeros: el Servicio de Cercanías, con paradas en todas las estaciones, y el Servicio de Altas prestaciones, con paradas en los grandes núcleos de población (Málaga, Torremolinos, Fuengirola, Marbella y Estepona) y en el aeropuerto internacional de Málaga.

Dado el marcado carácter metropolitano de la nueva actuación, se ha previsto la implantación de once nuevas estaciones con una cadencia media de unos cinco kilómetros. La definición geométrica de la línea permite la futura construcción y puesta en servicio de dos estaciones adicionales a lo largo del recorrido.

Asimismo, la orientación del final de la línea, y, consecuentemente, la ubicación de la estación de Estepona, se dispone de forma que se facilite, en el futuro, la prolongación de la misma hacia Manilva.

Esta infraestructura se pondrá en servicio por etapas, siendo objeto de una primera fase las circulaciones de trenes de cercanías y altas prestaciones entre Málaga y San Pedro de Alcántara (36 Km.), donde se concentra un elevado porcentaje de viajes respecto de las estimaciones de captación de la totalidad del itinerario, y en sucesivas fases completar la red hasta Estepona y Manilva, para finalizar con la conexión en Algeciras y su gran puerto como cabeza de puente con el continente africano.

La longitud total de la línea ferroviaria de nueva construcción es de 53.042 metros, de los cuales 1.035 m discurren en superficie y 52.007 m se desarrollan en subterráneo.

La totalidad de las estaciones están concebidas en subterráneo, debido, por un lado, a los condicionantes del trazado, que, al discurrir por unas áreas densamente pobladas hacen inviable el planteamiento de una línea ferroviaria de las características de la diseñada circulando en superficie y, por otro, a la opción de ubicar las mismas en las zonas en las que la demanda de viajeros sea lo mayor posible, respetando siempre que la distancia entre estaciones sea de 5 kilómetros aproximadamente.

Se diferencian dos tipologías: la primera para las estaciones de Marbella, Estepona y San Pedro de Alcántara en las que está previsto que realicen parada los trenes de Altas Prestaciones. Las estaciones de Marbella y Estepona se han dimen-

sionado además de acuerdo con los criterios de la normativa de la Unión Europea para trenes de Alta Velocidad. El resto de las estaciones se dimensionan para trenes de cercanía.

B. Fomentar la intermodalidad del sistema y potenciar el transporte urbano de viajeros

Asimismo, el Plan debe establecer medidas que coadyuven a fomentar el transporte público como medio preferente para la conexión entre los núcleos de población y como canalizador de la movilidad interurbana, estableciendo a tal efecto criterios para la consecución de los siguientes objetivos:

- Fomentar la integración de todos los núcleos en un sistema de transporte urbano y metropolitano que responda a las necesidades de comunicación interna y externa, y que se basará en el transporte público del corredor ferroviario y el transporte público rodado (bus) con la reordenación prevista de carriles-bus en la actual N-340.

- Facilitar la accesibilidad de todos los habitantes del ámbito, especialmente a los de los núcleos del interior, a las estaciones del corredor ferroviario, mediante transporte público.

- Enlazar los nodos ferroviarios con la red viaria para asegurar la distribución de viajeros.

- Estudiar la implantación de fórmulas de transporte que den soluciones a las demandas específicas de comunicación de los núcleos turísticos.

Como infraestructuras principales se proponen la construcción de un intercambiador de autobuses en Fuengirola, que conecte con los corredores ferroviarios Málaga- Fuengirola y Fuengirola-Estepona.

Como apoyo al transporte de mercancías se propone además la construcción de un Centro de Transporte en Estepona, y dos Centros Logísticos en Marbella y Mijas.

C. Mejorar los accesos viarios con los espacios limítrofes.

Las principales conexiones con el interior de Andalucía se producen por los extremos del corredor costero, hacia la Bahía de Algeciras por el oeste, por la Autovía Jerez-Algeciras, y por el extremo oriental, conectando con la Autovía Málaga-Antequera-Córdoba, y desde esta hacia el interior peninsular.

Estas conexiones se van a reforzar con los nuevos proyectos previstos en la planificación viaria: La nueva Autopista de peaje Las Pedrizas - Málaga, y la culminación de la autovía litoral, en los tramos correspondientes a las provincias de Cádiz y Granada.

La A-7 y su alternativa de peaje la AP-7, que discurre desde Málaga hasta Guadiaro, constituyen por tanto las principales conexiones viarias con el exterior del ámbito. No obstante, la AP-7 presenta disfuncionalidades como consecuencia de la falta de continuidad en Marbella, que afectan gravemente al viario urbano de esta ciudad, por lo que el Plan propone estudia una posible variante, cuyo trazado deberá evitar la afección ambiental al Paraje de Sierra Blanca y Nagüeles.

Igualmente, la variante prevista de la Bahía de Algeciras y la hiperronda de Málaga en su conexión con el eje Antequera-Córdoba-Madrid contribuirán sustancialmente a mejorar la conectividad viaria del ámbito con las aglomeraciones urbanas ubicadas en sus extremos y con el resto de Andalucía.

En sentido transversal, la cadena montañosa que aísla la costa del interior, dispone de una serie de pasos muy limitados tanto en número como en potencialidad, que constituyen los únicos puntos de conexión con la red de carreteras interior.

De estos, la conexión con Ronda (A-397) y, sobre todo, la conexión con el eje de los Alhaurines por el Puerto de los Pescadores (A-387) y su prolongación hasta la costa, constituyen los principales itinerarios a potenciar para mejorar la conexión con los territorios contiguos.

Para las restantes conexiones con los municipios limítrofes de Gaucín (A-377), Jubrique (MA-557) o Coín (A-335), el Plan plantea mejoras de su firme y trazado, y otras actuaciones de menor calado pero de gran importancia para mejorar su funcionalidad y la adecuación paisajística de los tramos de mayor potencialidad visual.

Se propone además, a partir del Estudio Previo ya existente, estudiar la viabilidad de un nuevo trazado a Ronda por Benahavís y la transformación en vía de alta capacidad de la conexión de la AP-7 con la A-387, por el Puerto de los Pescadores.

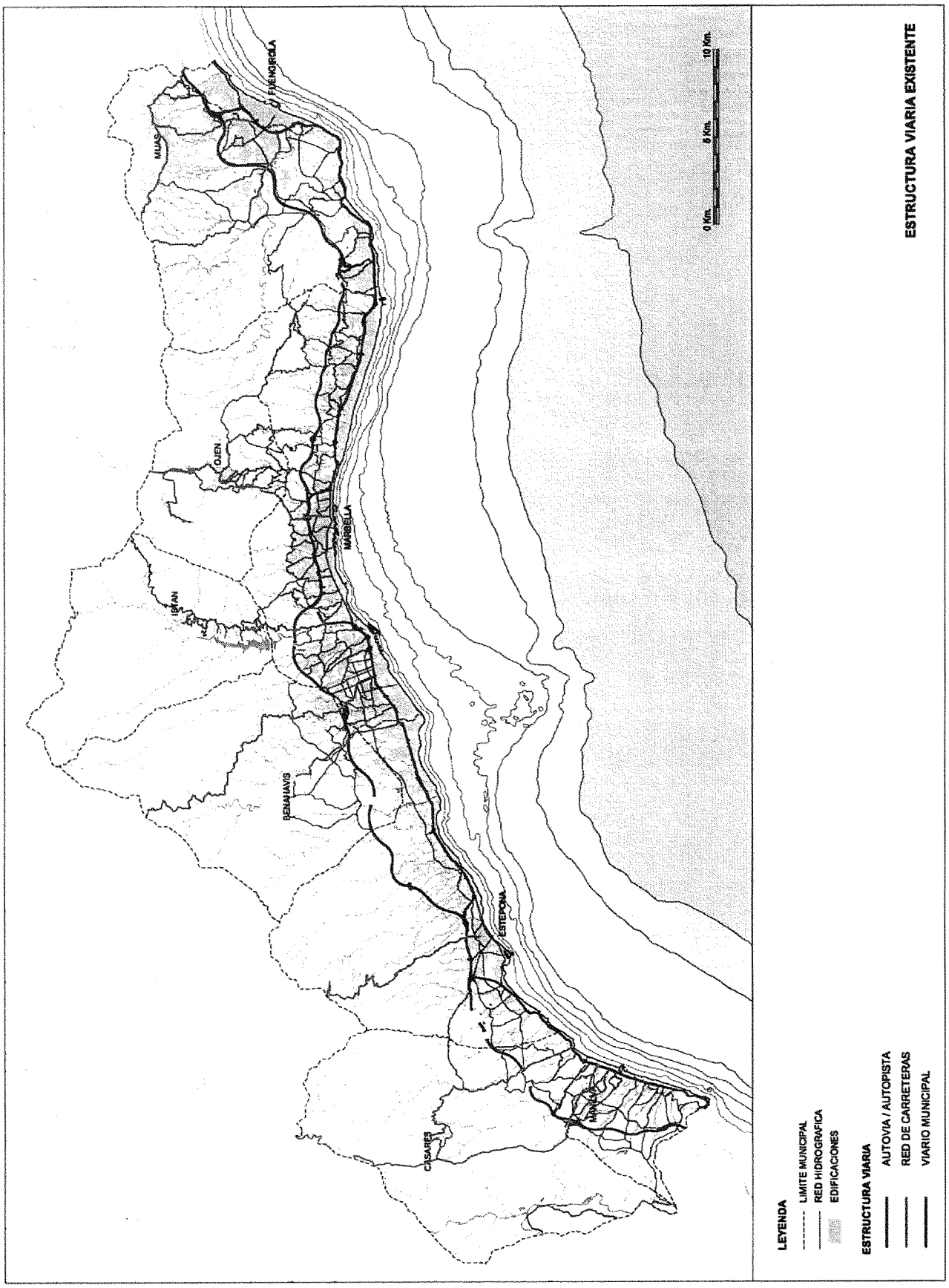
En definitiva, todo ello nos conformará una importante malla viaria que articulará la viabilidad y accesos con los grandes espacios territoriales limítrofes solucionando conexiones viarias principalmente con el interior y extremos orientales territoriales.

3. ARTICULAR LA CONURBACIÓN LITORAL Y LOS ACCESOS A LOS MUNICIPIOS INTERIORES.

La organización espacial de la costa ha mantenido hasta ahora una configuración muy simple con un tronco principal constituido por la antigua carretera N-340 que ha sido el elemento fundamental en la estructura territorial.

Salvo en los principales núcleos en los que se ha construido una variante, se ha configurado un continuo urbano de más de 4 Kms de profundidad con una red interna arborescente, que sirve además como elemento de apoyo para los nuevos crecimientos al norte de la autopista de peaje, mediante la prolongación de sus principales vías internas.
La construcción de la autopista de peaje ha permitido liberar a la vía costera de gran parte de los flujos de medio y largo recorrido y destinar la capacidad excedente para resolver la creciente demanda de movilidad en todo el continuo de urbanizaciones, focalizando en sus principales puntos de conexión con la red secundaria, las principales áreas de equipamiento comercial y de servicios básicos.

Pero la red interna de la conurbación plantea otros problemas derivados de la falta de conectividad entre los diferentes ámbitos costeros, dada la dificultad de los distintos planeamientos urbanísticos municipales para establecer vías de articulación interna para el continuo urbano litoral.


ESTRUCTURA VIARIA EXISTENTE
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
ESTRUCTURA VIARIA
AUTOVIA / AUTOPISTA
RED DE CARRETERAS
VIARIO MUNICIPAL
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES

El Plan debe establecer directrices a los departamentos sectoriales y al planeamiento urbanístico que permitan asegurar la conectividad interna de la conurbación litoral en condiciones de calidad y capacidad, y asegurar el acceso a las estaciones del Corredor Ferroviario y a las Areas de Centralidad y Oportunidad previstas en el presente Plan.

Para ello el Plan propone la construcción de una "malla viaria" con capacidad estructurante del territorio, que permita suplir al eje costero en las relaciones de corta y media distancia y que a su vez facilite establecer zonas para la ubicación de nuevas funciones territoriales de interés general, que no es posible situar en la congestionada A-7.

La "malla viaria" deberá conformarse por las vías principales existentes, por la vía intermedia prevista en este Plan, y por los itinerarios transversales, que en su conjunto facilitarán la relocalización de los espacios de centralidad, y mejorarán el papel desempeñado hasta ahora por la A-7 y, en general, el modelo de transporte público.

La Consejería de Obras Públicas elaborará en paralelo con este POT un Estudio Informativo del eje intermedio, que señale los principales encuentros con los viarios transversales existentes o a construir en el marco de los desarrollos urbanísticos previstos.

El planeamiento urbanístico deberá recoger estos criterios y, apoyándose en la red viaria existente, habilitar los mecanismos para la construcción y financiación de la vía intermedia y de las vías transversales.

Se propone la prohibición expresa de vallas publicitarias en esta vía intermedia, al tratarse de una vía de carácter supramunicipal, cuya señalización, y diseño de sus bordes deberán integrarse en el propio proyecto viario de dicha vía intermedia planteándose un sistema bilingüe en sus correspondientes informaciones generales.

En definitiva, la "malla viaria" que el Plan Territorial plantea se compone de los siguientes elementos:

A. La autovía de la costa.

Esta vía debe mejorar su tratamiento viario como eje urbano, posibilitando su uso para transporte público, a ser posible en plataforma reservada, con previsión de las posibles paradas, pasos peatonales, carriles bici, etc.

Se recomienda la creación de una doble banda de protección a ambos lados de 25 mts en los suelos no edificados en donde se ubican los usos públicos de transporte rodado (carriles-bus) y vías de servicios, y priorizar el transporte público entre las zonas urbanas consolidadas donde no sea viable la ampliación de la calzada.

Asimismo, se propone la prohibición expresa y desmantelamiento de vallas publicitarias u ocupaciones edificadas en estas zonas de protección a ambos lados de la autovía, planteándose los espacios públicos o paseos ajardinados, estaciones de acceso al bus, carriles-bici..., mediante sistemas bilingües de información general.

B. Vía Intermedia.

Tal y como se ha mencionado se propone acometer un estudio informativo de iniciativa pública, en paralelo con el presente POT, que sirva de marco de referencia a los planeamientos urbanísticos municipales de manera que se garantice su continuidad y su viabilidad como vía rápida urbana, aprovechando la estructura viaria actual y sus posibles canales de continuidad viaria.

Se recomienda una sección de 2 + 2 carriles (14,00 m.), aceras de 5,00 metros (3,00 metros peatonal y 2 metros carril-bici) y sus ajardinamientos arbolados colindantes, con un total de sección de 24 metros en donde deberán integrarse toda la propuesta homologada de señalización. Mediante sistema bilingüe de información general.

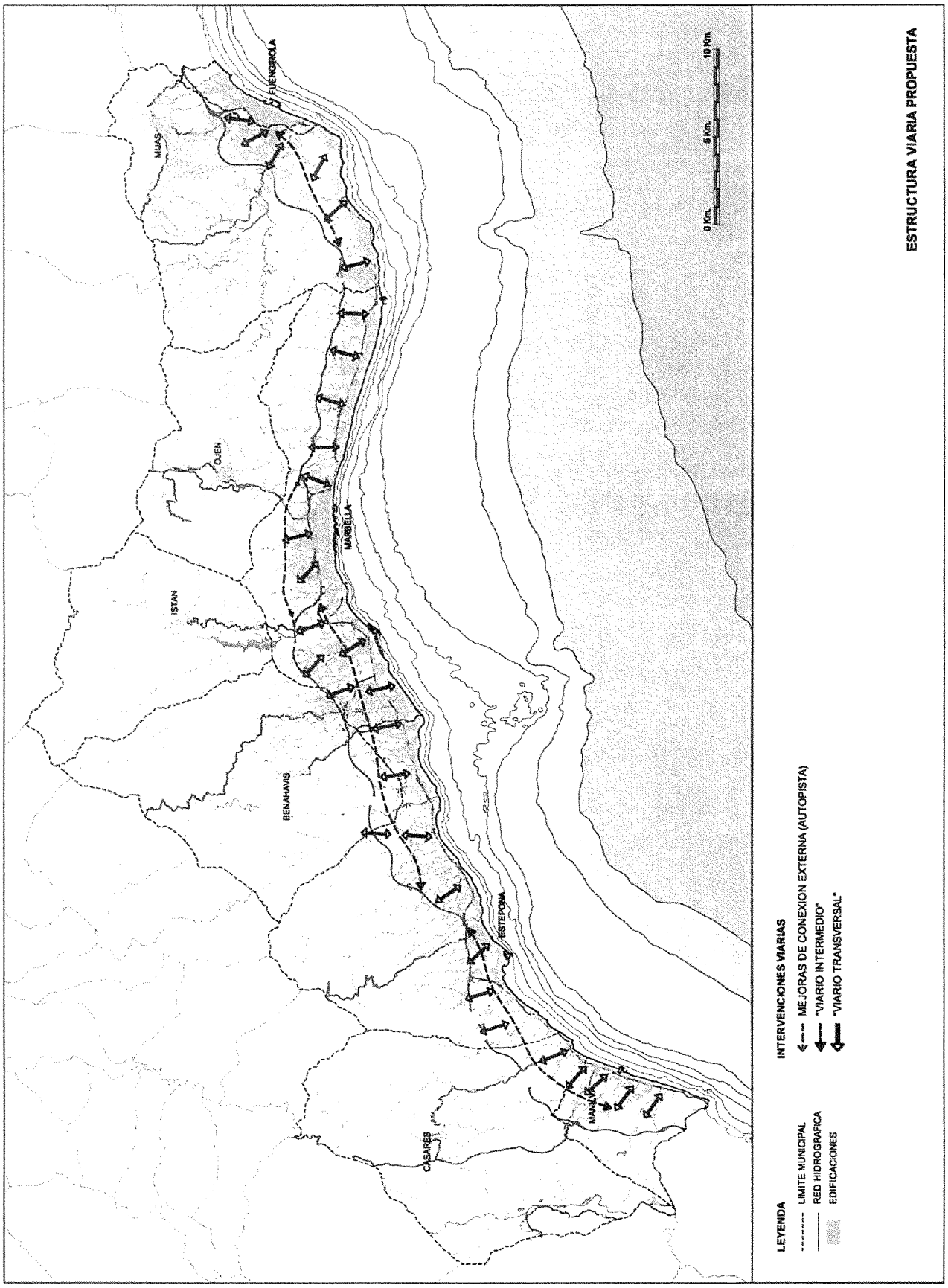
Dicha sección, se adaptará a su paso por zonas consolidadas priorizando la viabilidad del transporte público y el mantenimiento de las zonas ajardinadas. Se especifican, a modo orientativo, directrices preferenciales en el Plano de Ordenación.

C. Vías transversales.

El Estudio Informativo de la Vía Intermedia deberá contener criterios en cuanto a la ubicación de las principales conexiones transversales que completarán la malla viaria permeabilizando la trama urbana municipal actualmente existente.

Se recomienda que sus secciones no sean ser inferiores a las especificadas para la "vía intermedia" con el fin de homologar el diseño general de la malla viaria. Se especifican, a modo orientativo, directrices preferenciales en el Plano de Ordenación.

La conexión interna de los espacios urbanos debe completarse mejorando los accesos a Mijas, Istán, Ojén, Benahavís, y Casares garantizando sobre todo la permeabilidad de los nuevos suelos construidos o a construir.


ESTRUCTURA VIARIA PROPUESTA
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
INTERVENCIONES VIARIAS
MEJORAS DE CONEXION EXTERNA (AUTOPISTA)
"VIARIO INTERMEDIO"
"VIARIO TRANSVERSAL"
0 Km.
5 Km.
10 Km.
FUENGIROLA
MIJAS
OJEN
MARBELLA
ISTAN
BENAHAVIS
ESTEPONA
MANILVA
CASARES

4. ESTABLECER UNA RED DE ESPACIOS LIBRES QUE EQUILIBRE EL TERRITORIO Y ESTRUCTURE EL ESPACIO URBANO.

La estructuración urbana de la Costa del Sol, en la escala territorial, se conforma no sólo con las grandes redes de comunicaciones sino también con otros elementos de carácter natural o rural (corredor marítimo, red hidrográfica y sus cuñas verdes transversales, red de caminos, espacios naturales...), y con el adecuado equilibrio entre espacios llenos y vacíos, que posibiliten una lectura perceptible y orientadora de la ciudad construida.

Tratándose además de un espacio turístico, adquiere aún más fuerza la necesaria integración de las piezas urbanas con el espacio natural que las integra y que se convierte en su principal razón de ser.

En este sentido, no es suficiente con las previsiones obligadas en los proyectos de urbanización de espacios ajardinados, sino lo que realmente estructura este espacio será la puesta en valor de los elementos geográficos que le dan la forma y la geometría a la propia naturaleza del lugar, como son las zonas de la sierra que actúan como "telón de fondo" imprescindible a la propia ciudad turística, o las "cuñas verdes" transversales que a modo de grandes "dedos" enlazan estas áreas con el corredor marítimo.

Una importante cuestión subyace en esta reflexión y que se convierte en el objetivo principal de la ordenación: asumir la capacidad de los elementos geográficos y de los espacios vacíos para estructurar y ordenar las geometrías de los elementos construidos, posibilitando la lectura inteligible y orientadora del espacio territorial.

A tal efecto, el Plan, además de establecer las medidas para salvaguardar los espacios ambientales más valiosos, ha de conformar un sistema de espacios libres que estructure y relacione no solo las diferentes piezas del espacio construido, sino también con el espacio rural y natural.

Ello implica establecer cautelas y proteger de la extensión de la urbanización a los espacios cuyo interés es más posicional que ambiental y que deberán ser incorporados al sistema mediante su acondicionamiento y regeneración.

El sistema de espacios libres tiene de esta forma una función estructural y de mejora ambiental, a la que habrá de sumar la de los equipamientos de ocio de carácter público, en una escala territorial que no tiene adecuada respuesta en los planeamientos urbanísticos locales.

Asimismo, la ubicación en algunos de estos espacios de equipamientos turísticos, deportivos o culturales de rango metropolitano, contribuirá a mejorar los déficits de los sectores urbanos más consolidados e infradotados.

Son recursos potenciales para la configuración del sistema de las áreas y elementos que representan la memoria visual e histórica del ámbito, junto con los espacios que por sus características e interés ambiental o posicional se consideran imprescindibles para su configuración.

A. Los grandes Espacios Protegidos de la Sierra.

Constituyen la base principal del paisaje territorial de la Costa del Sol, contrapunto ambiental de la conurbación.

En este sentido, se considera conveniente establecer un sistema de equilibrio de sostenibilidad o equidad territorial entre los crecimientos urbanísticos del litoral y los espacios ambientales de la Sierra que los soportan y legitiman su función de grandes sistemas verdes que requieren equilibrio público-privado a escala territorial.

Este equilibrio deberá basarse, en la posibilidad futura de crear un "fondo de sostenibilidad" con el objetivo de que los municipios costeros que se favorecen del desarrollo urbanístico soporten las cargas de estos grandes territorios protegidos, que asumen sobre todo los municipios de la sierra.

En todo caso, este Plan Territorial plantea, la necesaria clarificación en cuanto a corregir y sellar definitivamente los usos urbanos en el medio rural, tanto en su naturaleza como en su uso, estableciendo mecanismos que deberán reducir la actual presión que sufren estos espacios, remitiéndose a los contenidos de las legislaciones vigentes competentes.

A tal efecto se pretende favorecer la implantación de un nuevo modelo activo de conservación que posibilite poner en carga estos importantes espacios libres para el uso y disfrute público, posibilitando cuidadosas actuaciones de puesta en valor de uso cultural y paisajístico de estos importantes espacios de la Sierra. Reducir la presión en los municipios del interior, favorecerá la configuración de una red de espacios libres que conjugue, por una parte, su conservación y protección activa y, por otra, los mecanismos que pueden permitir el mantenimiento de buena parte de los espacios libres.

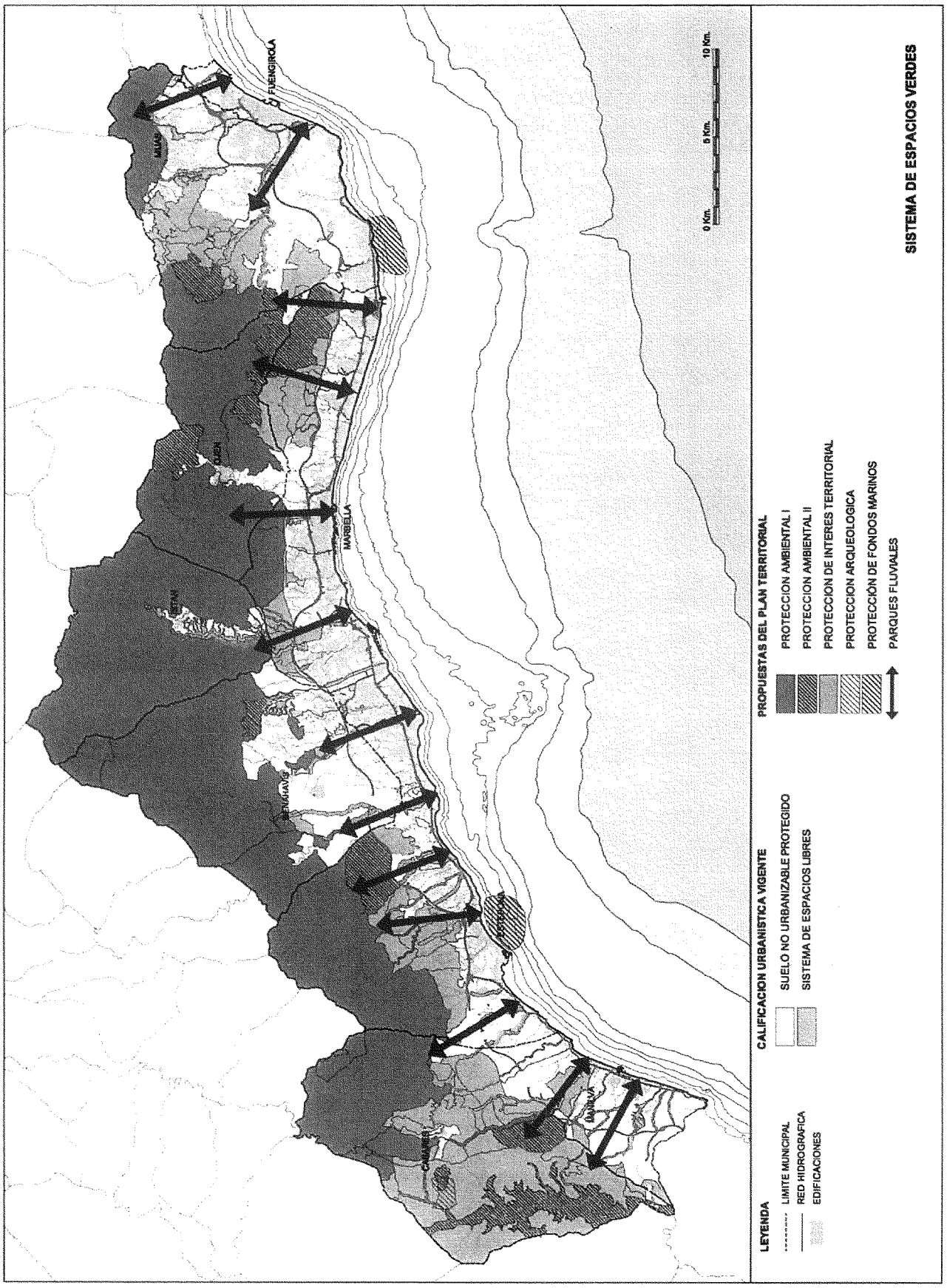
B. El Corredor Marítimo.

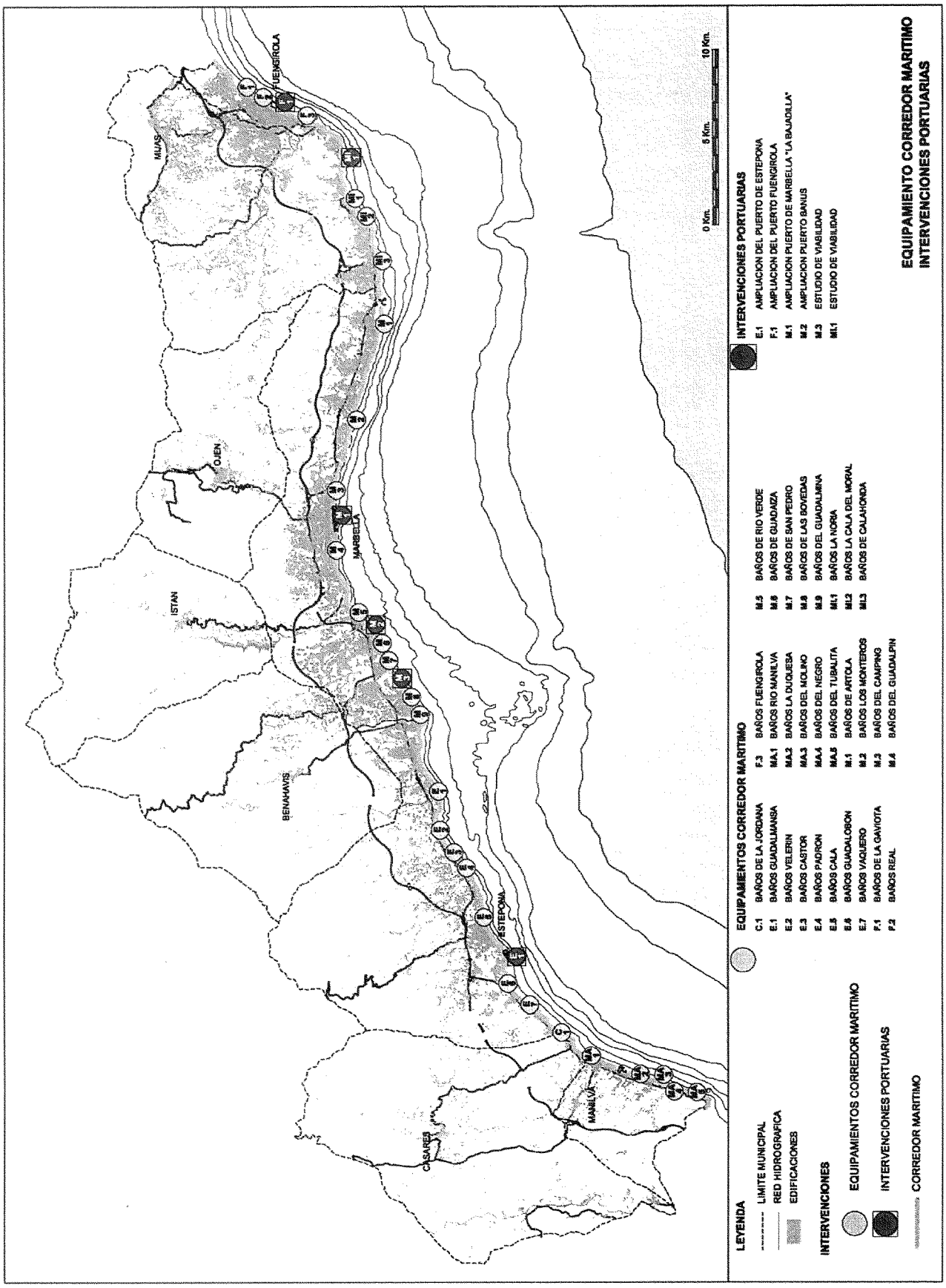
El Corredor Marítimo, es el principal equipamiento público de la franja litoral y uno de los principales espacios estructurantes de este territorio.

Su entendimiento como espacio libre público, de indiscutible valor ambiental y paisajístico, obliga a reinterpretar erróneos tratamientos tradicionales de los clásicos paseos marítimos para desarrollar nuevas intervenciones y equipamientos de playa que cualifiquen y potencien su función como parque lineal de uso público peatonal.

En el corredor marítimo, integrado por el dominio público y sus zonas de servidumbre, no se permitirán más intervenciones que los equipamientos de playa y los paseos peatonales que, con diferentes secciones y características, deberán conectar el conjunto de los equipamientos de playa o Balnearios con los Parques Fluviales.

Se trata de interpretar el litoral como un corredor de espacios públicos que potencie y cualifique su actividad y uso directamente ligados al paisaje marítimo y a la actividad turística, de manera que el corredor se constituya en un gran espacio público peatonal en donde su continuidad espacial deberá garantizarse mediante paseos ajardinados de carácter peatonal y equipamientos de playa de carácter colectivo.


FUENGIROLA
MIJAS
MARBELLA
ESTEPONA
0 Km.
5 Km.
10 Km.
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
CALIFICACION URBANISTICA VIGENTE
SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES
PROPUESTAS DEL PLAN TERRITORIAL
PROTECCION AMBIENTAL I
PROTECCION AMBIENTAL II
PROTECCION DE INTERES TERRITORIAL
PROTECCION ARQUEOLOGICA
PROTECCIÓN DE FONDOS MARINOS
PARQUES FLUVIALES
SISTEMA DE ESPACIOS VERDES


EQUIPAMIENTO CORREDOR MARITIMO
INTERVENCIONES PORTUARIAS
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
INTERVENCIONES
EQUIPAMIENTOS CORREDOR MARITIMO
INTERVENCIONES PORTUARIAS
CORREDOR MARITIMO
EQUIPAMIENTOS CORREDOR MARITIMO
C.1 BAÑOS DE LA JORDANA
E.1 BAÑOS GUADALMANSA
E.2 BAÑOS VELERIN
E.3 BAÑOS CASTOR
E.4 BAÑOS PADRON
E.5 BAÑOS CALA
E.6 BAÑOS GUADALOBON
E.7 BAÑOS VAQUERO
F.1 BAÑOS DE LA GAVIOTA
F.2 BAÑOS REAL
F.3 BAÑOS FUENGIROLA
MA.1 BAÑOS RIO MANILVA
MA.2 BAÑOS LA DUQUESA
MA.3 BAÑOS DEL MOLINO
MA.4 BAÑOS DEL NEGRO
MA.5 BAÑOS DEL TUBALITA
M.1 BAÑOS DE ARTOLA
M.2 BAÑOS LOS MONTEROS
M.3 BAÑOS DEL CAMPING
M.4 BAÑOS DEL GUADALPIN
M.5 BAÑOS DE RIO VERDE
M.6 BAÑOS DE GUADAIZA
M.7 BAÑOS DE SAN PEDRO
M.8 BAÑOS DE LAS BOVEDAS
M.9 BAÑOS DEL GUADALMINA
M1.1 BAÑOS LA NORIA
M1.2 BAÑOS LA CALA DEL MORAL
M1.3 BAÑOS DE CALAHONDA
INTERVENCIONES PORTUARIAS
E.1 AMPLIACION DEL PUERTO DE ESTEPONA
F.1 AMPLIACION DEL PUERTO FUENGIROLA
M.1 AMPLIACION PUERTO DE MARBELLA "LA BAJADILLA"
M.2 AMPLIACION PUERTO BANUS
M.3 ESTUDIO DE VIABILIDAD
M1.1 ESTUDIO DE VIABILIDAD
0 Km. 5 Km. 10 Km.
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
ISTAN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
MANILVA

El Plan establece intervenciones positivas y directrices al planeamiento urbanístico para mejorar las dotaciones y el disfrute público de estos espacios. Asimismo, se propone, que el planeamiento urbanístico prevea la implantación de instalaciones de saneamiento y equipamientos de ocio de playa que a modo de Balnearios o "puntos de encuentro" potencien estos lugares como los más importantes focos de atracción para el uso lúdico de las playas de manera permanente, tanto en época estival como durante el resto del año, con el fin de potenciar y cualificar el uso de estos importantes espacios públicos durante todas las épocas del año.

Estos equipamientos, a ubicar en la zona de influencia, podrían incluir instalaciones de baños con agua del mar, hostelería, cuidado del cuerpo..., resueltos mediante edificaciones de una planta con zonas de aparcamientos y acogidas de bañistas, conformando una oferta de alta cualificación turística en el más importante espacio colectivo de la Costa del Sol y dotándolo de elementos referenciales e identificadores de los distintos tramos del eje costero.

En cuanto a los establecimientos existentes no reglados, se recomienda su levantamiento en unos plazos adecuados con el fin de ordenar estos espacios de playa que necesitan normalizar sus instalaciones desde un proyecto global en todo el corredor marítimo mediante la iniciativa pública en donde se encuentran implicadas todas las administraciones competentes.

Se recomienda la instalación de los siguientes Balnearios o Equipamientos de Playas, y que de modo orientativo han quedado situados en el Plano de Ordenación General:

Equipamientos de Playa o Balnearios
FUENGIROLA
F.1 BAÑOS DE LA GAVIOTA
F.2 BAÑOS REAL
F.3 BAÑOS FUENGIROLA
MARBELLA
M.1 BAÑOS DE ARTOLA
M.2 BAÑOS LOS MONTEROS
M.3 BAÑOS DEL CAMPING
M.4 BAÑOS DEL GUADALPIN
M.5 BAÑOS DE RIO VERDE
M.6 BAÑOS DE GUADAIZA
M.7 BAÑOS DE SAN PEDRO
M.8 BAÑOS DE LAS BÓVEDAS
M.9 BAÑOS DEL GUADALMINA
MIJAS
MI.1 BAÑOS LA NORIA
MI.2 BAÑOS LA CALA DEL MORAL
MI.3 BAÑOS DE CALAHONDA
MANILVA
MA.1 BAÑOS RIO MANILVA
MA.2 BAÑOS LA DUQUESA
MA.3 BAÑOS DEL MOLINO
MA.4 BAÑOS DEL NEGRO
MA.5 BAÑOS DEL TUBALITA
ESTEPONA
E1 BAÑOS GUADALMANSA
E2 BAÑOS VELERIN
E3 BAÑOS CASTOR
E4 BAÑOS PADRON
E5 BAÑOS CALA
E6 BAÑOS GUADALOBON
E7 BAÑOS VAQUERO
CASARES
C.1 BAÑOS DE LA JORDANA

C. Los Parques Fluviales

Los cursos fluviales, que conectan las sierras con el litoral, son otro de los elementos básicos del sistema propuesto, pues además de la función ambiental que cumplen en el aporte de materiales, representan las "cuñas o corredores verdes" transversales dentro de la estructura axial de la ciudad lineal. Se trata de espacios preservados de la edificación, paralelos a los cauces de los principales ríos y arroyos del ámbito, y que en su recorrido atraviesan desde zonas urbanizadas o en desarrollo, a zonas agrícolas, eriales o terrenos forestales.

Conforman la red transversal de parques públicos que abrazan y relacionan el frente del litoral con los espacios protegidos de la Sierra. Coincide su ubicación con las principales cuencas de los ríos y arroyos que aún han sido preservados de la edificación y que merecen ser considerados y tratados como importantes corredores naturales de conexión transversal dentro del sistema estructurante de los espacios verdes.

Su principal función será la de establecer las importantes e ineludibles conexiones transversales con los grandes Parques de la Sierra que conjuntamente con el Corredor Marítimo-Terrestre conforman el sistema de espacios libres de la Costa del Sol Occidental.

La puesta en valor y uso público de estos espacios merece una consideración especial, no solo por su valor posicional y de articulación, sino también por la propia riqueza ambiental y paisajística de muchos de sus tramos y la potencialidad que ofrecen de vínculo de conexión de otros espacios de alto valor histórico-arqueológico, paisajístico o de ocio.

Esta función estructurante debe potenciarse estableciendo usos públicos de carácter recreativo, integrando los cauces dentro de un proyecto de adecuación en donde el paisaje y su tratamiento de espacio público sea su principal objetivo.

En las desembocaduras de algunos de estos ríos y arroyos, se producen los principales tramos de costa libres de edificación, con lo que estos lugares constituyen una oportunidad para establecer parques o espacios de uso público que permitan la percepción del contacto natural entre la tierra y el mar. Dentro de estos vacíos tienen un importante valor estratégico y medioambiental el espacio constituido por las playas de estas desembocaduras de los ríos y las Dunas de Artola.

La localización de cada uno de los Parques Fluviales, sus características y condiciones, se especifican y delimitan en el Plano de Ordenación General y cuyos principales objetivos se exponen a continuación:

Parques Fluviales
MARBELLA
M.1 PARQUE DE ARTOLA
M.2 PARQUE DEL GUADALPIN
M.3 PARQUE DEL RIO VERDE
M.4 PARQUE DEL GUADALMINA
MANILVA
MA.1 PARQUE RIO MANILVA
MA.2 PARQUE DE LA PEÑUELA
MA.3 PARQUE DEL INDIANO
MA.4 PARQUE ALCORRIN
MA.5 PARQUE MARTAGINA
MA.6 PARQUE DEL NEGRO



LEYENDA

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES

PARQUES FLUVIALES

C.1	PARQUE DE LA JORDANA	F.1	PARQUE ZARAGOZA	M.2	PARQUE DEL GUADALPIN
C.2	PARQUE MANILVA	I.1	PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION	M.3	PARQUE DEL RIO VERDE
E.1	PARQUE DE GUADALMINA	MA.1	PARQUE RIO MANILVA	M.4	PARQUE DEL GUADAIZA
E.2	PARQUE GUADALMANSA	MA.2	PARQUE LA PEÑUELA	MI.1	PARQUE DE LA MANZANILLA
E.3	PARQUE CASTOR	MA.3	PARQUE DEL INDIANO	MI.2	PARQUE DE LAS PASADAS
E.4	PARQUE CALA	MA.4	PARQUE ALCORRIN	MI.3	PARQUE DEL VALLE DEL GOLF
E.5	PARQUE GUADALOBON	MA.5	PARQUE MARTAGINA	MI.4	PARQUE DE MIJAS
E.6	PARQUE ARROYO ENMEDIO	MA.6	PARQUE DEL NEGRO		
E.7	PARQUE ARROYO VAQUERO	M.1	PARQUE DE ARTOLA		

PARQUES FLUVIALES

ESTEPONA
E.1 PARQUE DEL GUADALMINA
E.2 PARQUE DEL GUADALMANSA
E.3 PARQUE CASTOR
E.4 PARQUE CALA
E.5 PARQUE GUADALOBON
E.6 PARQUE ARROYO ENMEDIO
E.7 PARQUE ARROYO VAQUERO
MIJAS
MI.1 PARQUE DE LA MANZANILLA
MI.2 PARQUE DE LAS PASADAS
MI.3 PARQUE DEL VALLE DEL GOLF
MI.4 PARQUE DE MIJAS
CASARES
C.1 PARQUE LA JORDANA
C.2 PARQUE MANILVA
ESTEPONA
E1 PARQUE DE GUADALMINA
E2 PARQUE GUADALMANSA
E3 PARQUE CASTOR
E4 PARQUE CALA
E5 PARQUE GUADALOBON
E6 PARQUE ARROYO ENMEDIO
E7 PARQUE ARROYO VAQUERO
FUENGIROLA
F.1 PARQUE FLUVIAL
ISTAN
I.1 PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION

F.1 PARQUE ZARAGOZA

Recoge el cauce del Arroyo Zaragoza en Fuengirola, acabando en su parte alta en Mijas y su conexión con la Sierra de Mijas desde el frente del litoral de Fuengirola.

MI.1. PARQUE DE LA MANZANILLA

En Mijas y a lo largo del Arroyo de la Manzanilla, se ubica este Parque de alto valor paisajístico que conecta con los importantes espacios naturales de la Sierra de Mijas.

MI.2. PARQUE DE LAS PASADAS

Se trata de unos amplios espacios verdes situados en las zonas altas de Mijas y colindando con espacios protegidos de la Sierra, que transcurre a lo largo del Río de las Pasadas y zonas de diseminados colindantes.

MI.3. PARQUE DEL VALLE DEL GOLF

Se conforma a lo largo del Río Fuengirola y los suelos en donde se ubica el denominado Valle del Golf de Mijas. Se trata de realizar obras de integración paisajística y utilización pública de este importante parque estructurante.

MI.4. PARQUE DE MIJAS

Transcurre en la primera parte del río Fuengirola, en donde se conforma un importante espacio verde que a modo de parque público se incorpora al sistema de espacios verdes estructurantes de este sector.

M.1. PARQUE DE ARTOLA

Se trata del más importante Parque del Litoral de la Costa del Sol Occidental. A las dunas de Artola, protegidas como Paraje Natural, se le añade los bordes del suelo urbanizable de las Cabrillas con el fin de consolidar y proteger el importante paraje de las dunas de Artola.

M.2. PARQUE DEL GUADALPIN

Transcurriendo a lo largo del Arroyo Guadalpín, conecta la Playa de la Fontanilla con el importante espacio natural de la Sierra.

M.3. PARQUE DE RIO VERDE

Se trata de un importante parque de alto valor paisajístico, que conecta espacialmente las Playas de Puerto Banús y el Embalse de la Concepción a través del Río Verde que estructura el Parque.

M.4. PARQUE DE GUADAIZA

Sobre el río Guadaiza en Marbella y colindando con los importantes equipamientos del Área de Oportunidad (Centro logístico, Centros Universitarios y Centro Tecnológico), se ubica este importante Parque que conectará las Playas de Cortijo Blanco con los espacios de la Sierra en Benahavís.

I.1. PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION

Importante espacio público que bordea el Embalse de la Concepción en Istán consolidando un auténtico Paseo de Ribera de gran valor paisajístico y en donde se ubicarían los servicios lúdicos de embarcaderos y paseos de borde en esta importante lámina de agua del Embalse de la Concepción.

E.1. PARQUE DE GUADALMINA

Se trata de un importante espacio verde estructurante entre S. Pedro y Benahavís. Transcurre a lo largo de la carretera de acceso a Benahavís, conformándose como importante parque transversal de conexión paisajística entre el frente de litoral de S. Pedro de Alcántara y el casco de Benahavís.

E.2. PARQUE GUADALMANSA

Transcurre este espacio público a lo largo del cauce del Río Guadalmansa, atravesando en su parte alta las urbanizaciones del Rivera y Montemar Alto de Benahavís.

E.3. PARQUE CASTOR

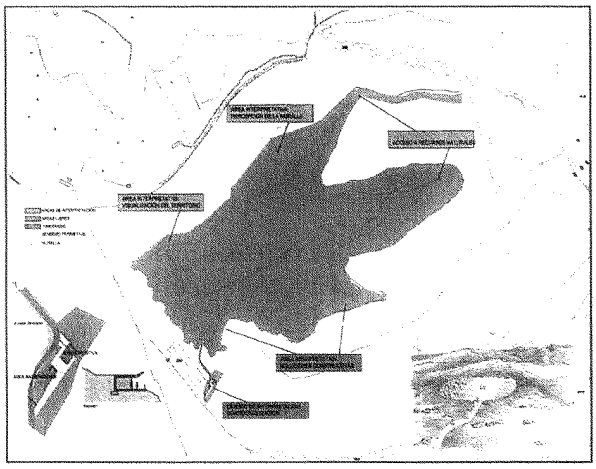
Sobre el cauce del río Castor se conforma este Parque que atraviesa zonas de huertas de diseminados hasta su parte alta que atraviesa los suelos de la Alberdina en Estepona.

E.4. PARQUE CALA

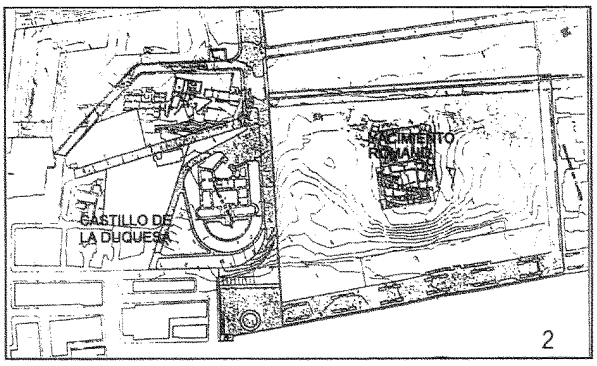
Se conforma como uno de los más importantes Parques en Estepona, cuyo diseño y dimensión merecen una consideración especial para su puesta en valor y uso. Recogen todos los suelos del Arroyo de la Cala y acaba en la loma de Atanasio de alto valor paisajístico.

E.5. PARQUE GUADALOBON

Recoge lo suelos colindantes del Arroyo Guadalobón colindante con zonas diseminadas y especialmente con los sec-

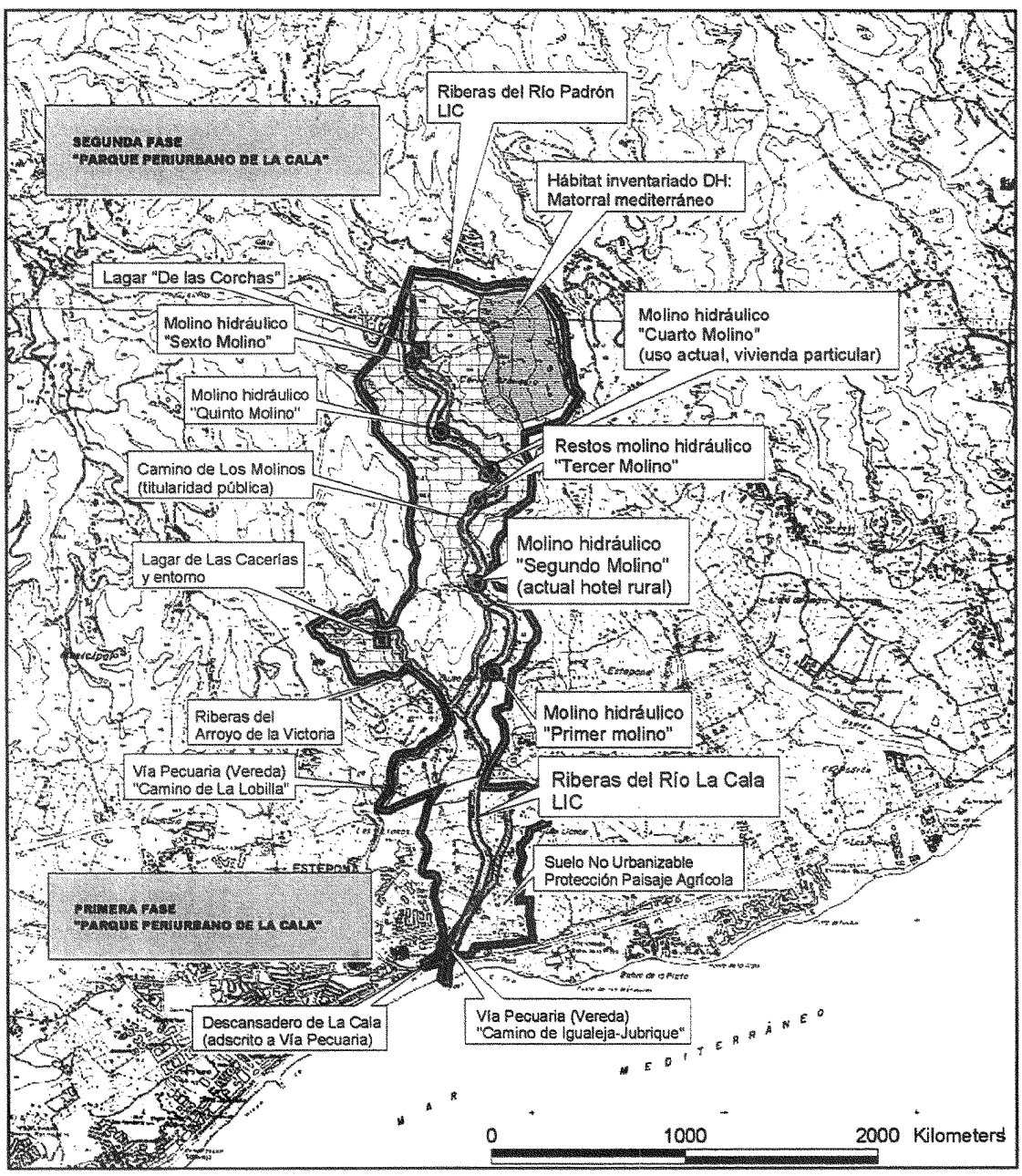


1



2

Ensayos proyectuales orientativos:
1. Parque Arqueológico "Castillo de Alcorrín" (Manilva)
2. Parque Arqueológico "Castillo de la Duquesa" (Manilva)
3. Parque de la Cala (Estepona)



3

tores en donde se propone el Centro Cultural de Guadalobón en Estepona.

E.6. PARQUE ARROYO EN MEDIO

Trascurre a lo largo del Arroyo Enmedio en Estepona, colindando con los suelos en desarrollo de Sta. María y Valle Romano.

E.7. PARQUE ARROYO VAQUERO

Importante espacio público que transcurre a lo largo del Arroyo Vaquero entre los suelos en desarrollo de Sta. María y Arroyo Vaquero.

C.1 PARQUE DE LA JORDANA

Conecta la Bahía de Casares con la Sierra a través de un eje que transcurre en los suelos urbanizables.

C.2. PARQUE MANILVA

Conforma uno de los espacios más atractivos de "huertos de ocio" de la ribera del río Manilva. Se propone su ordenación general y tratamiento paisajístico.

MA.1. PARQUE RIO MANILVA

Transcurre a lo largo del Río Manilva, pasando por zonas de parcelas agrícolas de los diseminados, conectando en su parte alta con los restos arqueológicos de los Baños de Hedionda y el importante hito paisajístico de la Sierra de la Utrera.

MA.2. PARQUE DE LA PEÑUELA

Se ubica en el Arroyo la Peñuela, colindando con la urbanización la Duquesa y El Rancho, estructurando este sector del desarrollo de Manilva.

MA.3. PARQUE DEL INDIANO

A lo largo del Arroyo del Indiano, se ubica este Parque en cuya cabecera se sitúa un Centro Turístico acabando en el cerro de Madroñal.

MA.4. PARQUE DE ALCORRIN

Es quizás el más importante Parque Transversal de Manilva. Se desarrolla a lo largo del Arroyo Alcorrín, recogiendo el importante Parque Arqueológico del "Cerro del Castillo de Alcorrín" según especificaciones urbanísticas del planeamiento municipal vigente y directrices de la Consejería de Cultura.

MA.5. PARQUE DE MARTAGINA

Trascurre a lo largo del Arroyo Martagina y los suelos de desarrollo de La Parrada y Tábano.

MA.6. PARQUE DEL NEGRO

A lo largo del Arroyo del Negro y colindando con los suelos de desarrollo de la Loma del Rey y la Parrada, transcurre este Parque que conecta con la Playa del Negro.

D. Itinerarios Recreativos

El otro elemento lineal importante de ligazón de los espacios libres extensivos con los sistemas verdes locales y el corredor marítimo, lo conforman las vías pecuarias y caminos rurales. Un espacio de dominio público e interés territorial susceptible de asumir diversos usos, de carácter recreativo y paisajístico, y como elementos de conexión por medios no motorizados.

El Plan identifica dentro del conjunto de vías pecuarias las rutas de mayor interés para su adecuación recreativa, que conectan el litoral y la sierra, integradas en el Programa de Corredores Metropolitanos "Puertas Verdes" que desarrolla la Consejería de Medio Ambiente:

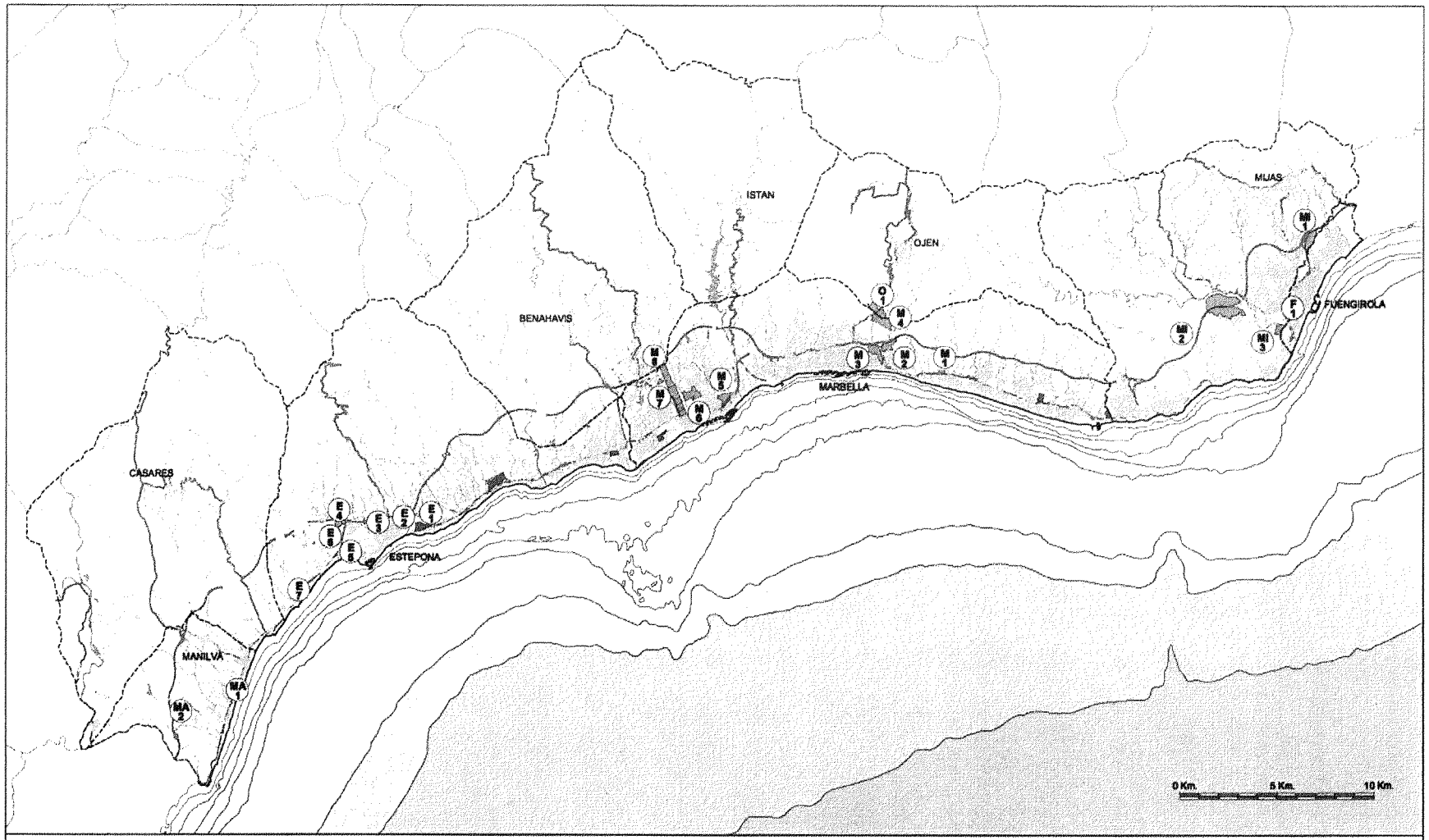
- Ruta Ronda Sierra de las Nieves-Marbella: Vereda del Puente de Ronda en Marbella y Vereda de Marbella a Ronda en Benahavís.
- Ruta Ronda-Estepona por Sierra Bermeja: Vereda del Camino de Jubrique y Vereda del Camino de Igualeja, en Estepona
- Ruta Puerta Verde de Fuengirola: Cordel del Cesmo en Fuengirola y Mijas
- Ruta Puerta Verde de Mijas: Cañada Real de la Fuente de la Adelfa.
- Ruta Manilva-Casares: Vereda de las Mentiras, de los Pescaderos, De San Roque, del Apartadero y Patraina.
- Ruta Loma de Puerto Llano: Colada de Río de la Puente-Puerto Carnero y Loma de Puerto Llano.

5. GENERAR "NUEVAS CENTRALIDADES" EN EL TERRITORIO.

En la franja entre la Autopista de la Costa y el corredor marítimo, el Plan establece la necesidad de estructurar el actual continuo urbano residencial, mediante "nuevas áreas estratégicas" que posibiliten puntos de congestión y actividad urbana. Se establece al respecto la ubicación de equipamientos públicos y privados de carácter territorial en las "Areas de Oportunidad" y en las "Areas de Centralidad" que sirvan de lugares de referencia a las discontinuidades urbanas, mediante la ubicación de las dotaciones de carácter superior que exige este nuevo modelo de "ciudad" que debe disponer de los servicios necesarios para transformar la homogeneidad residencial en una ciudad estructurada y equipada.

A. Areas de Centralidad

Son áreas ubicadas en los entornos de las Estaciones del Ferrocarril proyectadas que se señalan en el Plano de Ordenación. La importancia estratégica de estos suelos, radica en la posibilidad de aprovechar las "nuevas centralidades" que el Ferrocarril puede inducir en estas áreas, por lo que requieren tratamientos específicos y desarrollos públicos que potencien y garanticen la cualificación de la actividad urbana y la rentabilidad pública de la inversión prevista.



LEYENDA

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES

INTERVENCIONES

- EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES
- AREAS DE OPORTUNIDAD
- AREAS DE CENTRALIDAD (FFCC)

EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES

- E.1 CENTRO SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Ciprés)
- E.2 SOCIAL-CULTURAL (La Cala)
- E.3 SOCIAL-CULTURAL DEPORTIVO (Caniquiqui)
- E.4 CENTRO TRANSPORTES ESTEPONA
- E.5 CIUDAD DEL CONOCIMIENTO (Saladavieja)
- E.6 SOCIAL-CULTURAL EDUCATIVO (Guadalobón)
- E.7 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCION DE ESTEPONA
- F.1 INTERCAMBIADOR DE FUENGIROLA
- MA.1 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO DUQUESA"
- MA.2 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASILLO ALCORRIN"
- M.1 AMPLIACION DEL HOSPITAL DE MARBELLA
- M.2 EQUIPAMIENTO RESIDENCIAL V.P.O. "CAÑADA"
- M.3 CIUDAD DEPORTIVA "CAÑADA"
- M.4 PARQUE EMPRESARIAL DE MARBELLA
- M.5 CENTRO DE CONGRESOS "BANUS"
- M.6 CENTRO LOGISTICO "GUADAIZA"
- M.7 CENTRO UNIVERSITARIO "GUADAIZA"
- M.8 CENTRO TECNOLOGICO "GUADAIZA"
- MI.1 CENTRO LOGISTICO DE MIJAS
- MI.2 PARQUE EMPRESARIAL DE MIJAS
- MI.3 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCION DE MIJAS
- O.1 PARQUE EMPRESARIAL DE OJEN

AREAS DE OPORTUNIDAD, AREAS DE CENTRALIDAD Y EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES

Se trata de suelos que constituirán los más importantes nodos referenciales de la conurbación territorial de la Costa del Sol, no sólo como centros del transporte público sino también como áreas de la actividad urbana y lugares centrales en esta escala territorial.

Para la ejecución de estas áreas se utilizará cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía a través del planeamiento urbanístico general o, en su defecto o con anterioridad, mediante la correspondiente Declaración de interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/94 de 11 de Enero de Ordenación del Territorio.

Se establecerá la ordenación y sectorización del Area de Centralidad, cuyo desarrollo se garantizará mediante la iniciativa pública y privada, y distribuirá los usos de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Los Suelos delimitados en el Plano de Ordenación del Plan Territorial como "Areas de Centralidad" tendrán carácter cautelar hasta tanto se delimiten en el correspondiente Proyecto de Actuación o en el planeamiento general.

b) Se podrán incluir todos los usos previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, pero preferentemente los usos para los que se justifique la necesidad de especiales condiciones de accesibilidad mediante transporte público: Equipamientos Públicos, Espacios Productivos y Comerciales y Vivienda pública.

c) Se procurará preservar el derecho de los propietarios de suelo a materializar el aprovechamiento susceptible de apropiación tomando como referencia el medio definido para los suelos sectorizados del área correspondiente.

d) En la ordenación de usos que se establezca para cada área se destinará al menos el 50% de la superficie a usos dotacionales de carácter público que garanticen la funcionalidad de estos importantes nodos del transporte público.

B. Las Areas de Oportunidad

Son los suelos que debido a su posición estratégica deben ser entendidos como áreas de nuevas oportunidades territoriales para potenciar y cualificar el conjunto de la estructura territorial. Se prevé la ubicación en los mismos de equipamientos y actividades económicas de interés supramunicipal, acordes con la escala de la conurbación de la Costa del Sol que contribuyan a diversificar la estructura urbana y a convertirse en los puntos referenciales del espacio urbano, (Parques Temáticos, Palacios de Congresos y Exposiciones, Hospitales, Centros Universitarios, Centros Culturales, Museos, Parques Empresariales, Centros Logísticos, Centros de Actividad Turística, Ciudades Deportivas, Centros Intermodales y Transportes...)

Para la ejecución de estas áreas se utilizará cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía a través del planeamiento urbanístico general o, en su defecto o con anterioridad, mediante la correspondiente Declaración de interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/94 de 11 de Enero de Ordenación del Territorio.

En todo caso, el planeamiento urbanístico general establecerá la temporalidad en la incorporación de las Areas de Oportunidad al proceso urbano, y establecerá su ordenación de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Los Suelos delimitados en el Plano de Ordenación del Plan Territorial como "Areas de Oportunidad" tendrán carácter cautelar hasta tanto se delimiten por el planeamiento urbanístico o, en su caso, por el correspondiente Proyecto de Actuación.

b) Se podrán incluir todos los usos previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, previendo reservas de suelo para dotaciones públicas, equipamientos privados, y preferentemente, los Equipamientos Territoriales contemplados en la ficha correspondiente que se adjuntan en esta Memoria de Ordenación.

c) Para establecer la ordenación y usos, se seguirán los criterios establecidos en las correspondientes Fichas de Equipamientos territoriales que se adjuntan.

d) Se garantizará su articulación con el espacio urbano circundante, de manera que contribuya a mejorar la accesibilidad global de la zona.

e) Se procurará preservar el derecho de los propietarios de suelo a materializar el aprovechamiento susceptible de apropiación tomando como referencia el medio definido para los suelos sectorizados del área correspondiente.

C) Los Equipamientos Territoriales

Completa el sistema de equipamientos de escala territorial que se propone en el POT. Se distinguen dos sistemas de equipamientos territoriales atendiendo principalmente a su naturaleza y ubicación territorial: los "equipamientos territoriales urbanos" que independientemente de los obligados por el planeamiento de escala municipal constituyen un conjunto de propuestas que se integran y estructuran el modelo de desarrollo de escala territorial que se propone en las áreas consolidadas urbanas; y los "equipamientos del corredor marítimo" que se constituyen en una ilusionante propuesta cuyo objetivo es recuperar y reordenar uno de los más importantes espacios públicos de la Costa del Sol, como es la naturaleza y uso de las playas de su corredor marítimo, mediante una red de balnearios que por iniciativa pública, dentro de su previa ordenación global, consolidaran las referencias de accesos y actividad que requieren estos importantes lugares estratégicos del litoral marítimo.

Los criterios generales de las actuaciones son los siguientes:

a) Suelos de actuación: Se especifican en el plano de ordenación del Plan Territorial como "Equipamientos Territoriales", cuyas condiciones dotacionales establecidas en las correspondientes fichas tendrán carácter vinculante, si bien el tipo de equipamiento especificado en dichas fichas tendrá un carácter orientativo partiendo de las necesidades de ámbito territorial de la Costa del Sol.

b) En cuanto a los "Equipamientos del Corredor Marítimo", serán los establecidos con carácter orientativo en el plano de ordenación del Plan Territorial que deberán concretar-

se y desarrollarse en el planeamiento general o a propuesta de la iniciativa pública que defina y establezca unos criterios tipológicos y ordenaciones generales del conjunto global de la propuesta para todo el corredor marítimo.

b) Usos admitidos: Exclusivamente los usos establecidos de carácter social, cultural, deportivo y educativo.

c) Parámetros edificatorios: Serán los exigidos para cumplimentar la condición y uso específico del equipamiento establecido en los planos de ordenación y fichas correspondientes.

Algunos de estos equipamientos se incluyen en "Areas de Oportunidad", por lo que en la ordenación de cada Área se dará preferencia a la ubicación del equipamiento previsto, reservando el suelo preciso para ello.

Se recomiendan los siguientes "Equipamientos Territoriales" localizados en el Plano de Ordenación y especificados en las Fichas anexas que se adjuntan:

Equipamientos Territoriales
FUENGIROLA
F.1 INTERCAMBIADOR FUENGIROLA
MARBELLA
M.1 AMPLIACION HOSPITAL DE MARBELLA
M.2 EQUIPAMIENTO RESIDENCIAL DE MARBELLA "CAÑADA" (VPO)
M.3 CIUDAD DEPORTIVA "CAÑADA"
M.4 PARQUE EMPRESARIAL DE MARBELLA
M.5 CENTRO DE CONGRESOS BANUS
M.6 CENTRO LOGISTICO GUADAIZA
M.7 CENTRO UNIVERSITARIO
M.8 CENTRO TECNOLOGICO GUADAIZA
MIJAS
MI.1 CENTRO LOGISTICO DE MIJAS
MI.2 PARQUE EMPRESARIAL DE MIJAS
MI.3 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCIÓN DE MIJAS
OJEN
PARQUE EMPRESARIAL DE OJEN
MANILVA
MA.1 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO DUQUESA"
MA.2 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO ALCORRIIN"
ESTEPONA
E.1 CENTRO SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Ciprés)
E.2 SOCIAL-CULTURAL (La Cala)
E.3 SOCIO-CULTURAL DEPORTIVO (Caniquiqui)
E.4 CENTRO DE TRANSPORTES ESTEPONA
E.5 CIUDAD DEL CONOCIMIENTO (Saladavieja)
E.6 SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Guadalobón)
E.7 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCIÓN DE ESTEPONA

6. POTENCIAR Y CUALIFICAR LAS INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES LIGADAS AL SECTOR TURÍSTICO.

A. Los equipamientos deportivos en suelos no urbanizables.

- La autorización de un Campo de Golf llevará implícito el cumplimiento de todas las especificaciones contenidas en los distintos suelos no urbanizables o protegidos en donde se ubicarían estas instalaciones deportivas según las determinaciones del presente documento del POT.

- Se acompañará la iniciativa de un "Estudio de Ordenación paisajística" con el medio natural circundante.

- Deberá ser objeto de "utilidad pública e interés social", condicionando su uso futuro a permanecer en tal condición que lo hizo posible.

- Se procurará la mejora de la capacidad paisajística de estos suelos, propiciando la permanencia y potenciación de sus usos rurales o forestales y sus paisajes.

Además deberán cumplir las siguientes condiciones:

- La superficie mínima de actuación será de 150 Has. de las que se destinará el 50% para parque público.

- La implantación de Campos de Golf no puede modificar bajo ninguna justificación la naturaleza morfológica del suelo, debiendo impedirse con rigor toda incidencia que afecte a la pervivencia de los siguientes elementos: El arbolado, que deberá detallarse, se conservará en su totalidad, prohibiéndose de manera drástica la realización de talas y estableciendo programas para su conservación, mantenimiento y uso; la topografía del Suelo, que resulta inmodificable, no autorizándose movimiento de tierra que implique la transformación de su topografía originaria; el uso agrícola o forestal, que deberá permanecer, garantizándose su explotación mediante un programa de explotación empresarial de dichos usos agrícolas existentes; y el agua, que deberá garantizarse mediante el reciclaje de las aguas residuales de las implantaciones del uso permitido y Club para complementar el riego del Golf.

B. Los Puertos Deportivos.

El emplazamiento a veces inadecuado de los puertos deportivos, desde el punto de vista de la dinámica del litoral, ha contribuido a agravar los fenómenos de erosión que existen en las playas contiguas, especialmente en su lado de poniente.

Tales consecuencias, así como la insuficiencia de arrastres terrestres o el problema de la edificación masiva ubicada dentro o alrededor de dichos enclaves portuarios, determinan las previsiones de futuro.

Se establece como objetivo fundamental la no proliferación de nuevos puertos deportivos, derivando la cobertura de la demanda existente de puestos de atraque a la ampliación de algunos de los puertos existentes, condicionando la construcción de nuevos puertos al análisis de su viabilidad técnica y ambiental según se determina en el Plano de Ordenación del presente documento del POT.

Las actuaciones portuarias se centrarán en las ampliaciones de los puertos de Estepona, Fuengirola, La Bajadilla y Banús en Marbella y al estudio de viabilidad de dos nuevos puertos en Mijas y en San Pedro de Alcántara.

7. PRESERVAR LOS ESPACIOS DE INTERÉS AMBIENTAL, CULTURAL Y PAISAJÍSTICOS DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN.

La preservación de las áreas aún no ocupadas constituye un objetivo irrenunciable, que ha de compatibilizarse con la efectiva presencia de valores intrínsecos desde el punto de vista ambiental, forestal o paisajístico. La presencia de recursos ambientales, aunque no sean excepcionales, o los

(Continúa en el fascículo 3 de 4)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 2 de 4)

3. Otras disposiciones

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 142/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento. (Continuación.) 114

Número formado por cuatro fascículos

Lunes, 9 de octubre de 2006 **Año XXVIII** **Número 196 (3 de 4)**

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

atractivos paisajísticos tienen un especial valor relativo para la calidad de vida en este contexto urbano y turístico, que se caracteriza por la escasez de espacios verdes.

Es propósito del Plan asegurar y potenciar las funciones básicas del medio rural y natural, en el entendimiento de que estos espacios cumplen las siguientes funciones:

- Equilibrio ecológico, en cuanto conservador de ecosistemas y procesos esenciales.

- Producción de paisaje de calidad, abierto y natural, cada día más valorado en contraposición al cerrado, artificial y masificado paisaje urbano.

- Producción de recursos naturales y medioambientales, cada vez más escaso.

- Soporte de actividades especiales de carácter cultural-científico, de esparcimiento y ocio al aire libre, ampliamente demandadas por la sociedad mayoritariamente urbana del litoral.

- Plantear nuevas alternativas de implantación de actuaciones singulares de excelencia turística de alta cualificación que desarrollen nuevos modelos más acordes con los objetivos que se plantean.

Por ello, el Plan define los siguientes objetivos generales en relación con los recursos naturales y el medio ambiente:

a) La conservación, recuperación y protección del espacio litoral y del medio ambiente natural preservándolos de actuaciones y usos que les hagan perder su identidad y funcionalidad, promoviendo su mutua interacción y comunicación mediante actuaciones de protección activa.

b) La preservación, regeneración y protección de los recursos hídricos y de las especies de flora y fauna que se desarrollan en ellos.

c) La conservación, recuperación e integración de los espacios naturales protegidos y de los paisajes significativos.

d) La prevención de daños a las personas y a las cosas frente a los riesgos naturales.

En función de estos objetivos, el Plan diferencia las siguientes zonas:

A. Zonas de Protección Ambiental

Son los suelos en los que la interacción "humano-medionatural" no puede resolverse prácticamente, ni en el mejor de los casos con beneficio para ambos (uno de los principios básicos de la sostenibilidad), y en consecuencia aquellos espacios en los que no deben permitirse los desarrollos urbanísticos debido a riesgos naturales, o en los que es necesario poner de manifiesto que la intervención humana interfiere en dinámicas o recursos naturales esenciales de estos suelos.

Se delimitan en el Plano de Ordenación como zonas de Protección Ambiental, diferenciadas en dos tipos de protección ambiental de Grado I y Grado II

Protección Ambiental Grado I

Son las zonas de alto valor ambiental y paisajístico por sus especiales características de flora y fauna, que ya han sido objeto de protección en base a normativas específicas. El objetivo principal que se plantea en estos suelos es el de contribuir a su preservación e integral protección según determinaciones de la normativa específica que en cada sea de aplicación.

Se integran en esta categoría los suelos del Parque Natural de la Sierra de las Nieves, los Parajes Naturales de Los Reales de Sierra Bermeja y de Sierra Crestellina y el Monumento Natural de Las Dunas de Artola o Cabopino, la totalidad de los montes o terrenos forestales de titularidad pública, y las zonas propuestas para su inclusión en la red Natura 2000.

No se permitirá ninguna actuación que no sea el de la gestión sostenible de estos espacios naturales, mejorando la función protectora y ambiental.

Protección Ambiental Grado II

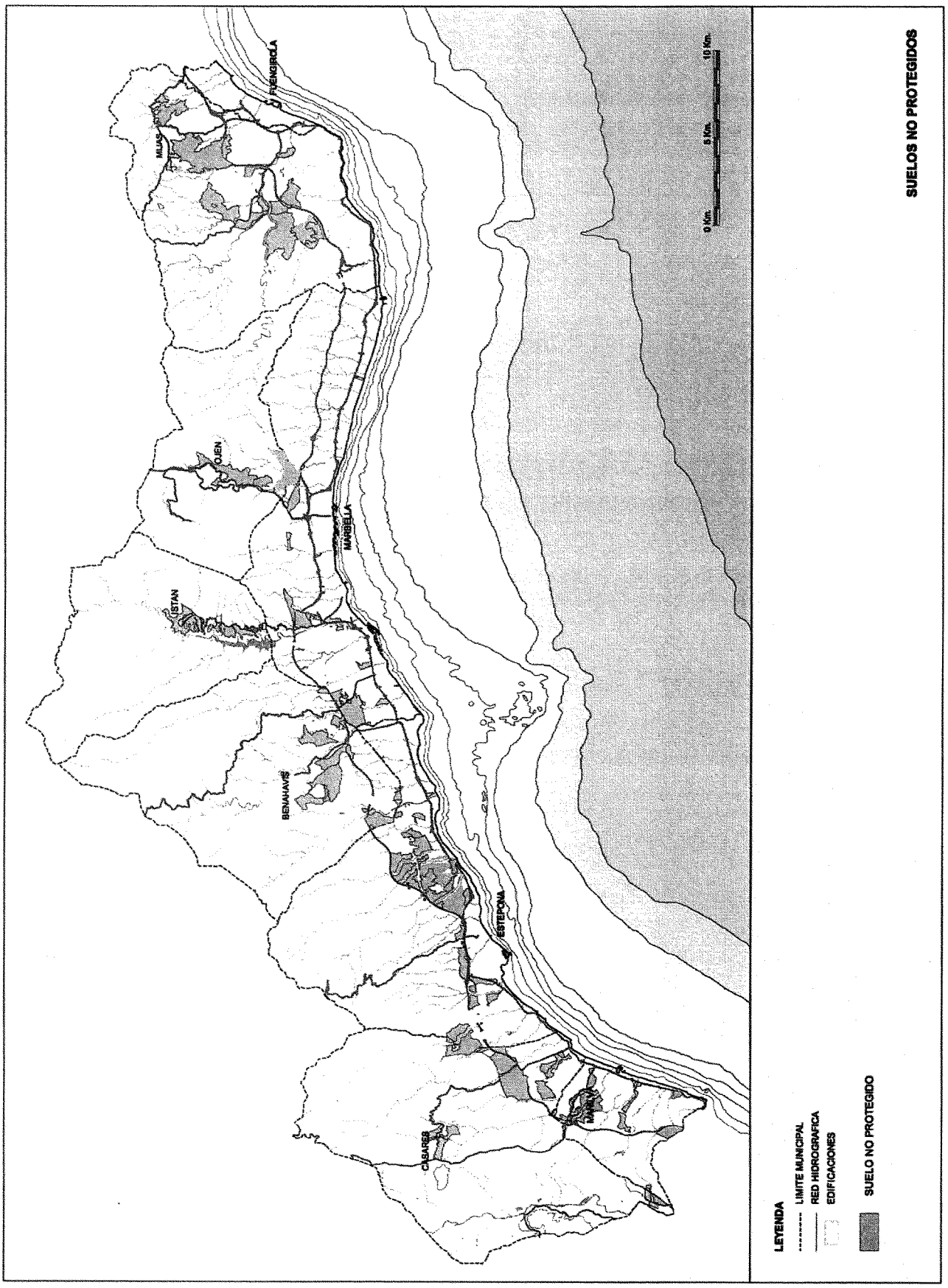
Se integran en esta categoría aquellos espacios que, sin estar sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación sectorial, son merecedores de una especial protección por razón de los valores e intereses en ellos concurrentes de carácter, natural, ambiental o paisajístico y principalmente justificado por su comprometida situación de continuidad geográfica y medioambiental en conformar unidades globales con los duelos de Grado I.

