



Ayuntamiento de La Línea

**DOCUMENTO DE CRITERIOS Y OBJETIVOS PARA LA  
REDACCIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN  
URBANÍSTICA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.**

---

Consultor: URBANISMO Y ARQUITECTURA LÓPEZ-BERMÚDEZ, S.L. Junio 2016.



## ÍNDICE:

1. RESUMEN EJECUTIVO.
2. PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO.
3. EVOLUCIÓN DEL MUNICIPIO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.
  - 3.1. Breve síntesis de la evolución urbana.
  - 3.2. Evolución de la población.
  - 3.3. Evolución del parque de viviendas.
  - 3.4. Evolución de las actividades económicas.
4. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE.
  - 4.1. Caracterización del Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción.
  - 4.2. Caracterización general del desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción.
    - 4.2.1. Suelo Urbano.
    - 4.2.2. Suelo Urbanizable.
    - 4.2.3. Suelo No Urbanizable.
5. MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.
  - 5.1. El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
  - 5.2. El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.
  - 5.3. El Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.
6. BREVE DIAGNÓSTICO.
  - 6.1. Marco Comarcal.
  - 6.2. Sistema de comunicaciones y transportes.
  - 6.3. Sistema de espacios libres públicos.
  - 6.4. Sistemas de equipamiento.
  - 6.5. Unidades Urbanas.
  - 6.6. El patrimonio histórico y cultural.
  - 6.7. El Suelo No Urbanizable. El Zabal.
  - 6.8. Sistema de planeamiento municipal.
7. PROPUESTA PREVIA DE CRITERIOS Y OBJETIVOS.
  - 7.1. Criterios para la Revisión del Plan General.
  - 7.2. Propuesta previa de objetivos específicos para la Revisión del Plan General.
  - 7.3. Recomendaciones para la instrumentación de la Revisión del Plan General.

Anexo: PLANO DE SÍNTESIS DEL DESARROLLO, GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL VIGENTE PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA.





## 1. RESUMEN EJECUTIVO.

El Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción, documento que rige la actividad urbanística y el desarrollo de la ciudad, fue aprobado hace treinta años, tras un prolongado y complejo procedimiento de aprobaciones parciales, siendo inicialmente su vigencia prevista de ocho años, por lo que hace veintidós años que tendría que haber sido revisado, tanto para mantener las determinaciones que han funcionado, como para sustituir aquellas otras que no lo han hecho.

El Ayuntamiento de La Línea pretende tener mediante este documento un informe técnico del estado de ejecución del Plan General y de la adecuación de sus determinaciones a la realidad actual, así como una visión global de los problemas urbanísticos que presenta el municipio, a fin de decidir sobre la necesidad o no de acometer su sustitución y, en caso afirmativo, cuáles deberían ser los objetivos básicos del nuevo Plan General.

Comenzando por las conclusiones obtenidas, **este informe considera imprescindible acometer la sustitución del vigente Plan General de manera inmediata**, ya que en este momento, y desde hace muchos años, no es el instrumento válido para, desde una visión participada, global y coordinada, acometer las reformas que La Línea necesita para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La Línea es una ciudad muy compleja en su morfología urbana, debido a que ha sufrido períodos sucesivos de fuerte incremento de población y de fuerte descenso, lo que ha dado lugar a una ciudad con etapas de rápido crecimiento, pero poco organizado y meditado, seguidas de otras de abandono o subutilización. Esta complejidad morfológica tiene su expresión más nítida en una trama viaria angosta, incompleta y no mallada, lo que da lugar a dificultades de movilidad sobre todo en el sentido este-oeste.

El desarrollo de La Línea desde la aprobación del vigente Plan General ha seguido unas pautas normales en el contexto provincial y andaluz, habiendo tenido un crecimiento poblacional moderado, pero sostenido, que parece se prolongará a medio plazo; un crecimiento del parque de viviendas menos moderado, pero también sostenido; y un fuerte crecimiento del subsector turístico, que ha tomado el relevo de otros sectores, como la agricultura, que simplemente ha desaparecido como sector creador de empleo y riqueza.

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción es un instrumento extraordinariamente complejo, con la finalidad de ordenar y dirigir hasta el mínimo detalle del desarrollo urbano, lo cual no es ni posible ni conveniente, y que además, tras un período tan largo de vigencia, ha sido objeto de numerosas modificaciones que lo han convertido en difícilmente entendible y, por tanto, incapaz de garantizar la seguridad jurídica de administración y administrados.

El desarrollo, gestión y ejecución del vigente Plan General, a lo largo de sus treinta años de vigencia, ha tenido luces y sombras: las reformas previstas en el suelo urbano, con el objetivo de mejorar su permeabilidad no se han desarrollado, y lejos de conseguir la finalidad pretendida, ha producido multitud de áreas abandonadas y degradadas al quedar congeladas; el suelo urbanizable se ha desarrollado razonablemente bien, muy bien para el uso turístico, correctamente para el uso residencial y muy por debajo de lo esperado y de lo necesario para el uso industrial; de la red viaria propuesta sólo se ha conseguido la mejora parcial de los accesos a la ciudad y el cierre de la ronda urbana; el desarrollo de los nuevos parques y equipamientos previstos ha sido nulo en el núcleo urbano y elevado en las zonas turísticas, lo que ha significado un empeoramiento de la dotación para la población del núcleo urbano; y finalmente, no sólo no ha podido controlar los entonces incipientes procesos de parcelación y edificación irregular en El Zabal, sino que esta zona se ha convertido en el principal problema urbanístico del municipio. Como resultado del desarrollo del Plan, La Línea cuenta en la actualidad con una fuerte reserva de suelo urbanizado para la edificación de viviendas turísticas o estacionales, pero con muy escasas reservas urbanizadas para el uso residencial en el núcleo y nulas reservas para el uso industrial, siendo esta falta de reservas preocupante, ante un posible escenario de crecimiento económico.

Desde la primera aprobación parcial del Plan General en 1985 hasta la actualidad, ha cambiado la totalidad del marco legal en que se basa el urbanismo, la protección ambiental o la ordenación de las infraestructuras, así como se ha construido un sistema de planificación territorial, de jerarquía superior al planeamiento urbanístico, sin que el Plan General esté ajustado a ninguno de ellos, pese a estar obligado normativamente.

Por otra parte, han cambiado igualmente los paradigmas y el cuerpo científico e ideológico en que se basa ahora el urbanismo, integración social, protección de los espacios naturales de valor ambiental y del paisaje, sostenibilidad ambiental, disminución del consumo de recursos naturales, mitigación y adaptación al cambio climático,...etc., sin que lógicamente el Plan General esté adaptado a ellos, ya que los más implantados provienen de principios de los años noventa.

El municipio de La Línea tiene importantes problemas que debe abordar, ya se ha citado el de El Zabal como posiblemente el más importante. Entre estos problemas cabe señalar: la necesidad de mejora de los accesos territoriales y especialmente de adecuarse al nuevo sistema viario nacional-regional, para mejorar la movilidad comarcal; la necesidad de modificar los hábitos de movilidad a modos distintos al del vehículo privado y adecuar la actual urbanización del sistema viario para facilitar dichos modos; la necesidad de mejorar, ampliar y diversificar el sistema de parques urbanos públicos y los sistemas de equipamiento; la necesidad de mejorar el nivel de urbanización del espacio público; la necesidad de mejorar el parque de viviendas y las áreas residenciales degradadas;...etc. Sin embargo, el vigente Plan General no es el instrumento para abordarlos.



Suficientemente justificada por todas las cuestiones señaladas anteriormente la necesidad **imprescindible de acometer la sustitución del vigente Plan General de manera inmediata**, la misma debe responder a unos criterios que rijan su formulación y a unos objetivos que dirijan la toma de decisiones y, en definitiva, las determinaciones del futuro plan.

De entre los nueve criterios que se recomiendan, hay que destacar tres instrumentales y cuatro de fondo.

Respecto a los instrumentales se considera fundamental que la Revisión del Plan General se realice en el marco de una verdadera Participación Ciudadana, que se inicie al mismo tiempo que la propia Revisión y no se limite a los períodos de exposición pública legalmente establecidos. Del mismo modo, se considera que la elaboración del Plan debe hacerse con total transparencia hacia la ciudadanía y los representantes políticos, de forma que unos y otros conozcan el estado de los trabajos en cada momento. Por último la elaboración del nuevo Plan no puede dar lugar a una situación de inseguridad jurídica, por lo que deben evitarse períodos de suspensión de la actividad urbanística generalizada, limitando las posibles suspensiones a aquellas que sean imprescindibles para posibilitar la realización de actuaciones estructurales del nuevo Plan, que no sean compatibles con la ordenación actual.

Respecto a los criterios de fondo, las actuaciones del nuevo Plan deben perseguir el desarrollo socioeconómico de La Línea de la Concepción en todos sus aspectos, por ser la creación de empleo y riqueza una de las principales necesidades del municipio. El desarrollo socioeconómico debe plantearse en un entorno de sostenibilidad ambiental, ya que ambas finalidades son compatibles e irrenunciables. Por último, el nuevo Plan debe adoptar sus determinaciones persiguiendo el desarrollo vital en todos los sentidos de los ciudadanos de La Línea y la integración social entre los distintos niveles socioeconómicos y culturales de la población.

Aun cuando el momento procedural es demasiado previo, pues aun no se ha iniciado ni real ni formalmente la redacción de la Revisión del Plan General, y el señalamiento de sus objetivos debe ser fruto de una tarea técnica, pero sobre todo resultado de la Participación Ciudadana, se proponen una serie de objetivos a lograr con el nuevo Plan, resultado del diagnóstico elaborado. Dichos objetivos son:

1. **Potenciar la implantación de actividades económicas, a fin de incrementar la riqueza y el empleo de la población.**
2. **Mejorar los niveles de espacios libres y de dotaciones públicas.**
3. **Mejorar la integración urbana de La Línea con Gibraltar y con Campamento.**
4. **Modificar las formas de desplazamiento de la población, potenciando los modos no motorizados y el transporte público, adecuando para ello la infraestructura viaria existente.**
5. **Proteger, mejorar y rehabilitar la ciudad existente, evitando actuaciones generalizadas de reforma interior y/o de densificación.**

6. **Mejorar las fachadas marítimas, tanto atlántica como mediterránea, así como potenciar el uso público del litoral.**
7. **Facilitar el acceso de la población a la vivienda y la mejora del parque de vivienda existente.**
8. **Proteger y poner en valor el patrimonio cultural y natural de La Línea.**
9. **Frenar el proceso de parcelación y edificación irregular de El Zabal y reordenar las áreas ya consolidadas.**

El proceso de formulación de la Revisión del Plan General tendrá una duración estimada mínima de cuatro años, por lo que la gestión municipal del urbanismo deberá distinguir entre, aquellas cuestiones que necesariamente deban incluirse en la Revisión, por su carácter estructural, por necesitar medidas de compensación o por preverse su ejecución a largo plazo, de aquellas otras cuestiones que pueden resolverse con independencia de la Revisión, aun cuando coordinadas con ella.

Entre las primeras, es decir, a incluir en la Revisión, deben estar todas aquellas que suponen cambio en la clasificación o categoría del suelo, que afecten a la calificación global del suelo (usos y edificabilidades globales) o que afecten a la red de sistemas generales.

Entre las segundas, es decir, de posible formulación autónoma, aun cuando coordinada, se encontrarán:

- La elaboración y formulación del Catálogo en desarrollo del Inventario del Plan General (aprobación municipal).
- La elaboración y formulación del instrumento o instrumentos necesarios para la pormenorización de las alineaciones establecidas por el vigente Plan General (aprobación municipal).
- La refundición de la normativa urbanística del planeamiento general o del planeamiento de desarrollo aprobado (aprobación municipal).
- Las Innovaciones que afecten a la ordenación pormenorizada del planeamiento aprobado (aprobación municipal).
- Los Planes Parciales, Especiales y Estudios de Detalle en desarrollo del vigente Plan General (aprobación municipal).
- Los Planes de Sectorización de acuerdo al vigente Plan General (aprobación de la comunidad autónoma).

Del mismo modo, el Ayuntamiento de La Línea de la Concepción puede y debe seguir desarrollando, simultáneamente al proceso de Revisión del Plan General, aquellas iniciativas que, sin afectar al planeamiento urbanístico, persigan objetivos ligados a la mejora urbana, al desarrollo urbano sostenible, a la mejora de las condiciones de la edificación o al fomento de la movilidad sostenible.

## 2. PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO.

El presente documento tiene por objeto: analizar la situación urbanística de La Línea de la Concepción; diagnosticar la validez u obsolescencia de su vigente Plan General de Ordenación Urbana; realizar las recomendaciones que procedan sobre la necesidad o no de su Revisión; y, en caso afirmativo, los criterios en que la misma debería basarse y los objetivos que debería perseguir.

Por tanto, no se trata de un primer documento de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, sino de un documento previo a la misma, que pretende realizar un análisis de la situación urbana y del planeamiento urbanístico general vigente en La Línea de la Concepción, a fin de determinar con criterios técnicos la adecuación de este último a la actual situación y recomendar a su Ayuntamiento las actuaciones a seguir.

Para ello, el presente documento se apoya en la metodología:

- En primer lugar se analiza la evolución del municipio de La Línea de la Concepción, fundamentalmente entre 1985-2016 período de vigencia del Plan General de Ordenación Urbana, en cuatro aspectos básicos:
  - La evolución urbana del propio municipio.
  - La evolución de la población.
  - La evolución del parque de viviendas.
  - La evolución de las actividades económicas.

La finalidad del apartado es conocer como han cambiado los componentes principales del municipio durante la vigencia del Plan General, para poder contrastarlos con las previsiones realizadas por el propio Plan, así como diagnosticar si la evolución ha sido comparativamente normal o se han producido fenómenos singulares.

- En segundo lugar se analiza el desarrollo y ejecución del vigente Plan General. Para ello se estudia:
  - El propio Plan General como instrumento de planeamiento y sus principales determinaciones de ordenación.
  - El desarrollo y ejecución de sus determinaciones a lo largo de su vigencia, organizándose el análisis en:
    - Un subapartado general que considera el desarrollo y ejecución de los sistemas y de los suelos según el uso a que estuvieran destinados en el Plan.
    - Un conjunto de tres subapartados en los que se estudia el desarrollo y la ejecución por clases de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable.

La finalidad del apartado es poder concluir sobre el nivel de cumplimiento de las determinaciones del Plan y con que reservas de suelo cuenta en la actualidad el municipio para afrontar la satisfacción de las necesidades urbanas.

- En tercer lugar se analiza el marco de planificación territorial que afecta a La Línea de la Concepción, dividiéndolo según los instrumentos aprobados:

- El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, con especial incidencia en las Normas relativas al sistema de ciudades y el medio urbano y muy especialmente la situación del municipio respecto al cumplimiento de la Norma 45, que regula el crecimiento previsible en el planeamiento general.
- El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, con especial incidencia en las determinaciones que afectan al territorio municipal de La Línea.
- El Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, igualmente con especial incidencia en como afectan y vinculan sus determinaciones al municipio de La Línea y a su planeamiento general.

La finalidad del apartado es conocer en profundidad el marco de planificación territorial y analizar la adecuación al mismo del vigente Plan General, así como las bases de partida establecidas para su posible Revisión.

- En cuarto lugar se formula un breve diagnóstico de la situación territorial y urbanística de La Línea de la Concepción, para lo cual se analizan los siguientes aspectos:

- El marco Comarcal, distinguiendo entre la aglomeración urbana considerada en el Plan de Ordenación del territorio del Campo de Gibraltar y la Comarca Funcional de la Bahía de Algeciras, incluyendo Gibraltar, de la que forma parte La Línea de la Concepción. La finalidad de analizar los sistemas de comunicaciones y transportes comarcales y su evolución previsible, así como el grado de interacción entre los distintos municipios
- El Sistema de Comunicaciones y Transportes de ámbito municipal de La Línea, a fin de caracterizar y clasificar su sistema viario, así como de analizar el funcionamiento de los modos de transporte alternativos al vehículo privado.
- El Sistema de Espacios Libres Públicos, a fin de analizar su evolución desde la aprobación del vigente Plan y caracterizar su situación actual y nivel de servicio.
- Los Sistemas de Equipamiento Públicos, con idéntica finalidad de analizar su evolución y caracterizar la situación actual.
- Para las distintas Unidades Urbanas delimitadas por el vigente Plan General, se analizan cuestiones tales como su estructura urbana, el desarrollo del vigente Plan General en la misma, sus principales características en relación a los usos, la ocupación por la edificación, la densidad de población, la calidad de la



**ILUSTRACIÓN 1.**

Ortofoto del núcleo urbano de  
La Línea de la Concepción.  
2016

Fuente: Google Earth.





edificación, la accesibilidad, la calidad del espacio público, el medio ambiente urbano o la dotación de equipamientos, para concluir indicando sus principales problemas y oportunidades.

- El Patrimonio Histórico y Cultural, a fin de conocer el nivel de protección actual, tanto por la legislación de Patrimonio Histórico, como por el vigente Plan General.
- El Suelo No Urbanizable, a fin de conocer los principales riesgos existentes, con especial incidencia en el proceso de parcelación y edificación irregular de El Zabal y en los suelos que deben mantenerse al margen del crecimiento urbano.
- El propio sistema de planeamiento municipal, con especial profundización en la ordenación establecida por el vigente Plan General en el Suelo Urbano de Ordenación Completa Directa, al ya haber sido previamente analizada la situación en las otras clases y categoría de suelo.

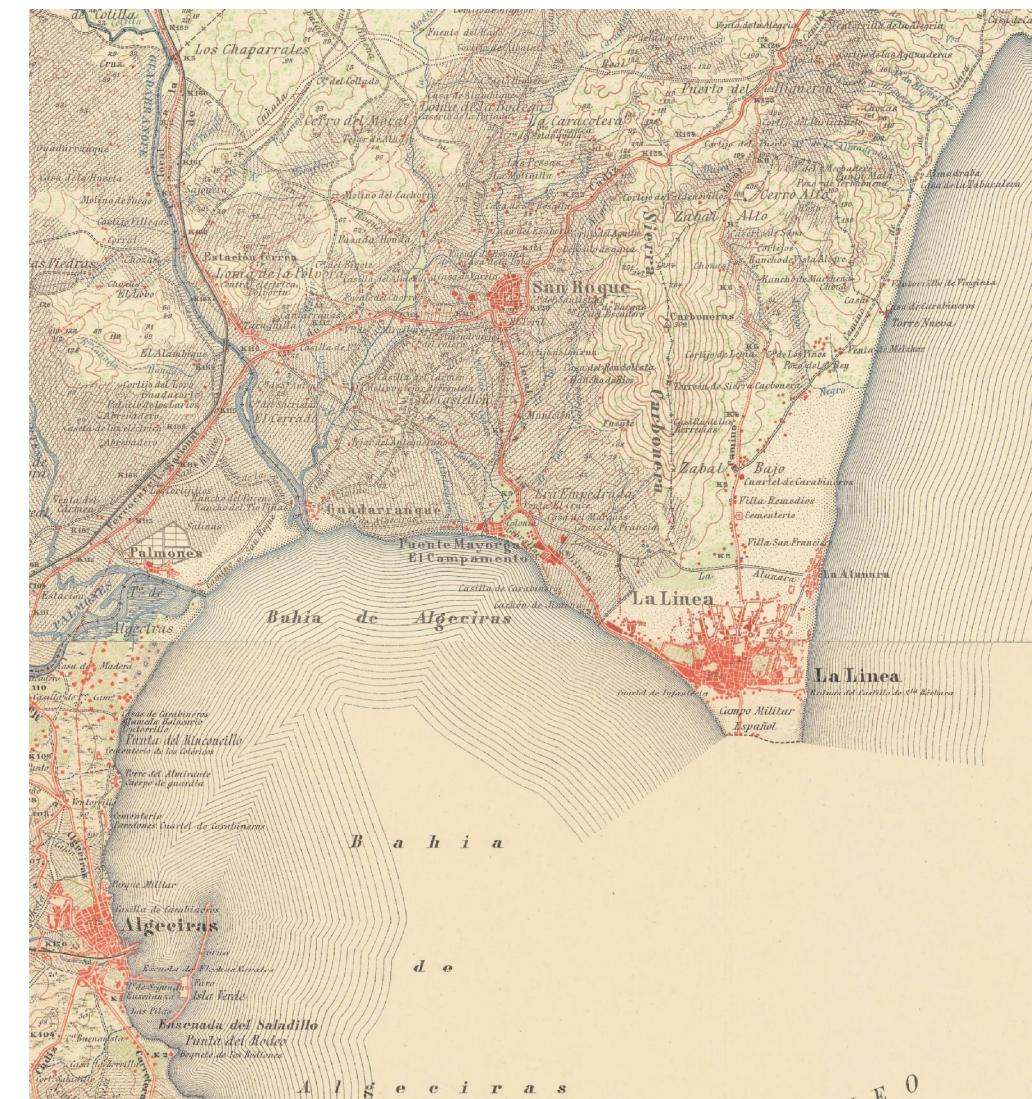
El conjunto de aspectos analizados permite una visión global de la situación territorial comarcal y urbanística municipal de La Línea, con la finalidad de contrastarla con las determinaciones del vigente Plan General y su desarrollo y ejecución.

- En quinto lugar y último lugar, como conclusión del análisis y el diagnóstico realizado de las distintas cuestiones consideradas, **se afirma la necesidad de que el Ayuntamiento de La Línea proceda a formular la Revisión total del vigente Plan General por su obsolescencia desde todos los puntos de vista**. Ya para dicho proceso de Revisión, se realizan recomendaciones sobre:
  - Los criterios con que debe abordarse la misma, incidiendo especialmente en la importancia de fomentar la participación ciudadana desde el primer momento de la misma.
  - Los objetivos específicos que debe perseguir la Revisión del Plan General, dentro de los fijados con carácter general por la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y el vigente marco de planificación territorial, realizando la salvedad que los objetivos definitivos deben ser fijados tras un primer período de participación política y ciudadana.
  - La instrumentación para la Revisión del Plan General, con la finalidad de que la misma no se convierta en un período de paralización y estancamiento de la actividad urbanística.

Con el presente documento se pretende que el Ayuntamiento y, en general, los ciudadanos de La Línea de la Concepción dispongan de la información elaborada necesaria para analizar la situación urbanística del municipio y adoptar las medidas que correspondan, en orden a disponer a corto, medio y largo plazo de los instrumentos urbanísticos que colaboren en la mejora y la modernización urbanas y redunden en la mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.



**ILUSTRACIÓN 2.**  
Fragmentos del Mapa  
Topográfico Nacional de 1917  
a escala 1:50.000.  
Fuente: Instituto Geográfico  
Nacional de España.



**ILUSTRACIÓN 3.**  
Fragmentos del Mapa  
Topográfico Nacional de 1944  
a escala 1:50.000.  
Fuente: Instituto Geográfico  
Nacional de España.

### 3. EVOLUCIÓN DEL MUNICIPIO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.

#### 3.1. BREVE SÍNTESIS DE LA EVOLUCIÓN URBANA.

La configuración territorial y urbana del municipio de La Línea de la Concepción es fruto de tres factores básicos:

- Su localización en “fondo de saco” entre la margen este de la Bahía de Algeciras y el Mar Mediterráneo.
- Su carácter de ciudad fronteriza con Gibraltar.
- Su topografía básicamente plana en el sur y serrana al norte y oeste.

Territorialmente, el municipio de La Línea mantiene en la actualidad el mismo sistema de comunicaciones viarias con que se conformó históricamente desde finales del siglo XIX: dos accesos desde el norte (el camino de El Zabal y el camino de Estepona) que confluyen en uno solo antes de acceder en dirección norte-sur al núcleo urbano; y un acceso litoral desde el oeste (carretera de La Línea a la Estación de San Roque). Este sistema básico se completaba por el interior, en dirección este-oeste, con el camino de La Atunara entre Campamento y La Atunara, que discurría por el norte del núcleo urbano y segregado de él hasta hace pocas décadas.

La estructura viaria descrita responde tanto a las relaciones comarcales históricas de La Línea, especialmente con San Roque mediante la carretera de La Línea a la Estación de San Roque, como a la barrera que ha supuesto la Sierra Carbonera que obligaba al desdoblamiento de los accesos desde el norte en los dos caminos antes indicados: el camino de El Zabal, buscando las cotas altas para poder vadear el río Guadiaro; y el camino de Estepona de registro del litoral, aun cuando finalmente tuviera que buscar las cotas altas ante la imposibilidad de cruzar el río Guadiaro por la costa.

La construcción de la CN-340 y su posterior conversión en la A-7 no han modificado la organización descrita. Así, el camino de El Zabal es en la actualidad la A-383 y la carretera de La Línea a la Estación de San Roque es la CN-531 o CA-34.

Por su parte, los otros dos caminos citados, el de Estepona y el de La Atunara han perdido su condición de conexiones territoriales, convirtiéndose en viales relevantes en la organización urbana, sobre todo el último, al formar parte de la ronda urbana de La Línea y servir de acceso alternativo norte desde Campamento al núcleo urbano.

La intervención más importante realizada sobre el sistema viario antes descrito ha sido el cierre de la ronda urbana conformada por la calle Cartagena, la avenida del Mediterráneo, las avenidas del Ejército y Príncipe de Asturias, la avenida de España y la calle Torres Quevedo.

Los usos del suelo en el término municipal han sido consecuencia de su conformación topográfica: arenales improductivos al este, entre el litoral y el camino de Estepona y forestales y ganaderos al oeste sobre la sierra.



**ILUSTRACIÓN 4.**  
Fragmentos del Mapa  
Topográfico Nacional de 2006  
a escala 1:50.000.  
Fuente: Instituto Geográfico  
Nacional de España.



## **ILUSTRACIÓN 5.**

Plano de La Línea de la Concepción de 1907. Escala original 1:2.000.

Fuente: Instituto Geográfico  
Nacional de España.

Nacional de España.



Entre finales del siglo XIX y principios del XX, los arenales no ocupados por las áreas urbanas fueron progresivamente transformados en huertas desde el oeste hacia el este, es decir, desde el pie de la sierra Carbonera hacia el litoral mediterráneo, dando lugar a un proceso de parcelación en minifundio y de edificación de viviendas ligadas a la explotación, que, como se verá más adelante, en las últimas décadas ha derivado en un proceso generalizado de suburbanización, especialmente en la zona de El Zabal Bajo.

Desde el ámbito urbano, una vez demolida parcialmente la “Línea de Contravalación” y abierta la comunicación con Gibraltar a principios del siglo XIX, se inicia el proceso de ocupación del territorio con fines residenciales y productivos, ya que hasta ese momento sólo tenía fines defensivos.

Tradicionalmente, el municipio de La Línea se ha organizado en tres núcleos de población: La Colonia, al oeste sobre la Bahía de Algeciras; La Línea, propiamente, en el centro vinculada a la frontera con Gibraltar y a las instalaciones militares y La Atunara al este, sobre el litoral mediterráneo.

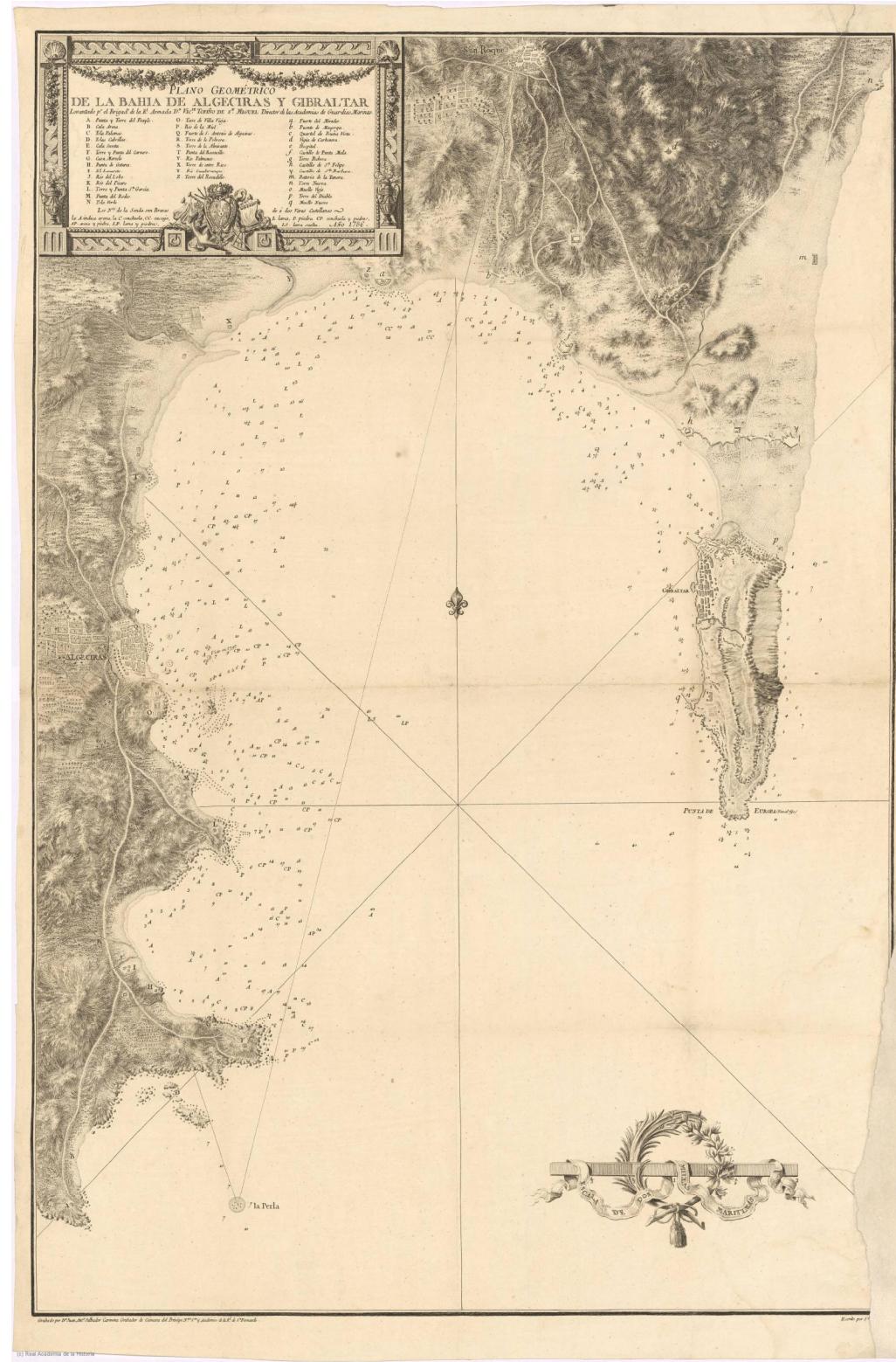
Paulatinamente, durante la segunda mitad del siglo XX los tres núcleos se han unificado hasta conformar un solo núcleo urbano, si bien cada uno de los citados ha mantenido sus características propias.

En el plano de 1906 que se reproduce en la página anterior pueden distinguirse ya las cuatro tipomorfologías tradicionales que conformaron el municipio hasta la segunda mitad del siglo XX:

- La trama de manzanas ortogonales y parcelas regulares localizadas entre el camino de El Zabal y el camino La Línea-La Atunara.
- El conjunto de manzanas irregulares y parcelas igualmente irregulares localizadas al este del camino de El Zabal.
- Las supermanzanas generadas a partir de la ocupación perimetral de los bordes de los caminos de las huertas, especialmente al noroeste y oeste del núcleo, aun cuando también al noreste y este de aquel.
- Los asentamientos de “chozas” localizados en el litoral mediterráneo, especialmente en La Atunara.

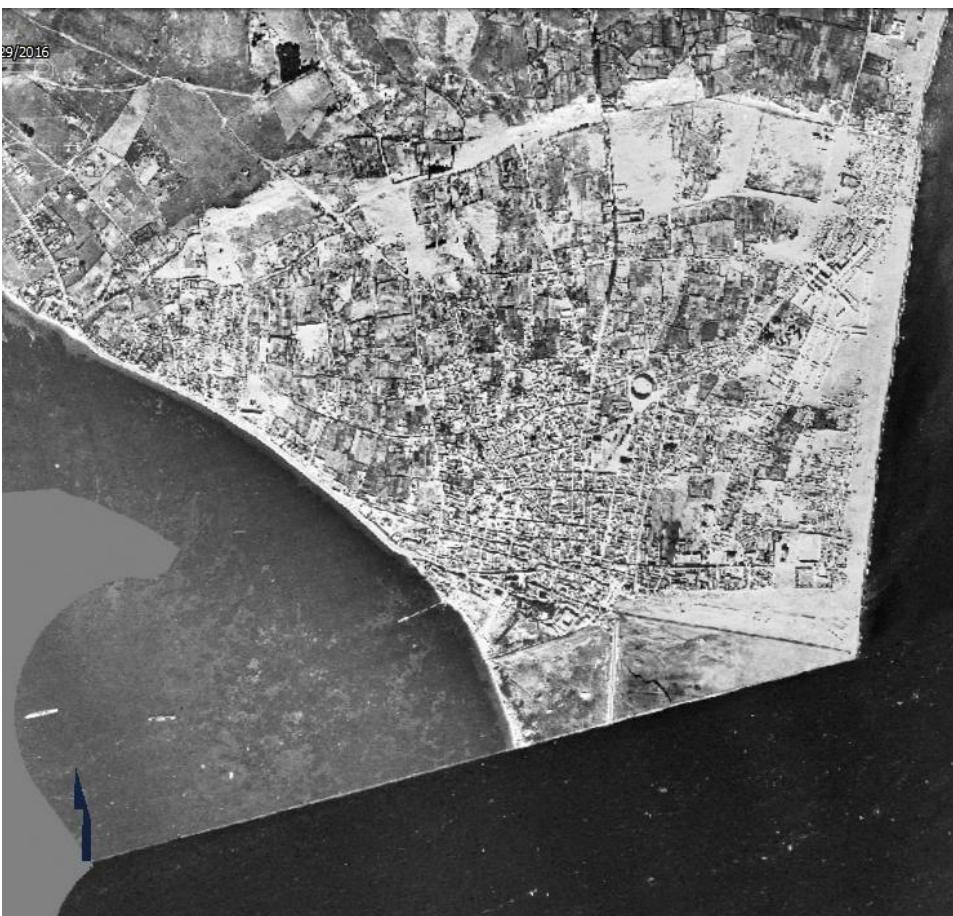
Las dos primeras tipomorfologías no han presentado a lo largo del tiempo problemas importantes de evolución urbana, más allá de la angostura y complejidad del viario, clásicas de los tejidos históricos. Sin embargo, las dos últimas si han presentado graves problemas en su evolución y suponen una dificultad para la consolidación y ordenación urbanas.

Como se ha indicado, la transformación de los arenales en huertas se realiza de manera paulatina desde el oeste hacia el este del municipio, por lo que a principios del siglo XX, cuando se produce la explosión demográfica de La Línea (duplicación de habitantes en una década), la zona fundamentalmente transformada es la localizada al oeste y noroeste del núcleo urbano que, con una trama de caminos agrícolas ya conformada, es capaz de albergar construcciones residenciales en su perímetro.



**ILUSTRACIÓN 6.**  
Plano de la Bahía de Algeciras y Gibraltar de 1.786.  
Fuente: Real Academia de la Historia.

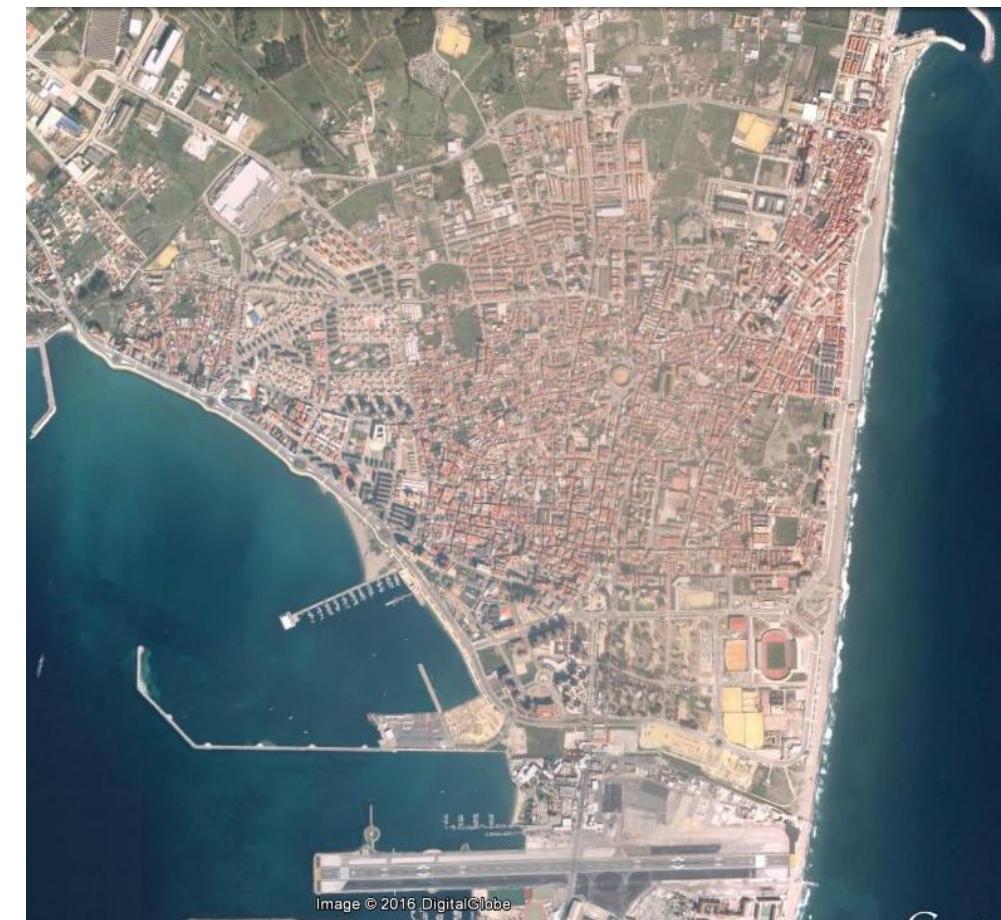
**ILUSTRACIÓN 7.**  
Ortofoto 1.956.  
Fuente: Google Earth.



**ILUSTRACIÓN 8.**  
Ortofoto 1.978.  
Fuente: Google Earth.



**ILUSTRACIÓN 9.**  
Ortofoto 2003.  
Fuente: Google Earth.



**ILUSTRACIÓN 10.**  
Ortofoto 2016.  
Fuente: Google Earth.





Naturalmente, la trama de caminos presentaba unas dimensiones propias del uso agrícola de huertas al que se destinaba, es decir, mucho mayores que las manzanas urbanas y, además, con una topología casi exclusivamente sur-norte, del área urbana al área agrícola, sin permeabilidad transversal. La consolidación del perímetro de las manzanas por la edificación dejando los interiores vacíos y la falta de permeabilidad este-oeste es un problema que todavía no ha sido resuelto.

Por su parte, los asentamientos de "chozas" de pescadores en el frente litoral este han corrido distinta suerte. Así, mientras que en La Atunara se han consolidado en edificaciones de materiales habituales, con importantes problemas de ordenación urbana, al sur de La Atunara las "chozas" han sido progresivamente demolidas, reordenados los suelos y parcialmente edificados con tipologías normalmente plurifamiliares.

La configuración urbana de principios de siglo XX se mantiene casi inalterada hasta bien entrada la década de los sesenta, evolución normal si se considera que hasta ese momento la población (unos 59.500 habitantes) no se acerca a la que había tenido el municipio en 1920 (más de 63.000 habitantes). Durante los años sesenta y setenta aparece otra de las tipomorfologías que caracterizan gran parte de actual ciudad de La Línea, los polígonos públicos de edificación abierta en casi todas sus variantes: agrupación de viviendas unifamiliares, bloques lineales, torres, bloques de cinco crujías,...etc.

Estas áreas urbanas presentan los problemas habituales de espacio urbano anodino y seriado, falta de espacios libres, en algunos casos falta de equipamientos, baja calidad de construcción, edificios de hasta PB+4 sin ascensor, viviendas de muy escasa superficie,...etc. Y, en algunas zonas, también problemas socioeconómicos y de formación de comunidad social.

En las mismas fechas también aparece la edificación abierta, más o menos vinculada al trazado de los viales, de promoción privada normalmente en forma de bloque de cinco crujías.

El cierre de la Verja y la crisis económica de la década de los setenta vuelven a suponer una disminución de la población de La Línea y consecuentemente a paralizar el crecimiento urbano, que hasta ese momento había ocupado, si bien con grandes vacíos, sobre todo en la zona de huerta del oeste antes mencionada, hasta las calles Blanca de los Ríos y Prim.

A partir de la década de los ochenta del pasado siglo la ciudad vuelve a crecer y lo hace básicamente de dos formas: mediante densificación y tipologías plurifamiliares hacia el noreste y este; y mediante extensión y viviendas unifamiliares adosadas hacia el norte.

Es también en estas fechas cuando aparece por primera vez una pequeña área de uso industrial en torno a la calle Manuel de Falla, inserta en la trama residencial y algunas implantaciones industriales aisladas, ligadas al camino de El Zabal, ya convertido en carretera.

Del mismo modo, aparece también la primera urbanización de carácter turístico con vocación de aislada respecto al núcleo urbano principal, Santa

Margarita, que representa el inicio de la ocupación de la zona serrana del municipio y la aparición de una nueva morfotipología de viviendas unifamiliares aisladas.

La aprobación del vigente Plan General da lugar a tres procesos:

- El lento desarrollo de los suelos urbanizables previstos para el crecimiento residencial, al norte del núcleo urbano.
- La rápida ampliación y colmatación de la zona industrial al oeste del camino de El Zabal.
- El desarrollo de las urbanizaciones de uso turístico en las zonas serranas, bien como ampliación de Santa Margarita, bien como extensión de Soto Grande, en la zona de La Alcadesa, hasta colmar con la urbanización los suelos previstos para dicho uso en el Plan General.

Por último, es necesario reseñar el proceso de parcelación, ocupación y edificación irregular de la zona de El Zabal Bajo, al sur de Santa Margarita, sobre suelos no urbanizables especialmente protegidos que, si bien era incipiente a principios de la década de los ochenta, se ha intensificado paulatinamente hasta ocupar en la actualidad, de forma no continua, una superficie superior a las 250 hectáreas, con parcelas en muchos casos inferiores a los 500 metros cuadrados y caminos de 5 o 6 metros de anchura.

En definitiva, la evolución urbana del municipio ha determinado un modelo territorial que es difícilmente mutable en el futuro:

- Un área básicamente de uso residencial-dotacional-servicios de densidad media-alta situada en el interior de la ronda urbana.
- Un área básicamente industrial localizada al oeste de la carretera A-383 y al norte de la ronda urbana.
- Un área turística localizada al este de la A-383 sobre las cotas medias de la sierra Carbonera.
- Un área suburbana residencial localizada en torno al camino de Estepona.

Exceptuando el área suburbana residencial, el resto del modelo coincide con el previsto en el vigente Plan General.

### 3.2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN.

La evolución de la población de La Línea durante el siglo XX ha tenido un carácter muy complejo, como consecuencia de las relaciones entre España y Reino Unido sobre Gibraltar y de las grandes guerras europeas.

En primer lugar destaca el crecimiento de la población entre 1910 y 1920, período en el que llega a casi duplicarse pasando de 33.296 habitantes a 63.236, seguramente como consecuencia de la primera gran guerra, del papel de Gibraltar durante la misma y de la neutralidad española. Incremento de población que se pierde prácticamente en su integridad durante de la década de los años veinte, una vez normalizada la situación en Europa, evidenciando que se trataba de una población de aluvión llamada por unas concretas circunstancias económicas y laborales. Como puede observarse en la gráfica adjunta, la evolución entre 1900 y 1940, obviando el salto de 1920, presenta un trazado lineal fruto del crecimiento natural de la población.

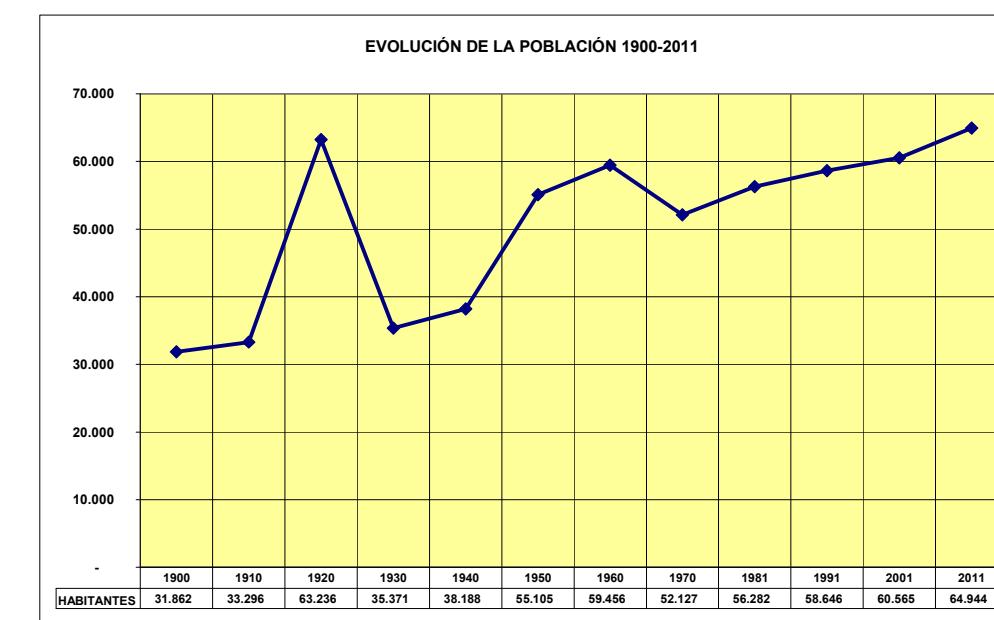
En segundo lugar destaca el importante crecimiento entre 1940 y 1950, que aun cuando no tan explosivo como el antes indicado, supuso un incremento de la población superior al 44%. De igual forma, es posible suponer que dicho incremento fue motivado por la segunda gran guerra y el papel de Gibraltar en la misma. Contrariamente a lo ocurrido tres décadas antes, el crecimiento poblacional se mantiene positivo, aun cuando ya en el entorno del movimiento natural.

El cierre de la Verja a finales de la década de los sesenta del pasado siglo supone nuevamente un descenso de la población en más de un 12%, que lentamente se va recuperando en las décadas siguientes, siendo destacable que la reapertura de la Verja a principios de la década de los ochenta, no supone un cambio de pendiente reseñable en la tendencia de crecimiento, que se mantiene más o menos estable hasta la actualidad.

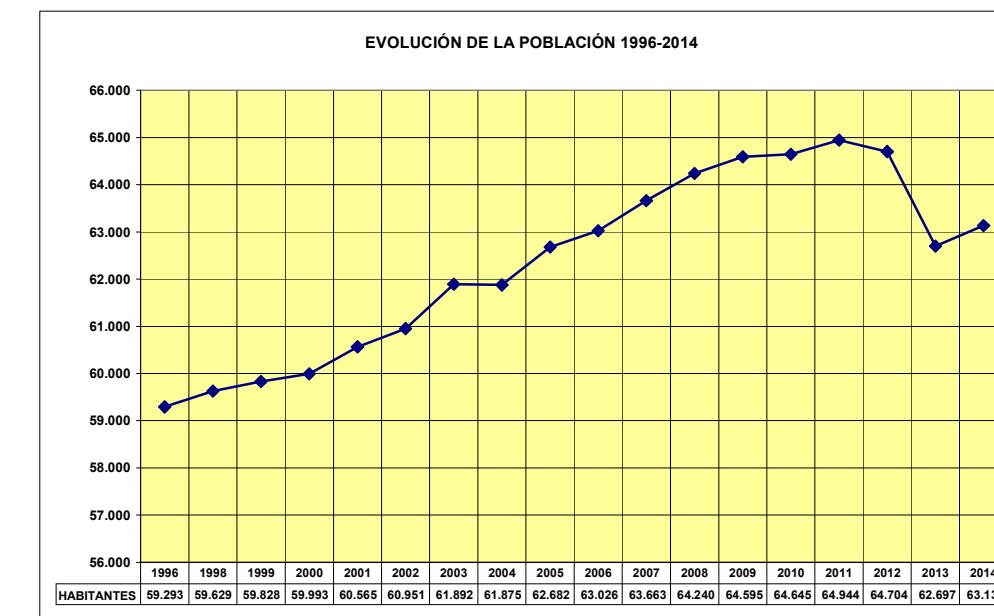
Desde el punto de vista urbanístico, la evolución de la población reseñada ha supuesto un enorme “stress” al normal crecimiento de la ciudad durante el siglo XX, al verse sometida a puntas de crecimiento y decrecimiento, que necesariamente han dado lugar a una configuración urbana con importantes déficit.

Analizando un período más corto y más próximo en el tiempo, de 1996 a 2014, la evolución de la población municipal ha seguido una tendencia de crecimiento mucho más normalizada, similar a la que ha venido produciéndose desde 1970, a excepción del año 2013 en el que se produce un descenso de unos 2.000 habitantes, cuyo motivo no se alcanza a comprender, salvo por cuestiones de la propia mecánica del padrón, ya que en dicho año se produjeron 2.025 emigraciones, frente a 1.938 inmigraciones (fuente, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía), lo que no justifica de ningún modo la pérdida de 2.000 habitantes.

En definitiva, la tendencia de crecimiento poblacional es positiva, pudiendo establecerse una previsión de incremento de población de entre el 5% y el 6% decenal.



**ILUSTRACIÓN 11.**  
Evolución de la población municipal 1900-2011  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.

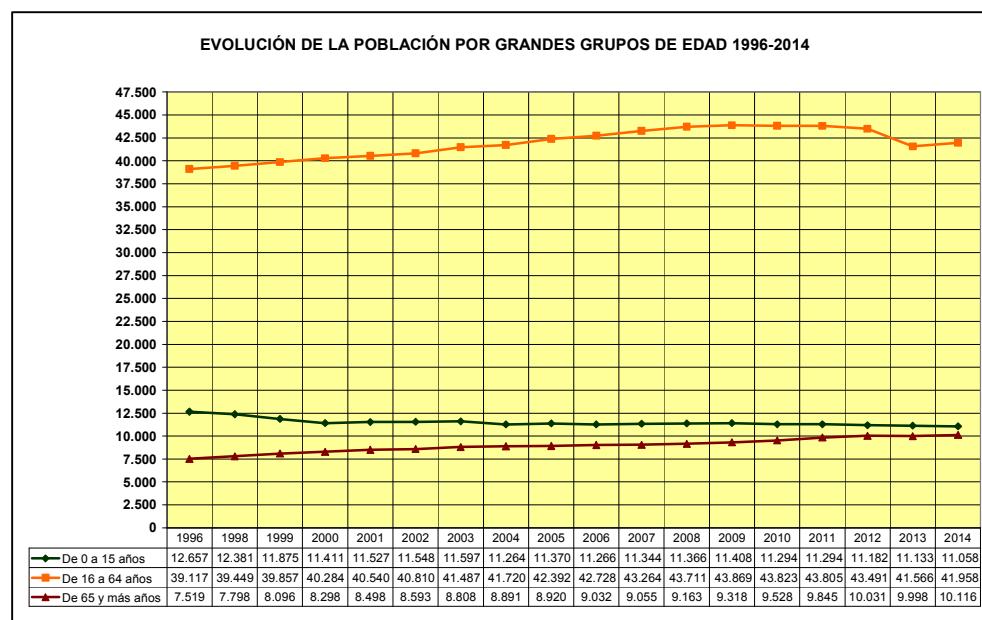


**ILUSTRACIÓN 12.**  
Evolución de la población municipal 1996-2014  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.

**ILUSTRACIÓN 13.**

Evolución de la población por grandes grupos de edad 1996-2014.

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.



Si se atiende a las condiciones de edad de la población, se puede afirmar que se está produciendo un envejecimiento paulatino de la misma, como puede observarse en la gráfica adjunta, de la misma forma que se está produciendo de manera generalizada en el resto del país.

En efecto, entre 1996 y 2014, la población menor de 15 años ha disminuido en unos 1.600 individuos (casi un 13%), mientras que por el contrario la población mayor de 65 años se ha incrementado en unos 2.500 (más de un 33%). Según esta dinámica, previsiblemente en la actualidad ambos grupos de edad deben estar igualados.

En definitiva, las enormes variaciones de la población durante el pasado siglo han afectado muy negativamente a la configuración urbana. Sin embargo, desde la década de los setenta se mantiene un crecimiento poblacional moderado y estable en el entorno del 0,6% anual, que debe seguirse manteniendo, si bien tendiendo a moderarse. Como en el resto del país la población de La Línea tiende al envejecimiento disminuyendo la población menor de 15 años casi un 1% anual y aumentando la mayor de 65 más de un 1,5% anual.



### 3.3. EVOLUCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PARQUE DE VIVIENDAS.

El parque de viviendas en La Línea de la Concepción en el año 2011, fecha del último censo de viviendas estaba compuesto por 28.720 unidades, habiendo tenido la evolución desde el censo de 1981 que se muestra en el gráfico adjunto. Como puede observarse la tendencia del parque desde 1981 ha sido de un crecimiento sostenido, algo más elevado desde 1991 a 2011, que en la década anterior.

La producción de viviendas en cada período ha sido de: 4,6 viv/1000 habitantes/año entre 1981-1991; 7,0 viv/1000 habitantes/año entre 1991-2001; y de 7,6 viv/1000 habitantes/año entre 2001-2011. Estos ratios se consideran dentro de la normalidad, no indicando ningún desarrollo anormalmente alto o bajo.

El incremento total de viviendas en el período 1981-2011 ha sido, por tanto de 11.245 unidades y si se consideran sólo las principales de 9.386 unidades, que en términos muy aproximados significa que en dicho período se han creado igual número de hogares.

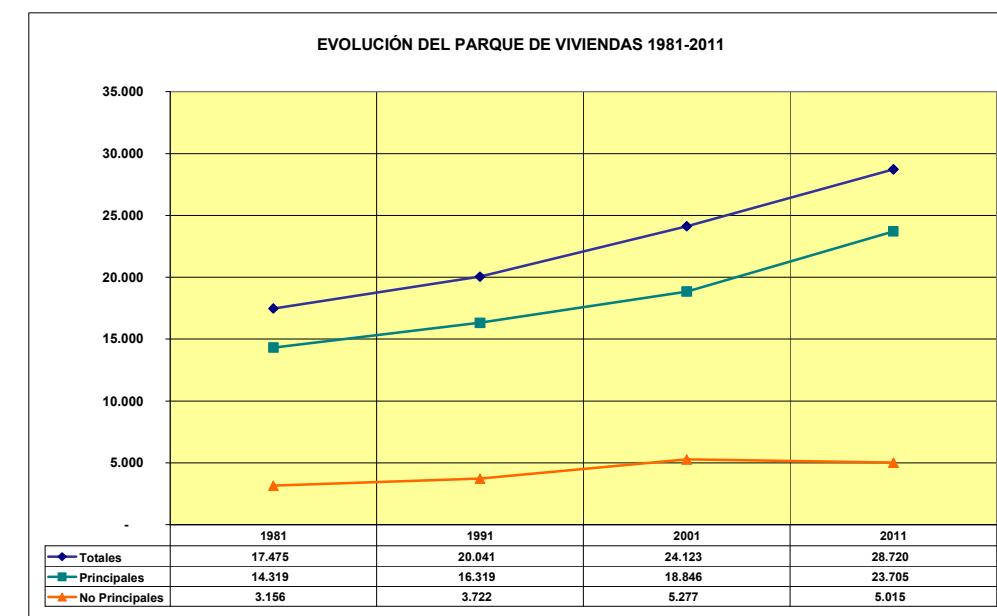
Por períodos intercensales cabe destacar:

- El elevado crecimiento de la vivienda no principal entre 1991 y 2001, superior al 40%, coincidiendo con el desarrollo de las urbanizaciones turísticas.
- Por el contrario, el descenso del número de viviendas no principales en el siguiente período intercensal, lo que evidencia una progresiva tendencia al empadronamiento de los residentes en las urbanizaciones turísticas.

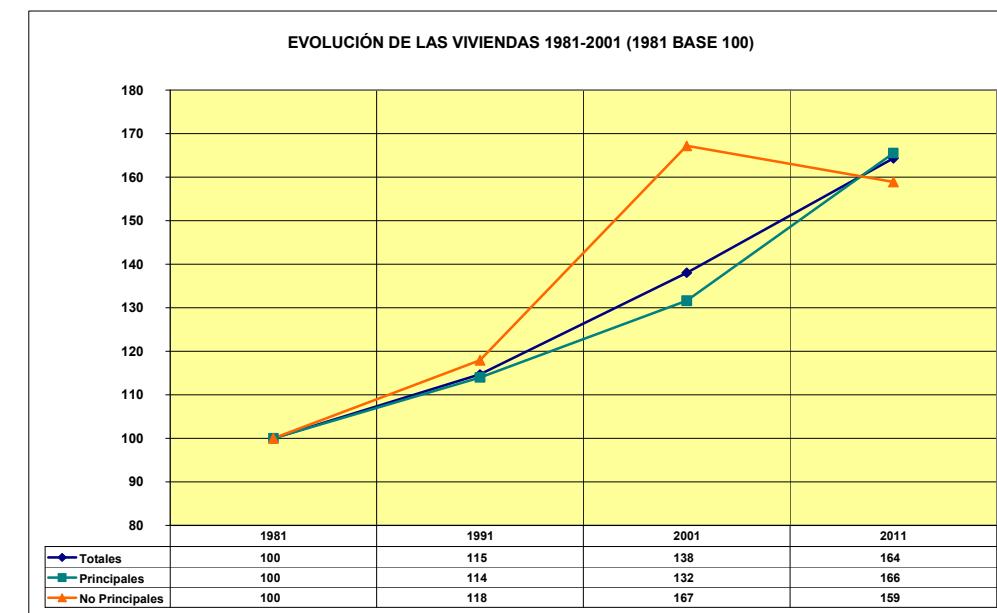
Respecto a la distribución en 2011 por clases de vivienda, algo más del 82,5% eran principales, mientras que las secundarias (1.820 unidades) suponían el 6,3% y las vacías (3.200 unidades) un 11,2%. Ratios que también son normales, incluso favorables para las viviendas principales, si se compara con el resto de la provincia de Cádiz (72,5% principales, 15,3% secundarias y 12,2% vacías).

Si se considera la evolución comparada de la población y del parque de viviendas se observa que, mientras la población ha crecido algo más del 15% entre 1981 y 2011, el total de viviendas creció un 64% y las principales un 66%. Es decir, para la totalidad del período por cada nuevo habitante del municipio se han construido 1,29 viviendas totales y 1,08 viviendas principales. Ratios que, aun cuando puedan parecer anormales, son los habituales a nivel nacional y autonómico en ciudades con la población de La Línea.

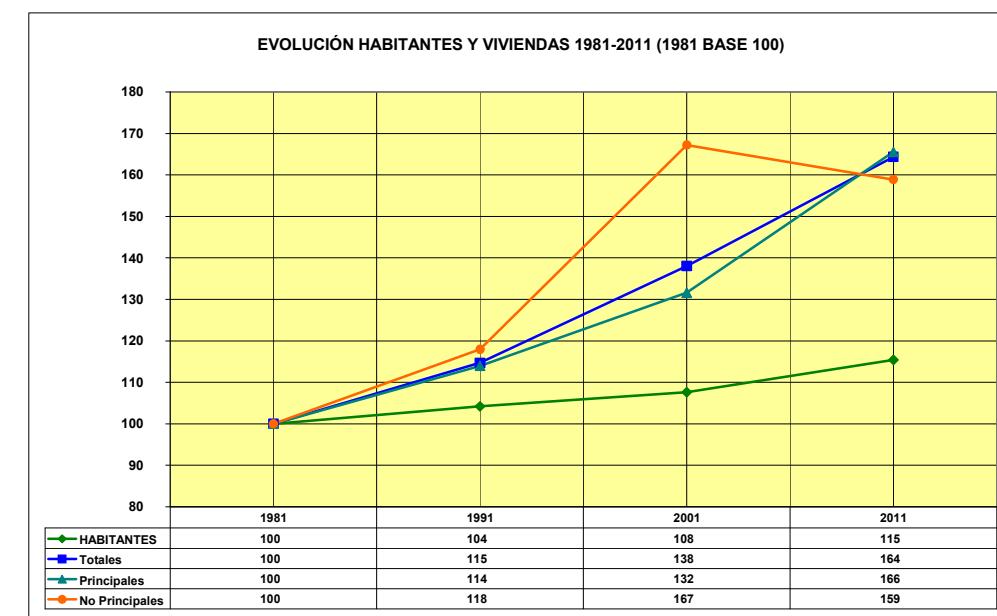
En relación al estado de conservación de las viviendas principales hay que destacar que la situación en La Línea de la Concepción, en comparación con el resto de la provincia de Cádiz, es preocupante como puede observarse en la primera gráfica de la página siguiente, ya que el porcentaje de viviendas que se encuentran en un estado de conservación no bueno duplica al total de la provincia de Cádiz.



**ILUSTRACIÓN 14.**  
Evolución cuantitativa del parque de viviendas 1981-2011.  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.



**ILUSTRACIÓN 15.**  
Evolución del parque de viviendas 1981-2011 (1981 Base 100)  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.

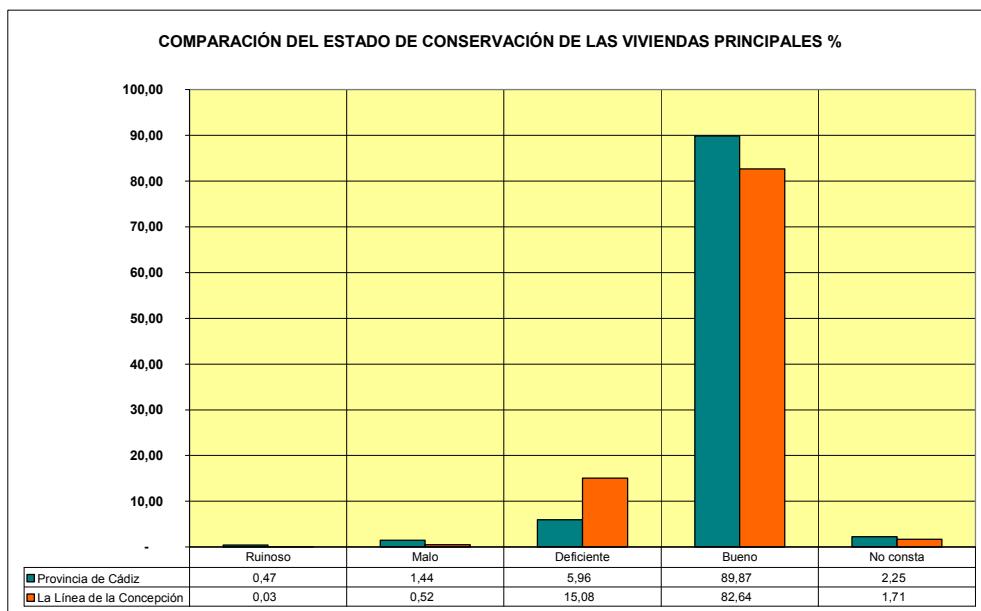


**ILUSTRACIÓN 16.**  
Evolución comparada de los habitantes y del parque de viviendas 1981-2011 (1981 Base 100)  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.

#### ILUSTRACIÓN 17.

Comparación del estado de conservación de las viviendas principales en 2011 entre La Línea de la Concepción y el total de la Provincia de Cádiz %.

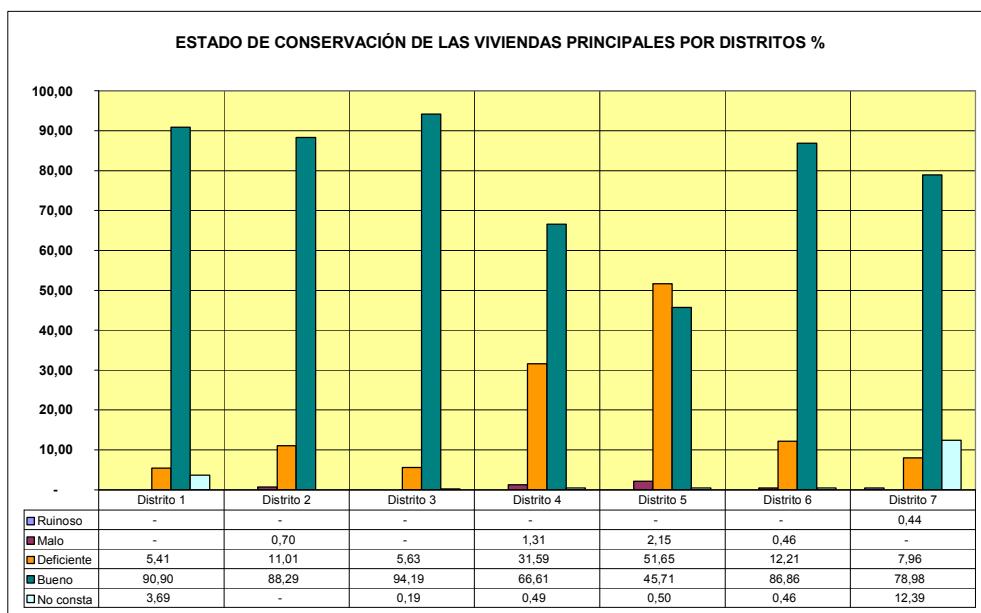
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.



#### ILUSTRACIÓN 18.

Comparación del estado de conservación de las viviendas principales en 2011 por distritos censales %.

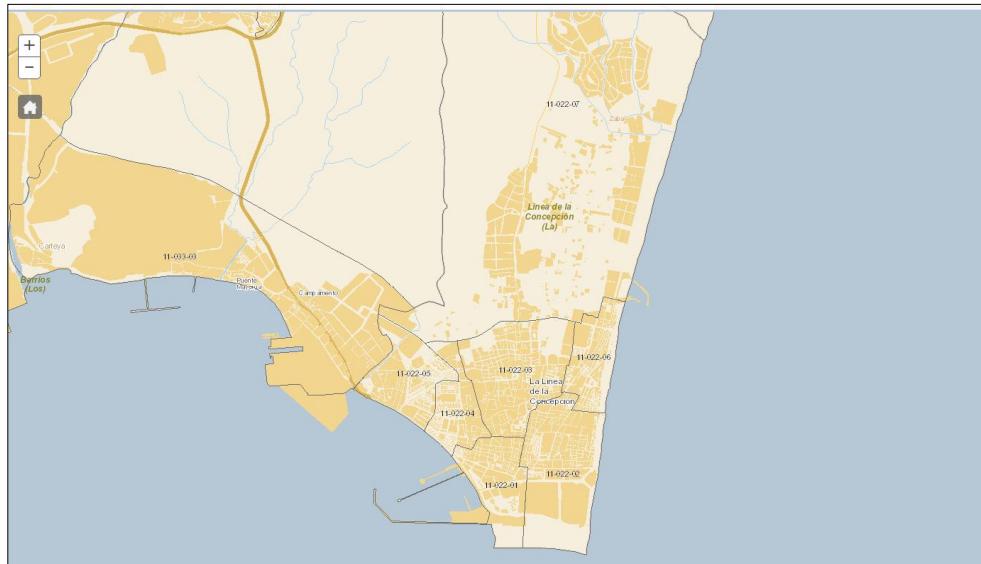
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.



#### ILUSTRACIÓN 19.

Distritos censales de La Línea de la Concepción.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.

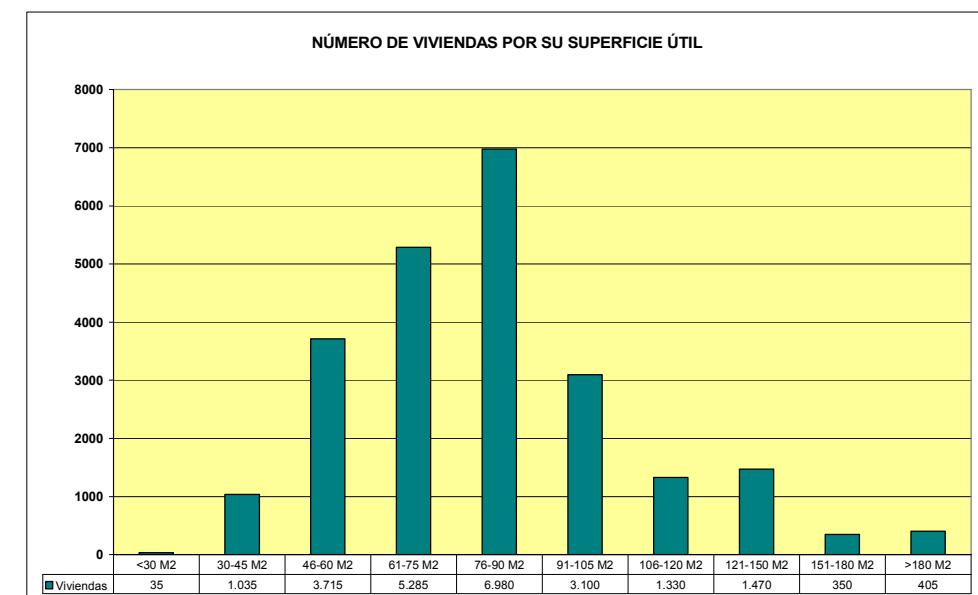


Ayuntamiento de La Línea

Este problema de conservación es especialmente preocupante en los distritos 4 y 5, aun cuando también afecte en menor medida a los distritos 6 y 7.

La superficie útil del parque de viviendas principales de La Línea de la Concepción, presenta la clásica forma de campana, con su máximo en las viviendas entre los 76 y los 90 metros cuadrados, con casi un 72% del total con una superficie inferior a los 90 metros cuadrados.

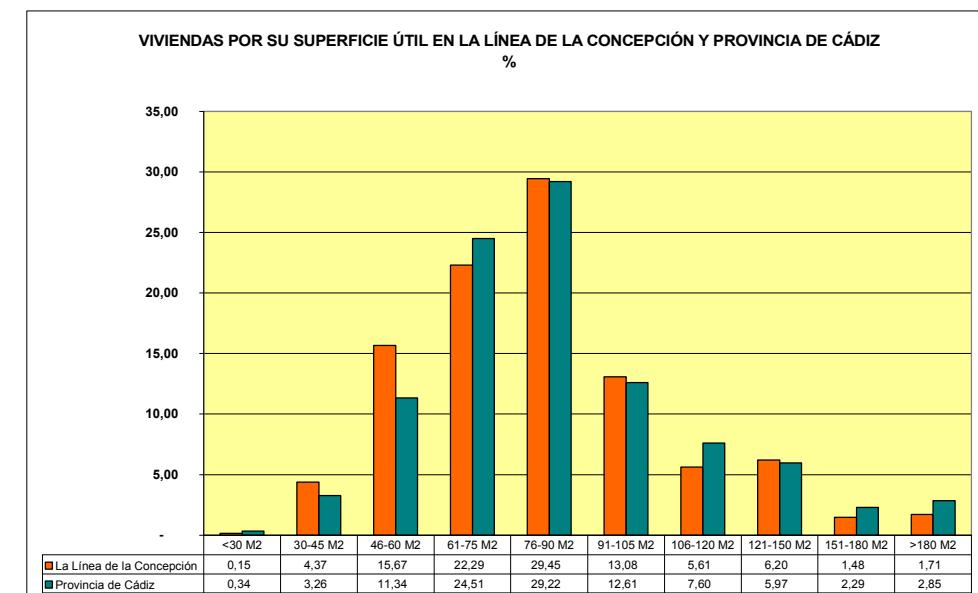
Como puede observarse de la segunda gráfica adjunta en la que se compara la distribución de viviendas principales por su superficie útil, en La Línea de la Concepción y en la provincia de Cádiz, estas resultan ser muy similares, si bien en la Línea existe un porcentaje bastante mayor de viviendas con superficie útil menor de 60 metros cuadrados, muy posiblemente por la cantidad de viviendas de promoción pública edificadas en las décadas de los sesenta y setenta del pasado siglo. En cualquier caso, las diferencias no resultan especialmente preocupantes si se considera la disminución que se viene produciendo de las personas por hogar, como se verá a continuación.



#### ILUSTRACIÓN 20.

Número de viviendas principales en 2011 por su superficie útil en La Línea de la Concepción.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.



#### ILUSTRACIÓN 21.

Comparación de la superficie útil de las viviendas principales en 2011 entre La Línea de la Concepción y el total de la Provincia de Cádiz %.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.

En efecto, La Línea de la Concepción ha seguido una evolución similar a la del resto de España y Andalucía, con la progresiva disminución del número de personas por hogar (vivienda principal) y lógicamente por vivienda. Así en un período de 30 años la media de habitantes por hogar en la Línea ha disminuido de 3,93 a 2,74, manteniéndose todavía ligeramente por encima de la media española (2,58) y andaluza (2,70), lo que da lugar a suponer que seguirá descendiendo en los próximos años. Respecto a la media de personas por vivienda, naturalmente se ha producido una disminución similar habiendo pasado en 30 años de 3,22 a 2,26, todavía por encima de la media española (1,85) y andaluza (1,92).

Como puede observarse en el gráfico adjunto, el régimen de tenencia de las viviendas principales en La Línea de la Concepción es muy similar a la media de Andalucía y de la Provincia de Cádiz según los datos del censo de viviendas de 2011. Cabe la posibilidad, como en el resto del país, que durante la crisis haya aumentado ligeramente el porcentaje de viviendas en alquiler, pero en todo caso sin alterar la dominancia de las viviendas propias en cualquier situación de las consideradas.

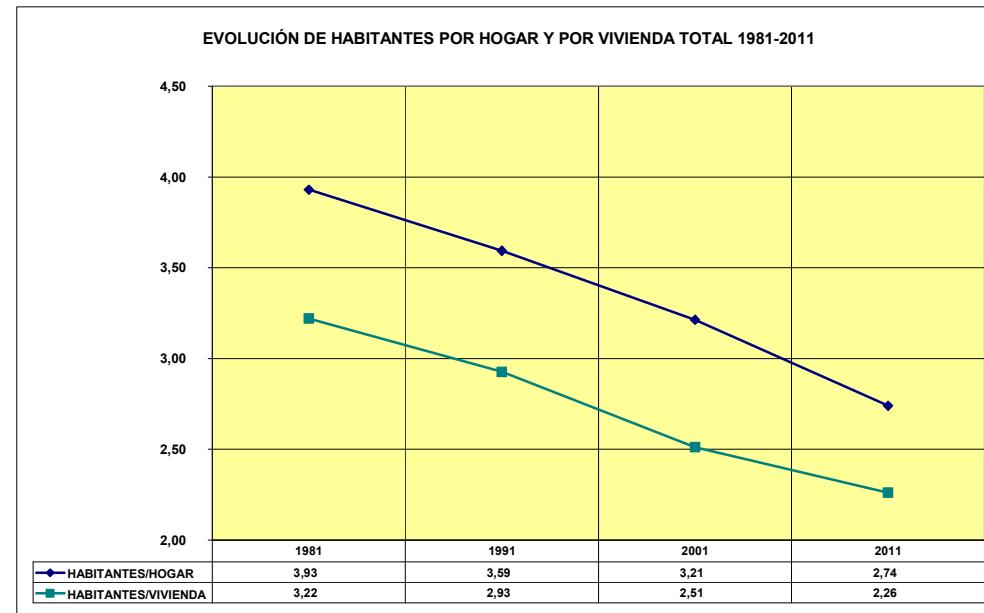
A continuación se va analizar someramente el mercado de la vivienda en La Línea de la Concepción. En el año de mayor movimiento (2006) las transacciones totales de viviendas alcanzaron las 20 viviendas por cada 1.000 habitantes y en el año de menor movimiento (2013) sólo 6,20 viviendas por cada 1.000 habitantes, es decir, menos de la tercera parte. Si se consideran sólo las viviendas nuevas el año de mayor movimiento de transacciones fue el 2005 con 11,60 viviendas por cada 1.000 habitantes y el de menos movimiento el pasado año 2015 con prácticamente ninguna, si bien esta estadística hay que matizarla ya que el Ministerio de Fomento sólo considera transacción de vivienda nueva aquella que tiene menos de dos años desde su conclusión. Los datos arrojan que existe un pequeño repunte del mercado, que parece haber pasado su peor momento.

Respecto al valor de tasación en la compra-venta de viviendas, como puede observarse en la gráfica adjunta presenta una tendencia decreciente, aun cuando moderándose, habiendo bajado los valores de tasación un 17% sólo en los últimos tres años.

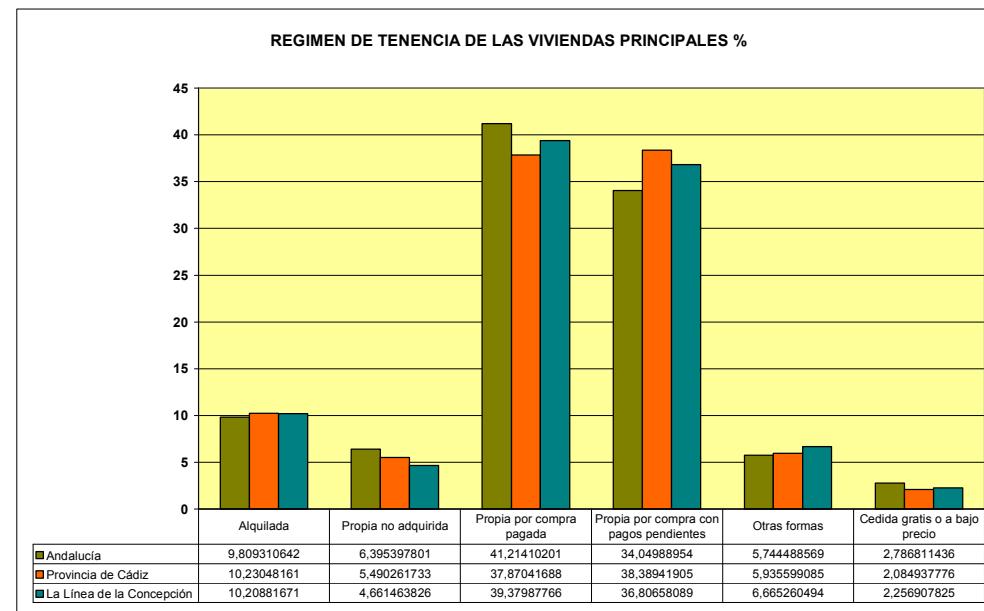
**ILUSTRACIÓN 22.**  
Evolución del valor de tasación en la compra-venta de viviendas.  
Fuente: Ministerio de Fomento.



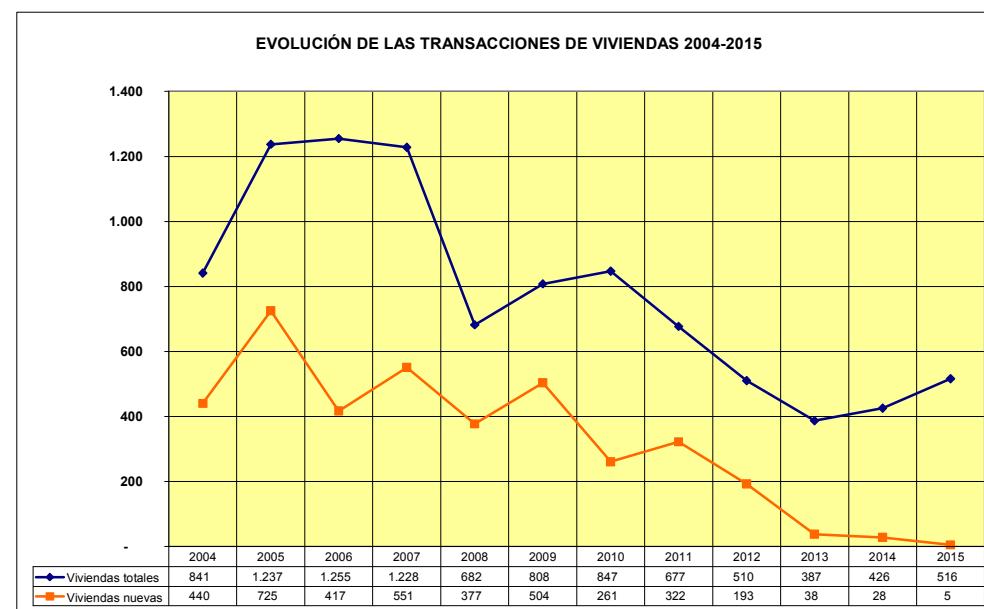
**ILUSTRACIÓN 23.**  
Evolución de personas por hogar y de habitantes por vivienda total entre 1981-2011.  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.



**ILUSTRACIÓN 24.**  
Comparación del régimen de tenencia de las viviendas principales en 2011 entre Andalucía, la provincia de Cádiz y La Línea de la Concepción.  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de España.



**ILUSTRACIÓN 25.**  
Evolución de las transacciones de viviendas totales y nuevas entre 2004 y 2015.  
Fuente: Ministerio de Fomento.



En relación a las instalaciones del parque de viviendas actual, el principal problema es que existen más de 7.500 unidades en edificios de tres o más plantas sin ascensor, lo que significa algo más del 27% del parque, que unido al progresivo envejecimiento de la población, supone un problema social importante que deberá ser abordado para mantener en uso parte importante de las viviendas existentes.

Con respecto a la estimación de la demanda de viviendas principales en los próximos años, tanto la proyección de la población, como la proyección de la formación previsible de hogares y su composición, como la actual estructura de edad de la población, conducen a considerar que su crecimiento en los próximos ocho-diez años debería ser de unas 3.500 unidades, lo que significaría la necesidad de unas 4.200 viviendas totales a prever en el planeamiento, con independencia de las previsiones que se realicen para viviendas de uso turístico.

Como conclusión, podría indicarse que la evolución del parque de viviendas de La Línea de la Concepción en los últimos treinta años ha sido normal dentro del contexto de Andalucía y de España, en general. Que el principal problema del actual parque es la falta de mantenimiento, que conduce a su deterioro, y la inexistencia de ascensores en edificios de tres o más plantas de altura que afecta a más de la cuarta parte de las viviendas.

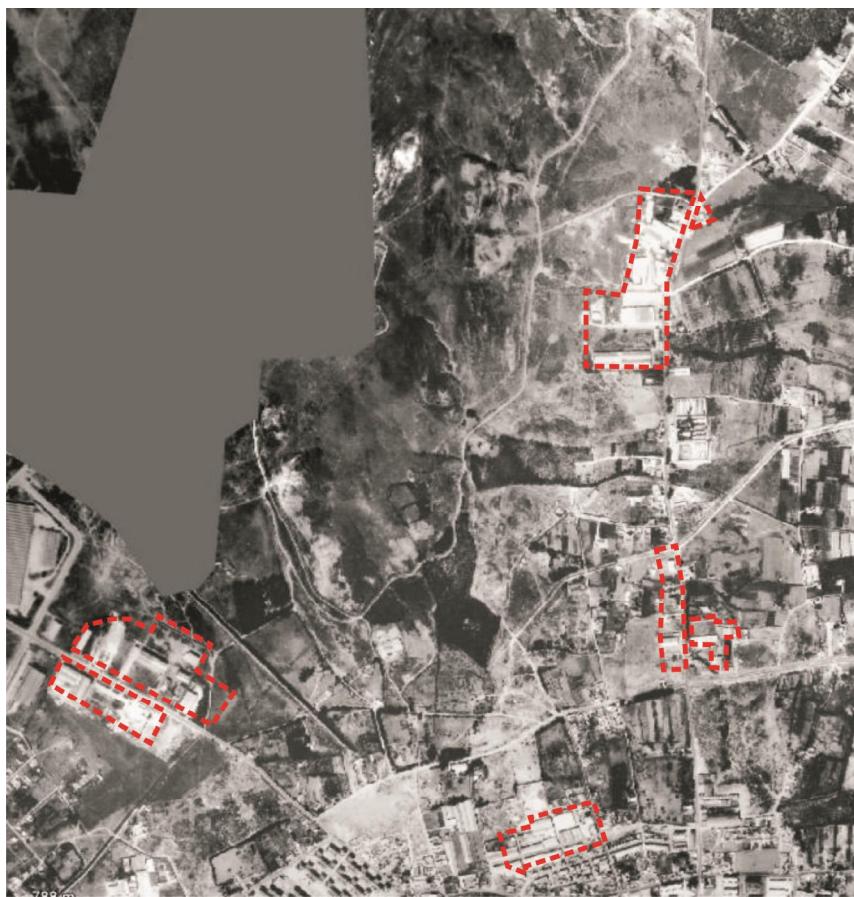
Pese a la atonía del mercado de viviendas, existe una demanda de viviendas para la formación de nuevos hogares, que puede estimarse en un total de 4.200 unidades, con independencia de las viviendas para uso turístico en las urbanizaciones.



**ILUSTRACIÓN 26.**  
Áreas productivas industriales  
y de almacenaje en 1977.  
Fuente: Google Earth y vuelo  
general de España del  
Ministerio de Vivienda.



**ILUSTRACIÓN 27.**  
Áreas productivas industriales  
y de almacenaje en 1984.  
Fuente: Google Earth y vuelo  
general de Andalucía de la  
Consejería de Obras Públicas y  
Transportes.



**ILUSTRACIÓN 28.**  
Áreas productivas industriales  
y de almacenaje en 2003.  
Fuente: Google Earth y  
DigitalGlobe.



**ILUSTRACIÓN 29.**  
Áreas productivas industriales  
y de almacenaje en 2016.  
Fuente: Google Earth y  
DigitalGlobe.

### 3.4. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Las distintas actividades económicas en La Línea de la Concepción desde 1985 hasta la actualidad han sufrido una evolución bastante desigual, ya que mientras unas han prácticamente desaparecido, otras han tenido un fuerte incremento y otras con períodos mejores o peores se han mantenido.

En el caso de la agricultura, se puede afirmar que la actividad ha desaparecido tras la parcelación y edificación irregular de El Zabal, pasando la superficie explotada de más de 250 hectáreas en 1984 a unas testimoniales 13 hectáreas en la actualidad, según los datos de la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural.

Las actividades productivas industriales y de almacenaje se localizan fundamentalmente en la zona de El Zabal, en ambas márgenes de la carretera A-383, en la carretera de las Industrias y en la Unidad Urbanística 7, Manuel de Falla, Bolivia.

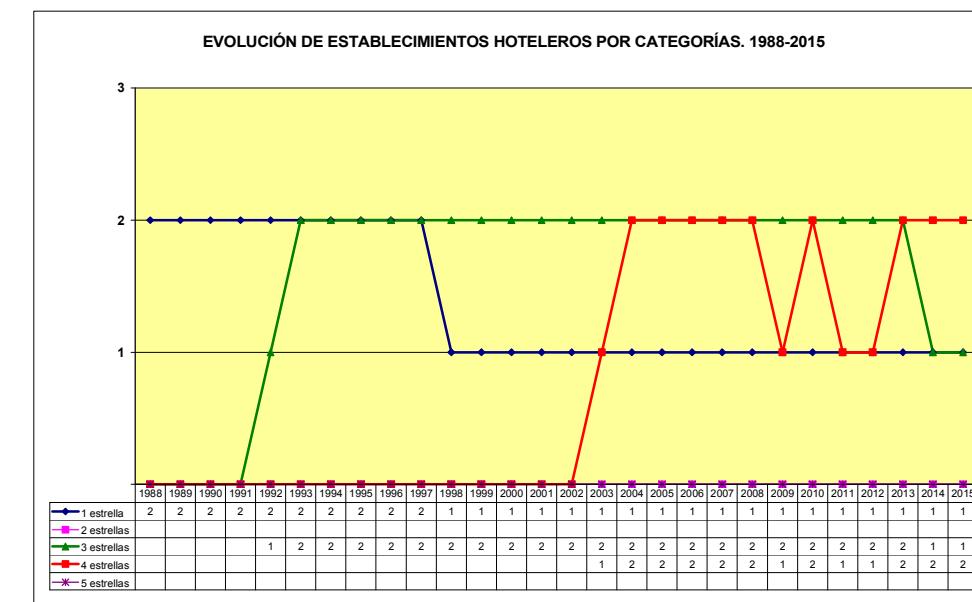
Entre 1984 y la actualidad (ver imágenes de la página anterior) el desarrollo de las áreas industriales y de almacenaje se ha producido fundamentalmente en las áreas reservadas para dicho uso en el Zabal (suelo urbano y sector urbanizable el Zabal Industrial II), en ambas márgenes de la carretera A-383. En el momento actual existen unas cincuenta hectáreas destinadas de forma efectiva a la implantación de actividades productivas, logísticas, de almacenaje o de comercio al por mayor.

Pese a haberse producido el desarrollo de algunos de los suelos reservados, la mayor parte está aun sin ordenar ni urbanizar (actuaciones 02A-01-01(I), en suelo urbanizable sectorizado y 02B-01, en suelo urbanizable no sectorizado), aun cuando no existen en la actualidad reservas de suelo urbanizado ni ordenado para actividades productivas.

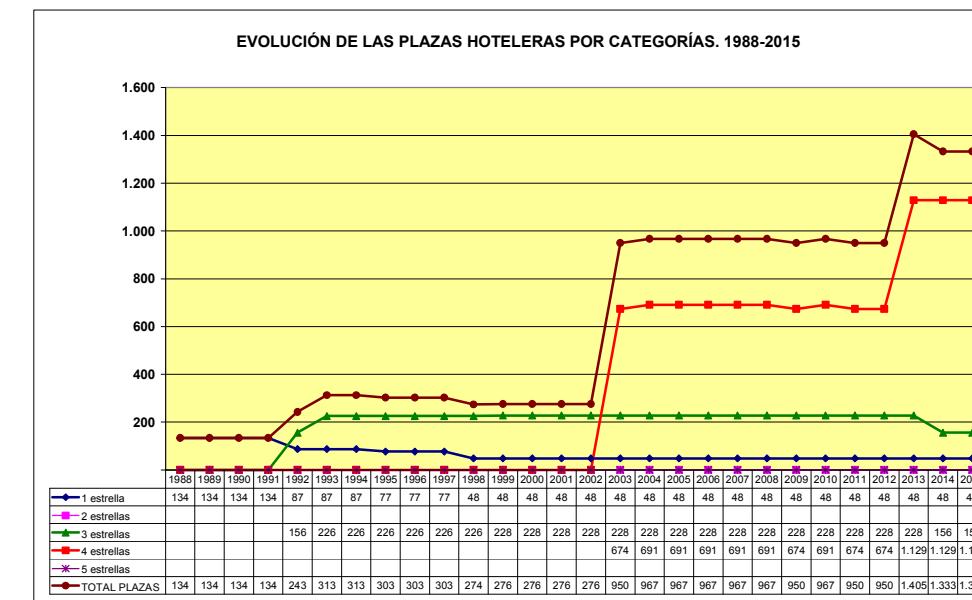
En todo caso, la evolución de las actividades productivas no puede considerarse suficiente ni adecuada para satisfacer la demanda de empleo existente, cuando de los 2.565 trabajadores ocupados en la industria, según el Censo de 2011, sólo 840, menos de una tercera parte, trabajaba en el municipio de La Línea.

El sector construcción ha tenido un fuerte desarrollo, tanto en el municipio de La Línea, como en el resto de la Comarca, incluyendo Gibraltar, en el período entre 1985 y la actualidad, recuérdese que sólo en La Línea se han construido más de once mil viviendas durante el mismo. Sin embargo, la población empleada en el sector, siendo superior a la media andaluza, no es especialmente destacable (el 8,42% de la población empleada en La Línea, frente al 7,46% en Andalucía), si bien, los datos son del censo del 2011, momento de gravísima crisis en el sector.

Respecto al sector servicios, es destacable el incremento sufrido especialmente por el subsector del turismo en el que entre 1988 y 2014 los establecimientos hoteleros han pasado de dos a cuatro, pero sobre todo, las plazas hoteleras se han multiplicado por diez, pasando de 134 a 1.333, fundamentalmente en hoteles de cuatro estrellas (ver gráficas adjuntas).



**ILUSTRACIÓN 30.**  
Evolución de los establecimientos hoteleros en La Línea de la Concepción 1988-2015.  
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.



**ILUSTRACIÓN 31.**  
Evolución de las plazas en establecimientos hoteleros en La Línea de la Concepción 1988-2015.  
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Sin embargo, el mayor desarrollo ha sido en la vivienda turística-estacional, subsector en el cual se ha pasado de prácticamente cero viviendas en 1984 a casi 3.000 en la actualidad.