La protección Ambiental Grado II se justifica por sus valores ambientales y paisajísticos en el contexto de un ámbito de muy alta cualificación medioambiental y que exige su integración con las protecciones ambientales de Grado I colindantes, con el fin de completar y consolidar la unidad global paisajística y medio ambiental del entorno protegido.

Son suelos que resulta conveniente preservar como los que poseen valores geomorfológicos e hidrológicos (Sierra de Utrera, Molina, Angosturas del río Guadalmina, Embalse de la Concepción y márgenes serranas de la autopista) o ejercen funciones protectoras y paisajísticas como el valle del Guadiaro en su conjunto y las laderas de los montes de Mijas y Marbella, así como las zonas al norte de Istán y Ojén que exigen completar la unidad global de suelo protegido en cuanto que se tratan de zonas situadas dentro de la unidad global de la Protección Ambiental de Grado I y colindantes con áreas de alto valor medioambiental, que requieren tratamientos similares con el fin de integrar estos suelos en los sistemas protegidos de la Sierra o de otros entornos de Protección Ambiental con el fin de no romper la unidad paisajística y medioambiental de estos importantes suelos protegidos.

B. Zonas de Interés Territorial

Se incluyen en esta categoría las zonas con valores ambientales no excepcionales pero con características naturales o paisajísticas actuales o potenciales de interés en el contexto del ámbito urbano – turístico de la Costa del Sol, que merecen ser tratadas mediante una serie de actuaciones que las preserven de los procesos clásicos de urbanización que se establecieron en la franja litoral, y que quedan delimita-


SUELOS NO PROTEGIDOS
LEYENDA
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
SUELO NO PROTEGIDO
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
MARBELLA
ISTAN
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES

das en el Plano de Ordenación del presente documento del POT como zonas de Interés Territorial, atendiendo fundamentalmente a criterios de suelos de transición entre bordes de Sierra y las zonas de crecimiento.

Se incluye, además, un conjunto de espacios agro-forestales que, pese a tener unas condiciones ecológicas o ambientales degradadas por la presión antrópica y por los incendios, desempeñan otras funciones de interés ambiental (protección de suelos y ciclo de agua), territorial (control del riesgo de inundación) o paisajística y cultural. En general son terrenos de secano de vocación y aptitud forestal, con recursos bióticos empobrecidos, con elevadas pendientes y abundancia de procesos propios de la fenomenología torrencial.

El principal objetivo en estos espacios será posibilitar su rehabilitación, y cualificación mediante actuaciones dirigidas a lograr la regeneración ambiental. Se fomentarán por tanto las intervenciones que favorezcan la persistencia de la cultura agro-forestal y el desarrollo de las actividades culturales de los montes y huertos de ribera, poniendo en valor estos suelos mediante actuaciones que puedan además aportar valor turístico a la zona mediante actuaciones singulares de excelencia turística y que mejoren la oferta de servicios ligados al medio natural.

C. Las Zonas No Protegidas.

Son las zonas de suelo no urbanizable situadas en determinados bordes intersticiales colindantes con los suelos urbanizados.

Son por tanto espacios sin valores ambientales singulares, justificándose su consideración por su situación posicional topográfica y de escaso valor ambiental que en su relación con áreas urbanizadas pueden ubicar actuaciones que cumplan dos condiciones básicas: que impliquen la consolidación de bordes de sellado con las zonas urbanizadas, y que la actuación sirva para mejorar la oferta turística y dotaciones de la franja litoral.

Estos bordes de contacto con los límites urbanizados de la ciudad permite caracterizarlos como incipientemente suburbanos, posibilitando nuevos desarrollos muy limitados tanto en su crecimiento como en su ocupación, manteniendo su identidad paisajística mediante cuidadosas actuaciones urbanísticas y medioambientales. Todo ello significa incentivar estas relaciones de "ciudad-sierra" manteniendo su carácter suburbano que exige el control y sellado definitivo de esta importante relación entre lo urbano (ciudad) y el campo (sierra).

D. El Corredor Marítimo-Terrestre.

El dominio público marítimo terrestre, incluyendo las zona de tránsito, la servidumbre de protección y la zona de influencia, conforman lo que el Plan identifica como "corredor marítimo-terrestre".

Además de su función estructurante, el corredor es un recurso ambiental de importante interés turístico por lo que la actuación sobe el mismo debe compatibilizar la preservación de sus valores naturales con el desarrollo urbano de los suelos de su entorno inmediato. Es por ello que el planeamiento urbanístico municipal debe tomar en consideración que las acciones que se desarrollen en tierra o en mar se afectan o repercuten recíprocamente, de manera que la actuación en la línea de costa se efectúe desde una visión global del espacio marítimo.

El Plan de Ordenación del Territorio desarrolla las previsiones establecidas en la correspondiente legislación sectorial, reproduciendo las de mayor relevancia en aras de los objetivos de conservación, de protección y restricción de usos, que priman sobre cualquier otra consideración en este ámbito.

En cumplimiento de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y con el fin de hacer posible y reforzar el sistema de espacios libres, las determinaciones más novedosas y, a la vez, de mayor potencialidad del Plan se centran en los suelos afectados por la servidumbre de protección, condicionando a los instrumentos de planificación urbanística en el sentido de establecer la obligatoriedad de incorporar estos suelos al sistema de espacios libres.

Por otra parte, por su repercusión en el aporte de arena a las playas, se establecen en la normativa determinaciones referentes a las cuencas y cauces públicos, regulando las actuaciones con el fin de prevenir sus consecuencias sobre estas dependencias del dominio público.

Finalmente, el Plan señala la posible localización de equipamientos en el litoral en el Plano de Ordenación, regulando específicamente la implantación de instalaciones de saneamiento y equipamientos de ocio de playa, que a modo de Balnearios señalen estos lugares como los más importantes focos de atracción para el uso lúdico de las playas.

E. Las Vías Pecuarias

La red de vías pecuarias, que constituye un dominio público de interés territorial, es susceptible de asumir diversos usos según tramos. Entre esos usos, los de mayor interés desde la perspectiva territorial serán los de servir de itinerarios paisajísticos y recreativos y conectar, por medios no motorizados, las zonas serranas entre sí y con el medio urbano litoral.

Se propone, pues, la conservación y rehabilitación de las vías pecuarias con el objetivo de consolidar toda una estructura rural de estos suelos protegidos conjuntamente con los caminos rurales y veredas. Se tendrán en cuenta lo dispuesto en la Ley de Vías Pecuarias, en el Decreto 155/1998 y en el Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias publicado en el BOJA de 30 de Junio 2.001.

El Plan contempla la previsión de trazados alternativos en los supuestos de ocupaciones históricas y consolidadas, encomendando al planeamiento general la labor de realizar un diagnóstico exhaustivo y la de proponer al órgano ambiental soluciones orientadas al objetivo de crear una red de itinerarios ambientales que preserve el dominio público y definida de manera racional la red estructurante sin discontinuidades que conforman el conjunto de vías pecuarias, todo ello en el marco de la legislación sectorial aplicable.

F. El Patrimonio Cultural.

La riqueza histórica y cultural de la Costa del Sol Occidental se manifiesta en los numerosos yacimientos y restos arque-

ológicos, tanto urbanos como dispersos por el territorio, que se hallan protegidos y que evidencian la posición estratégica de este territorio en los procesos de poblamiento y colonización de la península.

La protección de los elementos patrimoniales queda asegurada por la legislación sectorial y por los inventarios establecidos por la Junta de Andalucía. Los Catálogos del planeamiento municipal deberán incluir los elementos catalogados, estableciendo en cada caso las determinaciones de uso necesarias para su conservación.

El Plan establece al respecto directrices para orientar la protección integral de los conjuntos históricos declarados de Mijas y Casares, y para la protección y puesta en valor de los yacimientos y demás recursos culturales, señalando los elementos patrimoniales, inmuebles o áreas arqueológicas documentados para su consideración en los planeamientos municipales y, especialmente, en los procesos de extensión de las áreas urbanas y en el desarrollo de las infraestructuras.

Bienes de Interés Cultural. Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía.

Torre Esteril	Castillo de la Duquesa
Torre la Lechera	Antiguo hospital Bazán
Torre de Campanillas	Torre Ancón
Castillo de Montemayor	Torre del río Real
Torre Tramones	Torre Lance de las Cañas
Torre Salto de la Mora	Torre del Duque
Castillo de Casares	Torre Ladrones
Ciudad Romana de Lacipo	Cueva de Pecho Redondo
Torre del Arroyo Vaquero	Villa Romana de río Verde
Torre de Guadalmansa	Las Bóvedas
Torre de Sala Vieja	Castillo de Alicates
Torre de Baños	Cerro Torrón
Torre del Saladillo	Castillo de Marbella
Torre de Velerín	Torre de la Mar
Torre del Padrón	Torre de las Bóvedas
Villa Romana de las Torres	Torre Vieja de la Cala del Moral
Castillo de Nicio	Torre de Calaburras
Castillo de Estepona	Torre de Calahonda
Toro de Osborne nº XII	Torre Nueva
Termas Romanas	Torre del Castillo de Osunillas
Torre Blanca	Castillo de Mijas
Castillo de Suel	Villa Romana de la Butibamba
Alquería Arabe	Castillo de Osunillas
Torre de la Chullera	Castillo de Ojén
Castillo de Sabinillas	Conjunto Histórico de Casares
	Conjunto Histórico de Mijas

Yacimientos

Finca El Secretario	Cortijo del Pollo
Hallazgos de Santa Fe de los Boliches	Sierra Crestellina
Castillo Sohail	Sierra Crestellina II
Castillo y ciudad romana de Suel	Cerro de la Novia
Castillo-Ermita Virgen de la Peña	Cortijo de las Latas
Yac. Romano de Haza del Algarrobo	Benamorabe
Yac. Romano Caparral nº 64	Terrazas del Albarr
Villa Romana Finca Acebedo	Arroyo Hondo
Polígono Faro de Calaburras	Torreón
Polígono Butibamba	Los Paredones
Arraijanal	Pellizcoso
Roza de Aguado	Cortijo Ferrete
Coto Correa I	Arroyo la Jordana
Coto Correa II	Los Nogales I
Abrigos de Puerto Rico	Pozo Santo
Cueva de Nagüeles	Los Nogales II
Necrópolis de Nagüeles	Cortijo Cerrillo
Cueva de la Palomina	Villavieja
Estructuras del lago de las Tortugas	Los Llanos II
Despoblado del lago de las Tortugas	Cortijo Majada Vieja
Basílica Paleocristiana de Vega del Mar	El Chorrete
Cerro de los Mozos o las Mozas	Cueva del Gran Duque
Cerro El Meliche	Baños de la Hedionda
Despoblado de Daidín	Cortijo Canilla
Castillejo de los Negros	La Dehesilla
Loma de los Billares	Calzada Romana
Cueva de las Palomas	Los Llanos II
Cueva del Chochito	Cerro Calabozo-Camarote
Caserío Alquería	Las Lagunetas
Cortijo Marqueses del Duero	Finca de Centeno
Cañones del Saladillo	Cuesta del Calafate
Pecio de la Bobadilla	La Alcaría
Yac. de Parque Antena	Barriada de Sabinillas
Desembocadura de río Castor	El Cerro del Tesoro
Entorno Torre Padrón	El Hacho
Las mesas de Salavieja	Cerrillo de la Sepultera
Guadalobón	Nacimiento del arroyo Estanquillo
Patrina	Terán
Yac. Romano de arroyo Vaquero	Castillejos del Alcorrín
Yac. Torrequebrada	Los Hidalgos
Baños del Duque	Haza El Casareño
Molino Capeli	Cortijo de Félix

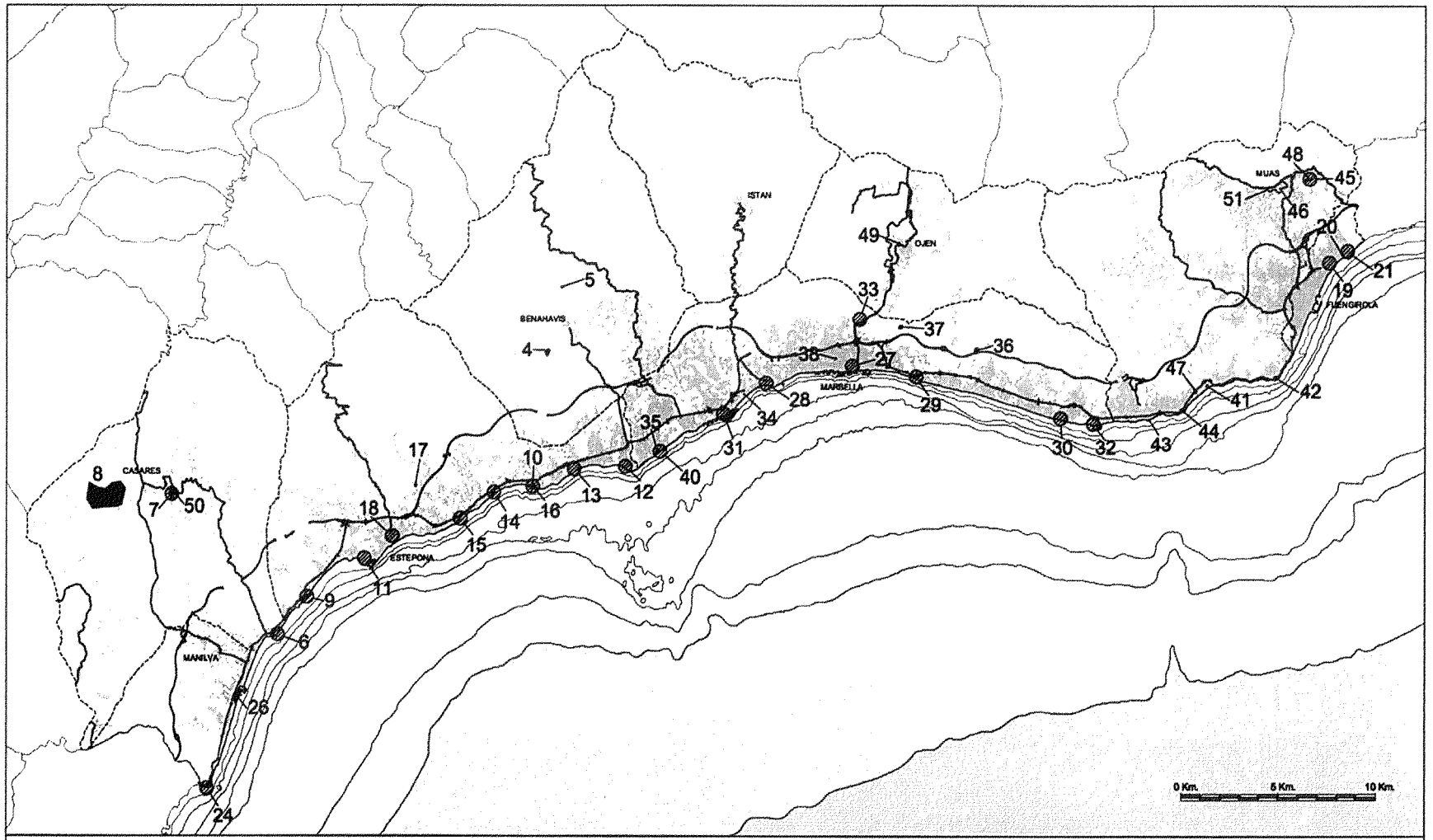
G. El Paisaje

Además de las directrices específicas para zonas de interés paisajístico, que se incluyen como zonas de interés territorial, el Plan incluye criterios generales para la inserción ambiental y paisajística de cualquier actuación que implique transformación de suelo, ya sea por urbanización, edificación, o construcción de infraestructuras mediante el instrumento de "Estudio de Ordenación Paisajística"

El objeto de estas determinaciones es contribuir a la protección de los recursos naturales, insertar las actuaciones en el paisaje, y no inducir externalidades físicas ni potenciar los riesgos naturales; todo ello de acuerdo con los siguientes principios y que deberá contener y desarrollar el especificado "Estudio de Ordenación Paisajística":

a) Garantizar la sostenibilidad, acordes con su entorno próximo, y compatibles con el equilibrio ecológico. Los efectos sobre la coherencia del modelo territorial y sobre las infraestructuras viarias, de transportes, de suministro de energía eléctrica, de abastecimiento de agua potable, y de saneamiento y depuración deberán ser poco significativos o en su defecto prever y adoptar las medidas de corrección y mejora adecuadas.

b) Producir un bajo impacto ambiental y buena calidad integral. Los efectos sobre el medio ambiente y los recursos



LEYENDA

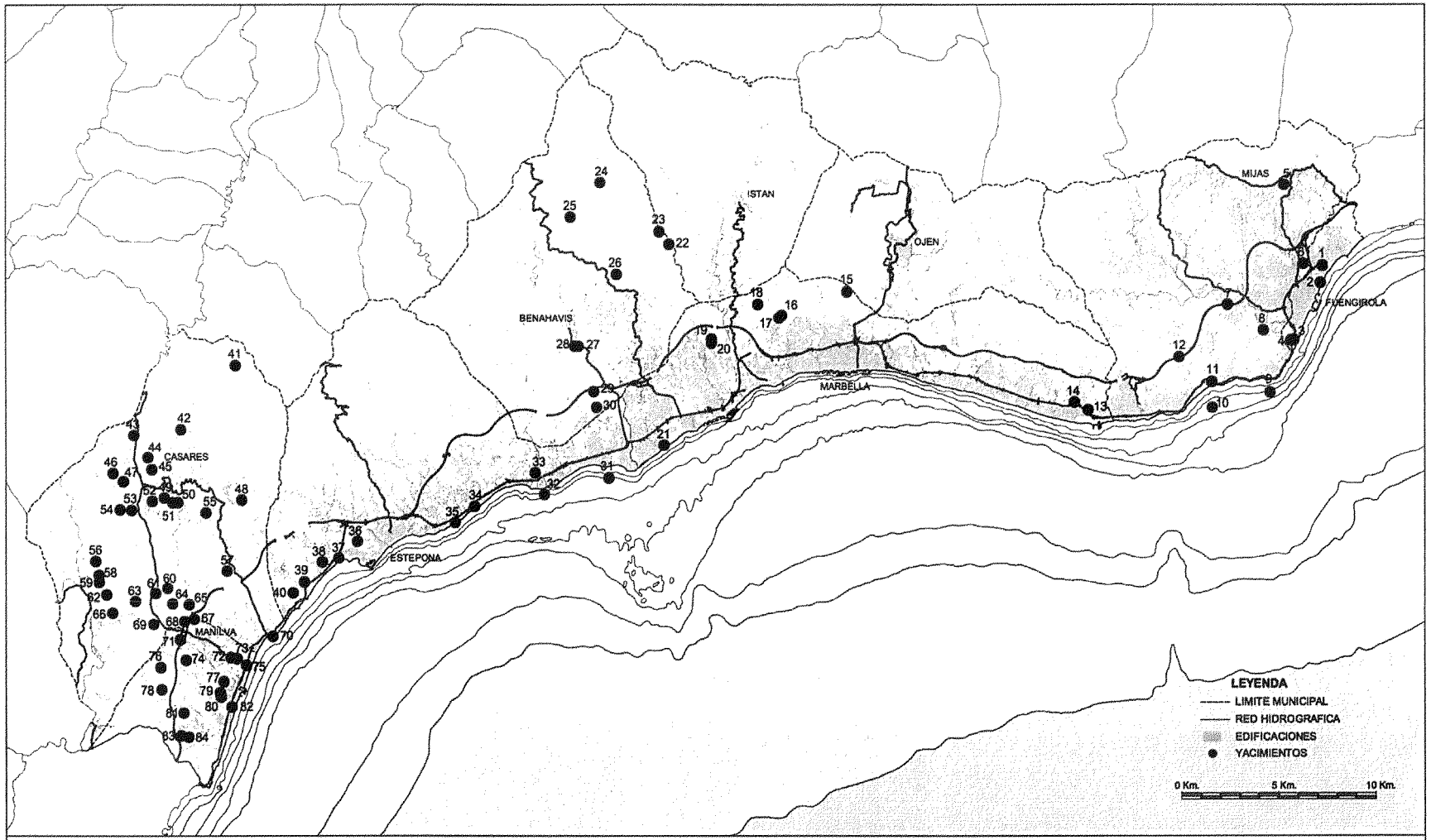
- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES

1 - TORRE ESTERIL*
2 - TORRE DE LA LECHERA*
3 - TORRE DE CAMPANILLAS*
4 - CASTILLO DE MONTEMAYOR
5 - TORRE TRAMONES
6 - TORRE SALTO DE LA MORA
7 - CASTILLO DE CASARES
8 - CIUDAD ROMANA DE LACIPO
9 - TORRE DEL ARROYO VAQUERO
10 - TORRE DE GUADALMANSA
11 - TORRE DE SALA VIEJA
12 - TORRE DE BAÑOS
13 - TORRE DEL SALADILLO
14 - TORRE DE VELERIN
15 - TORRE DEL PADRON
16 - VILLA ROMANA DE LAS TORRES
17 - CASTILLO EL NICIO
18 - CASTILLO DE ESTEPONA
19 - TORO DE OSBORNE Nº XII**
20 - TERMAS ROMANAS
21 - TORRE BLANCA
22 - CASTILLO SUEL*
23 - ALQUERIA ARABE*
24 - TORRE DE LA CHULLERA
25 - CASTILLO DE SABINILLAS*
26 - CASTILLO DE LA DUQUESA
27 - ANTIGUO HOSPITAL BAZÁN
28 - TORRE ANCON
29 - TORRE DEL RIO REAL
30 - TORRE LANCE DE LAS CAÑAS
31 - TORRE DEL DUQUE
32 - TORRE LADRONES
33 - CUEVA DE PECHO REDONDO
34 - VILLA ROMANA DE RIO VERDE
35 - LAS BOVEDAS
36 - CASTILLO DE ALICATES
37 - CERRO TORRON
38 - CASTILLO DE MARBELLA
39 - TORRE DE LA MAR*
40 - TORRE DE LAS BOVEDAS
41 - TORRE VIEJA DE LA CALA DEL MORAL
42 - TORRE DE CALABURRAS
43 - TORRE DE CALAHONDA
44 - TORRE NUEVA
45 - TORRE DEL CASTILLO DE OSUNILLAS
46 - CASTILLO DE MIJAS
47 - VILLA ROMANA DE LA BUTIBAMBA
48 - CASTILLO DE OSUNILLAS
49 - CASTILLO DE OJEN
50 - CONJUNTO HISTORICO DE CASARES
51 - CONJUNTO HISTORICO DE MIJAS

* - SIN COORDENADAS UTM
** COPHA

BIENES DE INTERES CULTURAL

Fte: CATALOGO GENERAL PATRIMONIO HISTORICO DE ANDALUCIA



1 - FINCA EL SECRETARIO
2 - HALLAZGOS DE SANTA FE DE LOS BOLICHOS
3 - CASTILLO SOHAIL
4 - CASTILLO Y CIUDAD ROMANA SUEL
5 - CASTILLO-ERMITA VIRGIN DE LA PAZ
6 - YAC. ROMANO DE HAZA DEL ALGARROBO
7 - YAC. ROMANO CAPARAL Nº 84
8 - VILLA ROMANA FINCA ACEBEDO
9 - POLIGONO FARO DE CALABURRAS
10 - POLIGONO BATIBAMBA
11 - ARRAIJANAL
12 - ROZA DE AGUADO
13 - COTO CORREA I
14 - COTO CORREA II
15 - ABRIGOS EL PUERTO RICO
16 - CUEVA DE NAGÜELLES
17 - NECROPOLIS DE NAGÜELLES
18 - CUEVA DE LA PALOMINA
19 - ESTRUCTURAS DEL LAGO DE LAS TORTUGAS
20 - DESPOBLADO DEL LAGO DE LAS TORTUGAS
21 - BASILICA PALEOCRISTIANA DE VEGA DEL MAR
22 - CERRO DE LOS MOZOS O LAS MOZAS
23 - CERRO EL MELICHE
24 - DESPOBLADO DE DAIDIN
25 - CASTILLEJO DE LOS NEGROS
26 - LOMO DE LOS BILLARES
27 - CUEVA DE LAS PALOMAS
28 - CUEVA DEL CHOCHITO
29 - CASERIO ALQUERIA
30 - CORTIJO DEL MARQUES DEL DUERO
31 - CAÑONES DEL SALADILLO
32 - PECIO DE LA BOBADILLA
33 - YAC. DE PARQUE ANTENA
34 - DESEMBOCADURA RIO CASTOR
35 - ENTORNO TORRE PADRON
36 - LAS MESAS DE SALAVIEJA
37 - GUADALBOBON
38 - PATRINA
39 - YAC. ROMANO DE ARROYO VAQUERO
40 - YAC. TORRE QUEBRADA
41 - BAÑOS DEL DUQUE
42 - MOLINO CAPELIS
43 - CORTIJO DEL POLLO
44 - SIERRA CRESTELLINA I
45 - SIERRA CRESTELLINA II
46 - CERRO DE LA NOVIA
47 - CORTIJO DE LAS LATAS
48 - BENAMORABE
49 - TERRAZAS DEL ALBARRA
50 - ARROYO HONDA
51 - TORREON
52 - LOS PAREDONES
53 - PELLIZCOSO
54 - CORTIJO FERRETE
55 - ARROYO LA JORDANA
56 - LOS NOGALES I
57 - POZO SANTO
58 - LOS NOGALES II
59 - CORTIJO CERRILLO
60 - VILLAVIEJA
61 - LOS LLANOS II
62 - CORTIJO MAJEDA VIEJA
63 - EL CHORRETE
64 - CUEVA DEL GRAN DUQUE
65 - BAÑOS DE LA HEDIONDA
66 - CORTIJO CANILLA
67 - LA DEHESILLA
68 - CALZADA ROMANA
69 - LOS LLANOS
70 - CERRO CALABOZO-CAMAROTE
71 - LAS LAGUNETAS
72 - FINCA DE CENTENO
73 - CUESTA DEL CALAFATE
74 - LA ALCARIA
75 - BARRIADA DE SABANILLAS
76 - EL CERRO DEL TESORO
77 - EL HACHO
78 - CERRILLO DE LA SEPULTURERA
79 - NACIMIENTO DEL ARROYO DEL ESTANQUILLO
80 - TERAN
81 - CASTILLEJOS DEL ALCORRIN
82 - LOS HIDALGOS
83 - HAZA EL CASAREÑO
84 - CORTIJO DE FELIX

YACIMIENTOS

naturales deberán ser poco relevantes. El diseño y ejecución de la urbanización y las infraestructuras se realizarán siguiendo criterios de reducción del impacto sobre los recursos, respeto a los espacios frágiles y singulares, y restauración de las zonas y sistemas naturales alterados.

c) No inducir externalidades físicas ni potenciar los riesgos naturales. En el diseño así como en la ejecución de las actuaciones urbanísticas se implementará las medidas necesarias en materia de consolidación y estabilización de suelos, control y adecuación del drenaje, establecimiento de zonas de amortiguación de efectos y prevención de procesos físicos y riesgos para evitar incidencias negativas sobre sistemas naturales, servicios generales y predios colindantes.

d) Insertarse adecuadamente en el paisaje. La imagen de la actuación urbanística deberá exteriorizar una buena calidad estética y un equilibrio entre los contenidos verdes de los espacios libres y jardines, los naturales de las divisorias visuales y laderas con fuerte pendiente y los espacios construidos, eliminándose la cartelería publicitaria en las infraestructuras viarias de competencia pública, mediante medidas de integración paisajística con los entornos colindantes.

e) Establecer la figura de los "Estudios de Ordenación Paisajística" como documentos proyectuales de tratamiento del paisaje territorial que establecerán pautas de conservación, rehabilitación y puesta en valor de los valores medioambientales del entorno físico.

8. REDUCIR LA INCIDENCIA DE RIESGOS

Los más importantes fenómenos naturales que han de evaluarse a fin de establecer medidas y cautelas en relación con la implantación de usos y de actividades en el territorio y su compatibilidad con las características físicas, son los riesgos derivados de procesos hídricos o hidrometereológicos, los riesgos de inundación y erosión, los riesgos derivados del transporte de mercancías peligrosas y los riesgos de contaminación del litoral.

La existencia de esos procesos suponen una amenaza para el mantenimiento de la calidad y cantidad de los recursos naturales y, dadas las características territoriales del ámbito, un riesgo para la población y las actividades económicas, por lo que es necesario establecer medidas complementarias en orden a la prevención de estos riesgos.

En relación a ello, el Plan aporta criterios para la prevención de los riesgos hídricos, por un lado, mediante el establecimiento de Directrices al planeamiento urbanístico para la incorporación del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y para la regulación específica de las mismas y, por otro lado, derivando al planeamiento municipal la necesidad de establecer especificaciones técnicas para el desarrollo de actuaciones urbanísticas según las características del medio físico en que se implanten.

En especial se establece la necesidad de que las actuaciones urbanísticas implementen las medidas necesarias para la consolidación y estabilización de los suelos, el control y adecuación del drenaje, y que establezcan zonas de amortiguación de efectos y de riesgos sobre los sistemas naturales y predios colindantes.

Asimismo el Plan establece unas zonas cautelares ante el riesgo de inundación, en tanto estén delimitadas por el órgano competente las zonas inundables previstas.

El Plan prevé asimismo la sustitución, sin necesidad de modificación del Plan de Ordenación del Territorio, de las zonas cautelares por las que en su momento apruebe el órgano competente y los criterios a desarrollar por el planeamiento urbanístico para la regulación de usos según periodo de retorno de cada subzona.

Por otra parte el Plan establece directrices para que el planeamiento general adopte las medidas oportunas en relación con los riesgos derivados del transporte de mercancías peligrosas y los riesgos de contaminación del litoral.

9. PREVER LAS INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS Y ENERGÉTICAS NECESARIAS PARA EL DESARROLLO DEL ÁMBITO

Gran parte de los actuales problemas de la Costa del Sol en materia de infraestructuras son consecuencia de un proceso de desarrollo urbanístico acelerado que no ha previsto ni desarrollado las infraestructuras correspondientes a dichos desarrollos.

El Plan Territorial establece criterios al planeamiento urbanístico para que en el proceso de redacción de los planes se evalúe la situación actual y los déficits y para que se contengan las determinaciones y la programación de las inversiones públicas y privadas que exigirán los desarrollos poblacionales previstos que deberán integrarse como documento del "Estudio de Infraestructuras" que concreten soluciones a escala del planeamiento general, así como costes y repartos que garanticen su ejecución previa al desarrollo urbanístico.

La Costa del Sol Occidental es una zona con una pluviometría razonable que además mantiene una buena fiabilidad de alcanzar valores anuales suficientes. El Estrecho de Gibraltar, muy próximo a la zona en estudio, garantiza la llegada de numerosos frentes atlánticos que se mueven en dirección oeste - este. Cuando un frente de lluvias se encuentra con un sistema montañoso, debe elevarse para superarlo y consecuentemente al situarse en zonas más altas, evidentemente más frías, aumenta notablemente sus posibilidades de precipitación. Las primeras alturas de importancia que se encuentran los frentes de lluvia se corresponden con la sierra de Grazalema, no es extraño, por tanto, que en esa zona se de la pluviometría más alta de la Península Ibérica.

Las características pluviométricas principales son las siguientes:

- Lluvias de 1200 a 1500 mm anuales en la sierra de Grazalema

- Valores de 800 a 1200 mm anuales en las sierras occidentales de la provincia de Málaga.

- Precipitaciones entre 600 y 800 mm en la franja litoral occidental y en el valle del Guadalhorce.

- En la zona central de la provincia y en la franja litoral de la Axarquía se alcanzan valores medios anuales entre 400 y 600 mm.

- Falda de las Sierras Tejeda y Almijara de nuevo se elevan los valores de la pluviometría con dos escalones de 600 - 800 y 800 - 1200 mm.

Respecto a los ríos, el Guadiaro y el Genal son un recurso importante. Sin embargo es el río Verde, aunque con un área no demasiado grande, capaz de abastecer a la mayor parte de la población que se asienta en la Costa del Sol Occidental.

Así pues, la Costa del Sol Occidental podría contar con importantes recursos si se plantean obras hidráulicas que lo posibilite. Se trata más de un problema de la gestión del agua que de la falta de recursos hidráulicos.

En este sentido la planificación de actuaciones de infraestructura de los recursos hídricos son indispensables, además las obras que precisan para el futuro desarrollo urbanístico de la Costa del Sol, por lo que se requiere programarlas y acometerlas con toda garantía de su ejecución y plazos de realización.

La administración local, apoyada por la administración autonómica competente en materia de aguas, deberá asumir las inversiones necesarias para cubrir los déficits actuales y deberá garantizar que los nuevos desarrollos participen en dichas inversiones supeditando su puesta en marcha a la ejecución y la capacidad de dichas infraestructuras, cuyas captaciones deberán basarse en el establecimiento de plantas desaladoras para aumentar y garantizar futuros caudales y aguas superficiales para picos de demanda o bien nuevos recursos vía desaladoras u obras recogidas en el Plan Hidrológico Nacional.

A. Las infraestructuras de abastecimiento.

El planeamiento urbanístico, junto a la previsión de los nuevos desarrollos urbanísticos, deberá analizar y establecer las disponibilidades del recurso y las infraestructuras hidráulicas que deben acompañar a los desarrollos y, además, paliar los déficits existentes.

A tal efecto, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberá prever la ubicación de los depósitos de regulación necesarios para la situación urbanística actual y la prevista de cada municipio, con las tuberías de llenado y con las conexiones a los puntos de conexión primarios de las redes de distribución de los distintos sectores, creando las reservas de suelo que se precisen para las implantaciones de estas infraestructuras.

Asimismo se deben disponer aljibes al final de todas las impulsiones de la infraestructura global de primer nivel, si es que no se vierte en depósitos. Se recomienda la instalación de caudalímetros en las derivaciones que atiendan a cada municipio desde los ramales básicos de la distribución desde el Río Verde, que permitan evaluar las pérdidas en la infraestructura primaria.

Asimismo, se proponen medidas para la reutilización de las aguas que incluyen:

- Prever redes completas de aguas residuales que acumulen sus vertidos de cada municipio, a ser posible sin impulsiones intermedias, en los puntos, en los que existen depuradoras con suficiente entidad como para que sea posible técnica y económicamente un proceso de adecuado reciclaje del agua.

- Realizar la recogida de fecales sin emplear estaciones de bombeo, sólo son admisibles en las recogidas finales para llevarlas a las depuradoras con colectores paralelos a la línea litoral.

- Utilizar procedimientos de depuración terciarios que garanticen una suficiente eliminación de microorganismos del efluente o, al menos, acordes con la directiva europea 91/271.

B. Las redes de saneamiento y su reciclaje

Se prevé que en el año 2.025 se producirá un volumen de 265.614 m^3. Desde los P.G.O.U. se impondrán a los sectores urbanizables cuyos P.U. no estén aprobados, que construyan depósitos de regulación para el consumo de un día de esta agua, lo mismo debe suceder con los Campos de Golf que construirán elementos de regulación capaces de almacenar el agua precisa de dos días en el tiempo de consumo máximo, es decir con un volumen mínimo de 5.000 m^3.

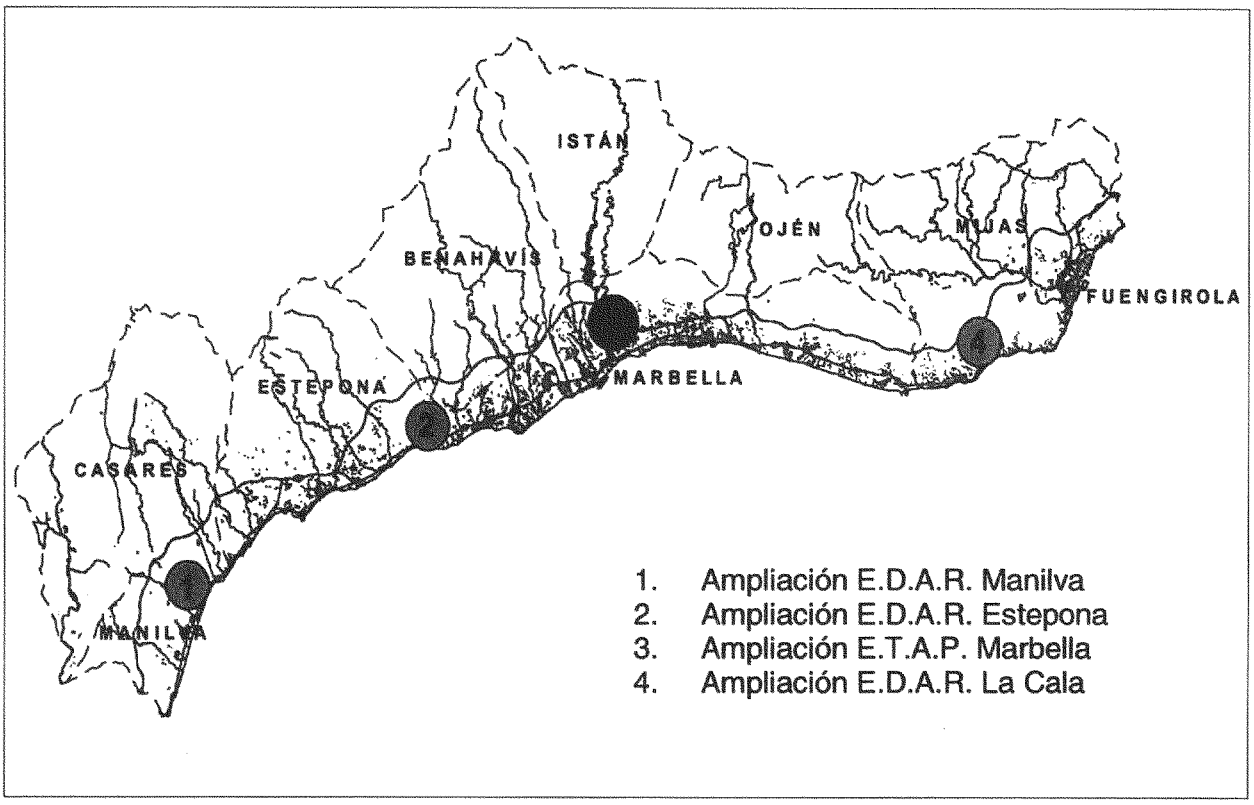
Teniendo en cuenta las capacidades de regulación exigida a los sectores, se entiende que la red básica de distribución de este recurso deberá contar, como origen de sus sistemas de distribución, con una capacidad de regulación de medio día de consumo, es decir de 132.800 m^3.

El planeamiento urbanístico general debe establecer un diagnóstico sobre la situación de cada municipio y prever, para los nuevos crecimientos, todos los sistemas de recogida y transporte hasta la EDAR que les corresponda y el reparto de las cargas a cada sector.

En caso de que se considere que los colectores existentes en el borde litoral sean insuficientes para los crecimientos previstos en el planeamiento, el Plan debe prever nuevos colectores perpendiculares a la línea de costa y paralelos a la misma, a ser posible aprovechando las zonas de reserva de la autovía costera. El desarrollo de los nuevos crecimientos debe estar condicionado, la ejecución de las redes previstas en el planeamiento.

En cuanto a la reutilización del agua fecal, es un requisito indispensable para los usos deportivos (Campos de Golf) y jardinería con el fin de respetar los recursos medioambientales. El POT plantea la obligatoriedad de sus redes de reutilización desde la iniciativa pública. En este sentido, se tendrá en cuenta la ampliación de las depuradoras existentes según los siguientes datos:

Depuradora	Capacidad Actual (m^3)	Capacidad 2.025 (m^3)
Fuengirola	30.000	88.000
La Cala (Mijas)	15.000	25.000
La Víbora (Marbella)	80.000	80.000
Guadalmansa (Estepona)	35.000	110.000
Manilva	15.000	65.000
Total	175.000	368.000



C. Las redes energéticas.

– Infraestructuras eléctricas

Debido al rápido crecimiento que está experimentando la demanda de energía eléctrica en la Costa del Sol y con el objeto de garantizar el suministro a medio plazo y resolver los posibles problemas que puedan surgir en la red de distribución de la zona, se tiene previsto acometer una serie de actuaciones de ampliación y mejora de sus redes y equipamientos complementarios. Asimismo en lo referido a infraestructuras de transporte de energía eléctrica existen actuaciones dentro del ámbito territorial del Plan recogidas en el borrador del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, "Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2002-2011. Revisión 2005-2011" de noviembre de 2005. Este documento ha sido aprobado en abril del presente año (2006).

Recoge las repotenciaciones de las líneas de 220 KV Alhaurín-Pinar del Rey, Costasol-Pinar del Rey y Casares-Los Ramos, todas ellas haciendo entrada-salida en posiciones de 220 KV de una nueva subestación denominada Jordana, además de la repotenciación de la línea 220 KV Algeciras-Casares y un cambio de tensión de línea Puerto-Real Casares a 220 KV.

También recoge las siguientes modificaciones topológicas: la línea de 400 KV Pinar del Rey-Tajo de la Encantada haría entrada-salida en posiciones de 400 KV de la nueva subestación denominada Jordana, la línea 220 KV Jordana-Alhaurín haría entrada-salida en posiciones de 220 KV de la nueva subestación denominada Mijas Norte y la línea 220 KV Costasol-Jordana haría entrada-salida en posiciones de 220 KV de la nueva subestación denominada Guadaiza.

La ejecución de estas actuaciones son prioritarias para el suministro y la seguridad del sistema de la zona.

– Infraestructuras de gas natural y de transportes de productos petrolíferos

Según lo recogido en las listas de reserva de los Acuerdos actualmente en vigor entre la Junta de Andalucía y las distintas empresas gasistas que operan en el ámbito a corto/medio plazo podrían entrar a formar parte de la red nacional de gasoductos los términos municipales de Casares, Manilva, Marbella y Ojén. Además de los anteriores se prevé que, fuera de Convenio, se gasifique el municipio de Benahavís.

– Fuentes de energía renovables

La publicación en BOJA de 18 de julio de 2005 de la Orden por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía para los años 2005 y 2006, está previsto suponga un impulso a nuevas instalaciones de aprovechamiento de fuentes renovables.

Dado el elevado recurso de la zona es previsible la implantación masiva de tecnologías de aprovechamiento de energía solar, tanto para usos térmicos de baja temperatura como de generación eléctrica mediante paneles fotovoltaicos.

D. Los residuos sólidos.

Existe una planta de tratamiento en Casares, con una capacidad teórica de tratamiento de 250.000 T/año, que es insuficiente para las presiones de incremento de población; además, el municipio de Mijas no realiza aún el vertido en la Planta de Tratamiento.

El Plan prevé mejorar y completar las infraestructuras existentes debiendo disponer de las necesarias instalaciones de tratamiento y de puntos de vertido adecuados para recibir el 50% del material final que resulta del proceso. Estos residuos tratados en el ámbito de la Mancomunidad alcanzan valores, en los años 2.004 y 2.025, de 177.485 y 425.473 toneladas.

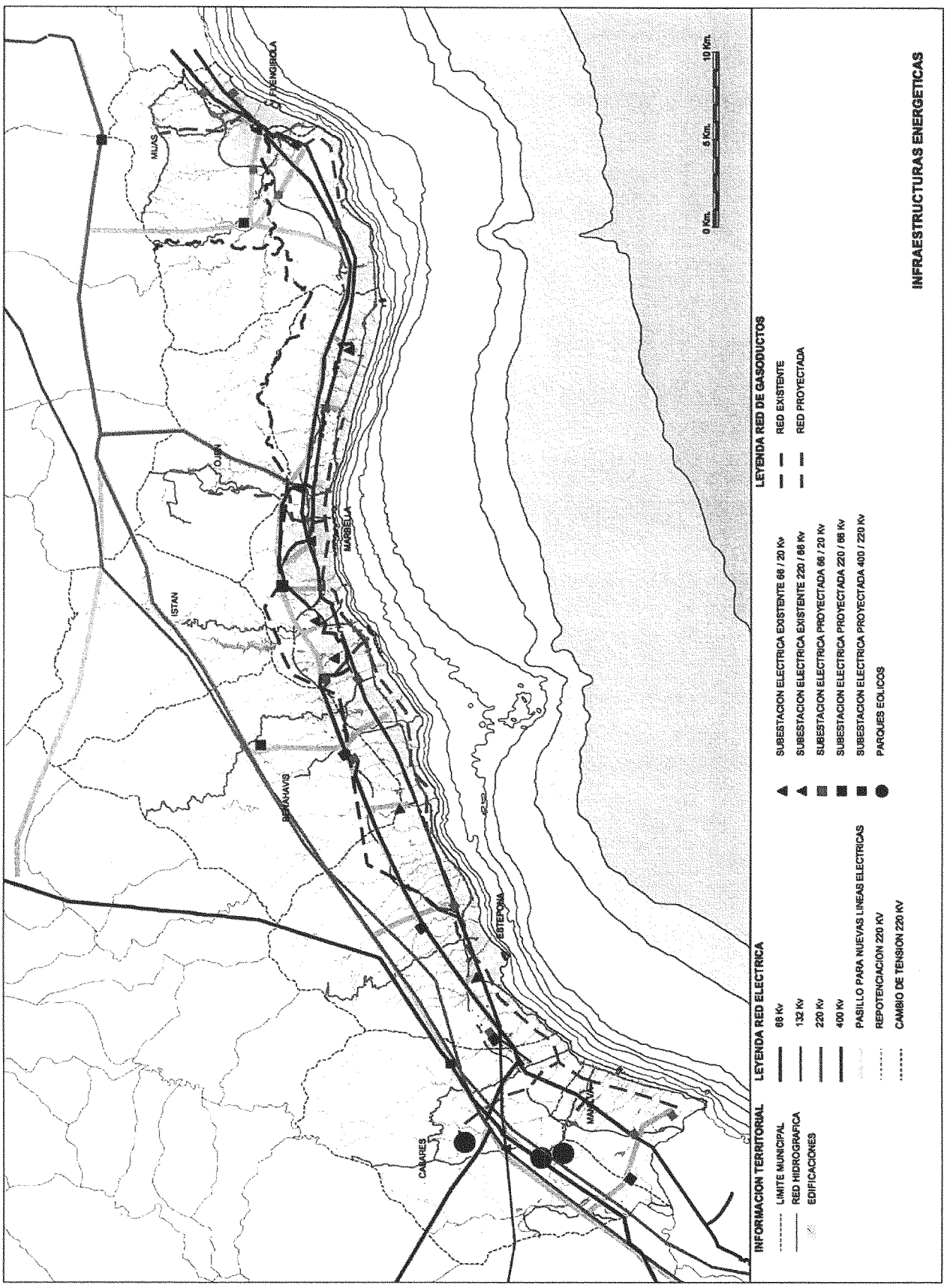
10. EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES EXTRACTIVAS

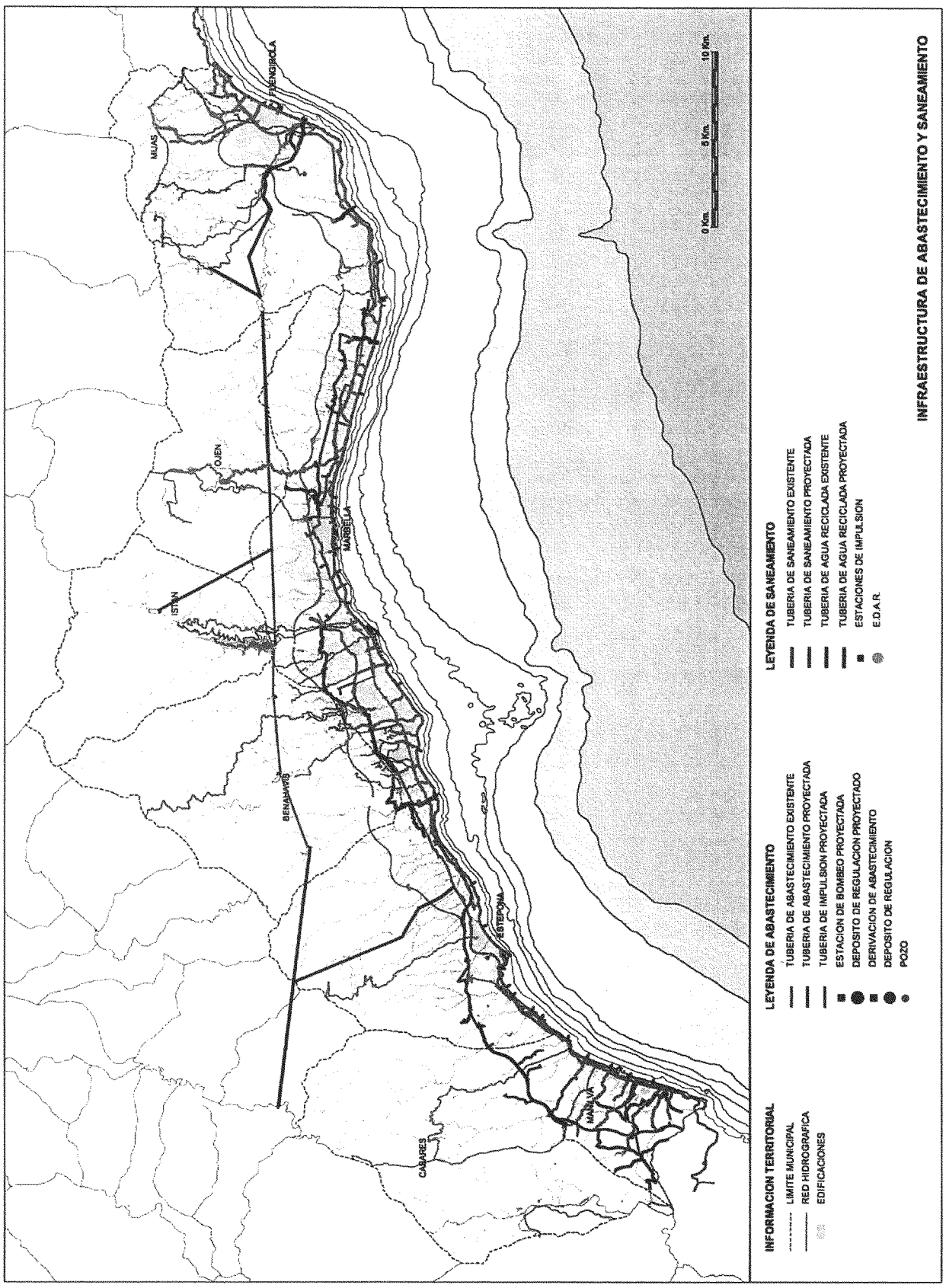
Con el fin de controlar las actividades extractivas, será de obligado cumplimiento la realización de un Proyecto de Restauración en consonancia con la realidad ambiental del entorno que, al menos, incluya:

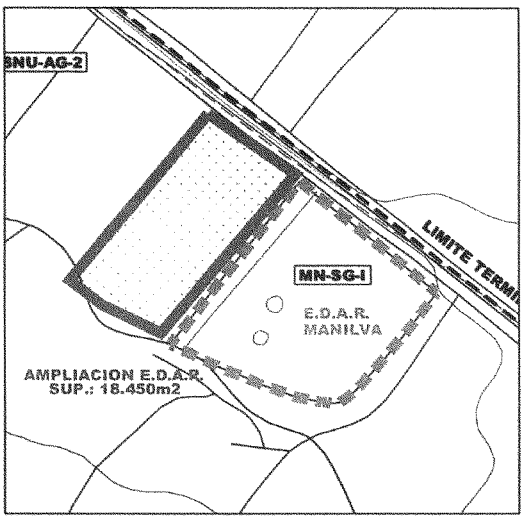
- Realidad ambiental actual, incluyendo planos, documentación fotográfica/simulaciones virtuales, geología, calidad forestal...etc.,
- Estudios hidrogeológicos, Riesgos geológicos durante explotación y después de la restauración
- Objetivos para la integración ambiental que garantice la máxima reversibilidad posible de la zona afectada al entorno original, incluyendo un cronograma de actuaciones y
- Seguimiento y control de las actuaciones programadas.

Deberá estar respaldado por un aval suficiente y revisado anualmente que garantice los trabajos programados en el Proyecto.

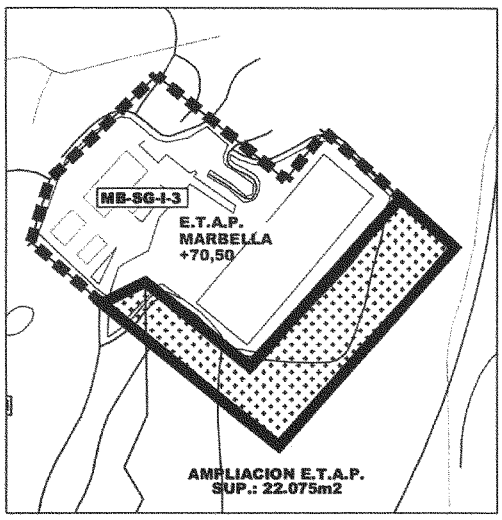
La realización de actividades extractivas y de producción de áridos requerirá la adopción de medidas como, riego de carreteras, carriles, pistas y acopios; riego de la entrada a molinos e instalación de puente de riego para camiones; carenado de cintas y tolvas o métodos de igual efectividad; captadores, filtros o agua en perforadoras; molinos y cribas estancas; pantallas vegetales en accesos, acopios y tratamiento; control periódico de vibraciones en voladoras; uso de lonas en el transporte de material; mediciones periódicas de ruido de acuerdo con el Reglamento de Calidad del Aire; empleo de sistemas innovadores para reducir la emisión de ruido y polvo en las voladuras.


INFRAESTRUCTURAS ENERGETICAS
INFORMACION TERRITORIAL
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
LEYENDA RED ELECTRICA
66 Kv
132 Kv
220 Kv
400 Kv
PASILLO PARA NUEVAS LINEAS ELECTRICAS
REPOTENCIACION 220 KV
CAMBIO DE TENSION 220 KV
SUBESTACION ELECTRICA EXISTENTE 66 / 20 Kv
SUBESTACION ELECTRICA EXISTENTE 220 / 66 Kv
SUBESTACION ELECTRICA PROYECTADA 66 / 20 Kv
SUBESTACION ELECTRICA PROYECTADA 220 / 66 Kv
SUBESTACION ELECTRICA PROYECTADA 400 / 220 Kv
PARQUES EOLICOS
LEYENDA RED DE GASODUCTOS
RED EXISTENTE
RED PROYECTADA
0 Km.
5 Km.
10 Km.
MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
ISTAN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES

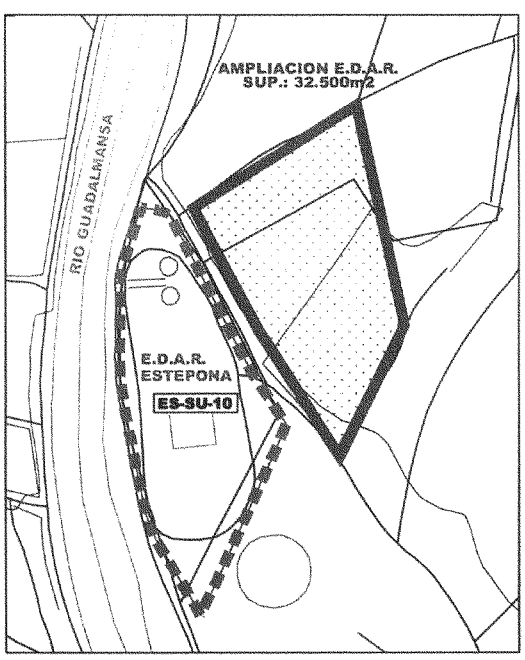

MIJAS
FUENGIROLA
OJEN
ISTAN
MARBELLA
BENAHAVIS
ESTEPONA
CASARES
0 Km.
5 Km.
10 Km.
INFORMACION TERRITORIAL
LIMITE MUNICIPAL
RED HIDROGRAFICA
EDIFICACIONES
LEYENDA DE ABASTECIMIENTO
TUBERIA DE ABASTECIMIENTO EXISTENTE
TUBERIA DE ABASTECIMIENTO PROYECTADA
TUBERIA DE IMPULSION PROYECTADA
ESTACION DE BOMBEO PROYECTADA
DEPOSITO DE REGULACION PROYECTADO
DERIVACION DE ABASTECIMIENTO
DEPOSITO DE REGULACION
POZO
LEYENDA DE SANEAMIENTO
TUBERIA DE SANEAMIENTO EXISTENTE
TUBERIA DE SANEAMIENTO PROYECTADA
TUBERIA DE AGUA RECICLADA EXISTENTE
TUBERIA DE AGUA RECICLADA PROYECTADA
ESTACIONES DE IMPULSION
E.D.A.R.
INFRAESTRUCTURA DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO



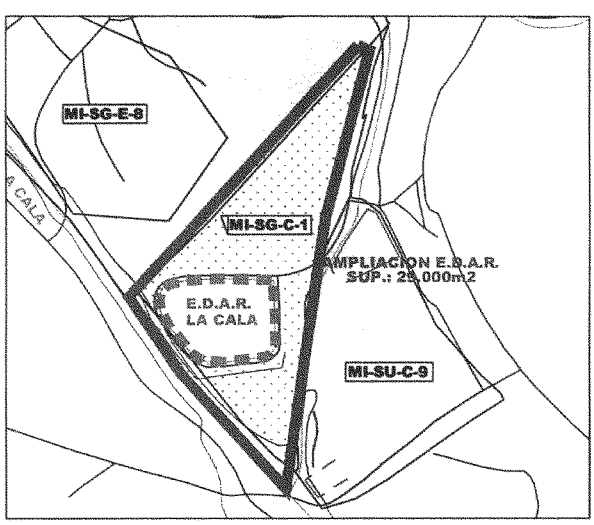
1. Ampliación E.D.A.R. Manilva



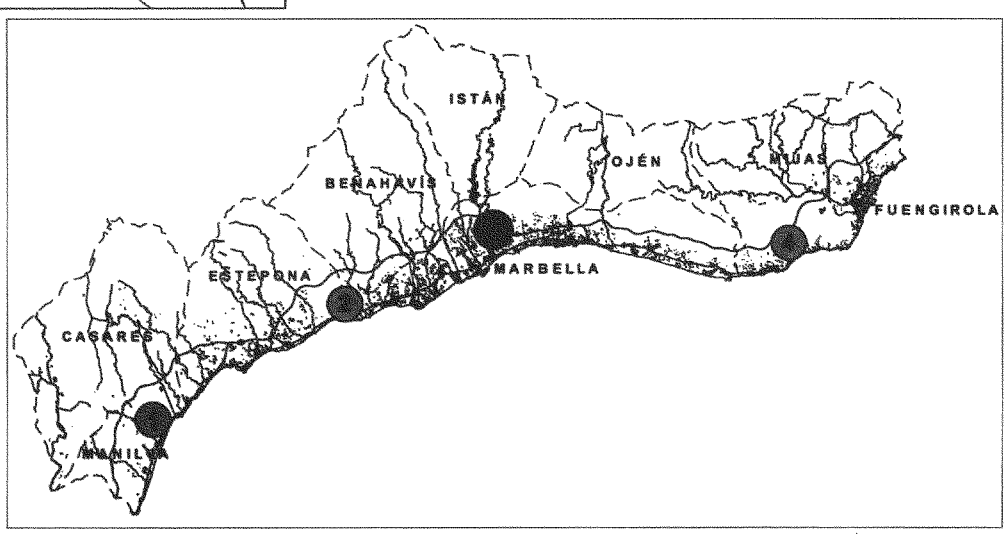
3. Ampliación E.T.A.P. Marbella



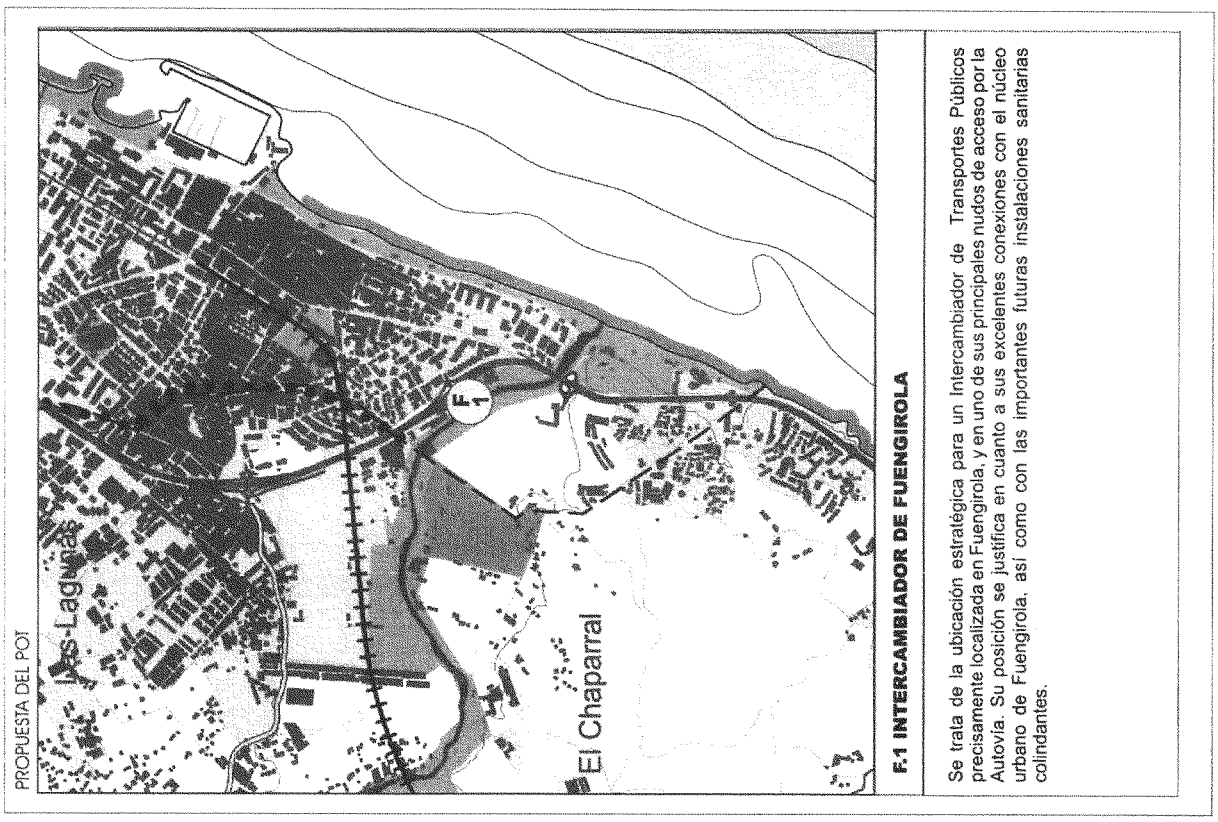
2. Ampliación
E.D.A.R. Estepona



4. Ampliación E.D.A.R. La Cala



ANEXO. Fichas de los equipamientos territoriales

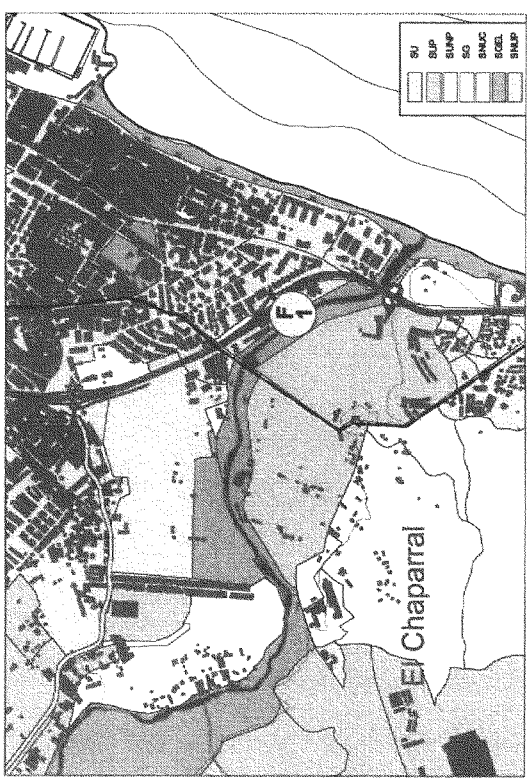


F.1 INTERCAMBIADOR DE FUENGIROLA

Se trata de la ubicación estratégica para un Intercambiador de Transportes Públicos precisamente localizada en Fuengirola, y en uno de sus principales nudos de acceso por la Autovía. Su posición se justifica en cuanto a sus excelentes conexiones con el núcleo urbano de Fuengirola, así como con las importantes futuras instalaciones sanitarias colindantes.



Foto aérea



Planeamiento vigente

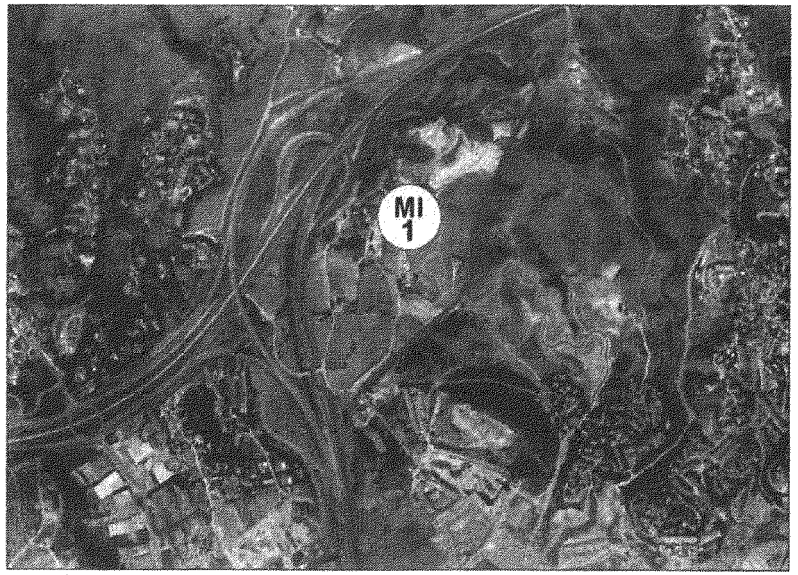
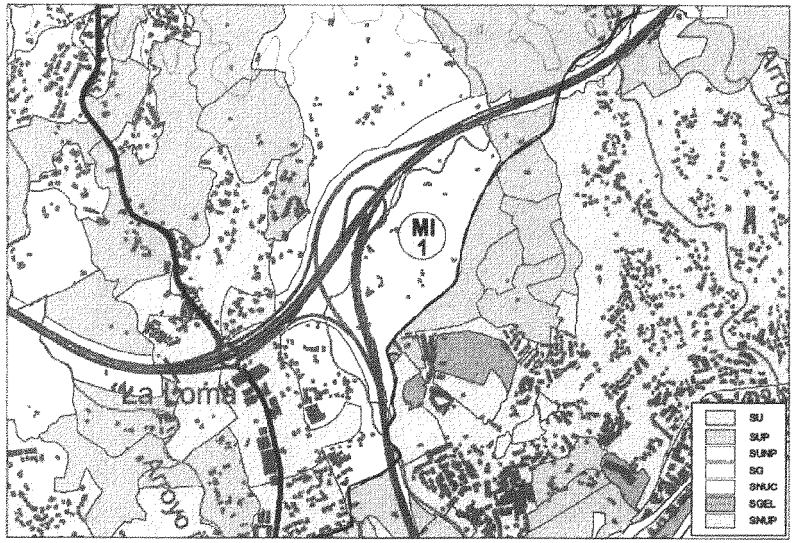
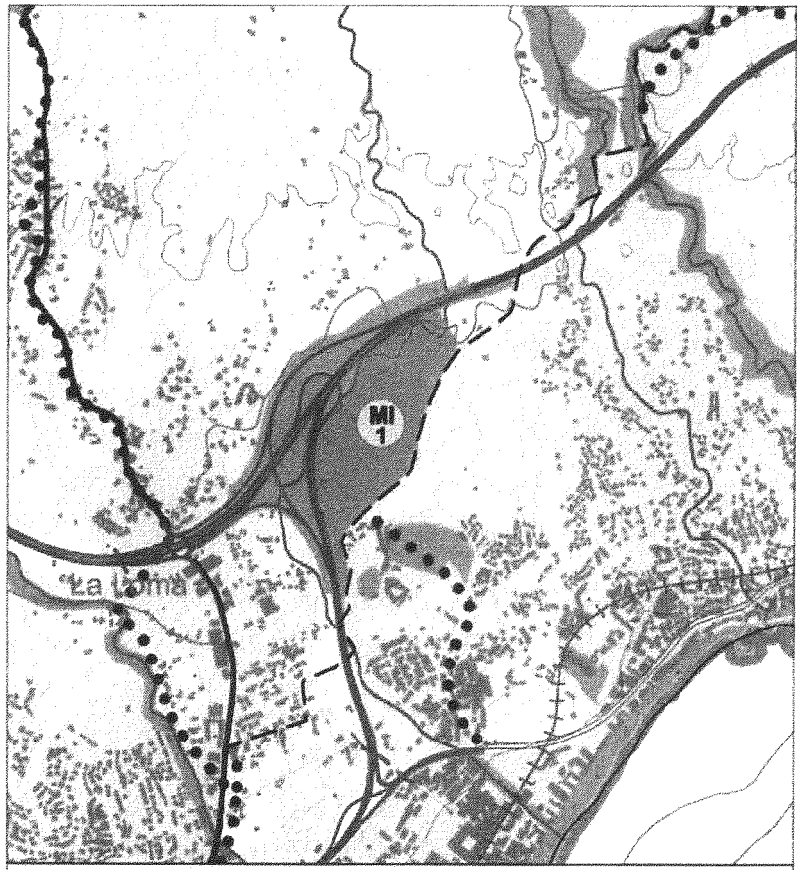


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



MI.1 CENTRO LOGISTICO DE MIJAS **Superficie: 328.784 m2**

Los suelos situados al Este del nudo de conexión de la A-7 y AP-7 en el término municipal de Mijas, representan una oportunidad estratégica para la localización de un "Centro de Actividades Logísticas" que potencie la actividad comercial y productiva en el sector oriental de la conurbación de la Costa del Sol Occidental, convirtiéndose en una atractiva operación referencial de la actividad turística en este sector de la Costa. Se autorizan todos los usos permitidos por la LOUA, debiéndose reservar al menos el 50% del suelo para el uso del equipamiento territorial.

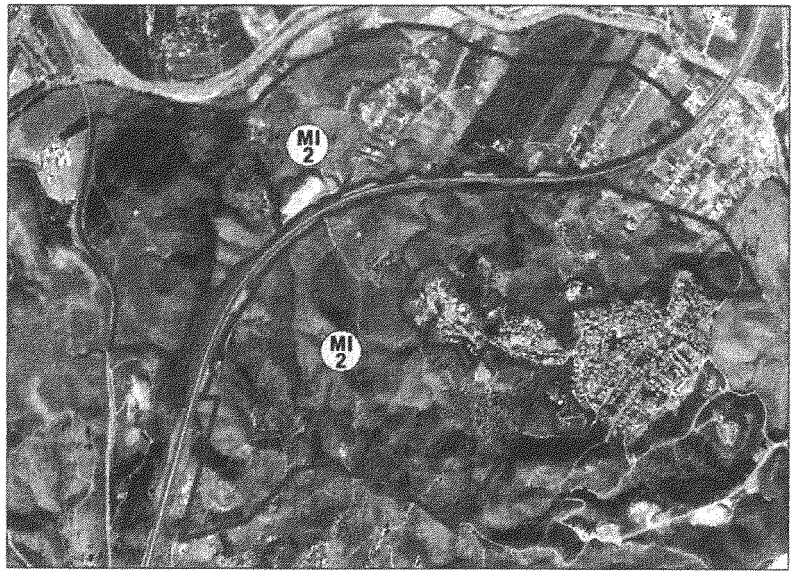
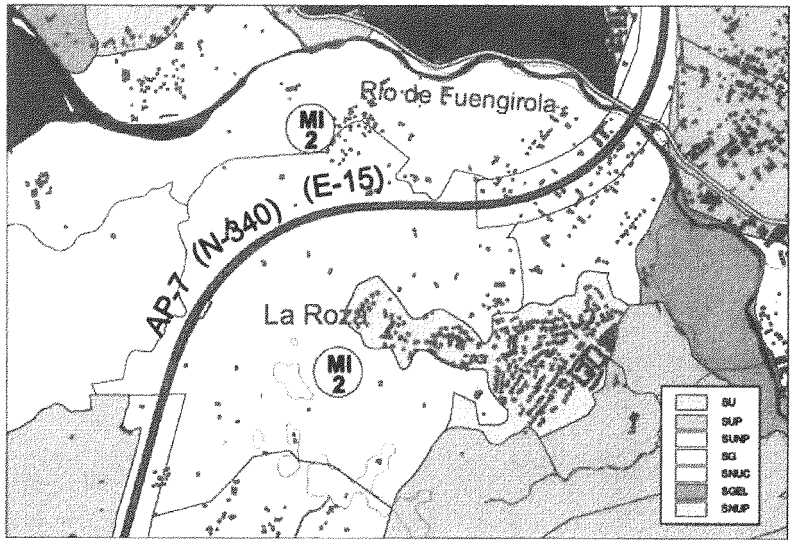
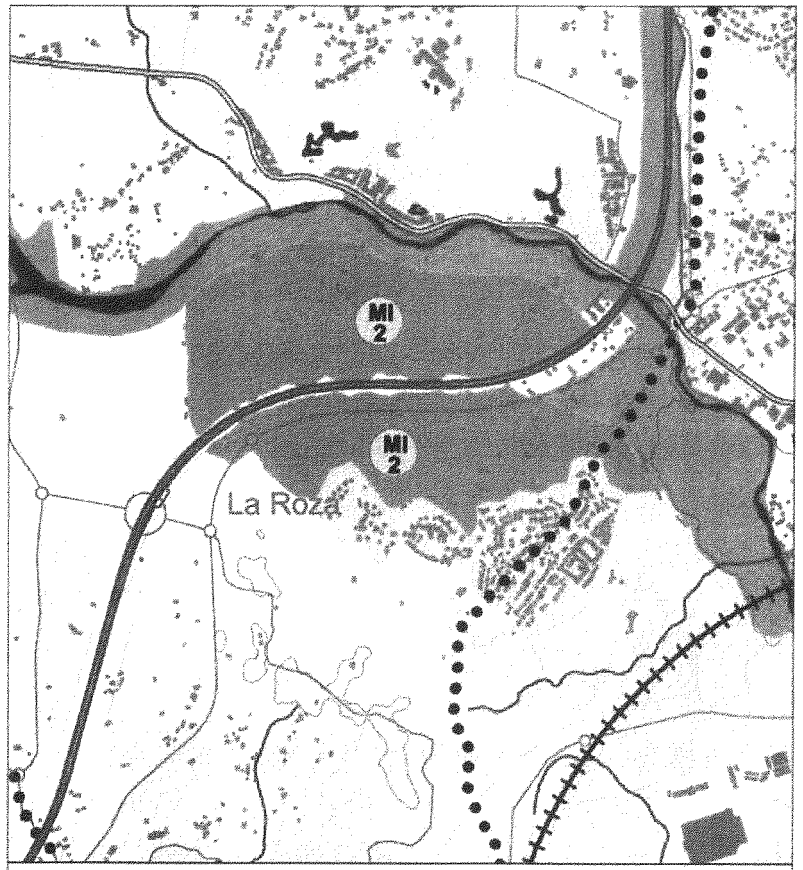


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



MI.2 CENTRO EMPRESARIAL DE MIJAS **Superficie: 3.084.711 m2**

La localización en estos suelos de un gran "Parque Empresarial" presenta un doble objetivo, el de dotar a la Costa del Sol Occidental de una importante oferta productiva y el concentrar en esta operación toda la actividad de los diferentes asentamientos industriales de Mijas. Se autorizan todos los usos permitidos por la LOUA, debiéndose reservar al menos el 50% del suelo para el uso del equipamiento territorial.

Teniendo en cuenta que para el adecuado desarrollo de esta actuación tendría que estar ejecutada la conexión prevista desde el litoral hasta la carretera A-355, a través del Puerto de los Pescadores, y al objeto de canalizar las demandas más urgentes de suelo productivo existentes en la zona, el Plan General de Ordenación Urbanística de Mijas podrá prever el desarrollo de un Parque Empresarial junto a la actual carretera A-6108 (MA-426) debiendo este documento concretar su ubicación en función de las condiciones topográficas y de accesibilidad.