En definitiva, el sector que realmente ha evolucionado muy favorablemente y se ha convertido en uno de los pilares económicos y de creación de empleo del municipio ha sido el terciario y dentro del terciario, el subsector turístico, subsector que todavía presenta una fuerte capacidad de crecimiento.

Pese a todo lo anterior, la situación económica y laboral en La Línea de la Concepción no ha evolucionado positivamente o, al menos, todo lo positivamente que sería necesario para que la población alcance un adecuado nivel de vida.

En la actualidad la tasa de desempleo es del 37%, una de las más altas a nivel autonómico y estatal y, como se verá más adelante más del 40% de la población ocupada de La Línea trabaja fuera del municipio o lo que es lo mismo, el municipio de La Línea sólo ha sido capaz de crear empleo para el 38% de su población activa, lo que da mucho que pensar sobre la necesidad de fomentar la creación de áreas productivas e instalaciones turísticas para posibilitar el desarrollo social y económico de la población.

## **4. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE.**

### **4.1. CARACTERIZACIÓN DEL VIGENTE PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.**

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción inició su elaboración en el entorno del año 1980, tramitándose entre 1981 y 1985, año en el que se aprueba parcialmente (básicamente el suelo urbano y parte de la clasificación del suelo).

Entre los años 1985 y 1989 se tramitan diversos documentos complementarios, con la finalidad de alcanzar la total aprobación de las determinaciones del Plan en las distintas clases de suelo, hito que se alcanza en septiembre de 1989.

La complejidad del proceso de aprobación definitiva del Plan obligó a la elaboración de un Texto Refundido, que quedó finalmente aprobado en julio de 1993, es decir, más de diez años después de haber iniciado su elaboración.

Como consecuencia del Decreto 11/2008, de 22 de enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas, el Ayuntamiento de La Línea elabora y aprueba con fecha 13 de abril de 2009, el Documento de Adaptación Parcial del PGOU a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

En definitiva y con independencia de la Adaptación Parcial formulada en 2009, las determinaciones del vigente Plan tienen entre 25 y 30 años de aplicación, período que se considera excesivo para la validez de cualquier instrumento de planeamiento general, haciendo que pierda su finalidad de documento rector de la transformación urbana y quede exclusivamente, aun cuando obsoleto, como instrumento de control de la actividad urbanística privada.

Desde la aprobación del vigente Plan General se han aprobado tres leyes estatales del suelo (Ley 8/90 y su Texto Refundido del 92, Ley 6/98 y la vigente Ley del Suelo), la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, con sus innumerables modificaciones, la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, la Ley de Carreteras de Andalucía, la reforma de la Ley de Carreteras del Estado, la reforma de la Ley de Costas, la reforma de la Ley de Puertos,...etc. Con independencia de que parte de la nueva legislación haya podido ser integrada en el documento de Adaptación Parcial, el vigente Plan General está obsoleto respecto al vigente marco legal.

Por otra parte, el Plan General se aprobó sin que estuviera concluido en deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre, cuestión de vital importancia dadas las características territoriales del municipio.

De la misma forma, el Plan General no fue sometido a Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que su desarrollo presenta problemas ambientales, tanto desde el punto de fondo, como desde el punto de vista formal.

De la misma manera, desde su conclusión se han aprobado el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan de Protección del Corredor Litoral y el Plan de Ordenación del Territorio del Campo del Gibraltar, documentos a los que lógicamente no se encuentra adaptado el Modelo Territorial que en su momento estableció el vigente Plan General.

Además, el Plan General ha sufrido multitud de modificaciones de mayor o menor importancia que han afectado, tanto al Modelo Urbano inicial, como a la propia coherencia de las determinaciones de aplicación.

Dicho todo lo anterior, que pretende señalar que se está ante un plan obsoleto desde todos los puntos de vista, hay que indicar también algunas singularidades del propio Plan:

- Es extraordinariamente complejo para un municipio que, entonces, tenía poco más de 56.000 habitantes, sin experiencia en el desarrollo urbanístico, y por tanto con una capacidad de gestión limitada.
- Cargó excesivamente la financiación y ejecución de las actuaciones sobre el Ayuntamiento, que no pudo hacer frente a las mismas.
- Es sumamente minucioso en sus determinaciones, tanto para el suelo urbano como para el suelo urbanizable programado, pretendiendo un excesivo control del desarrollo de la ordenación, lo que en definitiva dificulta su posterior ejecución.
- Pese al detalle con el que desarrolla la ordenación y su forma de ejecución, previó multitud de actuaciones, especialmente en el suelo urbano, sin prever mecanismos de gestión para las mismas.
- La metodología planteada de tratamiento no integrado de los distintos sistemas generales y de fragmentación del término municipal en distintas unidades urbanísticas, da lugar a la ausencia de una visión integral del Modelo Territorial y, sobre todo, Urbano pretendido, cuando ese es precisamente el principal problema urbanístico de La Línea de la Concepción: la fragmentación urbana y la ausencia de una estructura urbana intermedia que consiga aglutinar y dar coherencia a los distintos fragmentos.



**ILUSTRACIÓN 32.**

Plano de Estructura General y Orgánica del TR PGOU de La Línea de la Concepción.

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea).



**TABLA 1**  
Cuantificación de sus determinaciones realizada por el Plan General vigente.

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea) y elaboración propia.

**CUANTIFICACIÓN REALIZADA POR EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA VIGENTE**

UNIDAD URBANÍSTICA	TOTAL	SUPERFICIE			VIVIENDAS EXISTENTES	TOTAL	VIVIENDAS PREVISTAS		INCREMENTO DE VIVIENDAS	
		S.URBANO	S.URBANIZABLE	SIST. GENERALES			S.URBANO	S.URBANIZABLE	S.URBANO	S.URBANIZABLE
UU-1	28,28	19,70	7,67	1,14	521	1.551	1.167	384	646	384
UU-2	155,16	51,68	82,39	21,11	31	567	110	457	79	457
UU-3	72,47	60,40	7,82	4,25	4.073	5.001	4.610	391	537	391
UU-5	88,11	84,22	-	3,89	4.367	6.740	6.740	-	2.373	-
UU-6	59,50	52,12	7,38	-	2.944	3.906	3.537	447	593	447
UU-7	48,16	16,35	31,81	-	340	2.382	792	1.590	452	1.590
UU-8	3,68	3,02	-	0,66	1	166	166	-	165	-
UU-9	62,40	37,43	21,59	3,48	1.699	3.747	2.513	1.234	814	1.234
UU-10	36,88	-	-	36,88	1	4	4	-	3	-
UU-11	52,77	39,03	13,74	-	1.590	3.217	2.342	875	752	875
UU-12	4,44	0,80	-	3,64	65	65	65	-	-	-
UU-13	26,55	21,51	5,04	-	1.303	1.607	1.389	218	86	218
UU-14	511,80	38,77	372,71	100,32	24	6.114	218	5.896	194	5.896
UU-17	253,38	-	-	-	180	180	180	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.403,58</b>	<b>425,03</b>	<b>550,15</b>	<b>175,37</b>	<b>17.139</b>	<b>35.247</b>	<b>23.833</b>	<b>11.492</b>	<b>6.694</b>	<b>11.492</b>



El Plan realizó una previsión de crecimiento poblacional de más de 120.000 habitantes horizonte, cuando en el momento de su redacción la población era de 56.000. Indudablemente dicha previsión se ha demostrado errónea, pero especialmente hay que indicar que, como a continuación se verá, el Plan no previó la estructura urbana necesaria para dicha población.

El Plan General propuso un Modelo Territorial basado en:

- Una ciudad mayoritariamente residencial compacta de media y alta densidad en el interior de la ronda urbana, coincidiendo con la ciudad tradicional.
- Un área mayoritariamente industrial al norte de la ronda urbana y al oeste de la carretera A-383, sobre los suelos con topografía admisible para dicho uso.
- Unas áreas aisladas de desarrollo turístico residencial de baja densidad, en el centro y norte del municipio sobre suelos con una topografía serrana.

La estructura de este modelo se compone del sistema de comunicaciones, del sistema de espacios libres, del sistema de equipamientos y de los sistemas de infraestructuras.

El sistema de comunicaciones incluye el sistema viario, el sistema portuario y el sistema de transportes, interesando en este apartado fundamentalmente el primero.

El sistema general viario propuesto consta de dos niveles jerárquicos la red arterial viaria y la red de distribución básica urbana.

Forman parte de la red arterial viaria los accesos territoriales, incluida una variante de la A-383 y su prolongación hasta la plaza de toros y la ronda urbana.

La red de distribución básica urbana se compone de un conjunto de vías existentes y previstas que tratan de articular los distintos fragmentos, resultado de la evolución urbana de la ciudad. La intención del Plan es construir una malla en dirección este-oeste y norte-sur. Intención que choca con la debilidad del viario del núcleo urbano, sobre todo en su zona central, y con la impermeabilidad en el sentido este-oeste debido al proceso antes descrito de transformación de las huertas en supermanzanas urbanas.

El sistema general de espacios libres está compuesto por tres subsistemas principales, los parques urbanos públicos, los parques suburbanos (ordenados y no programados) y los parques deportivos (urbanos y suburbanos). La propuesta del sistema de espacios libres que realiza el Plan, aun cuando en teoría satisface el estándar exigido sobradamente, se considera poco estructurada, ya que los distintos espacios se prevén de forma aislada, excepto en el caso del litoral mediterráneo, no consiguiendo en ningún momento constituir un sistema continuo y organizado, y muchos de ellos, especialmente los suburbanos, se proponen con fines más de protección del paisaje, que de facilitar el uso público.

El sistema general de equipamientos está constituido por siete subsistemas organizados según su función o el servicio que prestan y un subsistema de suelos de reserva para la ubicación de nuevos equipamientos. Los subsistemas son: asistencial, sanitario, docente, socio-cultural, administrativo, comercial y servicios públicos.

De la propuesta de sistema general de equipamientos sorprende que, prácticamente en su totalidad o bien son existentes y funcionando o bien el suelo ya tenía carácter público, aun cuando no estuviera implantado el servicio y sólo se prevé la gestión de nuevos suelos equipamentales en los sectores turísticos cuando, como se ha dicho, el Plan hacía la previsión de elevar la población de La Línea de 56.000 a más 120.000 habitantes. Del mismo modo sorprende la no previsión de sistemas generales de equipamiento en el norte y noroeste del núcleo urbano, siendo, por el contrario una de las zonas más pobladas.

Respecto a la clasificación del suelo realizada por el Plan (ver tabla de la página anterior), el Plan clasifica como suelo urbano para usos globales lucrativos una superficie de 425,03 hectáreas, a las que habría que sumarle otras 50 hectáreas aproximadamente de sistemas generales, igualmente clasificados como suelo urbano, lo que arroja una densidad media inicial del suelo urbano de 35,7 viviendas/hectárea y de 118 habitantes/hectárea, que con la ejecución del Plan deberían transformarse en 50 viviendas/hectárea, es decir, un incremento de la densidad residencial del 40%.

Como suelo urbanizable (programado y no programado) el Plan clasifica 550,15 hectáreas para usos globales lucrativos y unas 100 hectáreas de sistemas generales, clasificados igualmente como suelo urbanizable, mayoritariamente no programado.

La cuantificación de las viviendas existentes realizada por el Plan General es muy semejante a la realizada por el Censo de Viviendas de 1981, 17.139, frente a 17.475, por lo que se considera ajustada a la realidad. Sobre esta cantidad de viviendas el Plan prevé la realización de 18.186 viviendas más, 6.694 en suelo urbano y 11.492 en suelo urbanizable, correspondiendo los mayores incrementos por densificación a la zona Centro, en el suelo urbano y a la zona norte de expansión turística, en el suelo urbanizable.

Finalmente, el Plan General delimitó cinco áreas de suelo no urbanizable, cuatro especialmente protegidas y una sin especial protección. Las áreas protegidas fueron: Litoral Costero (frente mediterráneo); Agrícola (el Zabal Bajo); Natural (Sierra Carbonera); y Forestal Paisajístico Destino Parque (coincidente con los suelos calificados como Sistema General de Espacios Libres, Parque Suburbano).

Como conclusión, podría decirse que el vigente Plan General propuso un amplio crecimiento y unas reformas urbanas ambiciosas, sobre una propuesta de estructura general relativamente débil, cargando además sobre un Ayuntamiento con capacidad financiera y de gestión limitadas gran parte de la responsabilidad del desarrollo y ejecución de las muy numerosas actuaciones previstas.

**ILUSTRACIÓN 33.**

Montaje de los planos de ordenación de las Unidades Urbanísticas del TR PGOU de La Línea de la Concepción.

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea) y elaboración propia.



#### **4.2. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.**

El desarrollo y la ejecución del Plan General pueden calificarse como sumamente contradictorios, ya que mientras algunas determinaciones se han ejecutado casi íntegramente otras, sin embargo, prácticamente no han sido desarrolladas ni ejecutadas en absoluto.

Respecto a los elementos de la Estructura General y Orgánica hay que indicar:

- Del sistema general viario red arterial urbana se ha realizado parcialmente la mejora y duplicación de accesos, excepto en el tramo de la variante de la A-383 entre Santa Margarita y la Ronda Urbana (unos 2.400 metros) correspondientes a la zona industrial de El Zabal. Del mismo modo, se ha concluido el cierre de la ronda urbana, si bien con un trazado distinto al previsto por el Plan en el tramo noroeste. Por último, el nuevo acceso entre la ronda urbana y la plaza de toros se ha ejecutado parcialmente, quedando pendientes los tramos que precisan de reforma urbana. De la red de distribución básica urbana la ejecución puede considerarse mínima, ya que, casi todos aquellos tramos que precisaban de reforma urbana para su compleción, no han sido ejecutados.
- El resto de elementos del sistema general de comunicaciones, puertos y estación de autobuses si han sido ejecutados.
- Del sistema general de espacios libres la ejecución puede considerarse mínima, habiéndose obtenido y parcialmente tratado sólo aquellos espacios de parque suburbano relacionados con la expansión turística. En consecuencia, la evolución del estándar puede considerarse negativa debido al incremento de población, frente a la congelación de los espacios libres.
- Del sistema general de equipamiento podría decirse casi lo mismo que del de espacios libres, habiéndose obtenido, y en algunos casos ejecutados, los suelos en reserva, mayoritariamente localizados en las áreas de expansión turística. La principal variación en el sistema ha sido la construcción del nuevo Hospital Comarcal, determinación no prevista en el Plan General inicial.

En relación a los usos lucrativos hay que distinguir:

- Del uso residencial permanente, la ejecución de la edificación ha sido mínima ya que de las aproximadamente 7.600 viviendas previstas por el Plan en actuaciones en suelo urbano, transitorio y urbanizable, sólo se han ejecutado unas 2.900, es decir, en treinta años sólo se ha llegado a la ejecución del 38% de lo previsto. Sin embargo, el crecimiento residencial se ha producido mayoritariamente de otras dos formas: mediante densificación del suelo urbano consolidado con unas 4.100 viviendas; y por edificación del suelo no urbanizable en El Zabal, unas 1.000 viviendas.

- Del uso industrial, de las 80 hectáreas previstas por el Plan en el suelo urbanizable, se han urbanizado poco más de 11,5 hectáreas, es decir, menos del 15%.
- Respecto del uso turístico hay que decir justamente lo contrario que de los otros dos usos anteriores, ya que se ha urbanizado la casi totalidad del suelo urbanizable programado y más de la mitad del no programado. Respecto a su edificación, se han construido unas 2.900 viviendas de las aproximadamente 6.400 previstas, es decir, algo más del 45%.

En definitiva, puede afirmarse que con carácter general el nivel de ejecución público-privado del Plan ha sido muy escaso, excepto en lo que se refiere a la densificación del suelo urbano consolidado de uso residencial permanente y a la implantación del uso turístico.

Si se considera que en los treinta años de vigencia del Plan ha habido dos períodos (1987-1992 y 1998-2007) que han durado casi la mitad del tiempo de aplicación, de un desarrollo de infraestructuras, urbano e inmobiliario muy potente, es necesario plantearse la validez del mismo para satisfacer las necesidades que el municipio de La Línea presentaba y sigue en gran parte presentando.

Por otra parte, si se compara la transformación socioeconómica y urbanística que han tenido otros municipios andaluces de una jerarquía urbana similar, con la transformación habida en La Línea, no se puede evitar la sensación de que se han perdido muchas oportunidades y mucho tiempo. Sin duda, ni toda ni siquiera mayoría de la responsabilidad es del Plan General, pero, también sin duda, este no ha sido un instrumento útil para dicha transformación.

Como se ha dicho antes, todo Plan General tiene dos finalidades complementarias: promover la mejora y la transformación urbana y servir de marco normativo para la actuación público-privada. Tras treinta años de vigencia y con un nivel tan escaso de ejecución, el vigente Plan General no es ya un instrumento adecuado para la mejora y transformación de La Línea, muy posiblemente porque las actuaciones que aquél preveía estén en su mayoría obsoletas en la actualidad.



**TABLA 2.**  
Análisis de la ejecución de los ámbitos del suelo urbano delimitados por el Plan General para su reordenación y gestión urbanística.  
Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea) y elaboración propia.

## ÁMBITOS DEL SUELO URBANO DELIMITADOS POR EL PLAN GENERAL PARA REORDENACIÓN Y GESTIÓN

DENOMINACIONES			UUI	SUPERFICIE (M2S)	USO	INTENSIDAD (M2T/M2S)	EDIFICABILIDAD (M2T)	VIVIENDAS	DOTACIONES (M2S)	PLANEAMIENTO	GESTIÓN	EJECUCIÓN
EDCV-P-1	ED-P-1	SP-01-01	1	14.820	RESIDENCIAL	0,83	12.301	123	6.872	NO	NO	NO
EDCV-P-3	ED-P-3	SP-03-01	3	3.325	RESIDENCIAL	1,75	5.819	58	1.650	NO	NO	NO
<b>EDCV-P-5</b>	<b>ED-P-5</b>	<b>UAP-05-01</b>	<b>5</b>	<b>59.552</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>0,50</b>	<b>29.776</b>	<b>298</b>	<b>44.166</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
EDCV-P-6	ED-P-6	SP-05-02	5	1.272	RESIDENCIAL	1,60	2.035	20	342	NO	NO	NO
EDCV-P-7	ED-P-7	SP-05-03	5	857	RESIDENCIAL	1,60	1.371	14	336	NO	NO	NO
<b>EDCV-P-10</b>	<b>ED-P-10</b>	<b>SP-05-11</b>	<b>5</b>	<b>5.808</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>2,00</b>	<b>11.616</b>	<b>116</b>	<b>2.668</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
EDCV-P-11	ED-P-11	SP-05-04	5	11.570	RESIDENCIAL	1,25	14.463	145	2.708	NO	NO	NO
EDCV-P-13	ED-P-13	SP-05-09	5	2.207	RESIDENCIAL	2,00	4.414	44	456	NO	NO	NO
EDCV-P-40	ED-P-40	SP-05-06	5	2.340	RESIDENCIAL	2,00	4.680	47	1.080	SI	SI	NO
EDCV-P-41	ED-P-41	SP-05-07	5	2.226	RESIDENCIAL	2,00	4.452	45	786	NO	NO	NO
<b>EDCV-P-42</b>	<b>ED-P-42</b>	<b>SP-05-08</b>	<b>5</b>	<b>1.042</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>2,00</b>	<b>2.084</b>	<b>21</b>	<b>394</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>EDCV-P-14</b>	<b>ED-P-14</b>	<b>SP-06-05</b>	<b>6</b>	<b>3.159</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>1,25</b>	<b>3.949</b>	<b>39</b>	<b>948</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
EDCV-P-15	ED-P-15	SP-06-11	6	3.116	RESIDENCIAL	1,25	3.895	39	1.335	NO	NO	NO
EDCV-P-16	ED-P-16	SP-06-12	6	4.284	RESIDENCIAL	1,25	5.355	54	971	SI	SI	NO
EDCV-P-17	ED-P-17	SP-06-03	6	6.697	RESIDENCIAL	1,25	8.371	84	8.646	SI		PARCIAL
<b>EDCV-P-18</b>	<b>ED-P-18</b>	<b>SP-06-04</b>	<b>6</b>	<b>8.882</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>1,25</b>	<b>11.103</b>	<b>111</b>	<b>2.385</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
EDCV-P-19	ED-P-19	SP-06-06	6	3.812	RESIDENCIAL	1,25	4.765	48	1.350	SI	SI	NO
EDCV-P-20	ED-P-20	SP-06-07	6	3.427	RESIDENCIAL	1,25	4.284	43	1.063	NO	NO	NO
EDCV-P-22	ED-P-22	SP-06-02	6	5.931	RESIDENCIAL	1,50	8.897	89	2.888	SI		NO
EDCV-P-23	ED-P-23	SP-06-04	6	979	RESIDENCIAL	1,50	1.469	15	468	NO	NO	NO
EDCV-P-24	ED-P-24	SP-06-10	6	7.604	RESIDENCIAL	1,50	11.406	114	1.355	SI		NO
EDCV-P-39	ED-P-39	SP-06-02	6	1.005	RESIDENCIAL	1,25	1.256	13	320	NO	NO	NO
EDCV-P-26	ED-P-26	SP-07-02	7	7.763	RESIDENCIAL	1,00	7.763	78	4.222	NO	NO	NO
EDCV-P-28	Sin determinaciones		7			1,25						
EDCV-P-32	ED-P-32	SP-09-01	9	4.097	RESIDENCIAL	1,25	5.121	51	1.349	NO	NO	NO
<b>EDCV-P-34</b>	<b>ED-P-34</b>	<b>SP-11-03</b>	<b>11</b>	<b>10.334</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>1,15</b>	<b>11.884</b>	<b>119</b>	<b>6.122</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
EDCV-P-35	Sin determinaciones		11									
EDCV-P-37	ED-P-37	SP-11-02	11	6.274	RESIDENCIAL	1,00	6.274	63	2.789	SI		PARCIAL
<b>ESTUDIOS DE DETALLE PROGRAMADOS</b>				<b>182.383</b>		<b>1,04</b>	<b>188.801</b>	<b>1.888</b>	<b>97.669</b>			
EDCV-1	ED-1	S-01-04	1	946	RESIDENCIAL	1,00	946	9	-	NO	NO	NO
EDCV-2	ED-2	S-01-01	1	4.920	RESIDENCIAL	0,83	4.084	41	2.771	NO	NO	NO
EDCV-3	ED-3	S-01-02	1	1.697	RESIDENCIAL	0,83	1.409	14	440	NO	NO	NO
EDCV-9	ED-9	S-01-03	1	4.954	RESIDENCIAL	1,00	4.954	50	491	NO	NO	NO
EDCV-5	ED-5	S-03-01	3	9.175	RESIDENCIAL	0,83	7.615	76	6.532	NO	NO	NO
EDCV-6	ED-6	S-03-02	3	2.642	RESIDENCIAL	0,83	2.193	22	1.033	NO	NO	NO
EDCV-26	ED-26	S-06-03	6	2.974	RESIDENCIAL	1,25	3.718	37	518	NO	NO	NO
EDCV-28	ED-28	S-06-02	6	6.950	RESIDENCIAL	1,25	8.688	87	2.558	NO	NO	NO
EDCV-30	ED-30	S-07-01	7	1.854	RESIDENCIAL	1,00	1.854	19	117	NO	NO	PARCIAL
EDCV-31	ED-31	S-07-02	7	4.769	RESIDENCIAL	1,00	4.769	48	748	NO	NO	NO
EDCV-37	Sin determinaciones		9									
EDCV-43	ED-43	S-11-04	11	3.825	RESIDENCIAL	1,10	4.208	42	2.594	NO	NO	NO
EDCV-46	ED-46	S-13-02	13	9.476	RESIDENCIAL	0,75	7.107	71	6.356	NO	NO	NO
EDCV-47	ED-47	S-13-03	13	2.407	RESIDENCIAL	0,60	1.444	14	1.133	NO	NO	NO
<b>ESTUDIOS DE DETALLE NO PROGRAMADOS</b>				<b>15.708</b>		<b>0,81</b>	<b>12.759</b>	<b>128</b>	<b>10.083</b>			
<b>PE-ED-1</b>	<b>UAP-13-01/02 (I)</b>		<b>13</b>	<b>2.335</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>0,75</b>	<b>1.751</b>	<b>18</b>	<b>584</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>PE-ED-2</b>	<b>UAP-13-01/02 (I)</b>		<b>13</b>	<b>5.815</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>0,75</b>	<b>4.361</b>	<b>44</b>	<b>1.454</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>PE-ED-3</b>	<b>UAP-13-01/02 (I)</b>		<b>13</b>	<b>9.600</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>0,75</b>	<b>7.200</b>	<b>72</b>	<b>2.400</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>PE-ED-4</b>	<b>UAP-13-01/02 (I)</b>		<b>13</b>	<b>8.450</b>	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>0,75</b>	<b>6.338</b>	<b>63</b>	<b>2.113</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>PLANES ESPECIALES</b>				<b>26.200</b>		<b>0,75</b>	<b>19.650</b>	<b>197</b>	<b>6.551</b>			
ED-P-02-02			2	25.520	INDISTINTO	0,50	12.760	128	7.040	NO	NO	NO
<b>OTRAS ACTUACIONES INTEGRADAS</b>				<b>25.520</b>		<b>0,50</b>	<b>12.760</b>	<b>128</b>	<b>7.040</b>			
<b>TOTAL</b>				<b>223.611</b>		<b>0,96</b>	<b>214.320</b>	<b>2.143</b>	<b>114.792</b>			

#### 4.2.1. Desarrollo y ejecución del Plan General en el Suelo Urbano.

Como se ha indicado anteriormente, el Plan General de La Línea formuló una ordenación del suelo urbano extraordinariamente pormenorizada, tanto para lo que hoy se denominaría suelo urbano consolidado, como para el no consolidado.

En efecto, el Plan General delimitó hasta 45 ámbitos, con una superficie superior a las 22 hectáreas, sometidos a reordenación, equidistribución y cesión de espacios públicos. La edificabilidad total que les asignó fue superior a los 214.000 M<sup>2</sup>t, lo que significa una edificabilidad media muy aproximada a 1M<sup>2</sup>t/M<sup>2</sup>s. En general, no estableció el número de viviendas máximo, por lo que de forma conservadora se ha estimado la posibilidad de edificar 1 vivienda por cada 100 M<sup>2</sup>t, lo que arroja un total de viviendas posibles muy próximo a las 2.150 unidades.

Las cesiones para dotaciones previstas suman un total aproximado de 114.000 M<sup>2</sup>s, es decir, algo más de la mitad del suelo total delimitado, estando destinadas mayoritariamente a nuevo viario de carácter local.

La justificación urbanística para la delimitación de estos ámbitos es en la mayor parte de los casos la apertura de viario local con una triple finalidad: de una parte, permeabilizar la trama viaria en el sentido este-oeste, en las zonas de antiguas huertas; de otra, colmar el interior de las supermanzanas que habían quedado rodeadas de edificación en el exterior, pero vacías en el interior; y finalmente, obtener pequeños espacios libres y equipamientos locales.

De los 45 ámbitos delimitados, en treinta años sólo se han ejecutado 10, menos de la cuarta parte, y de ellos 5 han sido actuaciones públicas sobre suelos públicos o vacantes. Las actuaciones ejecutadas suman 900 viviendas de las 2.140 previstas por el Plan, integrando las actuaciones públicas indicadas unas 500 viviendas de las 900 ejecutadas.

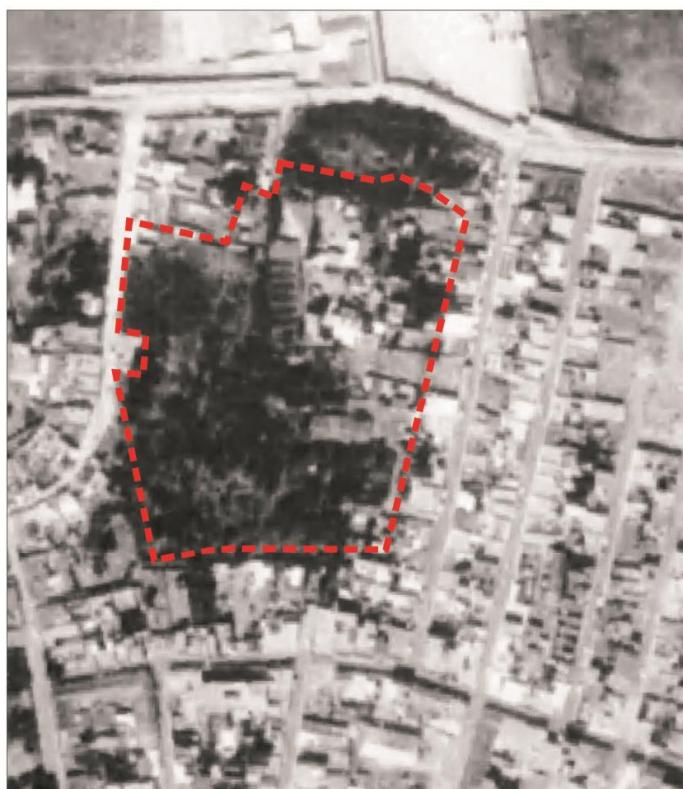
Este nivel tan bajo de ejecución de las actuaciones previstas en suelo urbano es singular en el contexto temporal en el que se ha producido. Entre mediados de la década de los 80 y finales de la década de los 90 del pasado siglo, se produjo en Andalucía una ejecución mayoritaria de las actuaciones previstas por los planes en el suelo urbano, ya que antes de la explosión inmobiliaria del principio del presente siglo, dichas actuaciones eran la preferida por los promotores inmobiliarios, al poderse ejecutar de manera autónoma, rápida y con riesgo limitado, frente a la actuación en grandes sectores del suelo urbanizable.

Las singularidades en La Línea de la Concepción han sido fundamentalmente dos:

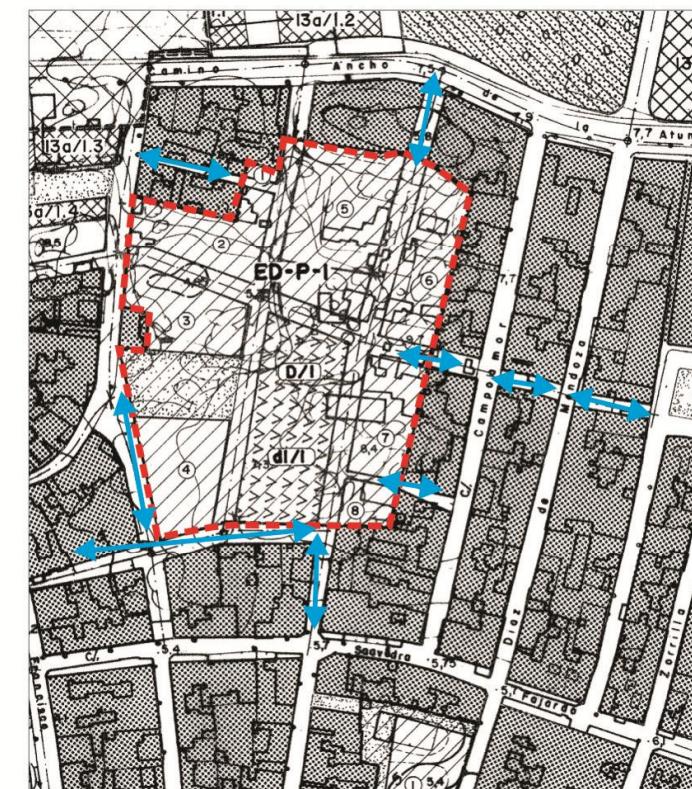
- Que se ha producido una importante densificación del suelo urbano consolidado con actuaciones por licencia directa.
- Que el Plan General diseñó unas actuaciones incompletas, muy complejas de gestión y cuya responsabilidad de ejecución recaía sobre un Ayuntamiento sin medios para afrontarlas.

#### EJEMPLO DE PROPUESTA DE REORDENACIÓN DEL PLAN GENERAL. ED-P-1.

ILUSTRACIÓN 34.  
Análisis del ED-P-1.  
Fuente: Elaboración propia.



ESTADO INICIAL (ORTOFOTO 1984).



PROPIUESTA DEL PLAN GENERAL.



ESTADO ACTUAL (ORTOFOTO 2014).



Ayuntamiento de La Línea

Sirva como ejemplo del problema la actuación ED-P-1. Se trata del centro de una supermanzana con unas dimensiones medias de 210 por 130 metros. La actuación persigue las tres finalidades antes indicadas: permeabilizar la trama, fragmentar y colmatar el interior de la supermanzana y obtener suelos dotacionales.

El ámbito tiene casi 1,5 hectáreas y una edificabilidad de 0,83 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, lo que permite edificar algo más de 120 viviendas, resultando, en principio, una actuación interesante para la iniciativa privada.

Sin embargo, los problemas que se plantean son varios:

- La delimitación incorpora una importante cantidad propietarios en situaciones muy distintas: parcelas construidas y no construidas o parcelas interiores y exteriores.
- Del mismo modo, el ámbito incorpora partes de parcelas construidas y excluye parcelas no construidas.
- La accesibilidad al ámbito depende de actuaciones externas a él. Hasta 7 actuaciones aisladas de apertura de viario a cargo del Ayuntamiento.
- La permeabilidad pretendida de la trama urbana conlleva la ejecución de la actuación, así como la ejecución de otras 2 actuaciones aisladas, además de las 7 indicadas anteriormente.

En estas condiciones puede afirmarse que la actuación pretendida es de imposible ejecución, habiendo dado lugar a que durante el tiempo transcurrido, al quedar la zona urbanísticamente paralizada, la edificación y el propio ámbito urbano se hayan degradado y se hayan realizado actuaciones irregulares de parcelación y edificación que dificultan aun más la actuación.

Estas mismas dificultades, en mayor o menor medida, se producen en muchos de los ámbitos delimitados, lo que justifica su escasa ejecución.

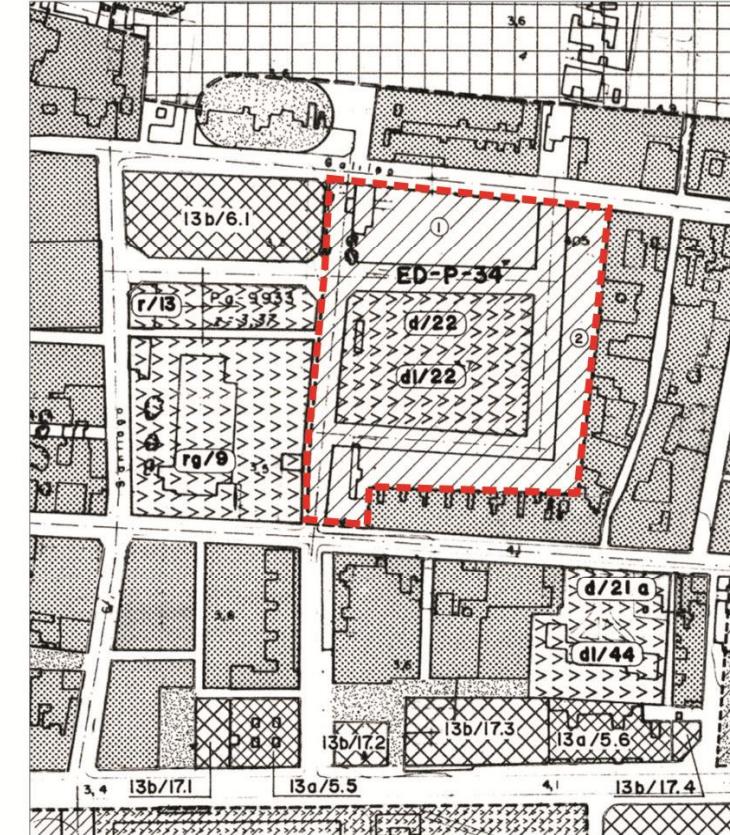
En el caso contrario, puede ponerse como ejemplo el ED-P-34, en el que su facilidad de gestión y su autonomía han permitido la ejecución, lográndose los objetivos propuestos por el Plan.

A la vista de todo lo anterior puede afirmarse que la ejecución de las previsiones del Plan General en el suelo urbano ha sido muy escasa, no habiéndose alcanzado los objetivos de mejora y reordenación urbanas pretendidos, pero que, sin embargo, han dado lugar a la creación de zonas degradadas por la imposibilidad de actuar sobre las mismas. Como consecuencia de ello, se considera que los criterios de reordenación y la delimitación de los ámbitos de gestión previstos en el Plan General precisan de una revisión integral que, en algunos casos podrían conducir a su desaparición.

**ILUSTRACIÓN 35.**  
Análisis del ED-P-34.  
Fuente: Elaboración propia.



ESTADO INICIAL (ORTOFOTO 1984).



PROPIUESTA DEL PLAN GENERAL.



ESTADO ACTUAL (ORTOFOTO 2014).

#### 4.2.2. Desarrollo y ejecución del Plan General en el Suelo Urbanizable.

Frente a lo sucedido con el suelo urbano, el suelo urbanizable ha tenido un nivel de ejecución bastante aceptable como puede comprobarse en las tablas de la página siguiente.

Los dos sectores integrados por el Plan General como suelo urbanizable transitorio han sido mayoritariamente ejecutados, restando sólo por urbanizar y edificar la segunda unidad de ejecución de El Conchal I.

Por su parte, de los once sectores delimitados por el Plan General, nueve cuentan con la ordenación pormenorizada aprobada y ocho han iniciado o concluido su ejecución.

Del suelo urbanizable no programado (ahora no sectorizado), tres áreas, de una u otra forma, cuentan con la ordenación estructural y una de ellas (Torrenueva), además, con la ordenación pormenorizada y se encuentra urbanizada.

Por tanto, globalmente de los quince sectores delimitados, doce cuentan con la ordenación pormenorizada, once han iniciado su ejecución y tres la han concluido.

De las 9.744 viviendas previstas en suelo urbanizable con ordenación estructural aprobada, se han construido 4.477, un 46% del total, mientras que las reservas son: en suelo urbanizado, 3.142, un 32%; en suelo ordenado 842, un 9%; y en suelo sin ordenación pormenorizada 1.282, un 13%.

En el cuadro adjunto se incluye un resumen de la situación de ejecución actual y de las reservas de suelo para viviendas existentes.

En suelo urbanizable no sectorizado restan sin ordenación estructural dos áreas residenciales, con una capacidad real para algo más de 900 viviendas (150 en La Colonia y 775 en La Cañada), y un área mixta industrial-residencial en El Zabal con capacidad para unas 500 viviendas y algo menos de 300.000 M2t de uso industrial, pero con una muy compleja gestión.

Sobre las áreas no sectorizadas de La Colonia y El Zabal se han producido procesos de ocupación y edificación irregular, que pueden hacer muy compleja su ordenación y ejecución.

El área no sectorizada para uso turístico de Los Charcones, como se verá más adelante, ha quedado suprimida por el Plan de Protección del Litoral de Andalucía, por lo que no puede considerarse como reserva turística.

En definitiva, la ejecución del suelo urbanizable puede considerarse muy elevada en lo que al uso turístico se refiere e insuficiente en cuanto a los usos residencial e industrial. La inexistencia de reservas reales para estos usos a corto plazo resulta preocupante para el normal desarrollo urbano.

**TABLA 3.**  
Resumen de la cantidad de viviendas ejecutadas y en reserva, según su uso.  
Fuente: Elaboración propia.

RESUMEN DE EJECUCIÓN DE VIVIENDAS EN EL SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

USO	SECTORES URBANIZADOS		SECTORES ORDENADOS		SECTORES NO ORDENADOS	
	VIVIENDAS CONSTRUIDAS	VIVIENDAS DE RESERVA	VIVIENDAS CONSTRUIDAS	VIVIENDAS DE RESERVA	VIVIENDAS CONSTRUIDAS	VIVIENDAS DE RESERVA
USO RESIDENCIAL	1.628	408	-	842	-	1.282
USO TURÍSTICO	2.849	2.735	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>4.477</b>	<b>3.143</b>	-	<b>842</b>	-	<b>1.282</b>

Hay que indicar que de las viviendas para primera residencia en reserva sobre suelos no urbanizados, las tres cuartas partes tienen serios problemas de ordenación y gestión urbanística (San Pedro, El Conchal II Polígono 2, y Las Pedreras), por lo que realmente no pueden considerarse reservas a corto o medio plazo, reduciéndose las reservas efectivas a suelo para poco más de 500 viviendas.

En relación al uso industrial, se ha ejecutado uno de los dos sectores previstos por el Plan General, El Zabal Industrial 2, mientras el otro, El Zabal Industrial 1, permanece sin ordenación pormenorizada, por lo que las reservas para uso industrial son de algo más de 83.000 M2t.



#### ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

**TABLA 4.**  
Análisis de la ejecución de los ámbitos del suelo urbanizable con ordenación estructural.  
Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea) y elaboración propia.

DENOMINACIONES		CUATRIENIO	USO GLOBAL	UUI	SUPERFICIE (M2S)	EDIFICABILIDAD (M2T)	COEFICIENTE (M2T/M2S)	NÚMERO MAX. VIVIENDAS	DENSIDAD (VIV/HA)	ORDENACIÓN PORMENORIZADA	GESTIÓN	EJECUCIÓN
09B.01.01	ROSALES-GIBRALTAR	PRIMERO	RESIDENCIAL	9	41.322	41.322	1,00	499	120,76	SI	SI	SI
11B.01.01	EL CONCHAL I (Urbanizado. Pol 1)	PRIMERO	RESIDENCIAL	11	19.948	24.031	1,20	240	120,47	SI	SI	SI
11B.01.01	EL CONCHAL I (No urbanizado. Pol 2)	PRIMERO	RESIDENCIAL	11	13.306	12.894	0,97	129	96,90	SI		NO
<b>TOTAL SUELOS TRANSITORIOS</b>					<b>74.576</b>	<b>78.247</b>		<b>868</b>				
07A.01.01	PUNTO RIBOT	PRIMERO	RESIDENCIAL	7	131.783	73.798	0,56	656	49,78	SI	SI	SI
13B.01.01	NUEVA ATUNARA	PRIMERO	RESIDENCIAL	13	47.036	26.063	0,55	233	49,54	SI	SI	SI
14A.01.01	LA CAMPANA	PRIMERO	TURÍSTICO	14	143.500	60.270	0,42	502	34,98	SI		NO
14B.01.01	SANTA MARGARITA	PRIMERO	TURÍSTICO	14	930.585	288.503	0,31	2.048	22,01	SI	SI	SI
14C.01.01	VENTA MELCHOR	PRIMERO	TURÍSTICO	14	266.427	93.136	0,35	610	22,90	SI	SI	SI
14D.01.01	LA ALCAIDEZA PLAYA	PRIMERO	TURÍSTICO	14	1.200.000	239.418	0,20	1.276	10,63	SI	SI	SI
02 A.01.01	ZABAL INDUSTRIAL 1	PRIMERO	INDUSTRIAL		153.750	76.875	0,50	-	-	NO	NO	NO
<b>TOTAL PRIMER CUATRIENIO</b>					<b>2.873.081</b>	<b>858.063</b>		<b>5.325</b>				
06A.01.02	SAN PEDRO	SEGUNDO	RESIDENCIAL	6	73.800	48.654	0,66	553	74,93	NO	NO	NO
11B.02.02	EL CONCHAL II (Urbanizado. Pol 1,3)	SEGUNDO	RESIDENCIAL	11	68.146	48.460	0,71	408	59,87	SI	SI	SI
11B.02.02	EL CONCHAL II (No urbanizado. Pol 2)	SEGUNDO	RESIDENCIAL	11	34.990	23.735	0,68	211	60,30	SI		NO
14D.02.02	LA ALCAIDEZA CORTIJO	SEGUNDO	TURÍSTICO	14	946.200	209.790	0,22	1.200	12,68	SI	SI	SI
02 A.02.02	PP ZABAL INDUSTRIAL 2	SEGUNDO	INDUSTRIAL		166.580	83.290	0,50	-	-	SI	SI	SI
<b>TOTAL SEGUNDO CUATRIENIO</b>					<b>1.289.716</b>	<b>413.930</b>		<b>2.372</b>				
14C.03	TORRNUERA	NO PROGRAMADO	TURÍSTICO	14	269.080	72.651	0,27	450	16,72	SI	SI	SI
07.B.01	PAU LAS PEDRERAS	NO PROGRAMADO	RESIDENCIAL	7	145.792	87.475	0,60	729	50,00	NO	NO	NO
UUI-04	VIGILANCIA FISCAL	NO PROGRAMADO	SISTEMAS		450.000	-	-	-	-	NO		NO
<b>TOTAL NO PROGRAMADO</b>					<b>864.872</b>	<b>160.126</b>		<b>1.179</b>				
<b>TOTAL</b>					<b>5.102.245</b>	<b>1.510.366</b>		<b>9.744</b>				

#### VIVIENDAS CONSTRUIDAS Y EN RESERVA EN EL SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

**TABLA 5.**  
Análisis de las viviendas construidas y en reserva del suelo urbanizable con ordenación estructural..  
Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea) y elaboración propia.

DENOMINACIONES		SECTORES URBANIZADOS VIVIENDAS CONSTRUIDAS	SECTORES REPARCELADOS VIVIENDAS CONSTRUIDAS	SECTORES ORDENADOS VIVIENDAS CONSTRUIDAS	SECTORES NO ORDENADOS VIVIENDAS CONSTRUIDAS
		VIVIENDAS DE RESERVA	VIVIENDAS DE RESERVA	VIVIENDAS DE RESERVA	VIVIENDAS DE RESERVA
09B.01.01	ROSALES-GIBRALTAR	499	-	-	-
11B.01.01	EL CONCHAL I (Urbanizado. Pol 1)	240	-	-	-
11B.01.01	EL CONCHAL I (No urbanizado. Pol 2)	-	-	-	129
<b>TOTAL SUELOS TRANSITORIOS</b>		<b>739</b>	-	-	<b>129</b>
07A.01.01	PUNTO RIBOT	656	-	-	-
13B.01.01	NUEVA ATUNARA	233	-	-	-
14A.01.01	LA CAMPANA	-	-	-	502
14B.01.01	SANTA MARGARITA	993	1.055	-	-
14C.01.01	VENTA MELCHOR	581	29	-	-
14D.01.01	LA ALCAIDEZA PLAYA	1.162	114	-	-
02 A.01.01	ZABAL INDUSTRIAL 1	-	-	-	-
<b>TOTAL PRIMER CUATRIENIO</b>		<b>3.625</b>	<b>1.198</b>	-	<b>502</b>
06A.01.02	SAN PEDRO	-	-	-	553
11B.02.02	EL CONCHAL II (Urbanizado. Pol 1,3)	-	408	-	-
11B.02.02	EL CONCHAL II (No urbanizado. Pol 2)	-	-	-	211
14D.02.02	LA ALCAIDEZA CORTIJO	113	1.087	-	-
02 A.02.02	PP ZABAL INDUSTRIAL 2	-	-	-	-
<b>TOTAL SEGUNDO CUATRIENIO</b>		<b>113</b>	<b>1.495</b>	-	<b>211</b>
14C.03	TORRNUERA	-	450	-	-
07.B.01	PAU LAS PEDRERAS	-	-	-	729
UUI-04	VIGILANCIA FISCAL	-	-	-	-
<b>TOTAL NO PROGRAMADO</b>		-	<b>450</b>	-	<b>729</b>
<b>TOTAL</b>		<b>4.477</b>	<b>3.143</b>	-	<b>842</b>
					<b>1.282</b>

#### 4.2.3. Evolución del Suelo No Urbanizable.

La evolución sufrida por determinadas zonas del Suelo No Urbanizable del municipio de La Línea de la Concepción, especialmente en la zona de El Zabal Bajo (Unidad Urbanística 17 del Plan General), es quizás el episodio más flagrante de incumplimiento de las determinaciones del vigente Plan General de Ordenación Urbana.

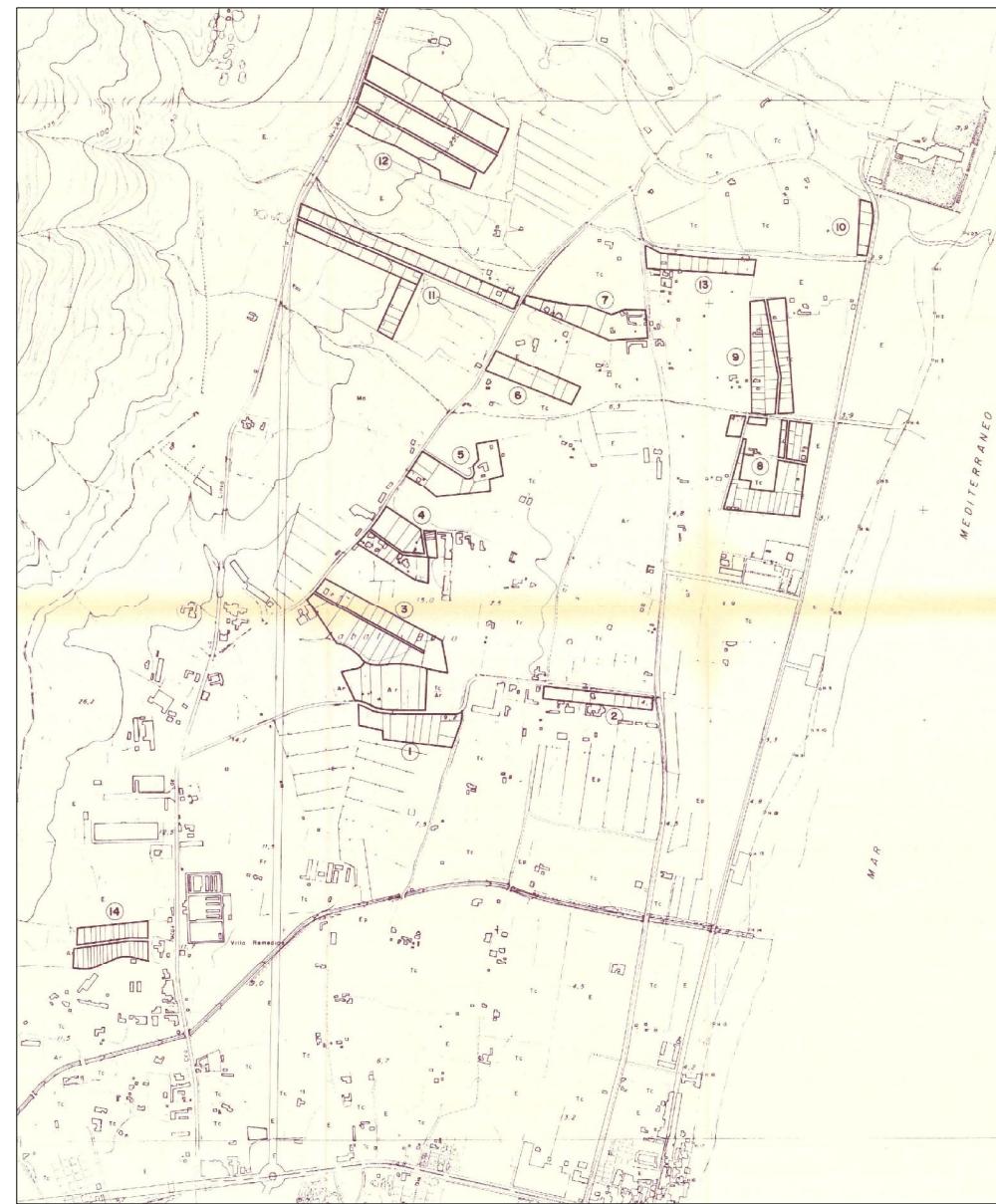
El Plan General clasificó los suelos de El Zabal Bajo como no urbanizables especialmente protegidos de carácter agrícola. Sobre dicha zona, sintéticamente, se prohibía cualquier tipo de construcción que no estuviese directamente al servicio de la explotación agrícola del mismo.

En concreto, el artículo 444, *conservación y mejora del Suelo No Urbanizable de protección agrícola*, estableció lo siguiente:

"Por su particular significación económica y social, las huertas del Zabal (Unidad Urbanística 17), se les aplica una protección especial cuya materialización urbanística se llevará a cabo mediante un Plan Especial de Protección Conservación y mejora.

De acuerdo con los artículos 21 de la Ley del Suelo y 81 del Reglamento de Planeamiento, su contenido versará al menos sobre los siguientes extremos:

- a) Delimitación del ámbito de planeamiento.
- b) Obtención y organización de la información suficiente para formular una ordenanza detallada y para disponer de un banco de datos permanentemente actualizados que permita una gestión y un control eficaces. Tal información, que deberá expresarse puntualmente en la cartografía oficial disponible, dispondrá como mínimo de los siguientes datos:
  - Características físicas del medio (clima, suelo, subsuelo, hidrografía, ecosistemas, paisaje, efectos de la actividad humana,...etc.)
  - Censo demográfico por edades, sexo, ocupaciones,...etc.
  - Censo de propiedades, explotaciones, actividades y edificios.
  - Inventario de caminos, infraestructuras, instalaciones, servicios y dotaciones.
  - Economía del lugar, realidades, previsiones y posibilidades.
  - Situación social y cultural de los habitantes, propietarios y fuerza de trabajo.
  - Marcos legislativos: general, agropecuario, urbanístico y sectoriales con incidencia en la problemática del lugar. Marco administrativo.
- c) Ordenación urbanística con tratamiento pormenorizado mediante ordenanzas generales y particulares de parcelación del régimen de fuera de ordenación; ordenanzas relativas a las infraestructuras viarias, electricidad, suministro de agua,...etc. Señalamiento de las unidades aisladas de actuación. Uso de la facultad de expropiación.
- d) Programa de Actuación y Estudio Económico-Financiero.
- e) Formará parte, igualmente, del contenido del Plan Especial de la Unidad Urbanística 17, el estudio de valores agrícolas de la mencionada unidad, cuyas conclusiones serán determinantes para constatar, en su caso, el cumplimiento de uno de los requisitos mínimos a los que se sujetan la posible reconducción de un área de parcelas ilegales, según se articula en el capítulo IV de las presentes normas.
- f) Anejos sobre estudios, planes y programas cuyo objeto sea coincidente, aunque sea parcialmente, con el objeto del Plan Especial."



**ILUSTRACIÓN 36.**  
Áreas de Reconducción o  
Regeneración Urbanística  
delimitadas por el vigente Plan  
General  
Fuente: Plan General de  
Ordenación Urbana vigente  
(Ayuntamiento de La Línea).

Dentro de la zona de El Zabal Bajo, el Plan delimitó 14 áreas de Reconducción o Regeneración Urbanística, que incluían los ámbitos en los que se habían producido procesos de parcelación y edificación residencial no relacionada con la explotación agrícola del territorio.

Para estas áreas el Plan preveía dos posibilidades de actuación: la de reconducción, que significaba la legalización de la parcelación y de la edificación realizada, bajo unas ordenanzas contenidas en el propio Plan; y la de regeneración, que significaba la demolición de lo edificado y la vuelta al uso agrícola del área.

**ILUSTRACIÓN 37.**

Evolución de la zona de El Zabal Bajo 1984-2016.

Fuente: Google Earth:  
Ortofoto 1984 Junta de  
Andalucía. Ortofoto 2016  
Google Earth.



ORTOFOTO DE EL ZABAL BAJO EN 1984



ORTOFOTO DE EL ZABAL BAJO EN 2016

Lamentablemente, ni el Plan Especial previsto ha sido formulado, ni se ha llevado a cabo ningún proceso de reconducción ni de regeneración.

Por el contrario, el proceso de parcelación y de edificación irregular se ha extendido a prácticamente toda la Unidad Urbanística de El Zabal con consecuencias ambientales, territoriales, urbanas y sociales nefastas.

En el momento de la aprobación del Plan General, las edificaciones existentes para uso residencial eran aproximadamente 90, hoy son 1.038 edificaciones, pero dentro de poco tiempo podrían superar las 1.500, ya que existen multitud de parcelas valladas y no edificadas.

Por otra parte, si antes las parcelas de menor superficie superaban los 400 M<sup>2</sup>, es decir, una densidad aproximada de 20 viviendas/hectárea, en la actualidad existen parcelas valladas de menos de 120 M<sup>2</sup>, lo que aumentaría la densidad que se podría alcanzar en algunas zonas, a más de 60 viviendas/hectárea, sin infraestructura de abastecimiento ni saneamiento de aguas.

Si se considera que entre 1981 y 2011, según los respectivos censos de vivienda, se construyeron en La Línea unas 11.200 viviendas, casi un 10% de ellas se hicieron de forma irregular en el suelo no urbanizable especialmente protegido de El Zabal.

Desde el punto de vista territorial y urbano, el proceso de parcelación y ocupación de El Zabal ha supuesto la pérdida del mayor recurso suelo con el que contaba el municipio de La Línea para satisfacer sus demandas urbanas o ubicar nuevas actividades productivas.

Desde el punto de vista social, existen más de mil viviendas que no cuentan ni con servicios públicos de agua ni con los necesarios equipamientos escolares, sanitarios o culturales.

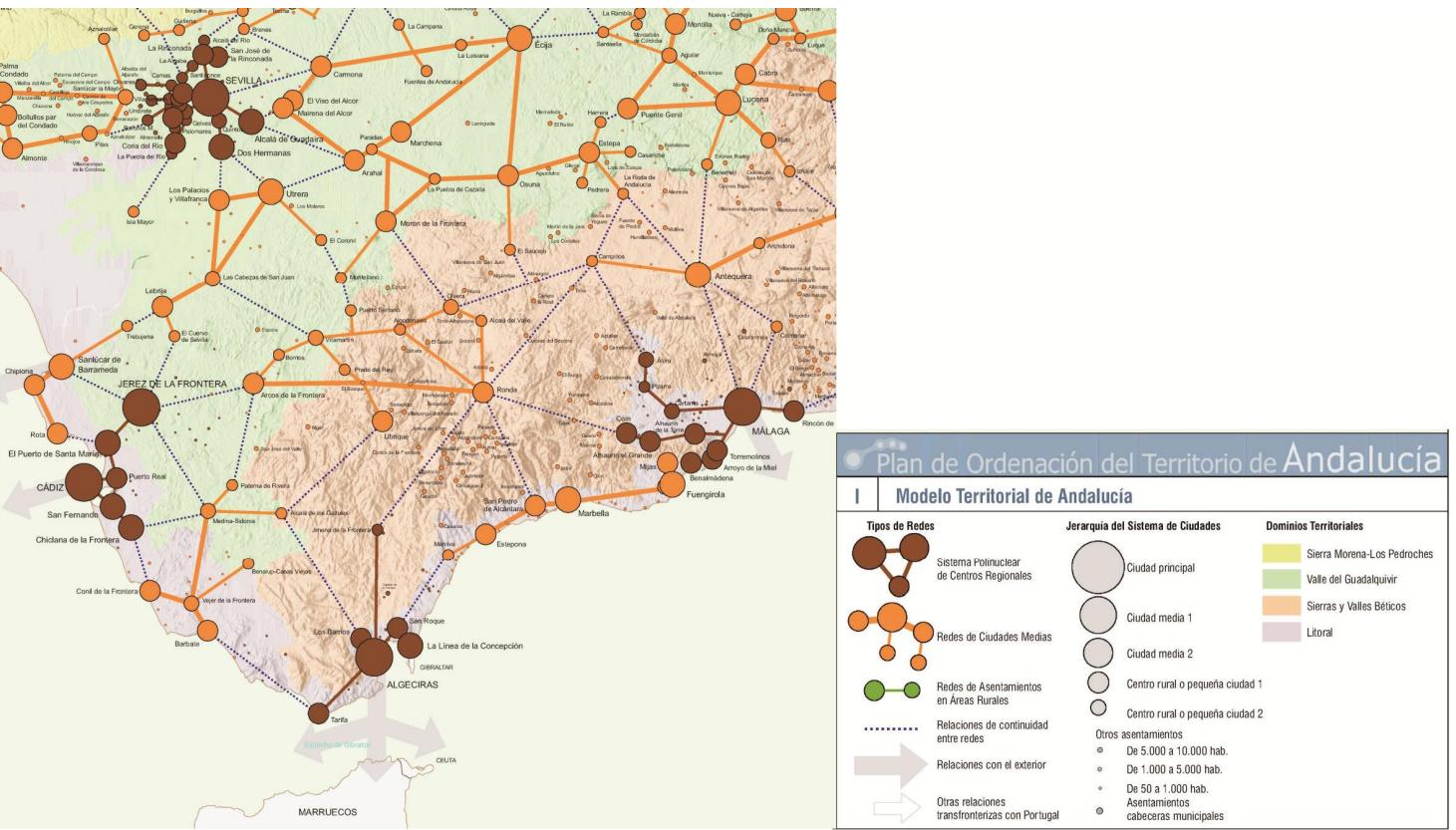
El resto del suelo no urbanizable ha quedado afortunadamente al margen del proceso descrito, habiendo mantenido su condición básica de no edificado.



### ILUSTRACIÓN 38.

Modelo Territorial de Andalucía.

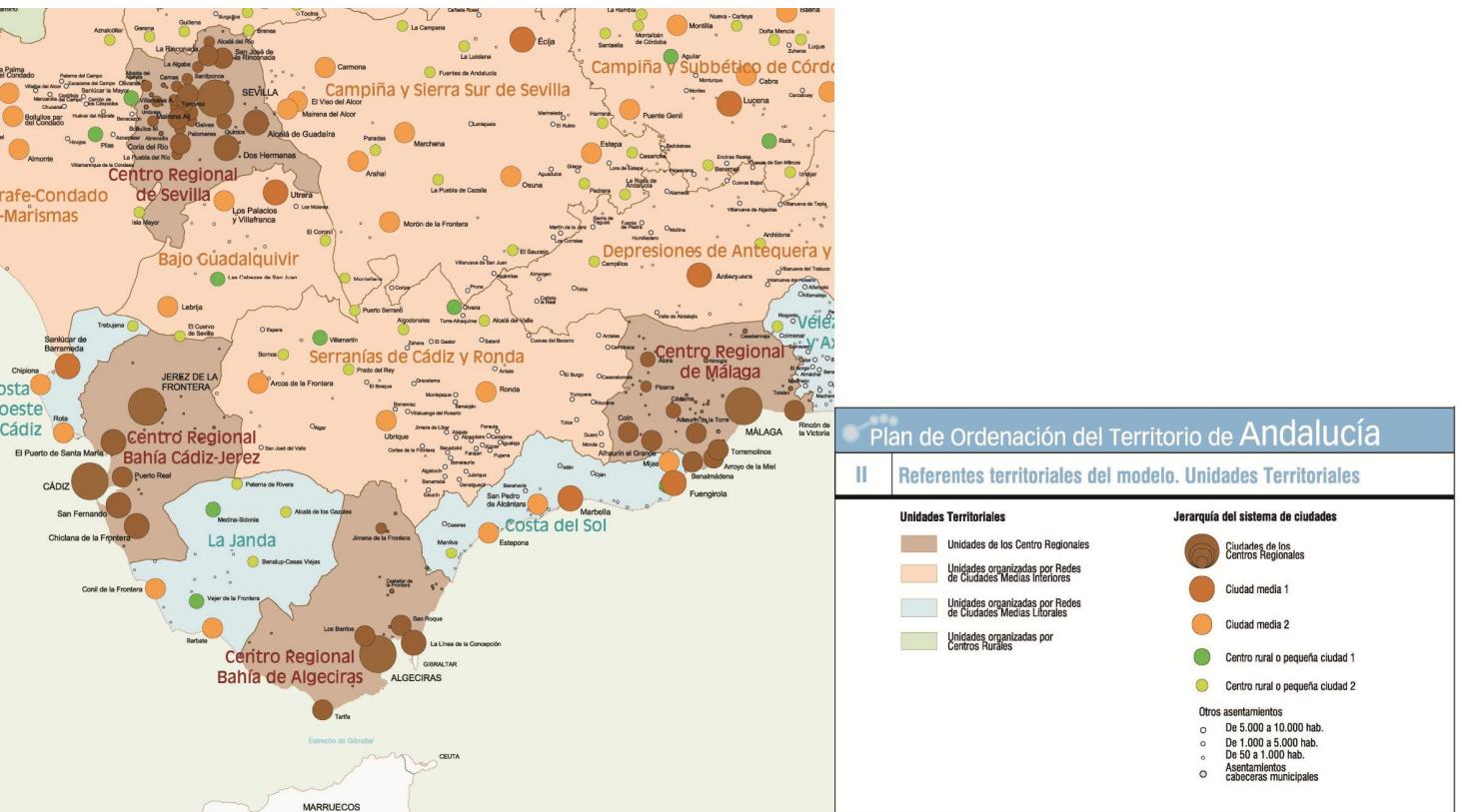
Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y elaboración propia.



### ILUSTRACIÓN 39.

Referentes Territoriales.

Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y elaboración propia.



## 5. EL MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.

### 5.1. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía fue aprobado por el Decreto 206/2006 y publicado en el BOJA de 29 de diciembre de 2006, siendo de aplicación sus determinaciones para la totalidad del territorio Andaluz.

El objetivo fundamental de este Plan es el establecimiento del Modelo Territorial de Andalucía, para lo cual considera básico orientar y controlar los procesos de urbanización y la calidad urbana.

Los objetivos básicos que establece en relación a los procesos de urbanización son:

**[43] Objetivos [O].**

- “1. Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseables.
- 2. Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.
- 3. Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global.”

Para facilitar el logro de estos objetivos, el Plan formula un conjunto de Normas y Directrices, de aplicación a través del planeamiento urbanístico, entre las que cabe destacar:

**[45] Modelo de ciudad [N].**

1. El planeamiento urbanístico y territorial favorecerá la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía. Por ello, el Plan considera necesario la defensa de un sistema y un modelo de ciudad en su conjunto de acuerdo a la tradición mediterránea, como depositarias activas de nuestra cultura en toda su diversidad, así como factor de dinamismo y competitividad en España, Europa y en el Mundo.

2. De acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.

El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.

3. Esta orientación debe adaptarse a las condiciones particulares que presentan los diferentes territorios y redes del Sistema de Ciudades.

a) En los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medianas y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistentes.

b) En las áreas turísticas litorales especializadas debe lograrse una reconversión del carácter monofuncional del espacio urbanizado, para alcanzar un mayor grado de complejidad y madurez de los procesos urbanos y la integración del espacio turístico en el sistema de ciudades tradicional de las zonas costeras. La mejora de los procesos de desarrollo urbano de las áreas turísticas ha de entenderse como la estrategia fundamental para lograr la sostenibilidad

ecológica de las zonas litorales y para garantizar la viabilidad económica y social de la propia actividad turística a largo plazo.

- c) En las Ciudades Medianas (...)
- d) Los asentamientos rurales (...)
- 4. Como norma y con criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en este Plan los siguientes:
  - a) La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. Con carácter general no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años<sup>1</sup>. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.
  - b) El grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior, dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos.
  - c) La no alteración del modelo de asentamiento, resultando excepcional los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos que en todo caso deberán cumplir las condiciones exigidas por la legislación urbanística, en especial su integración en la ordenación estructural, la no afectación a los suelos preservados del desarrollo urbano y la justificación de la capacidad de los sistemas generales, existentes o previstos, para satisfacer la demanda prevista.
  - d) Un desarrollo urbanístico eficiente que permita adecuar el ritmo de crecimiento a la efectiva implantación de las dotaciones y equipamientos básicos (educativos, sanitarios, asistenciales, deportivos, culturales), los sistemas generales de espacios libres y el transporte público.
  - e) La disponibilidad y suficiencia de los recursos hídricos y energéticos adecuados a las previsiones del desarrollo urbanístico establecido.

En el supuesto de existencia de planes de ordenación del territorio de ámbito subregional en vigor, los referidos criterios se enmarcarán en las determinaciones y contenidos de éstos.”

<sup>1</sup>

Esta determinación ha sido desarrollada por el Decreto 11/2008:

**“Disposición adicional segunda. Desarrollo de los criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los planes generales de ordenación urbanística con el modelo de ciudad establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.**

1. Con el fin de potenciar el desarrollo económico que se pueda plantear en los municipios andaluces en el límite del 40% del crecimiento territorial de los Planes Generales no se computarán los suelos industriales.

2. Con objeto de potenciar la utilización de los equipamientos existentes, el límite establecido con carácter general al crecimiento en cada municipio para los próximos ocho años, se modulará para los municipios con crecimiento inferior al 10,2%, media de Andalucía en los últimos diez años, con los siguientes parámetros:

- a) 60% para municipios con menos de 2.000 habitantes,
- b) 50% para municipios entre 2.000 y 5.000 habitantes, y
- c) 40% para municipios entre 5.000 y 10.000 habitantes.

Estos criterios de modulación podrán aplicarse, según los tramos poblacionales establecidos, a los municipios de menos de diez mil habitantes que hayan superado el 10,2% de crecimiento en los últimos diez años, siempre que, en cada caso, estén garantizados las dotaciones, equipamientos, servicios e infraestructuras que establezca la legislación vigente.

3. En todas las actuaciones urbanísticas con destino mayoritario a vivienda protegida la Administración Autonómica garantizará la implantación de los equipamientos públicos que se precisen mediante la inclusión de los mismos en la planificación correspondiente y, a los solos efectos establecidos en esta norma, se computará el número de habitantes por vivienda con un coeficiente inferior al marcado con carácter general en función de la tipología de las viviendas protegidas.

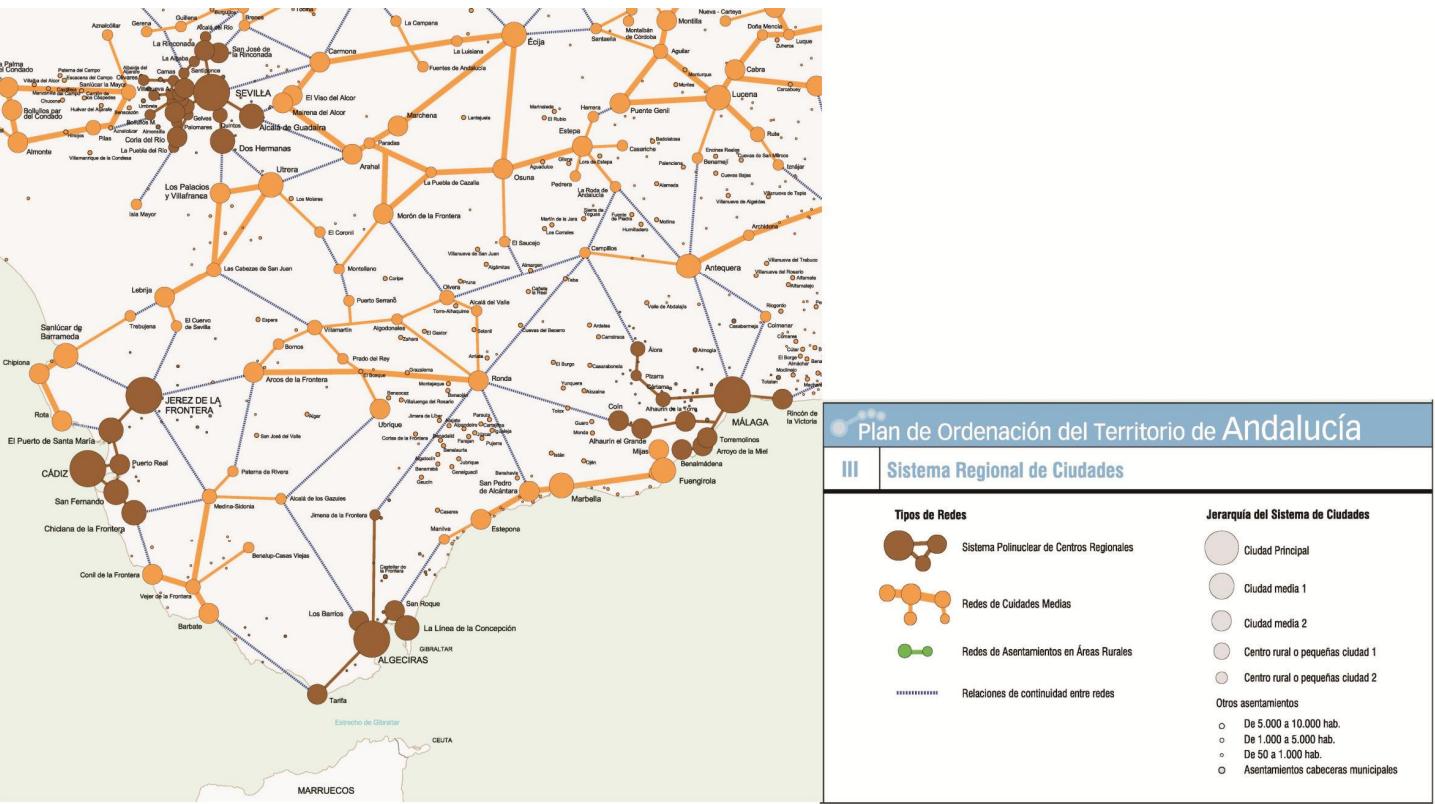
4. Para la determinación del parámetro de crecimiento de población se referirá el dato de población existente para el conjunto de municipios de Andalucía al momento de la aprobación definitiva de la revisión o nueva redacción de cada Plan General de Ordenación Urbanística.”



#### ILUSTRACIÓN 40.

Sistema Regional de Ciudades.

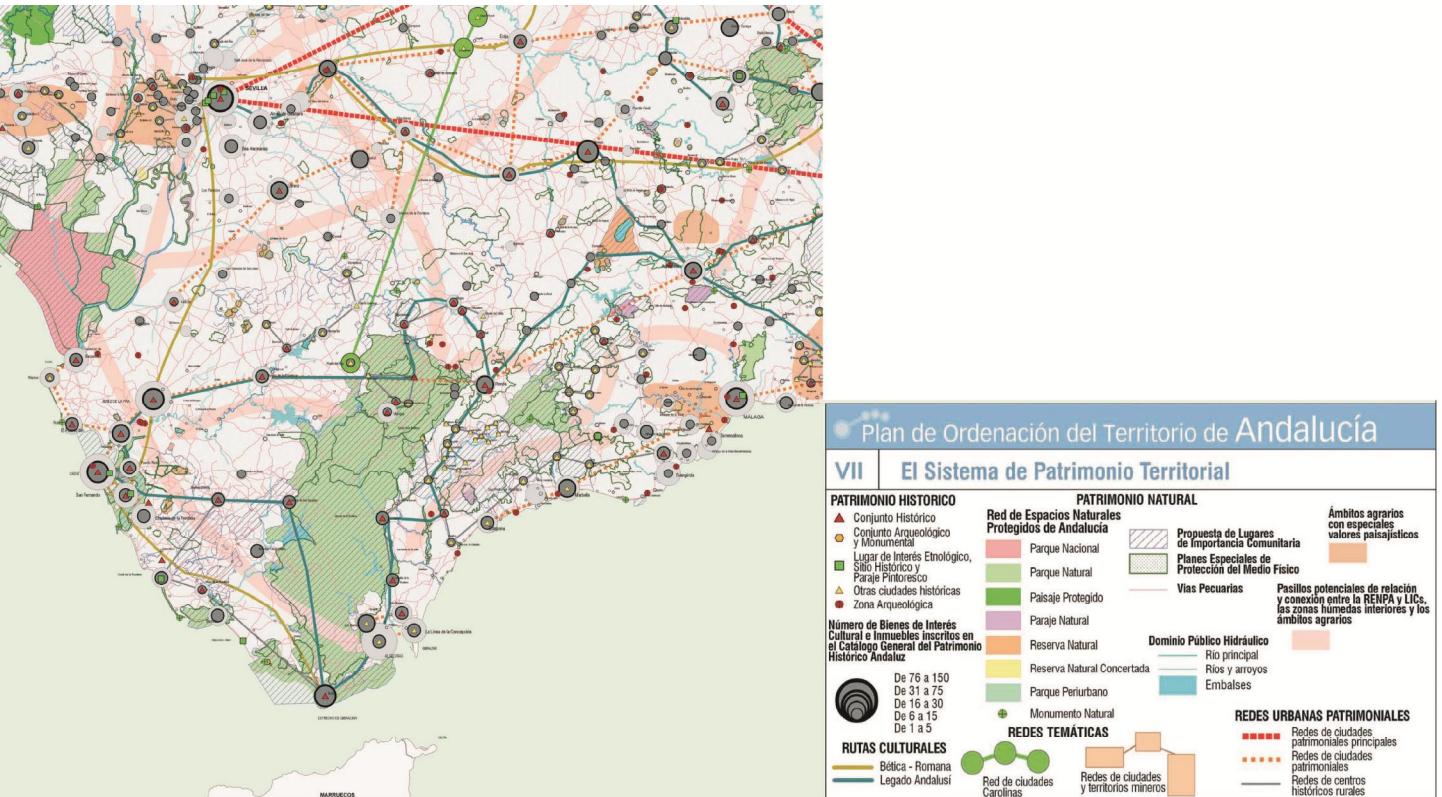
Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y elaboración propia.



#### ILUSTRACIÓN 41.

Sistema de Patrimonio Territorial.

Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y elaboración propia.



**"[47] Políticas urbanas con incidencia en los procesos de planificación [D].**

1. La situación actual de los procesos de desarrollo urbano permite identificar un conjunto de cuestiones que deben ser objeto de atención prioritaria, por parte de la acción pública. Por otro lado, la concurrencia de políticas sectoriales con impacto urbano requiere cada vez más un alto nivel de coordinación entre ellas, así como una adecuada integración en y desde los procesos de planificación urbanística y territorial. Dichas cuestiones responden a los siguientes objetivos compartidos, y que son objeto de directrices en los apartados siguientes:
  - a) Mejorar la calidad de vida urbana y del espacio urbanizado: equipamientos; dotaciones de espacios libres de ámbito supralocal; política de suelo residencial y vivienda; movilidad urbana y transporte público; y control de los procesos de urbanización.
  - b) Incrementar las condiciones de competitividad y desarrollo de los recursos propios: suelo para actividades productivas; actividad comercial; urbanización del espacio turístico.
  - c) Favorecer la cohesión social: integración social en el espacio urbano.
  - d) Establecer medidas para la contribución del sistema urbano a la sostenibilidad global, mejorando el balance ecológico de las ciudades, y el adecuado tratamiento de los recursos patrimoniales y paisajísticos de la ciudad.
  - e) Mejorar la calidad ambiental urbana incorporando instrumentos para controlar la calidad del aire y la contaminación acústica.
2. La planificación territorial y urbanística con independencia de los contenidos propios asignados por las respectivas legislaciones, deben incorporar estos objetivos programáticos, favoreciendo la integración de políticas y de procesos."

**"[48] Equipamientos [D].**

El planeamiento urbanístico y territorial debe adoptar estrategias específicas con relación a la dotación y mejora de los equipamientos urbanos desde la consideración de los siguientes criterios:

- a) Favorecer la implantación de los equipamientos especializados de ámbito supramunicipal definidos en este Plan para cada una de las estructuras del Sistema de Ciudades, con los niveles de dotación establecidos, evaluando las implicaciones territoriales derivadas de su implantación y adoptando las determinaciones de ordenación y gestión que sean precisas.
- b) Adoptar criterios de ordenación desde los instrumentos de planificación que permitan un funcionamiento en red del sistema de equipamientos y su conexión o integración con otras redes urbanas, especialmente el sistema de espacios libres. La red debe responder a criterios de accesibilidad que permitan una movilidad eficiente, especialmente en los colectivos más sensibles.
- c) Favorecer la complementariedad y multifuncionalidad de los distintos equipamientos, especialmente los equipamientos educativos, culturales, sociales y deportivos, evitando una segregación innecesaria y la ineficiencia en su utilización y explotación.
- d) Prioridad en la gestión de calidad y consolidada frente a la expansión, incorporando fórmulas de participación social en su programación y explotación."

**"[49] Mejora de la dotación de zonas verdes y espacios libres de carácter metropolitano o supralocal [D].**

1. El planeamiento urbanístico y territorial contemplará a los espacios libres en su triple condición de dotación urbana para el uso público, recurso ambiental, y recurso de ordenación, precisando de una mejora cualitativa en su diseño y ordenación, de forma que se posibilite:
  - a) Un incremento de las dotaciones de carácter supramunicipal y la superación de los déficits existentes, dimensionándolos en función de la población efectiva en razón a su uso y ámbito de servicio con independencia de su ubicación.
  - b) Su ordenación como sistema o red de espacios libres, dotada de continuidad espacial tanto urbana como territorial con las condiciones máximas de accesibilidad. La red de espacios libres debe contribuir de manera efectiva, y no secundaria, a la mejora de la movilidad no motorizada en la ciudad y su área.
  - c) Su utilización como recurso de ordenación debe contribuir, especialmente en las aglomeraciones urbanas, a preservar la identidad de los núcleos evitando los procesos de conurbación, a la mejora ambiental del área (especialmente en el tratamiento de espacios intersticiales, setos, lindes y riberas que permitan el mantenimiento de hábitats naturales), y a la adecuada protección y ordenación del entorno de las infraestructuras territoriales.
  - d) El establecimiento de fórmulas de gestión supramunicipal en ámbitos metropolitanos, así como para desarrollar criterios técnicos de mantenimiento de sistemas de bajo consumo.
2. Establecimiento de una Red de interés regional de espacios libres de uso público y de naturaleza metropolitana o supramunicipal.

a) Dicha red estará integrada por aquellos elementos que defina el planeamiento territorial en los ámbitos metropolitanos y aquellos otros espacios libres supramunicipales de relevancia regional contemplados en el planeamiento urbanístico.

b) Esta red debe jugar un papel complementario a los espacios naturales en su función de esparcimiento y ocio de la población.

c) La red se desarrollará en el contexto del Programa Regional de Espacios Públicos [SC-08] de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, disponiendo de los recursos y medidas de fomento necesarios."

**"[50] Política de vivienda y suelo residencial [N].**

1. La satisfacción de un bien social como es la vivienda, exige una mejora sustancial en las condiciones actuales de accesibilidad, afectando de manera destacada a importantes colectivos (especialmente jóvenes para el primer acceso, colectivos ciudadanos con altos niveles de exclusión o marginación social y población inmigrante), localizados de manera preferente en los ámbitos urbanos más dinámicos de Andalucía. El suelo, como factor básico de la producción inmobiliaria, condicionado por la demanda, incide de manera efectiva en la evolución del mercado y en el mantenimiento de sus fases expansivas.
2. Una de las más eficientes políticas de vivienda es una adecuada política de suelo residencial mantenida en el tiempo. Desde la ordenación territorial, la política de suelo adquiere una dimensión de política estructural, a medio y largo plazo, con ciclos de producción diferentes en amplitud y magnitud a los de la vivienda y de responsabilidad de todas las Administraciones Públicas.

3. Desde la Administración regional, la política de suelo residencial debe ser, ante todo, una política de concertación y de reequilibrio territorial que permita atender los mercados más desequilibrados, incrementar la accesibilidad a la vivienda de los colectivos más desfavorecidos y garantizar la producción de viviendas protegidas. Para ello desarrollará las siguientes medidas de política de suelo residencial:

- a) Incorporación de criterios territoriales a los Planes de Vivienda y Suelo elaborados por la Junta de Andalucía estableciendo determinaciones específicas para cada una de las diferentes estructuras territoriales y su adecuación al Modelo Territorial de Andalucía.
- b) Desarrollo de estrategias de política de suelo para viviendas protegidas y la formación de patrimonios públicos de suelo, tal como se establece en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, que en el caso de las áreas metropolitanas deberá dar lugar a políticas de ámbito supramunicipal.
- c) Incorporar, en la formulación de los Planes de Ordenación del Territorio de los Centros Regionales y litoral y aquellos otros ámbitos donde pueda establecerse una unidad de mercado, estrategias integradas en materia de vivienda y suelo, identificando actuaciones estratégicas para su ejecución concertada.

4. Desarrollo del Patrimonio Autonómico de Suelo, previsto en la legislación urbanística andaluza, como instrumento de apoyo a la ejecución de los planes de ordenación del territorio y del propio planeamiento urbanístico, permitiendo la constitución de reservas de suelo de carácter estratégico y coadyuvando al desarrollo de los correspondientes Patrimonios Municipales de Suelo.

5. Elaborar un Programa Andaluz de Suelo Residencial, formulado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes e integrado en los Planes de Vivienda y Suelo [SC-03], que sirva de marco estratégico para la concertación en materia de suelo entre las distintas Administraciones, establezca las prioridades de actuación a nivel regional y permita la programación del Patrimonio Autonómico de Suelo.

6. Incorporar en la planificación territorial, urbanística y de vivienda, criterios dirigidos a dimensionar los crecimientos urbanos desde la perspectiva de dar prioridad a la rehabilitación física y funcional del parque residencial existente mediante la rehabilitación de viviendas.

7. Desarrollar proyectos de urbanización en los nuevos desarrollos residenciales basados en la calidad del espacio urbano, la prioridad en la ejecución de las dotaciones de los equipamientos y servicios públicos previstos, así como de los sistemas de transporte público."

**"[51] Suelo para actividades productivas [N].**

1. Las políticas territoriales favorecerán la consolidación de los diferentes sistemas productivos locales existentes en Andalucía como elemento de vertebración territorial que permita aprovechar los recursos y potencialidades de cada parte del territorio.

2. Una adecuada dotación de suelo para actividades económicas resulta un factor clave para la competitividad de las áreas urbanas. Por ello, en los procesos de planificación y promoción de estos espacios deben tenerse en cuenta los siguientes factores:



- a) La necesidad de adoptar objetivos y estrategias territoriales desde una visión supralocal, especialmente en los ámbitos metropolitanos y redes de ciudades medias, y desde una óptica sectorial, favoreciendo la implantación de actividades vinculadas a los sistemas productivos locales.
  - b) Una oferta de espacios de mayor cualificación, tanto en calidad de urbanización y dotación de infraestructuras y servicios, como en organización y gestión.
  - c) Los procesos de recualificación y rehabilitación de espacios industriales para su integración urbana y territorial, en particular con la puesta en valor del patrimonio industrial de interés cultural.
3. Las medidas que en materia de suelo para actividades productivas deberán desarrollarse se centran en:
- a) Favorecer la coordinación y planificación de actuaciones de suelo para actividades productivas a nivel supramunicipal, con participación de Ayuntamientos y Grupos de Desarrollo Local, mediante la elaboración de programas de ámbito comarcal.
  - b) Incorporar a los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinaciones en relación a este tipo de suelo, estableciendo directrices para el planeamiento urbanístico para la ordenación y recualificación de espacios productivos, e identificando actuaciones estratégicas de desarrollo concertado.
  - c) En el marco del planeamiento urbanístico deberán justificarse las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas a partir de un análisis supramunicipal, en el que se valoren las oportunidades reales en el contexto de las estructuras territoriales intermedias propuestas por este Plan y los sistemas productivos locales presentes.
  - d) Formular un Programa Regional de Suelo para Actividades Productivas por las Consejerías de Innovación Ciencia y Empresa, y Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con el Plan Andaluz de Desarrollo Industrial, que permita coordinar la participación de entidades públicas en la promoción de suelo, dando prioridad a las actuaciones de escala regional contempladas en la Red de Espacios Tecnológicos de Andalucía.”

**“[52] Actividad comercial [D].”**

1. Las nuevas formas del espacio comercial, particularmente aquellas que tienen que ver con la progresiva implantación de grandes establecimientos comerciales, tienen cada vez mayor repercusión sobre los modelos de ciudad, afectando de manera decisiva a múltiples aspectos de la organización urbana (particularmente en la generación de flujos de transportes internos e interurbanos), así como a la supervivencia de formas de comercio tradicional que constituyen un elemento básico de la identidad urbana y social de las ciudades históricas.
2. El planeamiento territorial de ámbito subregional considerará específicamente entre sus determinaciones las relativas al espacio comercial, desarrollando las directrices y criterios marcadas en la legislación y planificación comercial de Andalucía.
3. El planeamiento urbanístico establecerá la determinación de los nuevos grandes establecimientos comerciales de acuerdo con los criterios de la legislación y la planificación comercial y del Plan de Ordenación Territorial de ámbito subregional correspondiente, en su caso, valorando principalmente su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad urbana, la integración urbana y paisajística y el mantenimiento de las formas de comercio tradicional presentes en la ciudad.
4. El planeamiento urbanístico considerará específicamente la regulación espacial del pequeño y mediano comercio de las áreas urbanas, favoreciendo su desarrollo como elemento básico del modelo de ciudad funcional y económicamente diversificada.
5. El planeamiento urbanístico que afecta a ciudades consideradas como Conjuntos o Centros Históricos recogerá entre sus determinaciones, las condiciones específicas mediante las que se regule la implantación de las actividades comerciales con el objetivo de preservar los valores paisajísticos de la escena urbana.”

**“[54] Movilidad urbana [D].”**

1. Las políticas de movilidad urbana y su integración con los procesos de planificación urbanística y territorial desempeñan un importante papel en la ordenación y gestión de las ciudades. Los criterios básicos que deberá desarrollar la planificación territorial y urbanística son los siguientes:
  - a) Modelos urbanos que favorezcan la ciudad multifuncional, equilibrada y accesible con un adecuado tratamiento de los problemas de movilidad en los centros urbanos y en la ordenación del crecimiento de la ciudad, incorporando criterios de diversidad, proximidad y complejidad en la trama urbana.
  - b) Incorporar el transporte público como modo preferente en los ámbitos metropolitanos, grandes ciudades y ciudades medias. Creación de una red coherente de plataformas reservadas para los medios de transporte colectivo (carriles-bus, metro, cercanías, tranvías, etc.).

- c) Incorporar criterios de diseño urbanístico dirigidos a moderar y pacificar el tráfico urbano: incremento de áreas peatonales frente a las reservadas al tráfico rodado.
  - d) Construir un sistema integrado de carácter intermodal que evite el uso ineficiente de los medios de transportes disponibles a nivel urbano y territorial.
  - e) Desarrollar sistemas de movilidad por medios de transporte no motorizado. Una red coherente de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales deberán formar parte integrante de los Sistemas Generales del planeamiento urbanístico.
  - f) Adaptar el diseño de las infraestructuras y equipamientos a las necesidades de la población con discapacidad y movilidad reducida.
2. Se elaborarán Planes de Transporte Metropolitano en los Centros Regionales como instrumento para la programación de las infraestructuras y servicios del transporte, en consonancia con la ordenación territorial y urbanística que habrán de definir el modelo de ciudad y su correspondencia con las necesidades de movilidad.
  3. Se impulsarán los sistemas de gestión, en particular la creación de Consorcios de Transporte metropolitano en las áreas urbanas constituidos por la Junta de Andalucía y los Ayuntamientos implicados, sobre la base de la definición de ámbitos de transporte coherentes con criterios de ordenación territorial y de la logística del sector. Dichos Consorcios se dotarán de una instancia de coordinación regional para favorecer el intercambio de experiencias y la aplicación de buenas prácticas en el desarrollo de modelos de gestión de transportes públicos.”

**“[55] Control de los procesos de parcelación urbanística en suelo no urbanizable [D].”**

1. La ocupación por parcelaciones urbanísticas del suelo no urbanizable es un fenómeno contemporáneo que ha alcanzado dimensiones importantes en determinados ámbitos de Andalucía, principalmente en el entorno de los Centros Regionales, en las áreas litorales y prelitorales y en determinados espacios forestales. Estas actuaciones provocan importantes alteraciones del orden territorial de estos espacios y frecuentes impactos sobre los recursos naturales y el paisaje. Por otro lado, la complejidad de las situaciones de hecho creadas por estas parcelaciones dificulta notablemente la acción pública, lo que lleva, a menudo, a implementar soluciones de carácter local y parcial, sin una suficiente coherencia regional, a lo que, sin duda, constituye una cuestión de alcance regional.
2. El Plan establece la necesidad de implantar, mediante la correspondiente normativa urbanística, instrumentos regionales de control y regulación de las parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable que se desarrollan en las siguientes medidas:
  - a) Recomendaciones preventivas a incorporar en los planes urbanísticos para evitar los procesos de parcelación urbanística en este tipo de suelo.
  - b) Recomendaciones dirigidas a la reconversión urbanística de las parcelaciones para su adecuación a la legalidad vigente.
  - c) Medidas para evitar, en su caso, la consolidación de los asentamientos ilegales.
3. Elaborar un Inventario, permanentemente actualizado, de Parcelaciones en Andalucía con identificación de las tipologías por áreas y casuística, impactos y riesgos ambientales, a las que dirigir las recomendaciones precedentes.”