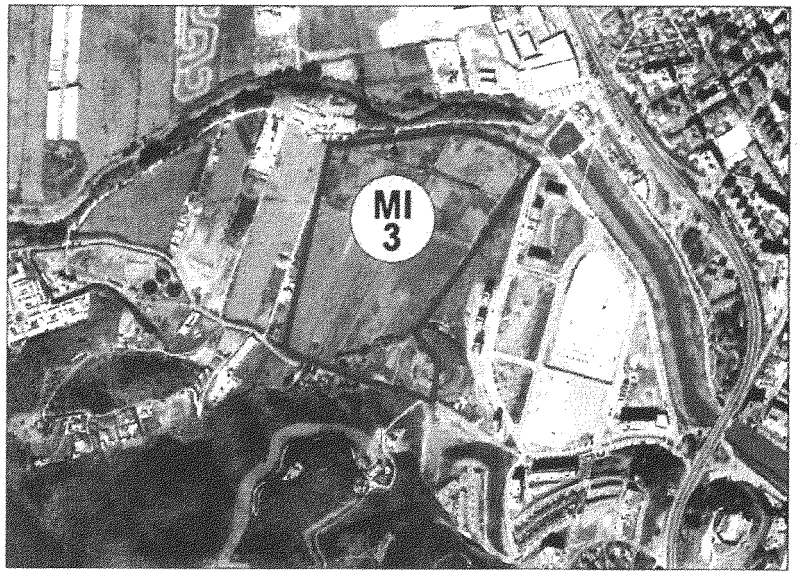
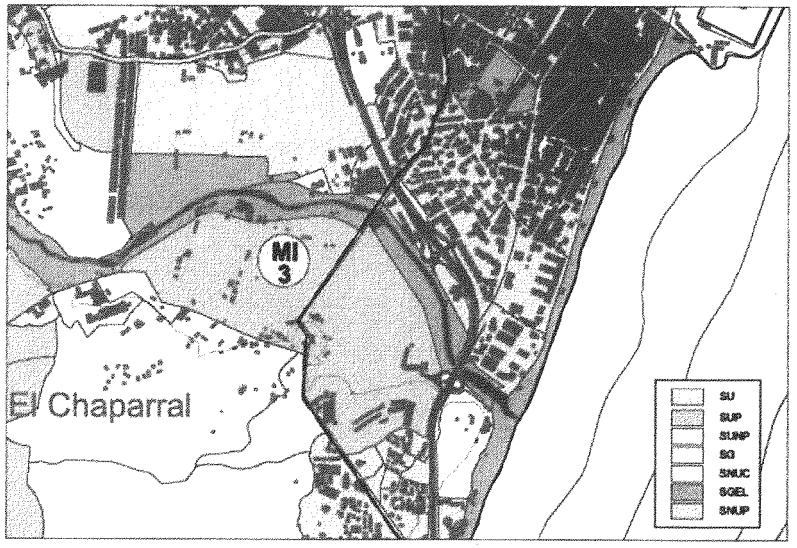
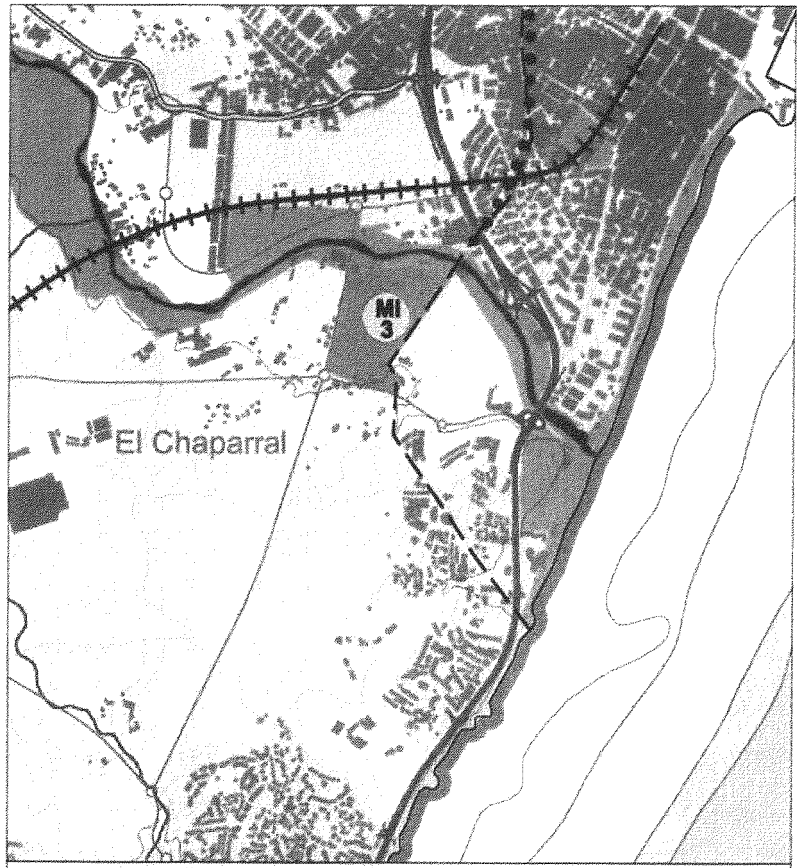


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



MI.3 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCION DE MIJAS **Superficie: 170.411 m2**

Los suelos situados en la margen derecha del río Fuengirola, donde confluyen los términos municipales de Fuengirola y Mijas, adquieren un valor estratégico para la localización de un Centro Hospitalario de Alta Resolución que complete la oferta sanitaria actual de la Costa del Sol Occidental, conjuntamente con la nueva propuesta de Estepona. Se autorizan todos los usos permitidos por la LOUA, debiéndose reservar al menos el 50% del suelo para el uso del equipamiento territorial.

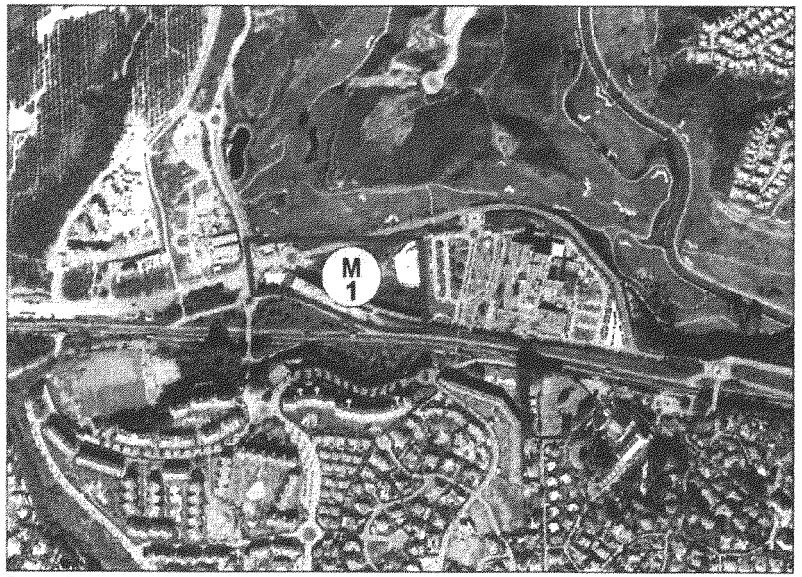
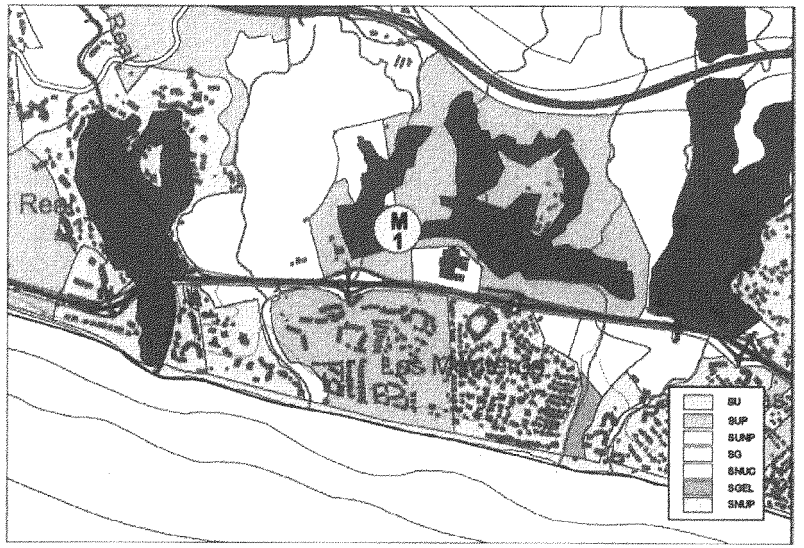
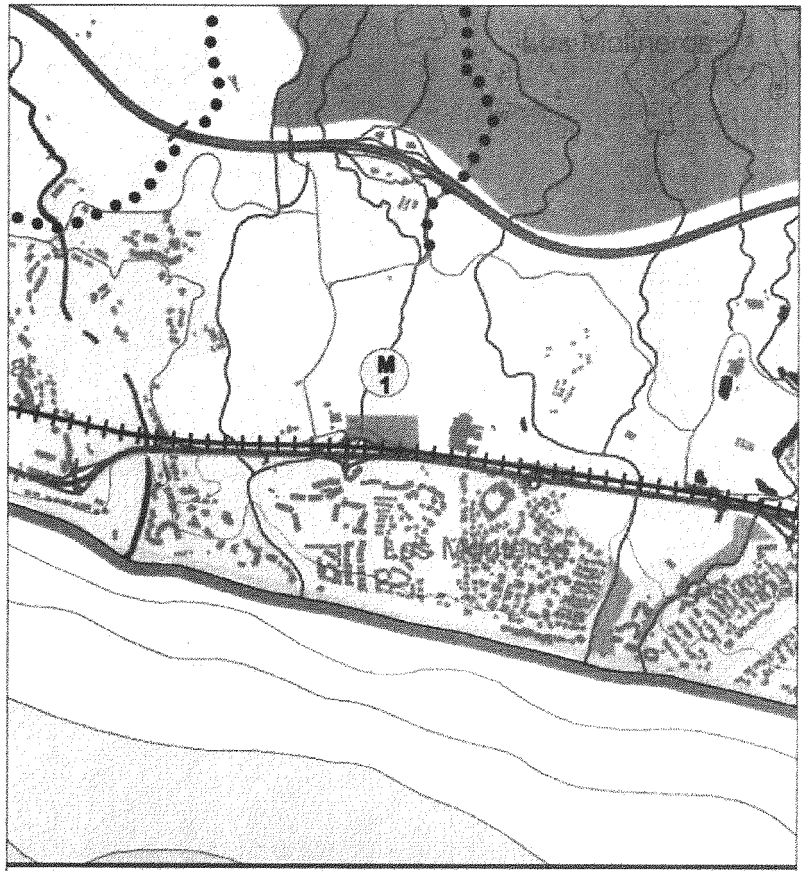


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



M.1 AMPLIACION DEL HOSPITAL DE MARBELLA **Superficie: 39.405 m2**

El hospital de Marbella representa la más importante instalación sanitaria de la Costa del Sol Occidental. La ubicación estratégica de una estación de FFCC y la necesidad de su ampliación, aconsejan la reserva de suelo para obtener dichos objetivos.

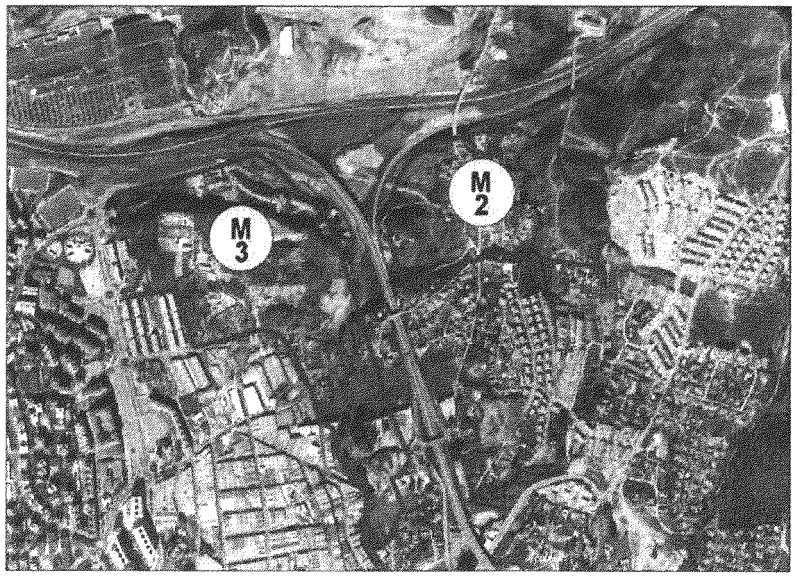
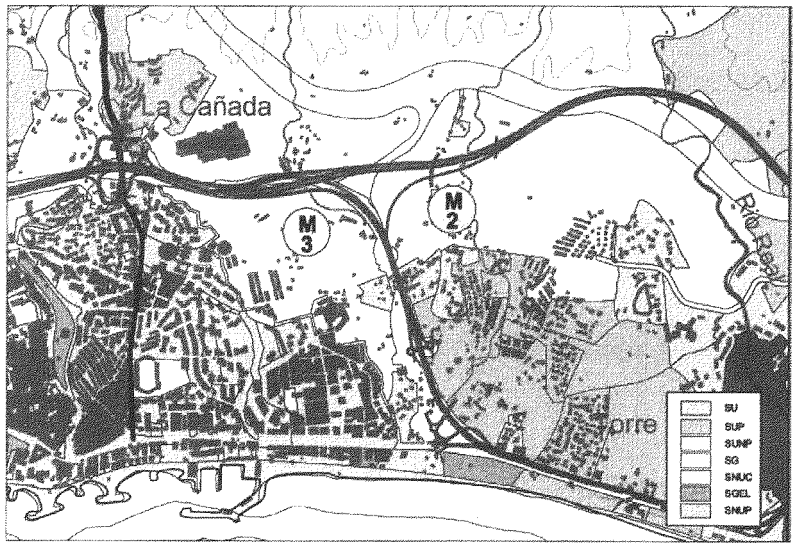
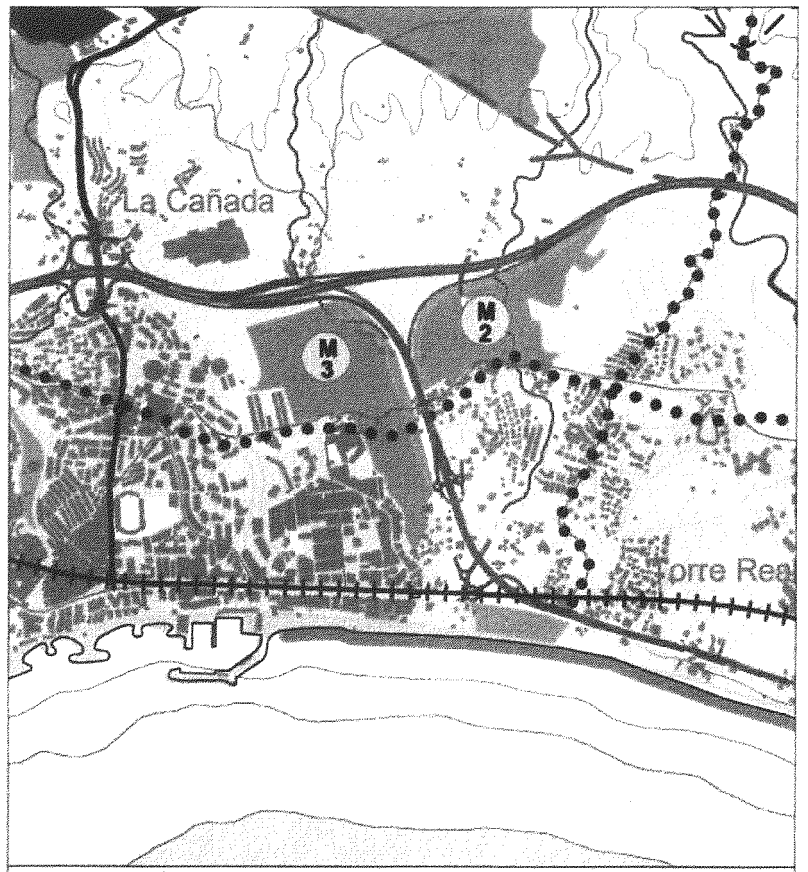


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



M.2 EQUIPAMIENTO RESIDENCIAL VPO "CAÑADA" **Superficie: 522.312 m2**
M.3 CIUDAD DEPORTIVA "CAÑADA"

En este suelo estratégicamente situado al Este del núcleo urbano de Marbella se propone la localización de una importante dotación deportiva a escala territorial, como complemento a la oferta de usos turísticos de la Costa del Sol Occidental, a la vez que se considera un lugar idóneo para la ubicación de una importante oferta de Vivienda Pública.
Se plantean estos dos grandes equipamientos en uno de los puntos estratégicos de la ciudad de Marbella, frente al C. Comercial de La Cañada y colindando con el casco urbano de la ciudad. La oferta de Vivienda Pública (V.P.O.) en uno de los lugares de mayor centralidad urbana y la ubicación de una implantación de Ciudad Deportiva son dotaciones que adquieren la magnitud territorial de ambas propuestas. Se autorizan todos los usos permitidos por la LOUA, debiéndose reservar al menos el 50% del suelo para el uso de los Equipamientos Territoriales propuestos.

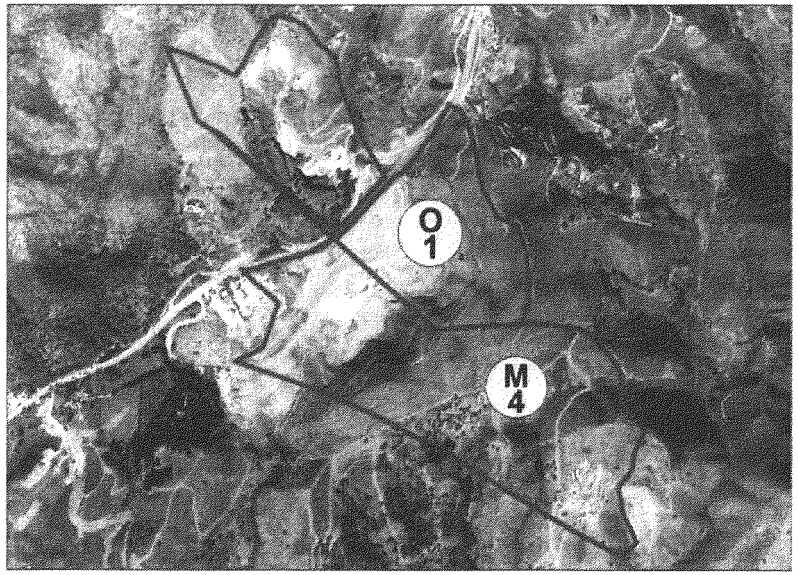
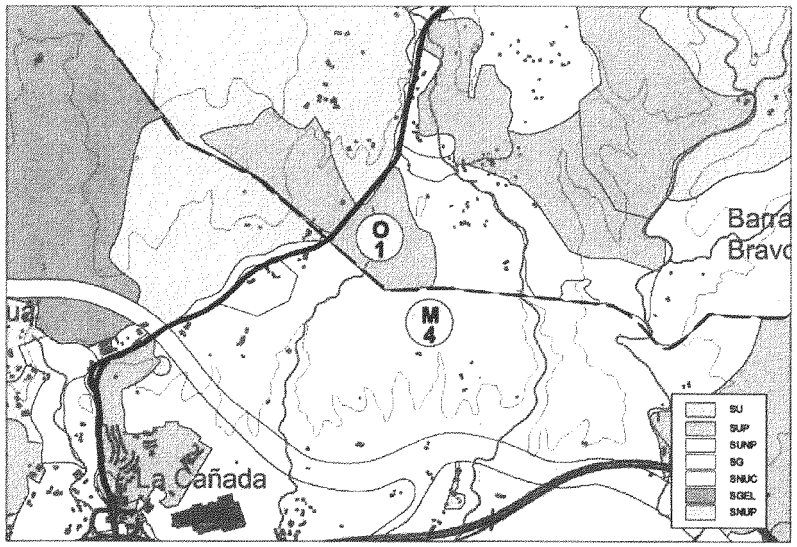
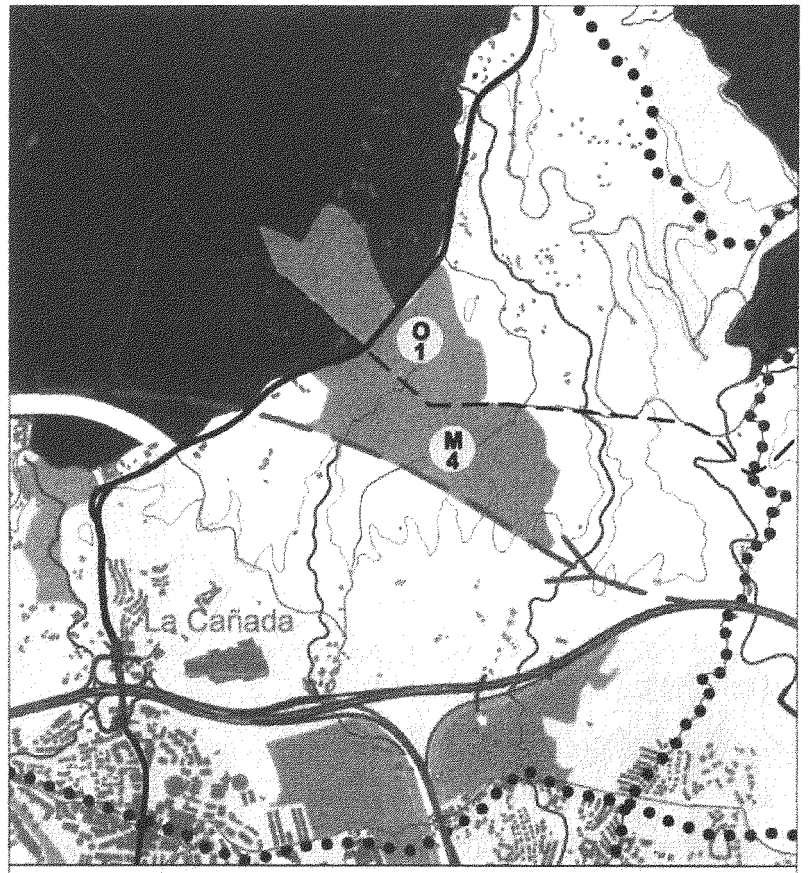


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



M.4 PARQUE EMPRESARIAL DE MARBELLA
O.1 PARQUE EMPRESARIAL DE OJEN **Superficie: 758.076 m2**

Las actividades productivas constituyen un factor estratégico en la ordenación funcional de la Costa del Sol, en cuanto a que representan focos de producción generadores de empresas y puestos de trabajo de una ciudad "turística" que se encuentra en transformación. Una de estas áreas se plantea entre Marbella y Ojén, donde se prevé un importante Parque Empresarial de escala territorial que se convierte en referencia productiva de este sector de la Costa del Sol. El uso permitido será exclusivamente industrial, comercial y terciario, como oferta a la demanda productiva del ámbito territorial de la Costa del Sol.

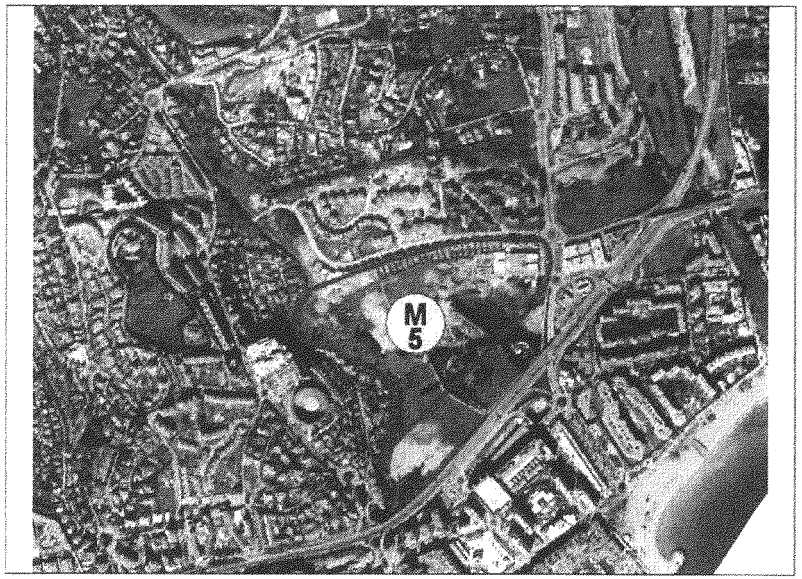


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



M.5 CENTRO DE CONGRESOS BANUS **Superficie: 178.344 m2**

La Costa del Sol requiere un importante "Centro de Congresos y Auditorio" de última generación para captar el importante flujo de turismo de Congresos existente en los circuitos internacionales y acoger los eventos socio-culturales y musicales que se organicen en el ámbito y circuitos regionales o nacionales. El espacio estratégico para estas dotaciones de carácter supramunicipal se localiza en Marbella, junto a la futura estación de ferrocarril y frente al Puerto Banús, convirtiéndose en uno de los más importantes lugares de la nueva Centralidad Territorial de la Costa del Sol.
Se autorizan todos los usos permitidos por la LOUA, debiéndose reservar al menos el 50% del suelo para el uso del equipamiento territorial.

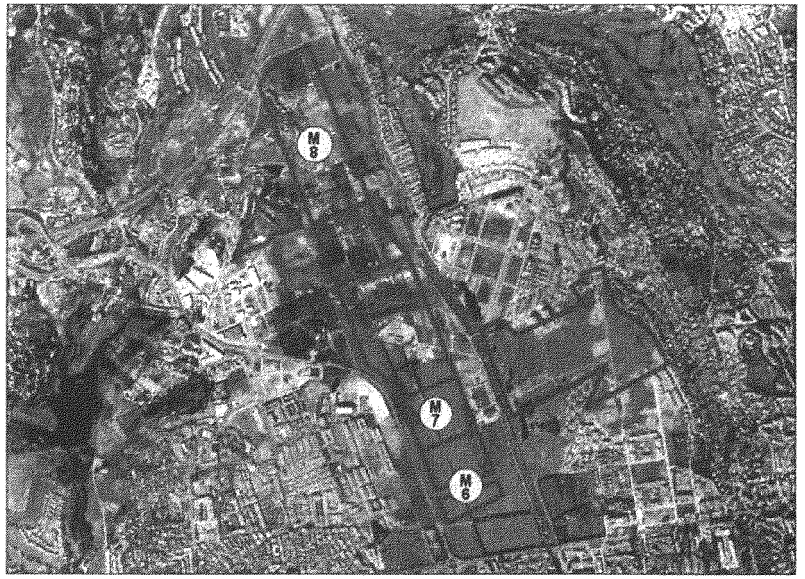
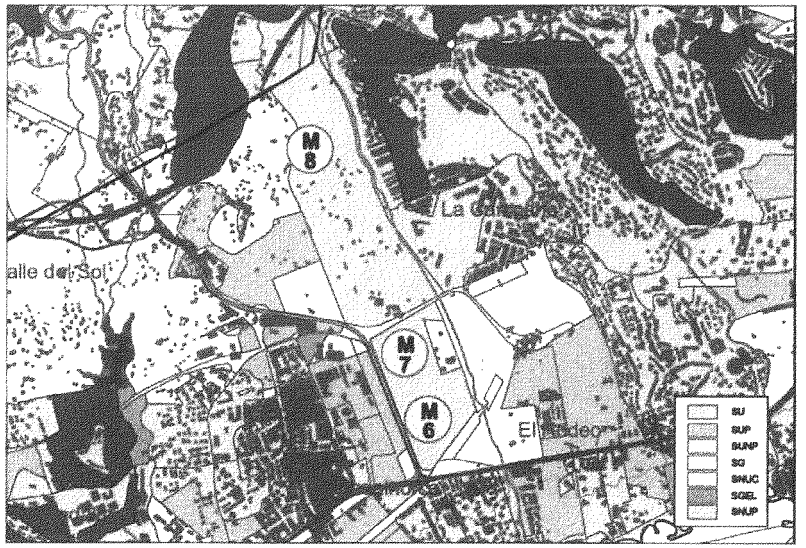
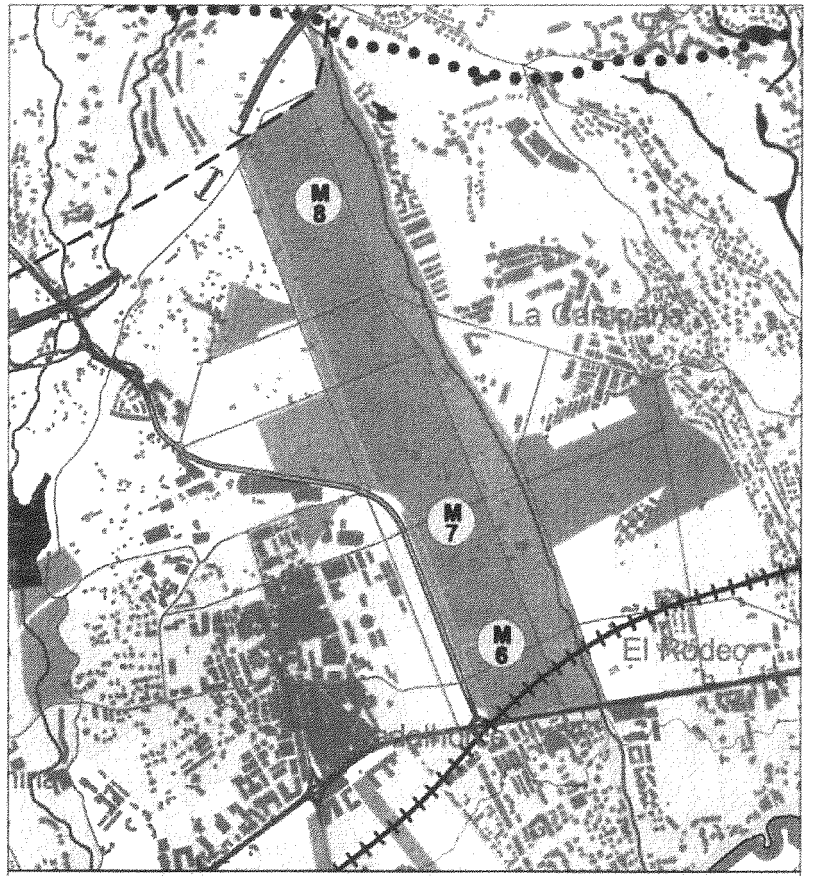


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



M.6 CENTRO LOGISTICO GUADAIZA
M.7 CENTRO UNIVERSITARIO
M.8 CENTRO TECNICO GUADAIZA

Superficie: 1.215.218 m2

La posición central y estratégica de los suelos situados en el entorno del río Guadaiza en San Pedro de Alcántara, respecto a la franja litoral y eje de conexión con el interior de la Serranía de Ronda, los convierte en uno de los espacios más atractivos de la Costa del Sol Occidental para situar los grandes dotaciones territoriales tanto de carácter productivo como equipamientos educativos. Sobre esta área de oportunidad se plantean tres importantes propuestas: sedes empresariales del Centro Logístico, un centro universitario de reciclaje profesional y certámenes científicos, y el Centro Tecnológico como importante oferta empresarial de alta cualificación. Se autorizan todos los usos permitidos por la LOUA, debiéndose reservar al menos el 50% del suelo para el uso del equipamiento territorial.

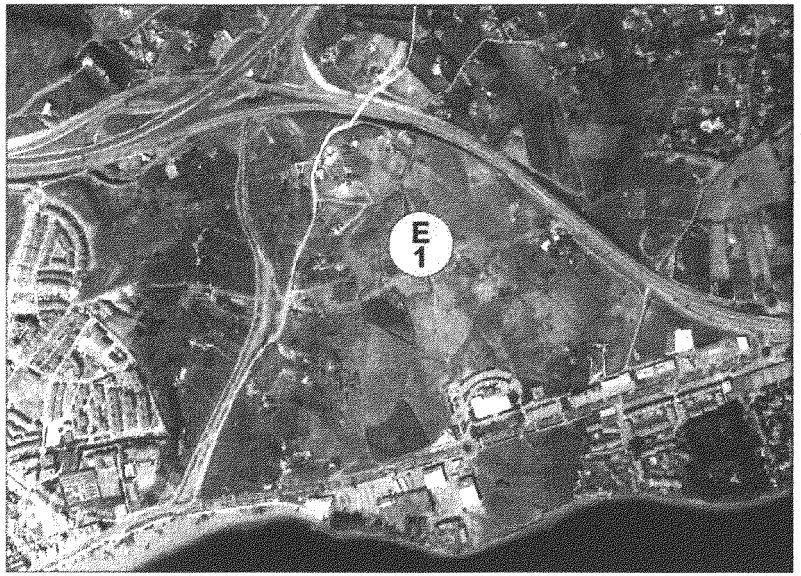
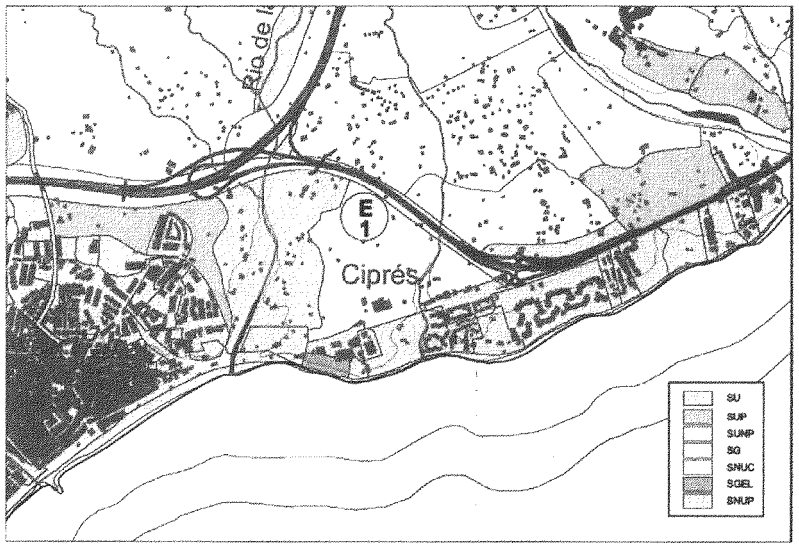
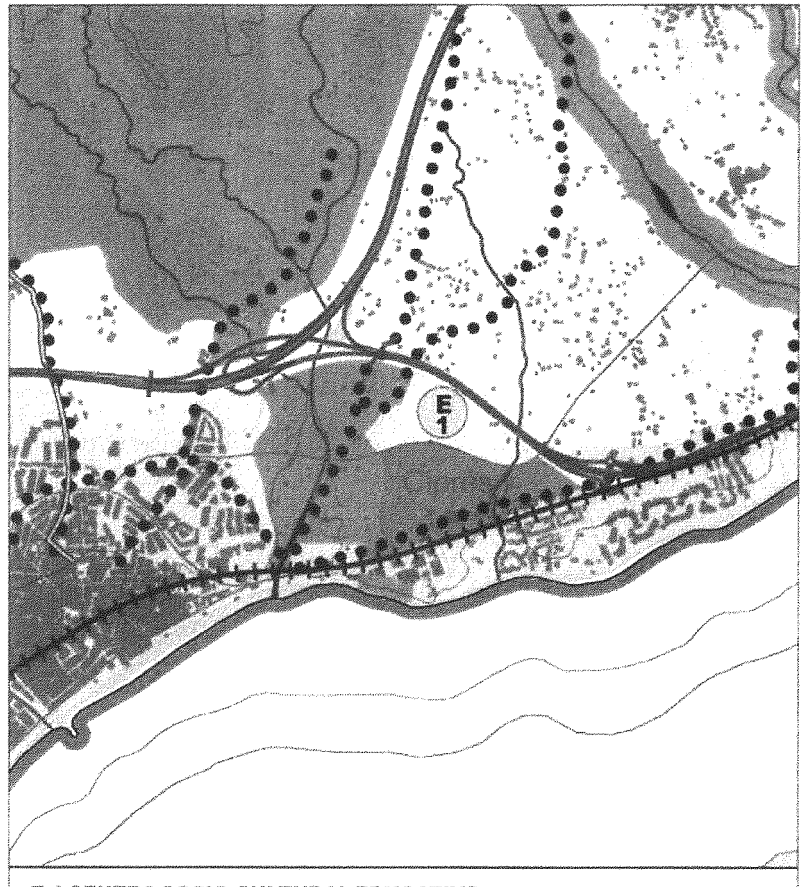


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.1 CENTRO SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Ciprés)

Se plantea en un estratégico suelo situado en el sector del "Ciprés" (SUNP-R1), que junto con el área de Centralidad de la Estación de FFCC que se ubica en el suelo colindante, se conforma en el lugar idóneo para un equipamiento de esta naturaleza.

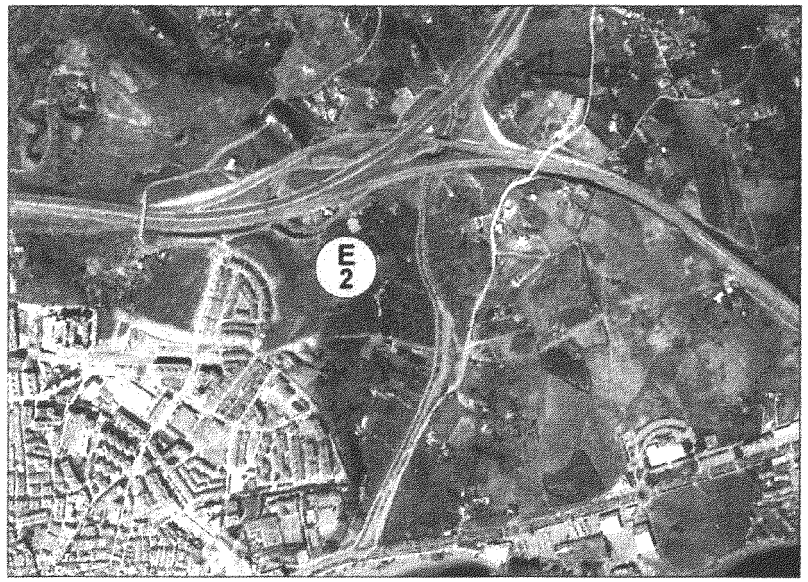
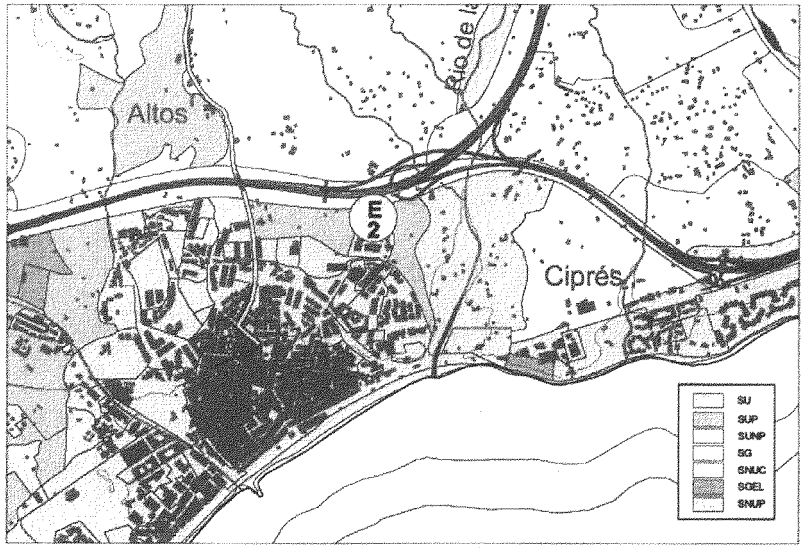
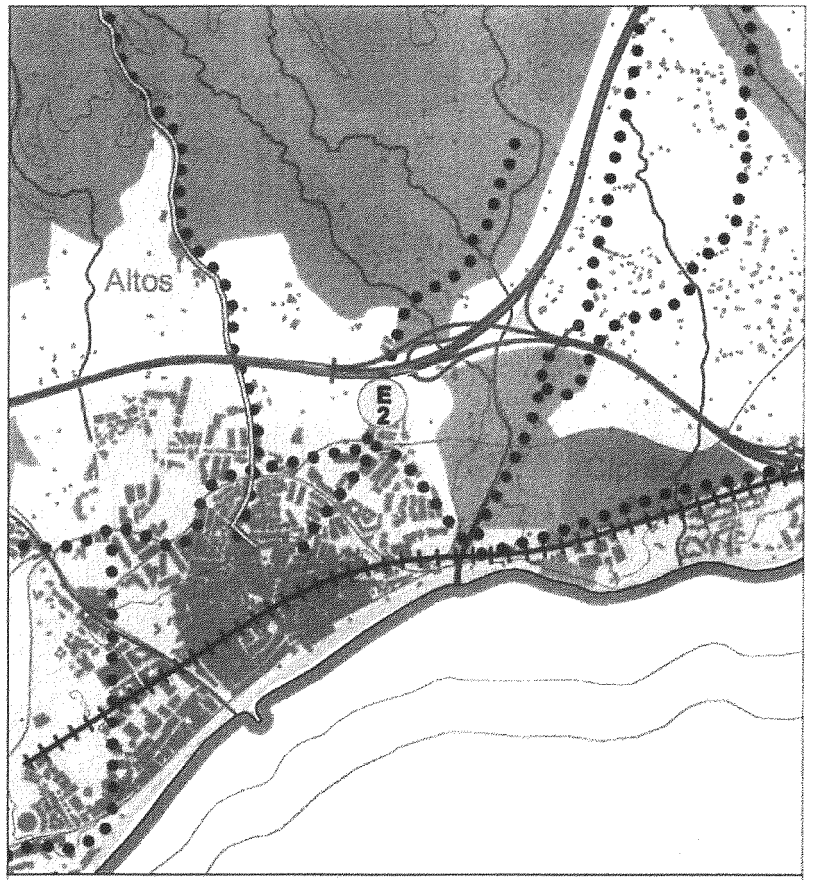


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.2 SOCIAL-CULTURAL (La Cala)

Se trata de un suelo de la "Fundación Antonia Guerrero" cuyo objetivo sería la financiación de usos sociales-culturales que completarían la propuesta de la "Ciudad del Conocimiento" en el sector de Saladavieja.

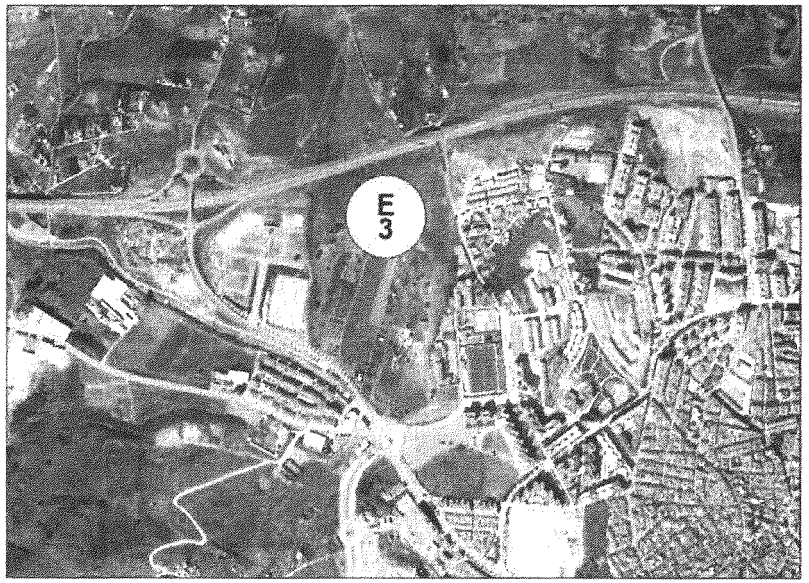
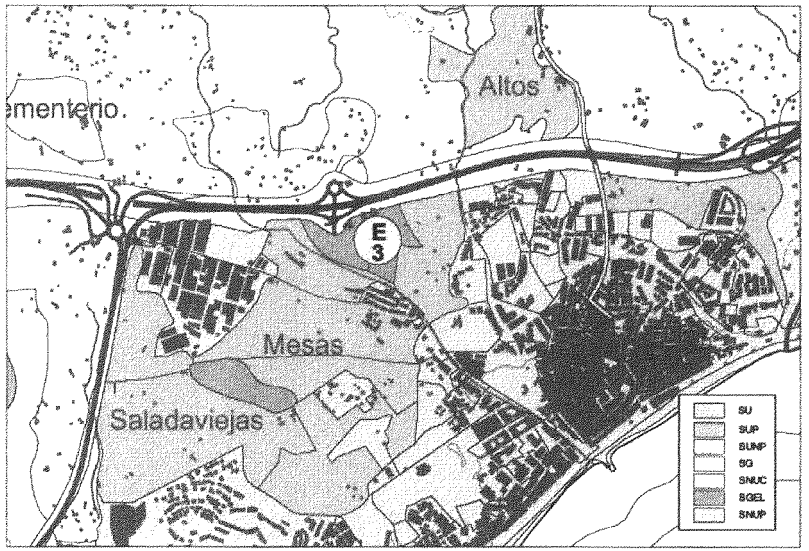
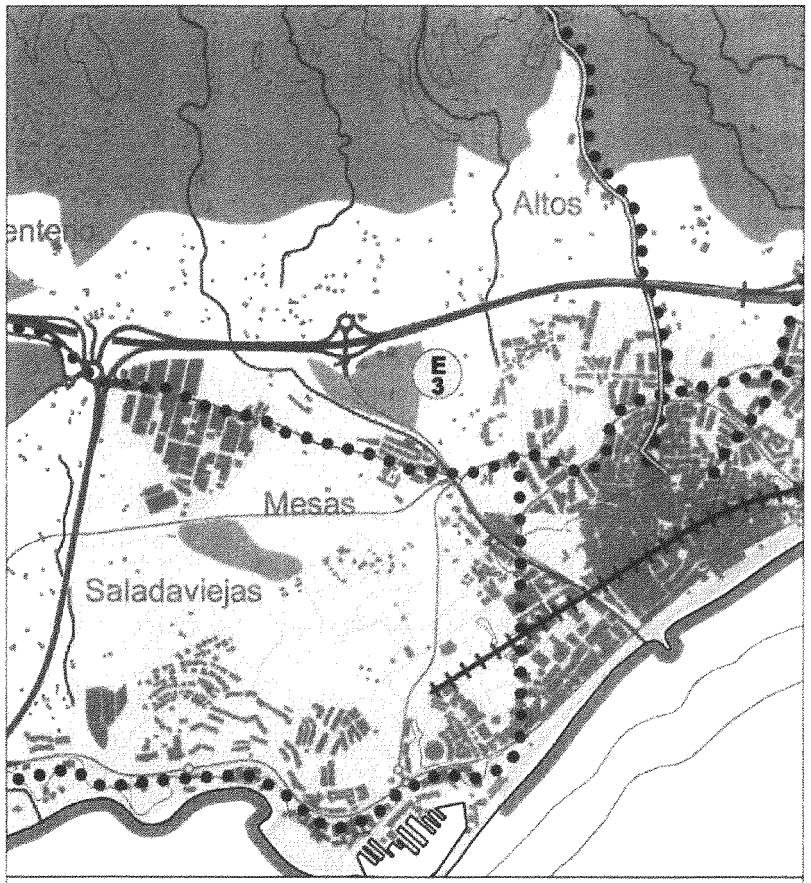


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.3 SOCIAL-CULTURAL DEPORTIVO (Caniquiqui)

Suelo estratégicamente situado en nudo de autovía y bien comunicado con la ciudad. Tiene una superficie total de Suelo de 140.730 m2.

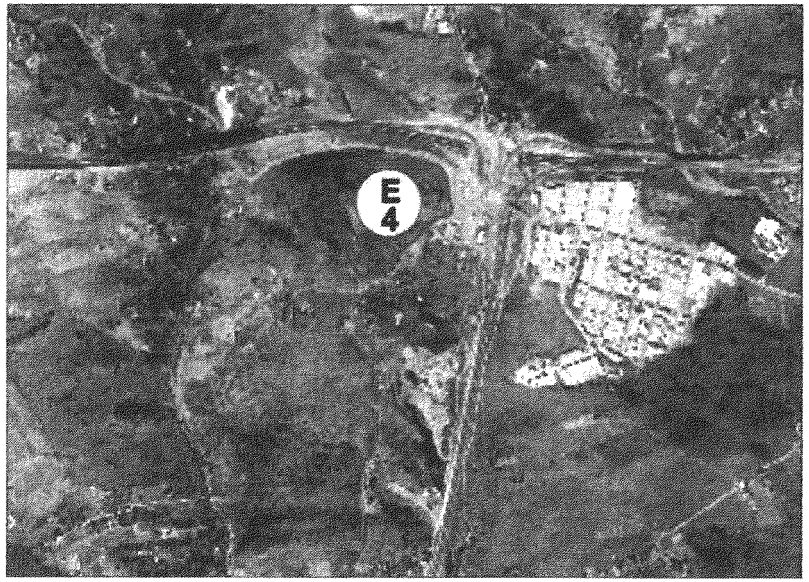
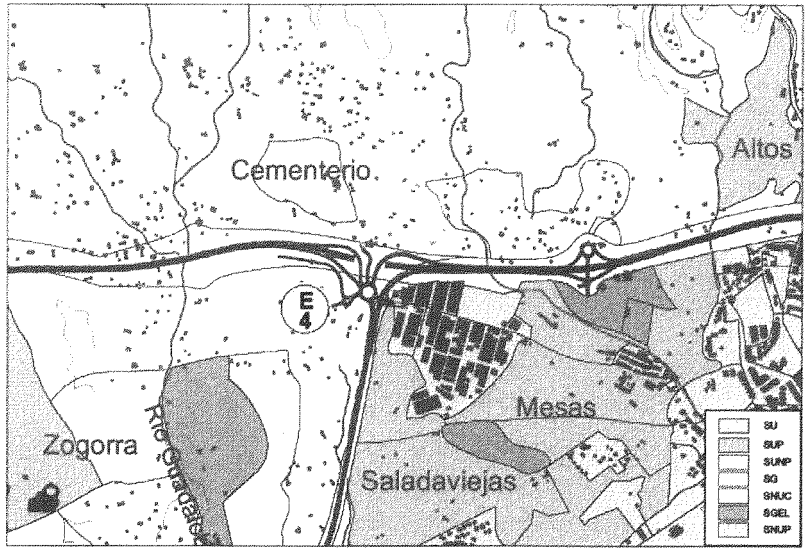
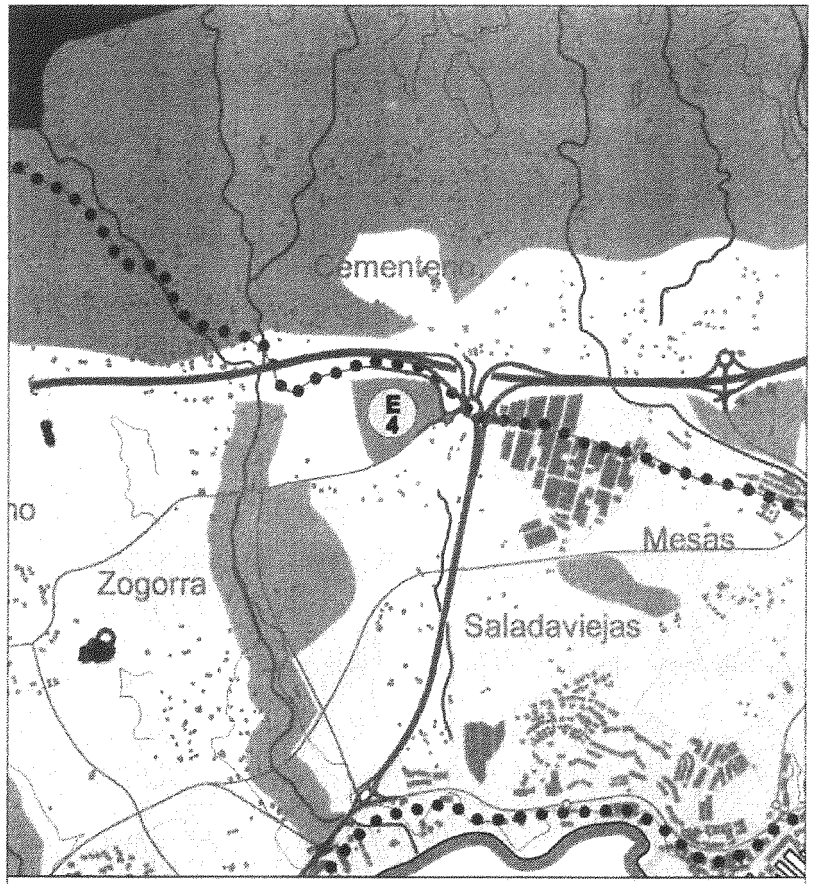


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.4 CENTRO DE TRANSPORTES ESTEPONA

Los suelos al noroeste de Estepona, junto al nudo de conexión de la autovía y la autopista, adquieren un valor estratégico para la localización de un importante "Centro de Transportes" en el eje Algeciras-Málaga. Se trata de desarrollar una propuesta referencial para el transporte de mercancías por carretera en este importante eje Algeciras-Málaga.

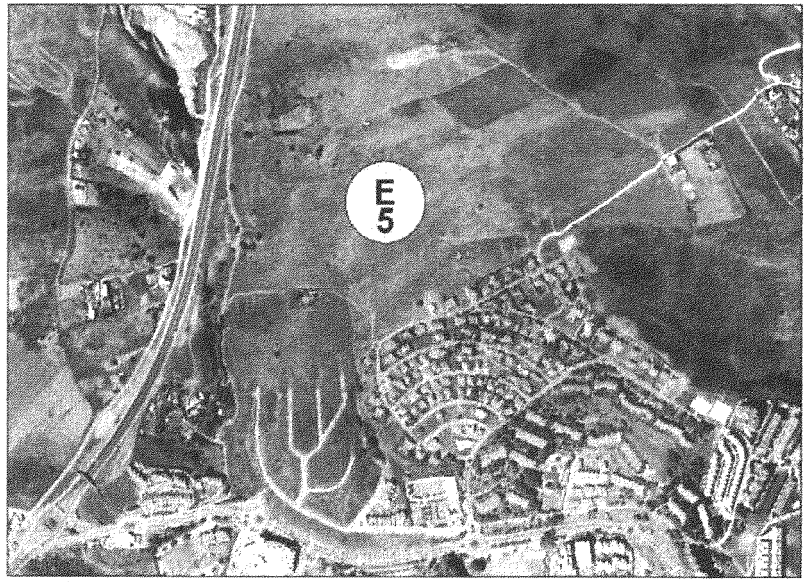
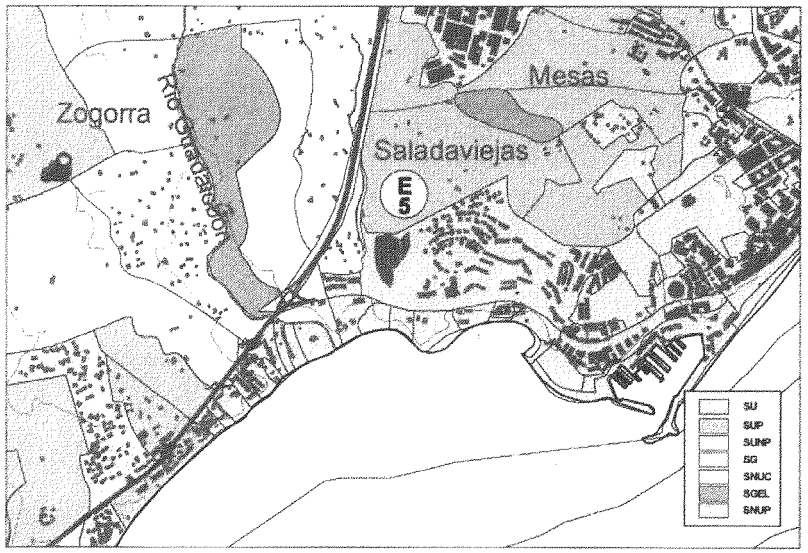
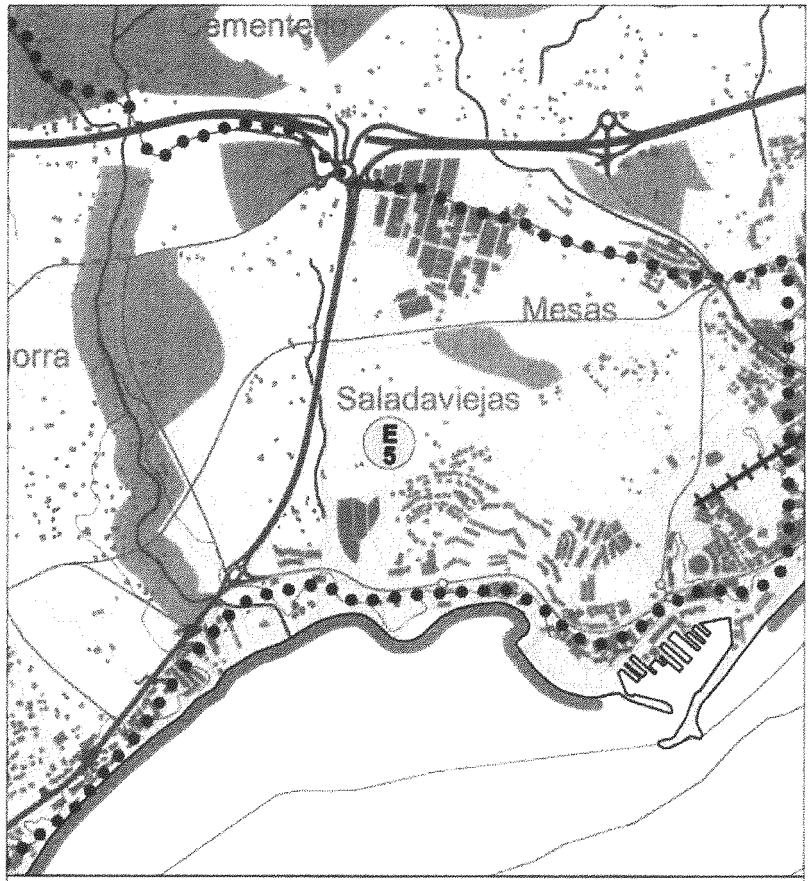


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.5 CIUDAD DEL CONOCIMIENTO (Saladavieja)

En un suelo ubicado en los futuros desarrollos de la ciudad, se prevé la realización del equipamiento cultural "Ciudad del Conocimiento". Tiene una superficie total de suelo de 305.333 m2.

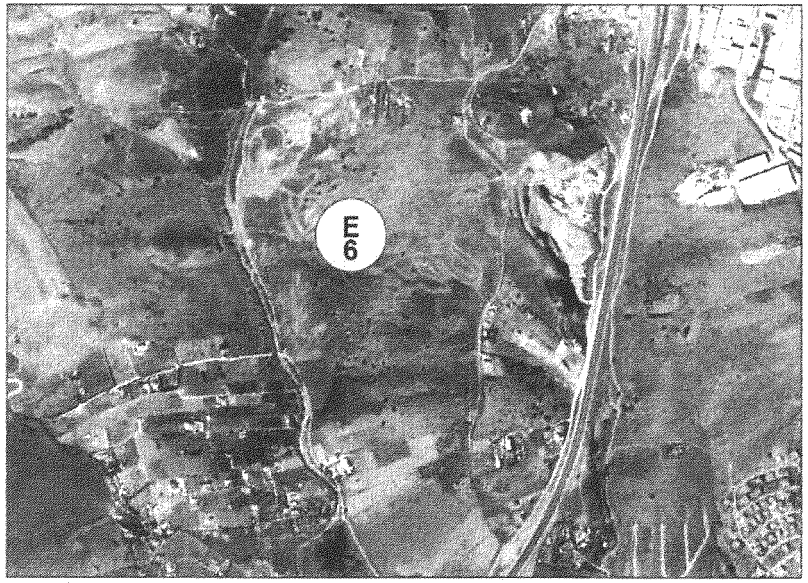
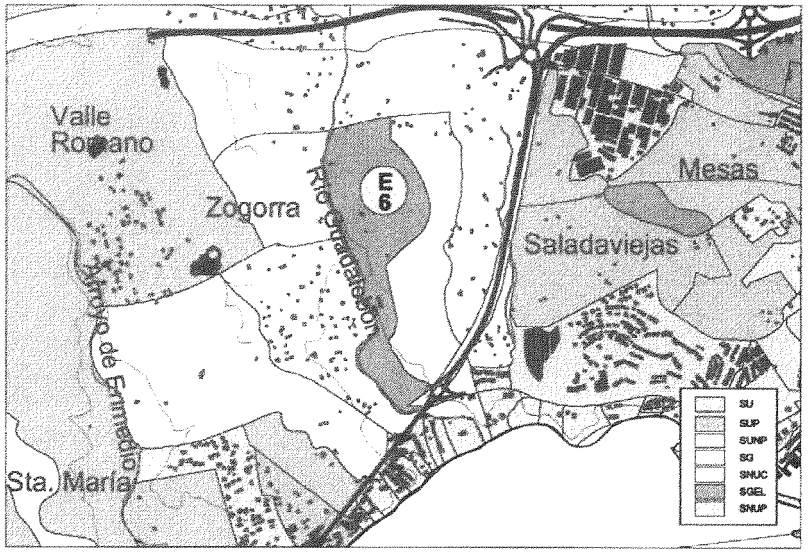
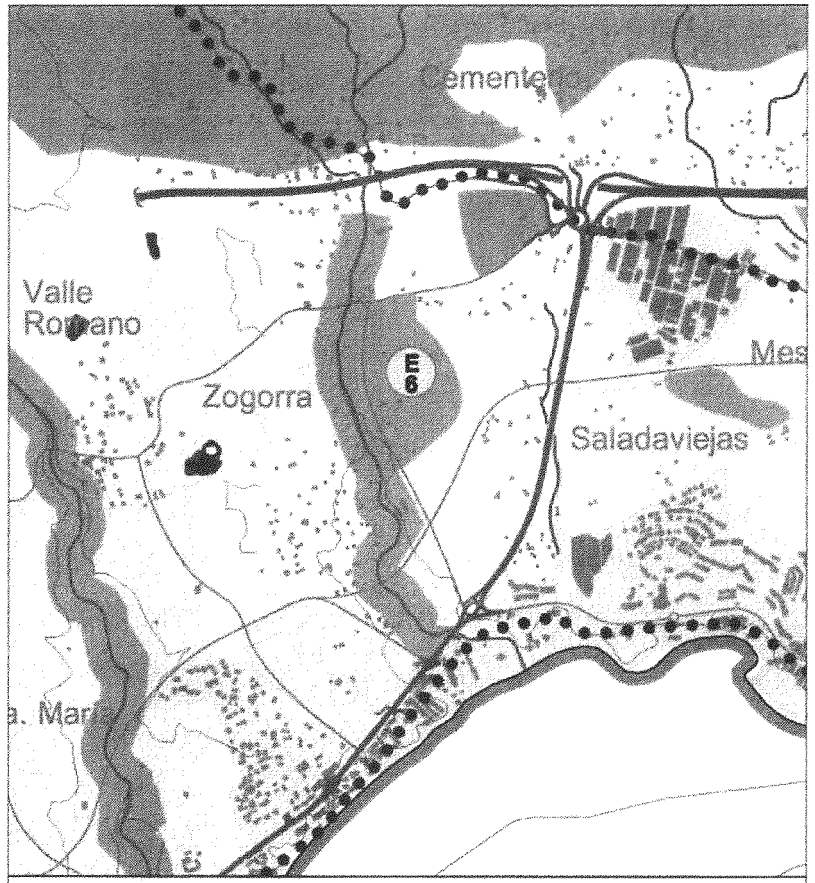


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.6 SOCIAL-CULTURAL EDUCATIVO (Guadalobón)

Son suelos idóneos para establecer importantes centros culturales de escala territorial. Tienen una superficie total de suelo de 639.899 m2.

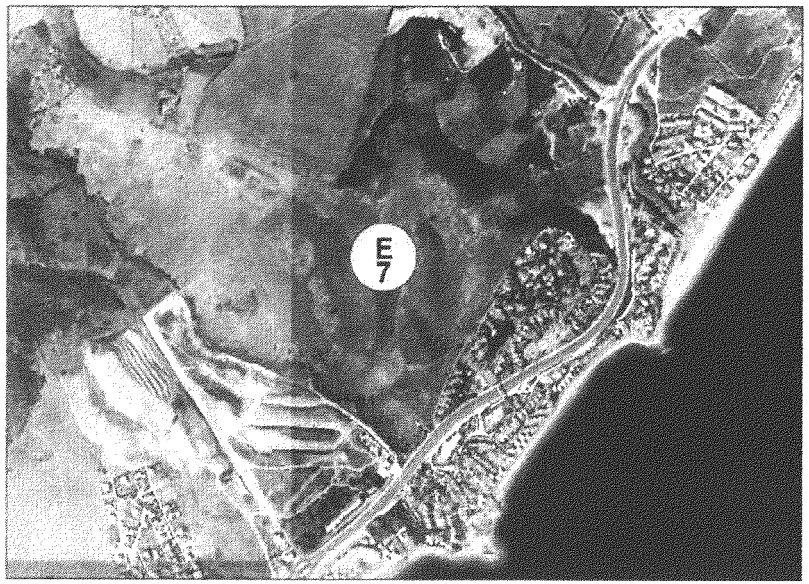
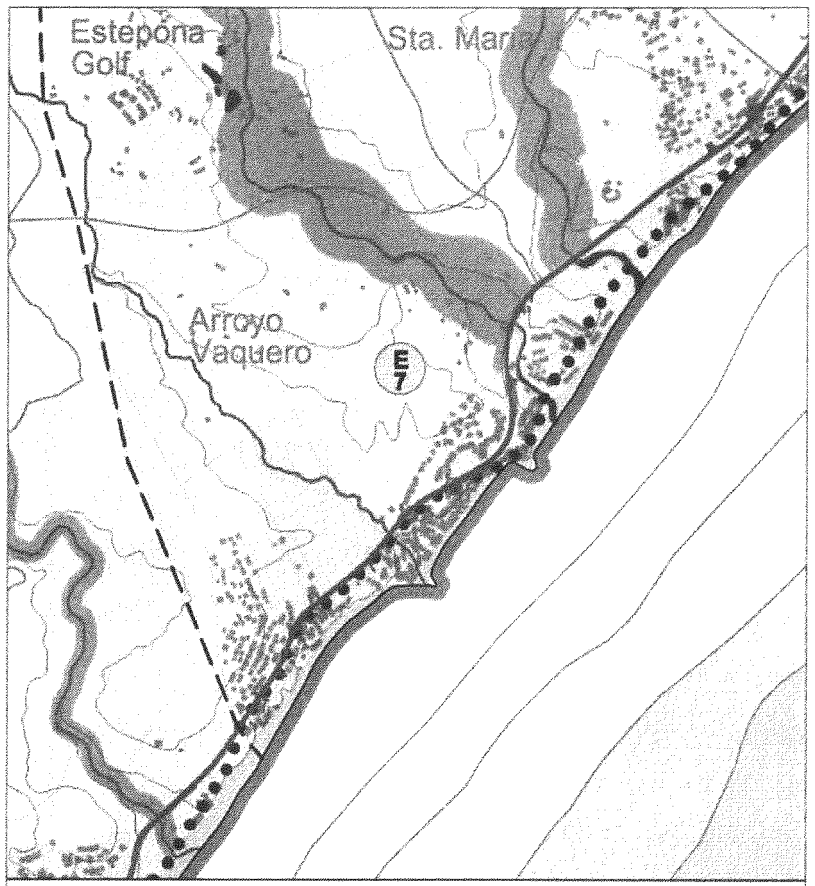


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



E.7 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCION DE ESTEPONA (Arroyo Vaquero)

La importancia de ubicar un centro hospitalario en este lugar, radica en la necesidad de equilibrar y complementar la actual oferta hospitalaria a escala comarcal. Se situará en el ámbito de Arroyo Vaquero en suelos calificados de sistema general por el planeamiento.

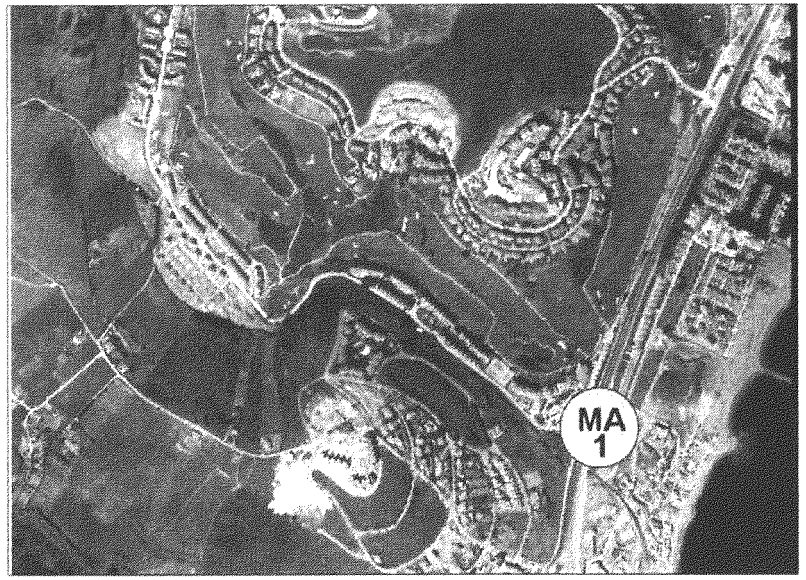
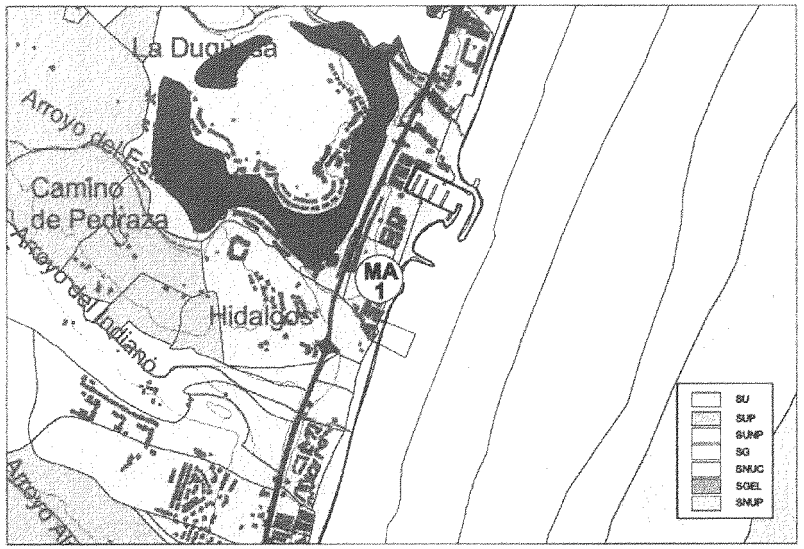
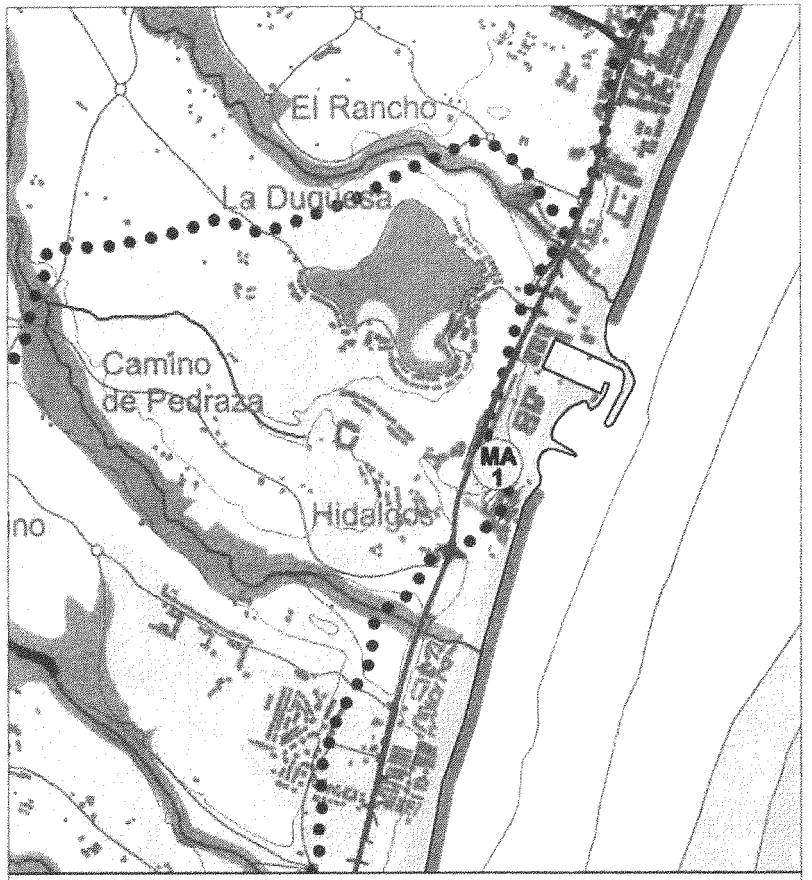


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



MA.1 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO DUQUESA"

Se plantea restituir uno de los conjuntos arqueológicos más importantes de la Costa del Sol como importante "Parque Arqueológico". El conjunto de sus "Termas" y "Castillo" fueron delimitados como ámbito de BIC en Marzo de 2.004. Se propone su puesta en valor del yacimiento de los dos sectores "Castillo de la Duquesa" y "El Hacho", mediante medidas rehabilitadoras de los restos romanos y la creación de un Museo Arqueológico del conjunto según especificaciones urbanísticas del planeamiento municipal vigente y directrices de la Consejería de Cultura.

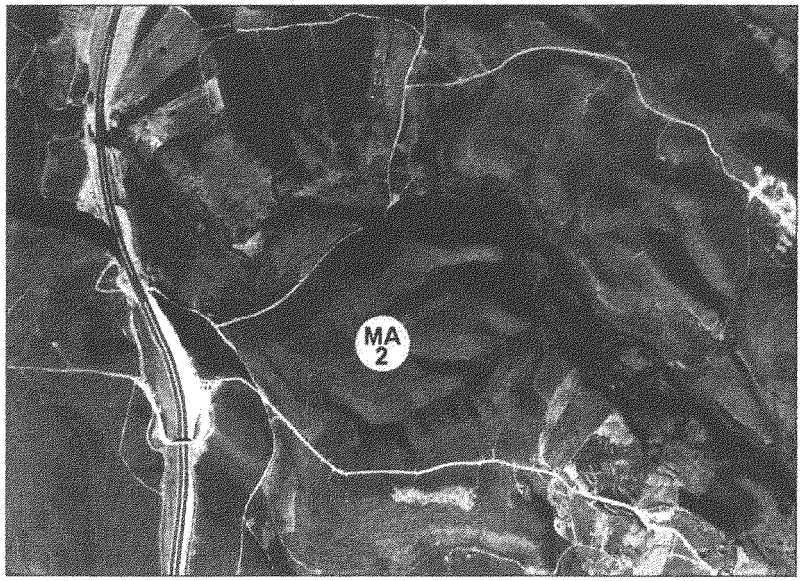
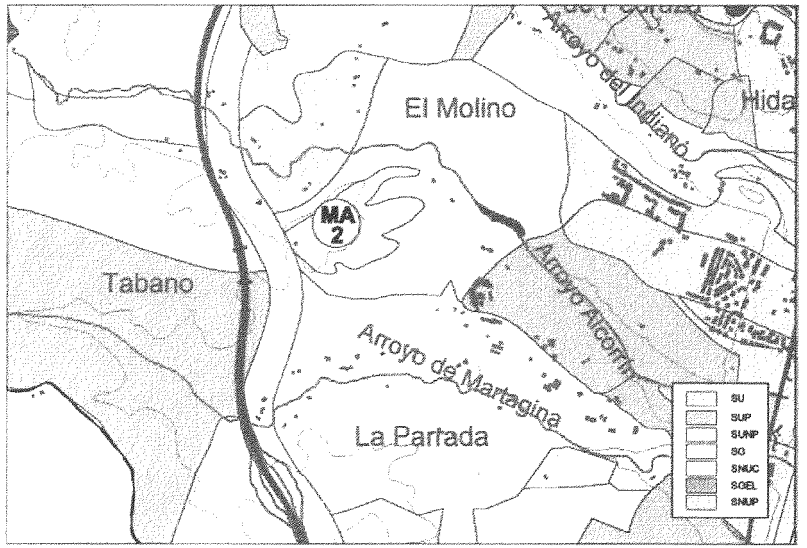
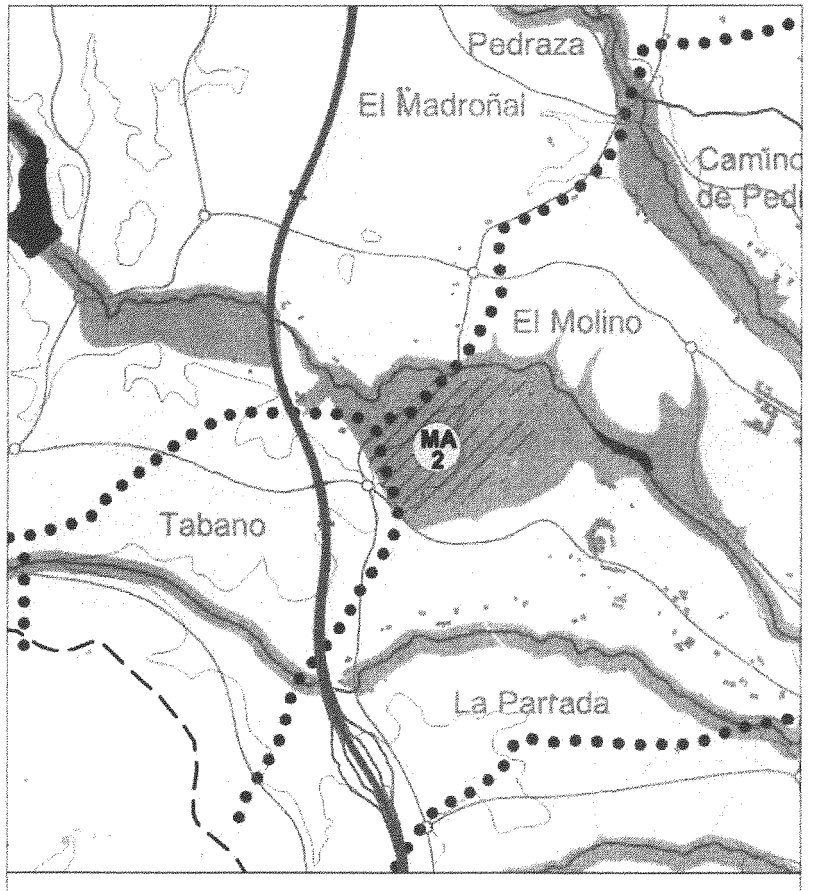


Foto aérea



Planeamiento vigente

PROPUESTA DEL POT



MA.2 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO ALCORRIN"

Se trata de un importante yacimiento arqueológico hallado en el Cerro de Alcorrín de Manilva del año 800 a. C., con una superficie aproximada de 200.000 m2 de suelo. Contienen un fortaleza prehistórica que perteneció a la periferia de Tartessos, con líneas de murallas de 4,30 m. de anchura, equiparables a las fortalezas más grandes de la época. La adquisición del suelo, se realizó mediante compensación de sistemas locales del planeamiento parcial, siendo protegido por la Consejería de Cultura y proponiéndose desde el POT la realización de un "Parque Arqueológico" para su puesta en valor, según especificaciones urbanísticas del planeamiento municipal vigente y directrices de la Consejería de Cultura.

MEMORIA ECONÓMICA

1. ALCANCE DE LA MEMORIA ECONOMICA

La Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece las principales propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Las mismas tienen un carácter estimativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas.

El Plan establece, de modo indicativo, las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones así como la distribución temporal según el orden de prioridades de manera que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en el corto plazo.

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos que deberán concretarse y ajustarse en etapas posteriores de desarrollo del Plan Territorial. Las acciones que corresponden a más de una administración exige la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc. que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar, pero que son la manera en que se materializan los acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

Será en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y, por tanto, en dicho marco se deberán promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica.

En lo que corresponde a la Administración Autónoma, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía los considere y, en su caso, apruebe.

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES

El establecimiento de prioridades requiere establecer la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la actuación, definir los entes y agentes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por **acción** el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos señalados, la secuencia para el establecimiento del orden de prelación de las acciones seguiría los siguientes pasos:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la memoria de ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- La vinculación entre acciones.
- La distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prelación será el de aquellas *acciones* que se caracterizan por su *papel estratégico* y si-

nérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen las que su ejecución condicione la posibilidad de poner en marcha otras que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes.

Son *acciones vinculadas* aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y que son indispensables para el desarrollo de ulteriores acciones. Este es el caso de las actuaciones viarias o las desaladoras que han de desarrollarse en el proceso de ejecución del planeamiento urbanístico municipal.