**“[57] Valorización de los recursos patrimoniales de la ciudad [D].”**

1. Favorecer, desde el planeamiento urbanístico, el desarrollo de una política activa de protección y conservación de la ciudad histórica, dirigida hacia su revitalización, y orientada a:
  - a) Diversificar las funciones urbanas asignadas a los centros históricos (productivas y residenciales) evitando la pérdida de diversidad e incrementando la calidad residencial mediante un equipamiento cualificado.
  - b) Favorecer la accesibilidad a los centros históricos, tanto externa como interna, desde estrategias de movilidad que potencien la utilización del transporte público, el desplazamiento peatonal y la movilidad por medios alternativos.
  - c) Mejora de la escena urbana y de la calidad ambiental de la ciudad histórica.
  - d) Protección del patrimonio urbanístico y arquitectónico, histórico y contemporáneo, que contribuya a establecer la personalidad y la identificación cultural de la ciudad. Impulso de los procesos de rehabilitación pública y del fomento de la rehabilitación privada.
2. Potenciar el Programa Regional de Centros Históricos, formulado conjuntamente por las Consejerías de Obras Públicas y Transportes y Cultura para la dotación de planeamiento de protección en los municipios andaluces.
3. Desarrollar las Áreas de Rehabilitación Concertada como instrumento operativo para la mejora de la habitabilidad y calidad de vida en la ciudad histórica, estableciendo la coordinación de sus actuaciones entre la administración regional y los ayuntamientos.”



**"[58] Medidas y criterios para la sostenibilidad del sistema urbano [D]."**

1. Para la mejora de la sostenibilidad de los sistemas urbanos, el planeamiento deberá incluir una serie de criterios o estrategias de actuación que deberán informar todas las decisiones que en este ámbito se produzcan, tanto en el diseño del modelo urbano como en la gestión del sistema respecto al planeamiento. Entre estas estrategias o principios deberán incorporarse las siguientes:
  - a) El planeamiento tendrá en cuenta el hecho de que la configuración física de la ciudad contribuye decisivamente en el modo de funcionamiento de los flujos y ciclos físicos que sostienen al sistema urbano. El modelo de ciudad deberá responder a objetivos de reducción del nivel de consumo de recursos y promoverá una correcta gestión de estos ciclos.
  - b) Introducción del concepto de eficiencia en sus vertientes ecológica, económica y social y aplicación efectiva de este principio en todas las áreas del planeamiento urbanístico.
- c) En cuanto al modelo urbano, deberán considerarse:
  - La introducción del concepto de sostenibilidad en los desarrollando especial hincapié en la importancia fundamental de los desarrollos cualitativos en oposición a los cuantitativos.
  - La conservación de la diversidad y la complejidad de las tramas urbanas, evitando que los distintos componentes del medio urbano se vean desgregados debido a una excesiva segregación funcional. Este criterio también deberá aplicarse al hecho social urbano, evitando la separación espacial de los diferentes grupos sociales por razones económicas.
  - La distribución de los usos del suelo según el principio de creación de proximidad evitando la generación de desplazamientos obligados en medios mecanizados y, al mismo tiempo, evitando una yuxtaposición de usos que puedan crear problemas de incompatibilidad.
  - La adecuación del planeamiento a la singularidad ecológica del territorio, contribuyendo a la conservación del capital natural del municipio. Para ello, asegurará la integración de los procesos de urbanización en el entorno natural y rural de las ciudades, evitando procesos de conurbación mediante:
    - La consideración especial de los suelos agrícolas y forestales de los entornos urbanos, valorando sus funciones ecológicas y paisajísticas y su capacidad estructurante, excluyéndolos de los procesos de urbanización.
    - El reconocimiento, la protección y la valoración de la capacidad estructurante para el proyecto urbano de los elementos del espacio rural y natural, como cauces fluviales, ramblas, escarpes y áreas de interés paisajístico, caminos rurales y otros, evitando en todo momento opciones que supongan la fragmentación de hábitats naturales.
2. Con la intención de mejorar el conocimiento específico sobre los factores que inciden sobre la evaluación del comportamiento ecológico de las ciudades, deberán considerarse un conjunto de indicadores de sostenibilidad, que serán integrados en el planeamiento urbano con objeto de determinar la sostenibilidad de los planes adoptados. Estos indicadores se desarrollarán a partir de una información básica de calidad sobre los flujos físicos que atraviesan y mantienen el sistema urbano.
3. El planeamiento deberá considerar la integración de sus propuestas y determinaciones con aquellas emanadas de los procesos concretos de planificación estratégica hacia la sostenibilidad, y en particular las medidas incluidas en el desarrollo del Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21 [SC-08]. Asimismo, también se integrarán los procesos de evaluación y seguimiento en aquellas áreas comunes a ambos procesos de planificación."

**"[59] Medidas y líneas de actuación para la mejora del balance ecológico de las ciudades [D]."**

1. Ahorro energético. Fomento de las medidas orientadas hacia:
  - a) La intensificación de los programas de ahorro energético y de incorporación de energías renovables y no contaminantes.
  - b) La puesta en práctica de experiencias de viviendas y edificaciones bioclimáticas. La introducción de criterios bioclimáticos en la edificación deberá ser considerada en el marco del Plan Andaluz de Vivienda y Suelo y ser un requisito obligado en la construcción de viviendas y edificaciones.
  - c) La reducción del impacto ambiental en el uso de la energía en los sectores de actividad (industria, comercio, transportes, servicios y doméstico) mediante el ahorro en los consumos, y la mejora de la eficiencia en los procesos de conversión así como en los de uso final.
2. Ciclo del agua. En el marco del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, deberá contemplarse un programa específico relativo a la mejora de la gestión de los sistemas de abastecimiento y saneamiento, dirigido especialmente a la racionalización de los consumos urbanos, la reducción de pérdidas y la reutilización de aguas residuales.
3. Ciclo de los materiales. Es necesaria la culminación de los Planes Directores de Residuos Urbanos así como el desarrollo de los programas de reducción de residuos urbanos y control y gestión de residuos peligrosos en el marco del Plan de Medio Ambiente de Andalucía.

4. Configuración urbanística. En el diseño urbano se tendrán en cuenta las condiciones físico-climáticas del entorno (temperatura, topografía, corrientes de viento dominantes, etc.), para optar por los diseños que más se adapten a ellas, y más contribuyan a evitar la aceleración de los procesos relacionados con el cambio climático.

5. Edificación. El planeamiento incidirá en la mejora del comportamiento ecológico de las edificaciones, tanto en la fase de diseño (orientación, aislamiento, instalaciones), como en la construcción (materiales utilizados, minimización de residuos, etc.).

6. Modelo de transporte. El planeamiento urbanístico considerará y analizará la movilidad de la población como referente principal para la reordenación del tráfico urbano. En este contexto, dispondrá de las medidas necesarias para el fomento del transporte público y los modos de transporte no motorizado en detrimento del transporte privado motorizado."

**"[60] Calidad ambiental en el medio urbano [D]."**

La calidad del medio ambiente urbano es un reflejo directo de las condiciones en las que se gestionan los ciclos de materiales y del modo en que consume la energía. Por ello, el planeamiento urbanístico tendrá en cuenta este enfoque integrador a la hora de abordar la mejora de la calidad ambiental de la ciudad, en especial en lo que se refiere a las siguientes cuestiones:

1. Mejora de la calidad del aire y reducción de la contaminación atmosférica y acústica.

a) Se tendrá en cuenta la ordenación adecuada de las fuentes que generan la mayor parte de la contaminación atmosférica. En especial, aplicará medidas para la reducción del tráfico rodado (principal fuente emisora) y analizará y, en su caso, reubicará aquellas otras fuentes que pudieran empeorar la calidad atmosférica de la ciudad (industrias existentes o nuevos desarrollos de suelo industrial).

b) Se reordenará, de forma adecuada, el tráfico urbano (principal fuente generadora de ruidos) y establecerá medidas concretas para la minimización de los niveles sonoros que soporta la población (reubicación de fuentes emisoras, establecimiento de zonas de prohibición para el desarrollo de ciertas actividades, normativa en cuanto al aislamiento acústico de viviendas y otros edificios, etc.).

c) Se tendrán en cuenta las condiciones de contaminación lumínica regulando la instalación de dispositivos potencialmente contaminadores. Asimismo, se promoverá la eficiencia lumínica y energética en el alumbrado público sin merma de la seguridad en las calles.

d) Se tratará de reducir las emisiones contaminantes mediante el fomento del uso de las mejores técnicas disponibles, adoptando medidas derivadas de las buenas prácticas en materia de transportes, energías y procesos industriales.

2. Control de los residuos urbanos. La gestión de los residuos urbanos deberá estar integrada como parte de una estrategia global de gestión encaminada a la moderación y el cierre del ciclo de los materiales con la consiguiente jerarquía de actuaciones: prevención, reducción, reutilización, reciclado, valorización y depósito de los residuos finales en condiciones seguras. El planeamiento urbanístico deberá prever y asegurar unas condiciones infraestructurales idóneas para que esta gestión se pueda producir. Para ello se considerarán:

a) Cuestiones relativas al modelo de ciudad, para la optimización de las rutas de recogida de residuos.

b) Condiciones idóneas en los edificios, de viviendas y de producción y servicios, para una correcta separación y almacenamiento de las diferentes fracciones presentes en los residuos urbanos.

c) Medidas encaminadas a proveer al sistema municipal de recogida y gestión de las instalaciones necesarias.

3. Mejora del entorno ambiental y paisajístico.

a) El planeamiento territorial y urbanístico deberá considerar el paisaje urbano y su integración en el entorno, como parte de su patrimonio natural y cultural por lo que velará por su conservación y correcta gestión.

b) En este sentido, identificará y cualificará aquellos elementos característicos del paisaje urbano, tanto escenas concretas como hitos paisajísticos que ayuden a su interpretación.

c) Asimismo, identificará correderos visuales de importancia, especialmente aquellos que se vinculan con las vías de acceso al núcleo urbano y la periferia, desarrollando programas de actuación tendentes al mantenimiento de su estado de limpieza y cuidado.

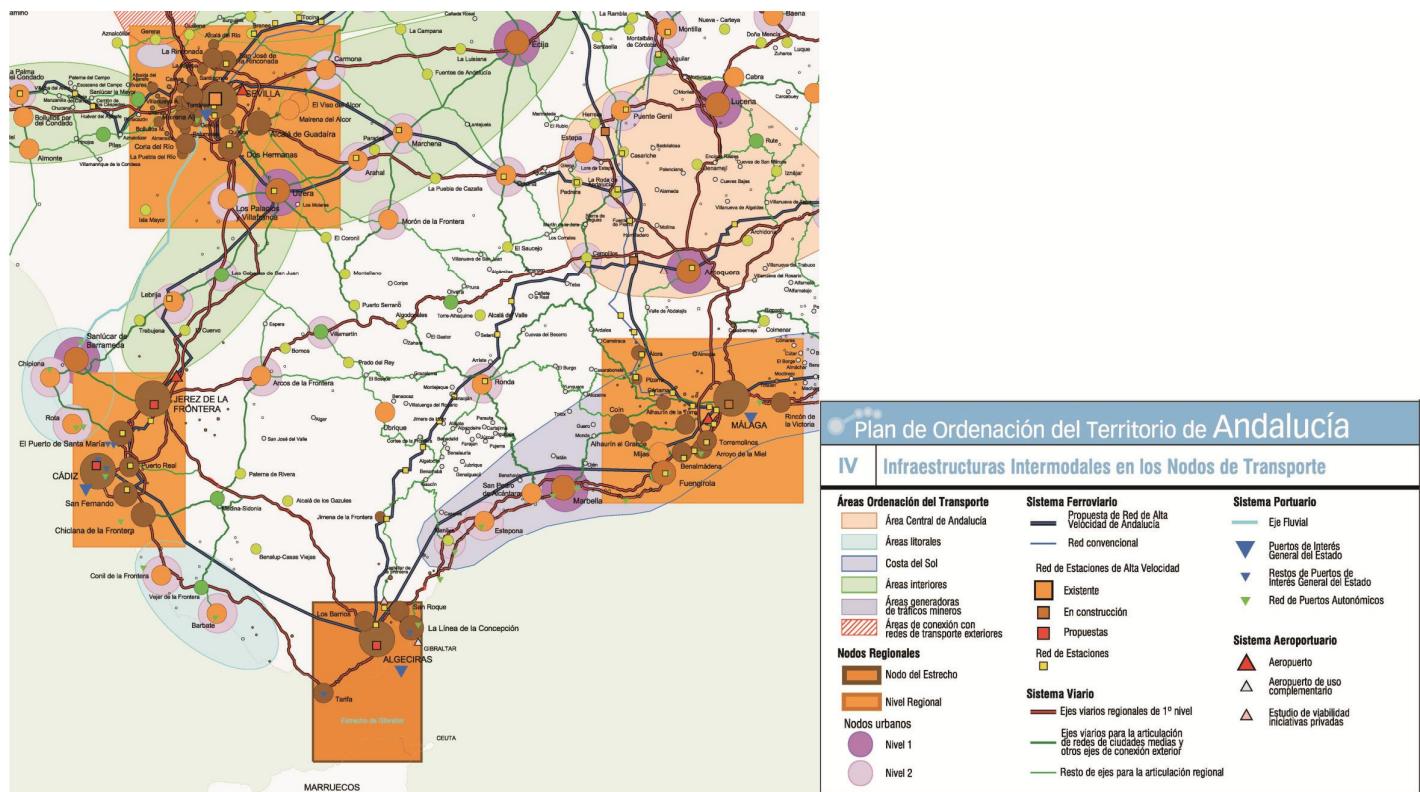
d) El planeamiento territorial y urbanístico pondrá especial cuidado en el tratamiento paisajístico de infraestructuras, nuevos polígonos industriales y recualificación de los existentes, minimizando sus efectos sobre la calidad de los paisajes urbanos.

e) El planeamiento territorial y urbanístico deberá definir y delimitar el espacio agrario, asumiéndolo como un valor actual y potencial, limitando el sellado de los suelos fértiles, y garantizando su articulación territorial."

#### ILUSTRACIÓN 42.

Infraestructuras intermodales en los nodos de transporte.

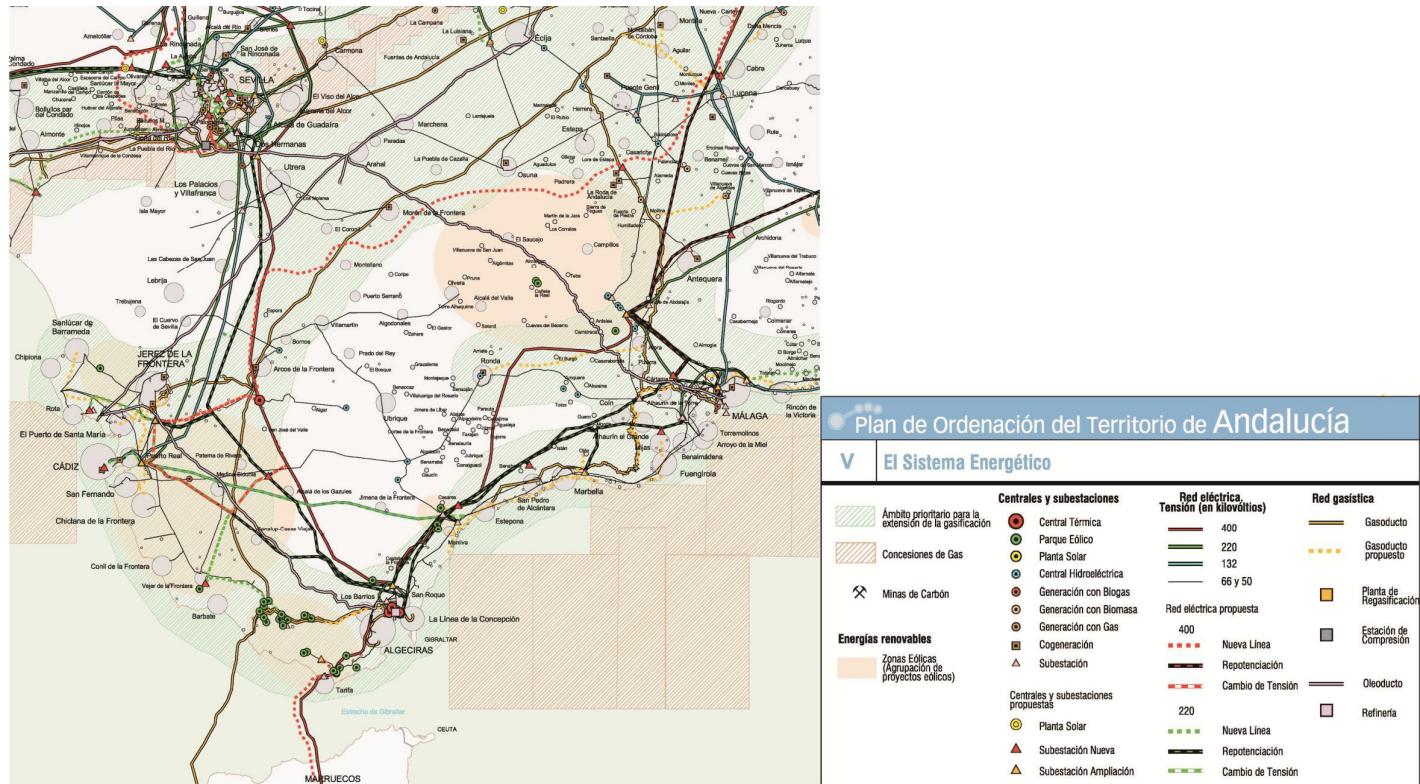
Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y elaboración propia.



#### ILUSTRACIÓN 43.

Sistema energético.

Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y elaboración propia.



**"[61] Mejora de los mecanismos de evaluación de impacto ambiental de la planificación urbanística y territorial [D].**

En el marco de la Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental de planes y programas y de la Ley 9/2006, se desarrollarán los instrumentos normativos y de aplicación que permitan la mejora de la evaluación de la planificación, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) La evaluación considerará la prevención, minimización y corrección de los impactos ambientales derivados del modelo de ciudad seleccionado.
- b) Profundizar en la integración del proceso de evaluación ambiental con el propio proceso de planeamiento urbanístico y territorial. Con independencia de los respectivos itinerarios de tramitación y de las competencias de cada uno de los citados procesos, deberá procurarse que, desde las primeras fases del planeamiento urbanístico y territorial, se integren las consideraciones de naturaleza ambiental y ecológica.
- c) La evaluación ambiental estratégica debe permitir valorar los aspectos más globales de la ordenación y su contribución a la sostenibilidad: modelos de ocupación del suelo, movilidad derivada del esquema general de usos del suelo, los requerimientos de recursos y la eficiencia de su utilización, y las actuaciones que representen la restauración y mejora del medio ambiente.
- d) Incluir entre las determinaciones del planeamiento urbanístico y territorial una aproximación al balance ecológico resultante del proyecto urbano propuesto, evaluando globalmente sus consecuencias en cuanto al aumento o disminución del consumo de recursos naturales básicos (agua, energía, suelo y materiales), así como de la correcta gestión de sus ciclos.
- e) Valorar desde el punto de vista ecológico y paisajístico las determinaciones del planeamiento en cuanto a las ordenanzas de edificación y las tipologías edificatorias propuestas."

Con carácter específico para el municipio de La Línea de la Concepción, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía la incluye dentro del Sistema Polinuclear del Centro Regional de la Bahía de Algeciras, junto con los municipios de Algeciras, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, Los Barrios, San Roque y Tarifa, con la jerarquía de Ciudad Media 1.

Aun cuando el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía fue aprobado en el año 2006, no es hasta el año 2012 que se establece normativamente la necesidad de adaptación del planeamiento municipal al mismo.

En efecto, el Decreto-Ley 5/2012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía, estableció en su artículo 3:

"Artículo 3. Medidas urgentes de adecuación del planeamiento urbanístico al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

1. Los municipios que a la entrada en vigor del presente Decreto Ley no hayan adaptado su planeamiento general a las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los criterios para su desarrollo, deberán hacerlo mediante la revisión de dicho planeamiento en el plazo establecido en el respectivo instrumento de planeamiento general a la entrada en vigor de este Decreto-Ley o, si éste no lo estableciera, en el plazo máximo de ocho años desde su aprobación definitiva por la Consejería competente en materia de urbanismo.

Habiendo transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior sin que se haya aprobado la revisión, la Consejería competente en materia de urbanismo, previo requerimiento al municipio correspondiente, podrá sustituir la inactividad municipal conforme a lo dispuesto en el artículo 36.3 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

2. Transcurrido el plazo de revisión sin que ésta se haya aprobado, no se podrán tramitar instrumentos de planeamiento de desarrollo que supongan para el municipio un crecimiento superior a los límites establecidos en la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y en los criterios para su desarrollo."

Evidentemente, La Línea de la Concepción, cuyo Plan fue aprobado entre 1985 y 1989, se encuentra plenamente inserta en la situación descrita en el indicado artículo 3.

El apartado 3 del capítulo I de la Instrucción 1/2014 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Cambio Climático en relación a la Incidencia Territorial de los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico General y la Adecuación de los mismos a la Planificación Territorial, establece:

**"TRAMITACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN MUNICIPIOS CON PLANEAMIENTO GENERAL NO ADAPTADO AL POTA.**

A) Conforme a lo dispuesto en el Art. 3.2 del Decreto-Ley 5/2012, para el caso de instrumentos de planeamiento urbanístico general no adaptado al POTA, transcurrido el plazo para la revisión sin que ésta se haya aprobado, "...no se podrán tramitar instrumentos de planeamiento de desarrollo que supongan para el municipio un crecimiento superior a los límites establecidos en la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y en los criterios para su desarrollo".

En aplicación de esta disposición, no podrán tramitarse aquellos instrumentos de planeamiento de desarrollo que ordenen crecimientos urbanísticos (en superficie o población que, sumados a los de aquellos planeamientos aprobados definitivamente y pendientes de ejecución, superen los parámetros establecidos en la Norma 45 del POTA. A estos efectos no se considerarán que estén pendientes de ejecución los ámbitos que tengan aprobado e inscrito el proyecto de repartelación.

Quedará fuera del ámbito de aplicación del referido artículo 3.2 del Decreto-Ley 5/2012, los Estudios de Detalle y los Planes Especiales de Reforma Interior, al desarrollar ámbitos de suelo urbano, no computables a efectos de los parámetros de crecimiento de la Norma 45 del POTA.

Corresponderá al propio municipio, en el marco de sus competencias para el desarrollo del planeamiento urbanístico, establecer el orden de ejecución de los ámbitos pendientes de desarrollo, respetando, en todo caso, las previsiones del planeamiento general sobre programación, desarrollo y gestión.

B) Los instrumentos de planeamiento de desarrollo deberán justificar la procedencia de su tramitación, por no encontrarse en el supuesto contemplado en el segundo párrafo del apartado A) anterior.

C) La verificación de estas exigencias se realizará a través de los informes de planeamiento de desarrollo que debe emitir la Comunidad Autónoma conforme a lo dispuesto en la legislación urbanística. La falta de justificación expresa será causa suficiente para efectuar requerimiento de subsanación, sin que proceda emitir informe hasta que no se aporte la misma, toda vez que dicha justificación es la que faculta para continuar la tramitación del instrumento de desarrollo."

En la indicada Instrucción se establecen las reglas para el cómputo del crecimiento poblacional y superficial del planeamiento a los efectos de la limitación establecida por la Norma 45 del POTA. Resumidamente, se establece que sólo se computarán los suelos clasificados como urbanizables ordenados o sectorizados, cuando los mismos no hayan sido objeto de repartelación (se entiende que también compensación) inscrita en el registro. En la página siguiente se sintetiza la situación actual de La Línea de la Concepción.



**TABLA 6.**

Cómputo de la situación actual a efectos de la Norma 45 del POTA.

Fuente: Elaboración propia.

**CÓMPUTO A EFECTOS DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMA 45 DEL POTA. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.**

DENOMINACIONES	CUATRIENIO	USO GLOBAL	UUI	SUPERFICIE (M2S)	EDIFICABILIDAD (M2T)	COEFICIENTE (M2T/M2S)	NÚMERO MAX. VIVIENDAS	DENSIDAD (VIV/HA)	ORDENACIÓN POR MENORIZADA	GESTIÓN	EJECUCIÓN	CLASIFICACIÓN ADAPTACIÓN	VIVIENDAS COMPUTABLES	SUPERFICIE COMPUTABLE	
09B.01.01 ROSALES-GIBRALTAR	PRIMERO	RESIDENCIAL	9	41.322	41.322	1,00	499	120,76	SI	SI	SI	SUC	-	-	
11B.01.01 EL CONCHAL I (Urbanizado. Pol 1)	PRIMERO	RESIDENCIAL	11	19.948	24.031	1,20	240	120,47	SI	SI	SI	SUC	-	-	
11B.01.01 EL CONCHAL I (No urbanizado. Pol 2)	PRIMERO	RESIDENCIAL	11	13.306	12.894	0,97	129	96,90	SI	NO	NO	SUC	-	-	
<b>TOTAL SUELOS TRANSITORIOS</b>				<b>74.576</b>	<b>78.247</b>		<b>868</b>						-	-	-
07A.01.01 PUNTO RIBOT	PRIMERO	RESIDENCIAL	7	131.783	73.798	0,56	656	49,78	SI	SI	SI	SUC	-	-	
13B.01.01 NUEVA ATUNARA	PRIMERO	RESIDENCIAL	13	47.036	26.063	0,55	233	49,54	SI	SI	SI	SUC	-	-	
14A.01.01 LA CAMPANA	PRIMERO	TURÍSTICO	14	143.500	60.270	0,42	502	34,98	SI	NO	NO	SUO	502	143.500	
14B.01.01 SANTA MARGARITA	PRIMERO	TURÍSTICO	14	930.585	288.503	0,31	2.048	22,01	SI	SI	SI	SUC	-	-	
14C.01.01 VENTA MELCHOR	PRIMERO	TURÍSTICO	14	266.427	93.136	0,35	610	22,90	SI	SI	SI	SUC	-	-	
14D.01.01 LA ALCALDESA PLAYA	PRIMERO	TURÍSTICO	14	1.200.000	239.418	0,20	1.276	10,63	SI	SI	SI	SUC	-	-	
<b>TOTAL PRIMER CUATRIENIO</b>				<b>2.719.331</b>	<b>781.188</b>		<b>5.325</b>						<b>502</b>	<b>143.500</b>	
06A.01.02 SAN PEDRO	SEGUNDO	RESIDENCIAL	6	73.800	48.654	0,66	553	74,93	NO	NO	NO	SUS	553	73.800	
11B.02.02 EL CONCHAL II (Urbanizado. Pol 1,3)	SEGUNDO	RESIDENCIAL	11	68.146	48.460	0,71	408	59,87	SI	SI	SI	SUO	-	-	
11B.02.02 EL CONCHAL II (No urbanizado. Pol 2)	SEGUNDO	RESIDENCIAL	11	34.990	23.735	0,68	211	60,30	SI	NO	NO	SUO	211	34.990	
14D.02.02 LA ALCALDESA CORTIJO	SEGUNDO	TURÍSTICO	14	946.200	209.790	0,22	1.200	12,68	SI	SI	SI	SUC	-	-	
<b>TOTAL SEGUNDO CUATRIENIO</b>				<b>1.123.136</b>	<b>330.640</b>		<b>2.372</b>						<b>764</b>	<b>108.790</b>	
14C.03 TORRENUEVA	NO PROGRAMADO	TURÍSTICO	14	269.080	72.651	0,27	450	16,72	SI	SI	SI	SUO	-	-	
07.B.01 PAU LAS PEDRERAS	NO PROGRAMADO	RESIDENCIAL	7	145.792	87.475	0,60	729	50,00	NO	NO	NO	SUS	729	145.792	
<b>TOTAL NO PROGRAMADO</b>				<b>414.872</b>	<b>160.126</b>		<b>1.179</b>						<b>729</b>	<b>145.792</b>	
<b>TOTAL</b>				<b>4.331.915</b>	<b>1.350.201</b>		<b>9.744</b>						<b>1.995</b>	<b>398.082</b>	
INCREMENTO DE POBLACIÓN COMPUTABLE POR PLANEAMIENTO = NÚMERO DE VIVIENDAS COMPUTABLE * 2,4 HAB/VIV:															
POBLACIÓN DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN A 1 DE ENERO DE 2015 (FUENTE INE):															
% COMPUTABLE DE INCREMENTO DE POBLACIÓN:															
INCREMENTO DE SUPERFICIE COMPUTABLE POR PLANEAMIENTO (M2s) (2):															
SUPERFICIE DEL SUELO URBANO DELIMITADO POR LA ADAPTACIÓN PARCIAL (M2s):															
SUPERFICIE DE SECTORES EJECUTADOS (SUO EN LA ADAPTACIÓN PARCIAL) QUE DEBEN CONSIDERARSE SUELO URBANO (M2s):															
SUPERFICIE ACTUAL DEL SUELO URBANO (M2s):															
% COMPUTABLE DE INCREMENTO DE SUPERFICIE															

Como puede observarse de la lectura de la tabla, La Línea de la Concepción se encuentra muy lejos de tener agotados los límites de crecimiento del 30% de la población y del 40% de la superficie del suelo urbano establecidos en la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, ya que en la actualidad la capacidad del suelo urbanizable ordenado y sectorizado es del 7,56% de su población y el suelo computable con la misma clasificación sólo supone el 4,47% del suelo urbano.

## 5.2. EL PLAN DE PROTECCIÓN DEL CORREDOR LITORAL DE ANDALUCÍA.

El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía fue aprobado por el Decreto 141/2015, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.

El propio Decreto en su disposición adicional primera establece su prevalencia sobre y vinculación sobre los instrumentos de planificación territorial de ámbito subregional y sobre el planeamiento urbanístico:

“Disposición adicional primera. Prevalencia del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.

1. De conformidad con el artículo 42.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía será vinculante para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y producirá los demás efectos establecidos en esa Ley para dichos planes.

2. En particular, de conformidad con el artículo 23 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, la aprobación del Plan producirá los siguientes efectos:

a) Será vinculante para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y para el Planeamiento Urbanístico General.

b) Las determinaciones de este Plan que sean de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes subordinados al mismo anteriormente aprobados.”

Del mismo modo, en su disposición transitoria única establece la necesidad de adaptación a sus determinaciones del planeamiento urbanístico.

“Disposición transitoria única. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente y en tramitación.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 23.2 y 42.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el planeamiento urbanístico general vigente en los municipios afectados por el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía deberá adaptarse a sus determinaciones en el plazo máximo de cuatro años desde su entrada en vigor.

El planeamiento urbanístico en tramitación perteneciente a los referidos municipios deberá adaptarse a las determinaciones de este Plan con independencia del grado de tramitación que hubiera alcanzado.”

Los objetivos del Plan son los siguientes:

a) Proteger los valores ambientales, naturales, paisajísticos, culturales, agrícolas y forestales de los terrenos próximos a la costa que no han sido objeto de actuaciones urbanizadoras.

b) Favorecer la conectividad entre los espacios interiores y el litoral e impedir la consolidación de barreras urbanas.

c) Preservar de los procesos de transformación urbanísticas los espacios litorales afectados por riesgos naturales, especialmente de erosión e inundación.

d) Garantizar la efectividad de la protección de las servidumbres del dominio público marítimo terrestre.

e) Mejorar la funcionalidad y la calidad de vida de los espacios urbanizados existentes en los ámbitos del litoral.

Para el logro de estos objetivos y al tratarse de un plan de protección, que no de actuación, el Plan delimita tres tipos de zonas de protección, de las

cuales sólo dos afectan al municipio de La Línea. La normativa de estas dos zonas es la siguiente:

**“Artículo 11. Régimen de uso de las zonas litorales de protección territorial 1 (PT1). [N y D]**

1. Los instrumentos de planeamiento general preservarán estos espacios de la urbanización mediante su clasificación como suelo no urbanizable de especial protección y establecerán las medidas necesarias para el mantenimiento de los recursos naturales existentes, de acuerdo con las determinaciones establecidas en este Plan. [N]

2. En estos espacios se prohíben expresamente [N]:

a) La construcción de viviendas, industrias o cualquier otro tipo de construcciones e instalaciones, excepto las vinculadas directamente a la conservación y al mantenimiento de los valores naturales, o a las actividades recreativas o educativas asociadas a los mismos, así como las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios públicos que, ineludiblemente, deban localizarse en esta zona.

b) Cualquier actuación que pueda alterar las condiciones paisajísticas del ámbito, en relación con su magnitud, visibilidad y dificultad de integración en el entorno, o que pueda inducir riesgos graves de erosión, salvo las infraestructuras e instalaciones sujetas a instrumentos de control y prevención ambiental que hayan integrado las correspondientes medidas de restauración e integración paisajísticas.

c) Los movimientos de tierra que alteren el perfil del terreno, excepto los precisos para la mejora ambiental del lugar, para garantizar la accesibilidad y el uso público del litoral, para el mantenimiento de la explotación agrícola tradicional, o para el mantenimiento y conservación de las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios públicos.

d) Los cultivos intensivos en invernaderos.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, se permite la rehabilitación y adecuación de las edificaciones existentes construidas con licencia urbanística o que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 3.3 del Decreto 2/2012, de 10 de enero, para su destino a restauración, establecimientos de alojamientos turísticos u otras actuaciones de interés público para usos vinculados directamente a los usos de la playa, que por su tipología y características constructivas resulten aptas para estos usos. [N]

4. Excepcionalmente, los instrumentos de planeamiento general podrán incorporar al proceso urbanístico los suelos incluidos en zonas de protección territorial 1 que, justificadamente, se consideren imprescindibles para [D]:

a) Satisfacer la demanda de crecimiento de los núcleos ubicados íntegramente en el ámbito del Plan.

b) Completar la estructura urbana de los núcleos existentes o resolver la ordenación de las zonas de contacto entre el suelo urbano y los suelos protegidos por este Plan.

5. Los suelos no urbanizables que por los criterios anteriores se incorporen al proceso urbanístico, deberán cumplir las condiciones establecidas en los apartados a), b), e) y f) del artículo 14.1 y las siguientes [D]:

a) No se podrán clasificar nuevos suelos hasta que se haya consolidado por la edificación el 70% de los suelos urbanos y urbanizables existentes en el núcleo que se amplía.

b) Los núcleos existentes incluidos íntegramente en el ámbito del Plan, podrán ocupar la zona colindante al dominio público marítimo terrestre siempre que se justifique expresamente la imposibilidad de crecimiento hacia el interior.

**Artículo 12. Régimen de uso de zonas litorales de protección territorial 2 (PT2). [N y D]**

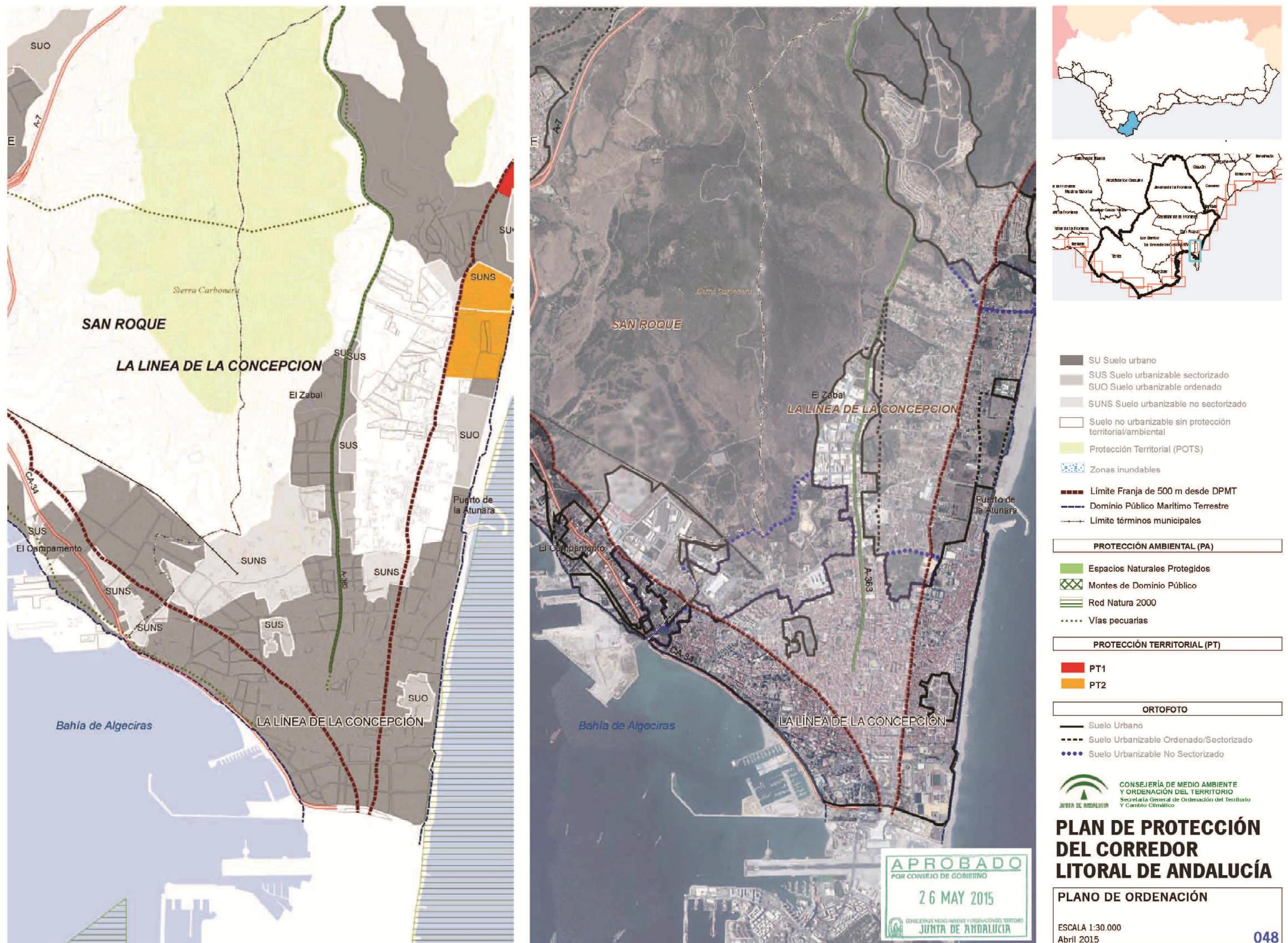
1. Los instrumentos de planeamiento general preservarán estos espacios de la urbanización mediante su clasificación como suelo no urbanizable de especial protección, o su destino a sistema de espacios libres y establecerán las medidas necesarias para el mantenimiento de las condiciones paisajísticas y de los usos forestales o agrícolas de acuerdo con las determinaciones establecidas en este Plan. [N]

2. En estos espacios se prohíben expresamente [N]:

a) La construcción de viviendas, industrias o cualquier otro tipo de construcciones e instalaciones, excepto las vinculadas directamente a la conservación y al mantenimiento de los valores naturales, o a las actividades recreativas o educativas asociadas a los mismos, así como las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios públicos que, ineludiblemente, deban localizarse en esta zona. Asimismo, en los terrenos incluidos en la franja comprendida entre los 200 y 500 metros a partir del dominio público marítimo terrestre, quedan exceptuadas de esta prohibición las construcciones e instalaciones vinculadas a la explotación agrícola, las instalaciones recreativas, deportivas al aire libre o de ocio, los establecimientos de restauración y de alojamiento turístico, y otras actuaciones de interés público en suelo no urbanizable vinculadas directamente a los usos de la playa.



**ILUSTRACIÓN 44.**  
Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.  
Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.



- b) Cualquier instalación que pueda alterar las condiciones paisajísticas del ámbito, en relación con su magnitud, visibilidad y dificultad de integración en el entorno, o que pueda inducir riesgos graves de erosión, salvo las infraestructuras sujetas a instrumentos de prevención y control ambiental que hayan integrado las correspondientes medidas de restauración e integración paisajísticas.
- c) Los movimientos de tierra que alteren el perfil del terreno, excepto los precisos para la mejora ambiental del lugar, para garantizar la accesibilidad y el uso público del litoral, o para el mantenimiento y conservación de las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios públicos. Asimismo, se permiten los movimientos de tierras necesarios para la actividad agrícola en las condiciones establecidas por los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional.
3. Las edificaciones permitidas deberán tener como máximo dos plantas (baja + 1) y adecuarse a la tipología del lugar y a los requisitos de integración paisajística exigidos en el artículo 15. [N]
4. Excepcionalmente, los instrumentos de planeamiento general podrán incorporar al proceso urbanístico los suelos incluidos en zonas de protección territorial 2 que, justificadamente, se consideren imprescindibles para [D]:
- a) Satisfacer la demanda de crecimiento de los núcleos ubicados en este ámbito, cuando no sea posible satisfacer dicha demanda en contigüidad con los mismos fuera de los 500 metros del corredor litoral.
- b) Completar la estructura urbana de los núcleos existentes o resolver la ordenación de las zonas de contacto entre el suelo urbano o urbanizable y el suelo no urbanizable protegido por este Plan.
5. Los suelos no urbanizables que por los criterios anteriores se incorporen al proceso urbanístico, deberán cumplir las condiciones establecidas en los apartados a), b), e) y f) del artículo 14.1 y las siguientes [D]:
- a) No se podrán clasificar nuevos suelos hasta que se haya consolidado por la edificación el 70% de los suelos urbanos y urbanizables existentes en el núcleo que se amplía, excepto que dichos suelos se destinen a la ampliación en contigüidad de instalaciones productivas existentes.
- b) Los núcleos existentes incluidos íntegramente en el ámbito del Plan, podrán ocupar la zona colindante al dominio público marítimo terrestre siempre que se justifique expresamente la imposibilidad de crecimiento hacia el interior.
6. El planeamiento general integrará las nuevas infraestructuras que se autoricen en desarrollo de los instrumentos de planificación portuaria que afecten al ámbito del Plan, incluyendo los suelos que sean precisos para las instalaciones, dotaciones y demás actividades complementarias."

En síntesis, ambas zonas deben quedar clasificadas por el planeamiento urbanístico como Suelo No Urbanizable de Especial Protección, permitiéndose en ambas zonas el reuso de las edificaciones construidas con licencia o construidas antes de 1976 y en la zona de Protección Territorial 2, la implantación de determinadas instalaciones de nueva construcción en la banda situada entre los 200 y los 500 metros desde el deslinde del dominio público marítimo-terrestre.

En el término municipal de La Línea de la Concepción el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía protege las siguientes zonas, como puede observarse en las imágenes de la página anterior y siguiente:

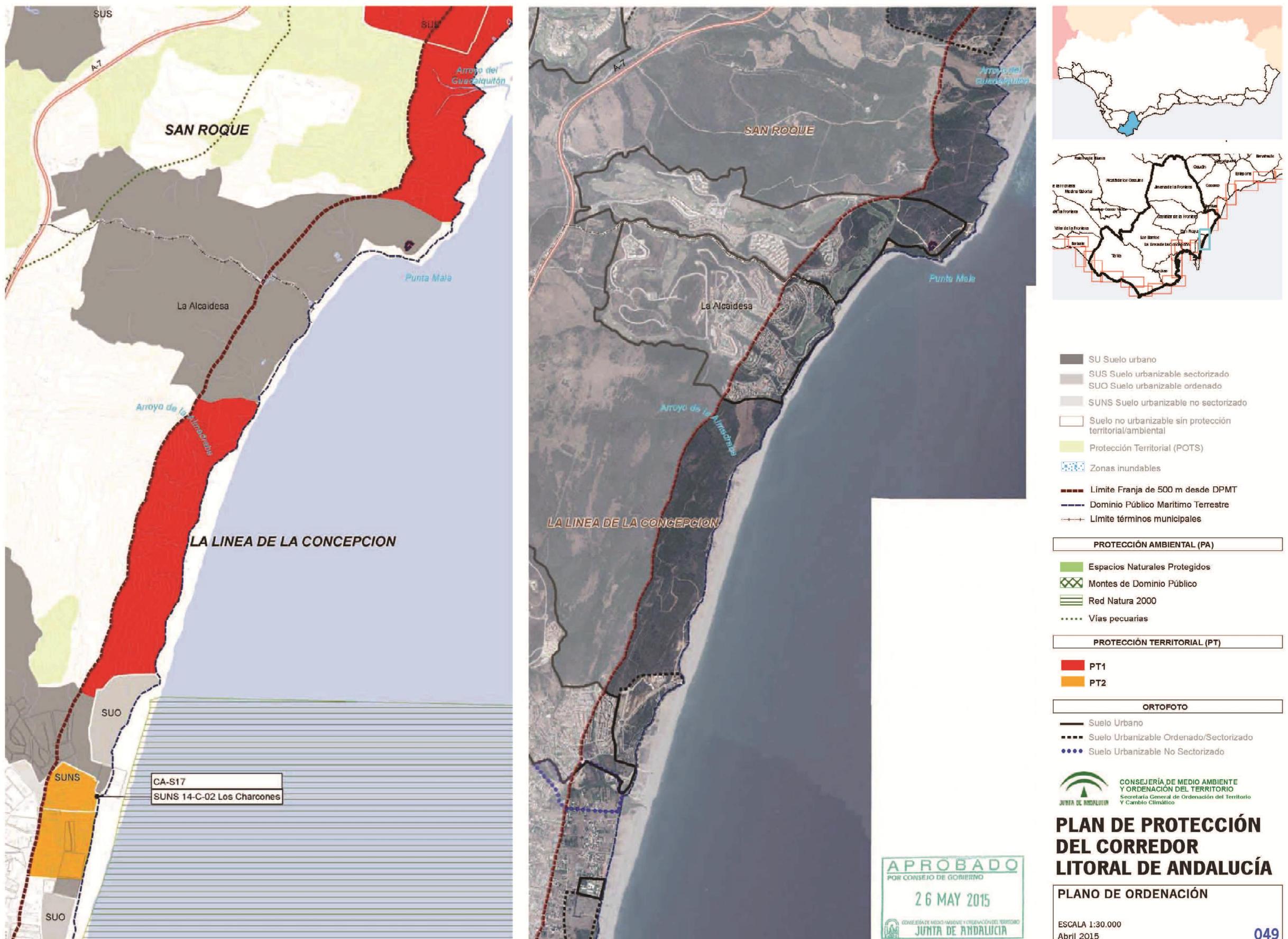
- En la categoría Protección Territorial 1 (PT1) toda la banda de 500 metros a partir del dominio público marítimo terrestre, situada entre Santa Margarita y La Alcaidesa, actualmente clasificada como Suelo No Urbanizable.
- En la categoría de Protección Territorial 2 (PT2) toda la banda de 500 metros a partir del dominio público marítimo terrestre, situada entre Santa Margarita y los suelos urbanos y urbanizables ordenados, situados al sur. Estos suelos se corresponden con la mayor parte del ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado 14-C-02, Los Charcones. Este suelo deberá ser clasificado en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística como Suelo Urbanizable Especialmente

Protegido, no pudiendo tramitarse ningún tipo de planeamiento de desarrollo.