Son *acciones independientes* aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución.

Por otro lado, las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo, tienen un segundo nivel de importancia.

Por último, en un tercer nivel se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores.

3. EVALUACIÓN ECONOMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas en un plazo no superior a veinte años. Este plazo se subdivide, a efecto de prelar la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cuatro y ocho años para el corto y medio plazo y después de los ocho años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período.

Debe tenerse en cuenta que no siempre es posible evaluar todas las acciones propuestas ya que algunas han de ser concretadas en estudios o planes, que han de determinar su contenido a las escalas adecuadas para poder determinar su valoración, por lo que será en tales documentos donde se precise el alcance concreto. Finalizados estos estudios o planes, se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan. Se incluye no obstante una estimación global del conjunto.

La actualización de la programación económica debe entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con el artículo 7 de la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en el artículo 8 de la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en el artículo 9 de la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

En cuanto a las administraciones implicadas, hay que tener presente el importante esfuerzo de inversión pública que representa el ferrocarril. El resto de las actuaciones deben ser gestionadas de forma compartida, bien entre la administración autonómica y los Ayuntamientos, como ocurre con una buena parte de las infraestructuras hidráulicas, o bien entre estos y los particulares en el proceso de desarrollo del planeamiento urbanístico municipal.

Con estos criterios, la distribución estimada de las responsabilidades es la siguiente:

Atribución gastos	%
Administración Central	25
Junta de Andalucía	30
Administración Local	15
Particulares	30

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 4.179,89 millones de euros, de los que los programas de Articulación Territorial y de infraestructuras del ciclo del agua representan el 55% y 29% respectivamente.

Programas	Subprogramas	Importe en mill.€
1. Articulación territorial		
	Red ferroviaria	1.816,0
	Red viaria	385
	Infraestructuras transportes	107
2. Equipamientos	Educativos	40,0
	Socioculturales	237,5
	Parques arqueológicos	2,1
	Sanitarios	51,5
	Económicos	107,1
	Deportivos	2,6
3. Mejora ambiental	Equipamientos Corredor	16
	Parques fluviales	122,3
	Itinerarios recreativos	1,29
4. Ciclo del agua	Suministro	520
	Saneamiento y depuración	580
	Reutilización	120
5. Basuras	Residuos sólidos	71,5
TOTAL		4.179,89

La definición de programas y subprogramas tiene la finalidad de permitir desagregar el conjunto de la inversión pública en los elementos principales que contribuirán a definir la estructura territorial. Por otra parte, la agrupación de acciones en programas y subprogramas permite analizar la relación entre ellos, identificando vinculaciones y dependencias que constituyen el siguiente apartado de este documento.

Por último, los programas crean una organización global de la inversión en el territorio de la Costa del Sol Occidental. La definición de programas trata de establecer una sistematización para futuras inversiones previstas o no previstas por el Plan. La asignación de recursos a los distintos programas repercutirá sobre aspectos concretos de la estructura del territorio, si bien podrá modificarse durante el desarrollo del Plan de acuerdo con los criterios de las administraciones implicadas.

4. DESCRIPCION DE PROGRAMAS Y SUBPROGRAMAS

A. Programa de articulación territorial

Conforma este programa el conjunto de actuaciones previstas para el mejoramiento de las comunicaciones viarias y los transportes públicos expuestos en la "Memoria de Ordenación".

Atendiendo a su naturaleza, se distinguen tres subprogramas correspondientes al Corredor ferroviario como principal elemento estructurante del ámbito territorial objeto de este Plan Territorial, subprograma de "intervenciones viarias" y subprograma de dotaciones correspondientes al sistema de transportes.

• *Subprograma Corredor ferroviario*

Se ha previsto la puesta en servicio de la nueva línea ferroviaria por etapas, siendo objeto de una primera fase las circulaciones de trenes de cercanías y altas prestaciones entre Málaga y San Pedro de Alcántara, donde se concentra un elevado porcentaje de viajes respecto de las estimaciones de captación de la totalidad del itinerario.

En una segunda fase se abordará la prolongación de la línea, completando el trayecto hasta la población de Estepona.

Corredor ferroviario	Millones de Euros
TRAMO FUENGIROLA-SAN PEDRO ALCANTARA (36 KM)	1.276,4
TRAMO SAN PEDRO ALCANTARA – ESTEPONA(17 KM)	538,6
TOTAL	1.815

• *Subprograma de Viario*

Se distinguen por un lado las actuaciones con cargo a la Administración del Estado, concretamente la variante de Marbella, cuya valoración debe concretar el Ministerio tras la redacción de los estudios y proyectos correspondientes y la transformación de la autovía de la costa en vía urbana. Por otro, con cargo a la Comunidad Andaluza y a las Administraciones Locales hay que incluir la malla viaria que se recoge en la Memoria de Ordenación. El vial intermedio, de una longitud aproximada de 35 km (con diferentes secciones a su paso por zonas consolidadas), para el que se estima un importe medio de 2.000.000 €/Km., y los viarios transversales de longitud media de 2 km., (la mitad de ellos de ampliación y mejora de algunos existentes y la otra mitad de ampliación) y separación media de 3 km., con similar importe unitario.

Viario	Millones de Euros
VARIANTE AP-7 EN MARBELLA (9,2 KM)	66,5
REMODELACIÓN DE LA AUTOVÍA DE LA COSTA	87,8
ESTUDIO INFORMATIVO VIARIO LONGITUDINAL	1,2
VIAL LONGITUDINAL	70,0
VIARIOS TRANSVERSALES	72,5
ESTUDIOS VIABILIDAD NUEVOS VIARIOS	2
MEJORAS EN LA RED EXISTENTE	85
TOTAL	385

• *Infraestructuras de transporte de viajeros y mercancías.*

En una primera fase, se ha considerado necesario poner en marcha algunos estudios Informativos como es el caso del vial longitudinal intermedio, a fin de iniciar las expropiaciones y obras de los viarios más urgentes, sobre todo los que corresponden a las áreas consolidadas o en desarrollo pues, de esta manera, se puede disponer de una referencia a escala adecuada para que el planeamiento urbanístico pueda prever las correspondientes reservas como sistema general o, en su caso, prever los trazados en el planeamiento de desarrollo.

Las principales actuaciones se reflejan en el "Plano de Ordenación" como equipamientos territoriales, con cargo a la inversión municipal y privada. Se incluyen equipamientos de incidencia económica pero con una función fundamental en la organización del transporte de mercancías.

El listado de actuaciones es el siguiente:

F.1. INTERCAMBIADOR DE AUTOBUSES EN FUENGIROLA: Se localiza en Fuengirola, un importante intercambiador del transporte de Bus con el fin servir de rótula de conexión con los corredores ferroviarios de la línea Málaga-Fuengirola, y con la Fuengirola-Estepona. Para la estimación económica, se prevé una superficie construida de 5.000 m² (incluyendo servicios anexos y comerciales), lo que, (aplicando módulos de 765 €/m² construidos) daría una inversión de 3.825.000 €.

E.4. CENTRO DE TRANSPORTES ESTEPONA: Se ubica en un importante nudo de Autovía, lo cual lo hacen idóneo para un Centro de Transportes en el eje Algeciras-Málaga. La inversión prevista para Centro de Transportes sería de 15.050.000 €.

M.6. CENTRO LOGISTICO (Guadaiza): El "Centro logístico", con funcionamiento coordinado con los centros universitarios de Marbella y con el "Centro Tecnológico", se plantea como un área empresarial y sede de las más importantes empresas que localizan la actividad económica de la Costa del Sol. Se trata de una operación de carácter público-privado, en donde se podría prever una inversión aproximada de 65.000.000 €.

MI.1. CENTRO LOGISTICO DE MIJAS: Situado en el eje de la Autovía de la Costa, se plantea con la finalidad de potenciar la actividad comercial y productiva. Se puede estimar un inversión aproximada de 23.500.000 €.

• *Programa de equipamientos territoriales.*

Recoge las iniciativas vinculadas a la estructuración de las zonas urbanas de la franja litoral cuyos principales objetivos serán crear grandes equipamientos territoriales y nuevas centralizaciones como principales nodos referenciales del ámbito. Se establecen intervenciones urbanísticas ligadas fundamentalmente a las "Áreas Estratégicas", donde se sitúan los principales equipamientos territoriales, que potencian y cualifican la actividad urbana de la ciudad turística a esta escala territorial, conformando los grandes "nodos" referenciales del desarrollo urbanístico.

Para la estimación económica de estos equipamientos, se parte de módulos económicos medios de costes de ejecución de obra según valoraciones del mercado actual, estimadas en 765 €/m² construido.

• *Subprograma Equipamientos educativos*

E.1. CENTRO SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Ciprés). La inversión prevista es de 16.891.697 €.

M.7.CENTRO UNIVERSITARIO "GUADAIZA": Se trataría de crear centros universitarios de carácter científico y contribuir, asimismo, a los reciclajes profesionales con un carácter diferenciado de las universidades públicas. En suma, la investigación y los cursos de postgrado constituyen su más inte-

resante oferta. Tomando como referencia otros casos similares, se estima una inversión aproximada de 23.125.000 €.

• *Equipamientos socio culturales*

E.2. SOCIAL-CULTURAL (La Cala): Tiene una superficie total de suelo de 18.720 m². La inversión prevista es de 4.479.868 €.

E.3. SOCIO-CULTURAL DEPORTIVO (Caniquiqui): Suelo estratégicamente situado en nudo de autovía y bien comunicado con la ciudad. Tiene una superficie total de suelo de 140.730 m². La inversión prevista es de 9.980.950 €.

E.5. CIUDAD DEL CONOCIMIENTO (Saladavieja): Tiene una superficie total de suelo de 305.333 m². La inversión prevista es de 82.610.655 €.

E.6. SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Guadalobón). Tiene una superficie total de suelo de 639.899 m². La inversión prevista es de 102.411.935 €.

M.5.CENTRO DE CONGRESOS "BANUS". Partiendo de estimaciones referenciales en instalaciones de esta naturaleza, se puede prever una inversión aproximada de 38.000.000 €.

• *Subprograma de Parques arqueológicos*

MA.1. PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO DUQUESA": El conjunto de sus "Termas" y "Castillo" fueron delimitados como ámbito de BIC en Marzo de 2.004. Se propone su puesta en valor del yacimiento de los dos sectores "Castillo de la Duquesa" y "El Hacho". La superficie aproximada del espacio a proteger y rehabilitar sería de 26.000 m², con una inversión pública aproximada de 790.000 €, La realización del "Museo" correría a cargo de inversión privada.

MA.2. PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO ALCORRIN": Tiene una superficie aproximada de 200.000 m² de suelo. La adquisición del suelo, se realizó mediante compensación de sistemas locales del planeamiento parcial, siendo protegido por la Consejería de Cultura. Para la realización de un "Parque Arqueológico" se estima una inversión de 1.350.000 €.

• *Subprograma de Equipamientos sanitarios*

E.7. CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCIÓN DE ESTEPONA: Se sitúa en el suelo de Arroyo Vaquero (SUNP-06). Se prevé una inversión de 14.500.000 €.

M.1. AMPLIACION DEL HOSPITAL DE MARBELLA: Su proximidad a una futura estación de ferrocarril y la necesidad de su ampliación aconseja una reserva de suelo a tal efecto, estimándose una inversión de 18.000.000 €.

MI.3. CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCIÓN DE MIJAS: Se estima una inversión aproximada de 19.000.000 €.

• *Subprograma de Equipamientos económicos*

M.4. PARQUE EMPRESARIAL DE MARBELLA (La Mina): Se plantea esta actuación con funcionalidad unitaria con el área de Ojén para conformar un importante Parque Empresarial de escala Territorial. Se prevé una inversión estimada de 15.500.000 €.

M.8. CENTRO TECNOLOGICO "GUADAIZA". Con base en costes referenciales de ofertas similares en superficies de actuación, se estima un inversión aproximada de 45.000.000 €.

MI.2. PARQUE EMPRESARIAL DE MIJAS: Su objetivo es concentrar toda la actividad productiva de los diferentes asentamientos industriales de Mijas. Su inversión podría aproximarse a 38.500.000 €.

O.1. PARQUE EMPRESARIAL DE OJEN. Atendiendo a su superficie se estima una inversión de 8.100.000 €.

• *Subprograma de Equipamientos deportivos*

M.3. CIUDAD DEPORTIVA "CAÑADA": Dotación deportiva a escala territorial, como complemento a la oferta de usos turísticos de la Costa del Sol Occidental. Se prevé un inversión estimativa de 2.600.000 €.

B. Programa de mejora ambiental.

Se incluyen en este programa las actuaciones integradas en el sistema de espacios libres, correspondientes a los Parques Fluviales y los equipamientos del Corredor Marítimo.

• *Subprograma de Parques fluviales*

Partiendo de una primera aproximación de superficies de suelos de cada "Parque", y aplicando un módulo estimativo de 16 €/m² para su ajardinamiento y tratamiento paisajístico por parte del desarrollo del planeamiento, se estiman las siguientes inversiones:

Parques	Millones de Euros
E.1. PARQUE DE GUADALMINA: 550.000 m²	8,8
E.2. PARQUE DE GUADALMANSA 600.000 m²	9,6
E.3. PARQUE CASTOR 210.000 m²	3,4
E.4. PARQUE LA CALA: 780.000 m² suelo	12,5
E.5. PARQUE GUADALOBON 110.000	1,8
E.6. PARQUE ARROYO ENMEDIO: 98.000 m²	1,6
E.7. PARQUE ARROYO VAQUERO 227.000 m²	3,6
F.1. PARQUE ZARAGOZA 197.000 m²	3,2
I.1. PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION 300.000 m²	4,8
MA.1. PARQUE RIO MANILVA 600.000	9,6
MA.2. PARQUE LA PEÑUELA 192.500	3,1
MA.3. PARQUE EL INDIANO 165.000 m²	2,6
MA.4. PARQUE ALCORRIN 197.000 m²	3,2
MA.5. PARQUE MARTAGINA 183.000 m²	2,9
MA.6. PARQUE DEL NEGRO 73.000	1,2
M.1. PARQUE DE ARTOLA 160.000 m²	2,6
M.2. PARQUE DEL GUADALPIN 76.000 m²	1,2
M.3 PARQUE RIO VERDE 227.000 m²	3,6
M.4. PARQUE DEL GUADAIZA 368.000	5,9
MI.1. PARQUE DE LA MANZAILLA 298.000 m²	4,8
MI.2 PARQUE DE LA PASADAS 180.000 m²	2,9
MI.3. PARQUE EL VALLE DEL GOLF 463.000 m²	7,4
MI.4. PARQUE DE MIJAS 227.500 m²	3,6
E.1. PARQUE DE GUADALMINA: 550.000 m²	8,8
E.2. PARQUE DE GUADALMANSA 600.000 m²	9,6
TOTAL	122,3

• *Subprograma de Intervenciones en el Corredor marítimo*

Se prevén y programan 28 intervenciones de Balnearios con una superficie construida media por unidad de 750 m², que aplicando el módulo de 765 €/m² se obtiene un inversión aproximada de 16.065.000 €.

• *Subprograma de Itinerarios recreativos*

El Plan identifica dentro del conjunto de vías pecuarias seis rutas de mayor interés recreativo.

A efectos de su adecuación recreativa se prevén y programan seis intervenciones, una por cada ruta de mayor interés, estimándose la inversión total en 1.291.035 €.

C. Programa del ciclo del agua y residuos

La complejidad de las infraestructuras urbanas de agua, residuos, energía y telecomunicaciones aconsejan que, con los criterios establecidos en el Plan, se elabore un Plan Especial de Infraestructuras para el conjunto del ámbito, en el que se detallen los trazados y se prevean los importes con los criterios contenidos en la Memoria de Ordenación.

En relación con el ciclo del agua, a corto y medio plazo, los crecimientos poblacionales previstos requerirán, para mantener el servicio, 100 Hm^3 aproximadamente, estando las puntas atendidas desde los recursos disponibles a través de los embalses y pozos existentes.

Con carácter general se estiman a corto y medio plazo las siguientes inversiones:

• *Subprograma de Infraestructuras de suministro*

La puesta en marcha de las desaladoras se irá efectuando conforme se vayan implementando los nuevos crecimiento, debiendo estos asumir su parte correspondiente en el coste de construcción y los costes energéticos, estimados en 0,35 €/m^3.

Infraestructuras de suministro	Millones de Euros
6 plantas desaladoras de 50.000 m^3/día capacidad	240,0
Ampliación de la Red Principal y conexiones a la red de distribución y a los nuevos desarrollos urbanísticos	100,0
Construcción de Depósitos en cabecera de la red de distribución	180,0
TOTAL	520,0

• *Subprograma de Infraestructuras de saneamiento y depuración.*

	Millones de Euros
Agrupación de vertidos de aguas residuales y construcción/ampliación de colectores	130
Construcción/ampliación de EDAR	450
TOTAL	580

• Subprograma de Infraestructuras para la reutilización de agua.

Creación de un sistema de distribución para reutilización del agua tratada en EDAR. TOTAL	120

• Subprograma de Residuos sólidos.

Reforzamiento de las instalaciones del tratamiento existente en Casares y nuevas plantas de tratamientos de residuos sólidos. El importe total por este concepto para una deficiencia estimada de 550.000 toneladas, será: 550.000 x 130 €/Tpor año = 71.500.000 €.

Plazos de ejecución de los programas y subprogramas

PROGRAMA	SUBPROGRAMA	ACTUACIONES	ORGANISMOS Y AGENTES INVERSORES	PLAZOS		
				Corto	Medio	Largo
ARTICULACION	Corredor ferroviario	Tramo Fuengirola-San Pedro Alcántara (36 KM)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	*	*	*
		Tramo San Pedro Alcántara - Estepona(17 KM)	Consejería de Obras Públicas y Transportes		*	*
	Red viaria	Variante AP-7 en Marbella (9,2 km)	Ministerio de Fomento	*	*	*
		Remodelación de la Autovía de la Costa	Ministerio de Fomento	*	*	
		Estudio Informativo viario longitudinal	COPT / Ayuntamientos	*		
		Vial longitudinal	Consejería de Obras Públicas y Transportes	*	*	*
		Viarios transversales	Ayuntamientos	*	*	*
		Estudios viabilidad nuevos viarios	Consejería de Obras Públicas y Transportes	*		
		Mejoras en la red existente	Consejería de Obras Públicas y Transportes	*	*	*
	Transportes	F.1. Intercambiador de Autobuses en Fuengirola	COPT / Ayuntamientos	*	*	
		M.6 Centro Logístico en Marbella	COPT / Ayuntamientos/Privados	*	*	
		MI.1Centro logístico en Mijas	COPT / Ayuntamientos/Privados	*	*	
		E.4. Centro de Transportes Estepona	COPT / Ayuntamientos	*	*	
EQUIPAMIENTOS	Equipamientos educativos	E.1. Centro socio-cultural educativo (Ciprés)	Ayuntamientos/Privado	*	*	
		M.7. Centro universitario "Guadaiza"	Ayuntamientos/Privado/CIDT	*	*	
	Equipamientos socio culturales	E.2. Social-Cultural (La Cala)	Ayuntamientos/Privado/CIDT	*	*	
		E.3. Socio-Cultural Deportivo (Caniquiqui)	Ayuntamientos/Privado/CIDT	*	*	
		E.5. Ciudad del Conocimiento (Saladavieja)	Ayuntamientos/Privado	*	*	
		E.6. Socio-Cultural educativo (Guadalobón)	Ayuntamientos/Privado	*	*	
		M.5. Centro de Congresos "Banús"	Ayuntamientos/Consejería Turismo/Privado	*	*	
	Parques arqueológicos	MA.1. Parque Arqueológico "Castillo Duquesa"	Consejería Cultura/Privado/Ayuntamientos	*	*	
		MA.2. Parque Arqueológico "Castillo Alcorrín"	Consejería Cultura/Privado/Ayuntamientos	*	*	
	Equipamientos sanitarios	E.7. Centro Hospitalario de Alta Resolución de Estepona	Ayuntamientos/Privado/Consejería de Salud			
		M.1. Ampliación del Hospital de Marbella	Consejería de Salud/Ayuntamientos	*	*	
		MI.3. Centro Hospitalario de Alta Resolución de Mijas	Consejería de Salud/Ayuntamientos	*	*	
	Equipamientos económicos	M.4. Parque Empresarial de Marbella	Ayuntamientos/Privado	*	*	
		M.8. Centro Tecnológico "Guadaiza"	Ayuntamientos/Privado/Junta de Andalucía	*	*	
		MI.2. Parque Empresarial de Mijas	Ayuntamientos/Privado	*	*	
		O.1. Parque Empresarial de Ojén	Ayuntamientos/Privado	*	*	
	Equipamientos deportivos	M.3. Ciudad Deportiva "Cañada"	Ayuntamientos/Privado/Consejería de Turismo	*		
MEJORA AMBIENTAL	Parques fluviales		COPT /CMA / Ayuntamientos	*	*	*
	Equipamientos corredor marítimo		Ayuntamientos/Privado/Consejería de Turismo	*	*	
	Itinerarios recreativos		Consejería de Medio Ambiente	*	*	*
INFRAESTRUCTURAS	Suministro	6 plantas desaladoras de 50.000 m^3/día capacidad	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*
		Ampliación de la Red Principal y conexiones a la red de distribución y a los nuevos desarrollos urbanísticos	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*
		Construcción de Depósitos en cabecera de la red de distribución	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*
	Saneamiento	Agrupación de vertidos de aguas residuales y construcción/ ampliación de colectores	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*
		Construcción / ampliación de EDAR	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*
	Depuración	Creación de un sistema de distribución para reutilización del agua tratada en EDAR. TOTAL	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*
	Residuos sólidos	Ampliación de la planta de Casares y nuevas instalaciones	Consejería Medio Ambiente/Ayuntamientos	*	*	*

NORMATIVA

TÍTULO PRELIMINAR
Artículo 1. Naturaleza. (N)
Artículo 2. Objeto. (N)
Artículo 3. Ámbito. (N)
Artículo 4. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan (N)
Artículo 5. Documentos que componen el Plan (N)
Artículo 6. Vigencia, revisión y modificación del Plan (N)
Artículo 7. Ajustes del Plan (N)
Artículo 8. Actualización del Plan (N)
Artículo 9. Seguimiento del Plan (N)
Artículo 10. Desarrollo y gestión del Plan (D y R)

TÍTULO PRIMERO DE LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO

Artículo 11. Objetivos generales (N)

Capítulo Primero.
Organización del sistema de asentamientos.
Artículo 12. Objetivos generales (N)
Artículo 13. Criterios para la ordenación de los usos urbanos (D y R)

Capítulo Segundo.
El sistema de comunicaciones y transportes.
Artículo 14. Organización del sistema de comunicaciones y transportes (N)
SECCION PRIMERA. Red ferroviaria.
Artículo 15. Objetivos generales (N)
Artículo 16. Actuaciones y prioridades (D)
SECCIÓN SEGUNDA. Red viaria.
Artículo 17. Objetivos generales sobre la red viaria (N)
Artículo 18. Funcionalidad de la red viaria. (D)
Artículo 19. Composición de la red viaria. (D)
Artículo 20. Actuaciones en la red viaria (D)
Artículo 21. La malla estructurante. (N, D y R)
Artículo 22. Desarrollo de la red viaria (D)
SECCION TERCERA. Sistema de transportes.
Artículo 23. Objetivos generales (N)
Artículo 24. Infraestructuras y servicios de transporte público de viajeros por carreteras (D)

Capítulo Tercero. Sistema de espacios libres
Artículo 25. Objetivos generales (N)
Artículo 26. Composición del sistema de espacios libres (D)
Artículo 27. Áreas de adecuación recreativa. (D y R)
Artículo 28. Itinerarios recreativos. (D)
Artículo 29. Parques fluviales (D)
Artículo 30. Directrices del suelo destinado al sistema de espacios libres. (D)
Artículo 31. Equipamientos del corredor marítimo (D)

TÍTULO SEGUNDO DE LOS USOS Y LAS ACTIVIDADES EN EL TERRITORIO

Capítulo Primero. Disposiciones generales.
Artículo 32. Objetivos generales. (N)
Artículo 33. Objetivos específicos a desarrollar en la conurbación litoral (D)
Artículo 34. Delimitación de ámbitos para la ordenación de usos y actividades (D)

Capítulo Segundo. El crecimiento urbano
Artículo 35. Directrices para la ordenación de las Áreas urbanas existentes (D)
Artículo 36. Directrices generales para la ordenación de las nuevas áreas de crecimiento (D)
Artículo 37. Directrices para la adecuación ambiental de los nuevos crecimientos urbanos. (D)

Capítulo Tercero. Las Areas Estratégicas.
Artículo 38. Areas Estratégicas (N y D)
Artículo 39. Desarrollo y gestión de las Areas Estratégicas. (D)
Artículo 40. Determinaciones para la ordenación y gestión de las Areas de Centralidad (D)
Artículo 41. Determinaciones para la ordenación y gestión de las Áreas de Oportunidad (D)
Artículo 42. Protección cautelar del suelo afectado a las Áreas Estratégicas (N)

Capítulo Cuarto.
La ordenación de los usos recreativos y turísticos
Artículo 43. Objetivos generales (N)
Artículo 44. Equipamientos recreativos de interés turístico y territorial. (D)
Artículo 45. Determinaciones sobre campos de golf en suelos no urbanizables (D)
Artículo 46. Puertos náuticos deportivos (D)

Capítulo Quinto.
Hábitat Rural Diseminado y Caminos Rurales
Artículo 47. Hábitat Rural Diseminado (D)
Artículo 48. Directrices de ordenación para los hábitats diseminados (D)
Artículo 49. La red de caminos rurales (D)

TÍTULO TERCERO DE LOS ESPACIOS Y RECURSOS NATURALES Y CULTURALES Y DE LOS RIESGOS

Capítulo Primero. Disposiciones Generales
Artículo 50. Objetivos generales (N)
Artículo 51. Delimitación de Zonas sometidas a restricciones de usos por sus valores naturales, culturales, paisajísticos y territoriales (D)
Artículo 52. Directrices generales para el suelo no urbanizable (D)
Artículo 53. Carácter complementario del planeamiento urbanístico general. (D)

Capítulo Segundo. Zonas de Protección Ambiental.
Artículo 54. Objetivos generales. (N)
Artículo 55. Delimitación del suelo de Protección Ambiental (N)
Artículo 56. Determinaciones para la ordenación de los suelos de protección ambiental. (N)
Artículo 57. Vías pecuarias (D y R)

Capítulo Tercero. El corredor marítimo-terrestre.
Artículo 58. Objetivos generales (N)
Artículo 59. Delimitación del corredor marítimo-terrestre (N)
Artículo 60. Determinaciones generales para el corredor marítimo-terrestre (N)
Artículo 61. Determinaciones específicas para el corredor marítimo terrestre (N y R)

Artículo 62. Actuaciones portuarias (D)
Artículo 63. Equipamientos de playa. (D)

Capítulo Cuarto. Zonas de interés territorial.
Artículo 64. Zonas a proteger por su interés territorial (N)
Artículo 65. Actuaciones Singulares de Excelencia Turística (D)

Capítulo Quinto.
Actuaciones para evitar daños por riesgos
Artículo 66. Actuación de las Administraciones Públicas (D)
Artículo 67. Riesgos hídricos. (D y R)
Artículo 68. Zonas inundables. (D)
Artículo 69. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos (D)
Artículo 70. Protección del aporte de áridos a la costa (D)

Capítulo Sexto.
La protección del patrimonio histórico-cultural
Artículo 71. Objetivos generales (N)
Artículo 72. Recomendaciones para la protección de los Centros Históricos (R)
Artículo 73. Directrices para la puesta en valor de los recursos culturales de interés territorial (D)
Artículo 74. Protección de los yacimientos arqueológicos (D)
Artículo 75. Lugares de interés etnológico (D)
Artículo 76. Protección de las edificaciones de interés territorial objeto de catalogación. (D)

Capítulo Séptimo. Inserción ambiental y paisajística de las actuaciones urbanísticas en el territorio
Artículo 77. Objetivos generales. (N)
Artículo 78. Criterios de sostenibilidad para las actuaciones urbanísticas. (D y R)
Artículo 79. Criterios paisajísticos para el diseño y planificación de las actuaciones urbanísticas. (D)
Artículo 80. Determinaciones para la fase de ejecución de los proyectos de urbanización en suelo urbanizable (D)
Artículo 81. Integración paisajística de las actuaciones urbanísticas en laderas. (D)
Artículo 82. Inserción ambiental y paisajística del viario. (N y D)
Artículo 83. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (D)
Artículo 84. Inserción ambiental y paisajística de los tendidos eléctrico de tensión inferior a 66 kV (D y R)
Artículo 85. Integración paisajística de los núcleos urbanos. (D)

Capítulo Octavo. De las actividades extractivas.
Artículo 86. Objetivos generales (N)
Artículo 87. Implantación y funcionamiento de las explotaciones (D)
Artículo 88. Directrices para la explotación (D)
Artículo 89. Planes de Restauración (D)
Artículo 90. Planeamiento Urbanístico (D)

TÍTULO CUARTO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS. AGUA, ENERGÍA, TELECOMUNICACIONES Y RESIDUOS SÓLIDOS.

Capítulo Primero. De las Infraestructuras básicas.
Artículo 91. Objetivos generales (N)
Artículo 92. Directrices al planeamiento urbanístico. (D)
Artículo 93. Determinaciones sobre los pasillos de infraestructuras energéticas (D)
Artículo 94. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras energéticas (D)

Capítulo Segundo. De las Infraestructuras básicas que constituyen el ciclo del agua.
Artículo 95. Directrices específicas en relación con la organización de las redes de abastecimiento y saneamiento (D)
Artículo 96. Las redes de abastecimiento (D)
Artículo 97. Depuración de aguas residuales. (D)
Artículo 98. El agua reciclada (D y R)
Artículo 99. Infraestructuras de abastecimiento de las instalaciones recreativas de interés territorial (D)

Capítulo Tercero. De las Infraestructuras energéticas y de telecomunicación
Artículo 100. Objetivos generales (N)
Artículo 101. Pasillos de la red de energía eléctrica (D)
Artículo 102. Reservas de suelo para redes de energía eléctrica (D y R)
Artículo 103. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo (D)
Artículo 104. Energías renovables. (D y R)
Artículo 105. Instalaciones de telefonía móvil (D y R)

Capítulo Cuarto. De las instalaciones de residuos urbanos inertes y agrícolas.
Artículo 106. Instalaciones de residuos urbanos inertes y agrícolas (D)

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1. Naturaleza. (N)

1. El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental es un instrumento de ordenación territorial redactado de conformidad con la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

2. Su elaboración se ha realizado de conformidad con lo establecido en el Decreto 8/2004, de 20 de enero por el que se acuerda su formulación.

Artículo 2. Objeto. (N)

1. De conformidad con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito.

2. Asimismo, el Plan es el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades públicas, así como para las actividades de los particulares.

Artículo 3. Ámbito. (N)

El ámbito del Plan es el establecido por el Decreto 8/2004, de 20 de enero, por el que se acuerda su formulación, y está integrando por los términos municipales de: Benahavís, Casares, Estepona, Fuengirola, Istán, Manilva, Marbella, Mijas y Ojén.

Artículo 4. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan (N)

1. El planeamiento urbanístico general, los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio, la intervención singular de las Administraciones públicas y la actuación de los particulares se ajustarán al contenido de este Plan, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones.

2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, las determinaciones de este Plan podrán tener el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones.

3. Las determinaciones que tengan carácter de Normas y regulen las construcciones, usos y actividades en suelos clasificados como urbanizables o no urbanizables serán de aplicación directa sin necesidad de desarrollo posterior, y vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares. Dichas Normas prevalecerán desde la entrada en vigor de este Plan sobre los Planes con Incidencia en la Ordenación de Territorio y sobre el planeamiento urbanístico general. Las Normas aparecen indicadas con una "N" en los artículos correspondientes de esta Normativa.

4. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Los Órganos de las Administraciones Públicas a las que corresponda su desarrollo y aplicación establecerán las medidas para la consecución de dichos fines. Las Directrices aparecen indicadas con una "D" en los artículos correspondientes de esta Normativa.

5. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del Plan establecidos en los artículos que le sean de aplicación. Las Recomendaciones aparecen indicadas con una "R" en los artículos correspondientes de esta Normativa.

Artículo 5. Documentos que componen el Plan (N)

1. Los documentos que integran el Plan constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria de Ordenación.

2. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio consta de los siguientes documentos: Memoria informativa, Memoria de Ordenación, Memoria Económica, Normativa, y Planos de Información y de Propuestas.

3. Las discordancias de las determinaciones que pudieran detectarse en la aplicación del Plan se resolverán por el órgano competente aplicando los siguientes criterios:

a. La presente Normativa contiene las determinaciones para la ordenación territorial de la Costa del Sol Occidental. Su contenido prevalece sobre el de la Memoria y los Planos de Ordenación.

b. La Memoria de Ordenación establece y desarrolla los objetivos territoriales y los elementos básicos para la organización y estructura del territorio. Es el instrumento para la interpretación del Plan en su conjunto y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre distintas determinaciones si resultaran para ello insuficientes las disposiciones de la Normativa. Su contenido prevalece sobre el de los Planos de Ordenación en caso de conflicto.

c. Los Planos de Ordenación contienen los elementos y las zonas establecidas en la Normativa. En caso de contradicción entre las determinaciones de los diferentes Planos de Ordenación prevalecerá aquel que desarrolle de manera más específica el aspecto objeto de controversia.

d. La Memoria Informativa contiene una síntesis de los estudios que han servido para fundamentar las propuestas del Plan. No tienen valor normativo.

e. Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de directriz. La valoración económica de las actuaciones tiene valor indicativo.

Artículo 6. Vigencia, revisión y modificación del Plan (N)

1. El Plan tendrá vigencia indefinida.

2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno, cuando lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, o cuando concurran circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y puedan alterar la consecución de los objetivos establecidos en este Plan.

3. En todo caso, cuando transcurran 12 años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de su seguimiento emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión en función del grado de cumplimiento de sus previsiones.

4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.

Artículo 7. Ajustes del Plan (N)

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa y justificada de las zonificaciones y trazados propuestos en las escalas cartográficas apropiadas a los instrumentos de planeamiento o de los estudios y proyectos para su ejecución.

2. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes en la delimitación de zonas, o en el trazado de las infraestructuras y demás ajustes que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de las previsiones contenidas en el mismo.

3. Los ajustes del Plan se incluirán en la siguiente actualización del mismo.

Artículo 8. Actualización del Plan (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en un documento único y completo de las determinaciones vigentes del mismo, en el que queden incluidas tanto las modificaciones aprobadas, en su caso, como los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.

2. La actualización del Plan corresponderá a la Consejería de Obras Públicas y Transportes y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 9. Seguimiento del Plan (N)

1. Corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan. Estas actividades podrán ser realizadas, en su caso, por los órganos de gestión que se creen a tal efecto.

2. La Consejería de Obras Públicas y Transportes, o el organismo en quien delegue, elaborará cada tres años un Informe de seguimiento del Plan.

3. Los Informes de seguimiento del Plan tendrán por finalidad analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 10 Desarrollo y gestión del Plan (D y R)

1. Corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes la realización de las actividades relacionadas con el desarrollo y gestión, del Plan. (D)

2. Para la consecución de los objetivos y finalidades indicadas en los preceptos anteriores, así como para conseguir un desarrollo territorial equilibrado y sostenible, la Consejería de Obras Públicas y Transportes y los municipios integrantes del Plan Territorial podrán proponer instrumentos de gestión territorial. (R)

3. Los instrumentos de gestión territorial establecerán mecanismos compensatorios que aseguren y faciliten los niveles de protección ambiental establecidos en este plan y permitan el desarrollo de los municipios que con mayor intensidad los soportan (R)

TÍTULO PRIMERO.
DE LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO.

Artículo 11. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan para la articulación del territorio los siguientes:

a. Fomentar y potenciar el entendimiento de este territorio en su globalidad, que si bien reconoce las especificidades de cada municipio, los entiende conjuntamente en su escala territorial.

b. Articular el ámbito del Plan mediante las infraestructuras y equipamientos acordes con su escala y dimensión urbana y territorial.

c. Mejorar la articulación del ámbito con los territorios limítrofes y con el resto de la región y la Península y propiciar la mejora de las comunicaciones entre los municipios del interior con el litoral.

d. Potenciar la ubicación estratégica de equipamientos de interés y ámbito supramunicipal, y la consolidación en el ámbito litoral de nuevas áreas de centralidad y de oportunidad que refuercen la estructura general.

e. Adecuar el crecimiento y las infraestructuras a las características naturales del territorio y, en particular, a las especificidades del interior, del litoral y de los cauces fluviales.

f. Favorecer la creación de un sistema intermodal de transporte y fomentar el transporte público como medio para potenciar la conexión entre los núcleos de población y como canalizador de la movilidad interurbana

g. Garantizar la articulación interna y la permeabilidad del continuo urbano costero, adecuar el trazado de las redes a las previsiones de crecimiento y garantizar su integración en el medio natural y paisajístico.

Capítulo Primero.
Organización del sistema de asentamientos.

Artículo 12. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de asentamientos los siguientes:

a. Evitar la urbanización dispersa y la fragmentación territorial, concentrando el crecimiento en las franjas litorales para consolidar una unidad de estructura territorial, protegiendo sus más importantes elementos paisajísticos y ambientales.

b. Reforzar la integración de los núcleos costeros respetando su identidad, así como las relaciones entre todos los núcleos, posibilitando las continuidades de los viarios y de las redes de infraestructuras.

c. Favorecer que el crecimiento de los núcleos urbanos se adecue a los condicionantes naturales del territorio y contribuya al mantenimiento de sus valores naturales y paisajísticos.

Artículo 13. Criterios para la ordenación de los usos urbanos (D y R)

1. El planeamiento deberá adecuar la extensión de las áreas urbanas a las demandas de la población y de las actividades productivas, y en una proporción acorde con la programación de inversiones en infraestructuras generales. (D)

2. El planeamiento urbanístico general clasificará los nuevos suelos urbanizables en continuidad con los suelos urbanos o urbanizables existentes a la aprobación de este Plan, salvo que sea inviable debido a la topografía u otras condiciones especiales de los terrenos colindantes.(D)

3. En la clasificación de nuevos suelos urbanizables el Plan General establecerá determinaciones para garantizar la continuidad de los viarios estructurantes y la accesibilidad a los equipamientos supramunicipales. (D)

4. Las necesidades de nuevos suelos urbanizables se justificarán teniendo en cuenta la demanda prevista y las disponibilidades de suelos urbanizables no desarrollados o desarrollados parcialmente. (D)

5. La clasificación de nuevos suelos urbanizables se efectuará siempre en el proceso de revisión del planeamiento. Esta clasificación procederá cuando se justifique que al menos el 60% de la superficie de suelo urbanizable prevista en el planeamiento general que se revisa, tiene su proyecto de urbanización aprobado y se encuentran en fase de ejecución. A tales efectos se cuantificará de forma independiente el grado de ejecución del suelo urbanizable existente para cada uso global previsto. (D)

6. En ningún caso podrán clasificarse nuevos sectores de suelo urbanizable que no estén destinados al crecimiento natural de los núcleos urbanos históricos cuando su pendiente media sea superior al 50%, ni podrán ser incluidos como edificables en la ordenación de dichos sectores los terrenos con pendientes superiores al 35%. (D)

7. La previsión de nuevas clasificaciones estará condicionada a la valoración del grado de cumplimiento de las determinaciones de este Plan en relación con (D)

a. El grado de desarrollo de los equipamientos e infraestructuras propuestos por este Plan.

b. Que existan necesidades de suelo residencial que no puedan ser cubiertas en los suelos clasificados.

c. Que estén garantizadas la disponibilidad de recursos hídricos y las nuevas infraestructuras de suministro de agua de manera que los nuevos crecimientos no supongan una merma respecto a los recursos existentes.

8. Se recomienda que los nuevos crecimientos contiguos a las estaciones de ferrocarril se califiquen con densidades medias de 50 viviendas por hectárea, los contiguos a las zonas urbanas consolidadas de los núcleos tradicionales con la densidad media existente en dichos núcleos y que en el resto de nuevos suelos urbanizables el índice de edificabilidad máxima sea 0,12 m^2t/m^2s. (R)

9. Se recomienda que las revisiones de los Planes Generales de Ordenación Urbanística desclasifiquen los suelos urbanizables clasificados hace más de diez años que no hayan sido desarrollados. (R)

Capítulo Segundo.
El sistema de comunicaciones y transportes.

Artículo 14. Organización del sistema de comunicaciones y transportes (N)

EL sistema de comunicaciones y transportes de la Costa del Sol Occidental está compuesto por:

a. La red ferroviaria.

b. La red viaria

c. El sistema de transportes.

SECCIÓN PRIMERA. Red ferroviaria.

Artículo 15. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan para la red ferroviaria los siguientes:

a. Enlazar los distintos municipios de la Costa del Sol Occidental entre sí y mejorar la comunicación con otras regiones o áreas externas.

b. Establecer un sistema intermodal de transporte público y favorecer la intermodalidad en relación con la red viaria, aeropuerto, puertos náutico-deportivos y transporte urbano.

c. Favorecer la formación de nuevas centralidades urbanas.

Artículo 16. Actuaciones y prioridades (D)

1. Las actuaciones y prioridades de la red ferroviaria se ajustarán a lo previsto en el proyecto del "Corredor Ferroviario de la Costa del Sol", promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

2. Los instrumentos de planeamiento establecerán las reservas de suelo que se determinen en el proyecto del corredor ferroviario, así como para las estaciones y demás infraestructuras al servicio del transporte ferroviario.

3. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas del municipio, así como la conectividad con el transporte público de viajeros por carretera.

4. El simple ajuste de las determinaciones del Plan no se considerará modificación del mismo.

SECCIÓN SEGUNDA. Red viaria.

Artículo 17. Objetivos generales sobre la red viaria (N)

Son objetivos del Plan respecto a la red viaria los siguientes:

a. Mejorar la conexión de la Costa del Sol Occidental con otras regiones y áreas externas y mejorar la comunicación entre los diferentes municipios que se integran en el Plan.

b. Asegurar la accesibilidad a todos los ámbitos urbanos en condiciones de calidad y capacidad acorde a las actividades urbanas implantadas o previstas.

c. Evitar el paso por el interior de las áreas urbanas de los itinerarios de largo y medio recorrido.

d. Favorecer la intermodalidad del sistema de transportes.

e. Especializar los itinerarios y los trazados de acuerdo con las distintas demandas de movilidad.

Artículo 18. Funcionalidad de la red viaria. (D)

El Plan diferencia en la red viaria dos tipos de conexiones:

a. La red de conexión de la costa con el exterior del ámbito

b. La malla estructurante de la conurbación litoral definida en el artº 33.

Artículo 19. Composición de la red viaria. (D)

La red de conexión de la costa estará formada por las siguientes vías o itinerarios:

a. Itinerarios de interés regional y gran capacidad: Itinerario este – oeste formado por AP-7 y la A-7, principales itinerarios de conexión con el resto de la región y la Península.

b. Itinerarios de funcionalidad comarcal: Conexión con Ronda (A-397) y con el valle de los Alhaurines por el Puerto de los Pescadores (A-387), principales itinerarios de conexión con las comarcas limítrofes.

c. Itinerarios de interés local: Conexiones con Torremolinos (A-368), Alhaurín el Grande (A-7053), Monda (A-355), Jubrique (MA-557), y Gaucín (A-377)

d. Itinerarios de conexión de los municipios interiores con la costa:

– A-7103 : Acceso a Ojén desde la A-355;

– MA- 469: Acceso a Juanar desde la A-355

– A-7176: Acceso a Istán desde la N-340

– A-7175 : Acceso a Benahavís desde la A-7

– A-7150: Acceso a Casares desde la A-377

– MA- 546: Acceso a Casares desde la N-340

Artículo 20. Actuaciones en la red viaria (D)

1. Sobre la red viaria se proponen las siguientes actuaciones:

a. Variantes de la AP-7 en Marbella. Su trazado minimizará la afección a los espacios de valor ambiental que atraviesa.

b. Mejoras de las condiciones de tráfico y servicio de los itinerarios con funcionalidad comarcal.

c. Mejoras de las condiciones de servicio de los accesos a los núcleos urbanos de Casares, Benahavís, Istán y Ojén desde los núcleos litorales.

2. Se realizará un estudio sobre mejora de la funcionalidad viaria de los siguientes itinerarios:

– MA-545 (A-377). Acceso a Manilva desde la N-340

– MA- 546: Acceso a Casares desde la N-340

– A-7150: Acceso a Casares desde la A-377

– MA- 557: Estepona a Jubrique

– A-7175 : Acceso a Benahavís desde la A-7

– A-7176: Acceso a Istán desde la N-340

– A-7103 : Acceso a Ojén desde la A-355

3. Se analizará la viabilidad de las siguientes actuaciones:

a. Transformación en vía de alta capacidad de la conexión de la Autopista AP-7 con la A-387 por el Puerto de los Pescadores

b. Nueva vía de acceso desde Ronda a San Pedro de Alcántara por Benahavís, A-397. A tales efectos se tendrá en cuenta el Estudio Previo ya realizado.

c. Estudio de viabilidad de la circunvalación de Istán y la conversión en vía rodada del Camino de Istán a Marbella.

d. Desdoblamiento de la A-355 (Marbella-Coín) desde la AP-7

Artículo 21. La malla estructurante. (N, D y R)

1. Además de las actuaciones señaladas en la Autopista de peaje AP-7, para la conformación de una malla estructurante que articule el continuo urbano costero se proponen las siguientes actuaciones:

a. Readaptación de la Autovía de la Costa (A-7) como eje de carácter urbano, posibilitando su uso para transporte público, priorizando el mismo en las zonas urbanas consolidadas donde no sea viable la ampliación de la calzada y en plataforma reservada en los tramos urbanos no consolidados. Se preverá la realización de un paso subterráneo a su paso por San Pedro de Alcántara. (D)

b. Vía intermedia, entre la Autovía de Costa y la Autopista de peaje cuyo trazado y características técnicas se determinarán mediante un Estudio Informativo de Carreteras a elaborar por la Consejería de Obras Públicas Transportes. El estudio deberá prever los enlaces con las vías transversales. (D)

c. Vías transversales, a establecer en los planeamientos urbanísticos municipales, según las características especificadas en la Memoria de Ordenación y de acuerdo con las conexiones previstas con la vía intermedia. (D)

2. Se recomienda para la vía intermedia una sección de 2 + 2 carriles (14,00 m.), aceras de 5,00 metros (3,00 metros peatonal y 2 metros carril-bici) y ajardinamientos arbolados colindantes, con un total de sección de 24 metros. Dicha sección, se adaptará a su paso por zonas consolidadas priorizando la viabilidad del transporte público y el mantenimiento de las zonas ajardinadas. (R)

3. La aprobación por el órgano competente del correspondiente Estudio Informativo o anteproyecto de trazado de la Vía Intermedia, vinculará a los planeamientos urbanísticos de los municipios, que deberán establecer las correspondientes reservas de los suelos afectados cualquiera que sea su clasificación y calificación. (N)

4. Las vías intermedias y transversales se ejecutarán en los mismos plazos que establezca el planeamiento general para el desarrollo de los suelos que requieren sus servicios, siendo vinculante su ejecución para la puesta en carga urbanística de dichos suelos. (N)

Artículo 22. Desarrollo de la red viaria (D)

1. Los trazados contenidos en el Plano de Ordenación tienen carácter de recomendación y vinculan a las administraciones competentes en cuanto a su finalidad de relacionar zonas y establecer conexiones con otras infraestructuras.

2. Las actuaciones de las Administraciones Públicas que puedan afectar a la red viaria propuesta por este Plan deberán justificar su compatibilidad con la misma.

3. La red transversal e intermedia formará parte de la estructura general viaria de cada municipio, teniendo la calificación de sistema general cuya ejecución, en su caso, corresponderá al planeamiento urbanístico general, en la forma prevista por los mismos.

4. La aprobación por la administración competente de los nuevos trazados viarios se incorporarán al Plan como ajustes del mismo sin que sea preciso su modificación.

SECCION TERCERA. Sistema de transportes.

Artículo 23. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de transportes los siguientes:

a. Procurar la integración y complementariedad entre los distintos modos de transportes y la gestión conjunta del sistema.

b. Fomentar la integración del transporte urbano e interurbano para dar respuesta a las necesidades de comunicación interna y externa.

c. Facilitar la accesibilidad de los habitantes a los núcleos urbanos, así como a los principales asentamientos residenciales.

d. Potenciar la creación de sistemas de transporte público en torno a todos los núcleos urbanos principales, integrándolos en una estructura global de transporte público.

e. Enlazar los nodos ferroviarios con la red viaria para asegurar la distribución de viajeros, estableciendo en ellos los centros intermodales del transporte público

f. Facilitar la implantación de un sistema de transportes que solucione las demandas de comunicación de los núcleos turísticos y su correspondiente interconexión.

Artículo 24. Infraestructuras y servicios de transporte público de viajeros por carreteras (D)

1. El sistema de transportes de la Costa del Sol Occidental está constituido por el conjunto de infraestructuras especializadas en facilitar la movilidad de las personas y mercancías, y las operaciones complementarias necesarias para ello, así como la gestión de los servicios públicos con dicha finalidad.

2. Las líneas de transporte público de viajeros por carretera deberán posibilitar la accesibilidad a todos los núcleos principales.

3. Los instrumentos de planeamiento general analizarán las demandas de transporte público y preverán suelo para la ubicación de las estaciones/apeaderos que se precisen.

Capítulo Tercero. Sistema de espacios libres

Artículo 25. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de espacios libres los siguientes:

a. Disminuir la presión sobre los espacios con valores naturales y mayor fragilidad ambiental.

b. Favorecer la creación de áreas recreativas de uso público en las zonas forestales de la sierra sin alto valor ambiental.

c. Contribuir a la adecuación de los procesos de urbanización al soporte territorial, favoreciendo la identificación

de ámbitos diferenciados.

d. Articular las áreas urbanas con el espacio rural y con los espacios naturales de la sierra.

e. Diversificar y equilibrar la oferta de espacios libres localizados sobre formaciones naturales.

f. Propiciar el mantenimiento del carácter natural y el uso público de los espacios litorales no asociados a procesos urbanísticos.

g. Facilitar el uso y disfrute de los espacios libres, que conformarán el corredor marítimo así como de ciertos tramos de algunos ríos y arroyos y sus áreas de servidumbre.

h. Potenciar el uso recreativo de las vías pecuarias.

Artículo 26. Composición del sistema de espacios libres (D)

Son componentes del sistema de espacios libres los siguientes:

a. Las playas y demás espacios de uso público que integran el corredor marítimo.

b. Los cauces y zonas de servidumbre del dominio público hidráulico.

c. Los parques fluviales que se señalan en el Plano de Ordenación.

d. Las zonas de uso público de los Espacios Naturales Protegidos.

e. Las áreas de adecuación recreativa

Artículo 27. Áreas de adecuación recreativa. (D y R)

1. La Junta de Andalucía y los Ayuntamientos en el marco de sus competencias determinarán la localización de áreas de adecuación recreativa de uso público con las limitaciones y condiciones que, en su caso, se establezcan en los correspondientes instrumentos de planificación ambiental. (D)

2. Las áreas de adecuación recreativa que se establezcan en las zonas en que este uso sea compatible, sólo podrán acoger actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculadas al contacto y disfrute del espacio rural y de la naturaleza. (D)

3. Las instalaciones y edificaciones deberán reunir las siguientes condiciones:

a. Sólo podrán contar con instalaciones vinculadas a actividades recreativas y naturalísticas y las destinadas a servicios de restauración.

b. El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar, e integrarse en su entorno paisajístico.

c. La altura de la edificación y las instalaciones permitidas no podrá ser superior a una planta o 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno, excepto los observatorios en áreas forestales, que podrán superar la altura de coronación arbórea. (D)

4. Se recomienda la adecuación de un área recreativa en el entorno del embalse de la Concepción en el término municipal de Istán. (R)

Artículo 28. Itinerarios recreativos. (D)

1. Los parques fluviales de carácter lineal que se señalan en el Plano de Ordenación y las vías pecuarias señaladas en la Memoria de Ordenación se adecuarán para su uso recreativo, permitiendo su recorrido mediante medios no motorizados.

2. Los itinerarios recreativos deberán estar debidamente señalizados y contar con puntos de observación e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos tanto de descanso como de apoyo a la actividad recreativa.

3. El acondicionamiento y los elementos funcionales de estos itinerarios procurarán la mejora ambiental y paisajística del entorno y se adaptarán al entorno natural.

Artículo 29. Parques fluviales (D)

1. Los parques fluviales que se señalan en el Plano de Ordenación se incorporarán a los Planes Generales de Ordenación Urbanística como sistema de espacios libres o como suelos no urbanizables de especial protección.

   Los Planes Generales de Ordenación Urbanística ajustarán sus límites incluyendo como mínimo las zonas del dominio público hidráulico y servidumbre y las zonas que resulten con riesgo de inundación para un período de retorno de 500 años.

   En las zonas colindantes con suelo urbanizable ya clasificado en el planeamiento general vigente la delimitación de los parques se armonizará con los límites de dicho suelo.

2. En estos espacios no podrán ubicarse instalaciones o construcciones fijas que perjudiquen la capacidad de evacuación del cauce en situación de avenidas.

   No obstante se considerarán compatibles los equipamientos existentes siempre que no estén afectados por riesgos de inundación o se hayan adoptado las medidas para evitarlos.

3. La ordenación y adecuación de estos espacios se realizará de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Se tendrán en consideración las limitaciones de la normativa ambiental en los cauces protegidos, especialmente de los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) existentes.

b. Se fomentará su potencialidad como corredores ecológicos entre el litoral y el interior, manteniendo su carácter natural.

c. Se adoptarán medidas para la reducción de impactos y vertidos sobre los lechos, y la restauración y acondiciona-

miento de las márgenes y riberas.
d. Se adecuarán caminos de acceso y de recorrido lineal aprovechando las zonas de servidumbre de paso, y se acondicionarán zonas y miradores para usos recreativo y de ocio.

Artículo 30. Directrices del suelo destinado al sistema de espacios libres. (D)

1. En los suelos incluidos en la red de espacios libres, las Administraciones públicas asegurarán su permanencia al margen de los procesos generales de urbanización, fomentarán las actividades de ocio, didácticas, recreativas y deportivas para la población, y establecerán medidas para la protección, en su caso, del dominio público adyacente.

2. Sobre el suelo afectado al desarrollo del sistema de espacios libres no podrán realizarse edificaciones, construcciones o instalaciones, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria o recreativa de los terrenos, y que en todo caso estén permitidas por la legislación sectorial.

3. Las actividades de ocio, recreativas o deportivas se deben realizar en coherencia con las exigencias de los recursos naturales presentes en cada caso.

4. Los espacios libres de la conurbación del litoral que se señalan en el Plano de Ordenación se incorporarán a los Planes de Ordenación Urbanística como sistema general de espacios libres o como suelo no urbanizable de especial protección, en el marco de la legislación especial que le sea de aplicación.

Artículo 31. Equipamientos del corredor marítimo (D)

1. Al servicio de las playas se instalarán unidades de equipamiento que se localizarán fuera de la ribera del mar y de la servidumbre de tránsito.

2. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística preverán suelo en los frentes costeros para la localización de los equipamientos del corredor marítimo que se señalan en el Plano de Ordenación.

3. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística garantizarán la accesibilidad a estos equipamientos y la comunicación entre estos y los parques fluviales mediante paseos peatonales.

TÍTULO SEGUNDO.
DE LOS USOS Y LAS ACTIVIDADES EN EL TERRITORIO

Capítulo Primero. Disposiciones generales.

Artículo 32. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación con la ordenación de los usos urbanos los siguientes:

a. Mejorar la calidad urbana y ambiental de los espacios urbanizados.

b. Coadyuvar a la articulación de la ciudad metropolitana de la Costa del Sol.
c. Propiciar que el desarrollo de los suelos residenciales se ubique contiguo a los actuales núcleos de población.

d. Facilitar el desarrollo de los suelos reservados para la localización de las actividades económicas en las áreas de nueva centralidad y oportunidad.

e. Facilitar el desarrollo de los suelos donde se localizan las dotaciones que puedan ser declaradas de interés autonómico.

f. Propiciar la relación de las zonas turísticas con el entorno natural en que se localizan.

g. Compatibilizar los usos y actividades urbanas con la conservación de los valores naturales del territorio.

Artículo 33. Objetivos específicos a desarrollar en la conurbación litoral (D)

1. La conurbación litoral, comprende los terrenos situados entre la autopista AP-7 y el mar de los municipios de Manilva, Casares, Estepona, Marbella, Mijas y Fuengirola.

2. Son objetivos del Plan en relación con la conurbación litoral los siguientes:

a. Procurar la modernización de los servicios, dotaciones e infraestructuras, la protección del patrimonio cultural y la mejora del medio ambiente.

b. Mejorar la permeabilidad y conectividad territorial con las zonas de sierra

c. Conservar y proteger el patrimonio inmobiliario y promover su puesta en uso sin merma de su calidad.

d. Integrar las áreas turísticas con las áreas residenciales y dotacionales.

e. Promover la ubicación de dotaciones y servicios complementarios.

f. Propiciar la ubicación de espacios productivos que permitan una mayor diversificación económica.

Artículo 34. Delimitación de ámbitos para la ordenación de usos y actividades (D)

1. A los efectos de establecer directrices de ordenación se distinguen en este Plan las siguientes zonas:

a. Las áreas urbanas existentes.

b. Las Áreas de crecimiento urbanístico, que comprenden los suelos urbanizables existentes o los que se clasifiquen por el planeamiento urbanístico general.

c. Las Áreas Estratégicas señaladas en el Plano de Ordenación.

2. El planeamiento urbanístico identificará y tipificará las áreas urbanas en razón a su problemática específica: déficit de infraestructuras y servicios, necesidades de rehabilita-

ción o remodelación urbana o de recualificación del uso turístico, estableciendo, en su caso, los planes especiales de mejora urbana que se consideren necesarios.

Capítulo Segundo. El crecimiento urbano

Artículo 35. Directrices para la ordenación de las Áreas urbanas existentes (D)

En las áreas urbanas consolidadas, el planeamiento urbanístico general deberá prever las intervenciones necesarias para la mejora de las condiciones generales de las áreas residenciales. A estos efectos los planes deberán:

a. Establecer medidas para la recualificación de las áreas degradadas y para la reurbanización de las áreas con déficit de urbanización del espacio público o carencias en las redes de infraestructuras.

b. Remodelar las áreas con deficiencias en la edificación, y promover la reforma y remodelación de los terrenos con usos obsoletos

c. Promover la implementación de vivienda pública en los suelos de mejores condiciones en cuanto accesibilidad mediante transporte público

d. Promover la ubicación de equipamientos y dotaciones que coadyuven a la integración social y al fomento de las actividades turísticas.

e. Incrementar y adecuar el espacio público a las nuevas demandas.

Artículo 36. Directrices generales para la ordenación de las nuevas áreas de crecimiento (D)

1. El planeamiento urbanístico general establecerá las condiciones de desarrollo urbano de acuerdo con las siguientes directrices:

a. El crecimiento de la urbanización deberá garantizar la continuidad urbana y ordenar los espacios intermedios generados por desarrollos anteriores, respetando los tengan valor ambiental o agrícola y deban ser protegidos.

b. La ordenación de las nuevas urbanizaciones deberá resolver y garantizar la continuidad del viario y la conexión con el resto de las infraestructuras.

c. El desarrollo temporal de los suelos de crecimiento urbano se deberá realizar de acuerdo con la ejecución de las infraestructuras generales, así como con las previsiones en materia de transporte público y comunicaciones.

d. Los nuevos crecimientos urbanos garantizarán la ejecución de las dotaciones y servicios acordes a la población prevista.

e. Los nuevos crecimientos deberán asumir la ejecución de las infraestructuras viarias previstas para cada sector, los costes de la obtención de los recursos hídricos, y participar en las cargas económicas destinadas a la ejecución de las restantes infraestructuras generales.

f. La programación de las actuaciones urbanísticas evitará la retención de los suelos ya clasificados, procurando su desarrollo y ejecución antes que aumentar la clasificación de nuevos suelos.

g. Serán prioritarias las actuaciones en las áreas urbanas que rentabilicen las infraestructuras básicas ejecutadas o de ejecución inmediata.

2. El planeamiento de desarrollo de los suelos clasificados como urbanizables incluidos en alguna zona declarada Lugar de Importancia Comunitaria deberá ser informado por el órgano ambiental competente con carácter previo a su aprobación.

Artículo 37. Directrices para la adecuación ambiental de los nuevos crecimientos urbanos. (D)

1. La ordenación de las nuevas áreas de crecimiento se realizará de conformidad con las siguientes directrices de adecuación ambiental:

a. Se priorizará la protección de los recursos naturales, culturales y paisajísticos, procurando la conformación de un medio urbano ambientalmente sostenible.

b. Se establecerá una ordenación ajustada al soporte territorial, que reconozca las vaguadas, cauces, riberas, atalayas, y los demás hitos y elementos relevantes, que se adecue a la topografía.

c. Se preservará de la edificación las zonas con pendientes superiores al 35% y se evitarán los desmontes de altura superior a 3 metros y vez y media de separación entre ellos.

d. Se garantizará que los nuevos crecimientos resuelvan las infraestructuras necesarias para eliminar los efectos de la contaminación sobre las aguas y el suelo así como de la contaminación acústica y atmosférica.

2. Se mantendrán y acondicionarán las áreas arboladas existentes integrándolas en el desarrollo urbano, y se preverá la adecuación paisajística de las zonas edificadas mediante un "Estudio de Ordenación Paisajística" que garantice la ejecución de los tratamientos arbóreos y paisajísticos dentro del orden global de la propuesta urbanística, en los términos establecidos en el artículo 79.

Capítulo Tercero. Las Áreas Estratégicas.

Artículo 38. Áreas Estratégicas (N y D)

1. A efectos de contribuir a la recualificación territorial y mejora de la articulación del ámbito se establecen las siguientes Áreas estratégicas que se indican en el plano de Ordenación (D)

a. Áreas de centralidad, constituidas preferentemente por los suelos que aparecen ubicados en el entorno de las Estaciones del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol.

b. Áreas de oportunidad, constituidas por los suelos que por su posición se consideran de interés estratégico para la ubicación de equipamientos territoriales o actividades de

interés económico y carácter supramunicipal.
2. El planeamiento urbanístico general delimitará las áreas estratégicas, procurará su integración en la estructura global del municipio, y desarrollará una ordenación pormenorizada de su entorno de conformidad con las determinaciones establecidas en este Plan. (D)

3. El planeamiento urbanístico general, justificadamente, podrá ajustar la delimitación propuesta en el Plano de Ordenación con el objeto de mejorar su ordenación e integración en la ordenación general que se establezca para el municipio. (D)

4. La delimitación prevista en el Plan tiene carácter cautelar hasta que el Proyecto de Actuación o, en su defecto, el planeamiento urbanístico delimite el suelo afectado que corresponda a cada Área. (N)

Artículo 39. Desarrollo y gestión de las Areas Estratégicas. (D)

Las actuaciones de carácter público a desarrollar en estos ámbitos podrán ser declaradas de Interés Autonómico. En este caso, la ordenación y gestión de las mismas se realizará por la Comunidad Autónoma mediante la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación o por el planeamiento urbanístico general.

Artículo 40. Determinaciones para la ordenación y gestión de las Areas de Centralidad (D)

1. Las Áreas de Centralidad tienen por objeto la localización de usos y actividades, que requieran especiales condiciones de accesibilidad.

2. La ordenación de cada Área de Centralidad se efectuará de acuerdo con las siguientes directrices:

a. Se establecerán reservas de suelo para dotaciones públicas, equipamientos privados y demás usos que contribuyan a potenciar su centralidad y que precisen especiales condiciones de accesibilidad mediante transporte público

b. Se garantizará su articulación con el espacio urbano circundante, de manera que se mejore la accesibilidad global de la zona.

c. En estos ámbitos se reservará el 40% de la edificabilidad residencial para vivienda sometida a algún régimen de protección pública.

d. En la ordenación de uso que se establezca para cada área se destinará al menos el 50% de la superficie a equipamientos privados o a dotaciones de carácter público.

3. Para la ejecución de estas Áreas se utilizará cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía a través del planeamiento general, o, en su caso, mediante la correspondiente Declaración de Interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/94, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio.

Artículo 41. Determinaciones para la ordenación y gestión de las Áreas de Oportunidad (D)

1. Las Áreas de Oportunidad tienen por objeto la localización de equipamientos y actividades económicas que contribuyen a diversificar la estructura urbana.

2. La ordenación de cada Área de Oportunidad se realizará de acuerdo con las siguientes directrices:

a. Se establecerán reservas de suelo para dotaciones públicas, equipamientos privados y, con carácter preferente, para la localización de los Equipamientos Territoriales contemplados en las correspondientes Fichas incluidas en la Memoria de Ordenación.

b. Se garantizará su articulación con el espacio urbano circundante, de manera que contribuya a mejorar la accesibilidad global de la zona.

c. En la ordenación de uso que se establezca para cada área se destinará al menos a usos dotacionales los especificados en las correspondientes Fichas de Equipamientos Territoriales.

3. Para la ejecución de estas Áreas se utilizará cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía a través del planeamiento general o, en su caso, mediante la correspondiente Declaración de Interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/94, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio.

Artículo 42. Protección cautelar del suelo afectado a las Áreas Estratégicas (N)

1. Hasta tanto no se produzca la ordenación y gestión de las Áreas estratégicas, sobre el suelo vinculado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos.

2. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso al que se destinen dichas edificaciones e instalaciones se encuentre comprendido entre los señalados como preferentes para las Áreas estratégicas y resulte autorizable según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.

3. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado por las Áreas Estratégicas con anterioridad a la aprobación del presente Plan, serán consideradas como fuera de ordenación. En consecuencia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, el ornato y conservación del inmueble.

Capítulo Cuarto.
La ordenación de los usos recreativos y turísticos

Artículo 43. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan en relación con los usos recreativos

de interés turístico los siguientes:

a. Favorecer la implantación en el ámbito de instalaciones que permitan la práctica de actividades deportivas y recreativas que por su naturaleza requieren condicionantes específicos y tiene carácter supralocal.

b. Dotar a la Costa del Sol de equipamientos públicos y privados que mejoren la oferta y la competitividad del destino turístico del ámbito.

c. Contribuir a la integración ambiental y paisajística de los equipamientos de interés turístico.

Artículo 44. Equipamientos recreativos de interés turístico y territorial. (D)

1. Se considerarán de interés territorial todas aquellas instalaciones de ocio, deporte e interpretación de la naturaleza que tengan incidencia supramunicipal y sean de interés turístico.

2. Los equipamientos recreativos de interés turístico que se ubiquen en suelo no urbanizable deberán resolver sus infraestructuras de acceso y energía eléctrica, aparcamientos, la disponibilidad de recursos hídricos y la capacidad de las redes de agua, telecomunicaciones y eliminación de residuos de acuerdo con su máxima ocupación, sin que se vean afectadas las infraestructuras y dotaciones preexistentes.

Artículo 45. Determinaciones sobre campos de golf en suelos no urbanizables (D)

1. Los equipamientos e instalaciones de interés turístico y, en especial, los campos de golf que se instalen en suelo no urbanizable no podrán incorporar otras edificaciones que las vinculadas directamente al objeto de la actividad recreativa o deportiva, así como alojamiento hotelero, servicio de restauración, y demás instalaciones complementarias de las mismas.

2. Las implantaciones recreativas, y en especial los campos de golf, deberán cumplir los siguientes criterios de ordenación:

a. El diseño e implantación deberá contribuir a la mejora ambiental y paisajística del espacio y a la recuperación de los espacios naturales degradados o deforestados.

b. El campo de golf tendrá al menos un recorrido de 18 hoyos largos.

c. La superficie mínima de la actuación será de 150 has. De las que el 50% se destinará a parque público.

d. diseño y construcción del campo se ajustará al soporte territorial, adecuándose a la topografía, y protegerá la preexistencia de elementos relevantes del territorio, en especial la red de drenaje y la vegetación arbolada.

e. El riego se efectuará con aguas recicladas, conforme a lo establecido en el Artículo 98.

f. Las zonas entre calles deberán contar con especies de vegetación autóctona y jardinería xérica.

3. La altura de las edificaciones e instalaciones no podrán superar las 2 plantas o 7,5 metros y tres plantas en el alojamiento hotelero, medidos desde cualquier sección longitudinal o transversal del terreno natural, y deberán armonizar con el entorno.

4. Los proyectos de la actuación deberán incorporar un "Estudio de Ordenación Paisajística" en los términos establecidos en el artículo 79, en el que valore su incidencia en paisaje y dispongan las medidas adoptadas para minimizar los efectos negativos.

Artículo 46. Puertos náuticos deportivos (D)

1. La ordenación de los usos de los puertos deberá procurar la disponibilidad de espacios abiertos y locales comerciales destinados a actividades de hostelería y comercio relacionados con el mar y con las actividades náuticas, excluyendo cualquier uso residencial, así como la adecuada articulación del puerto con la ciudad, mejorando los accesos y, en su caso, reservando suelo para espacios libres y para el sistema de transportes.

2. Las instalaciones deberán prever la capacidad de atraque suficiente para embarcaciones destinadas a la prestación de servicios mercantiles de actividades náutico-deportivas y el excursionismo marítimo de recreo.

3. Cualquier actuación portuaria que se efectúe deberá ser compatible con los regímenes de protección de los Espacios Naturales Protegidos o Lugares de Interés Comunitario localizados en sus ámbitos de influencia.

4. En la ordenación de usos de los puertos que incluyen actividades pesqueras se deberá garantizar la compatibilidad con la manipulación de la pesca y la contemplación de estas actividades.

Capítulo Quinto.
Hábitat Rural Diseminado y Caminos Rurales

Artículo 47. Hábitat Rural Diseminado (D)

En relación con el Hábitat Rural Diseminado el planeamiento urbanístico general deberá:

a. Identificar y delimitar los ámbitos que, conforme a lo establecido en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía puedan integrarse en dicha categoría de suelo no urbanizable y en su caso, establecer las determinaciones para su ordenación.

b. Regular los procesos de ocupación existentes, potenciando la generación de servicios primarios y el mantenimiento del paisaje rural y de los caminos rurales como únicas vías de acceso.

c. Reconducir el eventual crecimiento de los diseminados conforme a las previsiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico general y a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

d. Evitar la formación de nuevos asentamientos diseminados, de-

limitando los existentes y evitando su ampliación perimetral.

Artículo 48. Directrices de ordenación para los hábitats diseminados (D)

1. El planeamiento urbanístico general regulará el proceso y las condiciones para su ordenación, bien directamente o bien mediante la aprobación de un Plan Especial de mejora y acondicionamiento.

2. En la ordenación de estos ámbitos se cumplirán y desarrollarán, en todo caso, los siguientes criterios:

a. No se podrá ampliar la estructura de caminos existentes excepto si se justifica su necesidad para el desarrollo de la actividad agraria.

b. No se podrá dividir la unidad parcelaria catastral a efectos de su posible edificación, ni alterar las condiciones de flora y fauna que existan en el momento de la intervención.

c. Se resolverán las infraestructuras correspondientes a los accesos, suministro de agua, saneamiento y energía, con las consideraciones que defina en cada caso la normativa y planificación sectorial, prohibiéndose cualquier solución de vertido al dominio público.

Artículo 49. La red de caminos rurales (D)

1. La red de caminos rurales mantendrá sus características técnicas actuales permitiéndose en ellos las obras de acondicionamiento y conservación. No podrán sufrir con carácter general modificaciones sustanciales en la anchura de plataforma o alteraciones de su trazado, excepto si se justifica su necesidad para el desarrollo de la actividad agraria.

2. Se entiende por acondicionamiento:

a. La mejora puntual de trazado y sección.

b. La mejora y refuerzo del firme.

c. La ordenación de accesos, seguridad vial y tratamiento paisajístico.

3. Los caminos existentes que no formen parte de la red de caminos públicos no podrán tener anchura superior a 4 metros, o 5 metros en las curvas, una vez mejorados. Los firmes serán de zahorra, evitando los tratamientos asfálticos. Se podrán utilizar firmes de hormigón para vadear la red de drenaje, en curvas de reducido radio de giro y en tramos con pendientes superiores al 12%.

4. En el caso de nuevas actuaciones que resulten necesarias para el desarrollo de la actividad agraria su trazado dispondrá de drenajes longitudinales y transversales así como dispositivos de minimización de impactos ambientales, de reducción de acarreos y de protección de cauces y márgenes en las zonas de entrega del agua a la red de drenaje natural.

TÍTULO TERCERO. DE LOS ESPACIOS Y RECURSOS NATURALES Y CULTURALES Y DE LOS RIESGOS

Capítulo Primero. Disposiciones Generales

Artículo 50. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan en relación con los recursos naturales y el medio ambiente los siguientes:

a. Contribuir a un desarrollo urbanístico sostenible, preservando los espacios que deben quedar excluidos de la urbanización.

b. La conservación, recuperación y protección del espacio litoral y del medio ambiente natural, preservándolos de actuaciones y usos que les hagan perder su identidad y funcionalidad y promoviendo su mutua interacción y comunicación.

c. La preservación, regeneración y protección de los recursos hídricos y de las especies de flora y fauna que se desarrollan en ellos.

d. La conservación, recuperación e integración de los espacios naturales y de los paisajes significativos.

e. La prevención de daños a las personas y a los bienes frente a los riesgos naturales.

Artículo 51. Delimitación de Zonas sometidas a restricciones de usos por sus valores naturales, culturales, paisajísticos y territoriales (D)

El Plan identifica las siguientes zonas:

a. Zonas de protección ambiental

b. El Corredor marítimo-terrestre

c. Zonas de interés territorial

d. Espacios de interés cultural

Artículo 52. Directrices generales para el suelo no urbanizable (D)

1. Los suelos no clasificados como urbano o urbanizable en el planeamiento urbanístico general, no incluidos en las zonas establecidas en el artículo anterior, tendrán en el planeamiento urbanístico general la consideración de suelo no urbanizable, debiendo ser integrado en la categoría de especial protección si existen ecosistemas naturales de alto valor o elementos del patrimonio histórico.

2. Las actividades, usos y edificaciones permitidas en este suelo serán las que establezca el planeamiento urbanístico general de conformidad con el artículo 52 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

3. Las actuaciones que se desarrollen en esta zona deberán cumplir los requisitos establecidos en el apartado 6 del artículo 64.

4. En este suelo el planeamiento urbanístico general podrá proponer nuevas clasificaciones de suelo urbanizable que

estarán condicionadas al cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 13 y 36.

Artículo 53. Carácter complementario del planeamiento urbanístico general. (D)

El planeamiento urbanístico general desarrollará y completará las determinaciones contenidas para cada una de las zonas identificadas sin que sus determinaciones puedan ser contradictorias con las previsiones del presente Plan.

Capítulo Segundo. Zonas de Protección Ambiental.

Artículo 54. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en los suelos de Protección Ambiental los siguientes:

a. Preservar los espacios de mayor valor ambiental de cualquier proceso de urbanización y de usos inadecuados y asegurar su integridad y adecuada conservación

b. Contribuir a mejorar las condiciones ambientales del conjunto del ámbito, y fomentar el uso naturalístico y recreativo de los espacios protegidos.

Artículo 55. Delimitación del suelo de Protección Ambiental (N)

Se establecen dos categorías en las zonas de Protección Ambiental:

– Ambiental I:

Se integran en esta categoría:

a. Los Espacios Naturales Protegidos.

b. Los Montes Públicos, incluyendo los enclaves de propiedad privada localizados en su interior.

c. Las vías pecuarias.

d. Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)

– Ambiental II:

Se integran en esta categoría aquellos espacios que, sin estar sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación sectorial, son merecedores de una especial protección por razón de los valores e intereses en ellos concurrentes de carácter territorial, natural, ambiental o paisajístico y por su relación muy directa con los espacios protegidos de Protección Ambiental Grado I conformando con ellos una unidad global.

Artículo 56. Determinaciones para la ordenación de los suelos de protección ambiental. (N)

1. Las Zonas de Protección Ambiental señaladas en el artículo anterior tendrán la consideración de suelos no urbanizables de especial protección en los instrumentos de planeamiento general, a excepción de las señaladas en el apartado d) de la categoría Ambiental I.

2. Determinaciones para los Suelos de Protección Ambiental I

a. La protección de los recursos naturales y la ordenación de los usos en estas zonas se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación y determinaciones derivadas de la normativa ambiental que le sea de aplicación.

b. El planeamiento urbanístico general incorporará las determinaciones contenidas en los planes y en la normativa ambiental a la regulación de usos y actividades de los espacios de protección ambiental.

c. Se prohíben expresamente en estos suelos los usos residenciales, la instalaciones deportivas, los aprovechamientos agrícolas intensivos en invernaderos, las actividades extractivas y mineras, excepto las existentes que hayan sido autorizadas con anterioridad a la aprobación del presente Plan, y cualquier actividad o edificación que no esté destinada al servicio de la explotación agrícola, ganadera o forestal o a la adecuación naturalística y recreativa de estos espacios, sin perjuicio de lo establecido en la legislación sectorial.

d. Las construcciones e instalaciones de utilidad pública o interés social que hayan sido autorizadas con anterioridad a la aprobación del presente Plan se considerarán conformes con el modelo territorial propuesto.

e. En los lugares de Importancia Comunitaria no incluidos en los Espacios Naturales protegidos, sólo se autorizarán aquellos planes o proyectos que tras la evaluación de sus repercusiones sobre el lugar, se determine su no afección a los hábitats naturales y las especies que motivaron dicha designación.

3. Determinaciones para los Suelos de Protección Ambiental II

a. Con carácter general en estas zonas sólo estarán autorizadas las actividades destinadas a potenciar los valores ambientales, naturales y paisajísticos de estos suelos.

b. Se prohíben expresamente los usos residenciales, la instalaciones deportivas, los aprovechamientos agrícolas intensivos en invernaderos, las actividades extractivas y mineras, excepto las existentes que hayan sido autorizadas con anterioridad a la aprobación del presente Plan, y cualquier actividad o edificación que no esté destinada al servicio de la explotación agrícola, ganadera o forestal o a la adecuación naturalística y recreativas de estos espacios.

c. Excepcionalmente se permitirán usos de equipamiento público o privado que ineludiblemente deban implantarse en alguna de estas zonas porque su funcionalidad esté directamente relacionada con el medio donde se proyecta y no sea posible una localización externa a ellas. En este caso se cumplirán las siguientes condiciones de implantación:

– No se podrá modificar la actual topografía, ni las condiciones generales de la flora y fauna, a excepción de las medidas incluidas en el correspondiente "Estudio de Ordenación Paisajística" redactado conforme a las especificaciones establecidas en el artículos 79.