Como se ha visto, el vigente Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción no está adaptado a las determinaciones del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, por lo que en virtud de la disposición transitoria única deberá ser adaptado antes del 26 de mayo de 2108.



**ILUSTRACIÓN 45.**  
Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.  
Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.



### **5.3. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL CAMPO DE GIBRALTAR.**

El Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar fue aprobado por el Decreto 370/2011, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Protección de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (Cádiz) y se crea su Comisión de Seguimiento.

El propio Decreto en su disposición adicional primera establece la prevalencia de las determinaciones de aplicación directa (las señaladas como Normas) sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico:

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

De conformidad con lo previsto en el artículo 23.1 y 4 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar 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."

Del mismo modo, en su disposición transitoria primera establece la necesidad de adaptación a sus determinaciones del planeamiento urbanístico.

"Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente. Conforme a lo dispuesto en los artículos 11.1.d), 21 y 23.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del planeamiento urbanístico general vigente de los municipios del Campo de Gibraltar deberán adaptarse a las del Plan de Ordenación del Territorio que se aprueba por el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste."

El Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar abarca la totalidad de los términos municipales de Algeciras, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, Los Barrios, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa, con una superficie total de 1.514 KM<sup>2</sup> y una población en el entorno de los 264.000 habitantes.

Los objetivos del Plan son los siguientes:

1. Desarrollar el potencial territorial del Campo de Gibraltar y favorecer su consolidación como gran nodo de transporte y logístico del sur de Europa.
2. Potenciar la articulación externa e interna mediante la mejora de las infraestructuras de transporte, de la red de espacios libres y de las dotaciones de equipamientos.
3. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales y turísticos.
4. Ordenar las infraestructuras energéticas.
5. Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales.

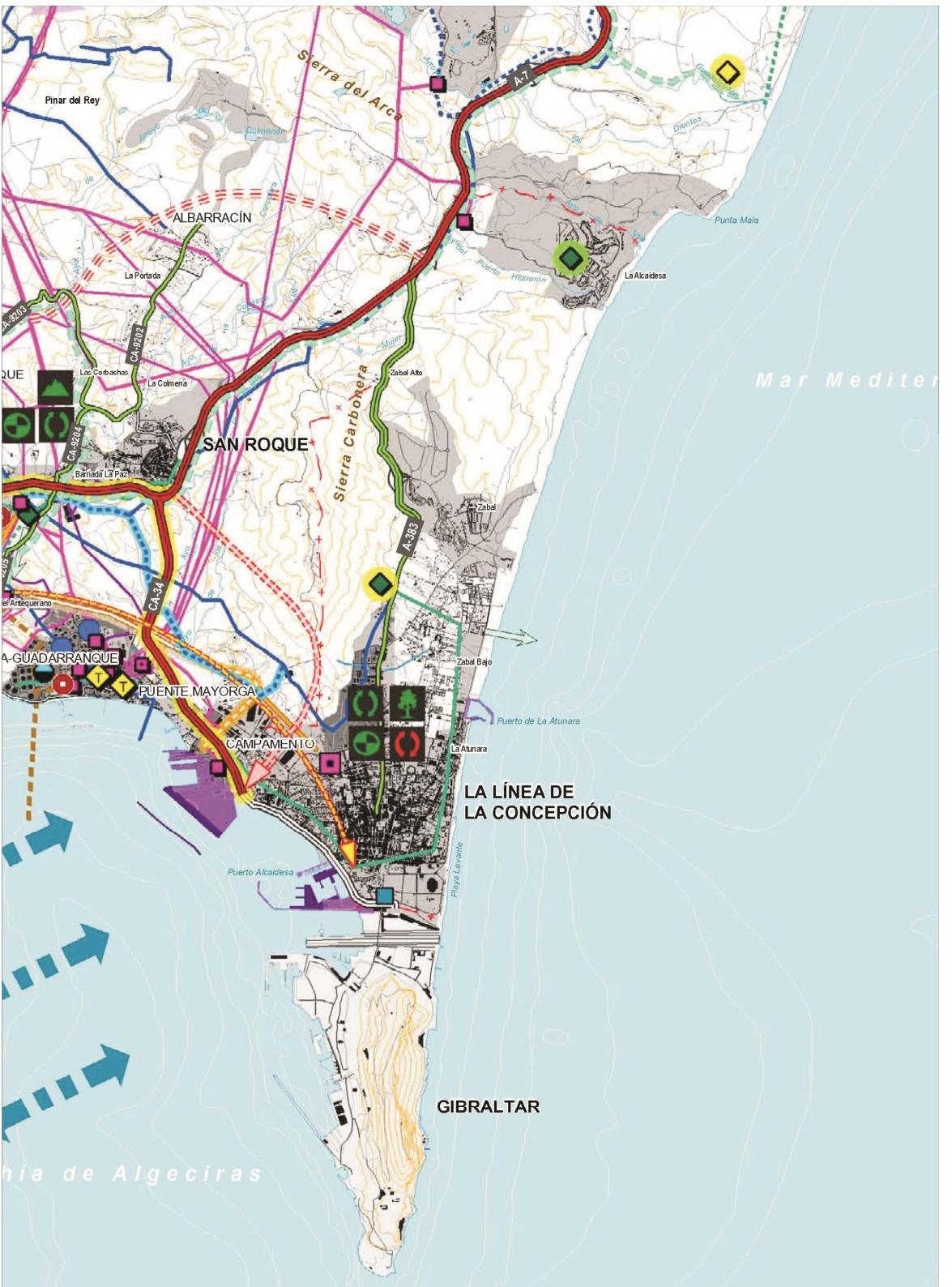
En relación a las propuestas y determinaciones básicas del Plan, hay que señalar:

- A. Respecto del sistema de asentamientos (artículo 13), el Plan incluye al núcleo urbano principal de La Línea en la unidad integrada Bahía de Algeciras, compuesta por los núcleos urbanos de Algeciras, Los Barrios, Palmones, Estación de San Roque, Campamento, Puente Mayorga, La Línea de la Concepción y el complejo petroquímico e industrial.
- B. Respecto al sistema de equipamientos de carácter Supramunicipal (artículo 14), el Plan establece que su localización podrá hacerse de manera indistinta en los núcleos de Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción o San Roque.
- C. Respecto a la ampliación del sistema de asentamientos (artículo 15), el Plan establece que la misma deberá ser colindante con suelos urbanos o urbanizables.
- D. Respecto a las edificaciones en el suelo no urbanizable (artículos 16 y 17), el Plan establece que en las revisiones planeamiento urbanístico general deberá analizarse la viabilidad de regularizar o no las distintas concentraciones existentes (debe entenderse que el contenido del Plan en este sentido ha sido modificado por el Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía). Las concentraciones que se consideren asentamientos urbanísticos, cuya regularización sea prioritaria, podrán clasificarse como suelo urbano o urbanizable sectorizado según cumplan o no las condiciones establecidas en el artículo 45.1.b de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Con carácter general, el Plan exime del cómputo que se realice a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, a la población residente en las viviendas existentes y a la población que habite las viviendas protegidas que deban reservarse en función de las viviendas regularizadas. Cuando la consolidación de las zonas sea superior al 40%, el Plan autoriza a no computar tampoco el suelo vinculado a las viviendas existentes.
- E. Respecto a los puertos de interés general (artículo 19), el Plan establece que el planeamiento urbanístico debe asegurar la plena integración del sistema portuario en el sistema urbano y recomienda el acondicionamiento del puerto de La Línea para la recepción de cruceros turísticos.
- F. Respecto a los puertos de carácter autonómico (artículo 21), el Plan recomienda la ampliación del puerto de La Atunara para usos náutico-recreativos, siempre que sea viable ambientalmente.
- G. Respecto al transporte metropolitano de pasajeros (artículos 26, 27 y 28), el Plan propone la creación de plataformas reservadas entre Algeciras, San Roque y Campamento, así como una plataforma que rodee la bahía entre Algeciras y La Línea. Del mismo modo, propone analizar la viabilidad de un servicio de transporte marítimo entre Algeciras, La Línea y Gibraltar. El Plan



**ILUSTRACIÓN 46.**  
Fragmento del plano de  
Articulación Territorial del Plan  
de Ordenación del Territorio  
del Campo de Gibraltar  
Fuente: Consejería de Medio  
Ambiente y Ordenación del  
Territorio.

H.



establece igualmente que La Línea de la Concepción debe contar con un intercambiador modal, para facilitar la conexión entre los distintos modos. Por último, el Plan establece que el planeamiento urbanístico deberá prever la red municipal de carriles-bici y de plataformas reservadas para el transporte público, así como fomentar la concentración de usos residenciales.

- I. Respecto a la red viaria (artículo 34), el Plan recoge la CA-34 dentro del sistema de articulación del ámbito con el exterior y la A-383 dentro de sistema de articulación viaria interior. El Plan recoge las actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento, entre las que cabe destacar la variante general de la A-7 por el oeste de Algeciras y el norte de San Roque y la nueva conexión entre la A-7 y las instalaciones portuarias de Crinavis. El Plan determina la necesidad de interconexión de los distintos sistemas viarios, de carriles bici y de paseos peatonales a lo largo de la bahía, debiendo el planeamiento urbanístico municipal trabajar en este sentido.
- J. Respecto del sistema de espacios libres de carácter territorial (artículos 46, 47 y 51), el municipio de la Línea de la Concepción se integra en el Corredor Litoral definido sobre su fachada mediterránea con un ancho de 200 metros, a partir del deslinde del dominio público marítimo terrestre (esta determinación debe analizarse considerando lo previsto en el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía), debiendo el planeamiento urbanístico prever las actuaciones que permitan su registro longitudinal, así como aquellas que permitan mejorar su acceso desde el interior, señalando el Plan como prioritarios en el municipio de La Línea los accesos de La Hacienda y Torre Nueva. Se completa en el municipio de La Línea el sistema de espacios libres de carácter territorial con los itinerarios recreativos Puerta Verde, que discurre el paralelo a la A-383, desde el núcleo urbano hasta la A-7 y el costero Torre Nueva-Sotogrande.
- K. Respecto a la ordenación de los suelos urbanos (artículo 55), además de unas recomendaciones de carácter general, el Plan establece como directriz para el planeamiento general de La Línea de la Concepción la ordenación del frente litoral de La Atunara a fin de reforzar su potencialidad recreativa y turística.
- L. Respecto a los nuevos crecimientos (artículos de 56 a 63), el Plan establece una serie de criterios generales para la ordenación de los distintos usos. Igualmente el Plan señala una serie de Áreas de Oportunidad y Áreas Estratégicas para usos residenciales, productivos o logísticos en municipios distintos a La Línea. Sin embargo, respecto al uso turístico el Plan prevé especialmente el desarrollo de la fachada mediterránea entre la A-7 y la A-383 y el litoral, facultando el planeamiento general para la previsión de sectores de uso turístico con los siguientes criterios:
  - La superficie máxima será de 160 hectáreas.

- El número mínimo de plazas hoteleras será de 1.200, debiendo ser al menos el 50% en establecimientos de categoría no inferior a las cuatro estrellas.
- Al menos el 15% de la edificabilidad deberá destinarse a usos deportivos y de ocio.
- La edificabilidad residencial no será superior al 35% de la edificabilidad lucrativa total.
- La delimitación de los sectores garantizará el acceso a las playas.
- Se deberá garantizar la continuidad urbana.
- Los suelos destinados a espacios libres y equipamientos cumplirán el porcentaje máximo previsto en el artículo 17 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (el 30% del suelo ordenado debe destinarse a dotaciones, debiendo ser los espacios libres al menos el 20% de la superficie ordenada, además debe realizarse una reserva para aparcamientos públicos de entre 1 y 1,5 plazas por cada 100 metros edificables).
- Los nuevos sectores deben incorporar en su ordenación los terrenos colindantes, que formen parte de la red de espacios libres de carácter territorial (corredor litoral). Esta determinación confronta con lo establecido en el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, por lo que su aplicación debe ser clarificada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Los sectores clasificados con estas condiciones no computarán a los efectos de la norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

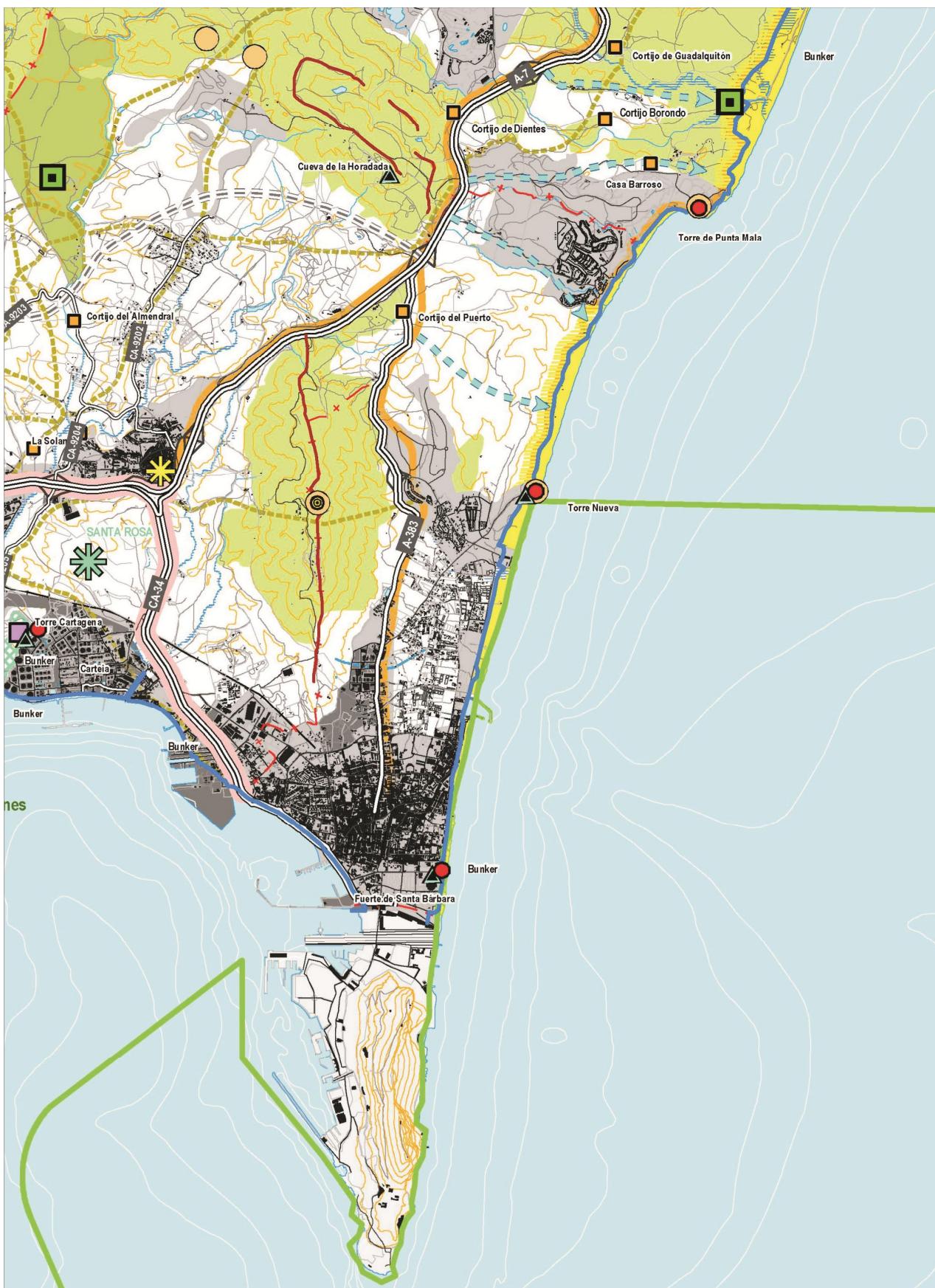
- M. Respecto a la protección de los recursos territoriales (artículos 75, 76, 77 y 78), el Plan delimita en el Municipio de La Línea de la Concepción los siguientes espacios:
  - Dos Zonas de Interés Territorial, una coincidente con Sierra Carbonera al oeste del término municipal y otra, de muy pequeño tamaño, al norte de Santa Margarita. Estas zonas deben ser clasificadas por el planeamiento general como Suelo No Urbanizable de Especial Protección permitiéndose los usos agrícolas, ganaderos, didácticos, de ocio, recreativas, así como las destinadas a restauración, alojamiento hotelero e instalaciones de interés público, compatibles con la conservación de los valores.
  - La Divisoria Visual de Sierra Carbonera, sobre la que no se permiten edificaciones o instalaciones.
  - Los Hitos Paisajísticos de Sierra Carbonera y Torre Nueva, que deberán tener la clasificación de Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, no permitiéndose actuaciones que comprometan dicha condición.



#### ILUSTACIÓN 47.

Fragmento del plano de Ordenación de Usos del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar

Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.



#### PROTECCIÓN AMBIENTAL

- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- RED NATURA 2000
- MONTES DE DOMINIO PÚBLICO
- VÍAS PECUARIAS
- DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

#### PROTECCIÓN TERRITORIAL

- ZONAS DE INTERÉS TERRITORIAL
- DIVISORIAS VISUALES
- HITOS PAISAJÍSTICOS
- HUMEDALES

#### RECURSOS CULTURALES DE INTERÉS TERRITORIAL

- CONJUNTOS HISTÓRICOS
- ÁREAS ARQUEOLÓGICAS
- CUEVAS CON ARTE RUPESTRE
- CONSTRUCCIONES DEFENSIVAS
- CORTIJOS
- OTROS

#### SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

- CORREDOR LITORAL
- PARQUES FLUVIALES
- PARQUES METROPOLITANOS
- ITINERARIOS RECREATIVOS
- ÁREAS DE ADECUACIÓN RECREATIVA
- MIRADORES
- NUEVOS ACCESOS A PLAYAS

#### ORDENACIÓN DE USOS

- ÁREAS DE ACTIVACIÓN TERRITORIAL
- ① ESTACIÓN DE PASAJE DE BOLNIA
- ② ISLA DE TARIFA O DE LAS PALOMAS
- ③ CERROS DEL ESTRECHO
- ④ CASTILLO DE CASTELLAR-GUADARRANQUE

#### ÁREAS ESTRÁTÉGICAS

- ESPACIOS PRODUCTIVOS LOGÍSTICOS E INDUSTRIALES
- ZAL BAHÍA DE ALGEGRAS
- ORDENACIÓN DE LA FRANJA LITORAL ZAHARA-ATLANTERA
- ORDENACIÓN TURÍSTICO-RECREATIVA-NATURALÍSTICA PLAYA DE LOS LANCES-VALDEVQUEROS
- REORDENACIÓN URBANA N-340 Y CA-34
- ▼ ADECUACIÓN TURÍSTICO-RECREATIVA SINGULAR EN EL MEDIO RURAL

#### RIESGOS

- ZONAS CAUTELARES ANTE RIESGOS DE INUNDACIÓN

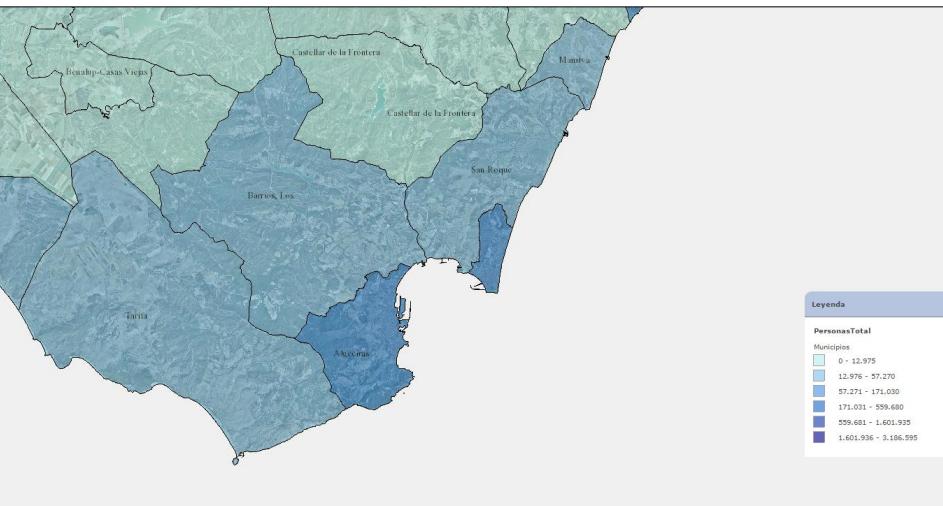
- N. Respecto a los riesgos (artículos del 80 al 88), el Plan establece una serie de medidas preventivas relativas a los movimientos de tierra, riesgos hídricos, zonas inundables, la contaminación, los incendios forestales y los riesgos tecnológicos.
- O. Finalmente, respecto a los recursos culturales (artículos del 89 al 95), el Plan establece una serie de directrices y criterios generales para su protección, señalando diversos elementos en el municipio de La Línea.

Como comentario al Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, hay que indicar que la no consideración de Gibraltar, al menos desde el punto funcional del ámbito, supone una omisión, que afecta fundamentalmente al papel desarrollado por el municipio de La Línea de la Concepción y a las propuestas que se realizan sobre el mismo.

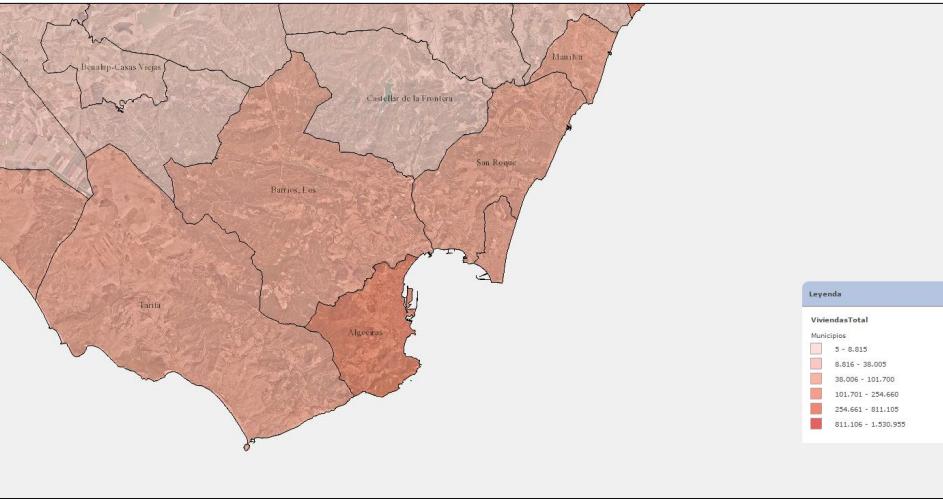
Lógicamente, el vigente Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción no está adaptado a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, por lo que en virtud de la disposición transitoria primera debió ser adaptado antes del 20 de diciembre de 2015.



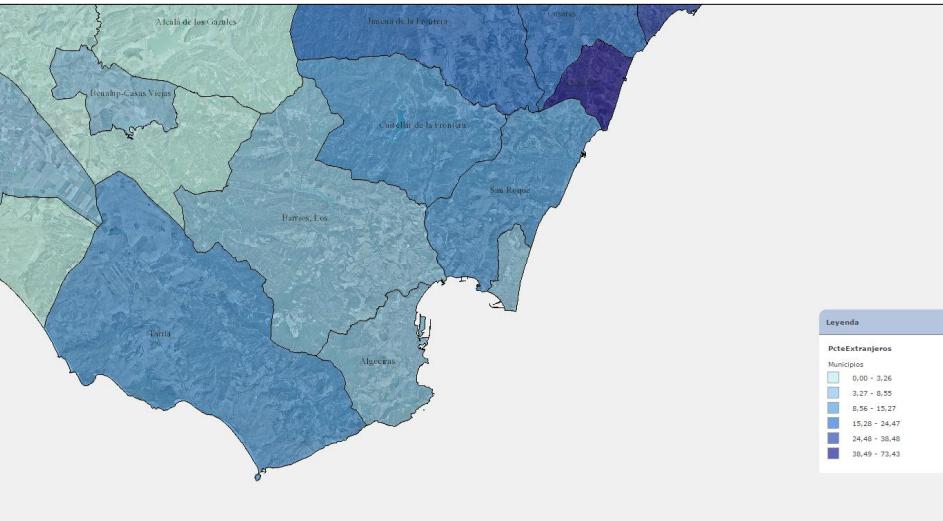
**ILUSTRACIÓN 48.**  
Número de habitantes por  
municipio.  
Fuente: Instituto Nacional de  
Estadística.



**ILUSTRACIÓN 49.**  
Número de viviendas por  
municipio.  
Fuente: Instituto Nacional de  
Estadística.



**ILUSTRACIÓN 50.**  
Porcentaje de población  
extranjera por municipio.  
Fuente: Instituto Nacional de  
Estadística.



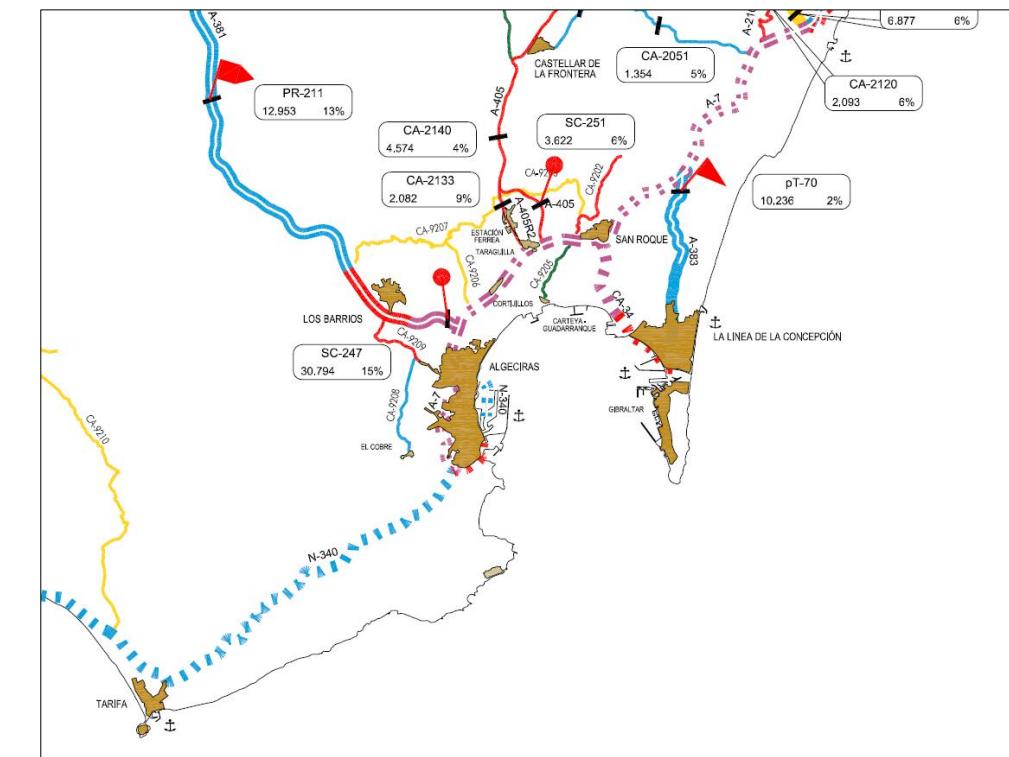
**Weather Station Data:**

- PT-05**: AÑO: 2014, IMD: 30794, %P: 14,6
- CA-50-2**: IMD: 67141, %M: 1,86, %L: 92,75, %P: 5,38, IMDMP: 338, IMDext: 961, %DiasAfo: 100
- CA-48-2**: IMD: 42815, %M: 1,85, %L: 93,99, %P: 4,16, IMDMP: 143, IMDext: 547, %DiasAfo: 100
- CA-46-3**: IMD: 9255
- SC-225**: AÑO: 2014, IMD: 6637, %P: 9
- CA-53-2**: IMD: 66795, %M: 1,59, %L: 92,79, %P: 5,63, IMDMP: 487, IMDext: 1468, %DiasAfo: 100
- CA-17-1**: IMD: 11456, %M: 2,16, %L: 93,54, %P: 4,29, IMDMP: 44, IMDext: 563, %DiasAfo: 67
- CA-194-2**: IMD: 19891, %M: 2,74, %L: 91,75, %P: 5,52, IMDMP: 23, IMDext: 353, %DiasAfo: 100
- CA-163-2**: IMD: 25341, %M: 2,85, %L: 93,62, %P: 3,53, IMDMP: 84, IMDext: 1074, %DiasAfo: 100
- CA-189-2**: IMD: 51394, %M: 1,65, %L: 92,28, %P: 6,07, IMDMP: 405, IMDext: 1906, %DiasAfo: 100
- CA-4-1**: IMD: 34844, %M: 2,59, %L: 93,57, %P: 3,84, IMDMP: 186, IMDext: 1133, %DiasAfo: 100
- CA-190-2**: IMD: 28160, %M: 0,71, %L: 91,50, %P: 7,79, IMDMP: 26, IMDext: 233, %DiasAfo: 100
- PR-84**: AÑO: 2014, IMD: 10236, %P: 2,2
- CA-189-2**: IMD: 28293, %M: 0,78, %L: 91,66, %P: 7,56, IMDMP: 179, IMDext: 1362, %DiasAfo: 0

**Geographical Labels:**

- San Roque
- Algeciras
- Tarifa
- A-46
- N-340
- N-550
- La Línea de la Concepción
- A-7S
- 4-7S

**ILUSTRACIÓN 51.**  
Intensidad Media Diaria (IMD)  
en las carreteras de la Red de  
Interés General del Estado  
(RIGE) en 2015.  
Fuente: Ministerio de  
Fomento.



## 6. BREVE DIAGNÓSTICO.

### 6.1. MARCO COMARCAL.

Como se ha visto, La Línea de la Concepción pertenece a la aglomeración urbana del Campo de Gibraltar formada por los municipios de Algeciras, Los Barrios, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

Sin embargo, el marco comarcal funcional real es el constituido por los municipios que conforman la Bahía de Algeciras, es decir, Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción y San Roque, más Gibraltar, entendiendo comarca funcional como aquella en que las distintas unidades administrativas comparten el mercado de la vivienda, el mercado de trabajo, los servicios públicos de nivel medio y alto y entre ellas se establecen relaciones de base diaria.

Esta comarca funcional tiene una población total aproximada de 267.000 habitantes, constituyendo la segunda unidad funcional de la provincia de Cádiz, tras la aglomeración Bahía de Cádiz-Jerez. Más del 80% de esta población se localiza en núcleos urbanos ubicados directamente sobre la propia Bahía.

Sin embargo, al contrario de lo que sucede en otras aglomeraciones urbanas constituidas alrededor de bahías, en el caso de la de Algeciras ni el sistema viario principal ni el sistema viario secundario, reconocen su geografía básica.

En efecto, la conjunción de las marismas de los ríos Palmones y Guadarranque, junto la posición casi litoral de la Sierra Carbonera han llevado históricamente a resolver la continuidad viaria por el norte de las marismas y de la sierra, en lugar de bordear la bahía, lo que unido a la posterior ocupación de su centro por las grandes industrias, ha dado lugar a la contradicción de que, mientras el sistema urbano formado por Algeciras, La Línea de la Concepción y Gibraltar se localiza reconociendo el borde la bahía, el sistema de articulación viaria no lo haga.

La consecuencia de lo anterior en el marco comarcal es que se produce la mezcla de los intensos movimientos locales generados por más de 200.000 habitantes y las potentes industrias implantadas, con los tráficos nacionales y regionales litorales entre el sur de Andalucía y el Levante español.

Las actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento y recogidas en el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, consistentes en la variante general de la A-7 desde el sur de Algeciras hasta el este de San Roque y la nueva conexión entre la A-7 a la altura de San Roque hasta Campamento y Crinavís, permitirán:

- De una parte, separar los tráficos exteriores al ámbito de la Bahía de carácter regional-nacional de los intermunicipales, permitiendo una mayor seguridad y fluidez de los mismos, así como un mejor funcionamiento del transporte público de pasajeros.

- Y de otra, diversificar el acceso a la Línea desde la actual A-7, así como mejorar el reconocimiento de la Bahía de Algeciras desde el punto de vista viario y cerrar de manera más eficiente la Ronda de La Línea.

Por tanto, en un futuro más o menos próximo la comarca de la Bahía de Algeciras dispondrá de un viario de articulación, ajustado a las necesidades derivadas de sus relaciones intermunicipales e independiente de los movimientos nacionales-regionales.

La comarca tiene un fuerte peso industrial tanto a nivel autonómico como nacional, al haber concentrado una importante cantidad de factorías que precisan del contacto con instalaciones portuarias y de una suficiente extensión de suelo colindante.

Del mismo modo, los puertos de la Bahía de Algeciras cumplen una función logística a nivel europeo y nacional, siendo el puerto de Algeciras una de las instalaciones más importantes para la ruptura de carga intercontinental.

En definitiva, la comarca de la Bahía de Algeciras supone una cierta singularidad en el contexto andaluz por el tipo de actividades económicas implantadas.



**ILUSTRACIÓN 53.**  
Fragmento del Mapa  
Topográfico Nacional a escala  
1:50.000, con el viario  
principal existente y previsto.  
Fuente: Instituto Geográfico  
Nacional de España.

**ILUSTRACIÓN 54.**

Imagen aérea de la comarca de la Bahía de Algeciras desde el norte.

Fuente: Google Earth.

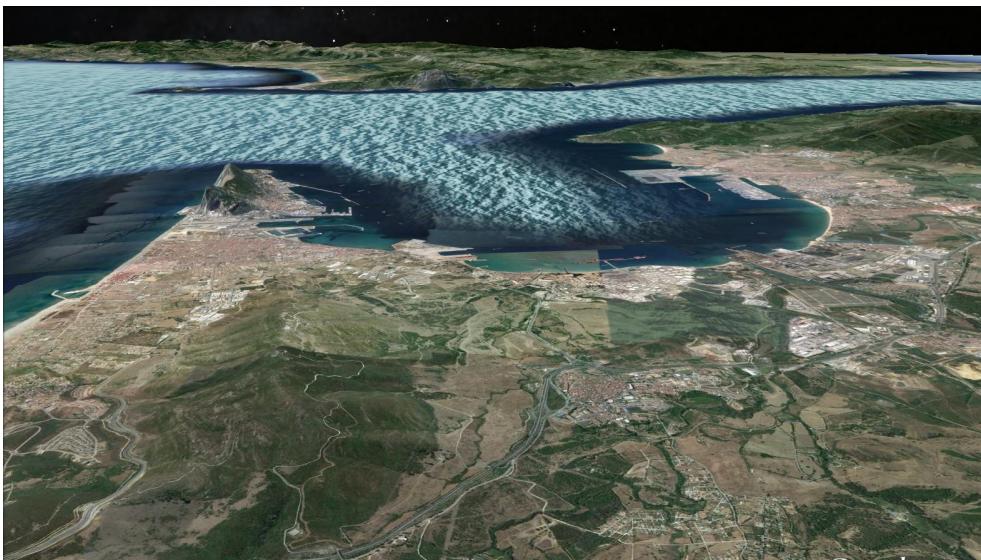
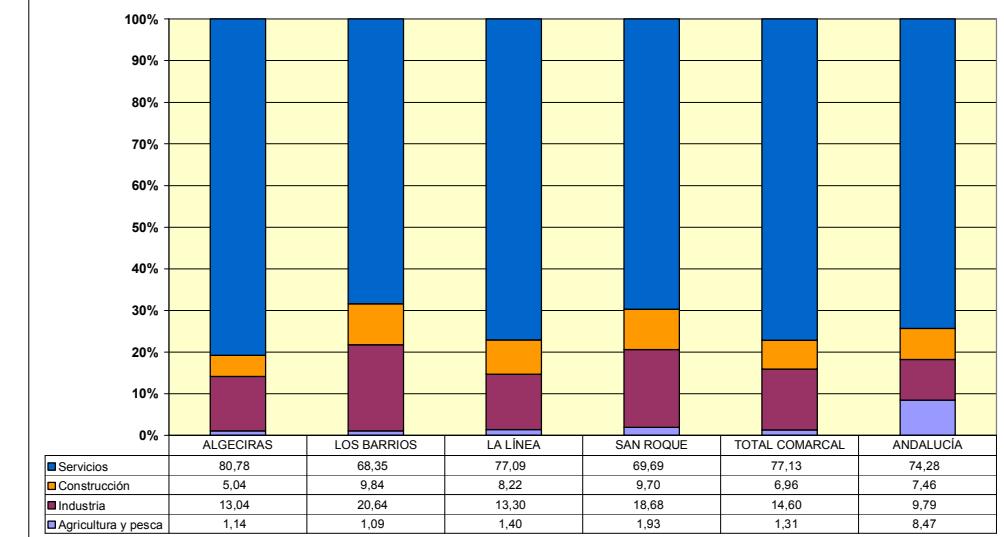
**ILUSTRACIÓN 55.**

Imagen aérea de la comarca de la Bahía de Algeciras desde el sur.

Fuente: Google Earth.



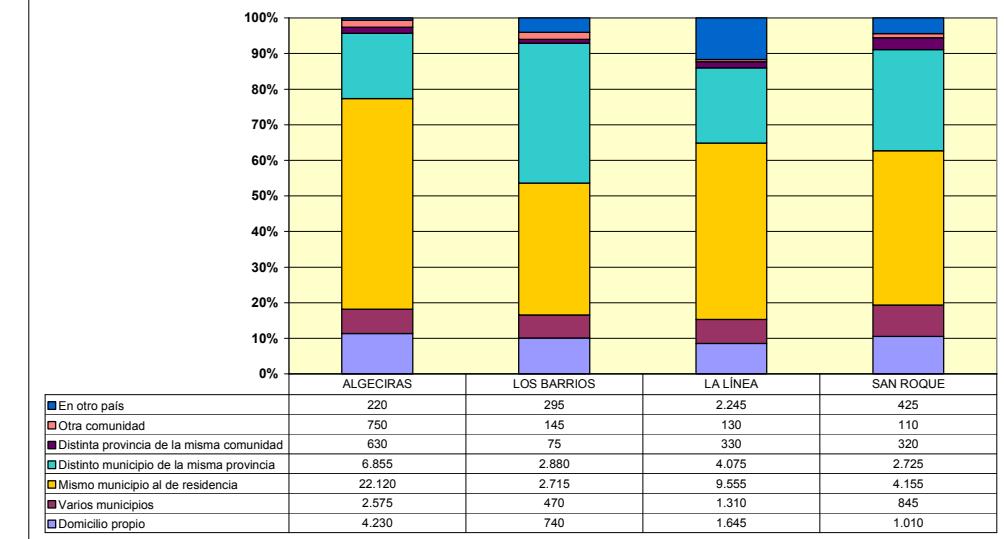
RAMA DE ACTIVIDAD DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 16 AÑOS EN 2011 (%)



Como puede observarse en la gráfica anterior, tanto el total comarcal como la mayor parte de los municipios de la comarca presentan una estructura económica sustancialmente distinta a la global andaluza, con un casi nulo peso del empleo agrícola y pesquero y un mayor peso del empleo industrial, como corresponde a las actividades productivas implantadas.

La movilidad generada por la actividad laboral en la comarca es extremadamente alta para su tamaño poblacional, ya que una tercera parte de la población activa desarrolla su actividad fuera del municipio de residencia (incluyendo a la población que trabaja en Gibraltar). Esta constatación agrava el problema antes visto de inexistencia en la actualidad de una red viaria propia de la comarca y de la mezcla de los tráficos internos con los tráficos de largo recorrido.

LUGAR DE TRABAJO DE LA POBLACIÓN OCUPADA MAYOR DE 16 AÑOS. 2011

**ILUSTRACIÓN 56.**

Rama de actividad de la población mayor de 16 años en 2011 (%).

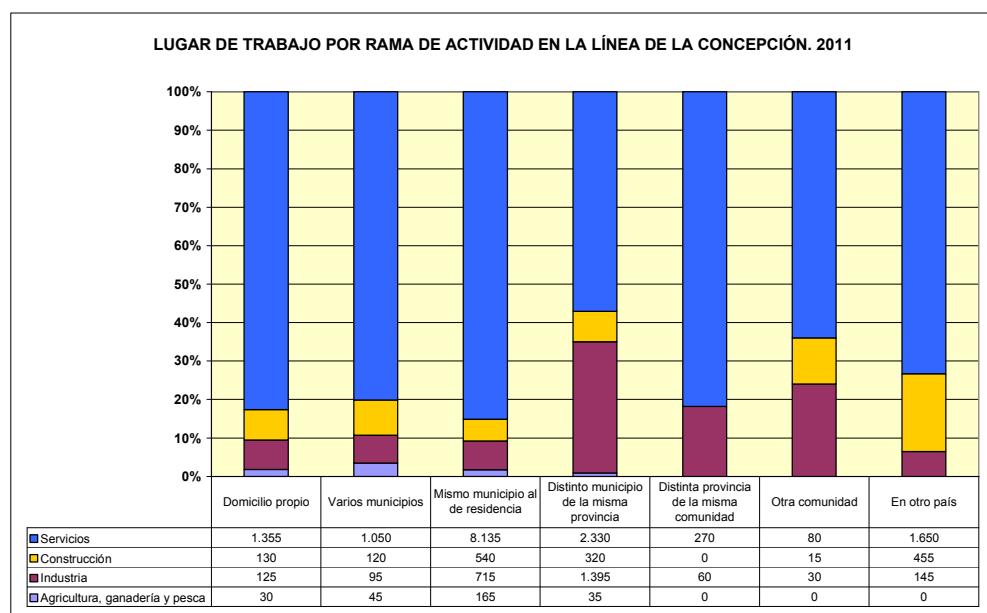
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia.

Aun cuando en una comarca, aglomeración urbana o área metropolitana los municipios no cumplen una sola función, sino varias normalmente, en la comarca de la Bahía de Algeciras, la población activa de La Línea de la Concepción desarrolla fundamentalmente un papel de prestación de servicios, tanto a otros municipios de la propia comarca, como a Gibraltar.

En la gráfica siguiente se cruzan las variables de rama de trabajo y lugar de residencia, poniéndose de manifiesto las siguientes cuestiones:

- La población activa de La Línea presenta una importante movilidad laboral, ya que más del 42% trabaja fuera del municipio.
- En la población activa que trabaja en otro municipio de la misma provincia, destaca la importancia del grupo que lo hace en la industria, más de una tercera parte.
- La población activa que trabaja en Gibraltar lo hace fundamentalmente en los servicios, pero también en la construcción.

**ILUSTRACIÓN 58.**  
Lugar de trabajo por rama de actividad en La Línea de la Concepción. 2011.  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia.



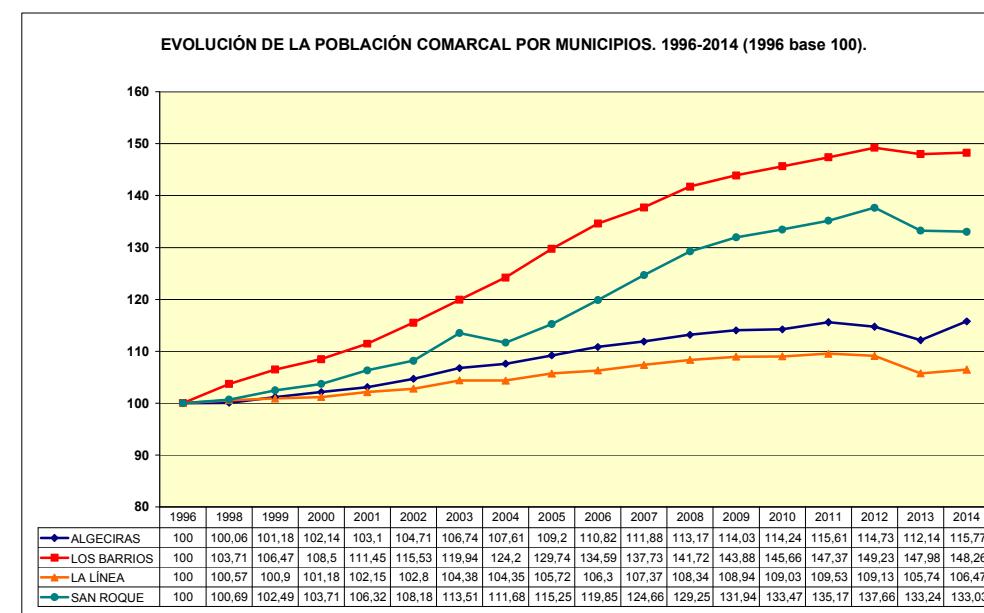
En definitiva, si se considera que la tasa de paro de La Línea de la Concepción ha estado como media los últimos años en un 37% y que del 63% de la población ocupada un 42% trabaja fuera del municipio, es fácilmente deducible que el municipio apenas ofrece actividad laboral para el 37% de su población activa, siendo extremadamente dependiente tanto de Gibraltar, como del resto de los municipios de la Bahía.

A la vista de lo anterior, resulta evidente la necesidad de potenciar las actividades económicas dentro del propio municipio, con independencia de que lógicamente se sigan manteniendo las relaciones laborales con Gibraltar y el resto de municipios de la Bahía.

Como se ha indicado anteriormente, otro de los indicadores de la existencia de una comarca funcional es la unidad del mercado de vivienda y, por tanto, la variabilidad del lugar de residencia de la población entre los distintos municipios que la forman.

En el caso de la Bahía de Algeciras dicha variabilidad parece no producirse, si se observa la gráfica siguiente en la cual queda reflejado que son los municipios de menor población (Los Barrios y San Roque) los que han tenido mayor crecimiento poblacional en el período analizado, con independencia de que los datos para el municipio de San Roque puedan estar afectados por el cambio de la vivienda turística a primera residencia.

En todo caso, el municipio de La Línea de la Concepción es el que ha tenido un menor crecimiento poblacional de los cuatro que forman la comarca. Por lo que puede afirmarse casi con total seguridad que no está cumpliendo funciones de atracción de población desde los otros municipios, no pudiendo descartarse que haya ocurrido lo contrario, es decir, que población residente en La Línea haya cambiado su lugar de residencia a otros municipios de la comarca, especialmente a Los Barrios, motivado por el lugar de trabajo.



En relación a los servicios públicos de carácter comarcal prestados por La Línea, estos se limitan a los servicios hospitalarios, que se prestan al nivel comarcal de forma coordinada con el Hospital Punta Europa en Algeciras.

Respecto a los servicios privados, el municipio de La Línea, con carácter general, no presta servicios especializados de tipo comercial, administrativo, sanitario, ocio,...etc., a otros municipios de la comarca, siendo el nodo de prestación de estos servicios el municipio de Algeciras.

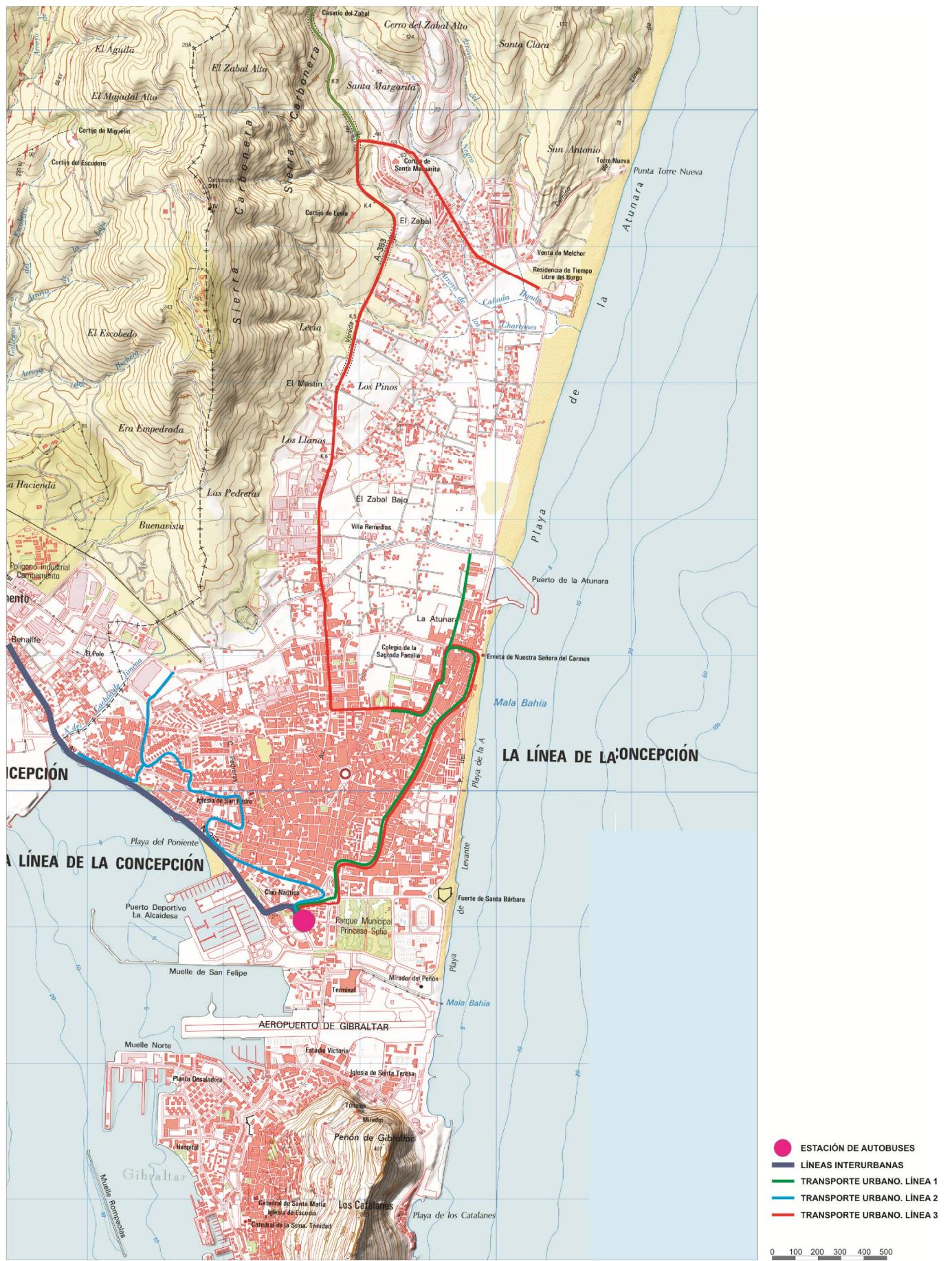
Como conclusión de todo lo anterior, puede decirse que el municipio de La Línea mantiene unas intensas relaciones de dependencia de carácter laboral con el resto de municipios de la comarca y con Gibraltar, pero que con respecto al resto de cuestiones analizadas mantiene una relativa independencia, no siendo prestatario de otros servicios supramunicipales que los sanitarios de nivel hospitalario, conjuntamente con Algeciras.



**ILUSTRACIÓN 59.**

Sistema de Transporte Público de Viajeros.

Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar.



## 6.2. SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

El apartado de comunicaciones y transportes este informe parte del criterio que La Línea de la Concepción y Gibraltar forman un conjunto urbano de casi 100.000 habitantes que, con sus peculiaridades internas, desde el punto de vista de la accesibilidad territorial son un conjunto indisoluble.

Como se ha visto en otros apartados de este documento, La Línea de la Concepción-Gibraltar tiene una posición en “fondo de saco” tanto en el sistema urbano de la Bahía, como en la red viaria que lo articula.

En efecto, la accesibilidad territorial a La Línea de la Concepción-Gibraltar se produce por dos vías: desde San Roque, por el oeste, por la carretera CA-34, que es la que realmente conecta el municipio con la comarca funcional de la Bahía; y desde el norte, por la carretera A-383, de conexión con la Costa del Sol. A su vez, la primera se bifurca en dos: la carretera de las Industrias por el interior y la avenida de España por el litoral.

De la importancia tan distinta de los accesos da muestra la IMD (Intensidad Media Diaria) de cada una de ellos: mientras que la CA-34 soporta un tráfico de algo más de 25.000 vehículos/día, con un porcentaje de pesados del 3,53%; la A-383 soporta algo más de 10.200 vehículos/día, con un porcentaje de pesados del 2,2%. Igualmente, es la CA-34 la que soporta todo el transporte público intermunicipal.

Es de resaltar el escaso porcentaje de vehículos pesados, cuestión que sin embargo no puede sorprender, dada la escasa implantación de actividades productivas en el conjunto La Línea-Gibraltar.

Indudablemente, la intensidad conjunta entre los dos accesos de más de 35.000 vehículos/día no puede deberse sólo a la movilidad provocada por los viajes al trabajo fuera del conjunto La Línea-Gibraltar o el abastecimiento de servicios al conjunto, que no justificarían más allá de entre los 15.000 y 20.000 desplazamientos. En consecuencia, existe una importante componente del tráfico que soportan los accesos, que es debida al carácter turístico del conjunto, pero sobre todo de Gibraltar, así como a los desplazamientos residencia-trabajo de los habitantes de Gibraltar que viven fuera del Peñón.

Sin separarse del criterio de que La Línea y Gibraltar forman un conjunto a efectos de la accesibilidad exterior, las zonas de La Línea próximas a Gibraltar son equiparables a las áreas urbanas intermedias que soportan los desplazamientos entre la periferia y el centro urbano.

Tanto la CA-34 como la A-383 presentan una sección irregular, ya que alternan tramos de dos carriles por sentido con limitación de accesos, trazado autovía, con otros tramos de 1 carril por sentido y características plenamente urbanas (cruces semaforizados o no, pasos de cebra, acerados,...etc.). Estas características, junto al intenso tráfico soportado dan como resultado que sólo en el tramo urbano de La Línea de la Concepción de la CN-351, avenida de España, haya cuatro puntos negros, según la Dirección General de Tráfico.

Como se ha indicado anteriormente, la realización de las actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento, especialmente la variante de la CA-34, permitirán mejorar sustancialmente los accesos al conjunto La Línea-Gibraltar, aun cuando no los problemas en la avenida de España. Del mismo modo, la ejecución de la variante de la A-383 por El Zabal mejorará el acceso norte al conjunto urbano, evitando entre ambas actuaciones los tramos de mayor congestión y peligrosidad.

El transporte público intermunicipal se realiza por el Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar, con los siguientes servicios:

- M-120, La Línea-Algeciras, con servicio en ambos sentidos cada 15 minutos, normalmente, entre las 7:00 y las 22:30 y 45 minutos de trayecto.
- M-120D, La Línea-Algeciras Directo, con 4 servicios en cada sentido al día entre las 7:00 y las 15:00 horas y 30 minutos de trayecto.
- M-121, La Línea-Los Barrios, con 4 servicios en cada sentido al día entre las 7:30 y las 20:30 y 60 minutos de trayecto.
- M-230, La Línea-San Roque, con servicio en ambos sentidos cada 30 minutos, normalmente, entre las 7:00 y las 22:00 y 30 minutos de trayecto.
- M-240, La Línea-Estepona, con 8 servicios en ambos sentidos al día entre las 7:00 y las 20:00 y entre 45 y 60 minutos de trayecto.
- M-270, La Línea-Castellar-Jimena-San Pablo, con un servicio al día y 60 minutos de trayecto.
- M-271, La Línea-El Tesorillo, con 3 servicios en ambos sentidos al día y 45 minutos de trayecto.

Como se ha dicho, todas las líneas de transporte público acceden a La Línea por la avenida de España, CA-34, y tienen comienzo o final en la estación de autobuses, donde intercambian con las tres líneas de transporte urbano.

Por su parte, el transporte urbano se realiza mediante tres líneas que también tienen su origen-final en la Estación de Autobuses, coincidiendo con las de carácter intermunicipal.

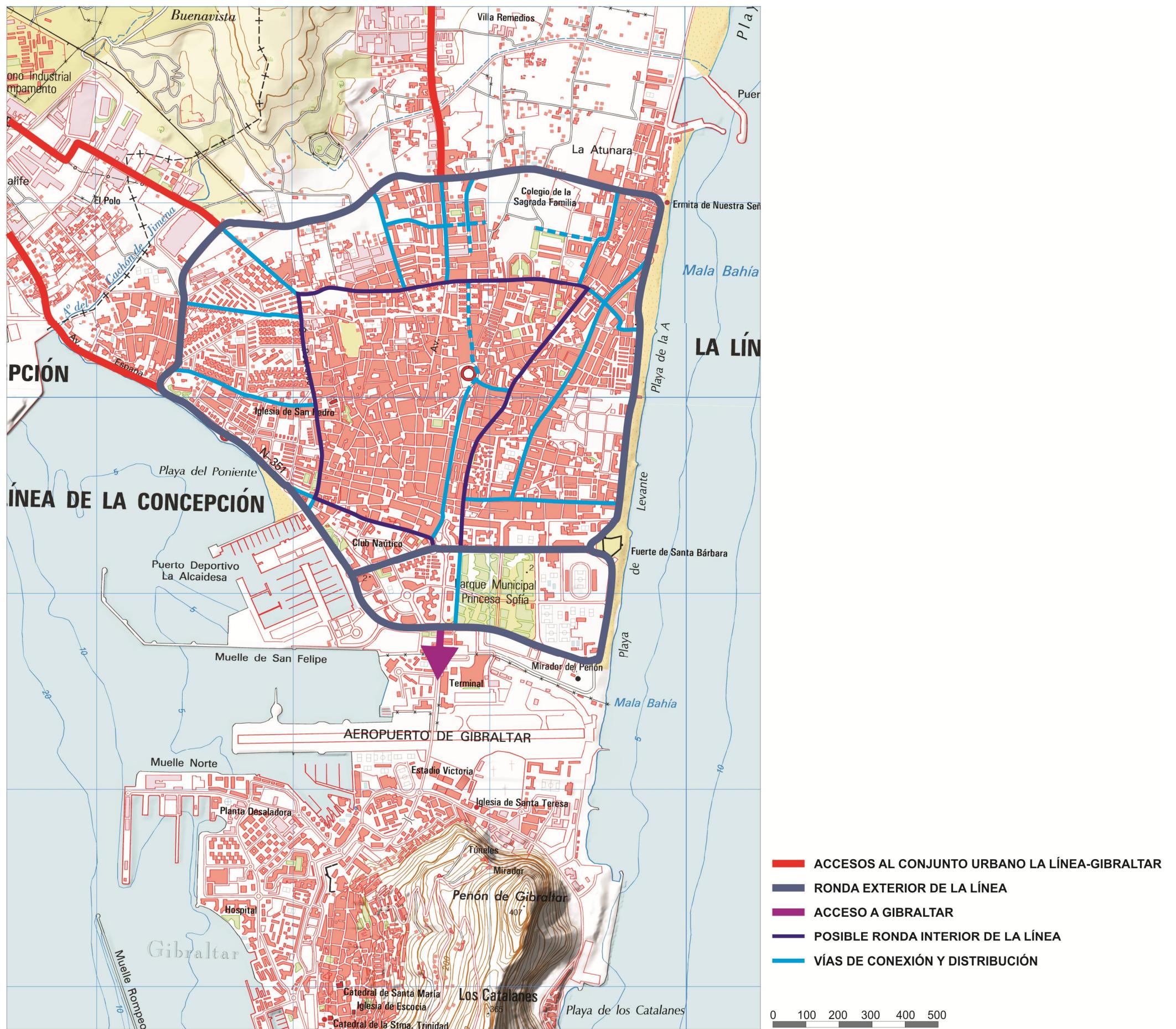
Cabe destacar que ninguna de las líneas pasa por el centro urbano, sirviendo más de conexión entre las distintas zonas de la periferia urbana y entre estas, el transporte intermunicipal y el Hospital.

En el ámbito urbano de La Línea la interconexión de las tres vías territoriales antes señaladas se produce a través de la Ronda de La Línea, formada por la calle Cartagena, al norte, el Paseo del Mediterráneo, al este, el par avenida del Ejército y avenida Príncipe de Asturias, al sur, la avenida de España al suroeste y la calle Torres Quevedo al oeste.

Esta ronda circunvala la práctica totalidad del núcleo urbano principal, quedando en el exterior de ella, además de las urbanizaciones turísticas y la zona industrial de El Zabal, parte de La Atunara y el barrio de la Colonia.



**ILUSTRACIÓN 60.**  
Interpretación del sistema  
viario urbano de La Línea de la  
Concepción. 2011.  
Fuente: Elaboración propia.





La sección de la ronda es de dos carriles por sentido en todo su recorrido, separador de entre 1 y dos metros, aceras en ambos lados, normalmente intersecciones en glorieta y según los tramos, además, vía de servicio y/o aparcamiento en cordón.

La mayor parte de la ronda, aun cuando tiene un carácter urbano, no está acondicionada adecuadamente ni para peatones ni para ciclistas.

El viario interior a la ronda es, en general, tortuoso, faltó de continuidad, de muy escasa sección y sin una topología definida.

Como cualquier red, la red viaria de La Línea puede ser analizada de muy distintas maneras, según la finalidad que se persiga. Para este documento, se ha preferido distinguirlo por las funciones que desarrollan o podrían desarrollar con una determinada ordenación del tráfico y los aparcamientos. Con este criterio, se distingue:

- La posible ronda interior de La Línea conformada por las calles: Blanca de los Ríos y Prim, al norte, por ser el único trazado con continuidad real; la calle Gibraltar, al este, por su proximidad al centro urbano y por su continuidad; una pequeña parte de la avenida del Ejercito y la Avenida de España, al sur, por su continuidad, sección e independencia de la avenida Príncipe de Asturias, que es la que sufre mayor presión por el acceso a Gibraltar; y la calle Pedreras, al oeste, por su continuidad, aun cuando con secciones muy diferentes, alternativamente se podría considerar las calles Sevilla y Pedreras.
- Las vías de conexión y distribución. Entre las primeras estarían aquellas que relacionan la ronda exterior y la interior, siendo de norte a sur y en el sentido de las agujas del reloj, las siguientes: avenida María Guerrero, calle Ter, calle Juan de Garay, calle Jardines, calle Andalucía, calle Virgen del Rosario, calle Virgen de Loreto y calle Segovia. Entre las de distribución, estarían avenida Punto Ribot, calle Calderón de la Barca y calle del Clavel, una vez concluidas la aperturas y ensanches previstos, esta vía tendría el carácter de secante a la ronda interior y cruce del centro urbano; y la avenida Menéndez Pelayo, que también podría servir de par de la ronda interna, una vez conectada con la calle Conde de Montemar.

Esta lectura del sistema viario secundario permite distinguir con bastante claridad entre: una zona interna a la ronda interior, coincidente con los tejidos más impermeables, de menor continuidad y de menor sección del centro urbano; y las distintas áreas exteriores de características muy distintas, pero en todo caso, constituidas por tejidos más modernos, de mayor continuidad y mayor sección viaria.

Consecuentemente con lo anterior, debería considerarse que el área centro no es "cruzable", sino que su accesibilidad rodada funciona con estrada-salida desde la ronda interior o desde la vía de penetración formada por Calderón de la Barca-Clavel, por lo que su falta de continuidad y escasa sección dejaría de ser un problema generalizado para la ciudad, evitando, como consecuencia, la necesidad de la reforma urbana y concentrando el esfuerzo de remodelación urbanística en la

materialización de la ronda interior y de la vía de penetración. Del mismo modo, este tipo de consideración del sistema permitiría la reurbanización con preferencia al peatón y bicicleta de prácticamente la totalidad del viario interior.

Aun cuando el municipio de La Línea no tiene un índice de motorización alto (444 turismos /1.000 habitantes, frente a 471/1.000 habitantes de media nacional en 2014, hay que tener en cuenta que la motorización se suple en gran medida con motocicletas y ciclomotores), la generalizada escasa dimensión de la sección del viario, supone que en algunas zonas urbanas existe un problema de aparcamiento para los propios residentes, además de los habituales problemas en los puntos de alta atracción de viajes (centro urbano comercial y de servicios, centros sanitarios, centros administrativos,...etc.).

Esta carencia ha dado lugar a la utilización regular o irregular de solares y zonas afectadas por reforma interior para el aparcamiento de residentes, satisfaciendo transitoriamente la demanda existente, hasta que se produzca la edificación o urbanización de las zonas.



**ILUSTRACIÓN 61.**  
Solares y áreas de reforma interior ocupadas por aparcamientos de residentes.  
Fuente: Google Earth.

Por último en relación al sistema de comunicaciones y transportes, pese a que La Línea por su tamaño y condiciones topográficas y climáticas es un municipio con gran potencial para el uso de modos de transporte no motorizados (a pie y bicicleta), lamentablemente, existe una importante falta de infraestructura para facilitar dichos modos.

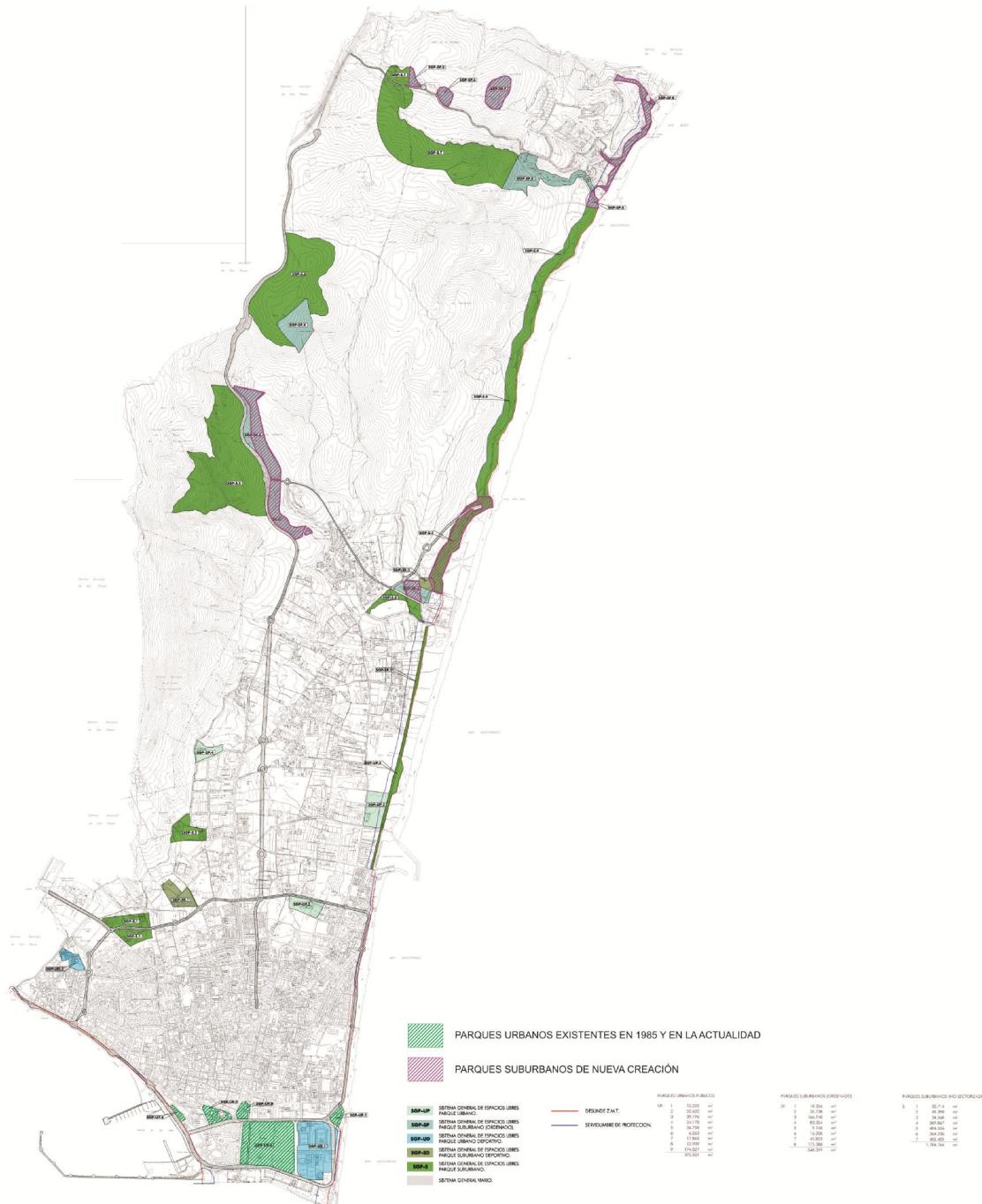
En efecto, la ya indicada estricta sección generalizada del viario y su urbanización mayoritariamente segregada, con preferencia en el reparto para la calzada, dificulta el tránsito peatonal y obliga a la bicicleta a utilizar la plataforma de los vehículos con el consiguiente peligro.

En la imagen de la página siguiente puede apreciarse la limitación del trazado, tanto del carril bici, como de las zonas peatonales que se limitan casi a aquellas calles cuya sección imposibilita el tráfico rodado.

**ILUSTRACIÓN 62.**  
Carriles de bicicletas y calles peatonales.  
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible.



**ILUSTRACIÓN 63.**  
Espacios libres existentes y previstos.  
Fuente: Adaptación Parcial del PGOU y elaboración propia



### 6.3. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción propuso entre sus determinaciones la realización de un Sistema de Espacios Libres, constituido por:

- Parques Urbanos Públicos, con nueve espacios y una superficie de 372.021 M<sup>2</sup>.
- Parques Suburbanos Programados, con ocho espacios y una superficie de 548.319 M<sup>2</sup>.
- Parques Suburbanos No Programados, con siete espacios y una superficie de 1.784.764 M<sup>2</sup>.

De estos espacios contabilizó sólo los dos primeros a los efectos del cálculo del estándar resultante, concluyendo que la superficie total prevista era de 920.340 M<sup>2</sup> y considerando una población horizonte de 124.496 habitantes, el estándar resultante era de 7,40 M<sup>2</sup>/habitante.

Pues bien, tras 30 años de la aprobación del Plan, la situación es la siguiente, como puede constatarse gráficamente en la imagen de la página anterior:

- Parques Urbanos Públicos, se mantienen los cinco espacios ya existentes en el momento de la aprobación del Plan, que suman un total de 223.270.
- Parques Suburbanos Programados, se han obtenido y, en algunos casos adecuados al uso público cuatro espacios íntegramente y dos parcialmente, con una superficie total de 335.000 M<sup>2</sup>
- Parques Suburbanos No Programados, se ha obtenido un espacio parcialmente, con una superficie de 90.100 M<sup>2</sup>

En consecuencia, la dotación actual de Espacios Libres de carácter general es de 648.370 M<sup>2</sup>, lo que para una población de unos 64.000 habitantes daría un estándar de algo más de 10 M<sup>2</sup>/habitante, es decir, el doble del mínimo legal establecido.

Sin embargo, resulta necesario profundizar en estos cálculos. Los Parques Suburbanos, sean estos programados o no, se encuentran segregados del núcleo urbano principal y, en general, con un tratamiento que no permite su uso como público general. Por tanto, los espacios realmente adecuados como Parque Urbano son los mismos con los que contaba la ciudad en 1985, que arrojan un estándar en la actualidad de algo menos de 3,50 M<sup>2</sup>/habitante, cuando en 1985, el estándar real era de 4,00 M<sup>2</sup>/habitante, inferior en ambos casos al establecido legalmente de 5,00 M<sup>2</sup>/habitante.

Pero el problema de los espacios libres en La Línea no radica sólo en que los considerados de sistema general sean inferiores al estándar legal, sino sobre todo a:

- Todos los espacios que pueden considerarse de forma más o menos generosa como Parques Urbanos, están localizados en el extremo sur de la ciudad, mientras que en la zona centro y norte no existe ningún espacio habilitado como Parque Urbano. Ello da como

consecuencia que más de tres cuartas partes de la población viven, como mínimo a más de 500 metros de un Parque.

- Además, el núcleo principal de La Línea carece prácticamente de espacios libres de carácter local o de barrio (plazas, jardines, paseos, espacios de prehabitación,...etc.) que deberían suponer, al menos, otros 5 M<sup>2</sup>/habitante, por lo que el déficit en espacios libres es aún mayor, pudiendo cifrarse en el doble de la dotación que actualmente existe.
- Si a lo anterior se suma la angostura del viario urbano, puede afirmarse que el núcleo principal de La Línea presenta una carencia generalizada de espacios públicos, dando como resultado una ciudad extraordinariamente densa (casi 60 viviendas/hectárea y 135 habitantes/hectárea), pese a estar mayoritariamente conformada por edificaciones de baja altura.

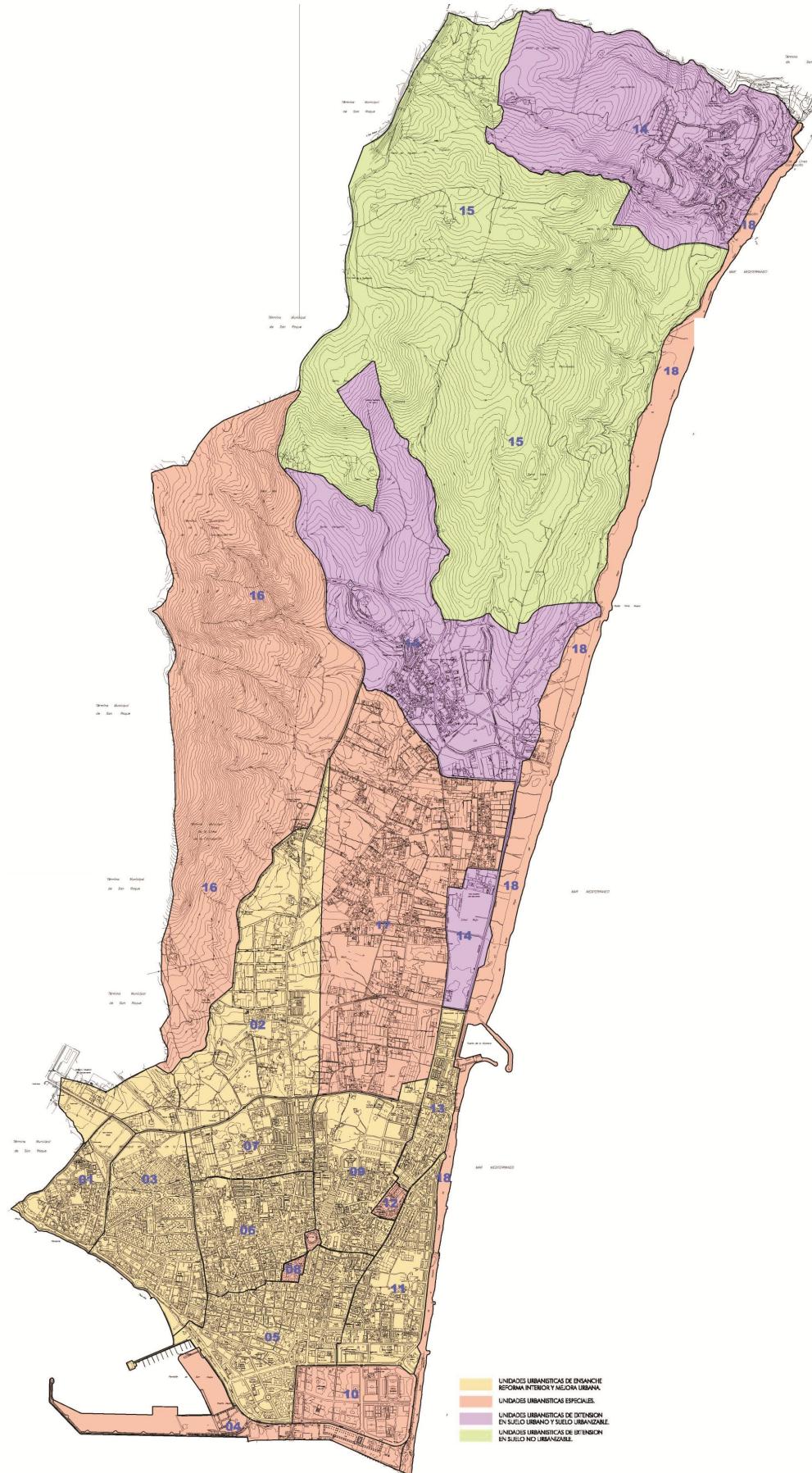
El argumento de defensa frente a este déficit suele ser la proximidad de la playa y su utilización como auténtico espacio libre, en sustitución de los parques. Este argumento puede ser válido para ajustar las dotaciones de espacios libres al mínimo al legal, pero no resulta válido para que la ciudad tenga la tercera parte de la dotación mínima normativa.

Como se ha visto en otros apartados de este documento, el desarrollo urbano residencial previsto por el vigente Plan General no ha funcionado, dando como resultado que el estándar de espacios libres por habitante en el núcleo urbano no sólo no se haya incrementado, sino que haya descendido de 4,0 a 3,5 M<sup>2</sup>/habitante, mientras que el crecimiento de uso turístico o estacional si ha funcionado, arrojando un incremento de espacios libres de sistemas generales de 0 M<sup>2</sup> en 1985 a 335.000 M<sup>2</sup> en la actualidad.

Extrañamente, el Plan General incluyó las dotaciones deportivas de carácter general dentro de los espacios libres de sistemas generales. Sin embargo, ello no es legalmente posible, ni está admitido por la urbanística, ya que ambos sistemas cumplen funciones distintas, tanto para el uso ciudadano, como para la conformación de la ciudad.



**ILUSTACIÓN 64.**  
Sistema General de  
Equipamiento previsto por el  
PGOU vigente.  
Fuente: Adaptación Parcial del  
PGOU y elaboración propia.



**ILUSTACIÓN 65.**  
Unidades Urbanas delimitadas  
por el PGOU vigente.  
Fuente: Adaptación Parcial del  
PGOU y elaboración propia.

#### **6.4. SISTEMAS DE EQUIPAMIENTO.**

Si el vigente Plan General fue extraordinariamente ambicioso respecto al Sistema General de Espacios Libres proponiendo multiplicar por más de 10 los entonces existentes, por el contrario en el Sistema General de Equipamientos fue inusitadamente conservador.

Como se ha visto en el apartado anterior, el Plan General preveía una población horizonte de unos 125.000 habitantes (en algunas ocasiones llega a plantear alrededor de los 140.000 habitantes), sin embargo, prácticamente no previó ningún incremento del suelo destinado a Sistema General de Equipamientos, limitándose a calificar los existentes y a establecer algunas edificaciones como localizaciones en reserva.

El Sistema General de Equipamiento considerado por el Plan se localiza muy especialmente en el sur y este del núcleo urbano, no previendo ningún tipo de dotación general en el noroeste, precisamente donde se localizaba la población de menos recursos económicos y se preveía el crecimiento residencial del núcleo.

Desde la aprobación del Plan General el principal equipamiento que se ha realizado es el nuevo Hospital Comarcal, cuya realización y localización no estaba prevista en aquel.

Se considera necesario que la ciudad de La Línea realice un análisis a fondo del funcionamiento de los sistemas de equipamiento general, tanto desde el punto de las necesidades, como del servicio que ofrecen algunos de los implantados y la conveniencia de su traslado parcial a otras zonas del municipio. Esta cuestión es especialmente patente en el gran equipamiento deportivo donde se localiza el Estadio Municipal, que con una superficie de más de 16 hectáreas concentra la casi totalidad de las instalaciones deportivas existentes, localizándose, sin embargo, a casi 2 kilómetros de la mayor concentración de población.

En la actualidad, el Sistema General de Equipamiento es mayoritariamente fruto de los suelos y edificaciones relacionados con la defensa nacional y con los suelos de la “tierra de nadie” que, tras perder su función, se han transformado en dotaciones públicas y no de una reflexión urbanística en profundidad, de cómo se puede satisfacer de mejor manera las necesidades de la población. Afortunadamente, aun existen suelos vacantes al norte del núcleo urbano, tanto interiores como exteriores a la ronda, que permiten mejorar la actual situación.

#### **6.5. UNIDADES URBANAS.**

El vigente Plan General de Ordenación Urbana delimitó 17 Unidades Urbanísticas, clasificándolas en cuatro grupos:

- Unidades Urbanísticas de ensanche, reforma interior y mejora urbana, que incluyen las áreas residenciales destinadas a vivienda habitual y las áreas de uso industrial.
- Unidades Urbanísticas de extensión en suelo urbano y urbanizable, que incluyen las áreas destinadas a residencia turística.
- Unidades Urbanísticas Especiales, que incluyen un conjunto de zonas en suelo urbano, urbanizable y no urbanizable, cuyo denominador común es su singularidad, por estar destinadas a grandes dotaciones o usos singulares o presentar situaciones singulares.
- Unidades Urbanísticas de extensión en suelo no urbanizable, conformada por una sola área cuyo destino último era la ampliación futura de las áreas de extensión turística.

Se ha considerado que dichas Unidades Urbanísticas son adecuadas para realizar un breve diagnóstico zonal del municipio, que complemente el diagnóstico por sistemas efectuado.

Con determinadas variaciones para cada tipo de zona, se analizan muy sintéticamente las siguientes cuestiones:

- Delimitación y ubicación de la Unidad.
- Estructura urbana actual.
- Desarrollo del vigente Plan General en la Unidad.
- Usos implantados en la actualidad.
- Ocupación por la edificación.
- Densidad de población.
- Calidad de la edificación, estado de conservación.
- Accesibilidad.
- Calidad del espacio público.
- Medio ambiente urbano.
- Equipamiento.

El análisis realizado de cada Unidad Urbanística concluye con una síntesis de los problemas y de las oportunidades identificadas.

A continuación se incluyen las fichas elaboradas para cada Unidad Urbanística.



## UNIDAD URBANA UU1. LA COLONIA



**ILUSTACIÓN 66.**  
Delimitación UU-1.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 67.**  
Delimitación UU-1.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU1. LA COLONIA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza en el extremo suroeste del término municipal en contacto con el límite del municipio de Los Barrios del que le separa el arroyo Cachón.

### Estructura urbana.

Origen y desarrollo de la unidad. Se trata de un antiguo asentamiento separado del núcleo urbano principal de la Línea algo más de 1 km. El asentamiento se localiza en unos terrenos elevados sobre el litoral. La organización actual del caserío y de las manzanas de edificación es fruto de la combinación de varios procesos: ocupación de borde de camino, transformación de huertas y loteos para asentamientos. Como conclusión conviven grandes manzanas con extensos vacíos en su interior, manzanas de forma y tamaño irregular y manzanas rectangulares de uniformes.

La Colonia se unía con La Línea a través de dos caminos rurales que fueron modificados con la ordenación y urbanización del sector El Junquillo. Los antiguos caminos coinciden en el interior de La Colonia con las calles Saavedra Fajardo y Camino Ancho de la Atunara que con su trazado de dirección este-oeste recorren la unidad en su integridad. Y la calle Francisco de Vitoria de trazado norte-sur. Estas vías sirven de acceso a las manzanas interiores de la Unidad.

La Colonia aparece como un área urbana con unos límites claros por su posición en la trama urbana junto al arroyo que configura el límite municipal, la singularidad de su organización urbana y la discontinuidad del tejido urbano que se produce con los sectores de El Junquillo y Palomares. La conexión con el resto de la ciudad se produce fundamentalmente a través de las Avenidas Torres Quevedo y Avda. de España.

### Desarrollo del PGOU.

El PGOU preveía en el ámbito 27.337 m<sup>2</sup> para nuevas actuaciones. No se ha elaborado el planeamiento ni desarrollado ninguna de las actuaciones previstas. En cambio se han desarrollado y ejecutado 8.592 m<sup>2</sup> de suelo cuyo desarrollo no estaba previsto por el PGOU. Estos ámbitos se localizan principalmente en la parte sur.

Los suelos que se han desarrollado no han aportado suelo para equipamientos o zonas verdes.

UNIDAD	UU1
Superficie	398.921,85 m <sup>2</sup>
Población	1.785,00 hab.
Nº de viviendas	1.072,00 viv
Nº de viviendas principales	675,00 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	40-60 m <sup>2</sup>
Densidad de población	44,75 hab/ha
Densidad de viviendas	26,88 viv/ha

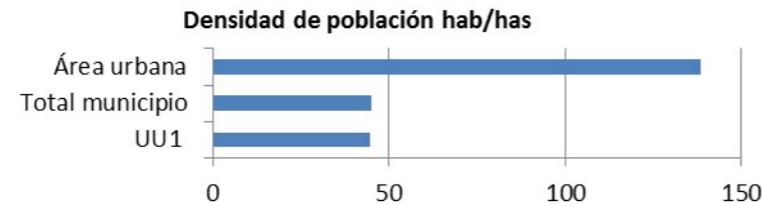
**ILUSTRACIÓN 68.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	27.337	23.693	237	1.564	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>27.337</b>	<b>23.693</b>	<b>237</b>	<b>1.564</b>	-
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	-	-	-	-	-
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	8.592	6.385	64	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>8.592</b>	<b>6.385</b>	<b>64</b>	-	-

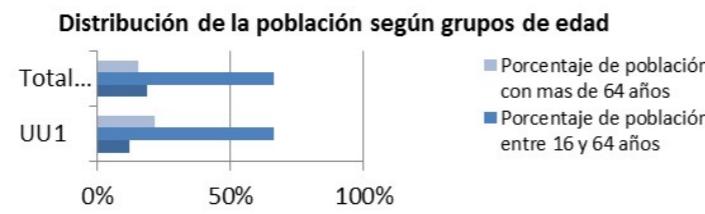
**ILUSTRACIÓN 69.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La Línea de la Concepción.



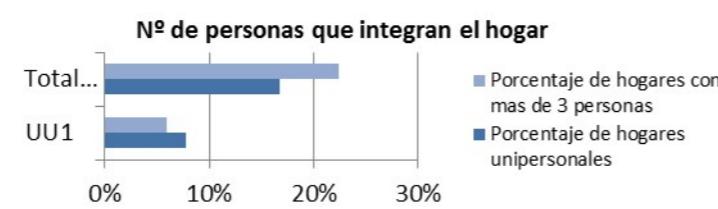
**ILUSTRACIÓN 70.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 71.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 72.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 73.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 74.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 75.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La edificación de la unidad se destina casi en su totalidad a uso residencial. En la parte norte se localiza una gran superficie comercial y un centro deportivo.

### Ocupación de edificación.

Como consecuencia de los vacíos existentes en el interior de las manzanas y en el borde oeste de la unidad la densidad residencial es inferior a la media del área urbana.

### Densidad de población.

La unidad presenta un porcentaje de viviendas principales muy por debajo de la media del núcleo urbano. La población esta envejecida en relación con la media municipal. Estos datos junto a la baja densidad de edificación implican una baja densidad poblacional.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación residencial entre medianeras de una o dos plantas de alturas siguiendo el esquema de vivienda tradicional con frente de entre 6 y 9 m, profundidad entre 12 y 17 m con patios interiores después de la primera crujía o al fondo de la parcela. El tamaño mayoritario de la vivienda es inferior a los 60 m<sup>2</sup>. La media del área urbana se sitúa entre 76 y 91 m<sup>2</sup>. La edificación responde al modelo de autoconstrucción que posteriormente se ha mejorado o renovado en su totalidad.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por viarios principales urbanos y se distribuye a partir de las calles Saavedra Fajardo y Camino Ancho de la Atunara por un callejero estrecho. El acceso en transporte público se realiza mediante la Línea 2 que discurre por el interior de la barriada de El Junquillo. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por la red de calles estrechas. Carece de plazas u otros elementos urbanos de referencia urbana.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área. Ausencia de espacios públicos significativos y de arbolado.

### Equipamiento.

En el ámbito hay una carencia de equipamientos y zonas verdes.

## Problemas

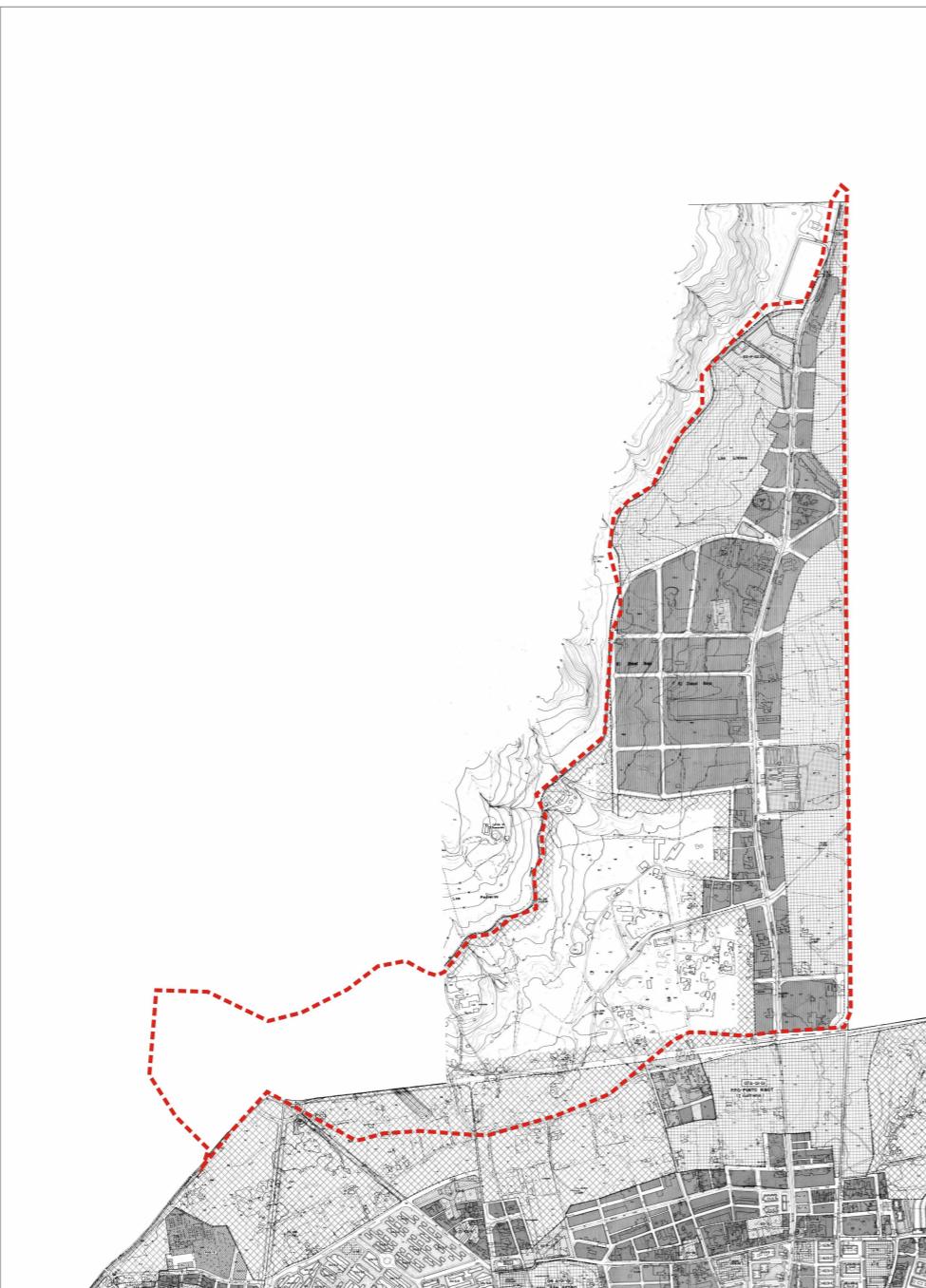
- Área urbana con una estructura poco desarrollada. Grandes manzanas con vacíos en su interior, viario laberíntico y poco mallado.
- Reducida accesibilidad
- Calidad y variedad del espacio público.
- Carencia de dotaciones.
- El área está considerada junto con San Pedro, Junquillos y Palomares como Zona con Necesidad de Transformación Social

## Oportunidades.

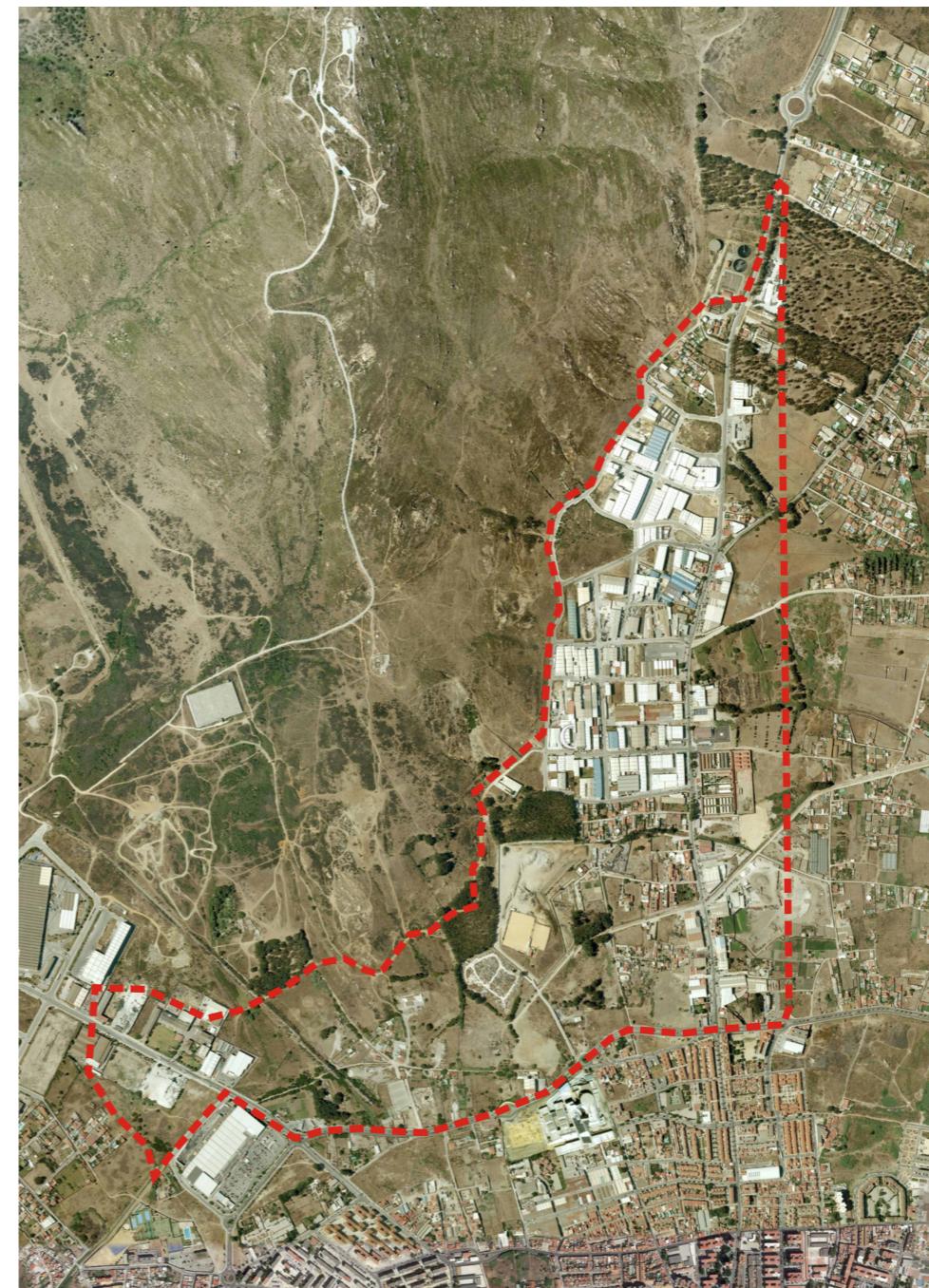
- Disponibilidad de terrenos libres en el borde oeste para equilibrar las dotaciones
- Disponibilidad de terrenos en el interior del ámbito para mejora el espacio público.
- Oportunidades para mallar la trama urbana y mejorar la permeabilidad interior.