– El techo máximo construido será de 1.000 m^2, con alturas máximas de dos plantas en cualquier sección longitudinal y transversal del terreno natural.

– Se resolverán las infraestructuras correspondientes a los accesos, suministro de agua, saneamiento y energía con las consideraciones que defina en cada caso la normativa y planificación sectorial, prohibiéndose cualquier solución de vertidos al dominio público.

– El vallado deberá permitir el paso de la fauna menor.

d. Las construcciones e instalaciones de utilidad pública o interés social que hayan sido autorizadas con anterioridad a la aprobación del presente Plan se considerarán conformes con el modelo territorial propuesto.

Artículo 57. Vías pecuarias (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general efectuarán un diagnóstico acerca del impacto de los procesos de urbanización y edificación en las vías pecuarias, proponiendo soluciones orientadas al objetivo de crear una red de itinerarios ambientales que preserve el dominio público. (D)

2. En la generación de trazados alternativos se recomienda tener en cuenta la funcionalidad y calidad ambiental de los trazados de origen, las necesidades de infraestructuras y las circunstancias que determinen discontinuidad. (R)

Capítulo Tercero. El corredor marítimo-terrestre.

Artículo 58. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan en relación con el corredor marítimo-terrestre los siguientes:

a. Preservar las zonas y especies naturales de alto valor ambiental existentes en la línea de costa, protegiendo todos los espacios libres todavía existentes y recuperando las zonas degradadas.

b. Articular el dominio público marítimo terrestre con los espacios urbanos y con los espacios libres del interior del ámbito.

c. Proteger y regular la utilización del dominio público marítimo – terrestre y de sus zonas de servidumbre e influencia, de acuerdo con lo establecido en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y en la Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

d. Potenciar su capacidad como recurso turístico del territorio.

e. Conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar.

Artículo 59. Delimitación del corredor marítimo-terrestre (N)

1. El corredor marítimo terrestre comprende tanto los terrenos del dominio público marítimo-terrestre como las zonas de servidumbres e influencia, en los términos establecidos en la Ley de Costas.

2. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios afectados reproducirán los límites de la ribera del mar, así como las servidumbres de protección y tránsito, delimitarán las zonas de influencia y contendrán las determinaciones para la protección y adecuada utilización del litoral.

3. Los instrumentos de planeamiento general delimitarán las zonas degradadas y establecerán las determinaciones necesarias para su recuperación y ordenación.

Artículo 60. Determinaciones generales para el corredor marítimo-terrestre (N)

1. Las limitaciones generales de usos reguladas en cada una de las zonas protegidas por la legislación sectorial se entenderán sin perjuicio del régimen más restrictivo establecido por este Plan o en su caso, por el planeamiento urbanístico general.

2. Los planes urbanísticos reubicarán los usos, edificaciones e instalaciones existentes que sean contrarios a los criterios establecidos por la legislación de Costas y por la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, para el dominio público y sus zonas de servidumbres y de influencia.

3. En los tramos de costa declarados Espacios Naturales Protegidos se estará a lo dispuesto en sus instrumentos específicos de ordenación ambiental.

Artículo 61. Determinaciones específicas para el corredor marítimo terrestre (N y R)

1. La servidumbre de tránsito se ampliará hasta 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar en suelos no urbanos a la entrada en vigor de este Plan, para facilitar la implantación de accesos, paseos marítimos de tránsito peatonal y senderos. (N)

2. Las edificaciones existentes estarán asimismo a lo establecido en el apartado 2 del artículo anterior. (N)

3. El planeamiento urbanístico general promoverá la generación de suelos destinados a sistema general de espacios libres públicos en la zona de servidumbre de protección, incorporando los no clasificados y los clasificados que no hubieran sido desarrollados.(N)

4. Se dispondrán accesos públicos y gratuitos al mar, con una separación máxima de 200 metros para los peatonales y de 500 metros para los rodados, que deberán contar con zonas de estacionamiento público. (N)

5. En la zona de influencia se evitará la urbanización continua, las pantallas de edificación y la acumulación de volúmenes edificatorios, de forma que la edificabilidad no sea superior a la media del suelo urbanizable en el término municipal. (N)

6. En la zona de influencia se establecerán reservas de suelo para usos públicos, zonas libres y aparcamientos, preferentemente en los terrenos adyacentes a la zona de servidumbre de protección. (N)

7. Las estaciones de saneamiento y los colectores cuyo trazado deba discurrir paralelamente a la costa se emplazarán fuera del dominio público marítimo terrestre y de la zona de servidumbre de tránsito establecida en este Plan. (N)

8. Se recomienda que para los colectores y estaciones de saneamiento existentes que no cumplan dicha condición se prevea una ubicación alternativa en los correspondientes planeamientos generales y especiales. (R)

Artículo 62. Actuaciones portuarias (D)

1. Las actuaciones en los puertos deportivos estarán orientadas, prioritariamente, a la mejora y ampliación del número de atraques de los puertos existentes.

2. No se admitirán nuevas instalaciones deportivas en este tramo de litoral. Excepcionalmente se podrá autorizar la construcción de los nuevos puertos que aparecen en el Plano de Ordenación, previa valoración de su viabilidad técnica y ambiental.

3. Las nuevas instalaciones portuarias o la ampliación de las existentes además de lo dispuesto en la legislación de Puertos y Costas, tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a. Las afecciones a ecosistemas naturales litorales.

b. Los efectos en otras instalaciones portuarias.

c. El estudio de dinámica litoral para evitar perjuicios a las playas próximas.

d. La disponibilidad de accesos públicos y aparcamientos suficientes.

e. No se permitirá en ningún caso la edificación residencial.

4. Las actuaciones portuarias deberán ser compatibles con el régimen de protección de los Lugares de Interés Comunitario de los Fondos Marinos de las Bahías de Estepona y Calahonda y con el Monumento Natural "Dunas de Artola".

Artículo 63. Equipamientos de playa. (D)

1. Las playas deberán contar con los elementos necesarios para la recogida de los residuos sólidos urbanos, los cuales deberán ubicarse fuera de las mismas salvo aquellos elementos del mobiliario urbano que sean precisos para la recogida de los residuos generados por los usuarios de las playas y que se colocarán de modo que causen el mínimo impacto visual y ambiental.

2. Se prestará una especial atención al diseño de las instalaciones y servicios de temporada para conseguir una adecuada integración en el entorno, cuidando tanto su ubicación como la tipología y materiales empleados, y velando por la desinstalación de los no autorizados.

3. En todo caso, se establecerán los Equipamientos del corredor marítimo en las áreas determinadas en el Plano de Ordenación, previa las autorizaciones administrativas que procedan, de acuerdo con las previsiones establecidas en el artículo 31.

Capítulo Cuarto. Zonas de interés territorial.

Artículo 64. Zonas a proteger por su interés territorial (N)

1. Las zonas a proteger por su interés territorial que se delimitan en el Plano de Ordenación General tendrán en el planeamiento urbanístico general la consideración de suelos no urbanizables de especial protección, excepto en los casos que, con carácter excepcional, se prevén en el artículo 65.

2. El planeamiento urbanístico, justificadamente y atendiendo a las condiciones físicas y paisajísticas de estos espacios, podrá ajustar sus límites en el contacto con las zonas no sujetas a protección, sin que dicho ajuste tenga la consideración de Modificación del Plan de Ordenación del Territorio.

3. En estas zonas estarán autorizadas las actividades destinadas a potenciar los valores ambientales, naturales, agrarios y paisajísticos de estos suelos.

4. Se permitirán las viviendas y edificaciones aisladas cuya necesidad esté justificada por su vinculación a explotaciones agrícolas, ganaderas o forestales, las adecuaciones naturalísticas y recreativas que mejoren las condiciones naturales de estos espacios y las actuaciones de interés público que tengan por objeto la implantación de usos turísticos, equipamientos, infraestructuras o actividades mineras que deban emplazarse en estas zonas de interés territorial.

5. Las actuaciones que se desarrollen en esta zona deberán cumplir los siguientes requisitos:

a. La parcela mínima vinculada será de 10 Ha.

b. El porcentaje de suelo intervenido en actuaciones de interés público no podrá ser superior al 10% del suelo mínimo del ámbito de actuación, situado en áreas no comprometidas por el impacto visual o paisajístico de su ubicación.

c. La actuación se desarrollará mediante Plan Especial o Proyecto de Actuación, según las determinaciones establecidas en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, incluyendo un "Estudio de Ordenación Paisajística" conforme a las especificaciones establecidas en el artículo 79.

d. Se establecen, asimismo, las siguientes obligaciones:

– No se podrá modificar la actual topografía, ni las condiciones generales de la flora y fauna, a excepción de las medidas incluidas en el correspondiente "Estudio de Ordenación Paisajística" que acompañe a la propuesta de actuación.

– La altura máxima será de dos plantas en cualquier sección longitudinal y transversal del terreno natural, preferentemente ejecutados en una sola unidad edificada.

– Se resolverán las infraestructuras correspondientes a los accesos, suministro de agua, saneamiento y energía con las consideraciones que defina en cada caso la normativa y planificación sectorial, prohibiéndose cualquier solución de vertidos al dominio público.

– El vallado deberá permitir el paso de la fauna menor.

6. El planeamiento urbanístico general delimitará y ordenará en estas zonas los ámbitos que puedan considerarse Hábitat Rural Diseminado conforme a lo establecido en los artículos 47 y 48.

Artículo 65. Actuaciones Singulares de Excelencia Turística (D)

1. Excepcionalmente en las Zonas de Interés Territorial delimitadas por este Plan se podrá prever el desarrollo de "Actuaciones Singulares de Excelencia Turística" mediante su clasificación como suelo urbanizable en el planeamiento general y previo informe de incidencia territorial.

2. Se considerarán "Actuaciones Singulares de Excelencia Turística" aquellas propuestas urbanísticas cuyo objetivo principal sea posibilitar el desarrollo de usos turísticos muy cualificados entre los que necesariamente se deberán incluir instalaciones especializadas tales como centros de salud, científicos, docentes, deportivos o similares y en todo caso cumplan las siguientes determinaciones:

a. La actuación se situará de forma coherente con la ordenación estructural prevista en el planeamiento general asegurando, entre otros, los siguientes objetivos:

- Conexión con las redes generales de infraestructuras y viario.
- Preservación de la topografía original, de los espacios agrícolas y del arbolado existentes, en su caso.
- Preservación de la urbanización de los terrenos colindantes con el dominio público hidráulico y con las Zonas de Protección Ambiental adyacentes en su caso.

b. El uso característico de la actuación será el turístico considerándose compatibles los usos residencial y dotacional siempre que se cumpla la siguiente distribución porcentual de la edificabilidad permitida.

- El 51% de la edificabilidad total se destinará a usos turísticos del que al menos un 10% se destinará a una dotación turística singular de carácter docente, sanitario, científico o similar. En todo caso la edificabilidad que se asigne a alojamientos turísticos deberá estar destinada a hoteles con categoría mínima de 4 ó 5 estrellas.
- El 49% de la edificabilidad restante se podrá destinar a uso residencial de vivienda unifamiliar

c. La superficie mínima de la actuación será de 200 Has, el índice de edificabilidad máxima 0,05 m^2t/m^2s y la densidad máxima 1 viv./2Has

d. La altura máxima de las edificaciones será de dos plantas (planta baja más una) medida desde cualquier sección longitudinal o transversal del terreno natural.

e. La ocupación total del suelo por las edificaciones no podrá superar el 35% del ámbito, debiendo destinarse el 65% restante a espacios libres de los que necesariamente el 35% serán públicos.

f. En ningún caso se podrán incluir en estas actuaciones terrenos con pendientes medias superiores al 50%, ni podrán ser calificados como edificables en la ordenación del ámbito los terrenos con pendientes superiores al 35%.

g. El instrumento de desarrollo de estas actuaciones incluirá un "Estudio de Ordenación Paisajística" conforme a las especificaciones establecidas en el artículo 79 de esta Plan.

Capítulo Quinto.
Actuaciones para evitar daños por riesgos

Artículo 66. Actuación de las Administraciones Públicas (D)

1. Las Administraciones Públicas competentes efectuarán las acciones necesarias para mantener y aumentar la seguridad de las personas y los bienes, para frenar el proceso de erosión y degradación de los recursos naturales y para evitar los riesgos de contaminación en el litoral y los riesgos derivados del transporte de mercancías peligrosas.

2. El planeamiento urbanístico general deberá considerar en las nuevas clasificaciones de suelo su incidencia en la generación de riesgos de inundación, la contaminación del litoral, de aguas superficiales y subterráneas, los incendios forestales, la erosión de suelo y los riesgos geotécnicos.

3. Las Administraciones responsables de la formulación del planeamiento urbanístico general tendrán en cuenta las disposiciones del Acuerdo de 23 de septiembre de 2003, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la norma marco de planificación de emergencia ante contaminación del litoral y del Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 6 de julio de 2004, por el que se aprueba el Plan de Emergencia ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril en Andalucía, incorporando en dichos documentos cuantas medidas resulten necesarias para reducir las posibles consecuencias de dichos riesgos.

Artículo 67. Riesgos hídricos. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las cuencas de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. (D)

2. Los instrumentos de planeamiento general clasificarán el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre como suelo no urbanizable de especial protección. (D)

3. Las administraciones públicas competentes deberán abordar un programa de inversiones para eliminar los estrangulamientos derivados de actuaciones que hayan disminuido la sección del cauce. Siempre que sea posible estas modificaciones tenderán a reponer los cauces abiertos que hayan sido objeto de transformación anterior mediante embovedados o cubriciones. (R)

4. Se recomienda a los ayuntamientos del ámbito la realización de programas de actuaciones que contengan, al menos, lo siguiente:

a. Inventario, estabilización y sellado de escombreras y vertederos.

b. Establecimiento de disposiciones preventivas referentes a la regulación de aterrazados agrícolas, movimientos de tierras para la implantación de infraestructuras o usos urbanos, y almacenamiento de vertidos y residuos.

c. Verificación técnica de las condiciones de evacuación de los cauces y elaboración, junto con la administración sectorial competente, de un programa integral de mantenimiento y conservación.

d. Adecuación, en cada municipio, del Plan de Emergencias municipal a la nueva situación y condiciones de riesgo conocidas. (R)

5. En relación a lo establecido en la letra b) del apartado anterior, los instrumentos de desarrollo de las actuaciones urbanísticas y los proyectos de infraestructuras previstos en las distintas clases de suelo, además de las directrices contenidas en el Capítulo Séptimo del Título Tercero de esta normativa, contendrán lo siguiente: (R)

a. Estudios geotécnicos y del medio físico.

b. Ajustes y coherencia entre la ordenación de usos y las situaciones potenciales de riesgo.

c. Procedimientos para integrar las distintas fases de obras con la restauración faseada del medio.

d. Tratamientos de taludes y terraplenes, según materiales y características concretas.

Artículo 68. Zonas inundables. (D)

1. Hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento general recogerán en los suelos urbanizables y no urbanizables las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación de los ríos y arroyos definidas en el Plano de Afecciones de este Plan.

2. El planeamiento general clasificará estas Zonas cautelares como suelo no urbanizable. En ellas sólo estarán permitidos los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos. Se establecerán los criterios y las medidas necesarios para la prevención del riesgo de avenidas, así como la determinación de las edificaciones e instalaciones que por encontrarse en lugares de riesgo deberán adoptar medidas de defensa y, en su caso, quedar fuera de ordenación.

3. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario de las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial y especialmente en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

4. A efectos de la ordenación de usos, la delimitación de Zonas inundables que se efectúe por la Administración competente deberá diferenciar tres zonas:

a. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno de 50 años o calado de la lámina de agua superior a 0,5 metros.

b. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 50 y 100 años.

c. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 100 y 500 años.

5. El planeamiento general clasificará estas zonas como suelo no urbanizable y regulará los usos en cada una de ellas atendiendo a los siguientes criterios:

– Zona a): Prohibición de edificación e instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente y por razones de interés público podrán autorizarse edificaciones temporales.

– Zona b): Prohibición de instalación de industria pesada y de industria contaminante según la legislación vigente, o con riesgo inherente de accidentes graves. En esta zona se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

– Zona c): Prohibición de instalación de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgo inherente de accidentes graves. En estas zonas se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

Artículo 69. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos (D)

No estará permitida la localización de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos urbanos, industriales o agrícolas contaminantes en las zonas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones o en aquellas en que se puedan producir filtraciones a acuíferos, cursos de aguas, embalses y aguas marítimas.

Artículo 70. Protección del aporte de áridos a la costa (D)

1. La extracción de áridos en los cauces y su zona de policía se condicionará a su posible incidencia en las playas de su desembocadura y a la propia conservación del cauce y sus especies naturales.

2. Para las actuaciones en los cauces y su zona de policía, encauzamientos, embovedados, diques, defensa de márgenes, etc., especialmente en los tramos de mayor pendiente o más erosionables, se incluirá en los planes y proyectos un estudio de la aportación natural de áridos al cauce, de forma que se compense la pérdida de aportación de arena a su desembocadura.

Capítulo Sexto.
La protección del patrimonio histórico-cultural.

Artículo 71. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan para la protección del patrimonio histórico y cultural los siguientes:

a. Promover la protección del patrimonio cultural como recurso de la Costa del Sol y como soporte de la identidad comarcal.

b. Contribuir al mantenimiento y conservación del patrimonio inmobiliario facilitando su puesta en uso.

c. Reforzar la función territorial de los conjuntos históricos como representantes de la historia, la forma de vida en las ciudades y la vida pública.

d. Favorecer la divulgación del patrimonio como activo de la oferta turística.

Artículo 72. Recomendaciones para la protección de los Centros Históricos (R)

1. Los planeamientos urbanísticos de Mijas y Casares establecerán las determinaciones necesarias para la protección integral de sus centros históricos en los términos establecidos en la legislación especial.

2. En relación con los cascos urbanos de los municipios, el planeamiento urbanístico general establecerá medidas orientadas a:

a. La conservación del tejido residencial apoyando las actividades productivas tradicionales y los edificios necesarios para su funcionamiento, así como mantenimiento la densidad poblacional y la edificabilidad actual.

b. La activación de los cascos como centros de la vida pública de las ciudades procurando la localización de centros institucionales, y dotaciones que contribuyan a fomentar el uso turístico de los mismos.

c. La mejora de las condiciones ambientales estableciendo actuaciones dirigidas a la adecuación y reurbanización del espacio público y a la restricción del tráfico privado por el interior de los centros históricos.

d. La conservación de los trazados y espacios libres urbanos, la protección del patrimonio inmueble con valores históricos o culturales y la rehabilitación de las zonas degradadas.

Artículo 73. Directrices para la puesta en valor de los recursos culturales de interés territorial (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán calificar de especial protección lo elementos y bienes inmuebles que contengan valores expresivos de la identidad de la Costa del Sol en relación con el patrimonio histórico y los usos rurales del medio rural.

2. El planeamiento urbanístico general incluirá como especial protección los Bienes de Interés Cultural incluidos en el registro, los que sean objeto de incoación de expediente de declaración así como el resto de tipologías de protección del patrimonio histórico, todo ello conforme a la legislación aplicable.

3. Los Catálogos previstos en la legislación urbanística definirán las características tipológicas de los bienes que deban ser objeto de protección y no estén incluidos en ninguna de las tipologías de protección previstas en la legislación de patrimonio histórico.

4. Se incluirán en los catálogos, aquellos elementos aislados o conjuntos de inmuebles que contengan valores expresivos de la identidad de este territorio, y en especial, se identificarán los que puedan tener valor en función de su significación en el modo de ocupación y explotación del territorio ya en desuso, o valor testimonial de hechos históricos, singulares o diferenciales.

Artículo 74. Protección de los yacimientos arqueológicos (D)

1. Los yacimientos arqueológicos deberán ser calificados de especial protección por el planeamiento urbanístico general.

2. En los casos de yacimientos no delimitados espacialmente, se les marcará un área de protección cautelar.

3. En los yacimientos arqueológicos todas las actuaciones estarán supeditadas al cumplimiento de la normativa que le es de aplicación y a la autorización preceptiva o notificación al órgano competente.

Artículo 75. Lugares de interés etnológico (D)

1. Las construcciones e instalaciones que por su interés etnológico se encuentren inscritas en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz deberán ser objeto de protección por el planeamiento urbanístico general e incluido en sus respectivos catálogos de edificios.

2. El planeamiento urbanístico general deberá considerar aquellas otras construcciones e instalaciones que, sin estar inscritas en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, reúnan las condiciones a que hace referencia el artículo 27 apartado 6 de la Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía.

Artículo 76. Protección de las edificaciones de interés territorial objeto de catalogación. (D)

Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer áreas de influencia en torno a los bienes o conjuntos de inmuebles de interés territorial objeto de catalogación por el planeamiento, en las que se determinarán las condiciones urbanísticas necesarias para la debida protección y/o preservación y para mantener, en su caso, sus efectos visuales y/o de ambientación.

Capítulo Séptimo. Inserción ambiental y paisajística de las actuaciones urbanísticas en el territorio

Artículo 77. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan en relación con la inserción de las actuaciones urbanísticas en el territorio los siguientes:

a. Contribuir a la protección ambiental y a la sostenibilidad del territorio.

b. Evitar el proceso de uniformidad y banalización del paisaje y contribuir a mantener su diversidad.

c. Asegurar la inserción paisajística de las actuaciones urbanísticas.

d. Minimizar los riesgos naturales.

Artículo 78. Criterios de sostenibilidad para las actuaciones urbanísticas. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general definirán la normativa en materia de sostenibilidad y medio ambiente

a aplicar por los instrumentos de planeamiento de desarrollo desde su fase de diseño urbanístico hasta la culminación de las obras de urbanización. (D)

2. Los instrumentos de planeamiento de desarrollo y/o los proyectos de urbanización definirán los estándares, requisitos técnicos y directrices que han de orientar las actuaciones urbanísticas de acuerdo con lo siguiente (D):

a. En materia de aguas considerarán su ciclo completo, desde al abastecimiento hasta el vertido final, incluyendo su reutilización. Se efectuará la separación y racionalización de las redes de aguas potables, negras, grises y residuales depuradas y la depuración y reutilización integral del agua.

b. En materia de energía se fomentará un uso más racional de los recursos así como la utilización de fuentes renovables de energía.

c. En relación con la movilidad se propiciará la planificación de las estructuras urbanas, los servicios y equipamientos y las infraestructuras para el fomento de los desplazamientos a pie o en bicicleta y la reducción de la movilidad motorizada privada.

d. En relación con el proceso de urbanización se considerará el ciclo completo de la actuación, en sus distintos momentos, desde el propio diseño del proyecto, a las distintas fases del desarrollo de las obras hasta su culminación, para aplicar criterios y medidas susceptibles de minimizar las incidencias ambientales que puedan suponer tanto el proyecto en su conjunto como los movimientos de tierra, urbanización e implantación de infraestructuras. Estos criterios y medidas deberán considerar: la protección del medio natural; la restitución y restauración de los sistemas naturales; la inserción paisajística, y la prevención y minimización de riesgos naturales.

3. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento urbanístico general establezcan determinaciones normativas que favorezcan la introducción de la arquitectura ecológica, así como las medidas para minimizar la contaminación lumínica, determinando los tipos y características de las lámparas a emplear. (R)

Artículo 79. Criterios paisajísticos para el diseño y planificación de las actuaciones urbanísticas. (D)

1. El diseño y planificación de las actuaciones urbanísticas deberá realizarse mediante un "Estudio de Ordenación Paisajística" que se incorporará a los proyectos de urbanización.

2. El "Estudio de Ordenación Paisajística" contendrá, en cualquier caso, las siguientes determinaciones:

a. Ordenar los espacios no edificados, como identificación medioambiental del lugar, integrando las formas de lo natural y lo artificial, vegetación, ecosistemas, arboricultura, conos visuales..., dentro de un proyecto global de unidades paisajísticas.

b. Prevenir y solucionar los efectos significativos sobre el drenaje natural, en especial, los coeficientes de escorrentía evaluados para los suelos en su estado natural.

c. Evitar los efectos significativos sobre los recursos hidrogeológicos y reducir la tasa de infiltración del agua en el suelo y subsuelo.

d. Adaptarse a la topografía existente, propiciando la edificación en diferentes volúmenes y rasantes frente a los diseños consistentes en edificaciones situadas sobre extensas explanaciones del terreno.

e. Buscar la mejor orientación bioclimática de las edificaciones, zonas verdes y espacios públicos integrados en un proyecto unitario de equilibrio climático y medioambiental.

f. Poner en valor las formaciones y elementos vegetales autóctonos. La jardinería será mayoritariamente xérica, identificando proyectualmente su colocación y efecto.

g. Garantizar el libre tránsito de la fauna, evitándose los cerramientos que impidan su movilidad.

Artículo 80. Determinaciones para la fase de ejecución de los proyectos de urbanización en suelo urbanizable (D)

Los proyectos de urbanización en suelo urbanizable adoptarán las medidas adecuadas para minimizar sus efectos territoriales y ambientales en las distintas fases de su ejecución. Los proyectos de urbanización deberán:

a. Restituir la continuidad de los cauces naturales ocupados, en su caso, en el proceso de ejecución de la urbanización mediante su acondicionamiento y eventual construcción de obras de drenaje transversal.

b. Controlar las escorrentías inducidas por la actuación urbanística en lluvias extraordinarias estableciendo los medios para que estas no sean superiores a las que se producen en el ámbito en régimen natural.

c. Verificar el comportamiento de las infraestructuras de drenaje ante el acontecimiento de lluvias extraordinarias.

d. Considerar las repercusiones de las actuaciones urbanísticas en su conjunto, urbanización y edificación, sobre la infiltración del agua en el suelo y subsuelo e incorporar las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para restituir las escorrentías subterráneas.

e. Realizar la regeneración del régimen hidrogeológico acondicionando suelos y formas del terreno para favorecer la infiltración.

f. Evitar la pérdida de la capa de suelo vegetal existente en el ámbito afectado por la urbanización y la edificación a fin de su reutilización en las zonas verdes y espacios libres.

g. En todo caso restituir con ejemplares autóctonos las formaciones vegetales alteradas por la urbanización, lo que se llevará a cabo según las determinaciones del "Estudio de Ordenación Paisajística".

Artículo 81. Integración paisajística de las actuaciones urbanísticas en laderas. (D)

1. A efectos de la más adecuada integración de las actuaciones urbanísticas en el paisaje el proyecto de urbanización deberá definir:

a. Los tratamientos topográficos y las medidas de consolidación y estabilización de desmontes y terraplenes.

b. Las estructuras de contención de laderas y taludes más adecuados en materiales, tipologías constructivas, y características físicas.

c. Los tipos de plantaciones y siembras según su funcionalidad: protectora de suelos, paisajística o ecológica y el diseño de la adecuación paisajística.

2. Se preverán las plataformas de la edificación evitando los grandes desmontes y cumplimento de la altura de muros reglamentarios de 3 metros de altura y distancia entre ellos de vez y media.

3. Los muros de contención de taludes y laderas se deberán rematar con revestimientos en piedra natural o con elementos prefabricados que favorezcan los recubrimientos vegetales.

4. La consolidación y tratamiento paisajístico de los taludes perimetrales a las explanaciones destinadas a la edificación constituirán las actuaciones prioritarias para la integración topográfica de las implantaciones urbanísticas.

5. En el caso de actuaciones que se desarrollen en suelos degradados por explotaciones mineras u otro motivo las condiciones establecidas en los apartados anteriores se aplicarán de forma que puedan compatibilizarse la restauración del suelo y la actuación urbanística propuesta.

Artículo 82. Inserción ambiental y paisajística del viario. (N y D)

1. Al objeto de minimizar el impacto de los nuevos trazados viarios, éstos se insertarán en el paisaje siguiendo en lo posible la forma del relieve y limitando su anchura total de calzada y taludes a la mínima imprescindible con la funcionalidad prevista para los mismos, cuidando expresamente la obligación de vegetación autóctona en taludes con sus correspondientes controles de drenaje y erosión, y la plantación adecuada de arboleda en calles y espacios abiertos de aparcamientos (D)

2. En los trazados que transcurran por lugares de vistas de especial valor paisajístico se deberá prever miradores que permitan la visión de los puntos notables del paisaje. (D)

3. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación. (D)

4. En los tramos urbanos del viario se evitará la ubicación de publicidad, Los carteles informativos deberán contar con la autorización del órgano titular de la carretera. (N)

Artículo 83. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (D)

Se atenderá a las determinaciones del Proyecto del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol Occidental, debiéndose considerar los siguientes criterios generales:

1. Al objeto de minimizar el impacto de trazado del ferrocarril litoral, las intersecciones con la red de carreteras, red principal de caminos y vías pecuarias se realizarán pasos elevados o inferiores atendiendo a las condiciones del trazado.

2. Los taludes de los trazados sobreelevados en relación al nivel del terreno se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y conservación de la vegetación a introducir.

3. Los taludes deberán ser cubiertos de vegetación con especies características autóctonas.

4. En los tramos de trazados en que sea necesaria la construcción de muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes, éstos presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra o elementos prefabricados ajardinados.

5. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación.

Artículo 84. Inserción ambiental y paisajística de los tendidos eléctricos de tensión inferior a 66 kV (D y R)

1. Los proyectos de tendidos eléctricos de tensión inferior a 66 kV. deberán contemplar, en el marco de la legislación ambiental aplicable, las medidas necesarias para minimizar su incidencia ambiental y paisajística, con una especial consideración al impacto sobre grandes aves. (D)

2. A efectos del apartado anterior los proyectos técnicos deberán considerar los criterios de inserción en el territorio que se indican a continuación y adoptarán las propuestas de trazado más adecuadas:

a. Los trazados aéreos se insertarán en el paisaje siguiendo, siempre que sea posible, la forma del relieve.

b. Se evitarán los trazados aéreos siguiendo las líneas de máxima pendiente y se procurará su recorrido por las depresiones y partes más bajas del relieve utilizando la topografía, las áreas arboladas o, en su caso, la creación de pantallas vegetales para ocultar los apoyos. Se situarán preferiblemente en las laderas umbrías

c. Se evitará en lo posible que los tendidos aéreos se recorten visualmente contra el cielo o contra el mar.

d. Los trazados aéreos se efectuarán preferentemente paralelos a las infraestructuras viarias y ferroviarias y límites parcelarios. Cuando se realicen paralelos a estas infraestructuras se situarán, en su caso, en cotas más altas con respecto a éstas. (D)

3. Se evitará en lo posible los desmontes y se minimizarán los movimientos de tierra. Las patas de los apoyos deberán adaptarse al terreno y se efectuará la revegetación de las zonas alteradas, cumpliendo en todo caso las restricciones en materia de prevención de incendios forestales. (D)

4. Los instrumentos de planeamiento que en cada caso correspondan considerarán con los gestores de la red de distribución el establecimiento de áreas en que por su proliferación, o por su incidencia ambiental o paisajística, deba efectuarse una adecuada reordenación de los tendidos eléctricos aéreos. (R)

5. Las torretas tendrán diseños para evitar la electrocución de las aves. (R)

Artículo 85. Integración paisajística de los núcleos urbanos. (D)

1. A fin de evitar la degradación de las orlas periurbanas de los núcleos de población, los instrumentos de planeamiento general establecerán criterios de usos y paisajísticos que permitan su integración con los espacios circundantes. En todo caso, las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia de los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas naturales o antrópicas, existentes o a crear, que permitan dar una forma acabada a los mismos y eviten zonas de transición degradadas.

2. La finalización de las áreas urbanas o urbanizables se llevará a cabo con viales y espacios libres arbolados con especies autóctonas, o con manzanas completas que eviten la aparición de traseras.

3. Las medianeras que queden por encima de otras edificaciones o linden a espacios libres o suelo no urbanizable deberán recibir tratamiento de fachada.

4. Los instrumentos de planeamiento general deberá contemplar la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo.

Capítulo Octavo. De las actividades extractivas.

Artículo 86. Objetivos generales (N)

Para las actividades extractivas y de producción de áridos, el Plan establece los objetivos siguientes:

1. Promover la regularización de las actividades existentes y las condiciones para nuevas actuaciones.

2. Propiciar la compatibilidad ambiental y potenciar instrumentos paliativos de los efectos sobre el entorno.

Artículo 87. Implantación y funcionamiento de las explotaciones (D)

1. La obtención y vigencia de las autorizaciones administrativas precisas es condición inexcusable para la implantación y funcionamiento de las actividades extractivas.

2. Se prohíbe, incluso como autorización de usos provisionales, la realización de estas actividades sin un previo control público de la disposición, al menos, de los correspondientes planes de explotación y de restauración, así como de la conclusión del trámite de evaluación de impacto.

3. Las Administraciones competentes velarán por el cumplimiento de las exigencias que condicionan el ejercicio de la actividad, mediante la aprobación, en el caso de los municipios, de las correspondientes ordenanzas.

Artículo 88. Directrices para la explotación (D)

1. La realización de actividades extractivas y de producción de áridos requerirá la adopción de medidas como las siguientes:

a. Riego de carreteras, carriles, pistas y acopios.

b. Riego de la entrada a molinos e instalación de puente de riego para camiones.

c. Carenado de cintas y tolvas o métodos de igual efectividad.

d. Captadores, filtros o agua en perforadoras.

e. Molinos y cribas estancas.

f. Pantallas vegetales en accesos, acopios y tratamiento.

g. Control periódico de vibraciones en voladoras.

h. Uso de lonas en el transporte de material.

i. Mediciones periódicas de ruido de acuerdo con el Reglamento de Calidad del Aire.

j. Empleo de sistemas innovadores para reducir la emisión de ruido y polvo en las voladuras.

2. Las explotaciones extractivas adoptarán progresivamente sistemas de gestión ambiental (SGMA) realizando las inversiones precisas para su certificación ISO 14001.

Artículo 89. Planes de Restauración (D)

1. Para el ejercicio de toda actividad extractiva es indispensable el Plan de Restauración previsto en el Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre.

2. Las Administraciones territoriales competentes velarán por el efectivo cumplimiento de sus previsiones, entre las que deben figurar las siguientes:

a. Evaluación de la realidad ambiental preexistente, incluyendo planos, fotografías, simulaciones virtuales, geología, calidad forestal y, en general, diagnóstico del entorno.

b. Estudios hidrogeológicos. -

c. Riesgos geológicos durante la explotación y después de la restauración.

d. Objetivos para la integración ambiental que garanticen la máxima reversibilidad posible de la zona afectada al entorno original.

e. Cronograma de objetivos y actuaciones.

f. Seguimiento y actuación de las actuaciones programadas.

3. Las ordenanzas municipales promoverán la simultaneidad de los trabajos de restauración con la explotación.

Artículo 90. Planeamiento Urbanístico (D)

Los instrumentos de planeamiento general incluirán un análisis de las explotaciones existentes y de las que fueran pre-

visibles a efectos de definir su compatibilidad conforme a las determinaciones de este Plan.

TÍTULO CUARTO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS. AGUA, ENERGÍA, TELECOMUNICACIONES Y RESIDUOS SÓLIDOS.

Capítulo Primero. De las Infraestructuras básicas.

Artículo 91. Objetivos generales (N)

Son objetivos del Plan en relación con las infraestructuras básicas, la energía y los residuos sólidos los siguientes:

a. Asegurar la prestación de servicios básicos a las áreas urbanas consolidadas y extender las redes para garantizar el suministro en cantidad y calidad en las áreas de crecimiento y transición.

b. Diseñar y gestionar el ciclo del agua de acuerdo con los recursos del territorio y en particular con la limitada disponibilidad de recursos hídricos y la fragilidad del medio para la evacuación de residuos.

c. Racionalizar el trazado de las principales redes de energía concentrándolas en los pasillos y reservas previstas o creando itinerarios que limiten la afección a las áreas urbanas y aseguren la plena eficacia de servicio.

d. Adecuar el tendido de las redes a las características del territorio y en especial a los recursos naturales y el paisaje.

Artículo 92. Directrices al planeamiento urbanístico. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán resolver la totalidad de las infraestructuras viarias, agua, saneamiento, agua reciclada, electricidad, gas, necesarias para cada municipio, y concretarán las etapas y los repartos de cargas a los suelos sectorizados que deberán garantizar su ejecución previamente a su desarrollo urbanístico.

2. El planeamiento urbanístico preverá las cargas que deben asumir los nuevos sectores de suelos para el desarrollo de las infraestructuras de abastecimiento de primer nivel y para la recogida y transporte de las aguas residuales hasta la EDAR que en cada caso corresponda.

Artículo 93. Determinaciones sobre los pasillos de infraestructuras energéticas (D)

1. El Plan define en esquema los pasillos que el planeamiento urbanístico debe reservar para la localización de líneas eléctricas aéreas e infraestructuras enterradas.

2. El suelo afectado por los pasillos aéreos deberá concretarse en el planeamiento urbanístico en una banda de ancho variable según el número de líneas y la tensión de servicio.

3. El ajuste en el trazado de los pasillos propuestos o la creación de nuevos pasillos enterrados por el planeamiento urbanístico general no se considerará modificación del Plan sino ajuste del mismo.

4. Las modificaciones de las líneas eléctricas, excepto las que consistan en sustituir trazados aéreos por enterrados, no podrán afectar al dominio público marítimo terrestre, salvo que, no existiendo otra alternativa posible, se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios.

Artículo 94. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras energéticas (D)

1. Las Administraciones Públicas y las empresas suministradoras, dentro de sus respectivas competencias, reservarán el suelo, programarán y ejecutarán las actuaciones previstas por este Plan.

2. Las nuevas líneas eléctricas para el transporte en alta tensión a tensiones iguales o superiores a 220 kV, y las de distribución a tensiones iguales o superiores a 66 kV que discurran por el ámbito del presente Plan, lo harán de forma subterránea o en el interior de los pasillos aéreos definidos.

3. Las líneas que discurran o esté previsto su trazado por suelos urbanizables podrán realizarse mediante tendidos de líneas aéreas de tensión igual o superior a 66 kV, hasta tanto no esté concluida la urbanización o se disponga de las cotas previstas en el proyecto de urbanización.

4. Sobre las líneas existentes de tensión igual o superior a 66 kV, no coincidentes con los pasillos propuestos hasta tanto se produzca su traslado o soterramiento, se permitirán actuaciones de apertura para nuevos suministros, mejora y ampliación de capacidad de transporte siempre que no impliquen modificación sustancial del trazado previo.

Capítulo Segundo. De las Infraestructuras básicas que constituyen el ciclo del agua.

Artículo 95. Directrices específicas en relación con la organización de las redes de abastecimiento y saneamiento (D)

En relación con las infraestructuras del ciclo del agua la actuación de las Administraciones públicas se orientará según los siguientes criterios:

a. Mejorar la gestión del ciclo del agua, y regular los usos de manera que se aminore la demanda del recurso, procurando dar respuesta a las demandas mediante la reutilización de las aguas existentes y mediante la implantación de desaladoras.

b. Asegurar el suministro para las áreas urbanas consolidadas y para los suelos urbanizables previstos en condiciones de cantidad, calidad y sanitarias aptas para el consumo de la población.

c. Proteger la utilización y el destino final del agua mediante el fomento de medidas de ahorro en todas las actividades urbanas y mediante la renovación de las arterias de distribución y la modernización de la gestión y explotación de las redes, con la finalidad de evitar las pérdidas y detectar el deterioro de las mismas.

d. Extender la recuperación de las aguas a la totalidad de las áreas urbanas, mediante la depuración de las aguas de sa-

neamiento con el tratamiento que asegure niveles de calidad adecuados para su devolución al medio o la reutilización de las mismas. Se optimizará ampliación y la implantación de nuevas estaciones depuradoras, agrupando los vertidos de las áreas urbanas y reduciendo el impacto ambiental de las infraestructuras que se precisen.

e. Fomentar la reutilización de las aguas depuradas en usos adecuados con su calidad, especialmente para el riego agrícola y de campos de golf y demás actividades que no incluyan el consumo humano.

Artículo 96. Las redes de abastecimiento (D)

1. El planeamiento urbanístico general deberá establecer la red de distribución para la población existente y prevista con los crecimientos planificados atendiendo a los siguientes criterios:

a. Los depósitos de regulación se preverán globalizando los sectores urbanos o urbanizables que se ubiquen en cotas semejantes, con derivaciones que lleguen a todas las cabeceras de los sistemas de distribución de las urbanizaciones.

b. En las zonas consolidadas se estudiarán los sistemas de distribución de agua existentes procurando mejorar las capacidades de regulación.

c. Se estudiará la posibilidad de potenciar en estas zonas el consumo de agua reciclada, al menos para zonas verdes públicas y baldeos de viales.

d. Cada uno de los escalones de impulsión de las infraestructuras globales de primer nivel acabarán en depósitos o aljibes minimizando en lo posible las longitudes de las tuberías de impulsión.

e. Se implantarán caudalímetros que permitan evaluar las pérdidas de las redes.

2. Los planeamientos urbanísticos de los municipios litorales preverán los nuevos colectores paralelos y perpendiculares a la línea de costa, necesarios para atender a las nuevas demandas, y coordinarán entre sí sus propuestas.

Artículo 97. Depuración de aguas residuales. (D)

1. Todos los núcleos de población del ámbito deberán depurar sus aguas residuales de acuerdo con la directiva comunitaria 91/271, con sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor.

2. Las urbanizaciones, los núcleos secundarios de población y las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas generales de depuración deberán contar, asimismo, con sistemas de depuración de vertidos.

3. Las instalaciones de alojamiento turístico, las instalaciones recreativas y las viviendas agrarias aisladas que se ubiquen en suelo no urbanizable deberán contar con instalaciones de depuración de aguas residuales acordes con el volumen y carga contaminante de sus vertidos.

Artículo 98. El agua reciclada (D y R)

1. El planeamiento urbanístico general establecerá las redes de aguas residuales que acumulen los vertidos, a ser posible sin impulsiones intermedias, en los puntos en los que existen depuradoras con suficiente entidad como para que sea posible técnica y económicamente un proceso de adecuado reciclaje del agua. (D)

2. Se procurará no utilizar estaciones de bombeo, salvo en las recogidas finales para llevarlas a las depuradoras con colectores paralelos a la línea litoral. (R)

3. Se procurará utilizar procedimientos terciarios que garanticen una suficiente eliminación de microorganismos del efluente.(R)

4. Se utilizarán contadores volumétricos que garanticen un nivel de pérdida y de uso racional del recurso, adecuado a la demanda. (R)

Artículo 99. Infraestructuras de abastecimiento de las instalaciones recreativas de interés territorial (D)

1. Los campos de golf y otras instalaciones recreativas de interés territorial cuyo consumo supere los 300.000 m3 anuales deberán contar con dispositivos propios de depuración, reciclado y reutilización del agua. Así mismo, deberán contar con sistemas de drenaje, embalses o depósitos con objeto de realizar una gestión más eficiente del ciclo del agua y fomentar su ahorro.

2. En el abastecimiento para usos no potables de las instalaciones el recurso procederá de la reutilización de aguas residuales. Las depuradoras de las que se abastezcan deberán contar con sistemas de tratamiento acorde al destino de sus aguas.

Capítulo Tercero. De las Infraestructuras energéticas y de telecomunicación

Artículo 100. Objetivos generales (N)

En relación con las infraestructuras energéticas y de telecomunicación son objetivos del Plan:

a. Contribuir a la adecuada implantación de las infraestructuras energéticas en el territorio.

b. Impulsar el aprovechamiento de las fuentes de energía renovables.

c. Evitar el deterioro del paisaje por la proliferación de tendidos eléctricos y antenas de telecomunicaciones.

d. Adecuar el tendido de las redes a las características del territorio y en especial a los recursos naturales y paisajísticos.

e. Asumir las líneas prioritarias y recomendaciones determinadas en la planificación energética de la Comunidad Autónoma vigente recogidas en el Plan Energético de Andalucía 2003-2006.

Artículo 101. Pasillos de la red de energía eléctrica (D)

1. Los trazados aéreos de las infraestructuras de la red de energía eléctrica de tensión igual o superior a 66 kV. discurrirá por los pasillos que al efecto se determinan en el esquema de Infraestructuras.

2. El suelo afectado por los pasillos es una banda de ancho variable según el número de líneas y la tensión del servicio, cuyo eje coincidirá con el eje de las bandas dibujadas en el esquema de Infraestructuras o con las líneas eléctricas existentes cuando coincidan con dicha banda.

3. El ancho de los pasillos que se indica en la siguiente tabla podrá ampliarse para albergar nuevas instalaciones que tengan como finalidad atender los incrementos de demanda o mejorar la calidad de suministro.

kV.	Línea	Anchura pasillos (m)
66	1 línea	60
	2 líneas	78
132	1 línea	70
	2 líneas	91
220	1 línea	90
	2 líneas	116
400	1 línea	100
	2 líneas	129

4. No se admitirán más de dos líneas paralelas de tendidos eléctricos excepto en los casos en los que no exista alternativa de carácter técnico o medioambiental posible.

5. La distancia horizontal entre las trazas de los conductores contiguos de las líneas paralelas serán, como mínimo, la resultante de multiplicar la altura de los apoyos más altos por 1,5.

6. En el caso de nuevas necesidades de tendidos no previstos por este Plan, los mismos no podrán transcurrir por las zonas de protección ambiental, salvo que no existiendo otra alternativa posible se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios y se tracen por las zonas que supongan menor impacto.

7. La concreción del trazado de los pasillos propuestos no se considerará modificación del plan sino ajuste del mismo.

Artículo 102. Reservas de suelo para redes de energía eléctrica (D y R)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística establecerán las reservas de suelo necesarias para las subestaciones eléctricas y los pasillos destinados a líneas eléctricas de tensión igual o superior a 66 kV definidos en el plano de infraestructuras. Este emplazamiento tiene carácter indicativo y su exacta localización en los instrumentos de planeamiento no se considerará modificación del Plan sino ajuste del mismo. (D)

2. Los instrumentos de planeamiento general deberán dimensionar, en su caso la superficie destinada a subestaciones de transformación teniendo en cuenta la tensión máxima prevista, las funciones encomendadas y las posibilidades de ampliación futura. Con carácter orientativo, se establecen las siguientes dimensiones: (R)

Tensión (Kv)	Superficie (ha)	
	Mínima	Máxima
66	0,3	1
132	0,6	2
220	2	7

3. Las reservas de suelo indicadas en el apartado anterior y en el apartado 1 del artículo anterior se establecen cautelarmente hasta tanto no se efectúe, según sea el caso, la correspondiente evaluación de impacto ambiental. (D)

Artículo 103. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo (D)

1. Los posibles trazados de conducciones de la red primaria de transporte de gas y de productos líquidos derivados del petróleo deberán cumplir los siguientes requisitos:

a. Estarán situados a una distancia no inferior a 500 metros de los suelos urbanos y urbanizables definidos por los instrumentos de planeamiento general.

b. No podrán transcurrir por las zonas de protección ambiental definidas por este Plan.

c. Los tramos de la red que deban transcurrir en superficie adoptarán medidas paisajísticas que favorezcan su integración en el entorno.

Artículo 104. Energías renovables. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general y las ordenanzas de edificación establecerán las medidas necesarias que faciliten el aprovechamiento de las energías renovables y eviten su impacto ambiental y paisajístico. (D)

2. Se recomienda a la administración competente la incentivación de las instalaciones de producción de energía a partir de fuentes renovables destinadas a la distribución y/o consumo en el ámbito. (R)

Artículo 105. Instalaciones de telefonía móvil (N, D y R)

1. No estará permitido el emplazamiento de nuevas instalaciones de telefonía móvil en : (N)

a. Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.

b. Los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general y las áreas de influencia establecidas conforme al artículo 76.

c. Los suelos especialmente protegidos por este Plan cuando así lo determine el planeamiento urbanístico general.

d. La ribera del mar y zona de influencia establecida por la legislación sectorial.

2. En los lugares permitidos las instalaciones utilizarán materiales constructivos y colores y, en su caso, sistemas de camuflaje, que limiten su impacto visual. (N)

3. Los soportes preverán la posibilidad de utilización compartida y no incorporarán otros elementos como carteles, iluminación, etc. que los que sean exigidos por la legislación sectorial que le sea de aplicación. (N)

4. Los instrumentos de planeamiento general establecerán, de acuerdo con lo indicado en el apartado 1, las áreas en las que no estarán permitidas las instalaciones de antenas y las normas de ordenación de las infraestructuras de telecomunicación para la prestación de servicios de telefonía móvil. (D)

5. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento general establezcan las determinaciones para la eliminación y, en su caso, el reagrupamiento de las instalaciones ya existentes de telefonía móvil, en soportes compartidos en los lugares y espacios a que se hace referencia en el apartado 1 de este artículo. (R)

Capítulo Cuarto. De las instalaciones de residuos urbanos inertes y agrícolas.

Artículo 106. Instalaciones de residuos urbanos inertes y agrícolas (D)

1. En relación con los residuos sólidos urbanos y agrícolas el Plan se plantea como objetivos evitar la contaminación ambiental y paisajística mediante el establecimiento de condicionantes para su localización y favorecer la gestión conjunta de los residuos

2. Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer las áreas más adecuadas para la localización de centros de transferencia de residuos urbanos de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Las instalaciones necesarias para la recogida y transferencia se distanciarán de los centros urbanos, de las áreas turísticas y de los equipamientos al menos dos kilómetro y contarán con medios que garanticen la no emisión de olores sobre las áreas colindantes.

b. Las instalaciones para la concentración, transferencia y tratamiento de residuos se dispondrán fuera de las áreas urbanas y de extensión, en suelo no urbanizable no sometido a ningún tipo de protección y fuera de las áreas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones establecidas en este Plan.

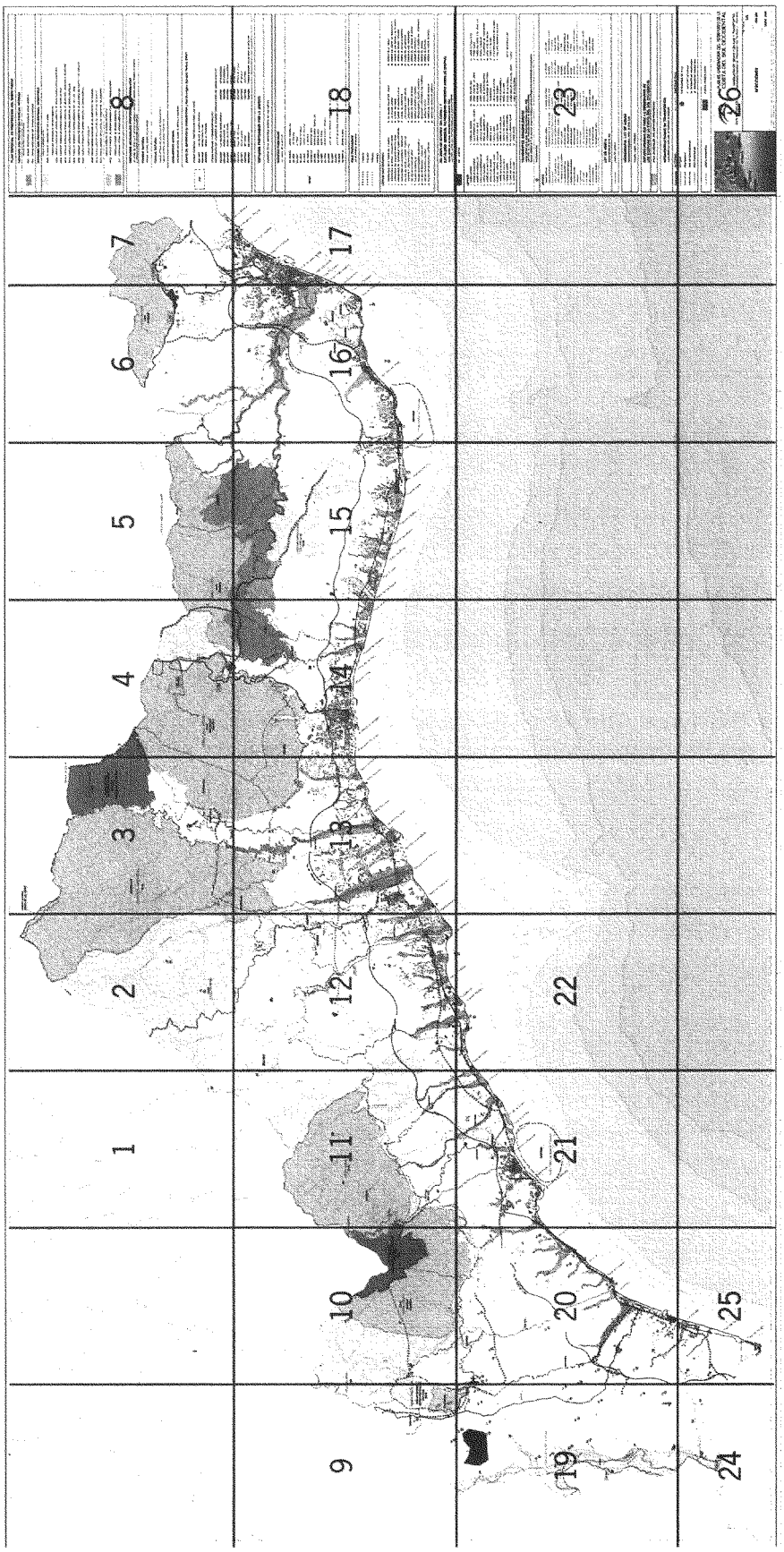
c. El reciclado de escombros se integrará funcionalmente con el acondicionamiento de escombreras, sellado de vertederos y recuperación de canteras

d. La localización de vertederos se realizará en atención a la característica de los suelos, la extensión del acuífero subterráneo y la fragilidad del paisaje. Estas instalaciones deberán situarse en lugares no visibles desde las áreas residenciales y desde las carreteras principales de la aglomeración y su localización deberá garantizar la estanqueidad de los terrenos y la inclusión en un ámbito visual cerrado alejado de líneas de cumbres, cauces y vaguadas abiertas.

3. Los municipios facilitarán la reserva de los suelos necesarios para la localización de instalaciones.

4. En las instalaciones destinadas a la recepción de enseres domésticos, escombros y restos de obras, el apilamiento de materiales no superará los cinco metros de altura desde la rasante natural del terreno.

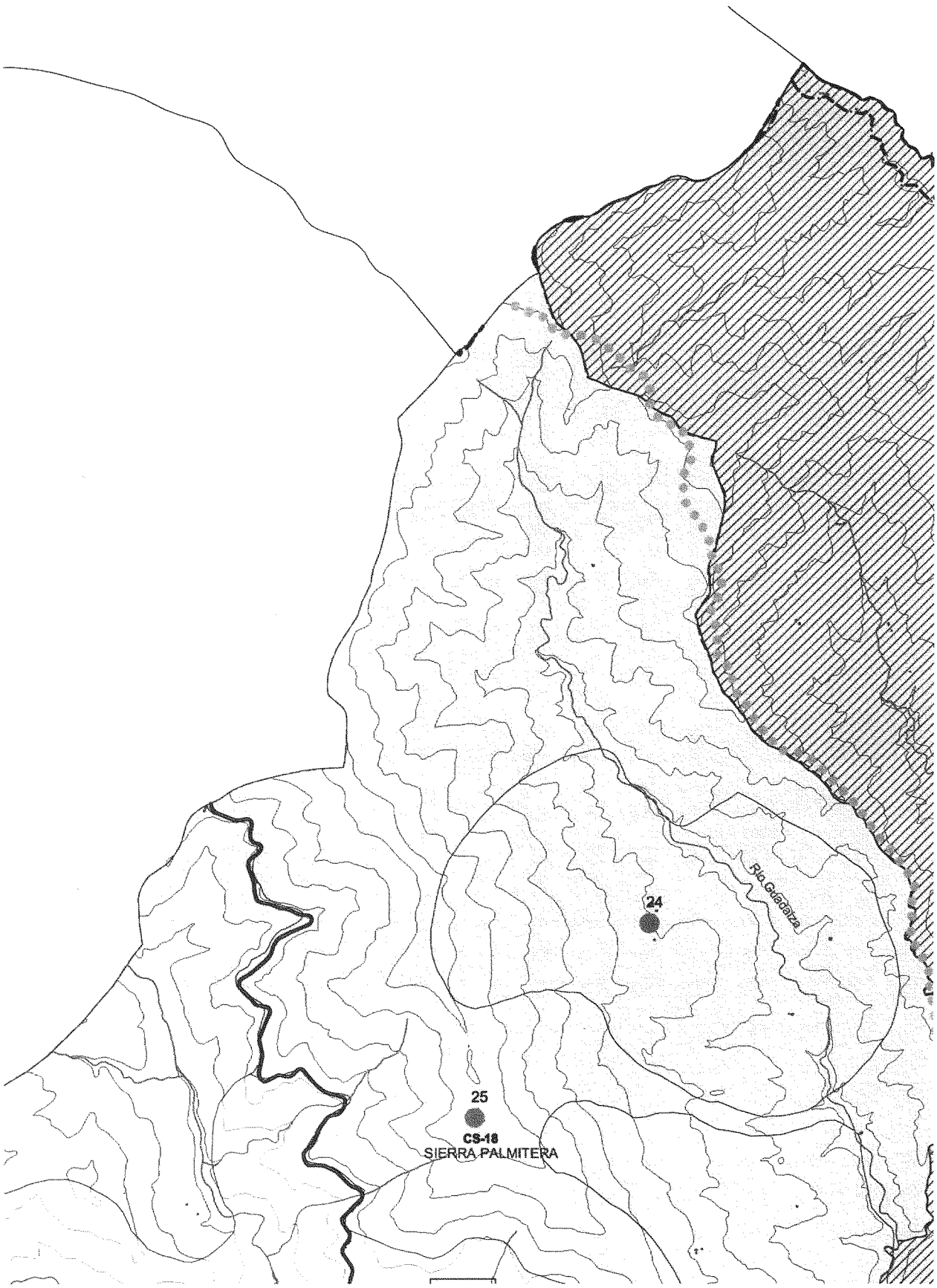
5. Todas las instalaciones deberán estar valladas y rodeadas por una pantalla diseñada para minimizar su impacto paisajístico.



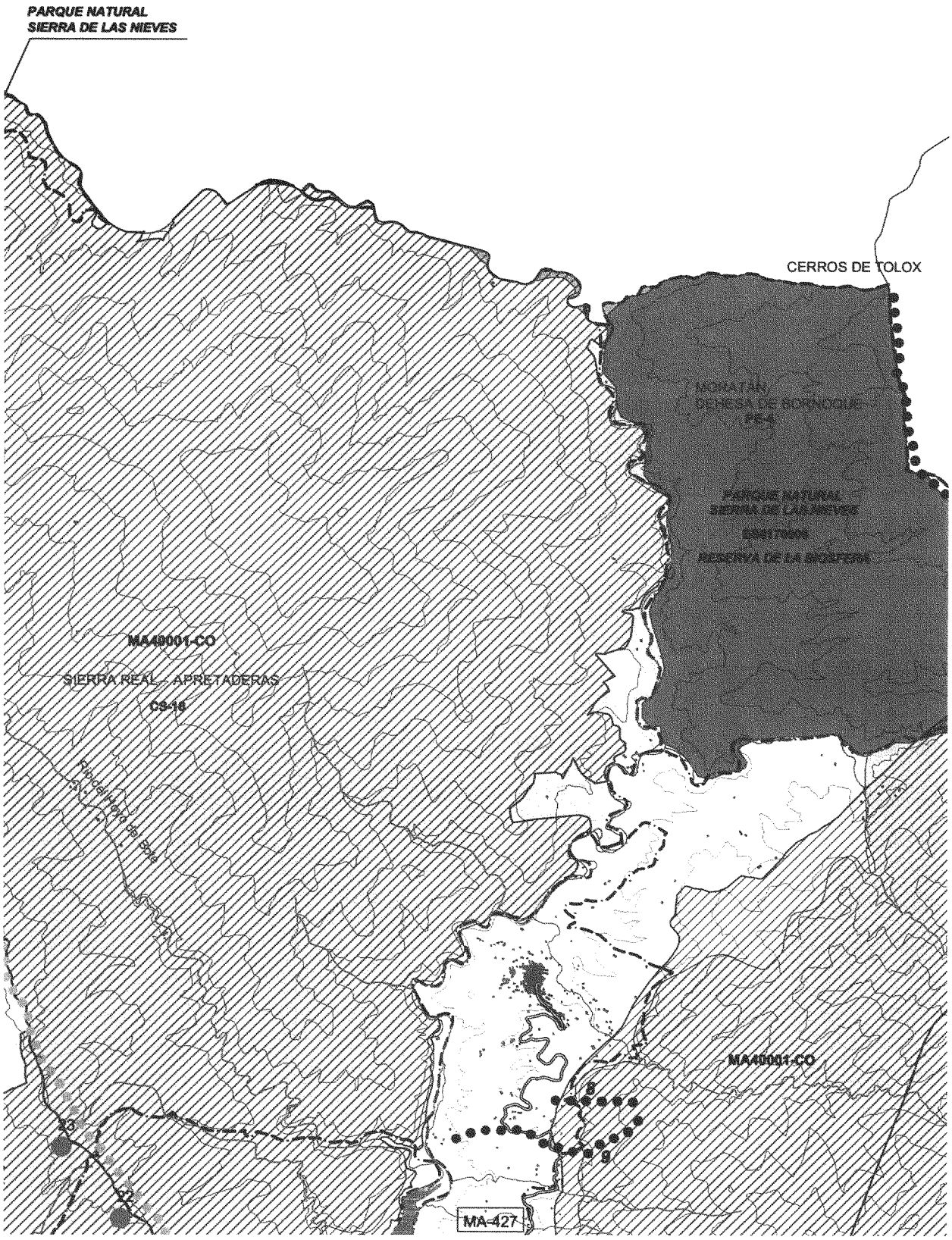
Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Mapa llave

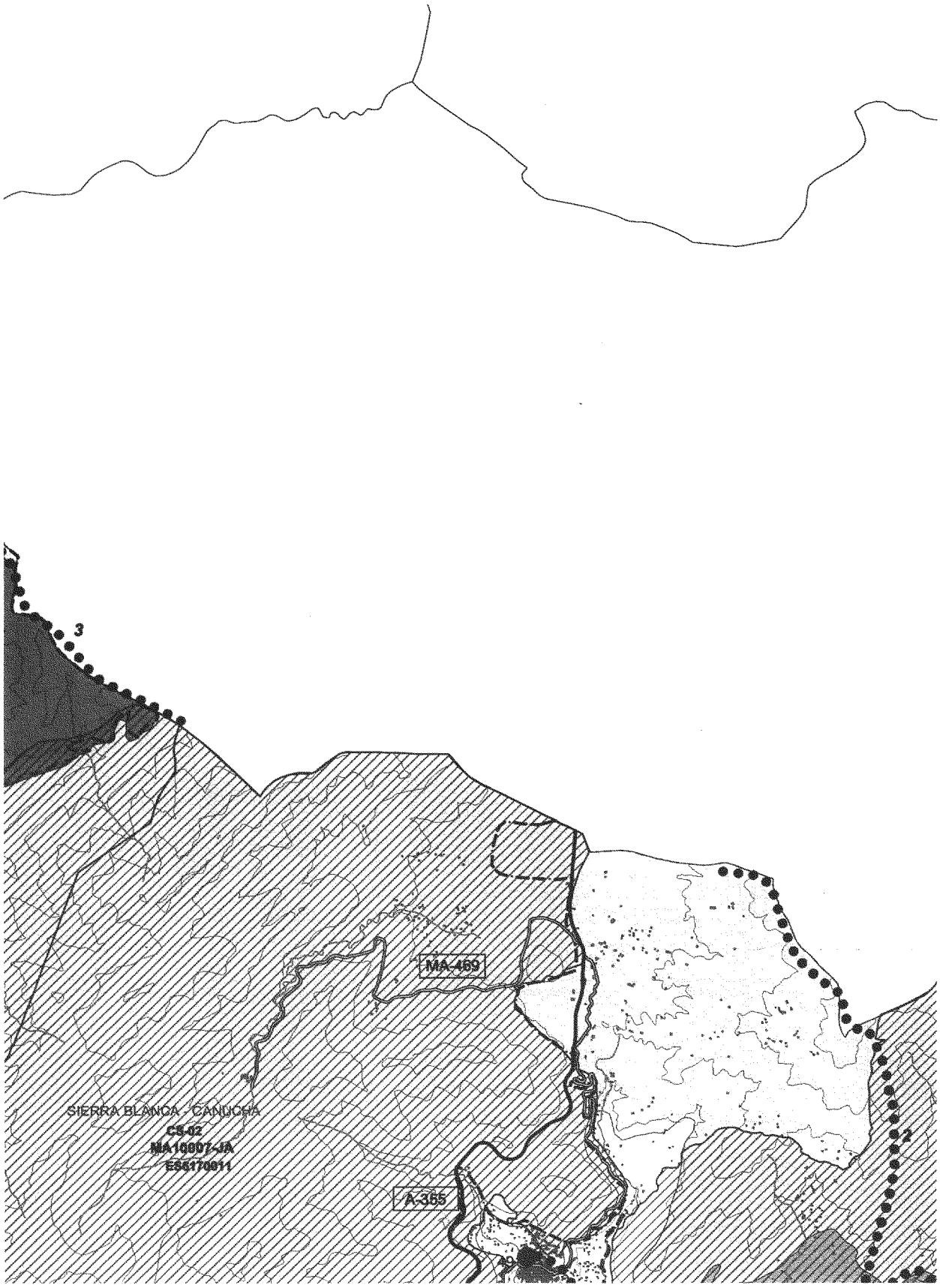


Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental AFECCIONES Hoja 1

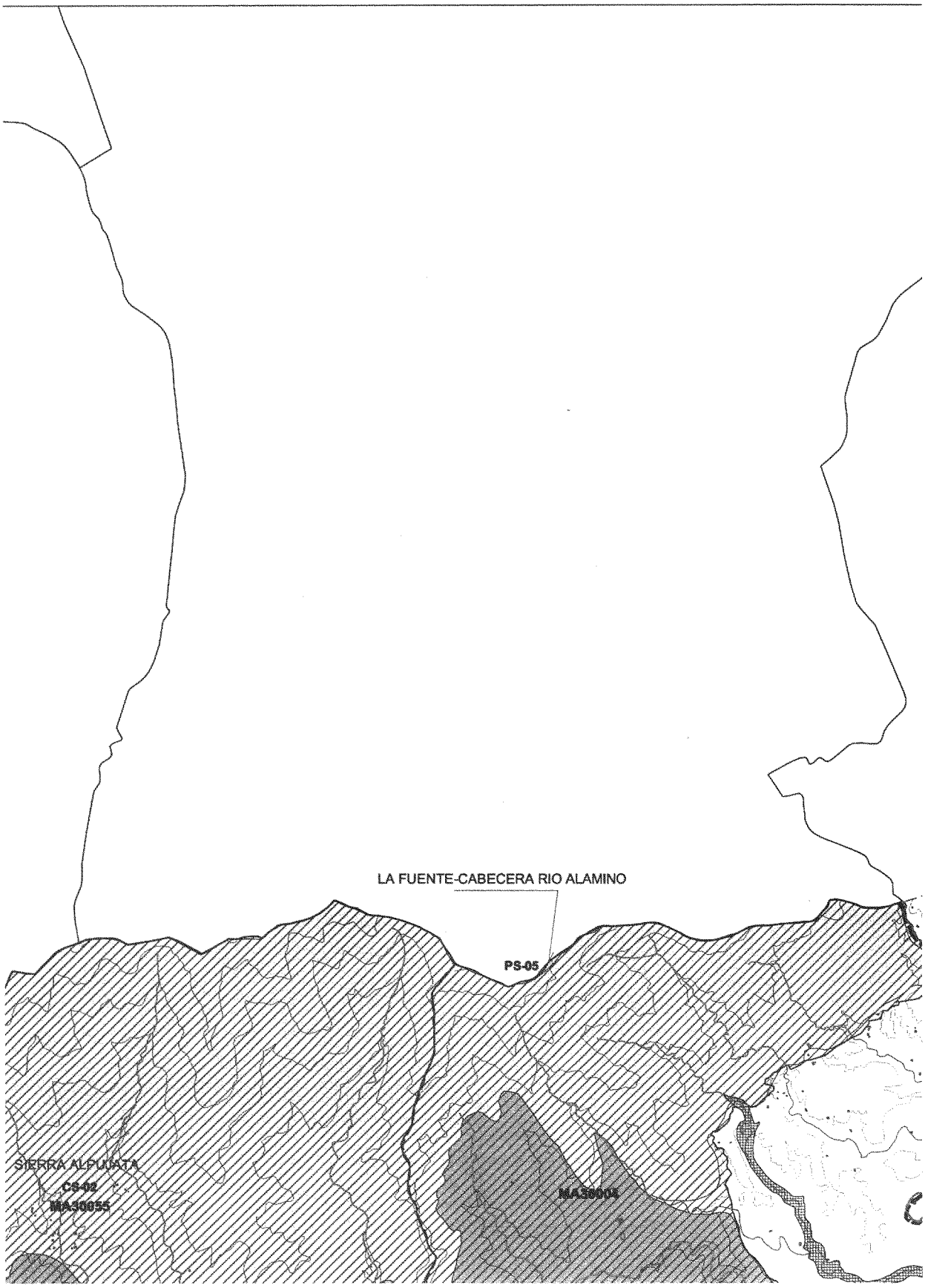


Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Hoja 2

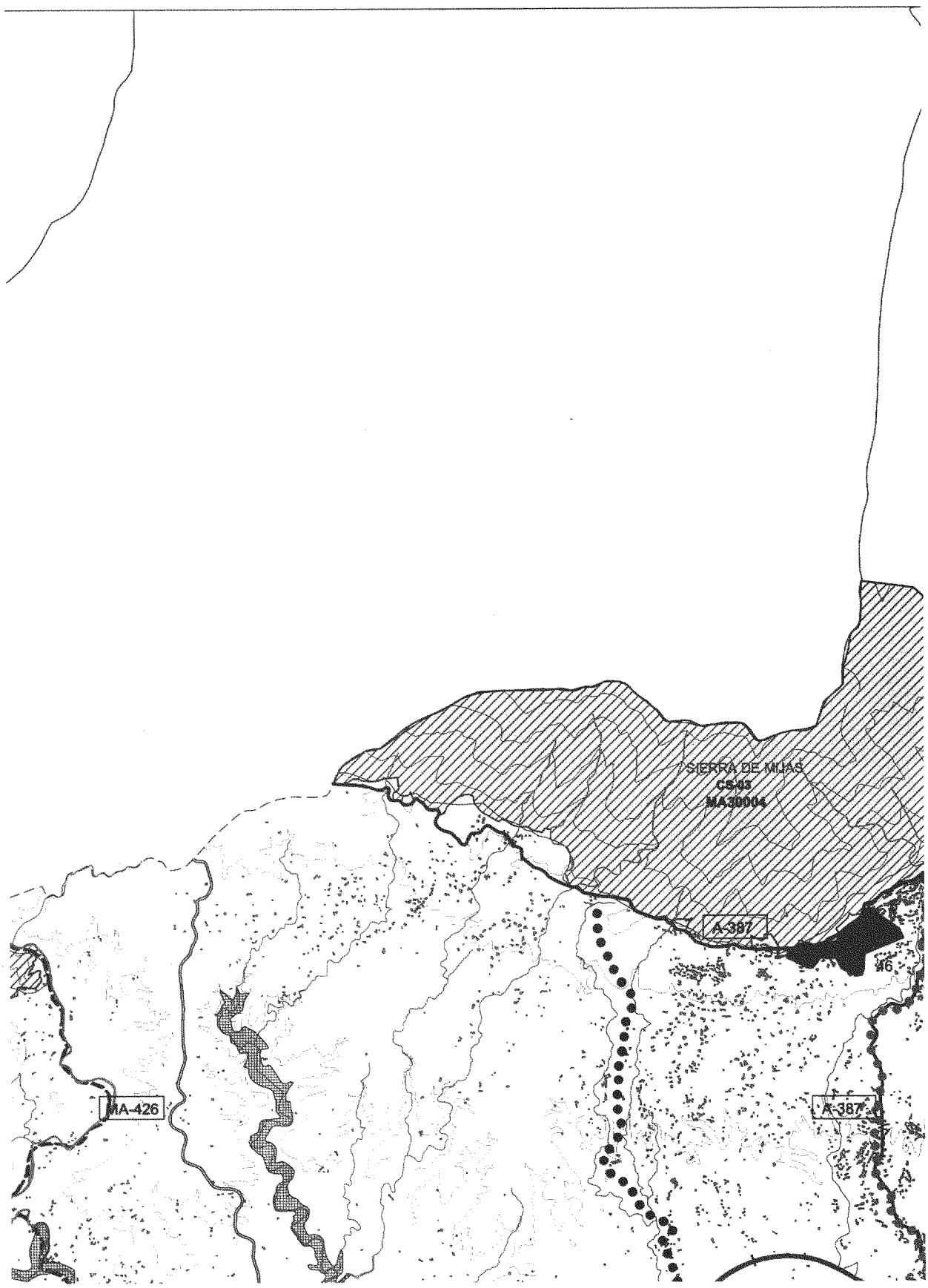

PARQUE NATURAL
SIERRA DE LAS NIEVES
CERROS DE TOLOX
MONTAÑA
DEHESA DE BORNOQUE
PE-4
PARQUE NATURAL
SIERRA DE LAS NIEVES
RESERVA DE LA BIOSFERA
MA40001-CO
SIERRA REAL - APRETADERAS
CS-18
MA40001-CO
MA-427
8
9
23
22



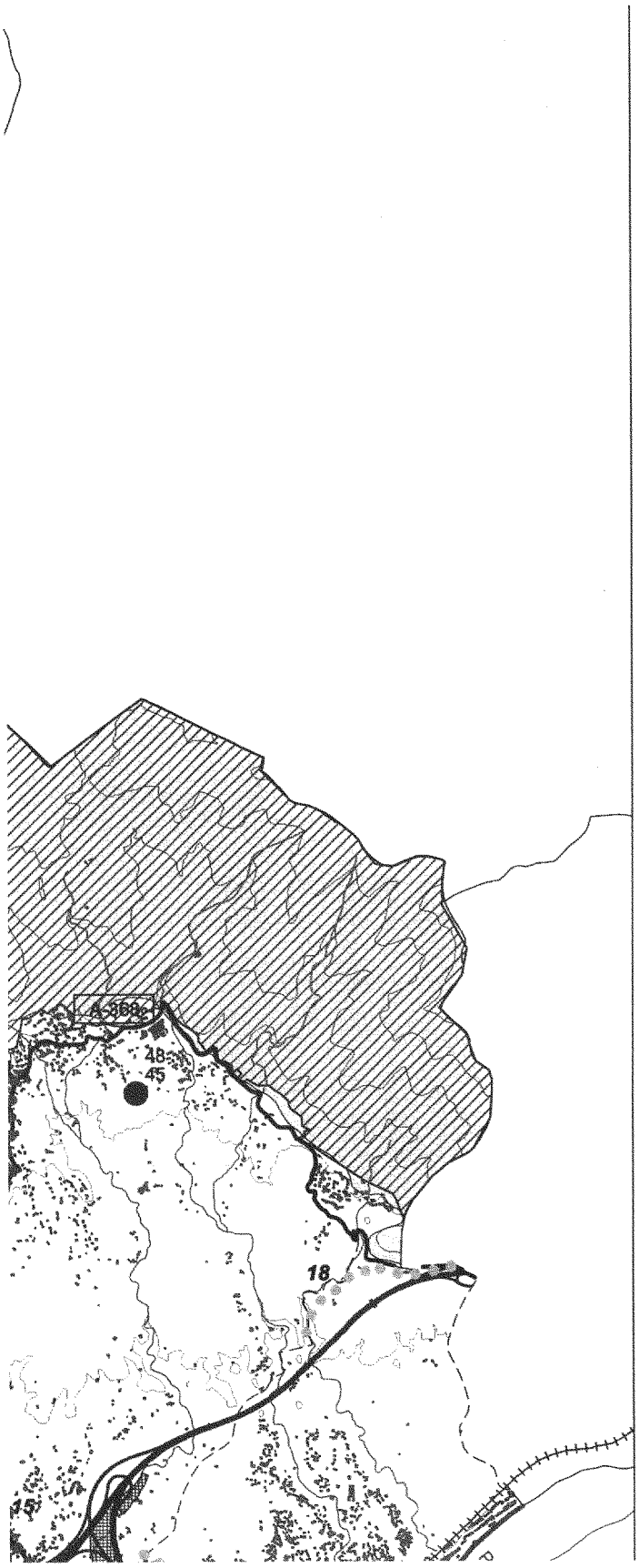
Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Hoja 4



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental AFECCIONES Hoja 5



Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Hoja 6



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental AFECCIONES Hoja 7

PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL MEDIO FISICO

ESPACIOS CON PROTECCION ESPECIAL INTEGRAL

PARAJE NATURAL EXCEPCIONAL

PE-3 PARAJE EXCEPCIONAL DE LOS REALES DE SIERRA BERMEJA

PE-4 PARAJE EXCEPCIONAL DEL BOSQUE DE BORNOQUE

ESPACIOS CON PROTECCION ESPECIAL COMPATIBLE

PARAJE SOBRESALIENTE

PS-05 LA FUENTE- CABECERA DEL RIO ALAMINO

COMPLEJOS SERRANOS DE INTERES AMBIENTAL

CS-02 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DE SIERRA BLANCA-CANUCHA-ALPUJATA

CS-03 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DE SIERRA DE MIJAS

CS-18 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DE SIERRA REAL-PALMITERA-APRETADERAS

CS-19 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DE SIERRA CRESTELLINA

CS-20 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DEL VALLE DEL GENAL

CS-26 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DE LAS LOMAS DEL PUERTO Y LAS CABRILLAS

CS-24 COMPLEJO SERRANO DE INTERES AMBIENTAL DE SIERRA BERMEJA

PAISAJE AGRARIO SINGULAR

AG-08 PAISAJE AGRARIO SINGULAR DE LAS HUERTAS DEL RIO GUADAIZA

AG-10 PAISAJE AGRARIO SINGULAR DE LAS HUERTAS DEL RIO MANILVA

AG-11 PAISAJE AGRARIO SINGULAR DE LAS HUERTAS DEL RIO GUADIARO

ESPACIO FORESTAL DE INTERES RECREATIVO

FR-06 ESPACIO FORESTAL DE INTERES RECREATIVO DE VIÑAS VIEJAS-CAMORRO

COMPLEJO LITORAL DE INTERES AMBIENTAL

LA-1 COMPLEJO LITORAL DE INTERES AMBIENTAL DE PUNTA CHULLERA

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE ANDALUCIA

LEY 2/1989, DE 18 DE JULIO por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección

PARQUE NATURAL

PARQUE NATURAL SIERRA DE LAS NIEVES

PARAJE NATURAL

PARAJE NATURAL DE LOS REALES DE SIERRA BERMEJA

PARAJE NATURAL DE SIERRA CRESTELLINA

MONUMENTO NATURAL

MONUMENTO NATURAL DUNAS DE ARTOLA O CABOPINO

ZONAS DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (Red Ecológica Europea "Natura 2000")

ZONAS ESPECIAL PROTECCION PARA LAS AVES

XXX

ES6170004 LOS REALES DE SIERRA BERMEJA

ES6170005 SIERRA CRESTELLINA

ES6170006 SIERRA DE LAS NIEVES

ZONAS ESPECIAL CONSERVACION (ZEC)
PROPUESTA DE LUGARES DE INTERES COMUNITARIO DE ANDALUCIA (LIC)

ES6170004 LOS REALES DE SIERRA BERMEJA

ES6170005 SIERRA CRESTELLINA

ES6170006 SIERRA DE LAS NIEVES

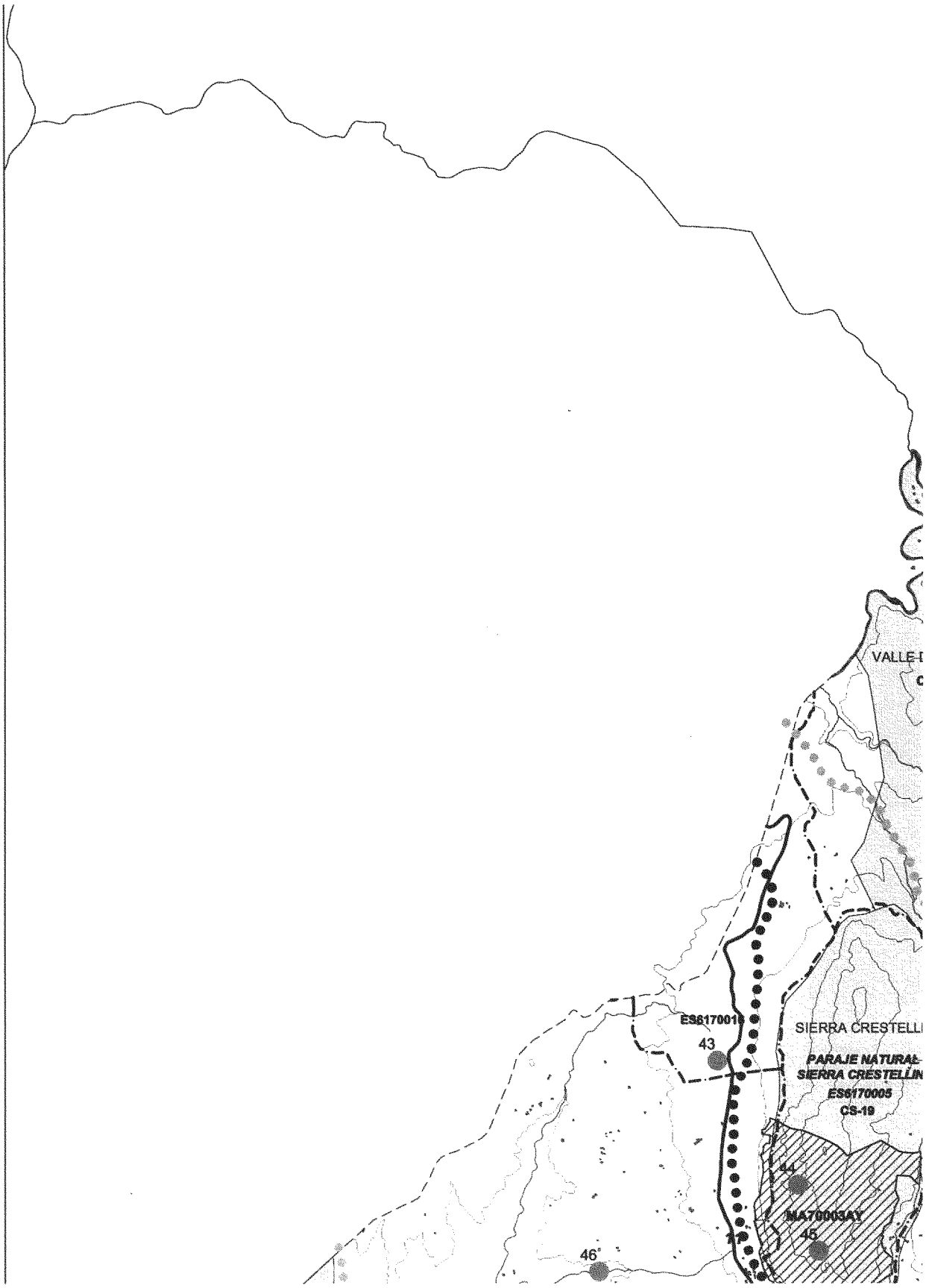
ES6170010 SIERRAS BERMEJA Y REAL

ES6170021 RIO GUADALMINA

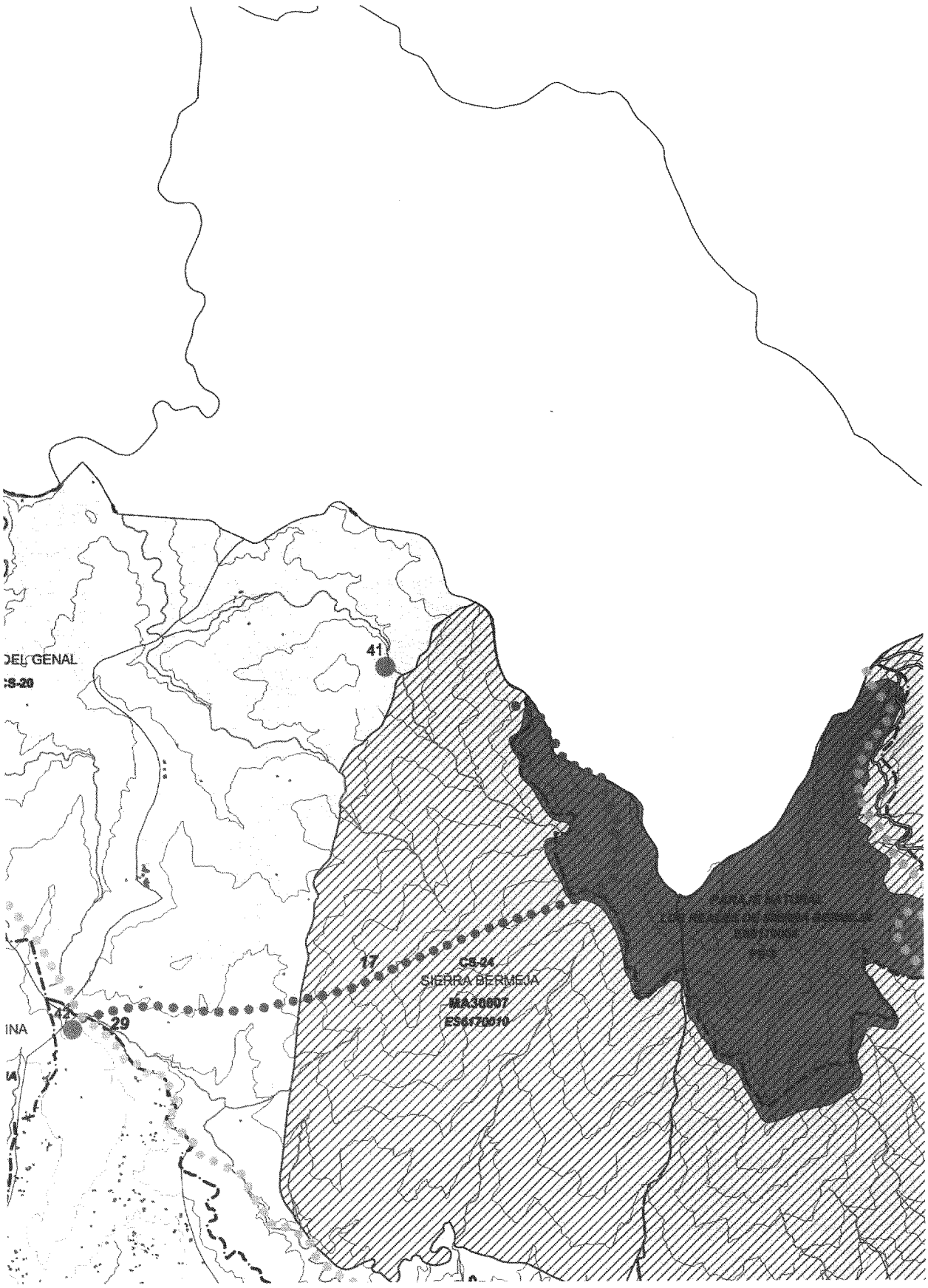
ES6170022 RIO FUENGIROLA

ES6170024 RIO GUADALMANSA

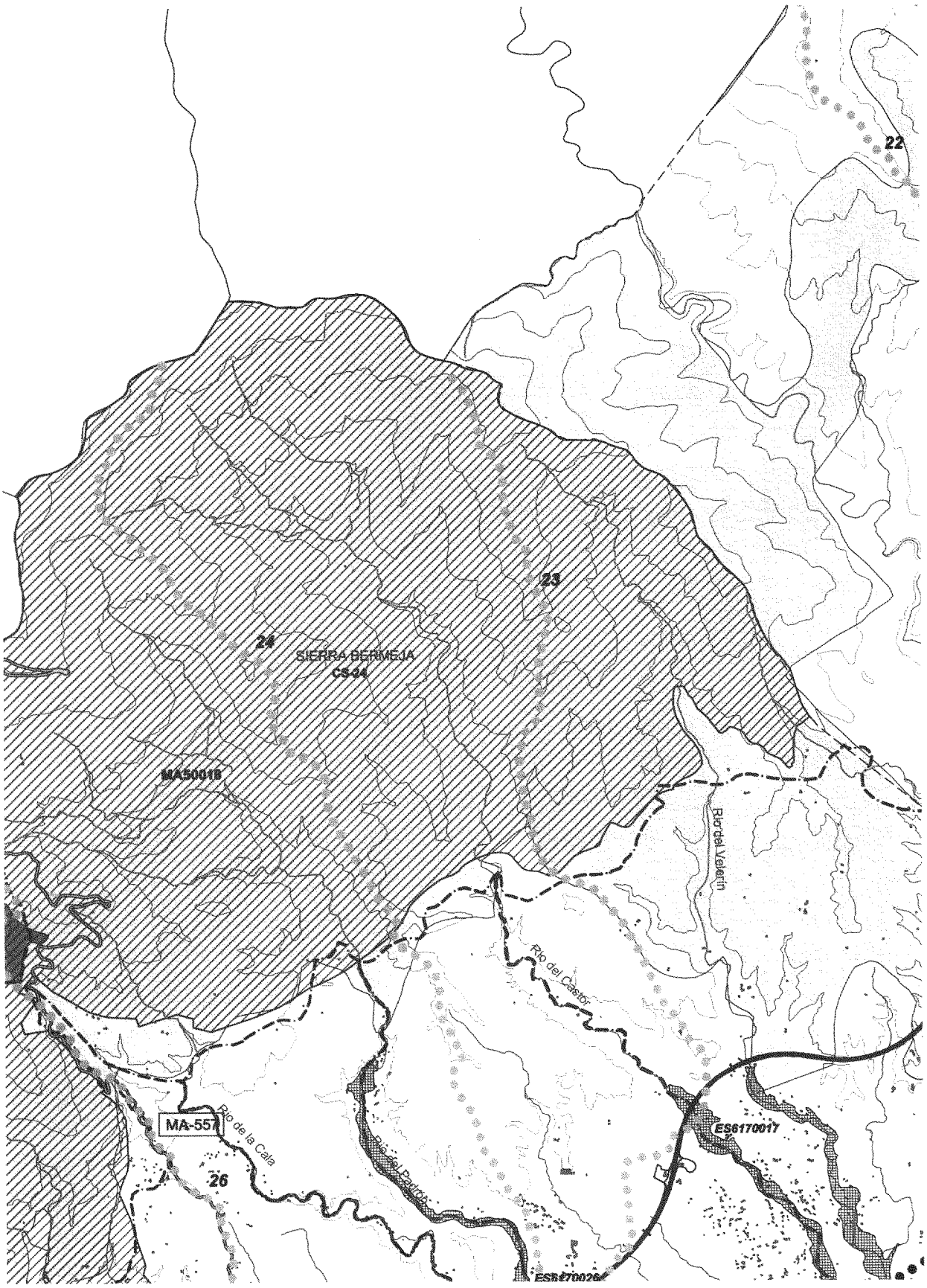
ES6170025 RIO REAL



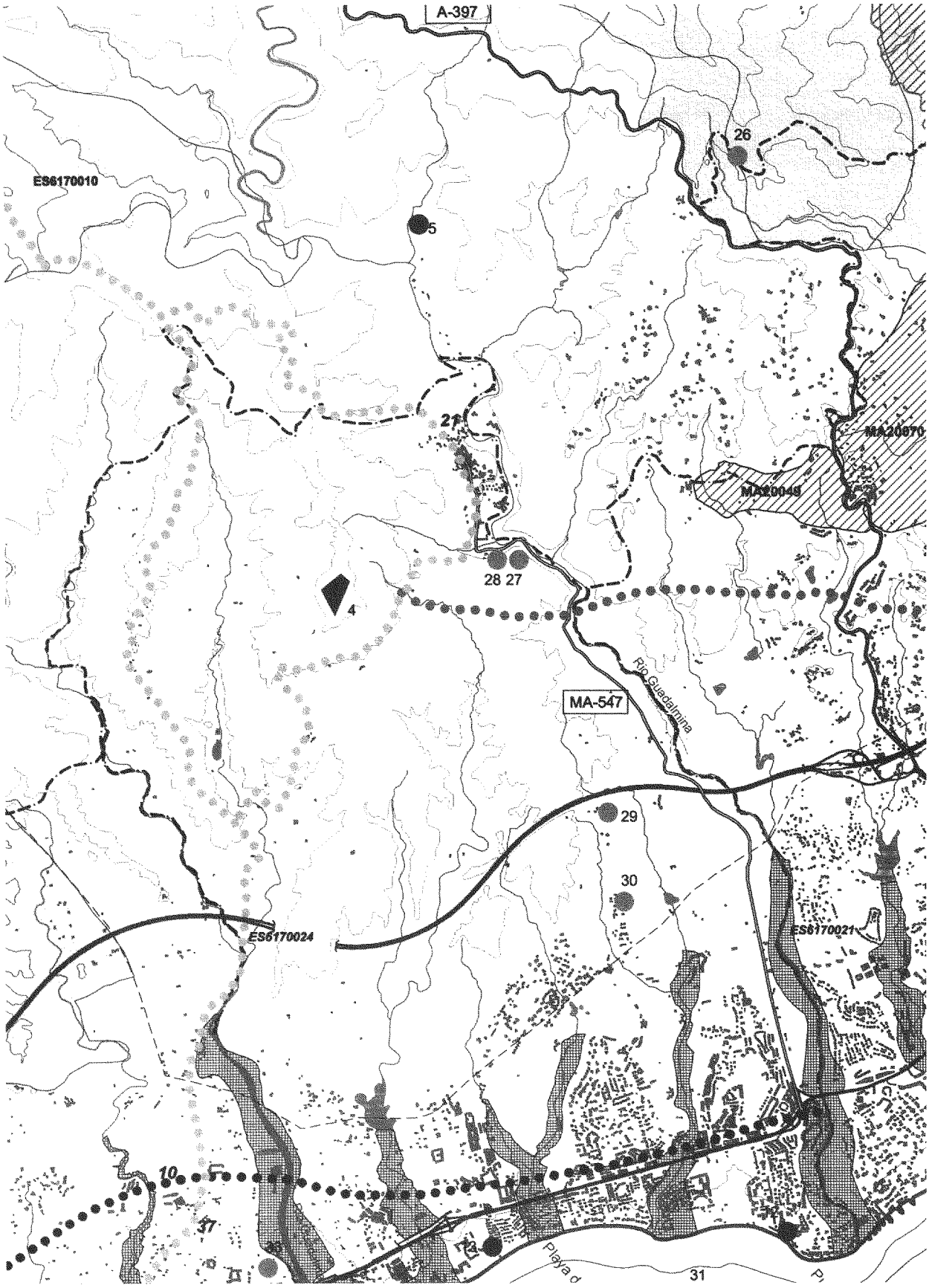
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental AFECCIONES Hoja 9

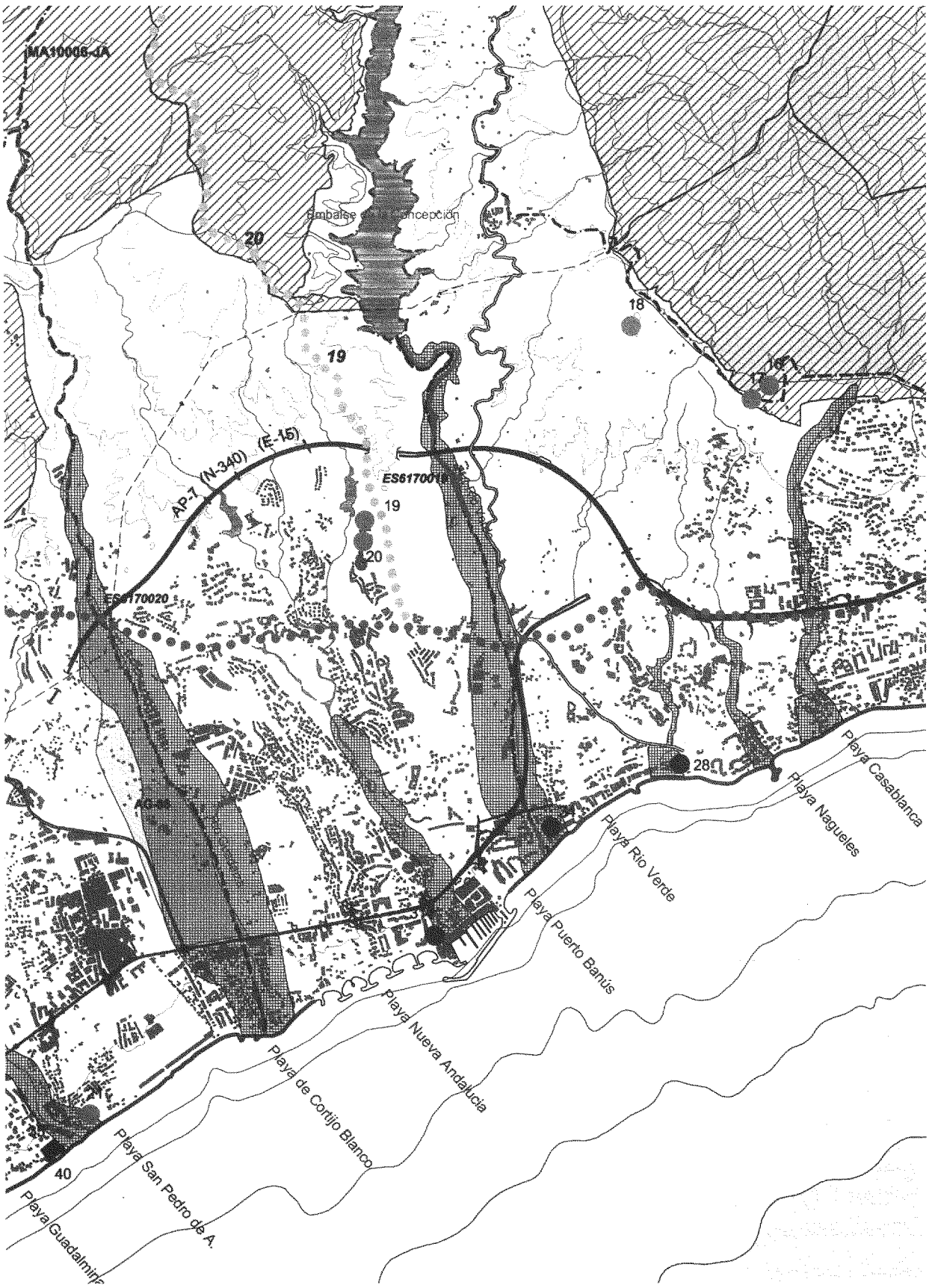


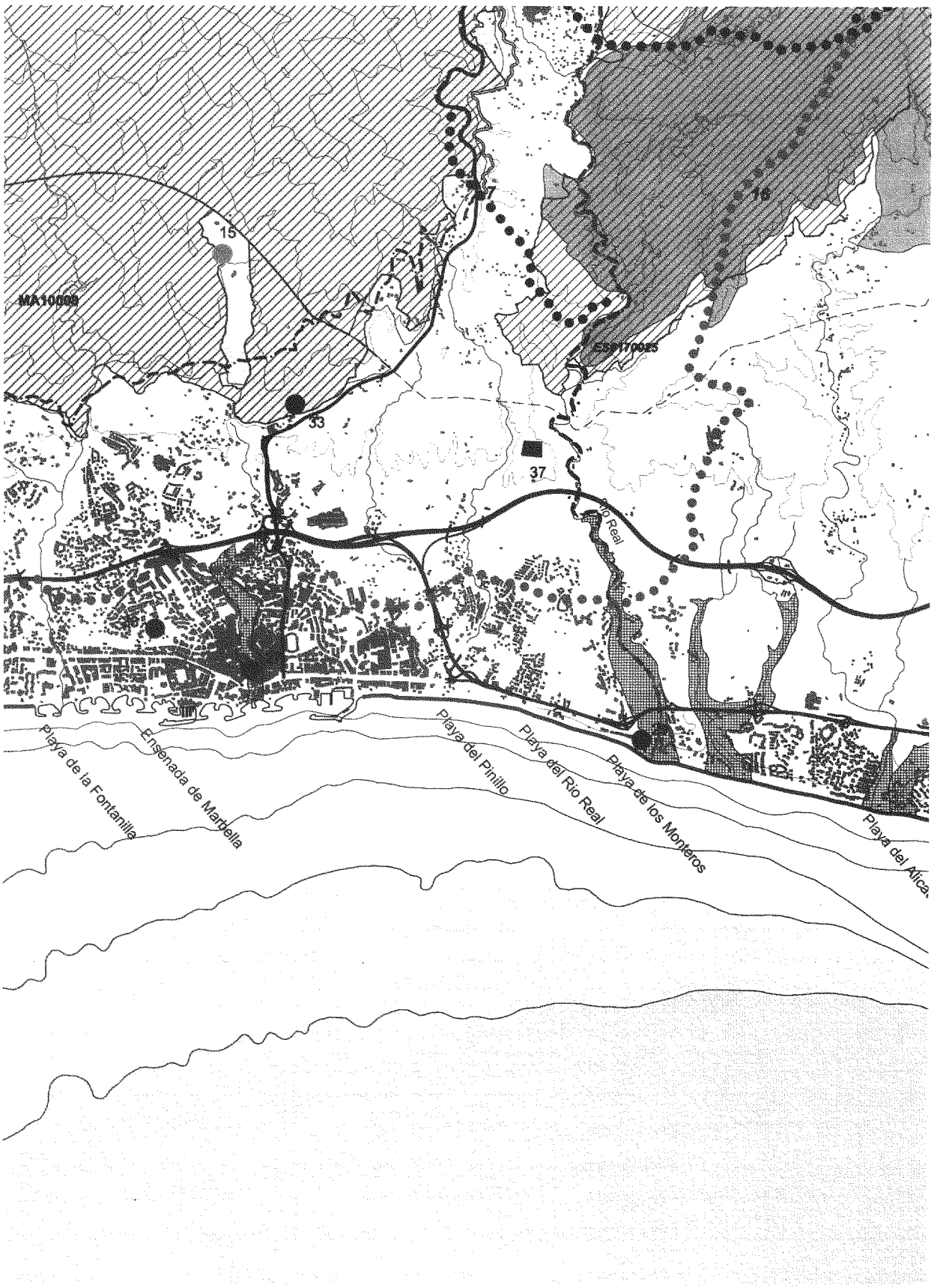
Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Hoja 10



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental AFECCIONES Hoja 11


A-397
ES6170010
26
5
21
MA20070
MA20048
28 27
4
MA-547
Río Guadalmina
29
30
ES6170024
ES6170021
10
31


MA10006-JA
Embalse de la Concepción
20
19
18
16
AP-7 (N-340) (E-15)
ES6170019
ES6170020
19
20
28
40
AC-34
Playa Casablanca
Playa Nagueles
Playa Rio Verde
Playa Puerto Banús
Playa Nueva Andalucia
Playa de Cortijo Blanco
Playa San Pedro de A.
Playa Guadalmina



Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Hoja 14

(Continúa en el fascículo 4 de 4)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico

B O J A
Boletín Oficial de la JUNTA DE ANDALUCIA

SUMARIO

(Continuación del fascículo 3 de 4)

3. Otras disposiciones

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

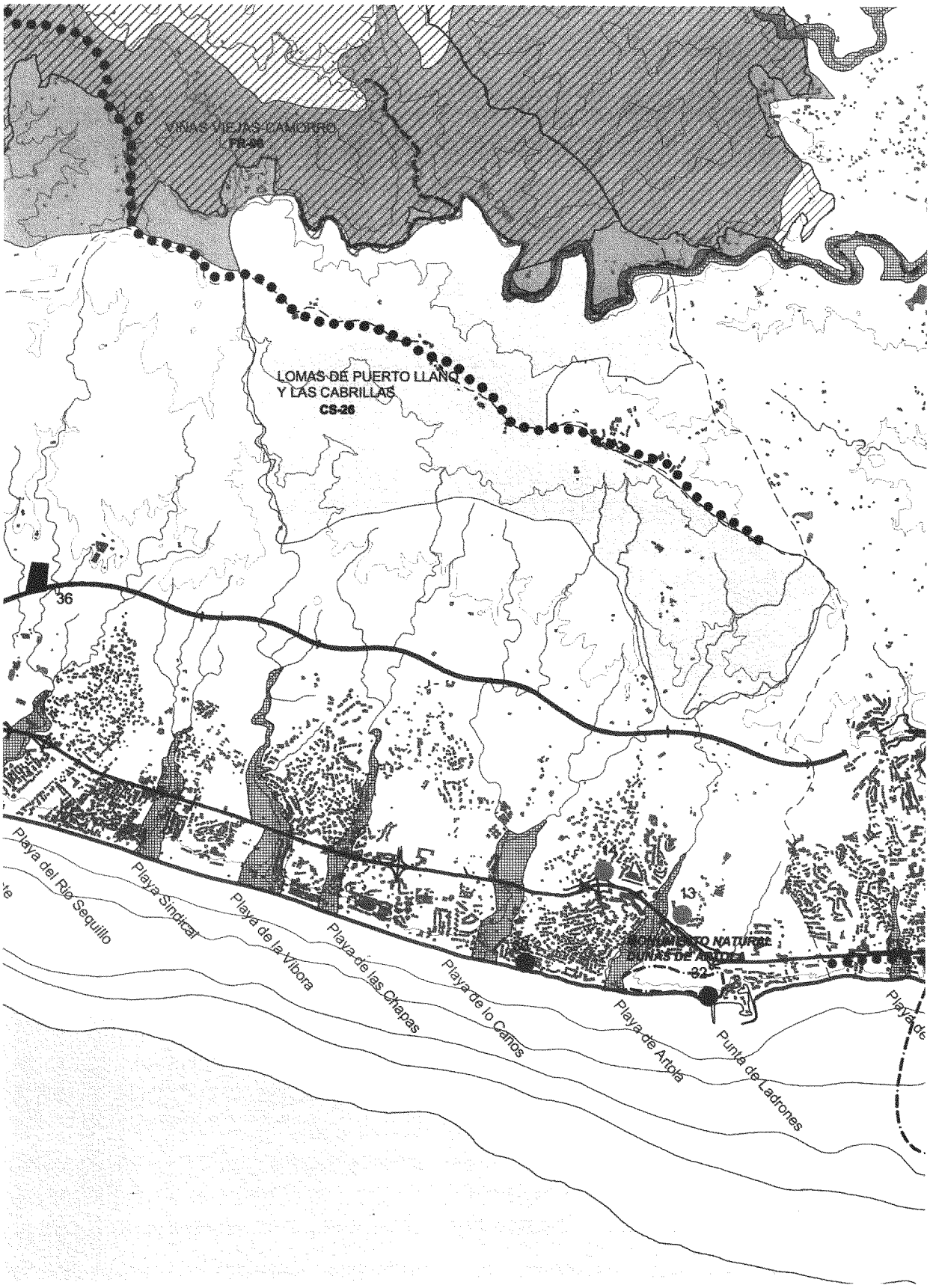
Decreto 142/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento. (Continuación.) 114

Número formado por cuatro fascículos

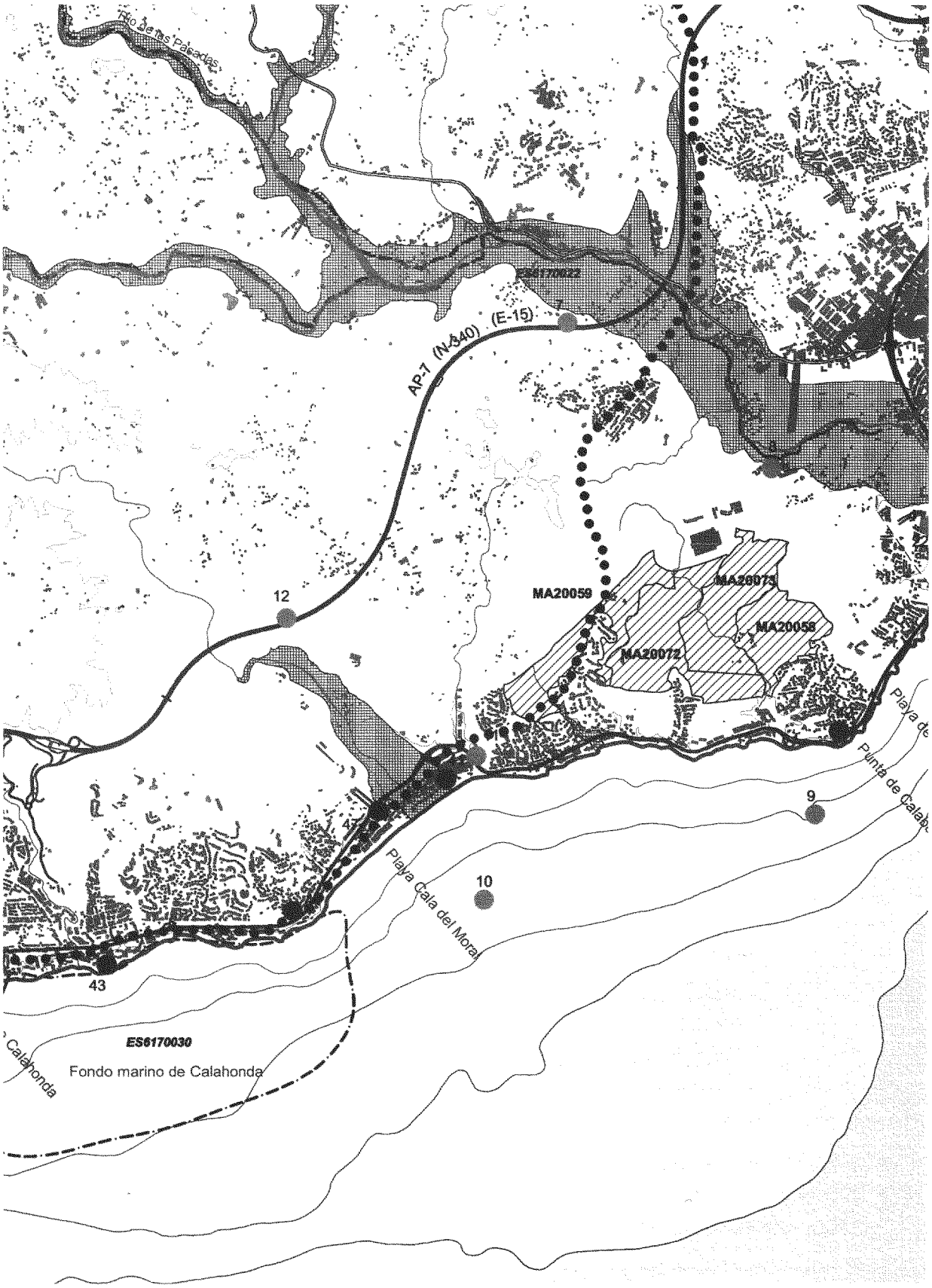
Lunes, 9 de octubre de 2006 **Año XXVIII** **Número 196 (4 de 4)**

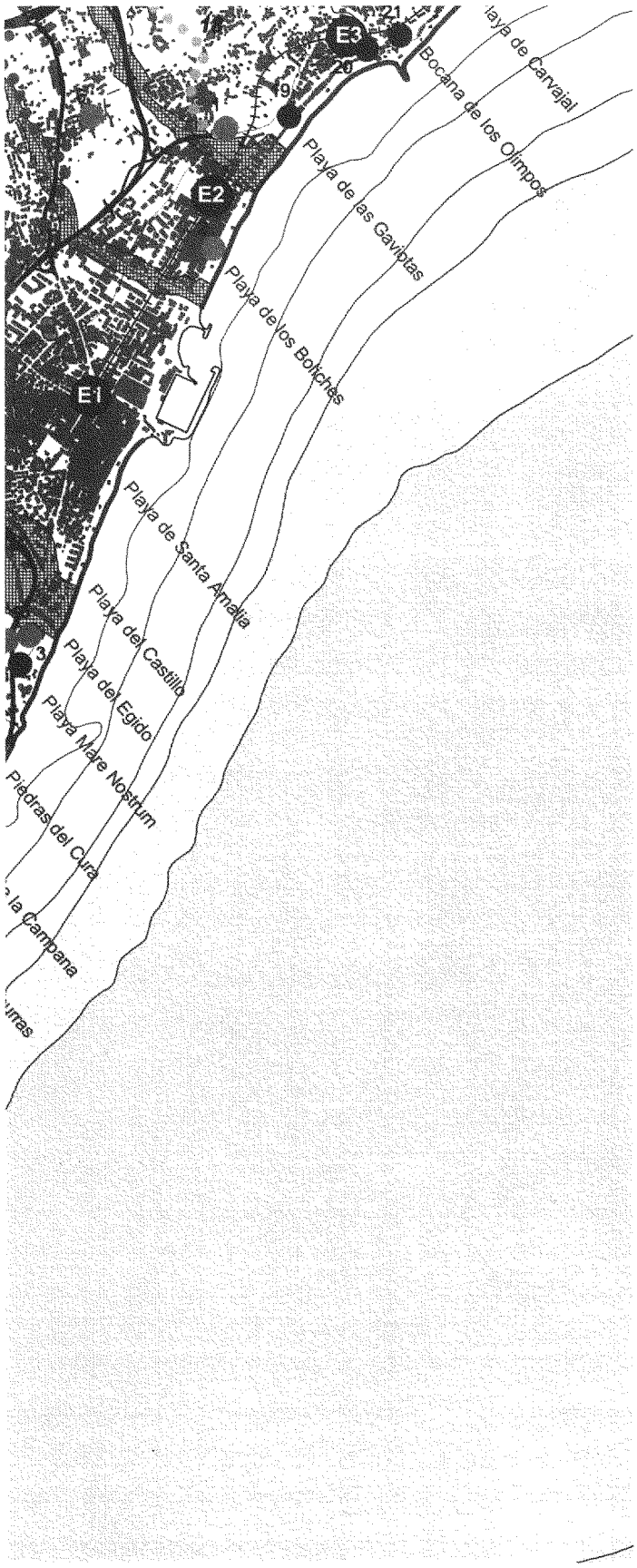
Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERIA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA

Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental AFECCIONES Hoja 15


Río de las Piedras
ES6170022
AP-7 (N-340) (E-15)
7
12
MA20059
MA20073
MA20058
MA20072
Punta de Calab
9
10
Playa Cala del Moral
43
ES6170030
Fondo marino de Calahonda
Calahonda


E3
E2
E1
Playa de Carvajal
Bocana de los Olimpos
Playa de las Gaviotas
Playa de los Boliches
Playa de Santa Amalia
Playa del Castillo
Playa del Egido
Playa Mare Nostrum
Piedras del Cura
la Campana

ES6170011	SIERRA BLANCA	ES6170026	RIO DEL PADRON
ES6170016	VALLE DEL RIO GENAL	ES6170027	ARROYO DE LA CALA
ES6170017	RIO DE CASTOR	ES6170029	RIO MANILVA
ES6170019	RIO VERDE	ES6170030	CALAHONDA
ES6170020	RIO GUADAIZA	ES6170063	FONDOS MARINOS DE LAS BAHIA DE ESTEPONA

ESPACIOS PROTEGIDOS POR LA UNESCO

RESERVA DE LA BIOSFERA SIERRA DE LAS NIEVES

MONTES PUBLICOS

LEY 43/2003, DE 18 DE JULIO

MA000

MA-70003-AY	SIERRA CRESTELLINA
MA-70002	LAS ACEDIAS
MA-30007	EL PINAR
MA-50016	SIERRAS BERMEJA
MA-20070	DEHESA DE ALCARUZ
MA-10006-JA	EL MELICHE
MA-40001-CO	SIERRA DEL REAL
MA-10008	SIERRA BLANCA Y NAGÜELLES
MA-30009-CA	SIERRA BLANCA
MA-30055	SIERRA PARDA
MA-30004	SIERRA BLANCA Y BERMEJA
MA-20058 MA-20058	CORTIJO Dª B. OBREGON, CHAPARRAL DE LA CONDESA
MA-20072 MA-20073	CORTIJO DE LA CRUZ, CHAPARRAL DE LA CONDESA
MA-10007-JA	SIERRA BLANCA

VIAS PECUARIAS

Ley de 3/1995 de 23 de marzo

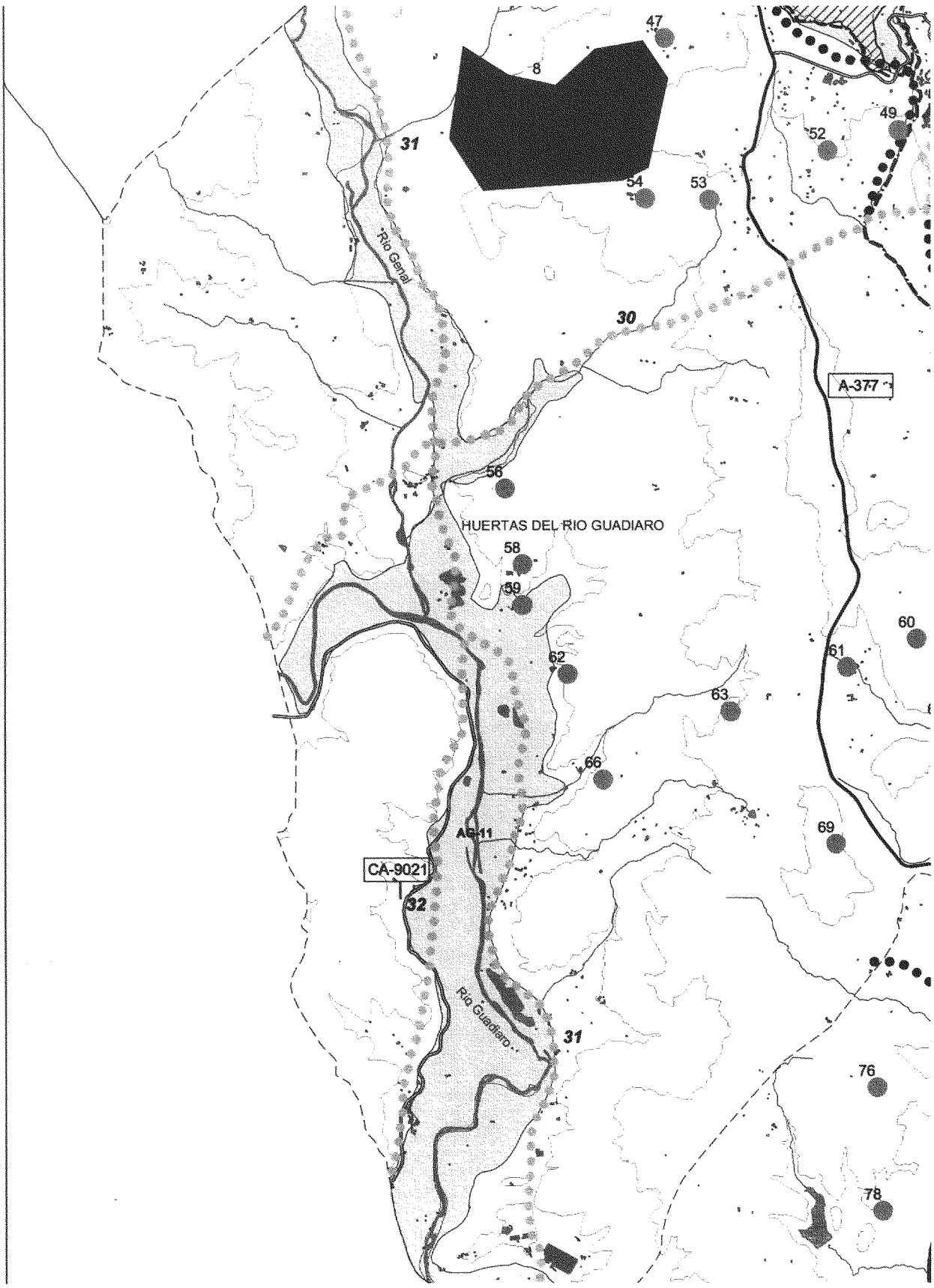
- CAÑADA
- COLADA
- CORDEL
- VEREDA

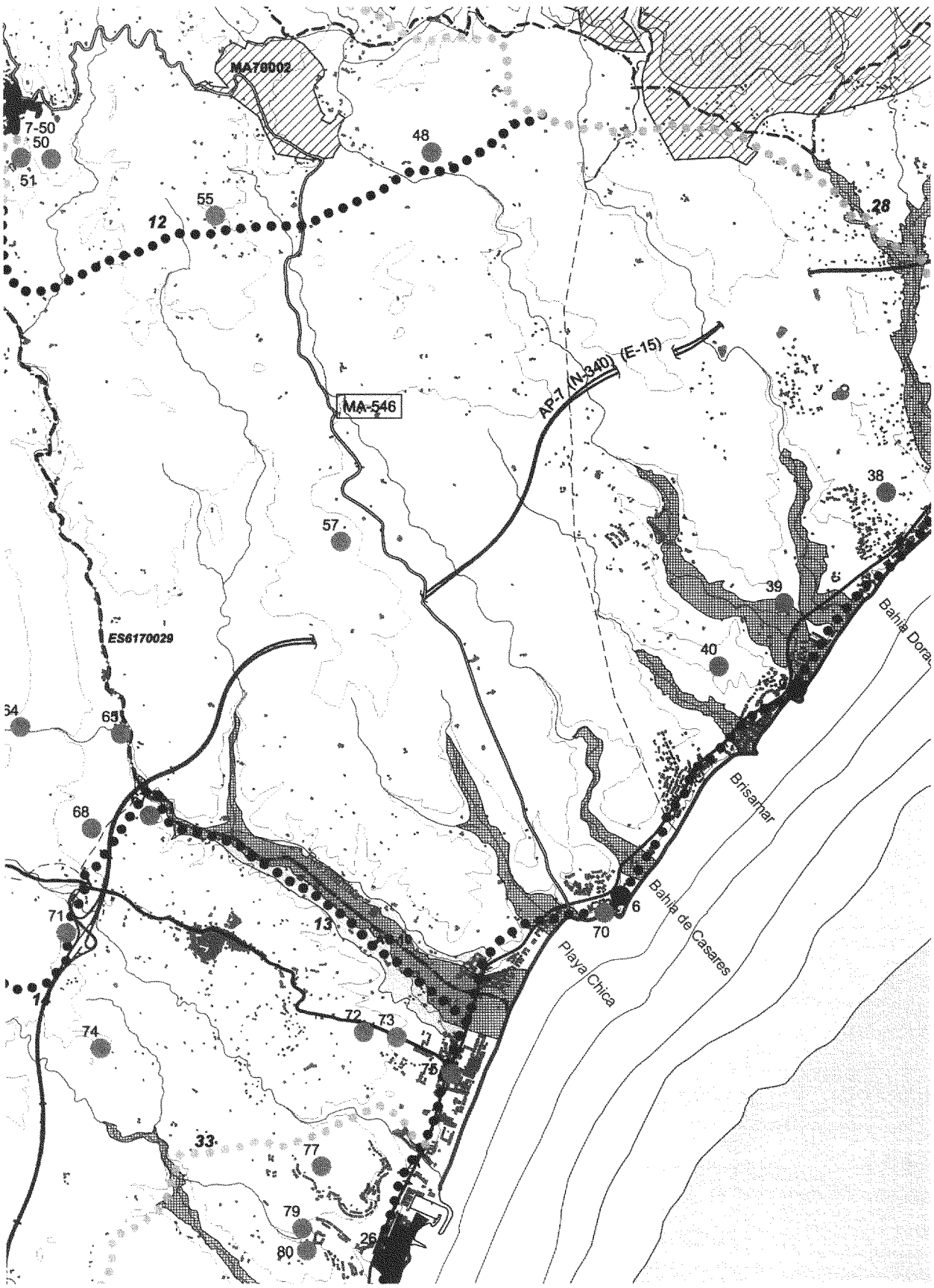
LISTADO VIAS PECUARIAS

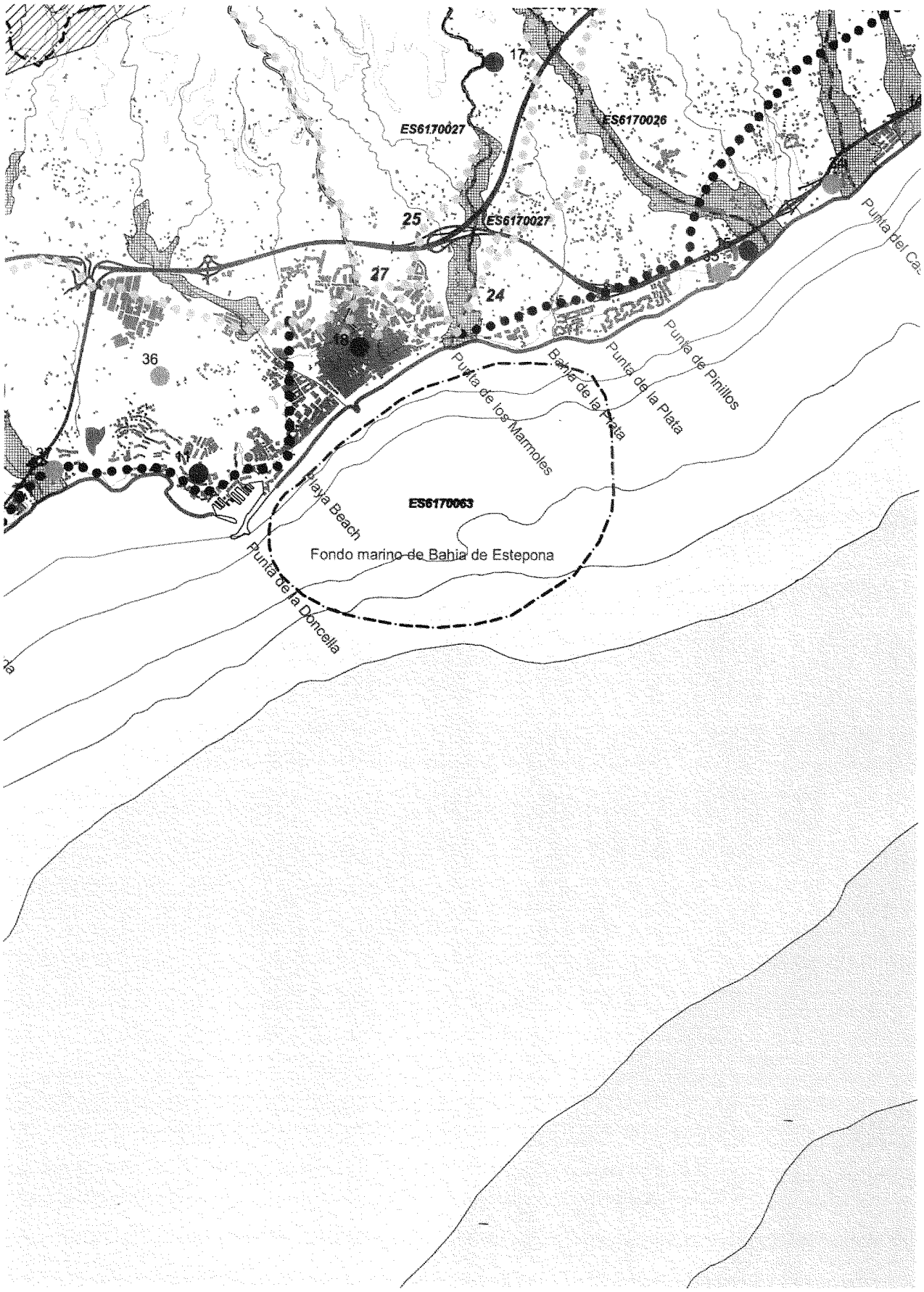
1 CAÑADA REAL DE LA FUENTE DE LA ADELFA
2 CAÑADA REAL DE RONDA Y DE MOJÓN VERDE
3 CAÑADA REAL DEL MOJON DE PUERTO VERDE
4 CAÑADA REAL DE LOS BARRIOS (CADIZ) A ESTEPONA
5 CAÑADA REAL DE LOS BARRIOS A ESTEPONA
6 COLADA DEL RIO DE LA PUENTE- PUERTO DE CARNERO Y LOMA DE PUERTO LLANO
7 COLADA DE LA LOMA DEL RAYO
8 COLADA DE GARAPALAR
9 COLADA DESCANSADERO DE GARROBILLO
10 COLADA DE REINOSO Y CANCELADA
11 COLADA DE GAUCIN A CASARES
12 COLADA DE LOS MOLINOS A ESTEPONA
13 COLADA DEL MOLINO DEL DUQUE
14 COLADA DE CASARES
15 CORDEL DEL CESMO
16 CORDEL DE BENAHAVIS A OJEN
17 CORDEL DEL PUERTO DE LOS GUARDAS A GENALGUACIL
18 VEREDA DE PAJARES
19 VEREDA DEL PUENTE DE RONDA
20 VEREDA DE MARBELLA A RONDA
21 VEREDA DESDE EL PUERTO VALENCIA A BENAHAVIS Y VENTORRILLO DEL TAJAREJO
22 VEREDA DE RONDA
23 VEREDA DEL CAMINO DE IGUALEJA
24 VEREDA DEL CAMINO DE JUBRIQUE
25 VEREDA DE LA LOBILLA
26 VEREDA DEL CAMINO DE GENALGUALCIL
27 VEREDA DE LOS FRAILES O DE CALANCHA
28 VEREDA DE GAUCIN Y CASARES
29 VEREDA DE GAUCIN A ESTEPONA
30 VEREDA DE LAS MENTIRAS
31 VEREDA DE LOS PESCADEROS
32 VEREDA DE LAS ROSAS DE ESPAÑA
33 VEREDA DE SAN ROQUE
34 VEREDA DE LA CAÑADA DEL APARTADERO
35 VEREDA DEL SAUSAL
36 VEREDA DE PATRAINA
37 VEREDA DEL CAMINO DE RONDA

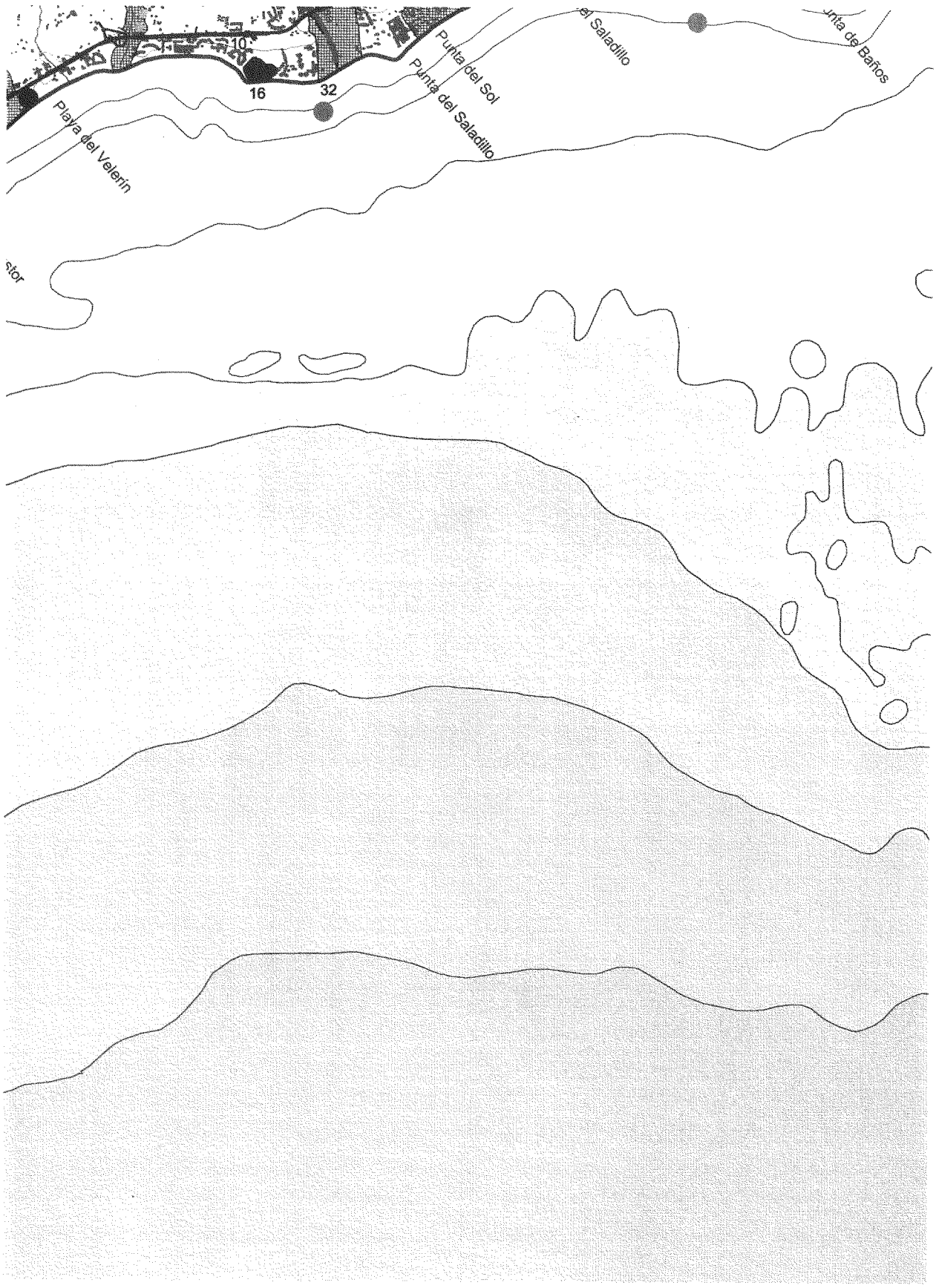
BIC (BIEN DE INTERES CULTURAL) Y CATALOGO GENERAL PATRIMONIO HISTORICO ANDALUZ (CGPHA)

Ley de 16/1985, 25 de Junio, Patrimonio Histórico Español. (BIC)
Ley 1/1991, de 3 de Julio, Patrimonio Histórico de Andalucía (CGPHA)


47
8
49
52
31
54
53
Río Genal
30
A-377
56
HUERTAS DEL RIO GUADIARO
58
59
60
61
62
63
66
69
AG-11
CA-9021
32
Río Guadiaro
31
76
78


MA70002
7-50
50
51
48
55
12
28
AP-7 (N-340) (E-15)
MA-546
38
57
39
ES6170029
40
Bahía Dora
Brisamar
Bahía de Casares
Playa Chica
68
71
13
6
70
74
72
73
75
33
77
79
80
26


17
ES6170027
ES6170026
25
ES6170027
27
24
13
36
Punta del Ca
Punta de Pinillos
Punta de la Plata
Bahía de la Plata
Punta de los Marmoles
ES6170063
Playa Beach
Fondo marino de Bahía de Estepona
Punta de la Doncella



Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva AFECCIONES Hoja 22

BIC - CGPHA

LISTADO

1 - TORRE ESTERIL*
2 - TORRE DE LA LECHERA*
3 - TORRE DE CAMPANILLAS*
4 - CASTILLO DE MONTEMAYOR
5 - TORRE TRAMONES
6 - TORRE SALTO DE LA MORA
7 - CASTILLO DE CASARES
8 - CIUDAD ROMANA DE LACIPO
9 - TORRE DEL ARROYO VAQUERO
10 - TORRE DE GUADALMANSA
11 - TORRE DE SALA VIEJA
12 - TORRE DE BAÑOS
13 - TORRE DEL SALADILLO
14 - TORRE DE VELERIN
15 - TORRE DEL PADRON
16 - VILLA ROMANA DE LAS TORRES
17 - CASTILLO EL NICIO
18 - CASTILLO DE ESTEPONA
19 - TORO DE OSBORNE Nº XII**
20 - TERMAS ROMANAS
21 - TORRE BLANCA
22 - CASTILLO SUEL*
23 - ALQUERIA ARABE*
24 - TORRE DE LA CHULLERA
25 - CASTILLO DE SABINILLAS*
26 - CASTILLO DE LA DUQUESA
27 - ANTIGUO HOSPITAL BAZÁN
28 - TORRE ANCON
29 - TORRE DEL RIO REAL
30 - TORRE LANCE DE LAS CAÑAS
31 - TORRE DEL DUQUE
32 - TORRE LADRONES
33 - CUEVA DE PECHO REDONDO
34 - VILLA ROMANA DE RIO VERDE
35 - LAS BOVEDAS
36 - CASTILLO DE ALICATES
37 - CERRO TORRON
38 - CASTILLO DE MARBELLA
39 - TORRE DE LA MAR*
40 - TORRE DE LAS BOVEDAS
41 - TORRE VIEJA DE LA CALA DEL MORAL
42 - TORRE DE CALABURRAS
43 - TORRE DE CALAHONDA
44 - TORRE NUEVA
45 - TORRE DEL CASTILLO DE OSUNILLAS
46 - CASTILLO DE MIJAS
47 - VILLA ROMANA DE LA BUTIBAMBA
48 - CASTILLO DE OSUNILLAS
49 - CASTILLO DE OJEN
50 - CONJUNTO HISTORICO DE CASARES
51 - CONJUNTO HISTORICO DE MIJAS

* - SIN COORDENADAS UTM
** CGPHA

YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS

Ley de 16/1985, 25 de Junio, Patrimonio Histórico Español. (BIC)
Ley 1/1991, de 3 de Julio, Patrimonio Histórico de Andalucía (CGPHA)
Decreto 168/2003 de 17 de Junio por el que se modifica y aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas

YACIMIENTOS

LISTADO

1.- FINCA EL SECRETARIO
2.- HALLAZGOS DE SANTA FE DE LOS BOLICHES
3.- CASTILLO SOHAIL
4.- CASTILLO Y CIUDAD ROMANA SUEL
5.- CASTILLO-ERMITA VIRGEN DE LA PEÑA
6.- YAC. ROMANO DE HAZA DEL ALGARROBO
7.- YAC. ROMANO CAPARRAL Nº 64
8.- VILLA ROMANA FINCA ACEBEDO
9.- POLIGONO FARO DE CALABURRAS
10.- POLIGONO BUTIBAMBA
11.- ARRAIJANAL
12.- ROZA DE AGUADO
13.- COTO CORREA I
14.- COTO CORREA II
15.- ABRIGOS EL PUERTO RICO
16.- CUEVA DE NAGÜELES
17.- NECROPOLIS DE NAGÜELES
18.- CUEVA DE LA PALOMINA
19.- ESTRUCTURAS DEL LAGO DE LAS TORTUGAS
20.- DESPOBLADO DEL LAGO DE LAS TORTUGAS
21.- BASILICA PALEOCRISTIANA DE VEGA DEL MAR
22.- CERRO DE LOS MOZOS O LAS MOZAS
23.- CERRO EL MELICHE
24.- DESPOBLADO DE DAIDIN
25.- CASTILLEJO DE LOS NEGROS
26.- LOMA DE LOS BILLARES
27.- CUEVA DE LAS PALOMAS
28.- CUEVA DEL CHOCHITO
29.- CASERIO ALQUERIA
30.- CORTIJO DEL MARQUES DEL DUERO
31.- CAÑONES DEL SALADILLO
32.- PECIO DE LA BOBADILLA
33.- YAC. DE PARQUE ANTENA
34.- DESEMBOCADURA RIO CASTOR
35.- ENTORNO TORRE PADRÓN
36.- LAS MESAS DE SALAVIEJA
37.- GUADALOBON
38.- PATRINA
39.- YAC. ROMANO DE ARROYO VAQUERO
40.- YAC. TORREQUEBRADA
41.- BAÑOS DEL DUQUE
42.- MOLINO CAPELIS
43.- CORTIJO DEL POLLO
44.- SIERRA CRESTELLINA I
45.- SIERRA CRESTELLINA II
46.- CERRO DE LA NOVIA
47.- CORTIJO DE LAS LATAS
48.- BENAMORABE
49.- TERRAZAS DEL ALBARRA
50.- ARROYO HONDO
51.- TORREON
52.- LOS PAREDONES
53.- PELLIZCOSO
54.- CORTIJO FERRETE
55.- ARROYO LA JORDANA
56.- LOS NOGALES I
57.- POZO SANTO
58.- LOS NOGALES II
59.- CORTIJO CERRILLO
60.- VILLAVIEJA
61.- LOS LLANOS II
62.- CORTIJO MAJADA VIEJA
63.- EL CHORRETE
64.- CUEVA DEL GRAN DUQUE
65.- BAÑOS DE LA HEDIONDA
66.- CORTIJO CANILLA
67.- LA DEHESILLA
68.- CALZADA ROMANA
69.- LOS LLANOS I
70.- CERRO CALABOZO-CAMAROTE
71.- LAS LAGUNETAS
72.- FINCA DE CENTENO
73.- CUESTA DEL CALAFATE
74.- LA ALCARIA
75.- BARRIADA DE SABINILLAS
76.- EL CERRO DEL TESORO
77.- EL HACHO
78.- CERRILLO DE LA SEPULTURERA
79.- NACIMIENTO DEL ARROYO DEL ESTANQUILLO
80.- TERAN
81.- CASTILLEJOS DEL ALCORRIN
82.- LOS HIDALGOS
83.- HAZA EL CASAREÑO
84.- CORTIJO DE FELIX

LEY DE COSTA

Ley de 22/1988 de 28 de Julio

LINEA DE COSTA

HIDROGRAFIA. LEY DE AGUAS

Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de Julio.

Cauces, Lagos, Embalses...

ESTUDIO HIDRAULICO PARA LA ORDENACION DE LAS CUENCAS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

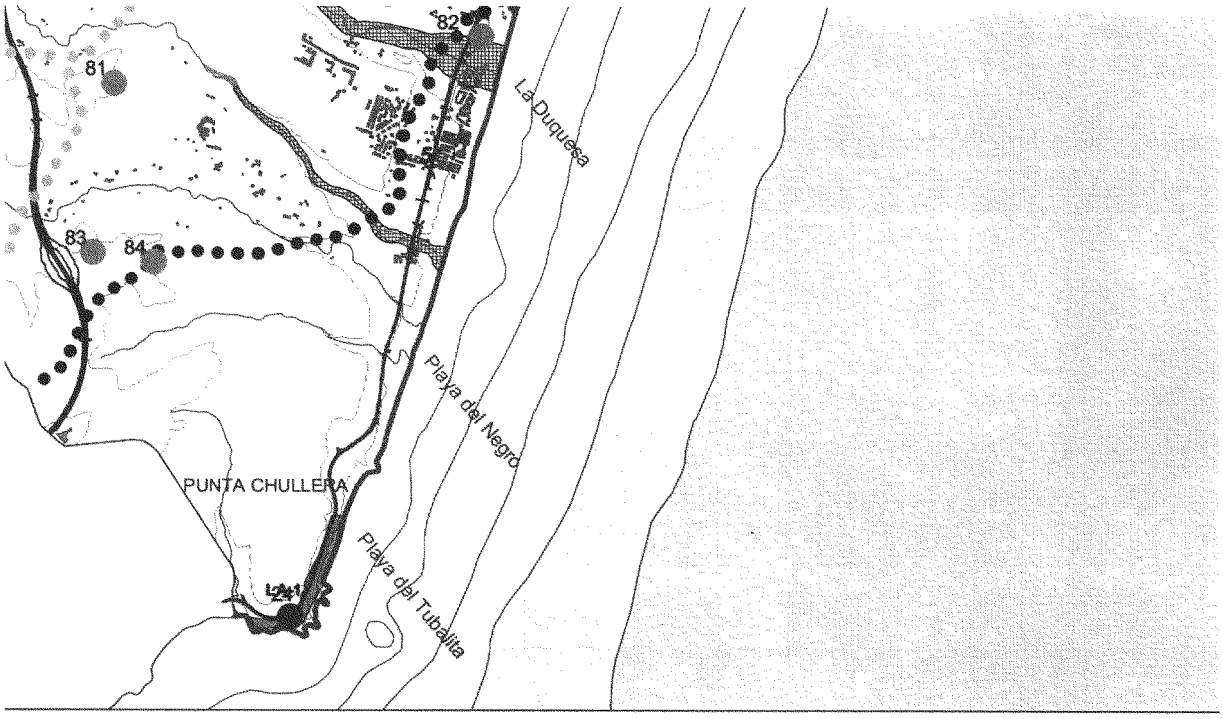
ZONA INUNDABLES (DELIMITACION PROVISIONAL)

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

Ley de 8/2001 de 12 de Julio, de Carreteras de Andalucía

AUTOPISTA
EXISTENTE FFCC


34
35
CA-514
36


82
81
La Duquesa
83
84
Playa del Negro
PUNTA CHULLERA
Playa del Tubalito

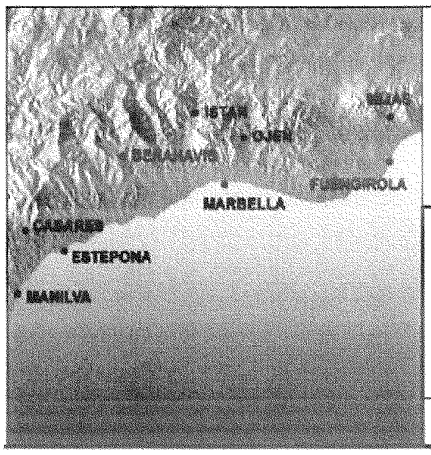
AUTOVIA
RED BASICA
RED INTERCOMARCAL
RED PROVINCIAL

ESTACIONES DE FFCC

E1.- ESTACION FUENGIROLA
E2.- APEADERO DE LOS BOLICHES
E3.- APEADERO DE TORREBLANCA

LIMITE MUNICIPAL

CIUDAD CONSOLIDADA



JUNTA DE ANDALUCIA

PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA
COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo

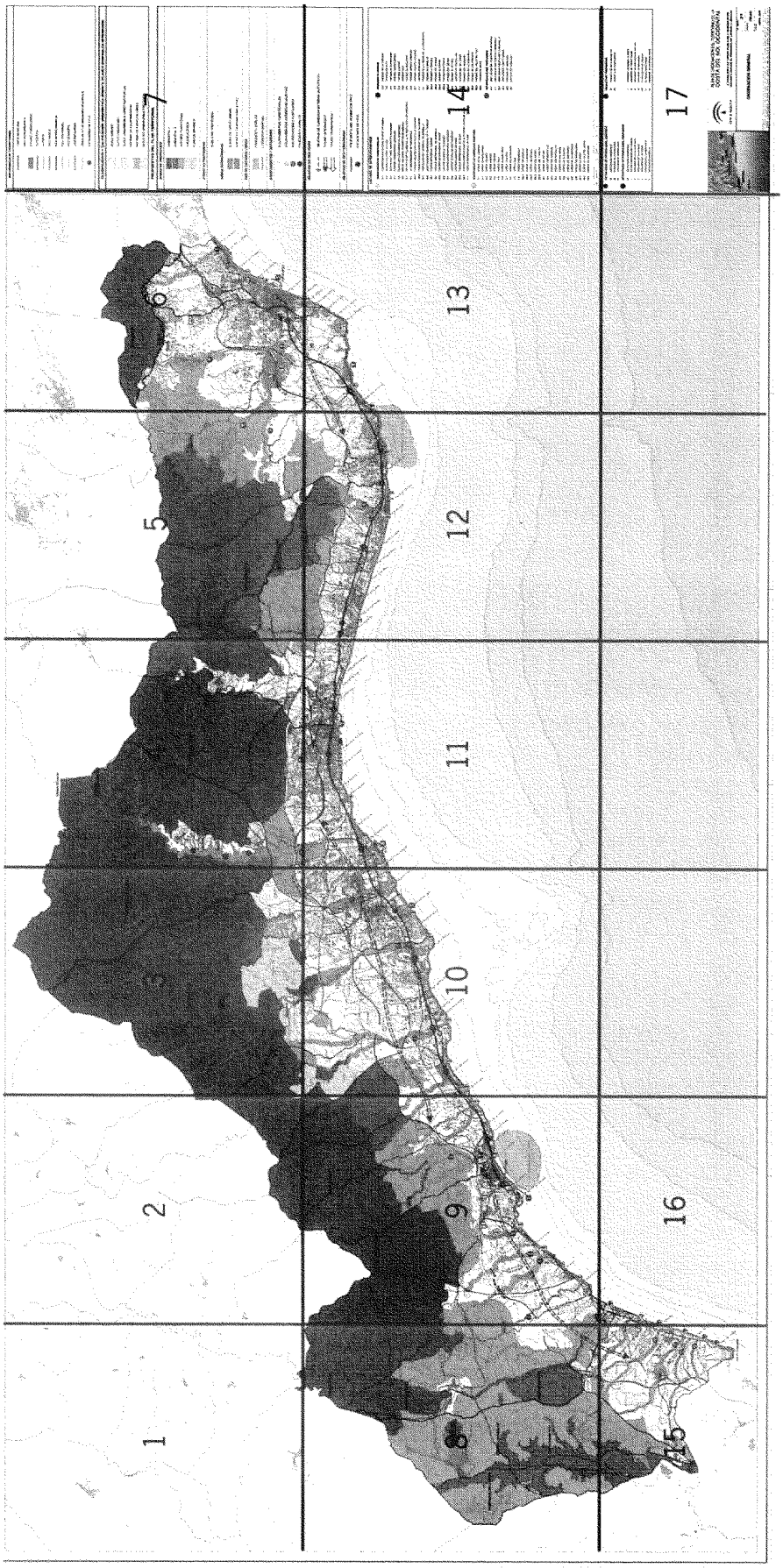
AFECCIONES

N° ORDEN: **1/4**

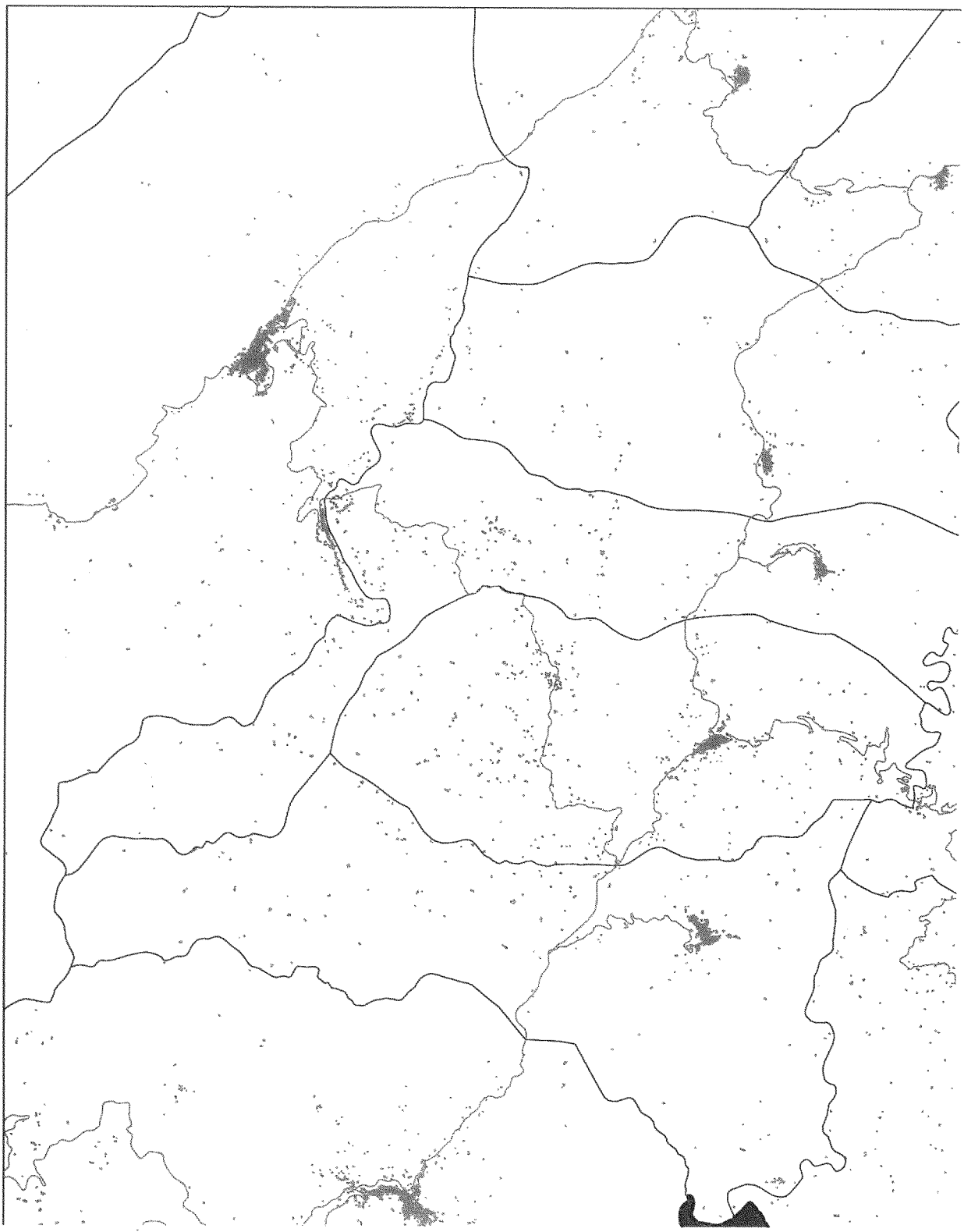
ESCALA: **1/50.000**

FECHA: **ABRIL 2006**

El presente documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o cesión a terceros, requerirá la correspondiente autorización oficial expresa, quedando en todo caso prohibida cualquier modificación unilateral del mismo.

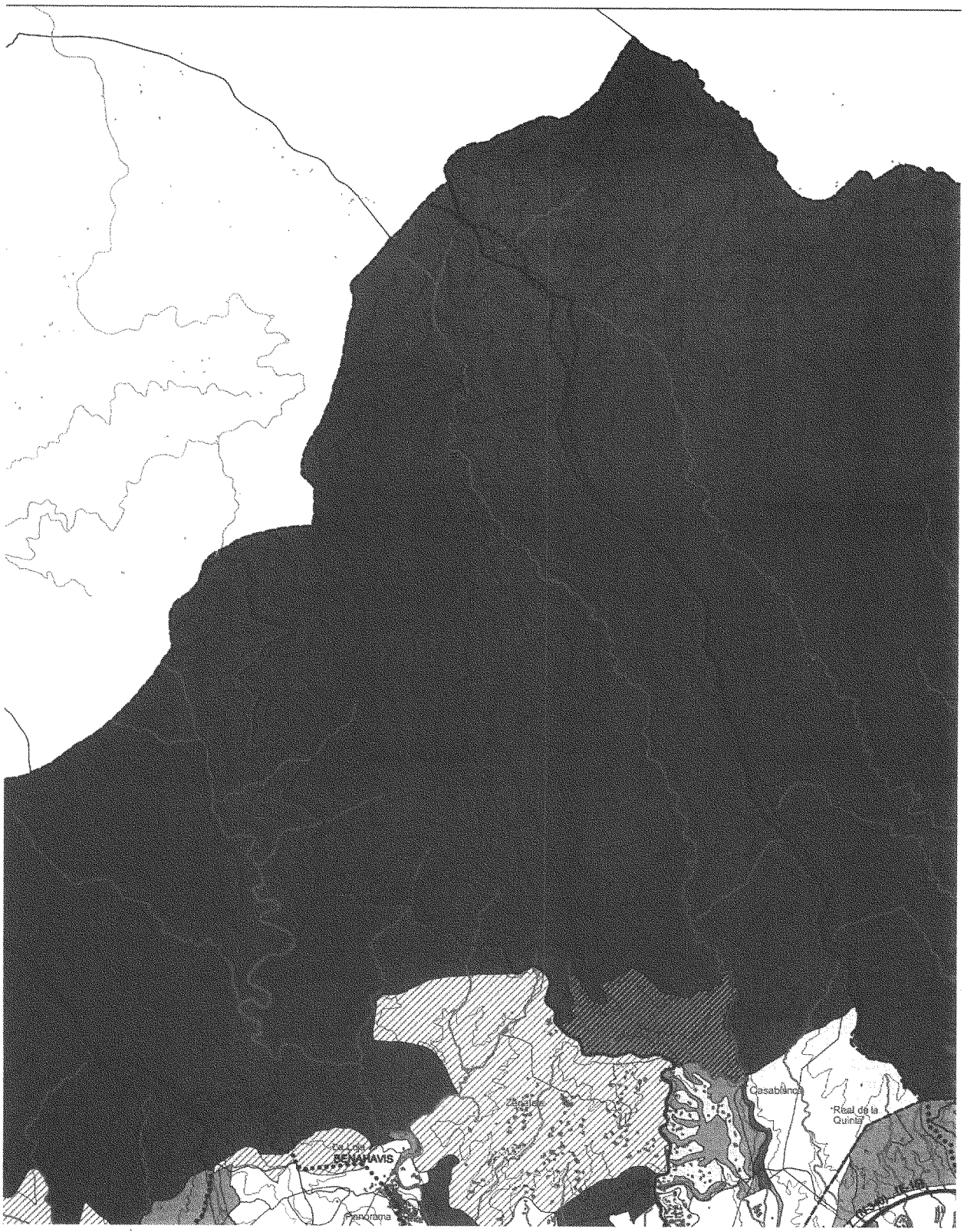


Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva ORDENACIÓN GENERAL Mapa llave

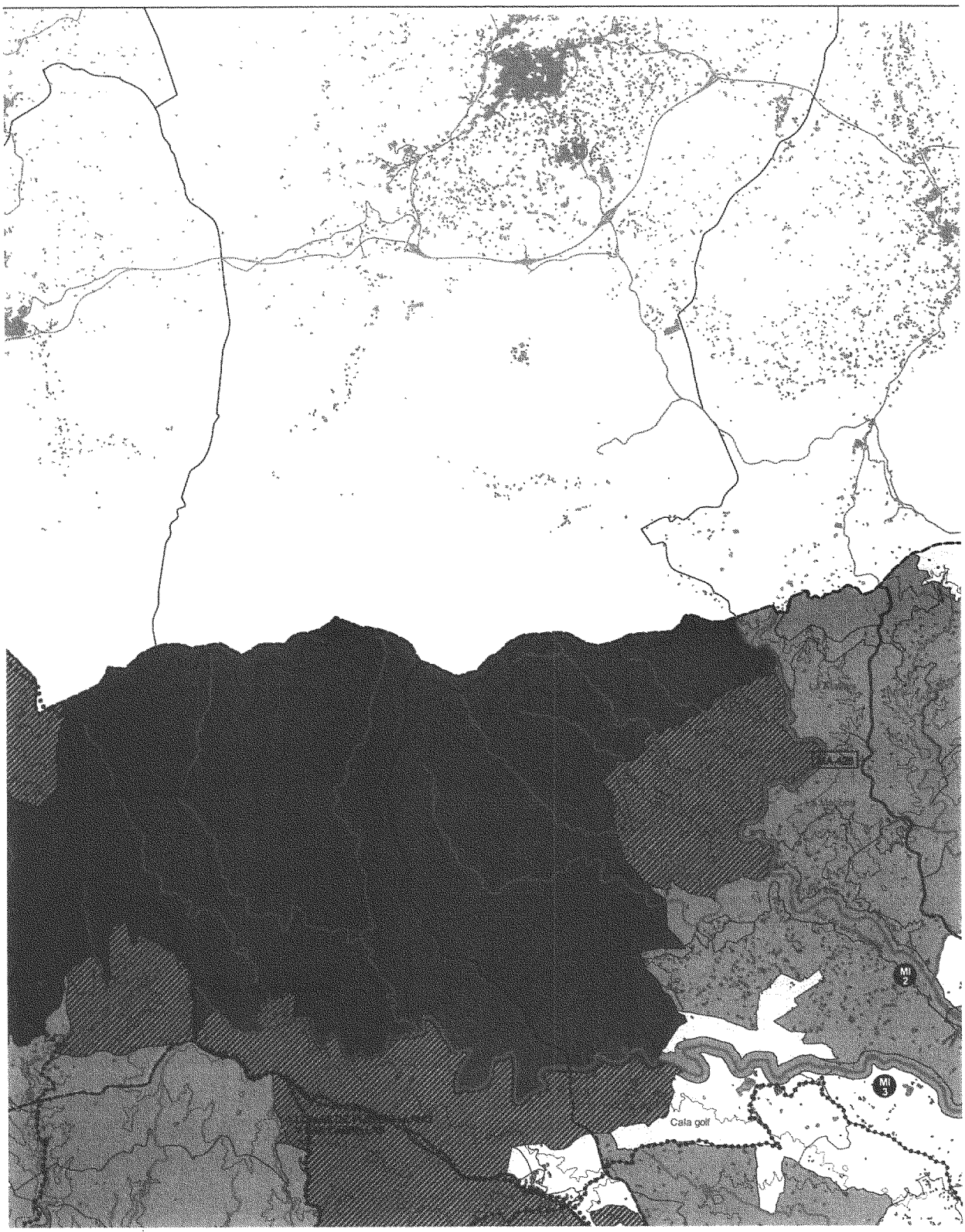


Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental ORDENACIÓN GENERAL Hoja 1




Casablanca
Real de la Quinta
BENAHAVIS


CERROS DE TOLOX


MI 2
MI 1
Cala golf


Osonillas
El Homillo
E1
E2
E3
FUENGIROLA
Playa de Carvajal
Playa de los Olmos
Playa de las Gaviotas
Playa de los Boliches
Playa de Santa Ana

INFORMACION TERRITORIAL

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- CIUDAD CONSOLIDADA
- AUTOPISTA
- AUTOVIA
- RED BASICA
- RED INTERCOMARCAL
- RED PROVINCIAL
- RED MUNICIPAL
- VIAS PECUARIAS
- LÍNEA DE FFCC (MALAGA-FUENGIROLA)
- ESTACIONES DE FFCC

CLASIFICACION Y CALIFICACION URBANISTICA VIGENTE (PLANES GENERALES APROBADOS)

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO URBANIZABLE (AFECTADO POR LIC)
- SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS
- SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES
- SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO

PROPUESTAS DEL PLAN TERRITORIAL

ZONAS DE PROTECCION

- AMBIENTAL I
- AMBIENTAL II
- INTERES TERRITORIAL
- ARQUEOLOGICA
- FONDOS MARINOS

ZONAS NO PROTEGIDAS

- SUELO NO PROTEGIDO

AREAS ESTRATEGICAS

- AREAS DE OPORTUNIDAD
- AREAS DE CENTRALIDAD (FFCC)

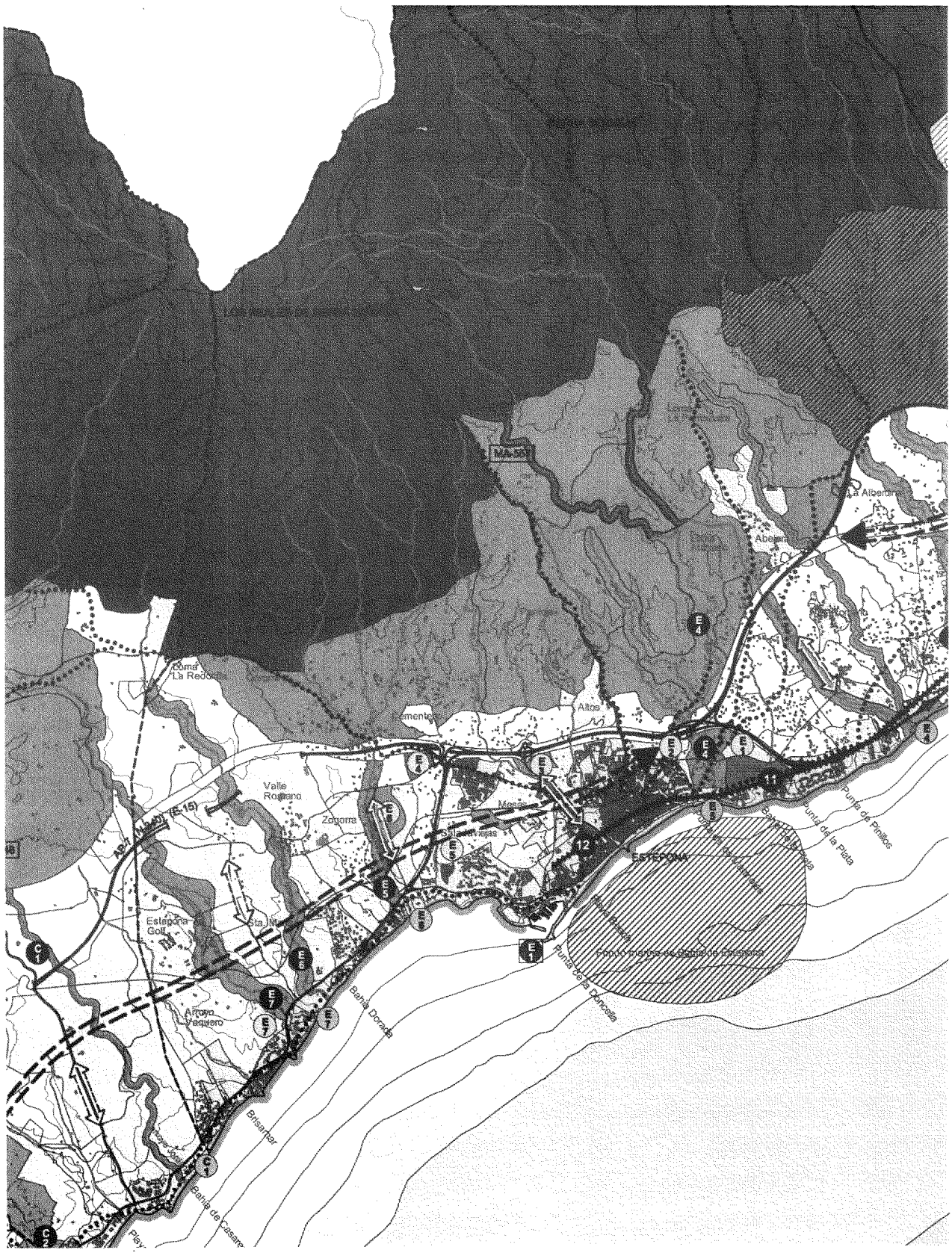
RED DE ESPACIOS LIBRES

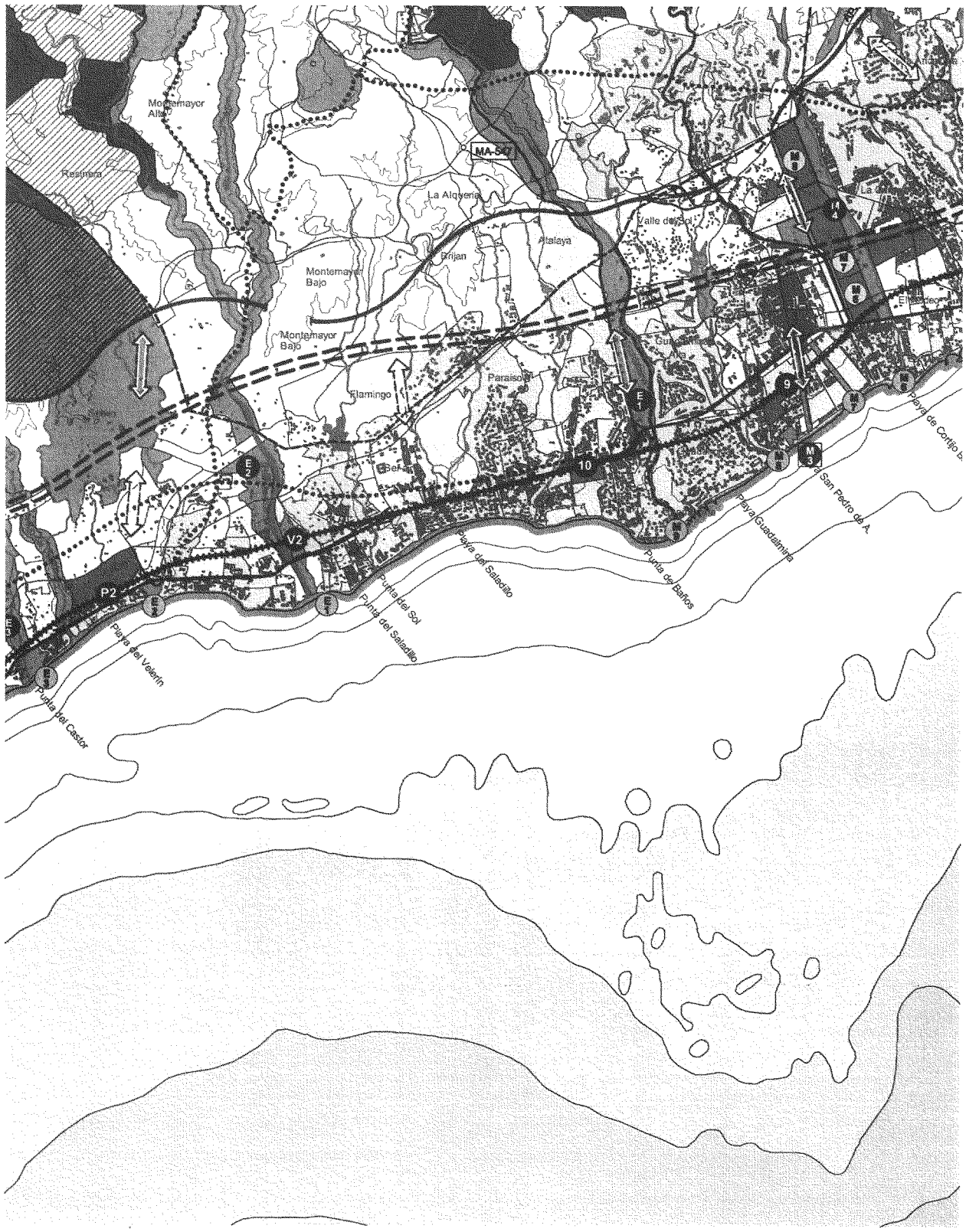
- PARQUES FLUVIALES
- CORREDOR MARITIMO

EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES

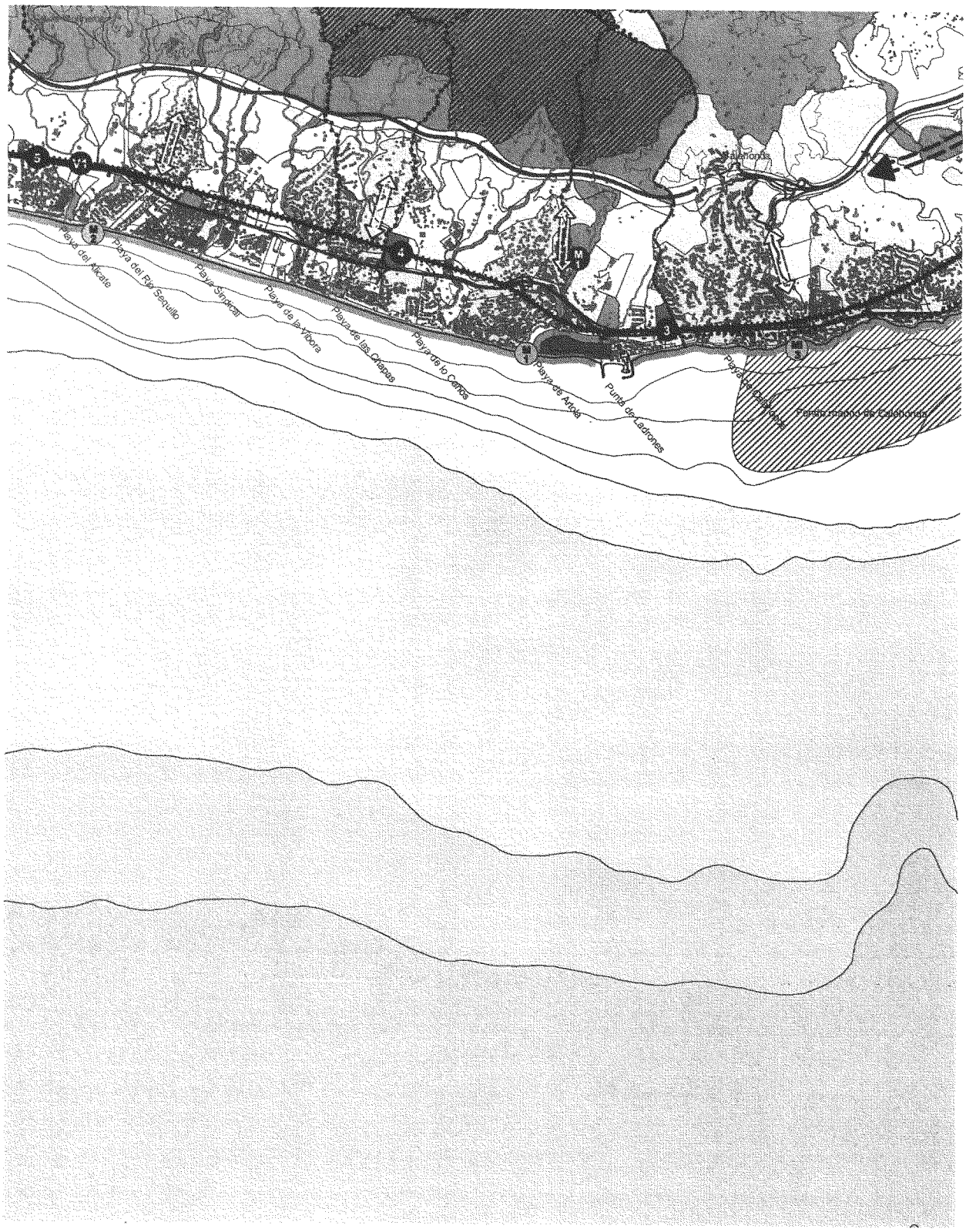
- EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES
- EQUIPAMIENTOS CORREDOR MARITIMO
- INTERVENCIONES PORTUARIAS
- PARQUES FLUVIALES

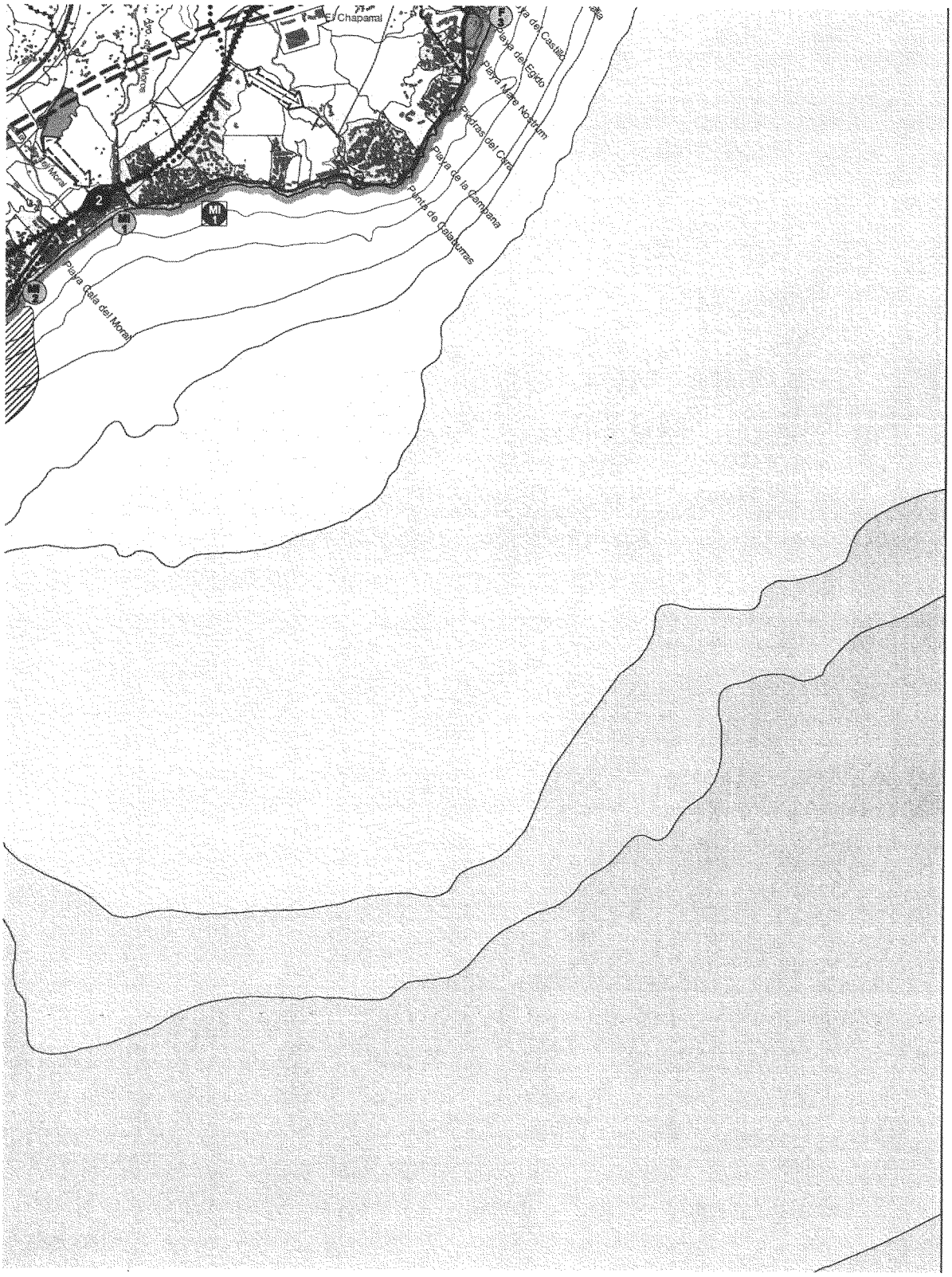

CASARES
A-377
CERRO MAJADA VIEJA
La Reniza

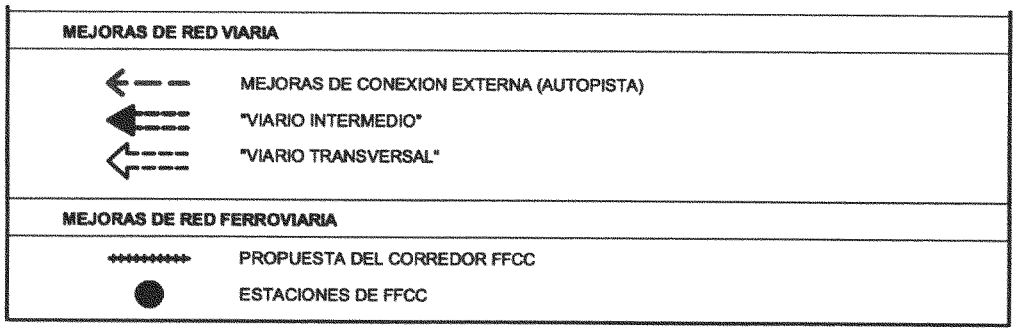

MA-50
Alberca
Abeja
Altos
Valle Romano
Zagorra
Mesa
ESTEPONA
Punta de Pinillos
Punta de la Plata
Punta de la Doncella
Bahía Dorada
Estepona Golf
Arroyo Vaquero
Bahía de Casares

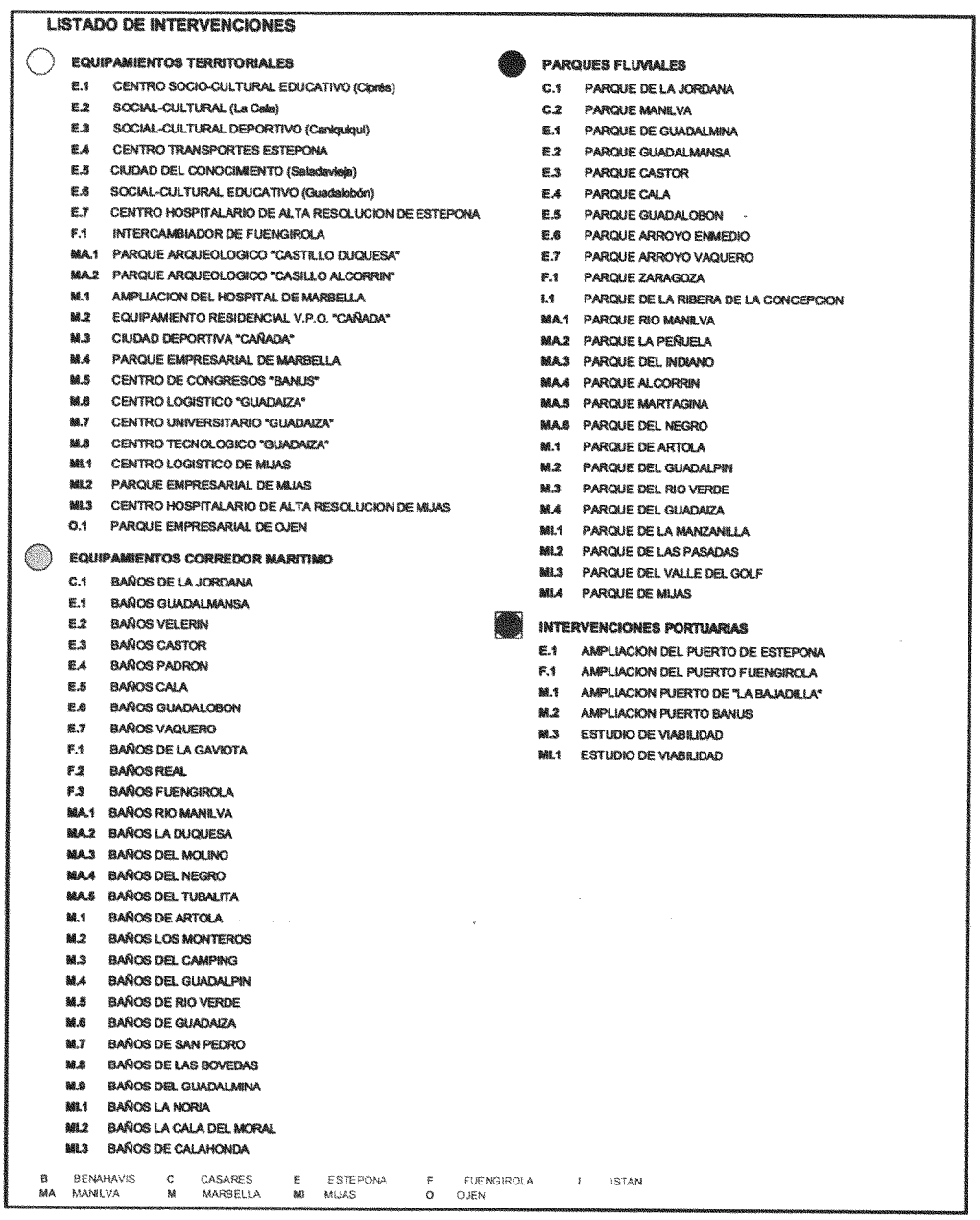

Montemayor Alto
Resinera
MA-54
La Alquería
Valle del Sol
Atalaya
Brijan
Montemayor Bajo
Montemayor Bajo
Flamingo
Paraíso
Playa de Contigo
Playa Guadalmina
Punta del Saladillo
Punta del Baños
Punta del Sol
Punta del Saladillo
Playa del Velerín
Punta del Castor
P2
V2
E 1
10
9

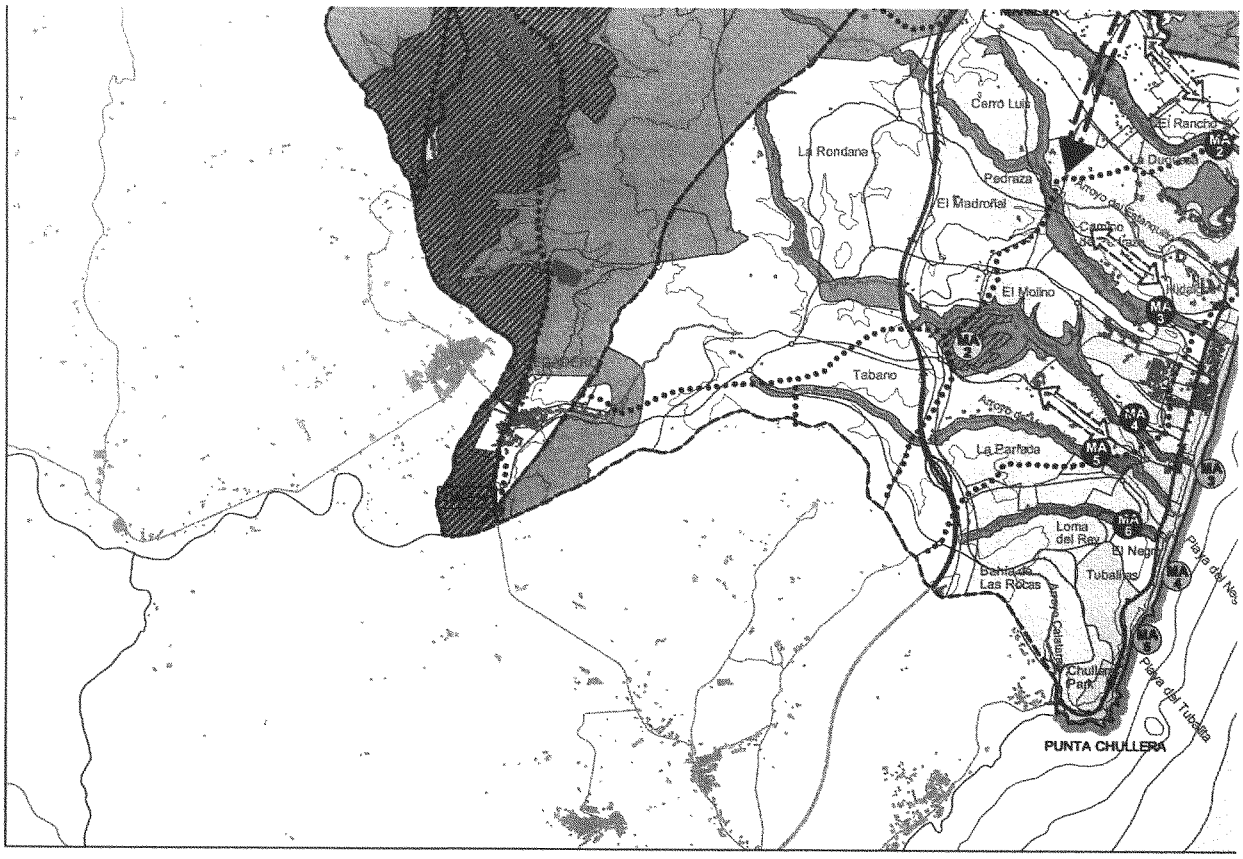

MARBELLA
Playa Casablanca
Playa de la Fontanilla
Ensenada de Marbella
Playa del Pinillo
Playa del Río Real
Playa de la Bota
Playa Río Verde
Playa Puerto Banús
Playa Nueva Andalucía

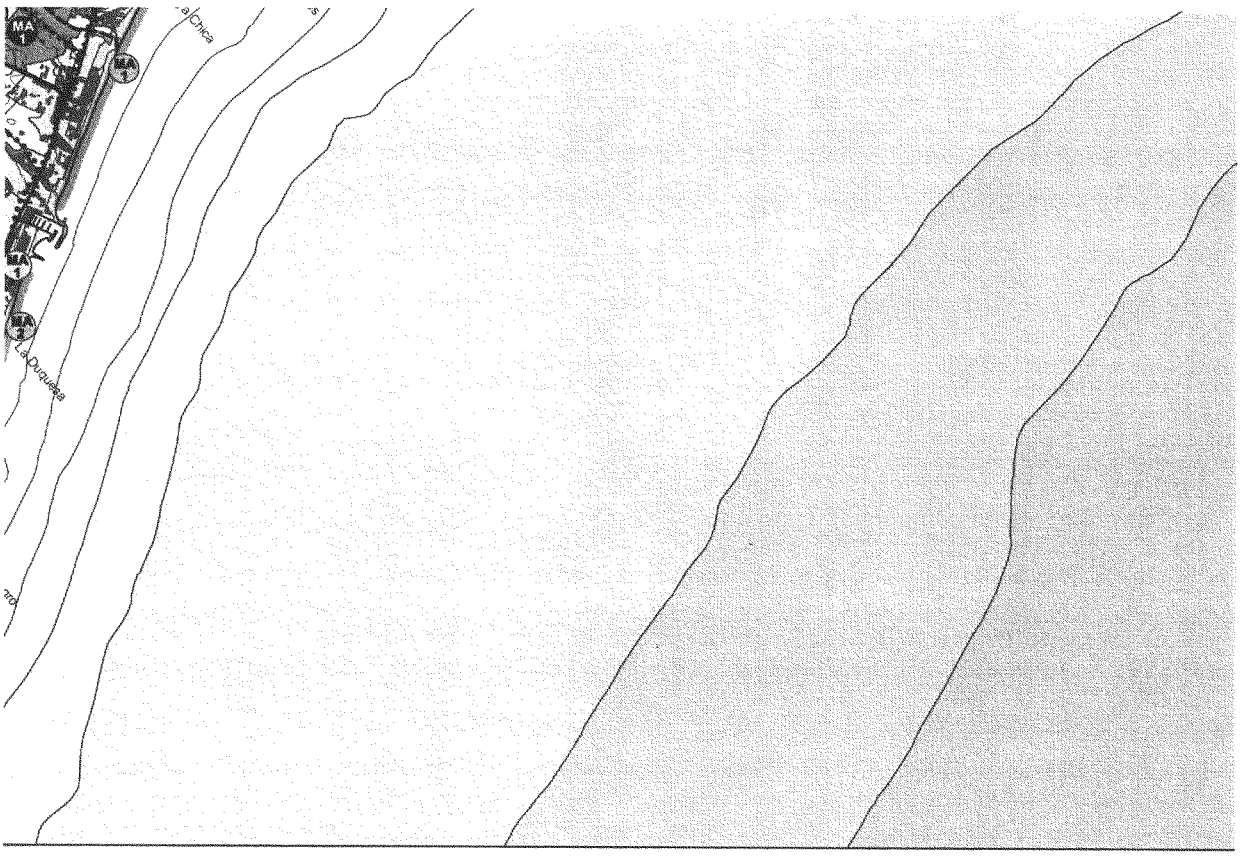

Huelva
Playa del Rincón
Playa del Río Sequillo
Playa Sinforal
Playa de la Ribera
Playa de las Calipas
Playa de los Carros
Playa de Arena
Punta de Ladrones
Punta de Arenas
Punta de Calabrina

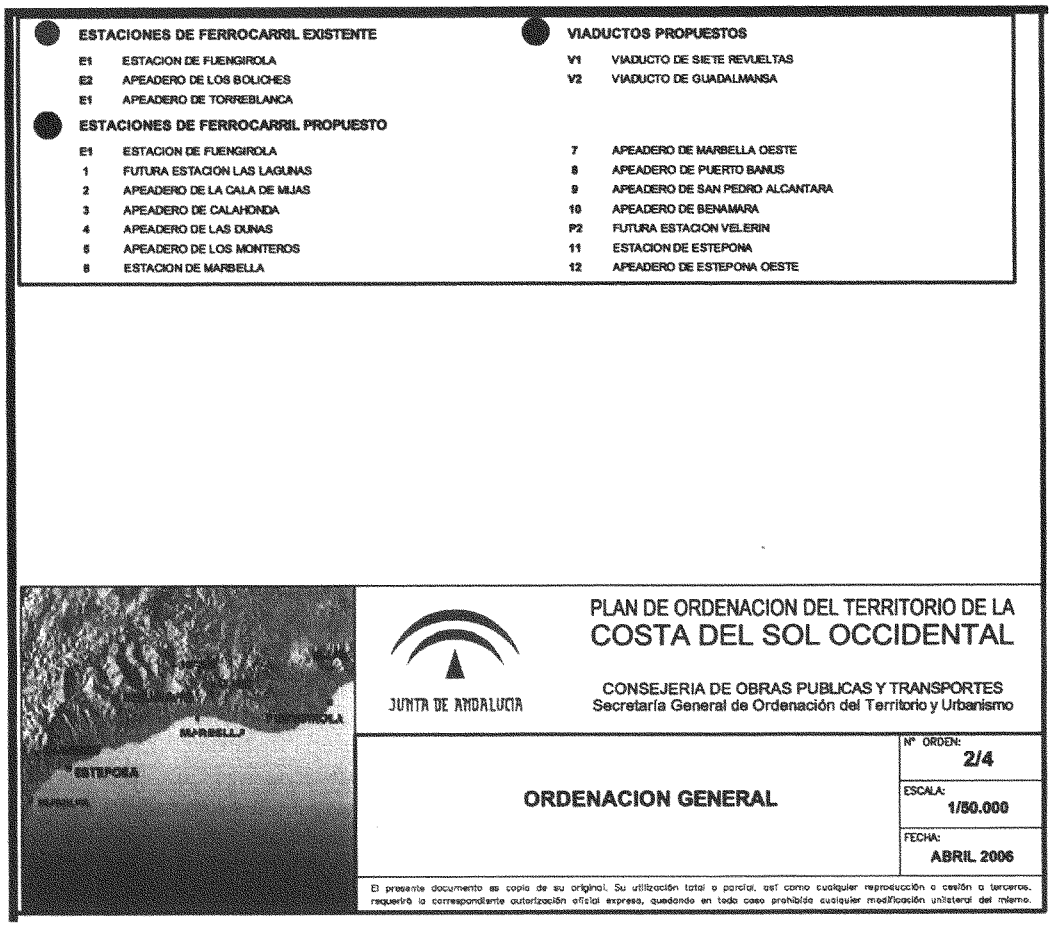

Chapamal
Playa del Castillo
Playa del Egido
Playa Mare Nostrum
Piedras del Cura
Playa de la Campana
Punta de Calahurras
Playa Cala del Moral
Cala del Moral
2
M1
M1

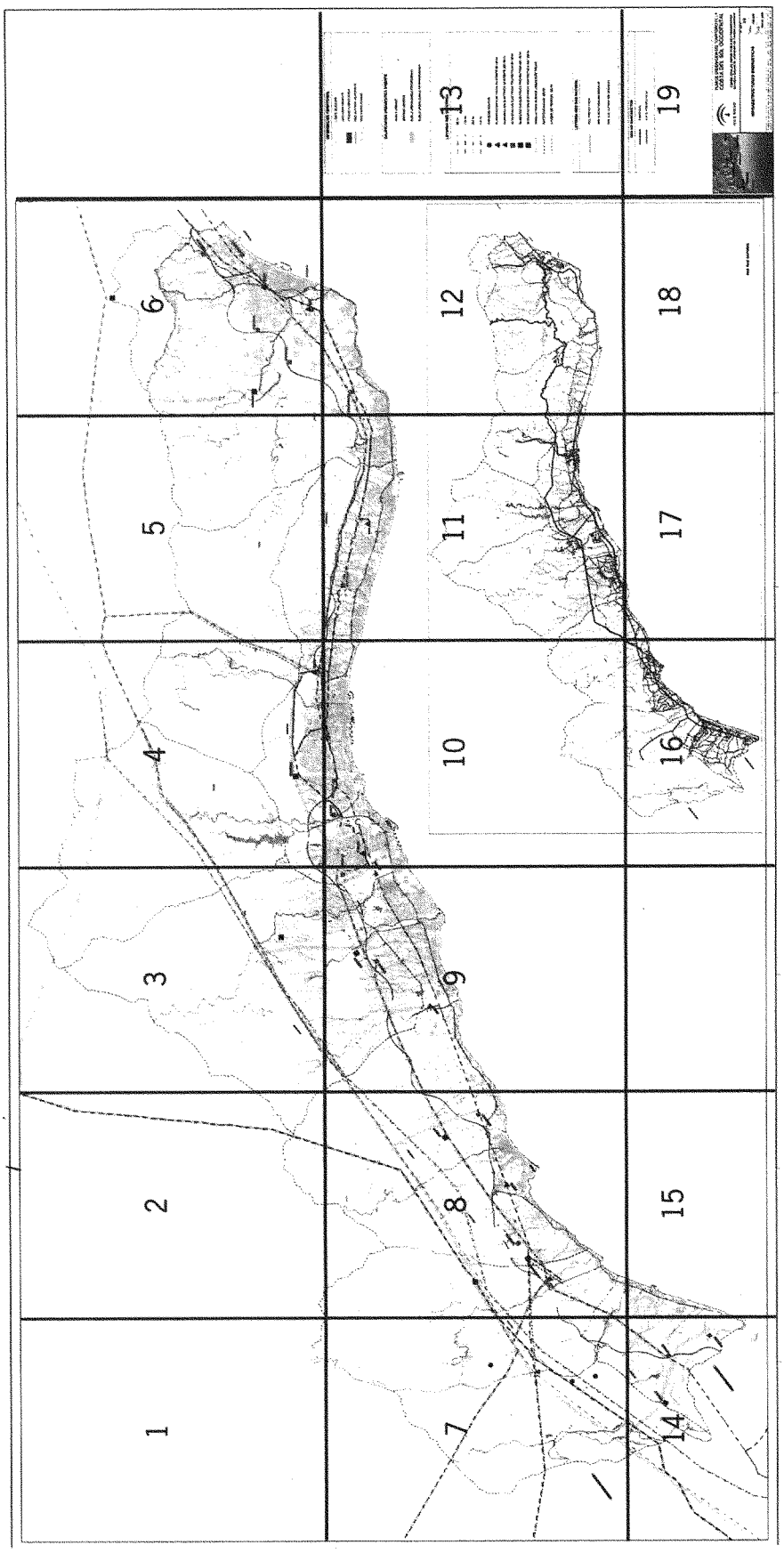

MEJORAS DE RED VIARIA
MEJORAS DE CONEXION EXTERNA (AUTOPISTA)
"VIARIO INTERMEDIO"
"VIARIO TRANSVERSAL"
MEJORAS DE RED FERROVIARIA
PROPUESTA DEL CORREDOR FFCC
ESTACIONES DE FFCC


LISTADO DE INTERVENCIONES
EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES
E.1 CENTRO SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Ciprés)
E.2 SOCIAL-CULTURAL (La Cala)
E.3 SOCIAL-CULTURAL DEPORTIVO (Caniquiqui)
E.4 CENTRO TRANSPORTES ESTEPONA
E.5 CIUDAD DEL CONOCIMIENTO (Saladavieja)
E.6 SOCIAL-CULTURAL EDUCATIVO (Guadalobón)
E.7 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCION DE ESTEPONA
F.1 INTERCAMBIADOR DE FUENGIROLA
MA.1 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASTILLO DUQUESA"
MA.2 PARQUE ARQUEOLOGICO "CASILLO ALCORRIN"
M.1 AMPLIACION DEL HOSPITAL DE MARBELLA
M.2 EQUIPAMIENTO RESIDENCIAL V.P.O. "CAÑADA"
M.3 CIUDAD DEPORTIVA "CAÑADA"
M.4 PARQUE EMPRESARIAL DE MARBELLA
M.5 CENTRO DE CONGRESOS "BANUS"
M.6 CENTRO LOGISTICO "GUADAIZA"
M.7 CENTRO UNIVERSITARIO "GUADAIZA"
M.8 CENTRO TECNOLOGICO "GUADAIZA"
MI.1 CENTRO LOGISTICO DE MIJAS
MI.2 PARQUE EMPRESARIAL DE MIJAS
MI.3 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCION DE MIJAS
O.1 PARQUE EMPRESARIAL DE OJEN
EQUIPAMIENTOS CORREDOR MARITIMO
C.1 BAÑOS DE LA JORDANA
E.1 BAÑOS GUADALMANSA
E.2 BAÑOS VELERIN
E.3 BAÑOS CASTOR
E.4 BAÑOS PADRON
E.5 BAÑOS CALA
E.6 BAÑOS GUADALOBON
E.7 BAÑOS VAQUERO
F.1 BAÑOS DE LA GAVIOTA
F.2 BAÑOS REAL
F.3 BAÑOS FUENGIROLA
MA.1 BAÑOS RIO MANILVA
MA.2 BAÑOS LA DUQUESA
MA.3 BAÑOS DEL MOLINO
MA.4 BAÑOS DEL NEGRO
MA.5 BAÑOS DEL TUBALITA
M.1 BAÑOS DE ARTOLA
M.2 BAÑOS LOS MONTEROS
M.3 BAÑOS DEL CAMPING
M.4 BAÑOS DEL GUADALPIN
M.5 BAÑOS DE RIO VERDE
M.6 BAÑOS DE GUADAIZA
M.7 BAÑOS DE SAN PEDRO
M.8 BAÑOS DE LAS BOVEDAS
M.9 BAÑOS DEL GUADALMINA
MI.1 BAÑOS LA NORIA
MI.2 BAÑOS LA CALA DEL MORAL
MI.3 BAÑOS DE CALAHONDA
PARQUES FLUVIALES
C.1 PARQUE DE LA JORDANA
C.2 PARQUE MANILVA
E.1 PARQUE DE GUADALMINA
E.2 PARQUE GUADALMANSA
E.3 PARQUE CASTOR
E.4 PARQUE CALA
E.5 PARQUE GUADALOBON
E.6 PARQUE ARROYO ENMEDIO
E.7 PARQUE ARROYO VAQUERO
F.1 PARQUE ZARAGOZA
I.1 PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION
MA.1 PARQUE RIO MANILVA
MA.2 PARQUE LA PEÑUELA
MA.3 PARQUE DEL INDIANO
MA.4 PARQUE ALCORRIN
MA.5 PARQUE MARTAGINA
MA.6 PARQUE DEL NEGRO
M.1 PARQUE DE ARTOLA
M.2 PARQUE DEL GUADALPIN
M.3 PARQUE DEL RIO VERDE
M.4 PARQUE DEL GUADAIZA
MI.1 PARQUE DE LA MANZANILLA
MI.2 PARQUE DE LAS PASADAS
MI.3 PARQUE DEL VALLE DEL GOLF
MI.4 PARQUE DE MIJAS
INTERVENCIONES PORTUARIAS
E.1 AMPLIACION DEL PUERTO DE ESTEPONA
F.1 AMPLIACION DEL PUERTO FUENGIROLA
M.1 AMPLIACION PUERTO DE "LA BAJADILLA"
M.2 AMPLIACION PUERTO BANUS
M.3 ESTUDIO DE VIABILIDAD
MI.1 ESTUDIO DE VIABILIDAD
B BENAHAVIS C CASARES E ESTEPONA F FUENGIROLA I ISTAN
MA MANILVA M MARBELLA MI MIJAS O OJEN

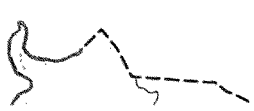

Cerro Luis
La Rondana
Pedraza
El Madroñal
El Molino
Tabano
La Parfada
Loma del Rey
Bahía de Las Rocas
Chullera Park
PUNTA CHULLERA
Playa del Tubalito


MA 1
MA 1
MA 1
La Chica
La Duquesa


ESTACIONES DE FERROCARRIL EXISTENTE
E1 ESTACION DE FUENGIROLA
E2 APEADERO DE LOS BOLICHES
E1 APEADERO DE TORREBLANCA
ESTACIONES DE FERROCARRIL PROPUESTO
E1 ESTACION DE FUENGIROLA
1 FUTURA ESTACION LAS LAGUNAS
2 APEADERO DE LA CALA DE MIJAS
3 APEADERO DE CALAHONDA
4 APEADERO DE LAS DUNAS
5 APEADERO DE LOS MONTEROS
6 ESTACION DE MARBELLA
7 APEADERO DE MARBELLA OESTE
8 APEADERO DE PUERTO BANUS
9 APEADERO DE SAN PEDRO ALCANTARA
10 APEADERO DE BENAMARA
P2 FUTURA ESTACION VELERIN
11 ESTACION DE ESTEPONA
12 APEADERO DE ESTEPONA OESTE
VIADUCTOS PROPUESTOS
V1 VIADUCTO DE SIETE REVUELTAS
V2 VIADUCTO DE GUADALMANSA
MARBELLA
ESTEPONA
JUNTA DE ANDALUCIA
PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA
COSTA DEL SOL OCCIDENTAL
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo
ORDENACION GENERAL
Nº ORDEN:
2/4
ESCALA:
1/50.000
FECHA:
ABRIL 2006
El presente documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o cesión a terceros, requerirá la correspondiente autorización oficial expresa, quedando en todo caso prohibida cualquier modificación unilateral del mismo.

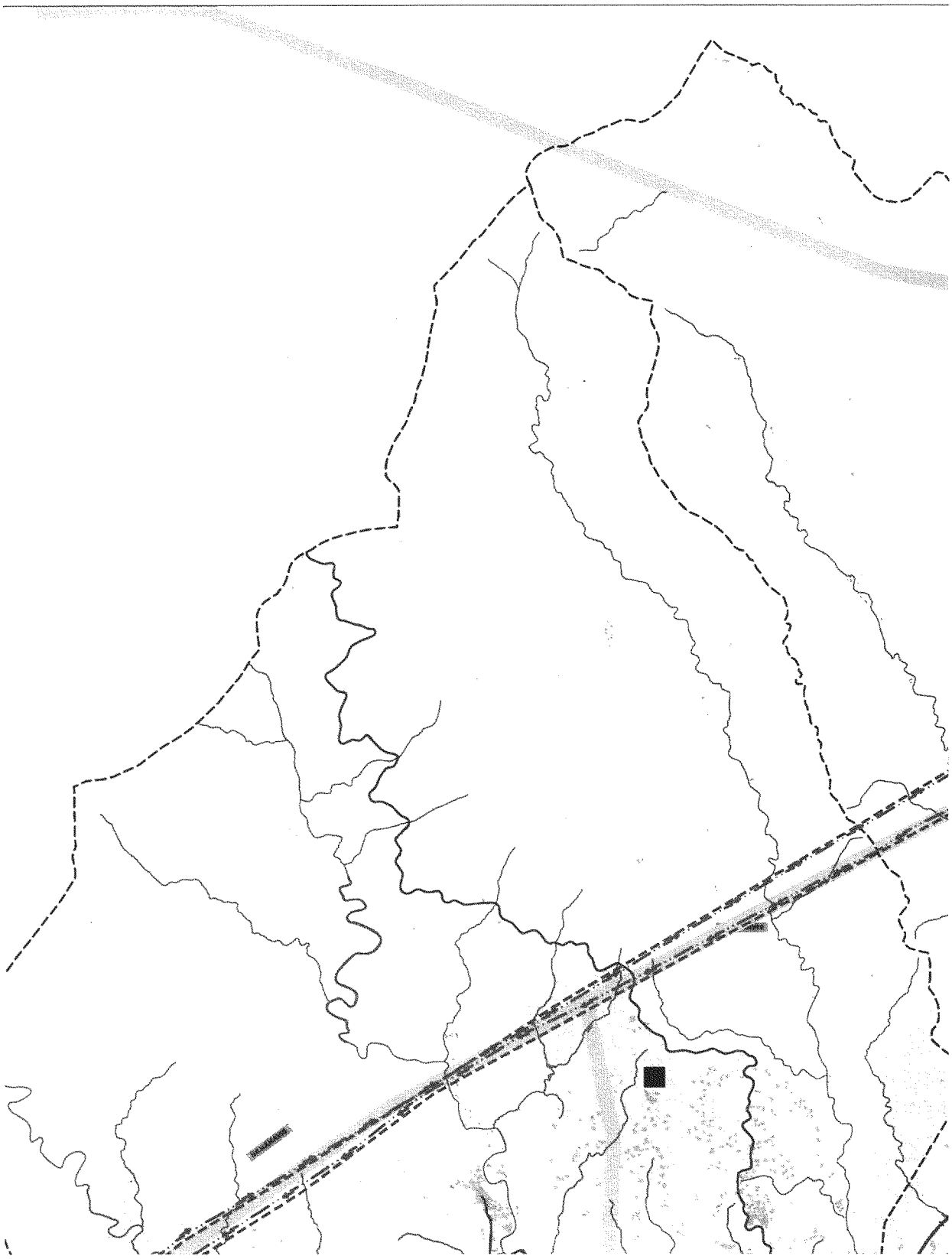


Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Mapa llave

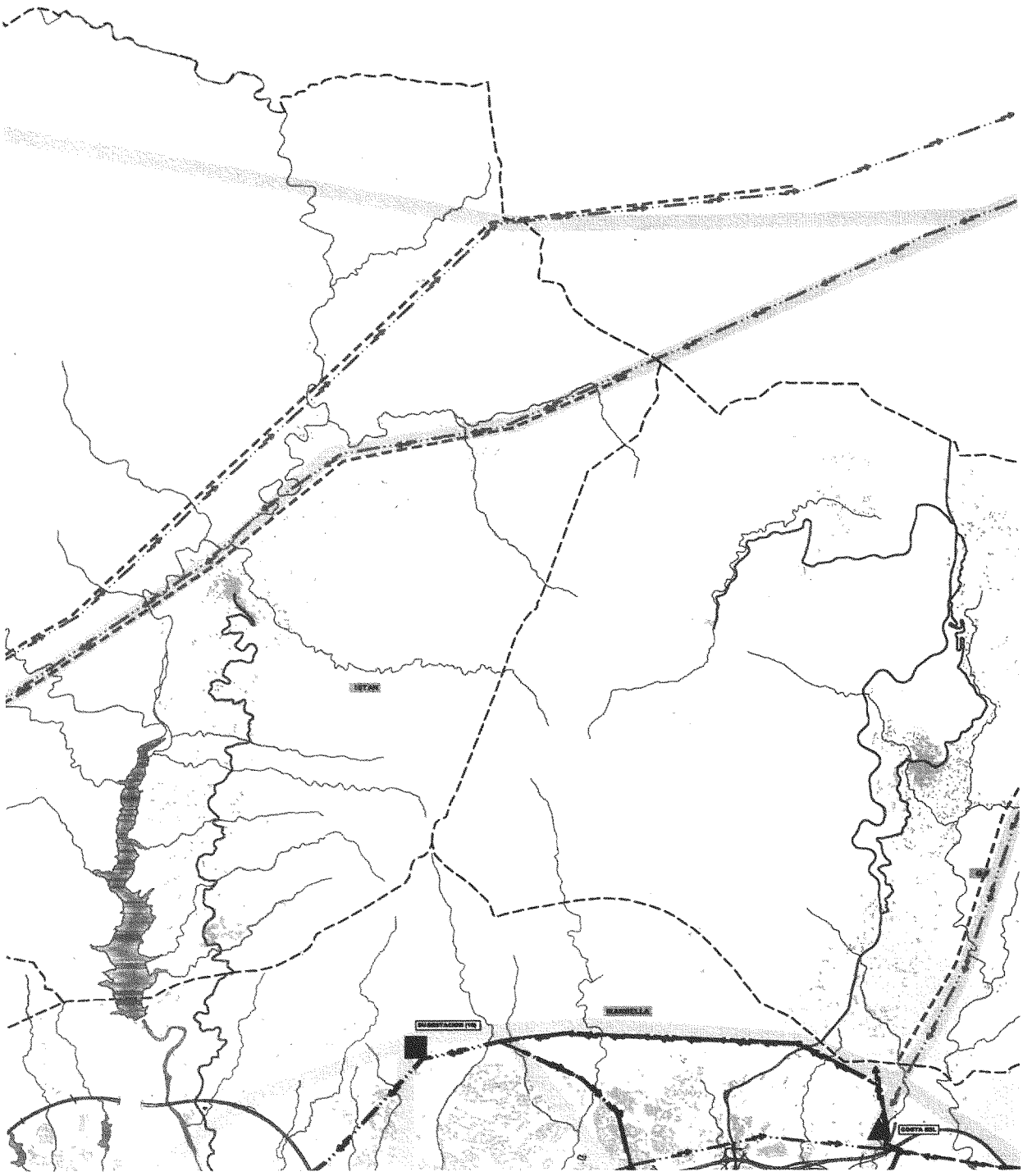




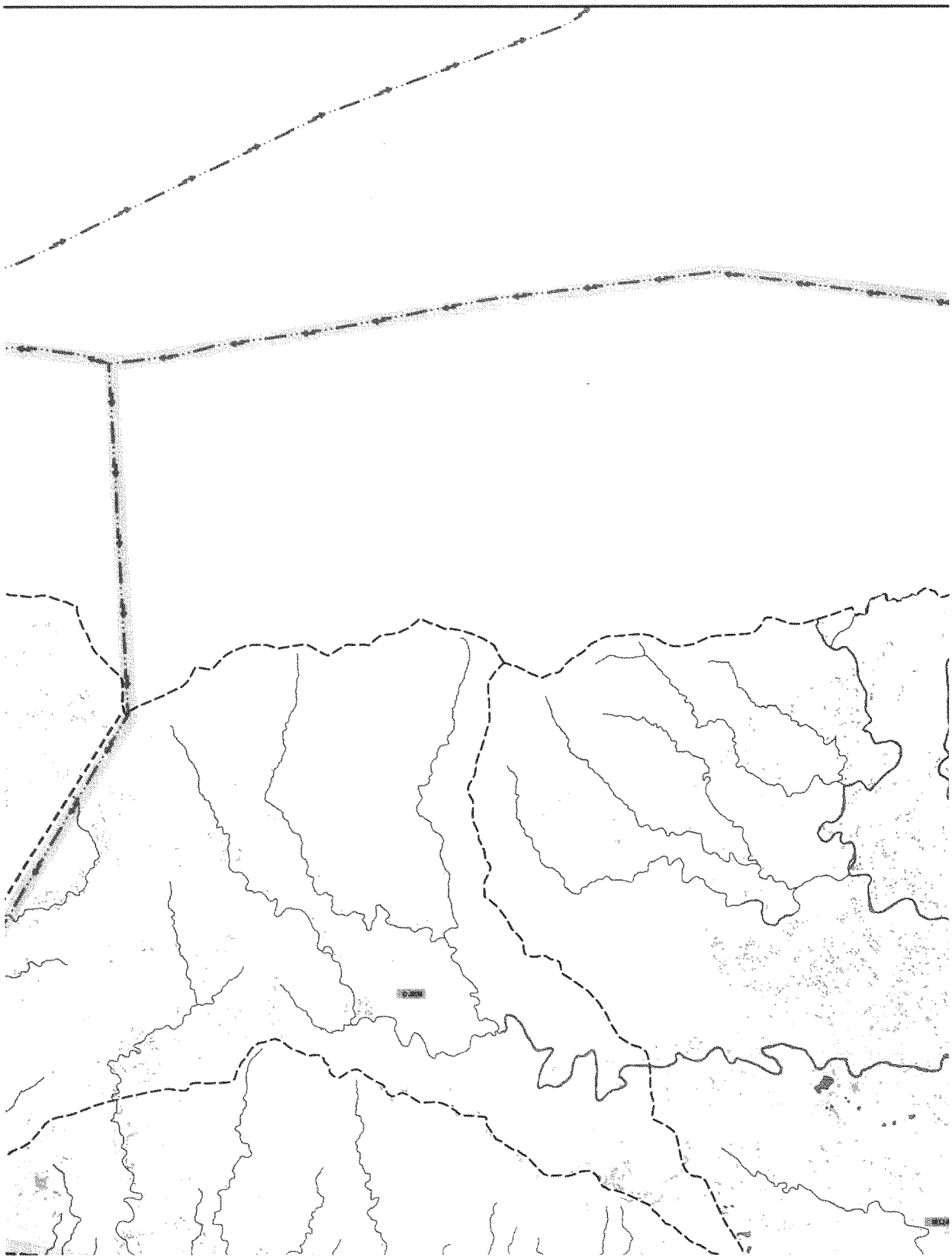
Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 2



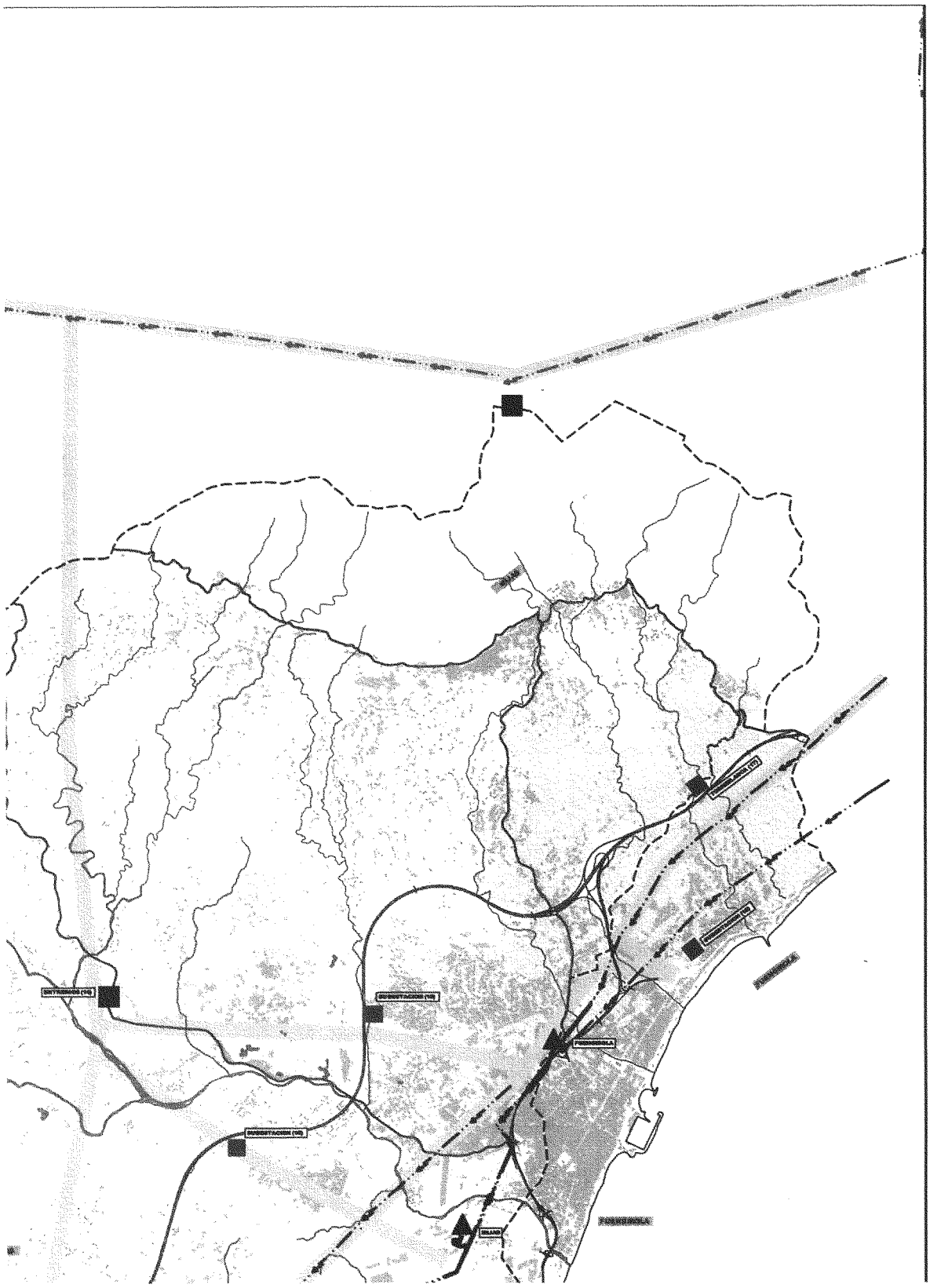
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 3



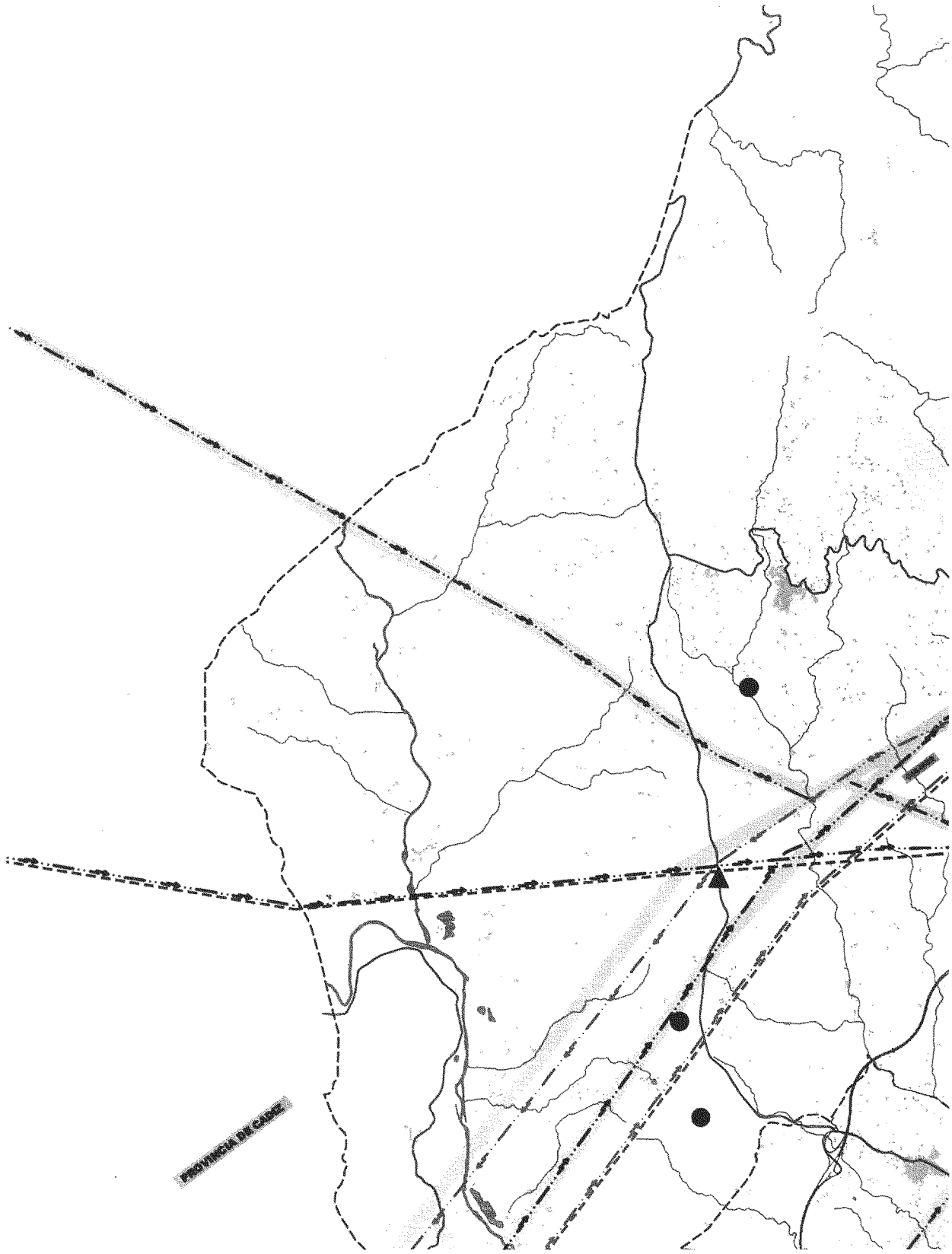
Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 4



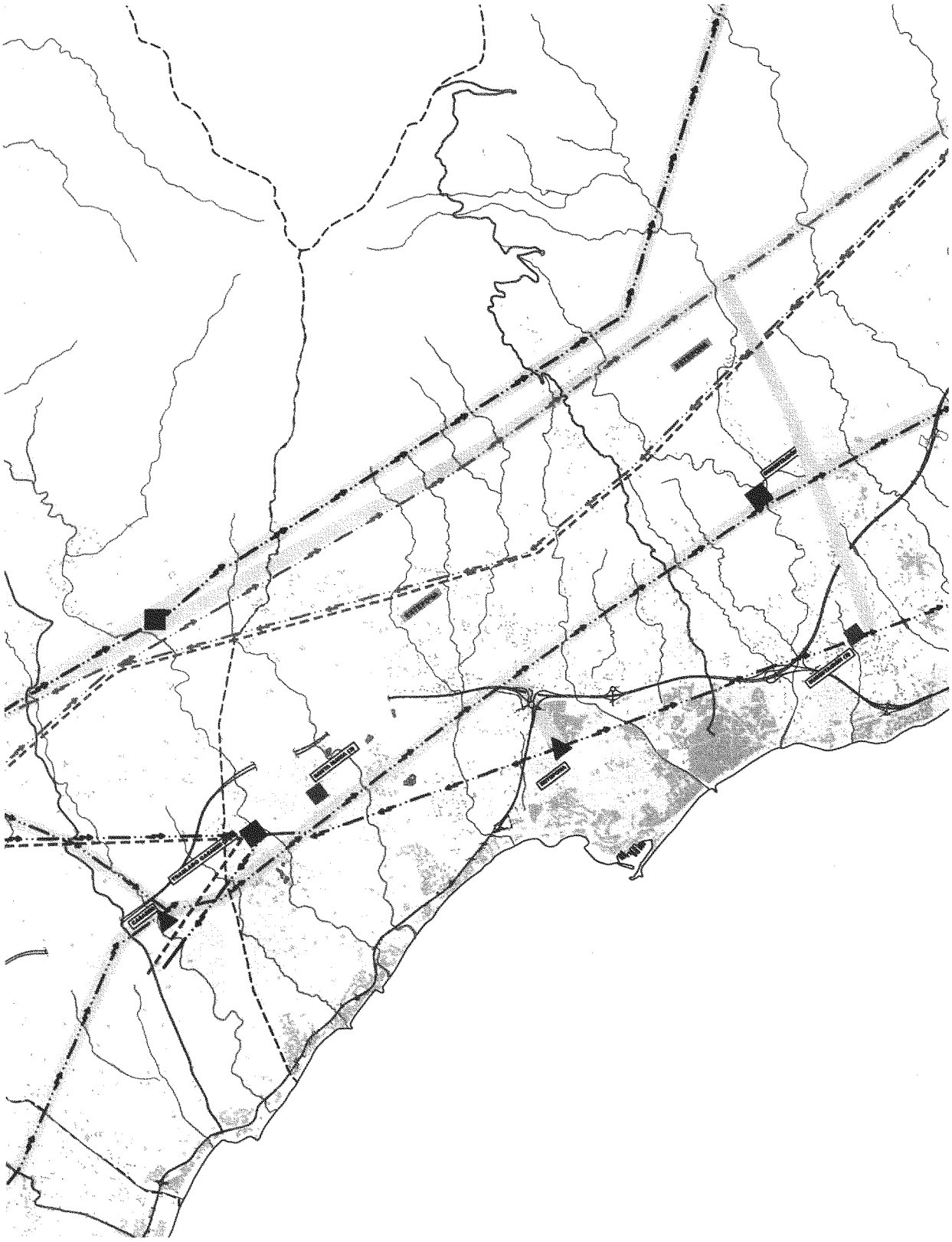
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 5



Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 6



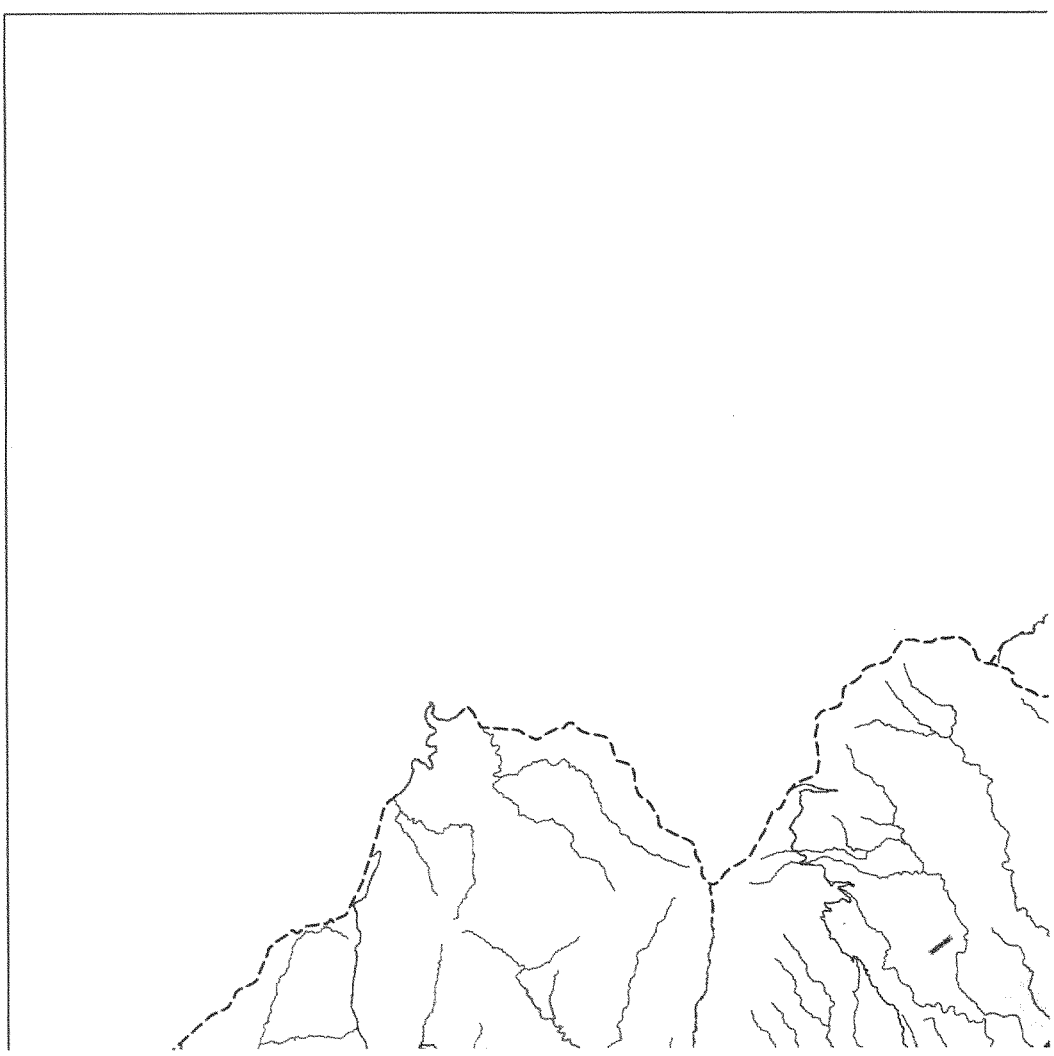
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 7

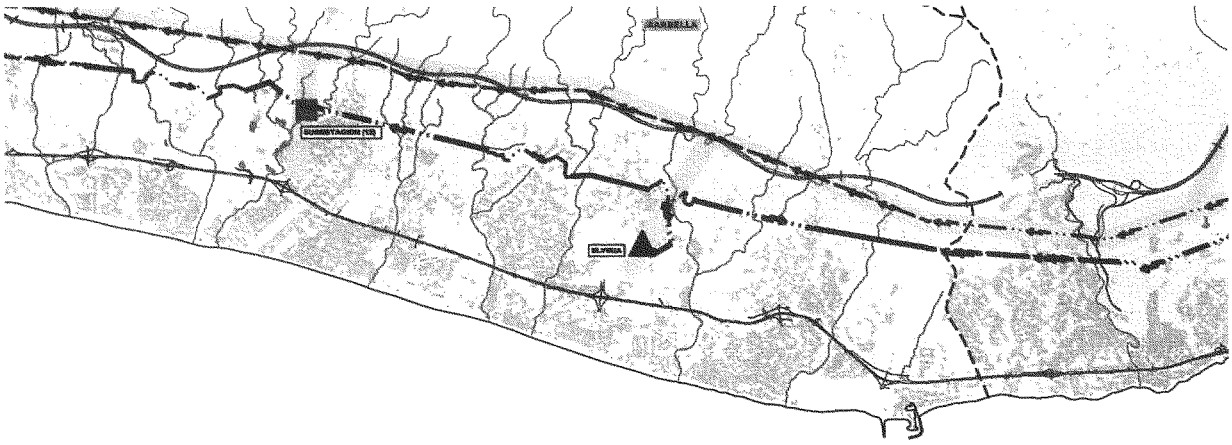


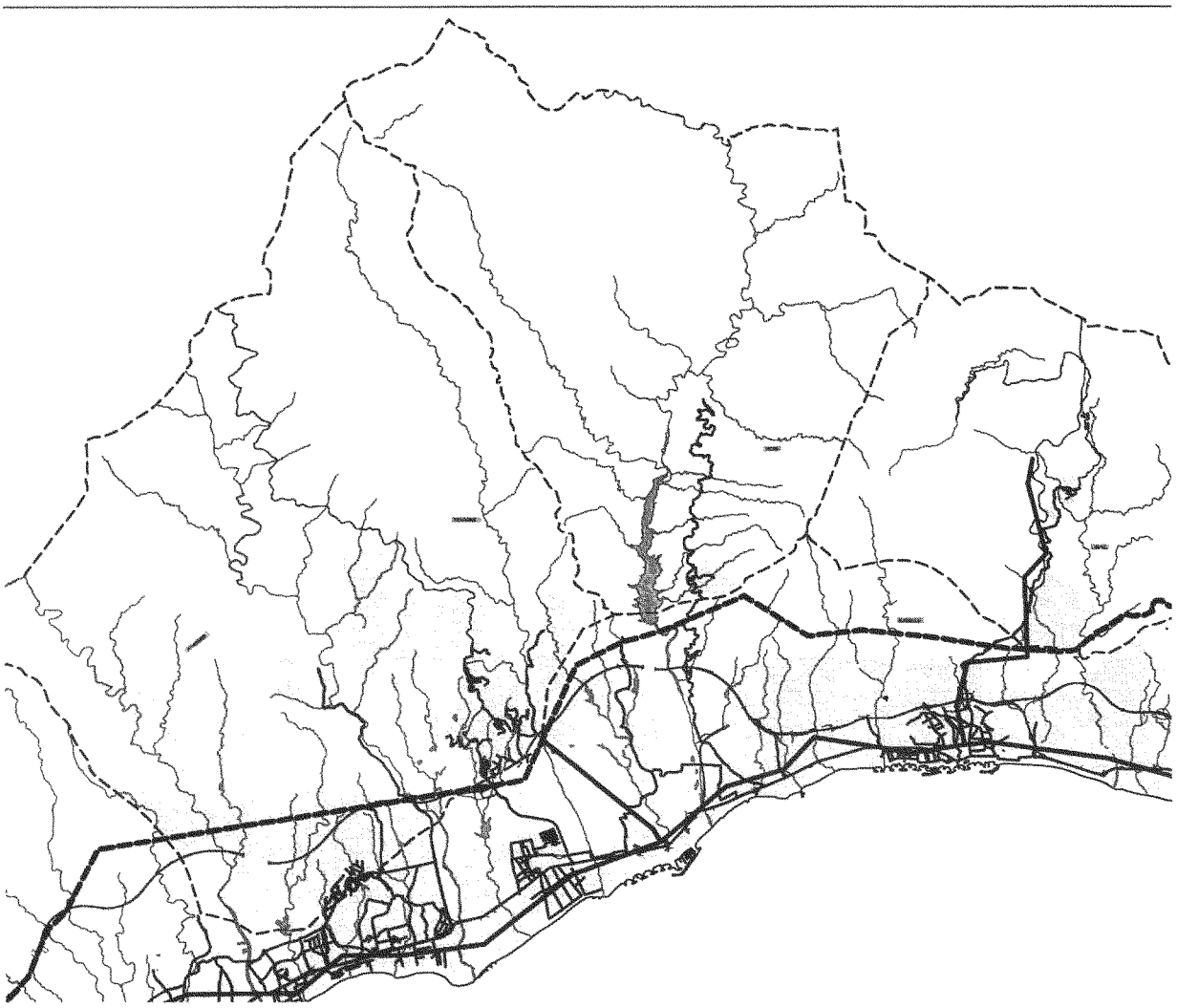
Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Hoja 8



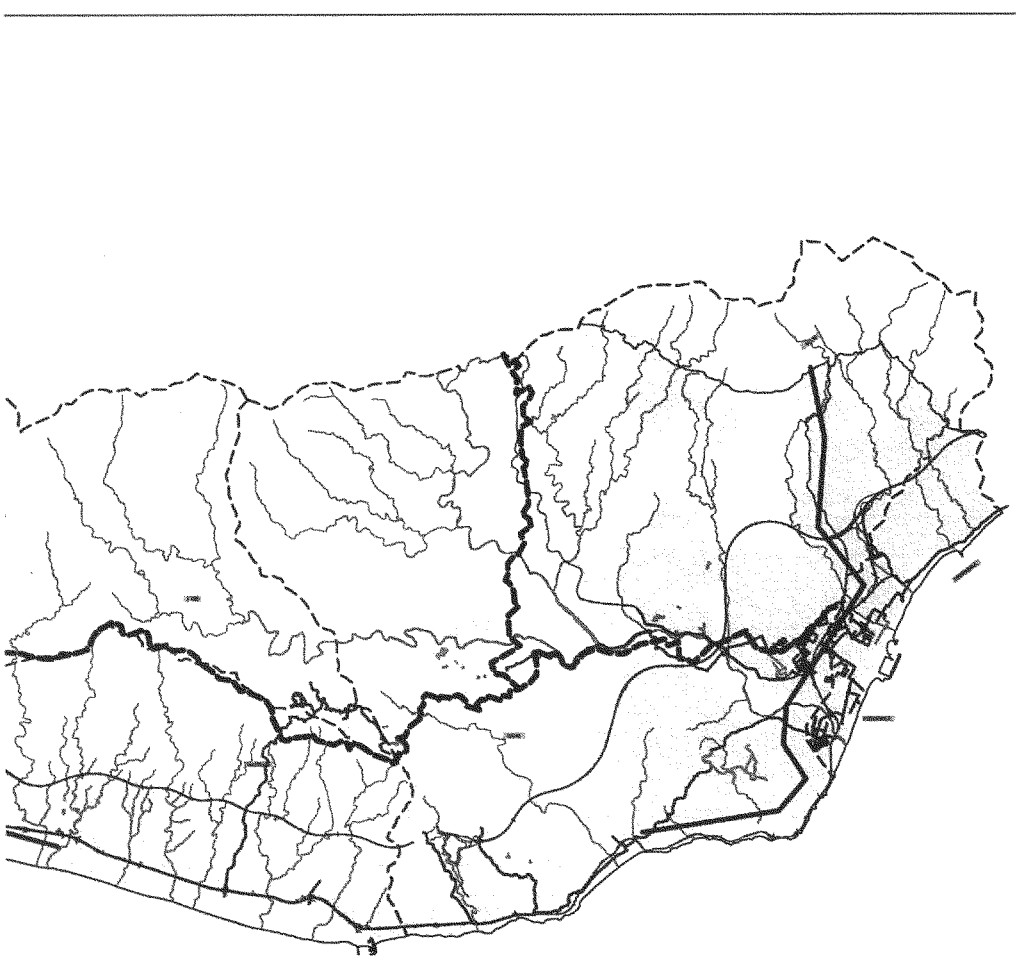












INFORMACION TERRITORIAL

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- CIUDAD CONSOLIDADA
- RED AUTOVIA / AUTOPISTA
- RED CARRETERRAS

CALIFICACION URBANISTICA VIGENTE

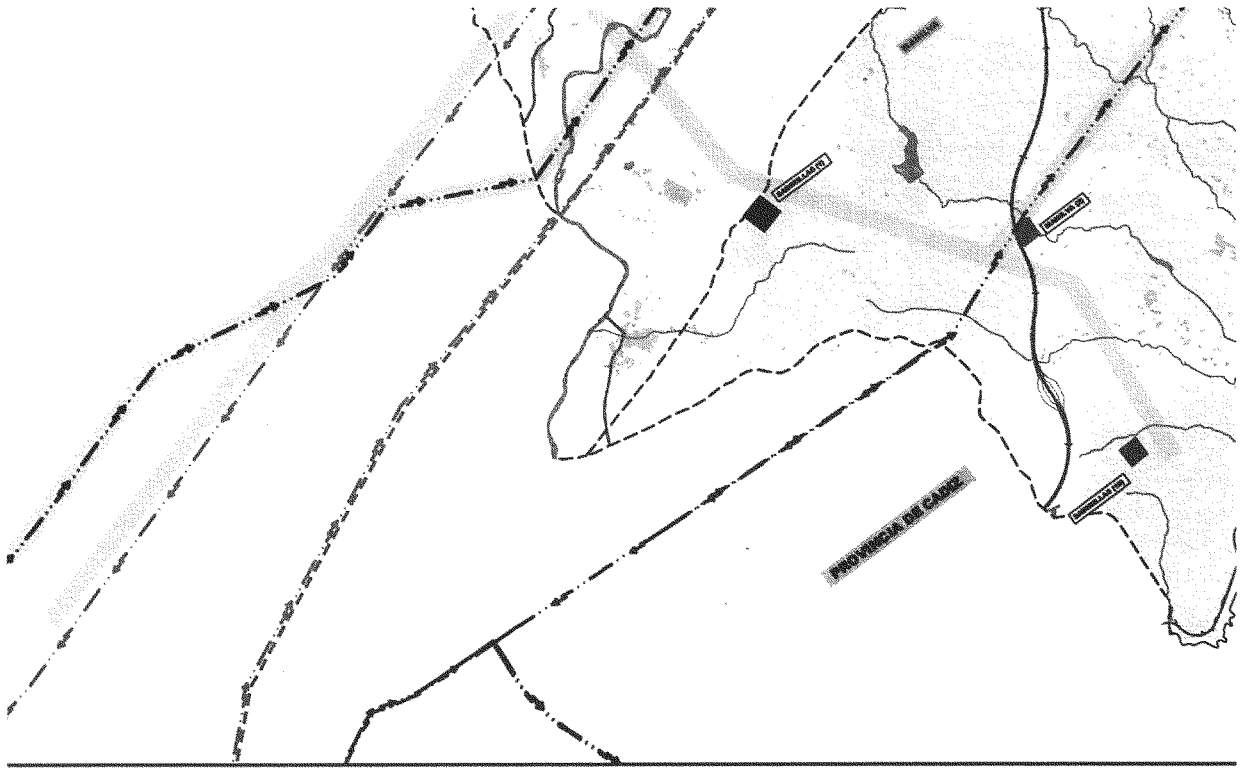
- SUELO URBANO
- SISTEMA GENERAL
- SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

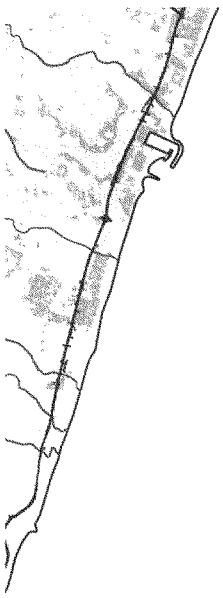
LEYENDA RED ELECTRICA

- 66 Kv
- 132 Kv
- 220 Kv
- 400 Kv
- PARQUES EOLICOS
- SUBESTACION ELECTRICA EXISTENTE 66 / 20 Kv
- SUBESTACION ELECTRICA EXISTENTE 220 / 66 Kv
- SUBESTACION ELECTRICA PROYECTADA 66 / 20 Kv
- SUBESTACION ELECTRICA PROYECTADA 220 / 66 Kv
- SUBESTACION ELECTRICA PROYECTADA 400 / 220 Kv
- PASILLO PARA NUEVAS LINEAS ELECTRICAS
- REPOTENCIACION, 220 KV
- CAMBIO DE TENSION, 220 KV

LEYENDA RED GAS NATURAL

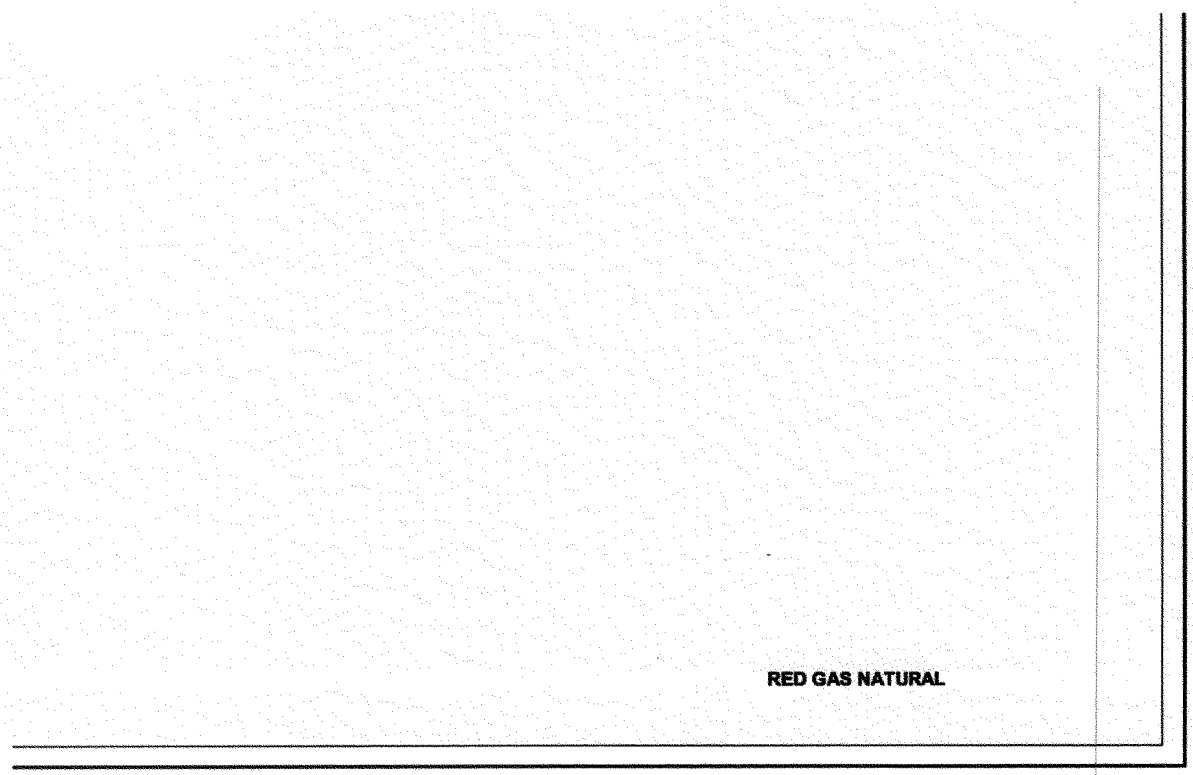
- RED PROYECTADA
- RED EJECUTADA EN SERVICIO.
- RED EJECUTADA SIN SERVICIO.


PROVINCIA DE CADIZ

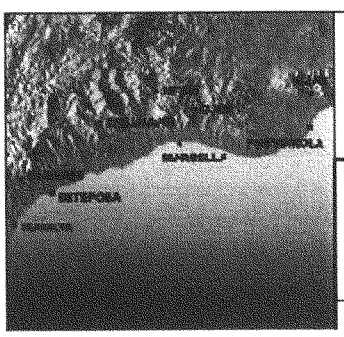







RED GAS NATURAL

RED DE GASODUCTOS	
———	EXISTENTE
———	M.P.B. PROYECTADO



JUNTA DE ANDALUCIA

PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA
COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo

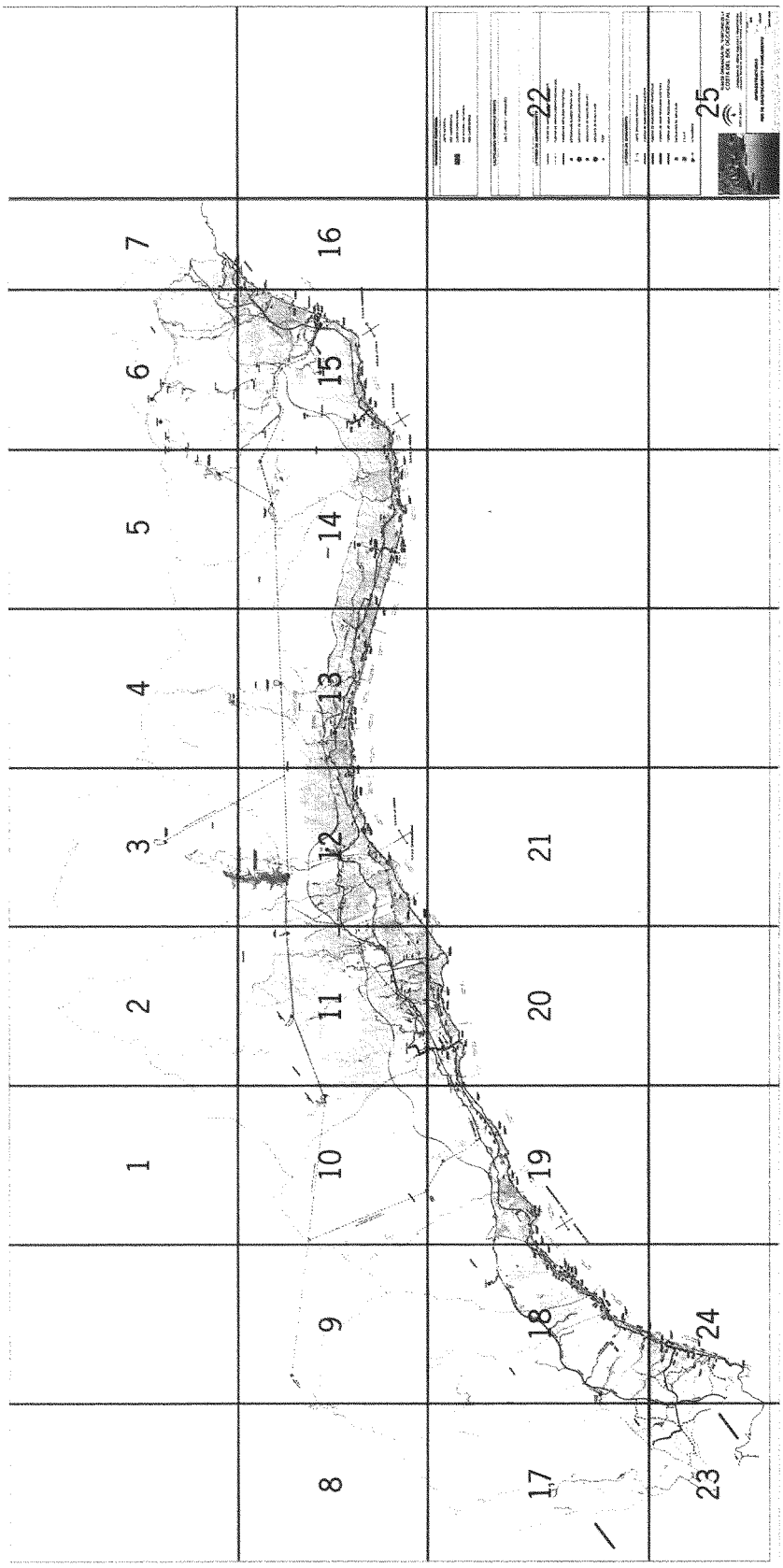
INFRAESTRUCTURAS ENERGETICAS

Nº ORDEN: 3/4

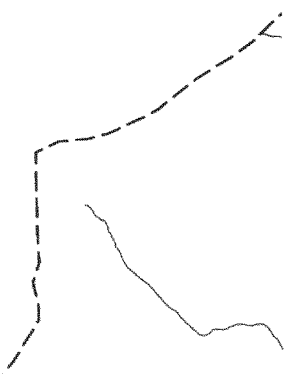
ESCALA: 1/50.000

FECHA: MAYO 2006

El presente documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o cesión a terceros, requerirá la correspondiente autorización oficial expresa, quedando en todo caso prohibida cualquier modificación unilateral del mismo.



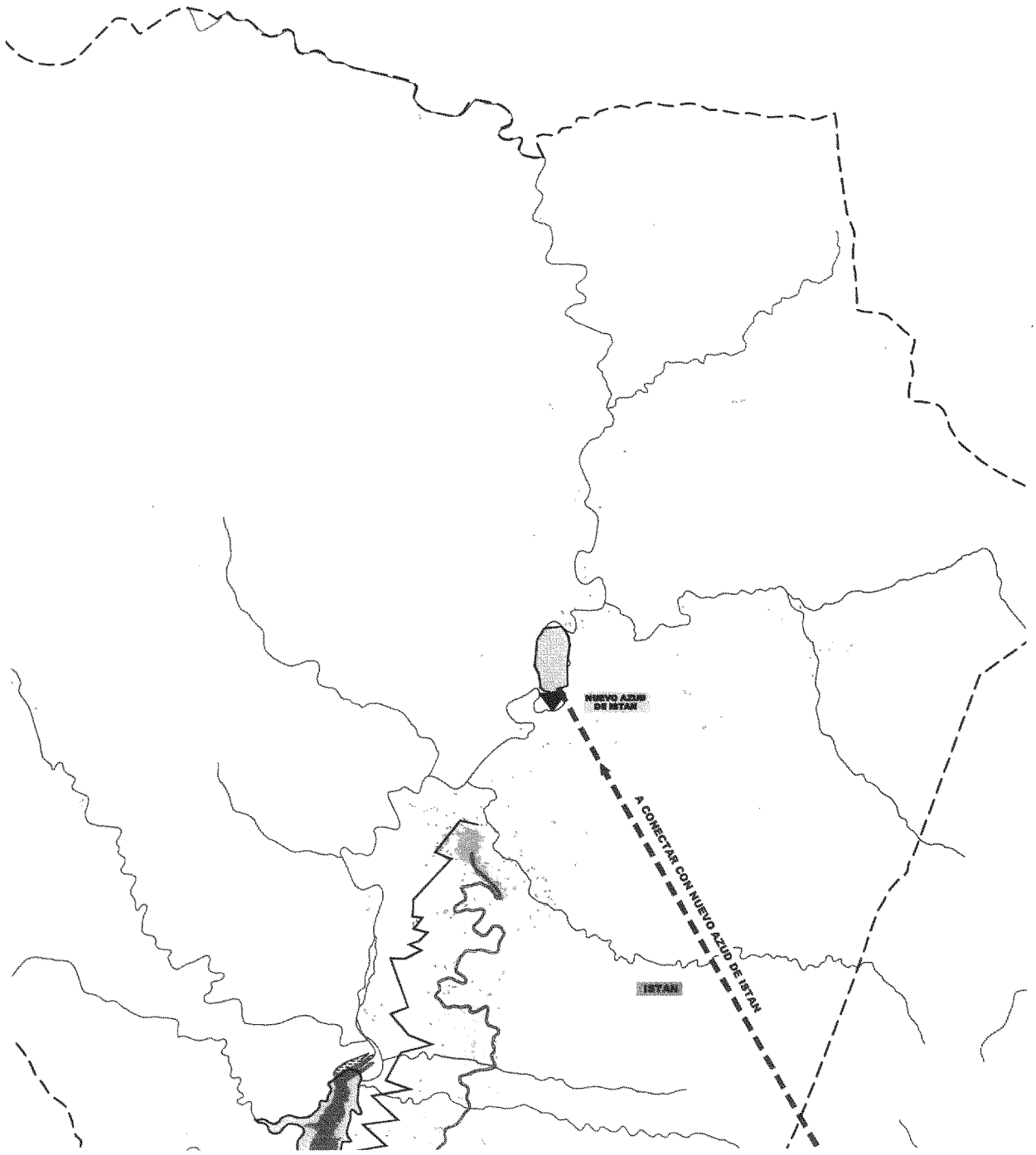
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Mapa llave



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 1



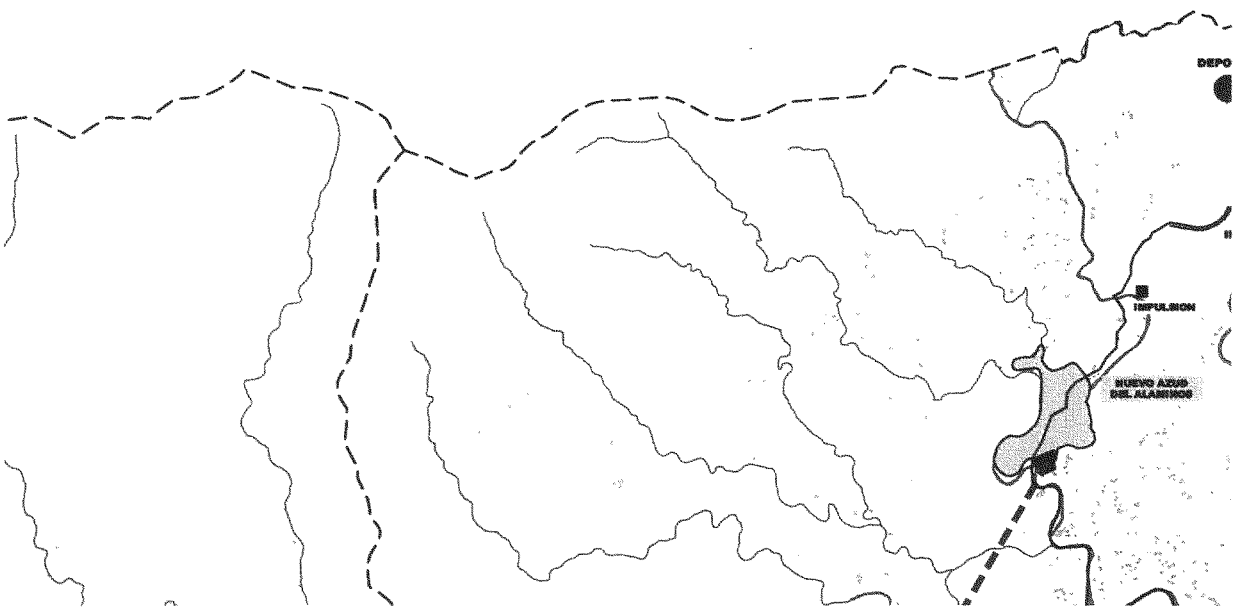
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 2



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 3



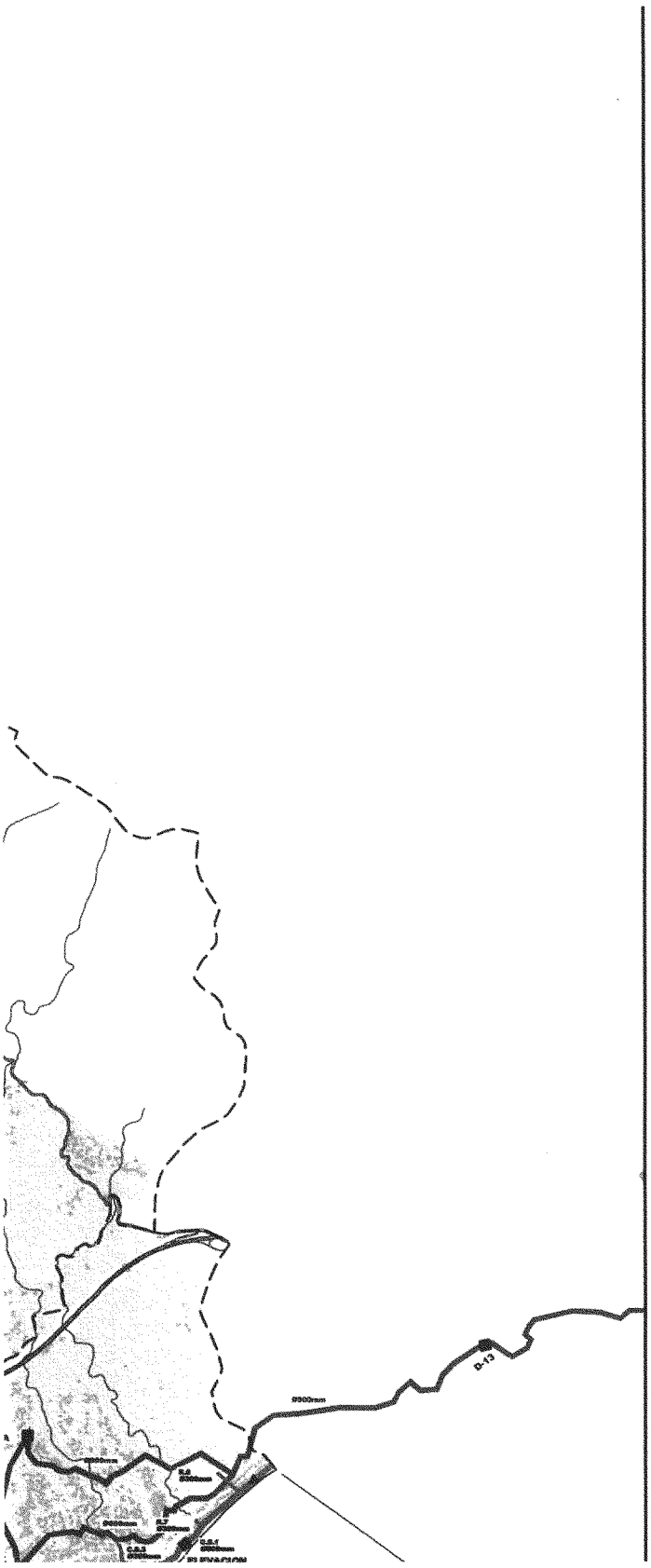
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 4

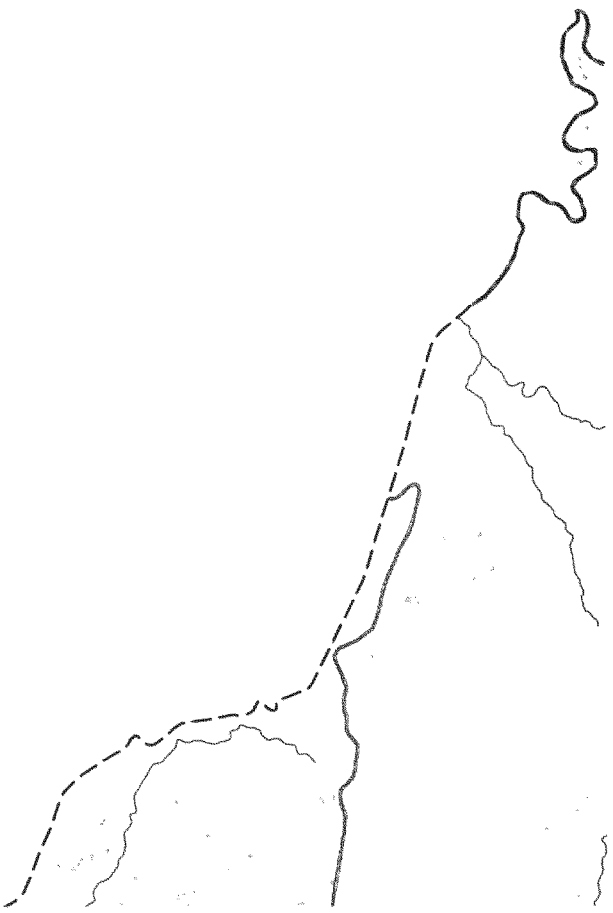


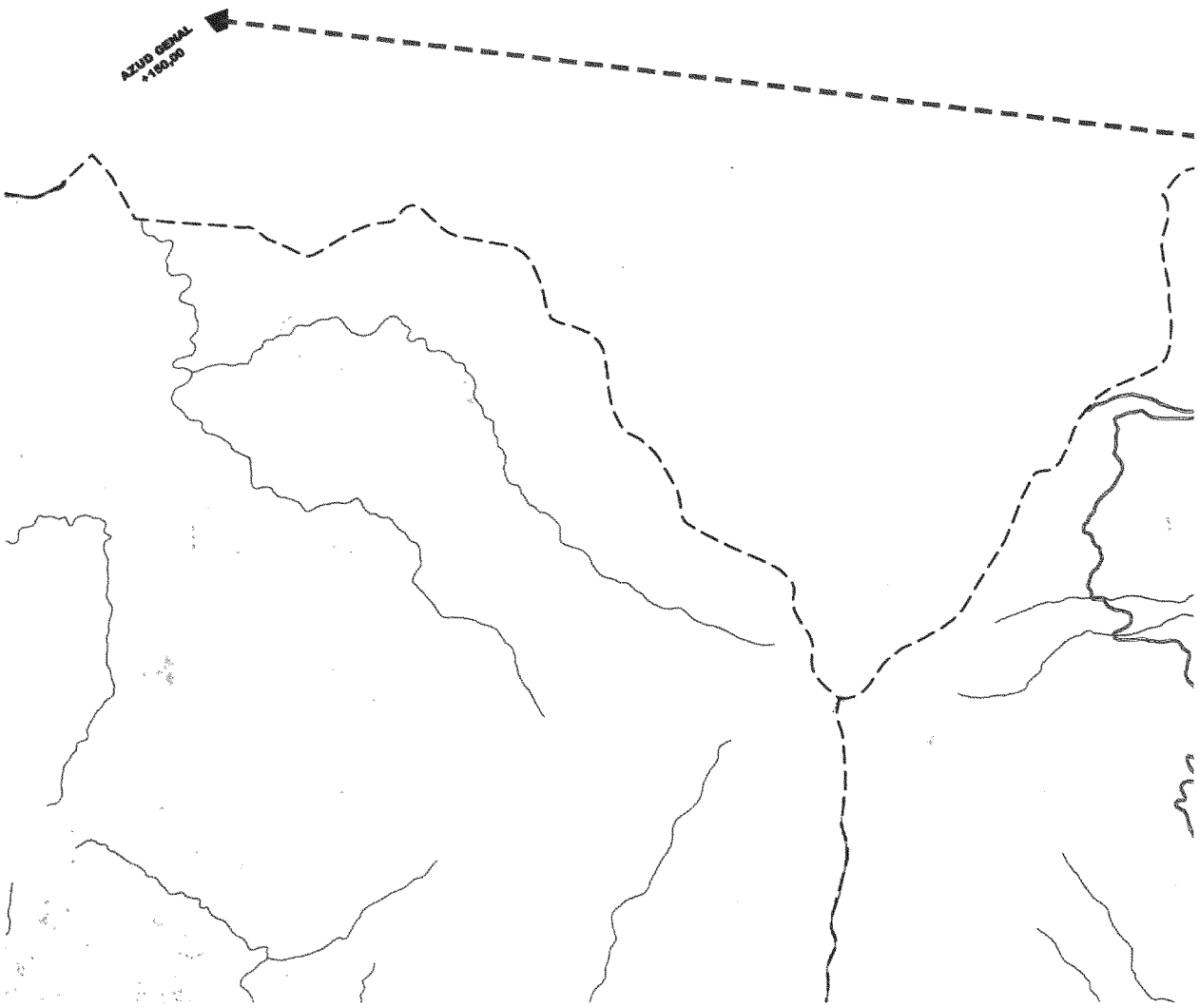
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 5



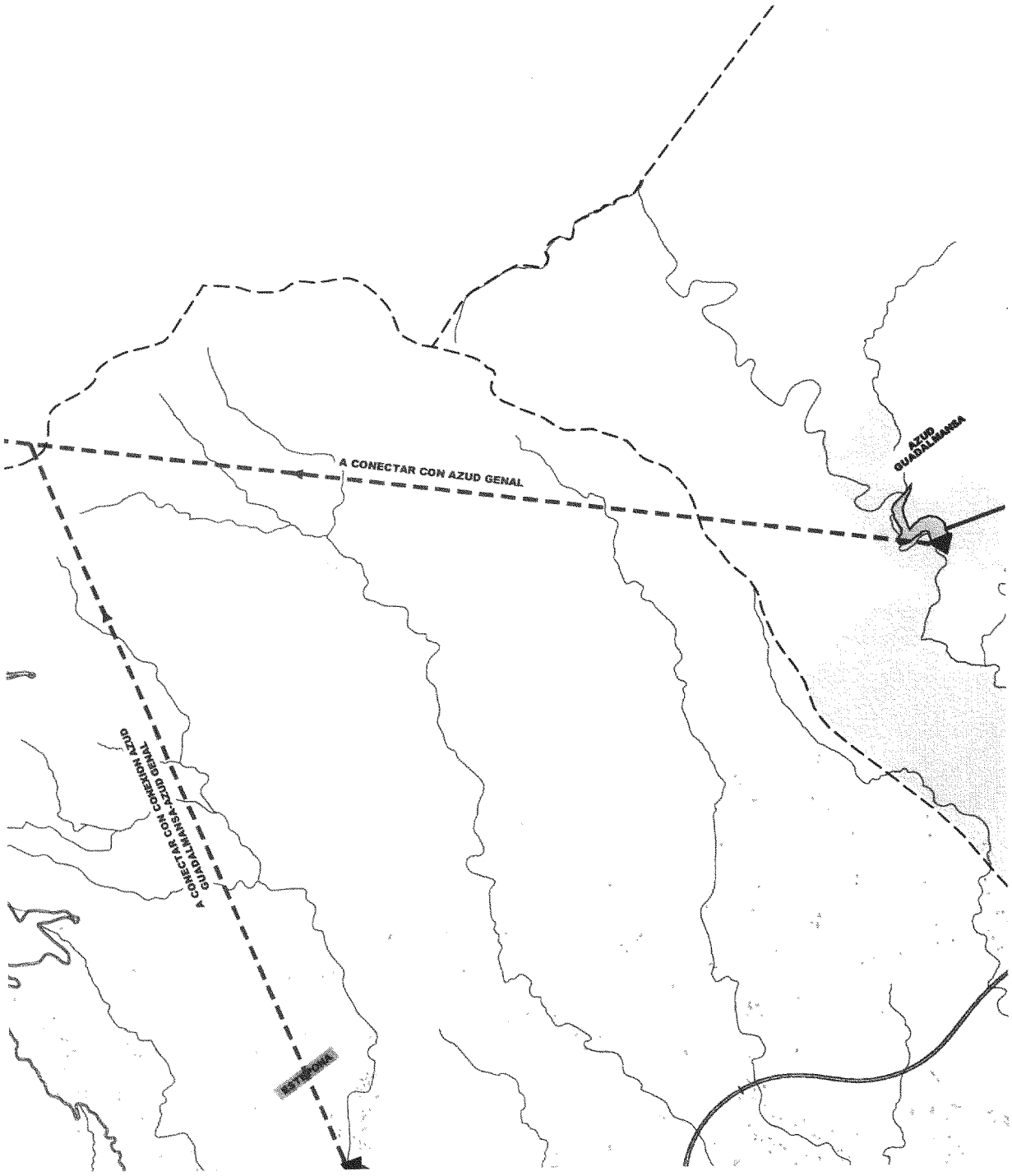
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 6


A-7
A-7
A-7

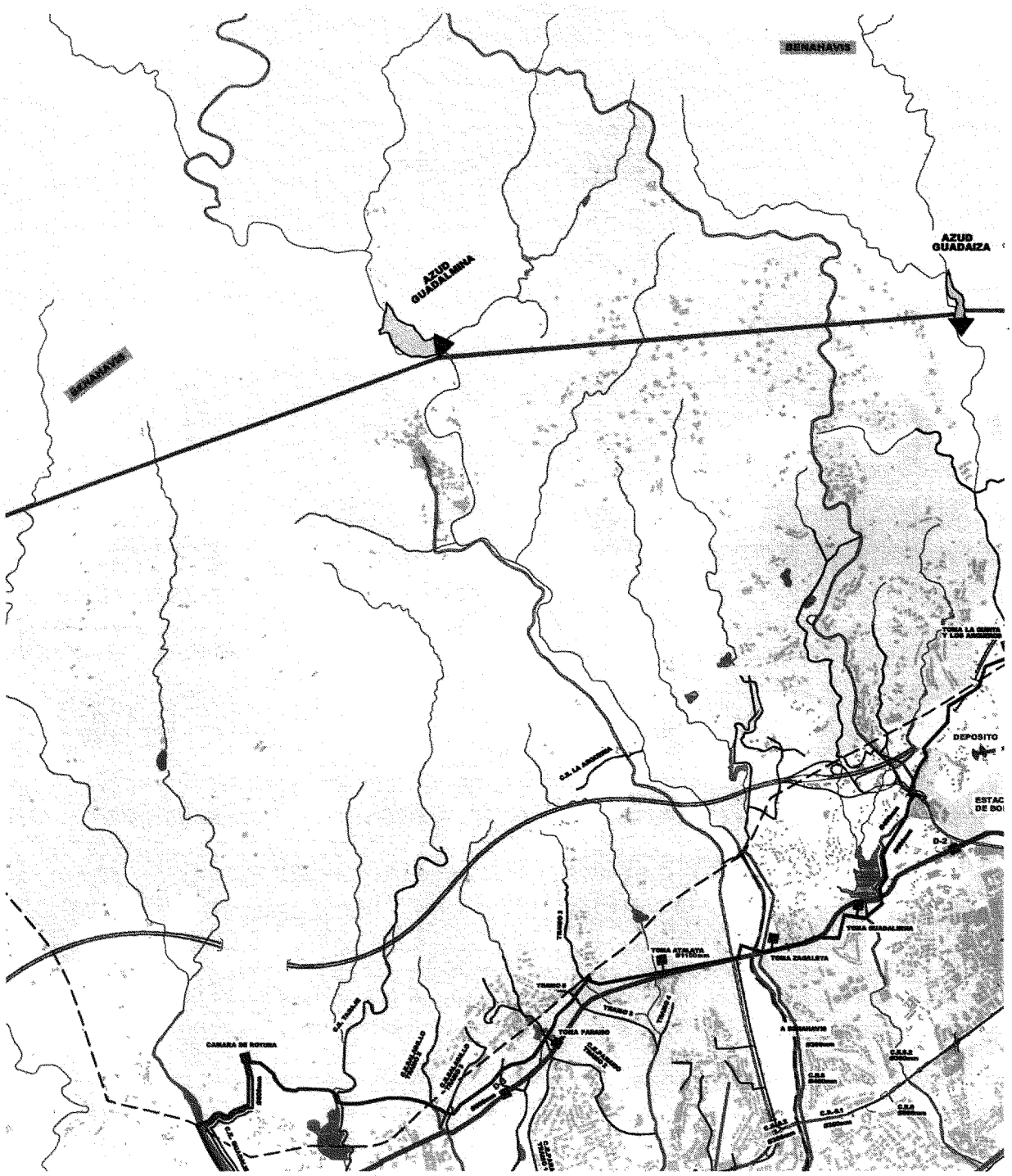




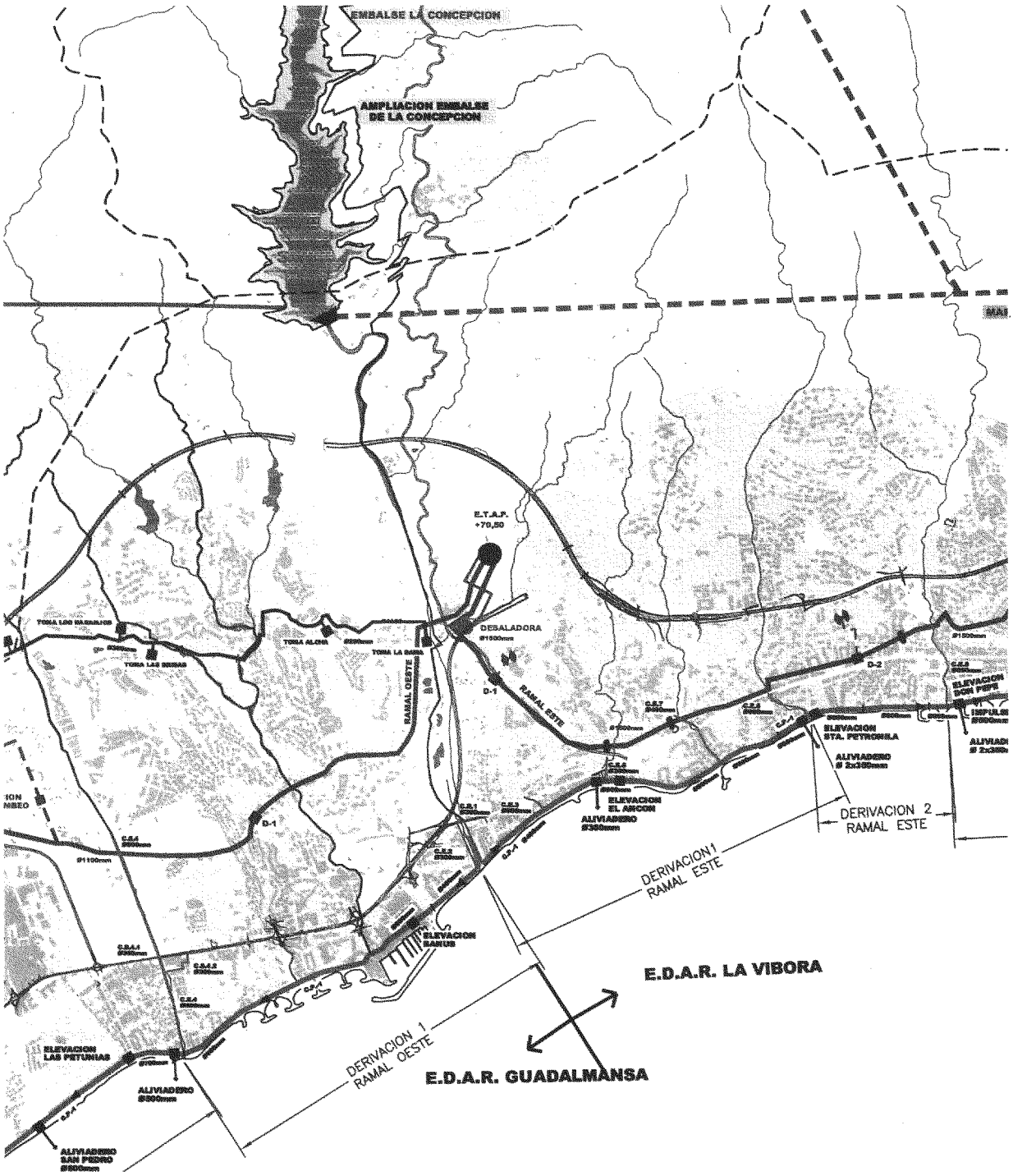
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 9

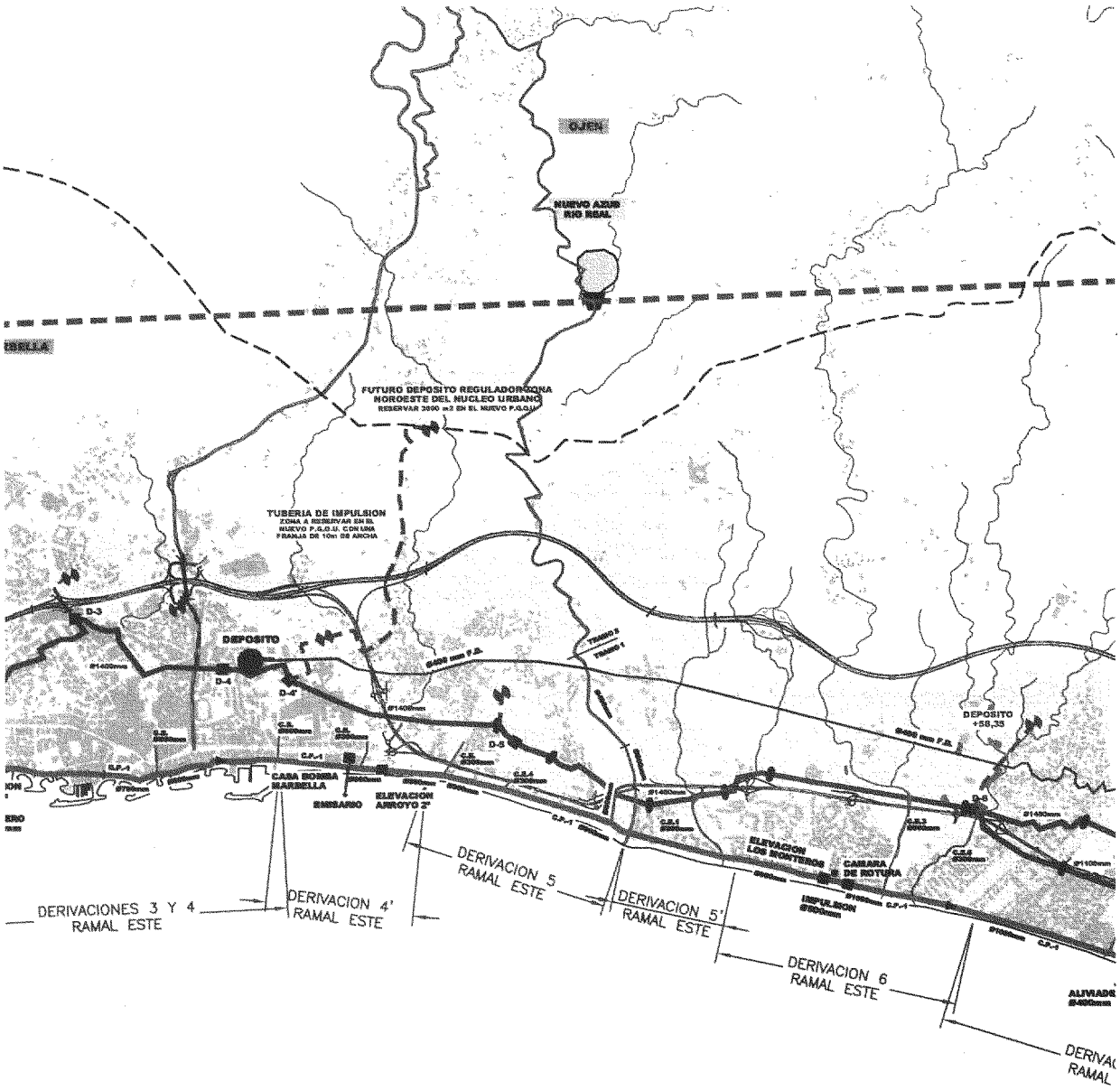


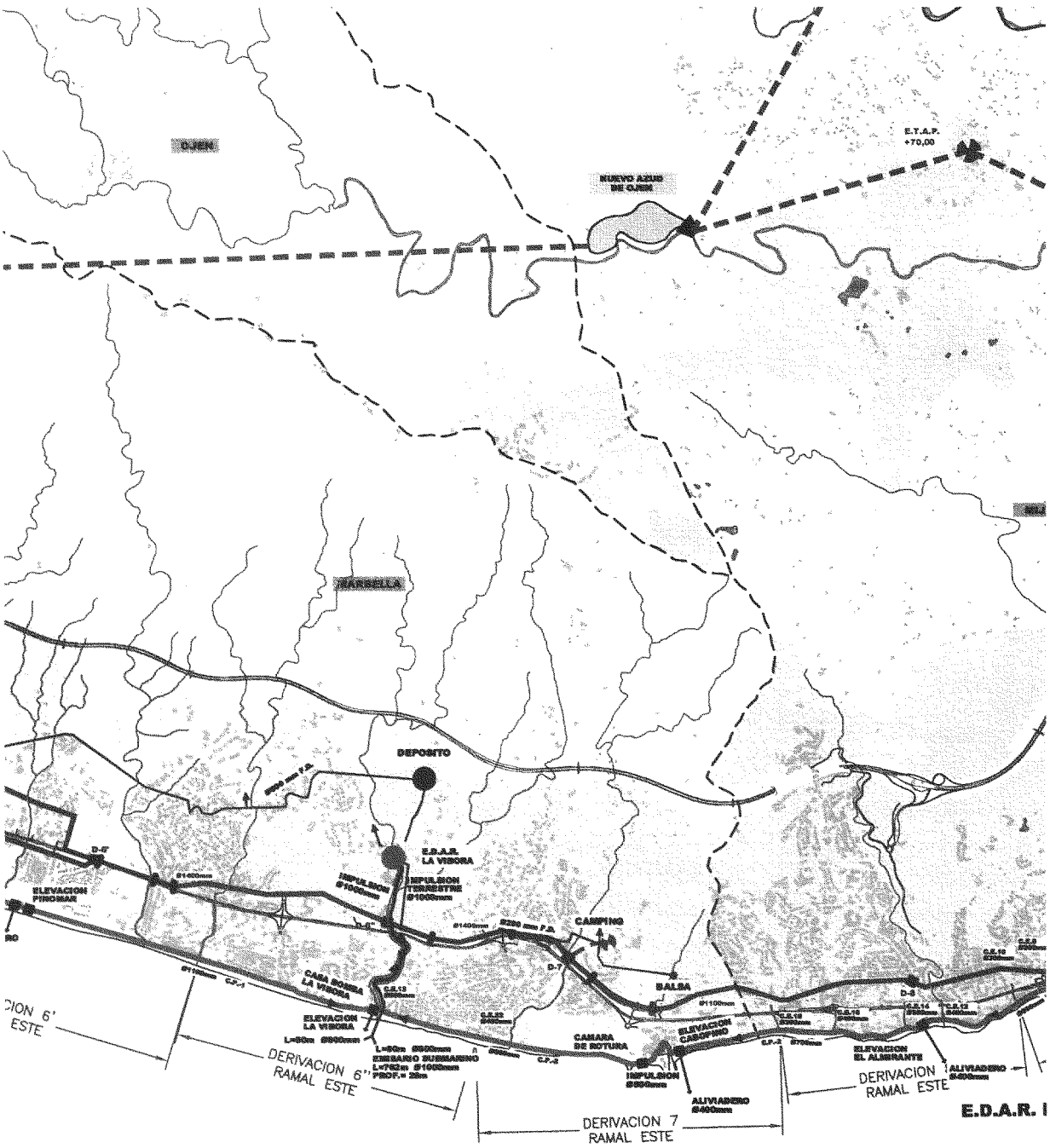
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 10

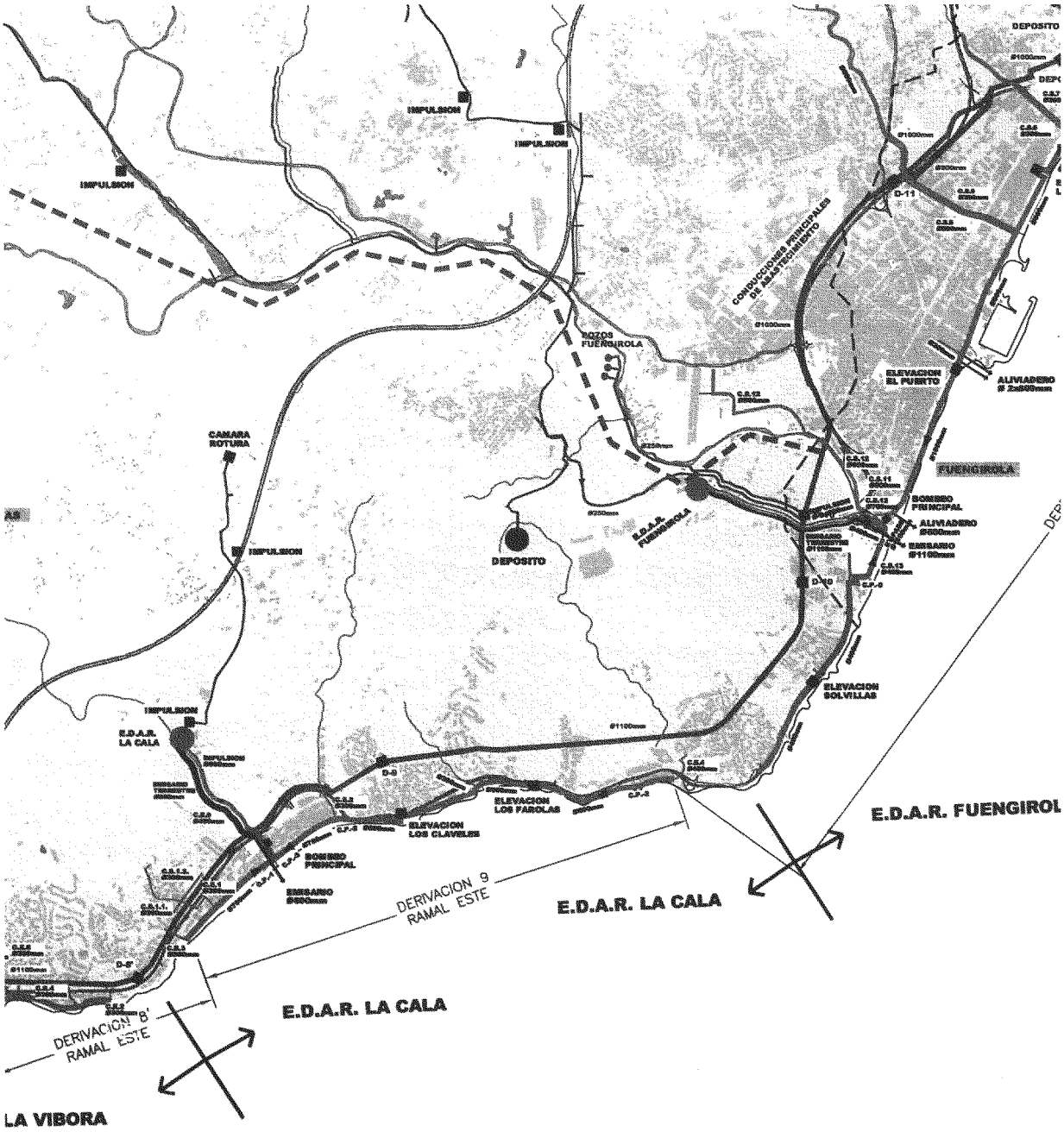


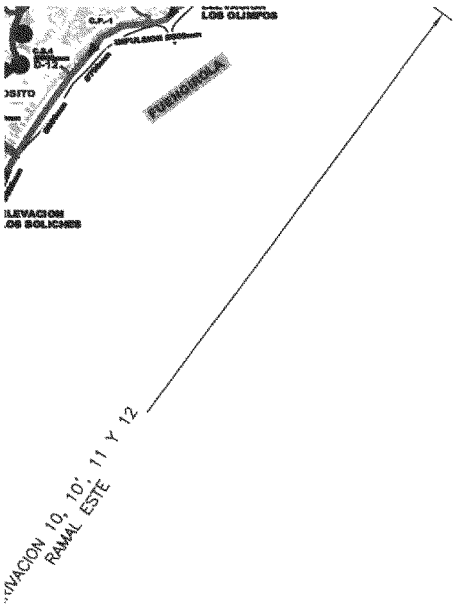
Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 11

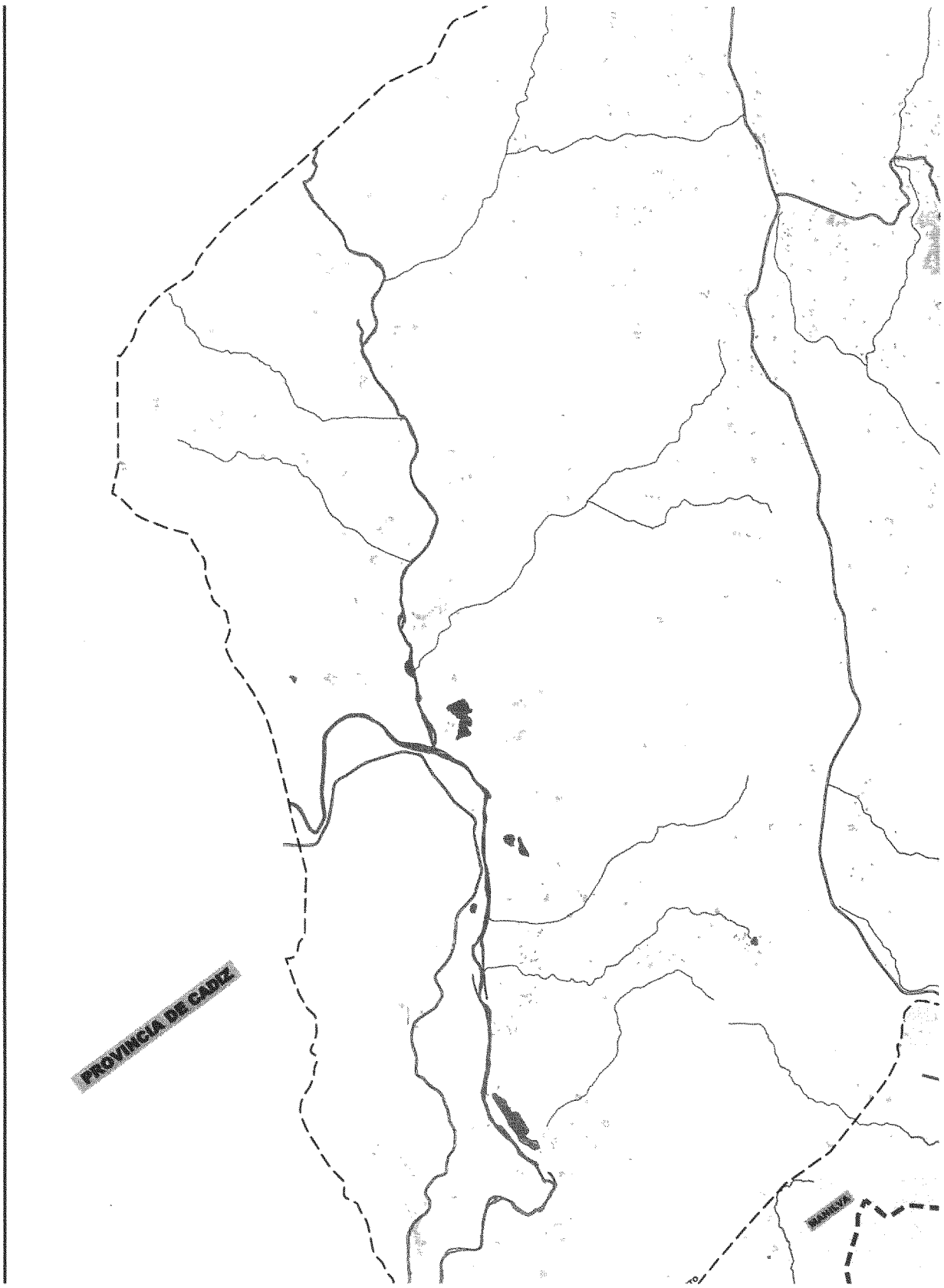

EMBALSE LA CONCEPCION
AMPLIACION EMBALSE DE LA CONCEPCION
E.T.A.P. +70,50
DESALADORA
TOMA LOS MANANTIALES
TOMA LAS ENCINAS
TOMA ALORA
TOMA LA PARRA
RAMAL OESTE
RAMAL ESTE
D-1
D-2
ELEVACION STA. PETRONILA
ALIVIADERO
ELEVACION EL ARCON
ALIVIADERO
DERIVACION 2 RAMAL ESTE
DERIVACION 1 RAMAL ESTE
ELEVACION SABLES
E.D.A.R. LA VIBORA
ELEVACION LAS PETUNIAS
ALIVIADERO
ALIVIADERO SAN PEDRO
DERIVACION 1 RAMAL OESTE
E.D.A.R. GUADALMANSA


OJEN
NUEVO AZUD RIO REAL
FUTURO DEPOSITO REGULADOR ZONA NOROESTE DEL NUCLEO URBANO
RESERVAR 3000 m3 EN EL NUEVO P.G.O.U.
TUBERIA DE IMPULSION
ZONA A RESERVAR EN EL NUEVO P.G.O.U. CON UNA FRANJA DE 10m DE ANCHA
D-3
DEPOSITO
D-4
D-4'
D-5
D-6
CASA BOMBA MARBELLA
EMBALSE
ELEVACION ARROYO 2'
ELEVACION LOS MONTEROS
CASARIA DE ESTEPONA
DEPOSITO +58,35
DERIVACIONES 3 Y 4 RAMAL ESTE
DERIVACION 4' RAMAL ESTE
DERIVACION 5 RAMAL ESTE
DERIVACION 5' RAMAL ESTE
DERIVACION 6 RAMAL ESTE

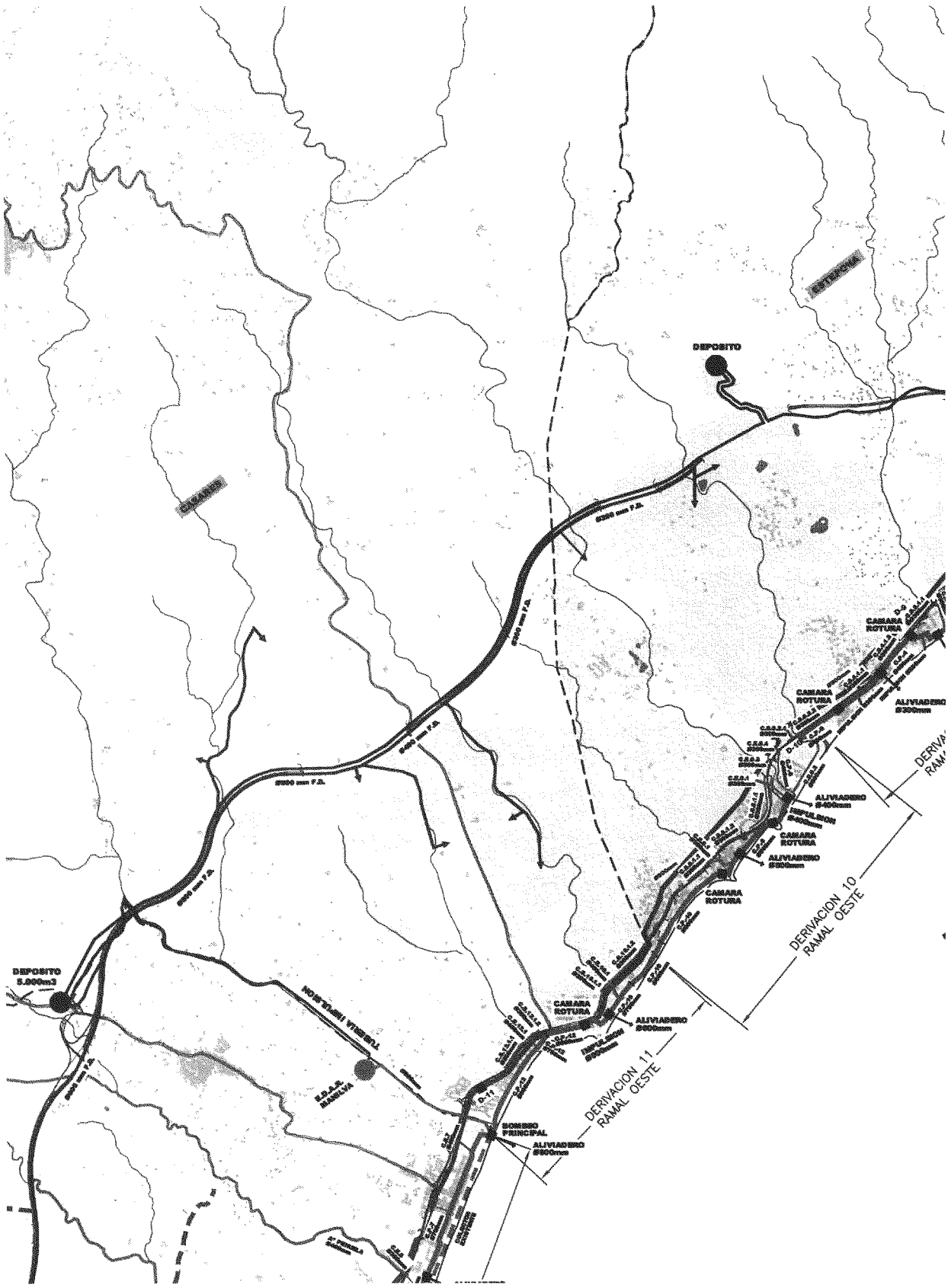

E.T.A.P.
+70,00
DEPOSITO
E.D.A.R.
LA VIBORA
ELEVACION
PINOMAR
CASA SOBRA
LA VIBORA
ELEVACION
LA VIBORA
EMISARIO SUBMARINO
CAMPING
BALSA
CAMARA
DE ROTURA
ELEVACION
CASOPINO
ELEVACION
EL ALMIRANTE
ALIVIADERO
DERIVACION 6'
RAMAL ESTE
DERIVACION 6''
RAMAL ESTE
DERIVACION 7
RAMAL ESTE
DERIVACION 1
RAMAL ESTE
E.D.A.R.


IMPULSION
IMPULSION
IMPULSION
CAMARA ROTURA
IMPULSION
DEPOSITO
POZOS FUENGIROLA
CONDUCCIONES PRINCIPALES DE ABASTECIMIENTO
DEPOSITO
ELEVACION EL PUERTO
ALIVIADERO
FUENGIROLA
BOMBEO PRINCIPAL
ALIVIADERO
EMISARIO
ELEVACION SOLVILLAS
E.D.A.R. FUENGIROL
IMPULSION
E.D.A.R. LA CALA
ELEVACION LOS FAROLES
ELEVACION LOS CLAVELES
BOMBEO PRINCIPAL
EMISARIO
DERIVACION 9 RAMAL ESTE
E.D.A.R. LA CALA
E.D.A.R. LA CALA
DERIVACION 8' RAMAL ESTE
LA VIBORA

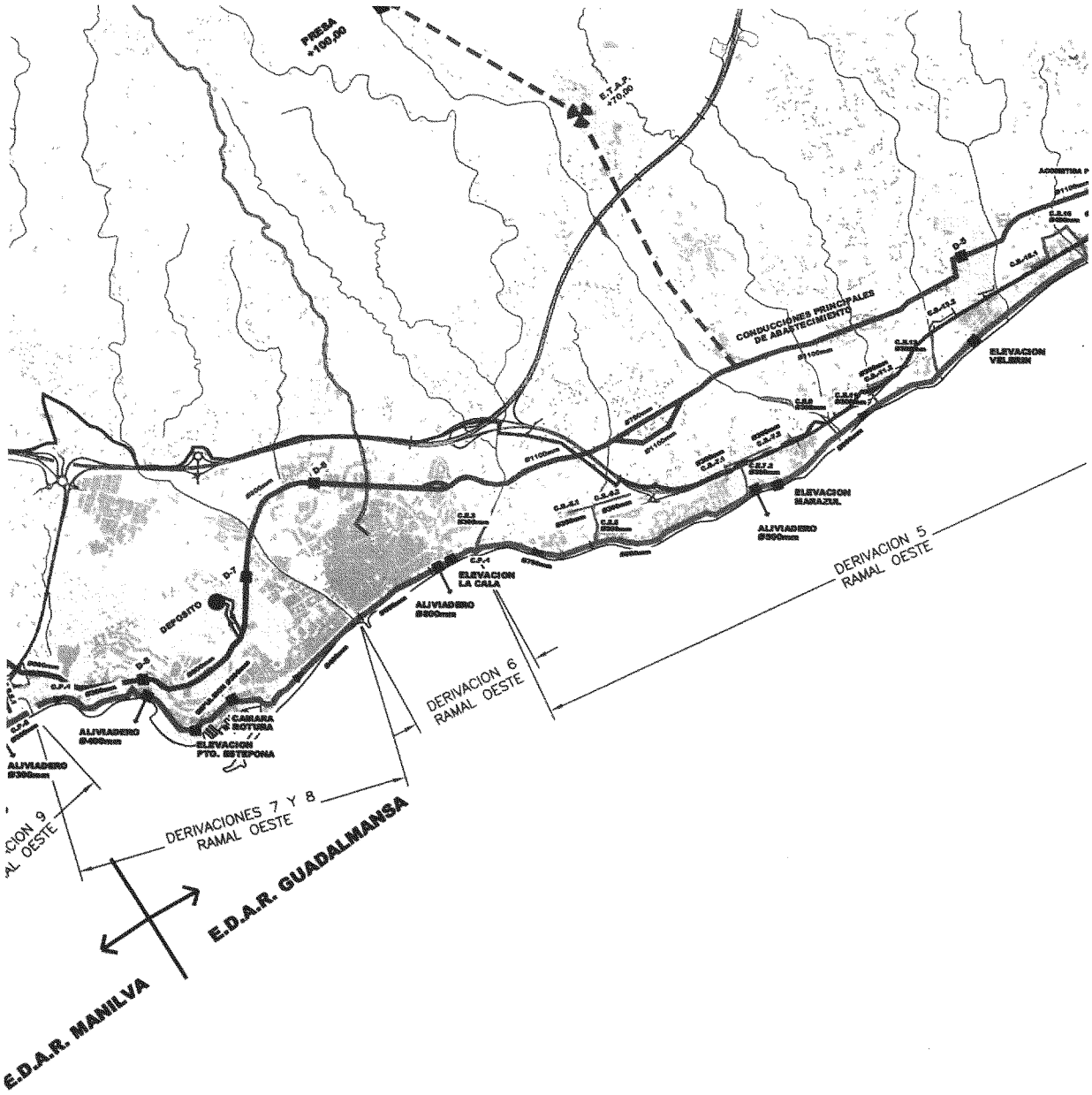

LOS OLIMPOS
FUENGIROLA
ELEVACION
LOS BOLICHES
ELEVACION 10, 10', 11 Y 12
RAMAL ESTE
A

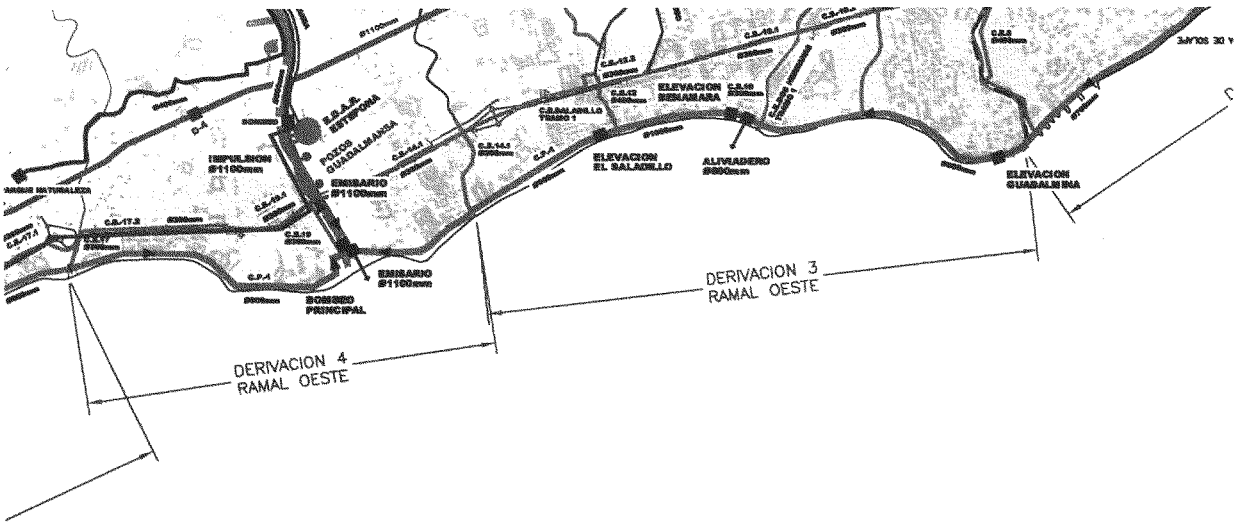


Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 17



Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental INFRAESTRUCTURAS RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO Hoja 18


PRESA
+100,00
E.T.A.P.
+70,00
CONDUCCIONES PRINCIPALES DE ABASTECIMIENTO
ELEVACION VELERIN
ELEVACION MARAZUL
ALIVIADERO
ELEVACION LA CALA
ALIVIADERO
DEPOSITO
CAMARA ROTURA
ELEVACION PTO. ESTEPONA
ALIVIADERO
DERIVACION 5 RAMAL OESTE
DERIVACION 6 RAMAL OESTE
DERIVACIONES 7 Y 8 RAMAL OESTE
E.D.A.R. GUADALMANSA
E.D.A.R. MANILVA


E.D.A.R. ESTEPONA
POZOS GUADALMANSA
IMPULSION Ø1100mm
EMISARIO Ø1100mm
EMISARIO Ø1100mm
BOMBEO PRINCIPAL
ELEVACION EL SALADILLO
ELEVACION BENAMARA
ALIVIADERO Ø800mm
ELEVACION GUADALMINA
DERIVACION 3 RAMAL OESTE
DERIVACION 4 RAMAL OESTE


LINEA DE SOLAPE
DERIVACION 2
RAMAL OESTE

INFORMACION TERRITORIAL

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- CIUDAD CONSOLIDADA
- RED AUTOVIA / AUTOPISTA
- RED CARRETERRAS

CALIFICACION URBANISTICA VIGENTE

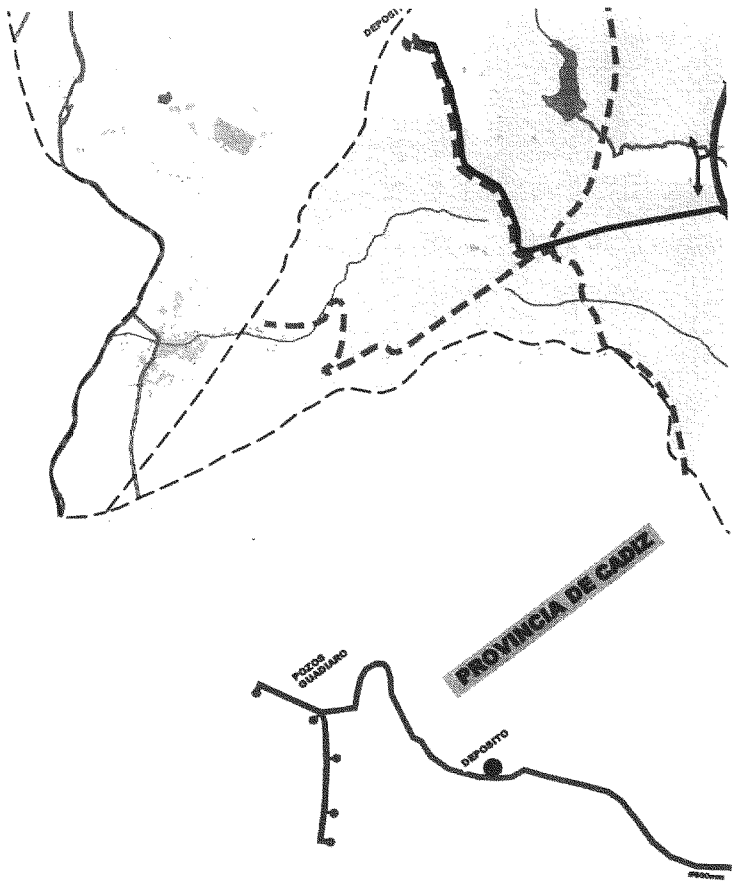
- SUELO URBANO Y URBANIZABLE

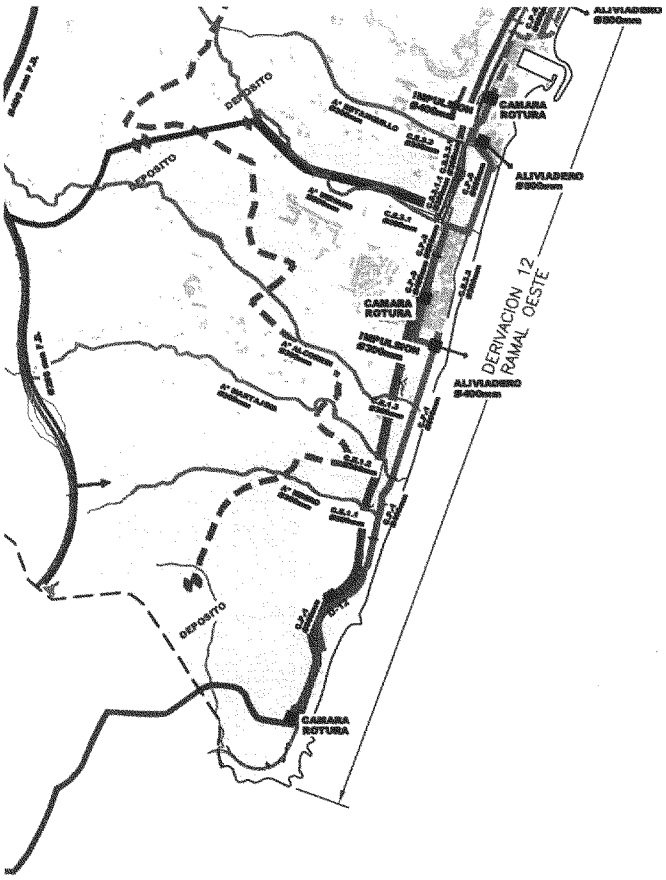
LEYENDA DE ABASTECIMIENTO

- TUBERIA DE ABASTECIMIENTO EXISTENTE
- TUBERIA DE ABASTECIMIENTO PROYECTADA
- TUBERIA DE IMPULSION PROYECTADA
- ESTACION DE BOMBEO PROYECTADA
- DEPOSITO DE REGULACION PROYECTADO
- DERIVACION DE ABASTECIMIENTO
- DEPOSITO DE REGULACION
- POZO

LEYENDA DE SANEAMIENTO

- LIMITE AFECCION DEPURADORAS
- TUBERIA DE SANEAMIENTO EXISTENTE


DEPOSITO
PROVINCIA DE CADIZ
POZOS GUADIARO
DEPOSITO


DEPOSITO
DEPOSITO
DEPOSITO
CAMARA ROTURA
ALIVIADERO
CAMARA ROTURA
ALIVIADERO
CAMARA ROTURA
DERIVACION 12
RAMAL OESTE

TUBERIA DE SANEAMIENTO PROYECTADA

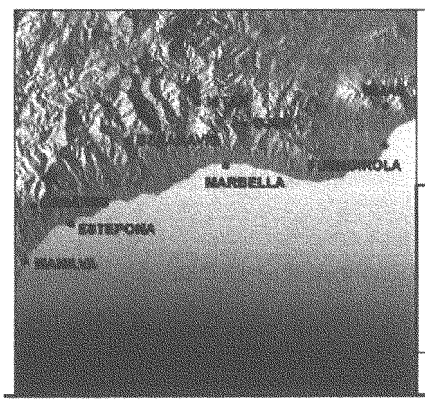
TUBERIA DE AGUA RECICLADA EXISTENTE

TUBERIA DE AGUA RECICLADA PROYECTADA

ESTACIONES DE IMPULSION

E.D.A.R.

ALIVIADEROS



JUNTA DE ANDALUCIA

PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA
COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo

INFRAESTRUCTURAS
RED DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

Nº ORDEN: **4/4**

ESCALA: **1/50.000**

FECHA: **MAYO 2006**

El presente documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o cesión a terceros, requerirá la correspondiente autorización oficial expresa, quedando en todo caso prohibida cualquier modificación unilateral del mismo.

PUBLICACIONES

Título: Liderazgo Político de Mujeres

Desde la Transición hacia la Democracia Paritaria

Autora: María F. Sánchez Hernández

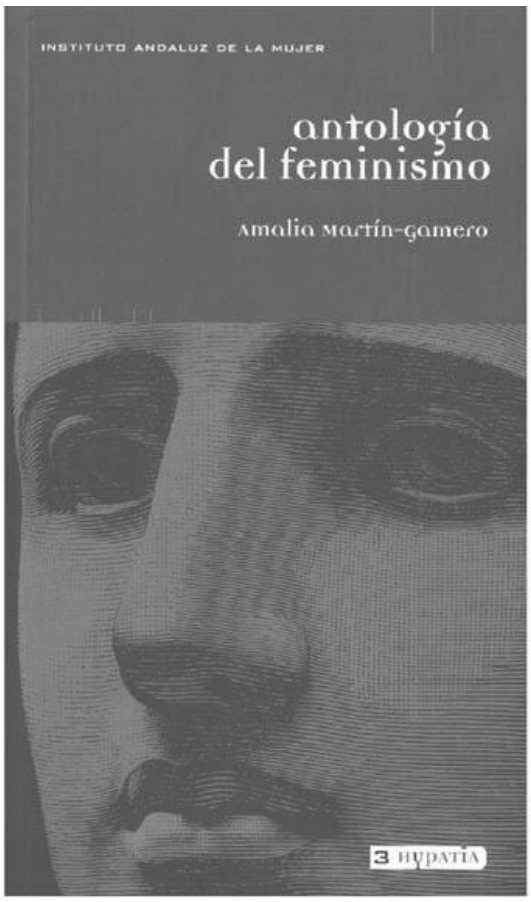


Realización y edición: Instituto Andaluz de la Mujer
Año de edición: 2003
Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA
Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014-SEVILLA
También está a la venta en librerías colaboradoras
Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo
P.V.P.: 11,69 € (IVA incluido)

PUBLICACIONES

Título: Antología del Feminismo

Autora: Amalia Martín Gamero



Realización: Amalia Martín Gamero e Instituto Andaluz de la Mujer
Edita: Instituto Andaluz de la Mujer
Año de edición: 2002
Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA
Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014-SEVILLA
También está a la venta en librerías colaboradoras
Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo
P.V.P.: 8,65 € (IVA incluido)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014 SEVILLA

Papel ecológico