## UNIDAD URBANA UU2. LAS PEDRERAS-LA HERMITA



**ILUSTRACIÓN 76.**  
Delimitación UU-2.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTRACIÓN 77.**  
Delimitación UU-2.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU2. LAS PEDRERAS-LA HERMITA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza en la parte oeste del municipio, con forma de cuña se extiende desde el borde de la circunvalación hacia el norte y al oeste del futuro acceso urbano, entre éste y los bordes del término y del paraje de sierra Carboneras.

### Estructura urbana.

En la unidad se destina mayoritariamente a usos industriales y productivos. La organización del área se realiza utilizando la carretera A-383 como eje central de comunicaciones. A ambos lados de este eje parten viales que conforman manzanas de tamaño y forma diversa en la que se localizan actividades industriales. La trama interna del sector es escasa lo que hace depender la movilidad de la carretera.

Se encuentran consolidados por los usos productivos los terrenos localizados al norte, mientras en los suelos localizados al sur aparecen parcelaciones y algunos grupos de vivienda. Estas áreas carecen de redes de urbanización.

Aparecen casi vacíos los terrenos que se incluyen en la ampliación del polígono del Zabal

### Desarrollo del PGOU.

Se ha desarrollado el 48% del suelo previsto por el PGOU, 166.580 m<sup>2</sup> de suelo. Este suelo se ha ejecutado prácticamente en su totalidad. Correspondiente al desarrollo de estos suelos se han reservado 37.913 m<sup>2</sup> para zonas verdes y 8.537 m<sup>2</sup> para dotaciones.

El suelo desarrollado corresponde mayoritariamente a los suelos urbanizables

UNIDAD	UU2
Superficie	1.569.503,16 m <sup>2</sup>
Población	425,00 hab.
Nº de viviendas	170,00 viv
Nº de viviendas principales	170,00 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	- m <sup>2</sup>
Densidad de población	- hab/ha
Densidad de viviendas	- viv/ha

ILUSTRACIÓN 78.  
Datos generales Unidad Urbanística.

Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	179.270	89.635	128	-	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	166.580	83.752	-	8.537	37.913
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>345.850</b>	<b>173.387</b>	<b>128</b>	<b>8.537</b>	<b>37.913</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	122.413	61.207	-	-	37.913
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO					
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>122.413</b>	<b>61.207</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>37.913</b>

ILUSTRACIÓN 79.  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La línea de la Concepción.





## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La edificación de la unidad se destina casi en su totalidad a usos productivos fundamentalmente a actividades industriales y almacenaje. En la parte sur aparecen grupos de residencia.

### Ocupación de edificación.

Los suelos de uso industrial con planeamiento aprobado se encuentran consolidados. Los terrenos sin planeamiento de desarrollo permanecen libres en la parte este y ocupados parcialmente por construcciones residenciales en la parte sur. Existen unas 170 viviendas.

### Densidad de población.

La población de la zona es de 425 personas que residen mayoritariamente en las viviendas localizadas en la parte sur.

### Calidad de la edificación.

Las naves industriales provienen de procesos de construcción reglada con estándares de calidad adecuados. La edificación localizada al sur, fundamentalmente de uso residencial, proviene de procesos no reglados.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza exclusivamente por la A-383. Desde esta vía se accede a las distintas áreas y manzanas que integran el área industrial y el resto de actividades localizadas en la unidad.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por la red de calles

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas en las áreas incluidas en los planes parciales. Los terrenos ocupados por edificación residencial al sur carecen de urbanización lo que implica el deterioro de los recursos naturales.

### Equipamiento.

Los terrenos para dotaciones en el ámbito son las reservas que provienen del planeamiento.

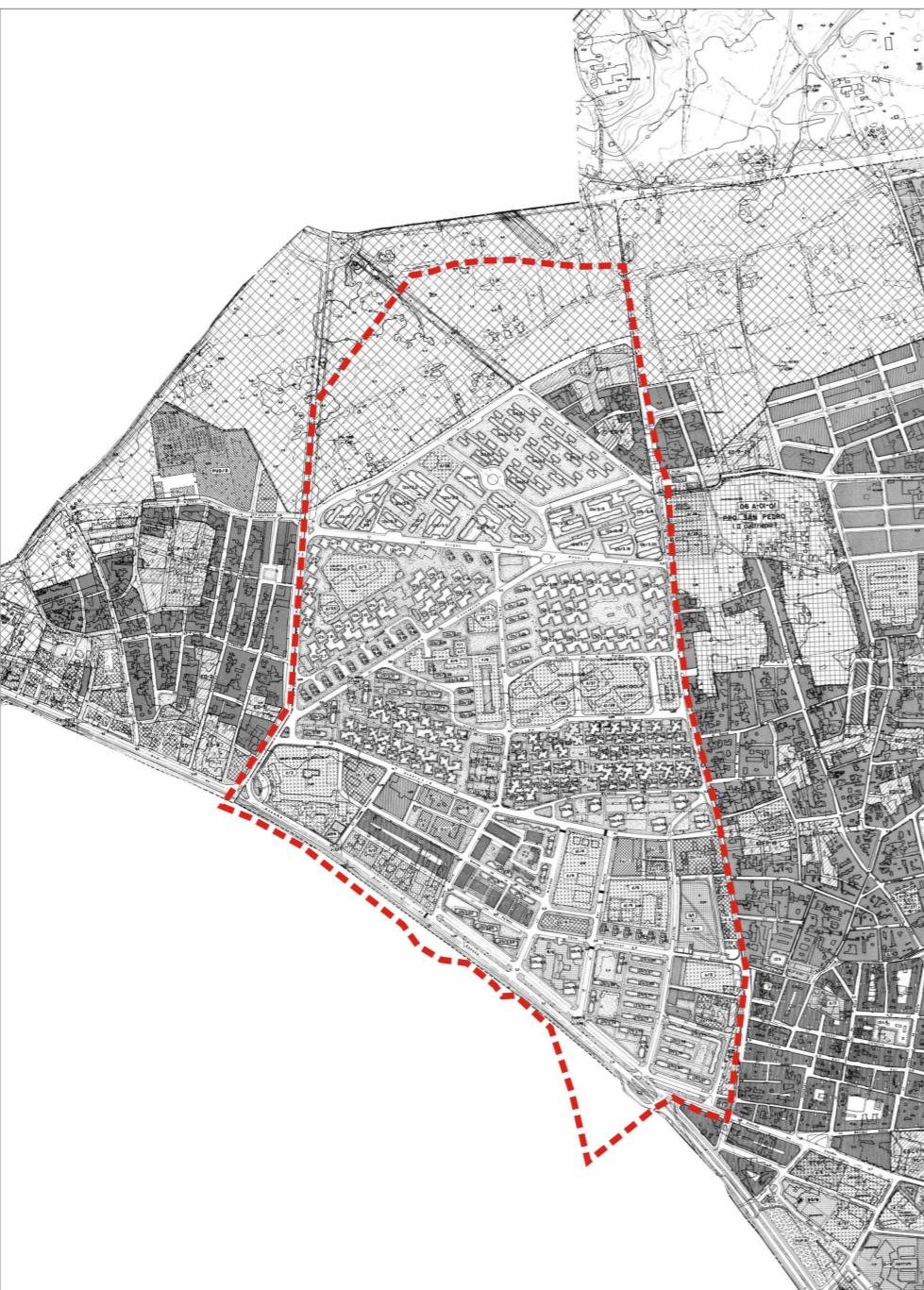
### Problemas

- Congestión en el acceso.
- Semiconsolidación de los terrenos localizados al sur sin la urbanización ni los servicios correspondientes.
- Deterioro de terrenos con capacidad para acoger usos industriales como consecuencia de la ocupación del suelo.
- Deterioro ambiental por vertidos de áreas residenciales

### Oportunidades.

- Reserva de suelos para localizar un nuevo acceso al municipio lo que permitirá utilizar la actual A-383 en exclusiva por el área industrial.
- Disponibilidad de terrenos libres en el borde este para ampliar los suelos productivos.
- Disponibilidad de terrenos libres al sur para mejorar las condiciones urbanas y ambientales de los asentamientos localizados al sur.

## UNIDAD URBANA UU3. MONDEJAR-JUNQUILLOS-PALOMARES



**ILUSTACIÓN 80.**  
Delimitación UU-3.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 81.**  
Delimitación UU-3.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU3. MONDEJAR-JUNQUILLOS-PALOMARES

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al oeste del núcleo central de La Línea. Se extiende desde el borde de la bahía hasta la circunvalación.

### Estructura urbana.

La unidad está constituida por 3 barrios.: el barrio de Mondejar construido al sur,, el barrio de El Junquillo construido en los años 70 englobado en un Plan U.V.A. para realojar la población que ocupaba las chabolas del barrio del Conchal. Al norte Palomares construida en los años 70.

La estructura urbana responde al modelo de ciudad funcional basada en la separación de usos y funciones urbanas, viarios potentes que trocean el territorio en grandes manzanas y edificación aislada en la manzana, generando un espacio libre intersticial que recorre los barrios. La residencia se resuelve mediante edificios en bloque, torre y edificación unifamiliar agrupada.

La red viaria delimita el perímetro de la unidad localizando los viales principales que sirven tanto a la unidad como a movimientos norte sur de la ciudad. El viario perimetral se completa con las vías principales en el interior: Calle Virgen del Rosario, Avenida de Andalucía y calle Virgen de la Palma. El resto del viario tiene funciones locales, de acceso a las distintas promociones.

Las relaciones de la unidad con el área urbana se producen por el norte con la circunvalación, por el sur con la avenida de España. Las conexiones con la zona central se realizan mediante calles de escasa dimensión: calle Sol, calle Granada y calle Santa Ana.

Las dotaciones se agrupan en manzanas en el interior de la unidad, destaca por su tamaño y posición la localizada entre la calle Virgen de la Palma y calle Pedreras.

Los barrios se encuentran colmatados, aparece suelo libre en la parte norte, en las proximidades del centro comercial

### Desarrollo del PGOU.

La unidad se encontraba consolidada en el momento de redacción del PGOU. La superficie prevista para nuevo desarrollo en el PGOU era de 15.142 m<sup>2</sup> de suelo.

No se ha desarrollado ninguna de las actuaciones previstas. Complementariamente tampoco se han desarrollado o ejecutado actuaciones no previstas por el PGOU.

UNIDAD	UU3	
Superficie	698.923,84	m <sup>3</sup>
Población	11.225,00	hab.
Nº de viviendas	4.628,00	viv
Nº de viviendas principales	4.111,00	viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	61-75	m <sup>3</sup>
Densidad de población	160,61	hab/ha
Densidad de viviendas	66,22	viv/ha

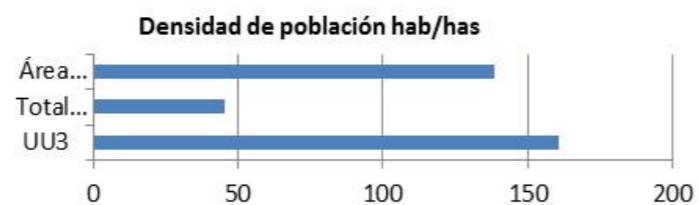
**ILUSTACIÓN 82.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	15.142	15.627	156	-	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>15.142</b>	<b>15.627</b>	<b>156</b>	-	-
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	-	-	-	-	-
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	-	-	-	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**ILUSTACIÓN 83.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La Línea de la Concepción.

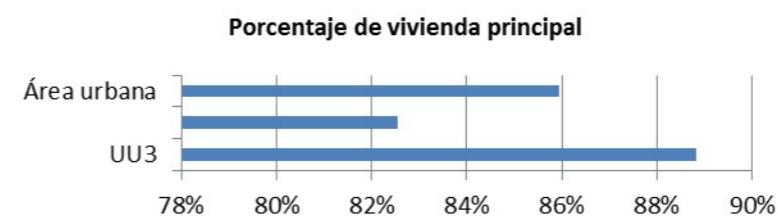
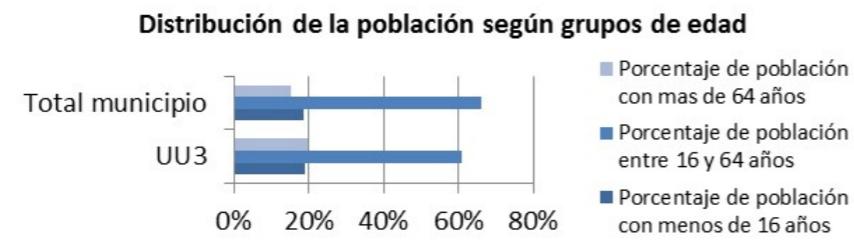


**ILUSTRACIÓN 84.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



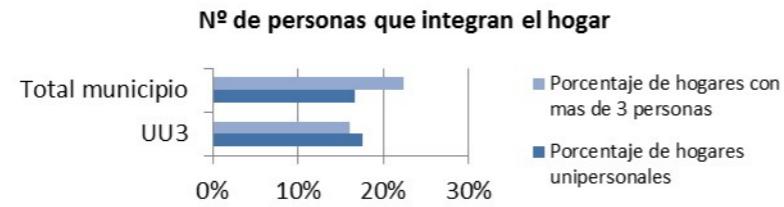
**ILUSTRACIÓN 87.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 85.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 88.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 86.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 89.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La edificación de la unidad se destina casi en su totalidad a uso residencial. En la parte norte se localiza una gran superficie comercial y un área destinada a naves y talleres.

### Ocupación de edificación.

La densidad de edificación está por encima de la media del área urbana. El ámbito está altamente ocupado por edificación. Algo más del 88% del parque de viviendas se destina a vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población supera los 150 habitantes por hectárea. La población de personas mayores de 64 supera la media del municipio y se reduce el porcentaje de personas entre los 16 y 64 años.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación plurifamiliar y unifamiliar repartida en el barrio. La densidad edificatoria global es elevada. El tamaño de la vivienda se encuentra de forma mayoritaria por debajo de los 70 m<sup>2</sup> y casi un 15% está por debajo de los 60m<sup>2</sup>.

Las viviendas son propiedad de la Junta de Andalucía y estaban en un proceso de transferencia de la propiedad a los inquilinos.

El área está junto con San Pedro y Colonias como Zona con Necesidad de Transformación Social

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por los viarios principales localizados en el perímetro. El acceso en transporte público se realiza mediante la Línea 2 que discurre por el interior de la barriada de El Junquillo. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por la red de calles y por los vacíos que envuelven la edificación generando espacios de uso incierto. La urbanización presenta signos de deterioro tanto por falta de conservación como por vandalización.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área. Ausencia de espacios públicos significativos y de arbolado.

### Equipamiento.

El ámbito es deficitario en dotaciones urbanísticas, especialmente en dotación de zonas verdes.

### Problemas y oportunidades.

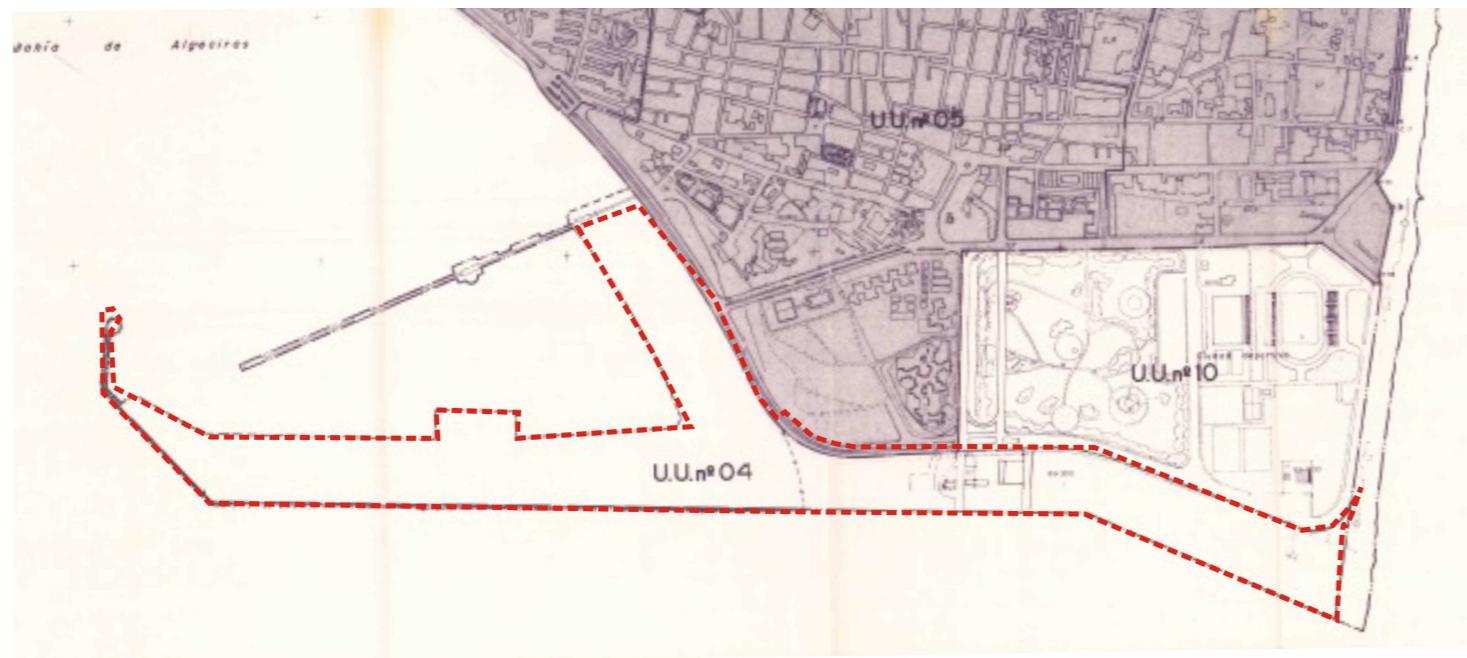
- Escasa jerarquización del espacio público.
- Deficiente estado y mantenimiento de la urbanización.
- Carencia de zonas verdes.
- Falta de disciplina y ocupación del espacio público por la edificación unifamiliar
- El área presenta problemas de integración sociolaboral que repercuten en la forma de vida y de utilización de la ciudad.

### Oportunidades.

- Disponibilidad de terrenos libres en el borde norte para equilibrar la falta de zona verde.
- Disponibilidad de terrenos en el interior del ámbito para mejora de servicios urbanos.
- Las acciones deben orientarse a la rehabilitación de la edificación y urbanización.
- El ámbito debe ser objeto de actuaciones de integración y de mejora del espacio urbano.
- Las barriadas deben ser objeto de acciones de reurbanización del espacio público, aumento de la dotación de zonas verdes y mejora de las redes de urbanización especialmente el saneamiento.



## UNIDAD URBANA UU4.



**ILUSTRACIÓN 90.**  
Delimitación UU-3.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTRACIÓN 91.**  
Delimitación UU-3.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU4.

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza en la parte sur del término municipal, en el límite con Gibraltar.

En la unidad se integran los terrenos de Puerto Bahía de Algeciras, los terrenos ocupados por las instalaciones de frontera y los terrenos reservados para terminal aeroportuaria.

### Estructura urbana.

La totalidad de la unidad está recorrida por la Avda. Príncipe de Asturias que da servicio a los tres ámbitos.

Los terrenos portuarios dependen de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras y han quedado ordenados en el Plan Especial de los suelos portuarios. Los terrenos se destinan a usos portuarios y comerciales.

Las instalaciones de frontera es un uso administrativo con requerimientos especiales de acceso y disponibilidad de terrenos para las actividades de control que se realizan.

Los terrenos de la terminal aeroportuaria se mantienen en la actualidad vacíos y son ocupados ocasionalmente por la Feria del municipio.

### Desarrollo del PGOU.

Se ha desarrollado las previsiones del PGOU mediante un Plan de Sectorización. Posteriormente sobre los terrenos portuarios se ha redactado el Plan Especial del puerto.

Se han urbanizado los terrenos del puerto. Se ha urbanizado los terrenos donde se sitúan las instalaciones de la frontera. Permanecen sin uso definitivo los terrenos localizados al este.

### LA SITUACIÓN ACTUAL.

#### Usos.

La edificación de la unidad se destina casi en su totalidad a usos comerciales y administrativos sin presencia de residencia.

#### Ocupación de edificación.

En la actualidad las instalaciones portuarias cuentan con terreno ordenado no ocupado en la actualidad y los terrenos de la terminal aeroportuaria permanecen vacíos.

#### Densidad de población.

No hay residencia en la unidad.

#### Calidad de la edificación.

La edificación existente mantiene buenos estándares de construcción.

#### Accesibilidad.

El acceso se realiza exclusivamente por la avenida de Príncipe de Asturias. En las épocas en las que se acumulan vistas a Gibraltar el sistema viario queda colapsado. En la zona de San Felipe se han construido diversos aparcamientos subterráneos para derivar el tráfico hacia ellos. No obstante, la proximidad de estos aparcamientos a la frontera congestionada tanto esta zona como la de San Felipe.

#### Calidad del espacio público.

El espacio público está a falta de conformación. Más allá del viario existente, los vacíos de la terminal aeroportuaria y los espacios portuarios crean un lugar a falta de definición.

#### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras.

#### Equipamiento.

En el ámbito no se localizan equipamientos básicos. Existen previstos espacios libres no ejecutados.

#### Problemas.

- Congestión en el acceso a la frontera con Gibraltar.
- Escasa consolidación de los terrenos

#### Oportunidades.

- Terrenos libres en una de las zonas de mayor flujo de personas del municipio.
- Disponibilidad de suelo para localizar actividades que completen o complementen otros usos localizados al otro lado de la frontera.

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	86.590
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	354.465
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>441.055</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	354.465
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>354.465</b>

#### ILUSTRACIÓN 92.

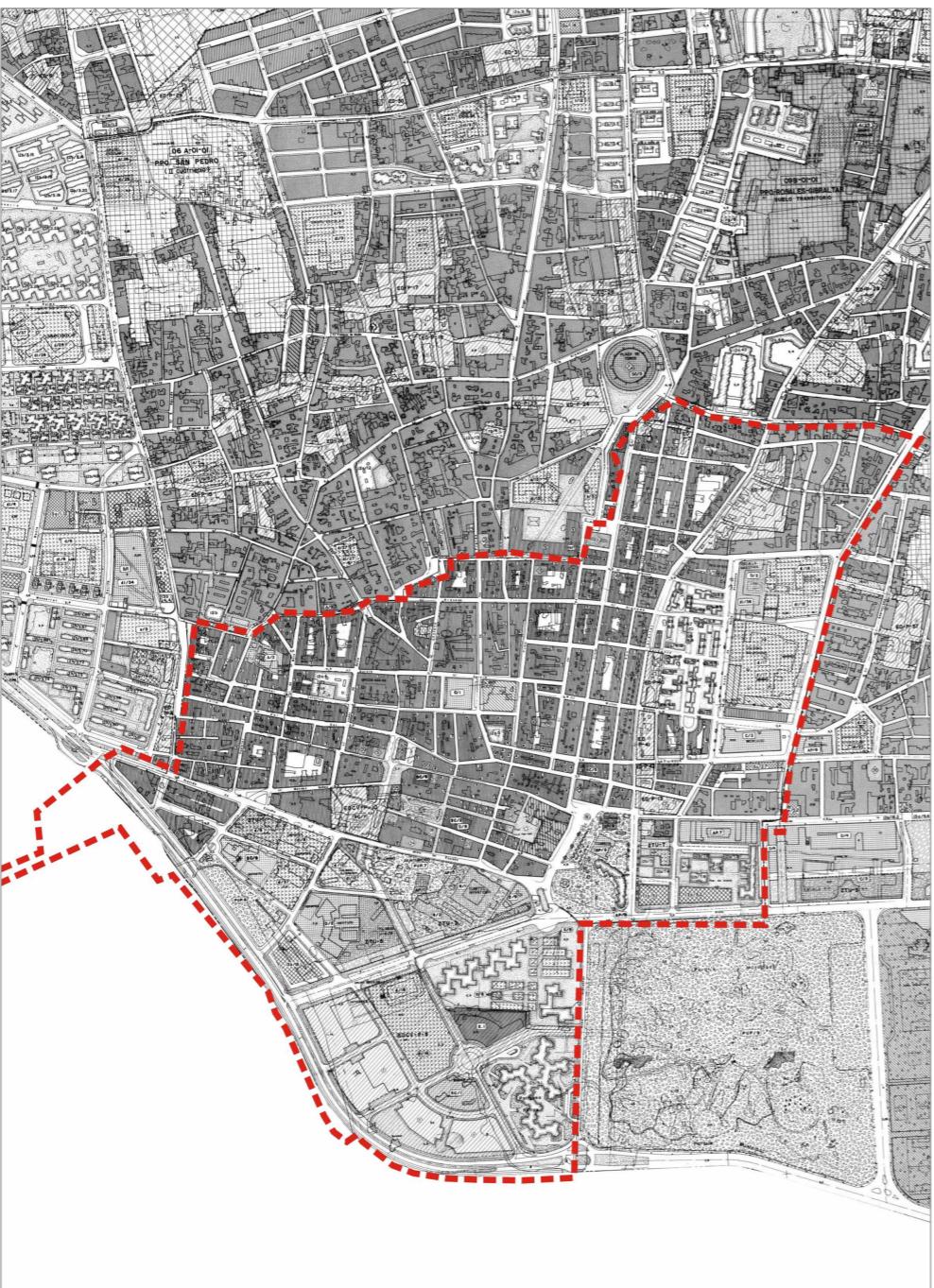
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.

Fuente PGOU La Línea de la Concepción.



Ayuntamiento de La Línea

## UNIDAD URBANA UU5. SAN FELIPE-CENTRO-HUERTA FAVA



**ILUSTACIÓN 93.**  
Delimitación UU-5.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 94.**  
Delimitación UU-5.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU5. SAN FELIPE-CENTRO-HUERTA FAVA

### Delimitación del ámbito

La unidad integra las áreas de mayor centralidad funcional del municipio. Centro recoge el asentamiento histórico y sus crecimientos de la primera mitad del siglo XX. San Felipe localiza usos terciarios y ligados con la actividad de la frontera. Huerta Fava es un crecimiento fundamentalmente residencial que conecta el centro con la barriada de El Conchal.

### Estructura urbana.

Origen y desarrollo de la unidad. La posición fronteriza y los baluartes defensivos han condicionado el crecimiento del casco, que se ha organizado en líneas este oeste, paralelas a la línea de frontera. Huerta Fava es un desarrollo basado en una trama viaria ortogonal de ensanche de población característica de la primera mitad del siglo pasado. Posteriormente el levantamiento de baluartes e instalaciones militares han servido para el crecimiento hacia el sur, la localización de edificios públicos y para el desarrollo del barrio de San Felipe en suelos militares.

El centro y Huerta Fava son un abigarrado trazado de calles con orientación ortogonal norte-sur y este-oeste que sirven de soporte a un tejido de construcciones de varias plantas, edificios alineados a vial, entremedianeras, cuyas plantas bajas se ocupan por negocios y actividades comerciales. El barrio de San Felipe de trazado moderno se caracteriza por la presencia un importante viario perimetral y un escaso viario interior que define grandes manzanas ocupadas por hotel, áreas residenciales modernas y donde se prevé construir el nuevo centro de negocios.

El viario del centro y Huerta Fava se caracteriza por su escasa anchura lo que restringe la posibilidad de ser usado por tráficos en paso. Se trata fundamentalmente de un viario de carácter local para dar servicio y acceso a los usos de estos barrios.

El viario con mayor capacidad se localiza en las avenidas Príncipe de Asturias, Avenida del Ejército y Calle Gibraltar. En el interior las calles Sol- Jardines y la Avenida de España y la avda. de la Banqueta tienen una mayor capacidad de vertebración.

### Desarrollo del PGOU.

El PGOU preveía el desarrollo de 86.874 m<sup>2</sup> de los que se han desarrollado el 79% y finalmente se han ejecutado un 76%. Además se han ejecutado 23.958 m<sup>2</sup> no previsto por el PGOU. La unidad se ha transformado siguiendo las previsiones del PGOU y ha incorporado nuevas actuaciones hasta la casi la consolidación total en la actualidad.

El desarrollo ha permitido la ejecución de 1.498 viviendas, la reserva de 18.320 m<sup>2</sup> para equipamientos. No se han obtenido reservas de suelo para zonas verdes.

UNIDAD	UU5	
Superficie	912.307,96	m <sup>2</sup>
Población	13.693,00	hab.
Nº de viviendas	6.552,00	viv
Nº de viviendas principales	5.250,00	viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	76-90	m <sup>2</sup>
Densidad de población	150,10	hab/ha
Densidad de viviendas	71,82	viv/ha

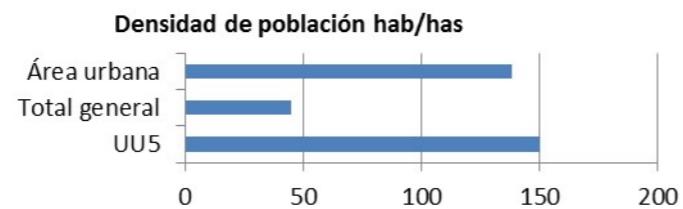
**ILUSTACIÓN 95.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	18.132	26.735	267	-	260
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	68.742	48.156	482	18.320	-
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>86.874</b>	<b>74.891</b>	<b>749</b>	<b>18.320</b>	<b>260</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	66.402	43.476	435	18.320	-
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	23.958	106.190	1.063	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>90.360</b>	<b>149.666</b>	<b>1.498</b>	<b>18.320</b>	<b>-</b>

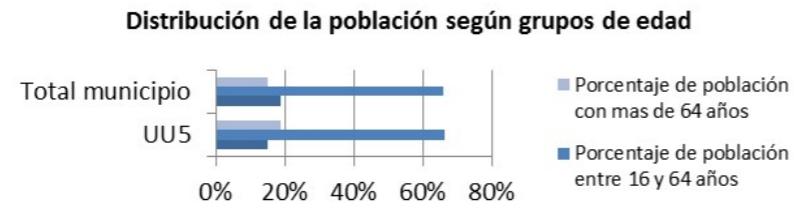
**ILUSTACIÓN 96.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La Línea de la Concepción.



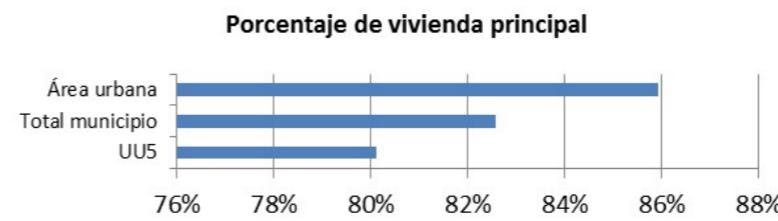
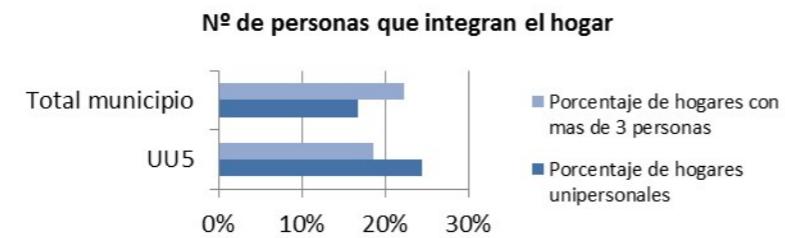
**ILUSTRACIÓN 97.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 98.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 99.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 100.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 101.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

En el ámbito se mezcla usos residenciales, comerciales y administrativos. Las actividades localizadas conforman la principal área de centralidad del municipio.

### Ocupación de edificación.

La densidad residencial supera las 70 viv/ha que se destinan en un 80% a vivienda principal.

### Densidad de población.

La presencia de negocios y otras actividades administrativas conviven con una densidad poblacional de 150 hab/has. Los datos de población indican un envejecimiento de los residentes superior a la media del municipio y una mayor presencia de hogares unipersonales.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación residencial entre medianeras de varias alturas que dan lugar a construcciones de viviendas plurifamiliares con locales comerciales en las plantas bajas. El tamaño mayoritario de la vivienda se sitúa entre 76 y 91 m<sup>2</sup>, con un porcentaje de viviendas de más de 100 m<sup>2</sup> superior a la media del municipio.

### Accesibilidad.

La posición central y la localización de los usos comerciales y administrativos le convierten en un ámbito al que acceden diariamente un número importante de ciudadanos. Las líneas de transporte público parten del área central y al sur se localizan un elevado número de plazas de aparcamiento. Pese a ello el tráfico en el interior es denso.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por la red de calles estrechas, jalonadas por pequeñas plazas siendo las más significativas las plazas de la Iglesia y la Plaza de la Constitución. La Avenida Príncipe de Asturias localizado en el borde de la bahía es un importante lugar de paseo.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire.

### Equipamiento.

El desarrollo del PGOU y la colmatación de la unidad por edificación ha generado un ratio de 12,2 m<sup>2</sup>/viv de equipamiento por cada nueva vivienda y 0 m<sup>2</sup>/viv de zonas verdes.

### Problemas.

- Elevada densidad de tráfico
- Reducida presencia de espacios y zonas verdes.

### Oportunidades.

- Las acciones en este ámbito deben orientarse a la mejora de las condiciones ambientales mediante la protección de la edificación de valor cultural e histórico y la recuperación del espacio público para peatones y ciudadanos.
- El barrio de San Felipe y su proximidad a la frontera deben servir para apoyar actividades terciarias.

**UNIDAD URBANA UU6.  
SAN PEDRO – MARÍA GUERRERO – GABRIEL MIRÓ**



**ILUSTRACIÓN 103.**  
Delimitación UU-6.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTRACIÓN 104.**  
Delimitación UU-6.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU6. SAN PEDRO – MARÍA GUERRERO – GABRIEL MIRÓ

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al noroeste del casco y al este de las barriadas de Junquillos y Palomares.

El barrio de San Pedro se encuentra localizado en la parte occidental. La mayor parte de la unidad es consecuencia de la trama rural de huertas que existía en la zona. Sobre la base agrícola de caminos y huertas fueron localizándose casas y posteriores parcelaciones de terrenos agrícolas. La casa y el pozo fueron la base de la tipología de la “casamata” que colonizó esta área y constituye el soporte urbano actual.

La barriada de María Guerrero se localiza al este de la barriada de San Pedro colmatándose en los años 60 del pasado siglo. La barriada de Gabriel Miró se localiza al norte de la calle Olivo utilizando tipologías del movimiento moderno.

### Estructura urbana.

El origen de esta área urbana ha dado lugar a una ciudad cuyos trazados de manzana y viario dependen los antiguos caminos rurales, el parcelario agrícola y secundariamente de las actuaciones posteriores de parcelación y apertura de nuevo viario. La estructura así trazada tiene una marcada direccionalidad norte-sur con dificultad de comunicaciones para los movimientos este-oeste. Las manzanas de edificación son de tamaño y forma irregular; permaneciendo en el interior de muchas de ellas grandes vacíos sin construcción. En síntesis se trata de una estructura marcada por su origen y que las transformaciones posteriores no han conseguido generar una malla viaria con la complejidad y variedad de las mallas urbanas y las manzanas carecen de la compacidad y el ajuste entre tipo de edificación y parcelario. La edificación son construcciones de una y dos plantas alineadas a vial y entremedianeras con patios interiores. Se destinan fundamentalmente residencia aunque puntualmente aparecen negocios o comercio en planta baja

La barriada de María Guerrero mantiene características similares a la barriada de San Pedro pero su consolidación posterior al año 1956 da lugar a una ciudad más regular. La edificación sigue un patrón similar a la barriada de San Pedro aunque en este caso presenta mejor estado de conservación y un espacio público de mayor dimensión. Puntualmente parecen edificaciones de más altura resultado de las operaciones de reforma urbana previstas en el plan anterior.

Finalmente la barriada de Gabriel Miró es un trazado característico de los años setenta del pasado siglo con la conformación de grandes manzanas en la que se localiza edificación en bloque aislado destinado a vivienda plurifamiliar en altura. Al oeste se localiza un área de vivienda unifamiliar adosada.

Las vías perimetrales que sirven de relación con el resto de la ciudad son: Calle Pedreras, Calle Prim, Calle Calderón de la Barca (tiene escasa dimensión en la parte sur limitando su capacidad). En el interior las vías con mayor continuidad y capacidad de vertebrar el conjunto son: calle Olivo, Avda. María Guerrero, Calle Colón y S. Pedro de Alcantara

### El desarrollo del PGOU.

El PGOU preveía el desarrollo de 132.260 m<sup>2</sup>. De esta cantidad de suelo tan se ha desarrollado el 30% y sólo se ha ejecutado un 14% del total previsto. Se han ejecutado 5.483 m<sup>2</sup> no previstos.

El planeamiento ejecutado tenía capacidad para 326 viviendas se han reservado 406 m<sup>2</sup> para equipamientos y 0 m<sup>2</sup> para zonas verdes.

La mayor parte del suelo previsto eran pequeñas actuaciones ligadas a apertura de viario de trazado oeste-este que no se han ejecutado.

UNIDAD	UU6
Superficie	644.319,84 m <sup>2</sup>
Población	11.273 hab.
Nº de viviendas	4.371 viv
Nº de viviendas principales	3.993 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	76-90 m <sup>2</sup>
Densidad de población	174,96 hab/ha
Densidad de viviendas	67,85 viv/ha

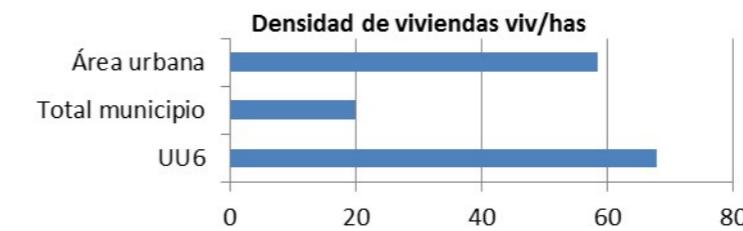
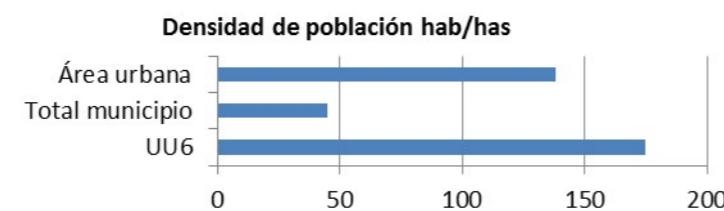
**ILUSTRACIÓN 105.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	92.251	71.963	786	12.183	7.380
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	40.369	53.845	538	406	-
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>132.620</b>	<b>125.808</b>	<b>1.325</b>	<b>12.589</b>	<b>7.380</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	18.738	23.423	234	406	-
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	5.483	9.179	92	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>24.221</b>	<b>32.601</b>	<b>326</b>	<b>406</b>	<b>-</b>

**ILUSTRACIÓN 106.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La línea de la Concepción.

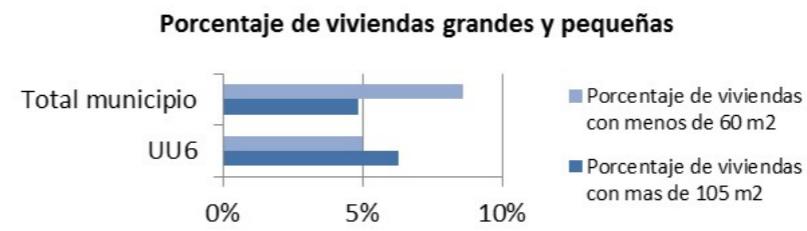
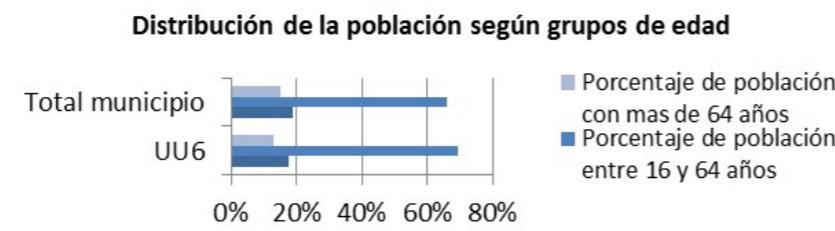


**ILUSTRACIÓN 107.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



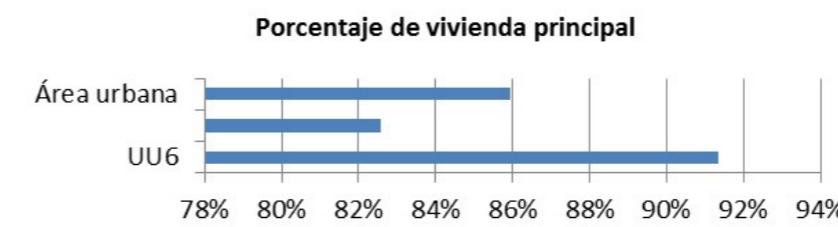
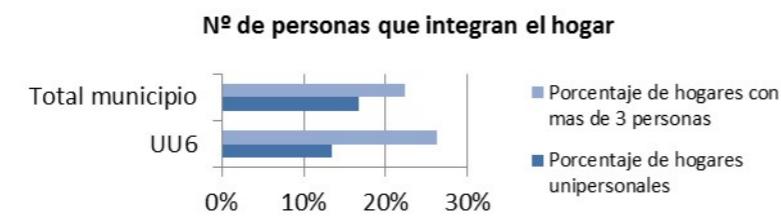
**ILUSTRACIÓN 108.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 108.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 111.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 109.**  
Nº de personas que integran el hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 112.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La edificación de la unidad se destina casi en su totalidad a uso residencial. Puntualmente aparece comercio o negocios en la planta baja de la edificación.

### Ocupación de edificación.

La unidad tiene una densidad de 67,85 viv/has. Esta densidad se elevaría de ser construidos los vacíos interiores de las manzanas y los localizados en la parte noroeste. Más del 91% de la residencia se utiliza como vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población de la unida está por encima de la media del núcleo urbano. La edad de la población indica un ligero envejecimiento marcada por el menor porcentaje de población con menos de 16 años, respecto al municipio.

### Calidad de la edificación.

El tamaño mayoritario de las viviendas se sitúa entre 76 y 91 m<sup>2</sup>. En términos generales la edificación es ligeramente superior a la media del municipio con menor porcentaje de viviendas pequeñas y mayor porcentaje de viviendas de más de 100m<sup>2</sup>.

### Accesibilidad.

La accesibilidad se realiza por el viario perimetral. El interior se vertebra por las vías anteriormente indicadas mientras que el resto del viario local soporta el acceso y parcialmente viario en paso hacia el centro. La escasa dimensión del viario limita la posibilidad de aparcamiento ligado al viario. Las líneas de transporte público no discurren por el interior de unidad. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por la red de calles estrechas. Carece de plazas u otros elementos urbanos de referencia urbana.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área. Ausencia de espacios públicos significativos y de arbolado.

### Equipamiento.

El ámbito es deficitario de equipamientos y zonas verdes. El planeamiento desarrollado no ha generado dotaciones ni para cubrir las demandas de las viviendas que preveía.

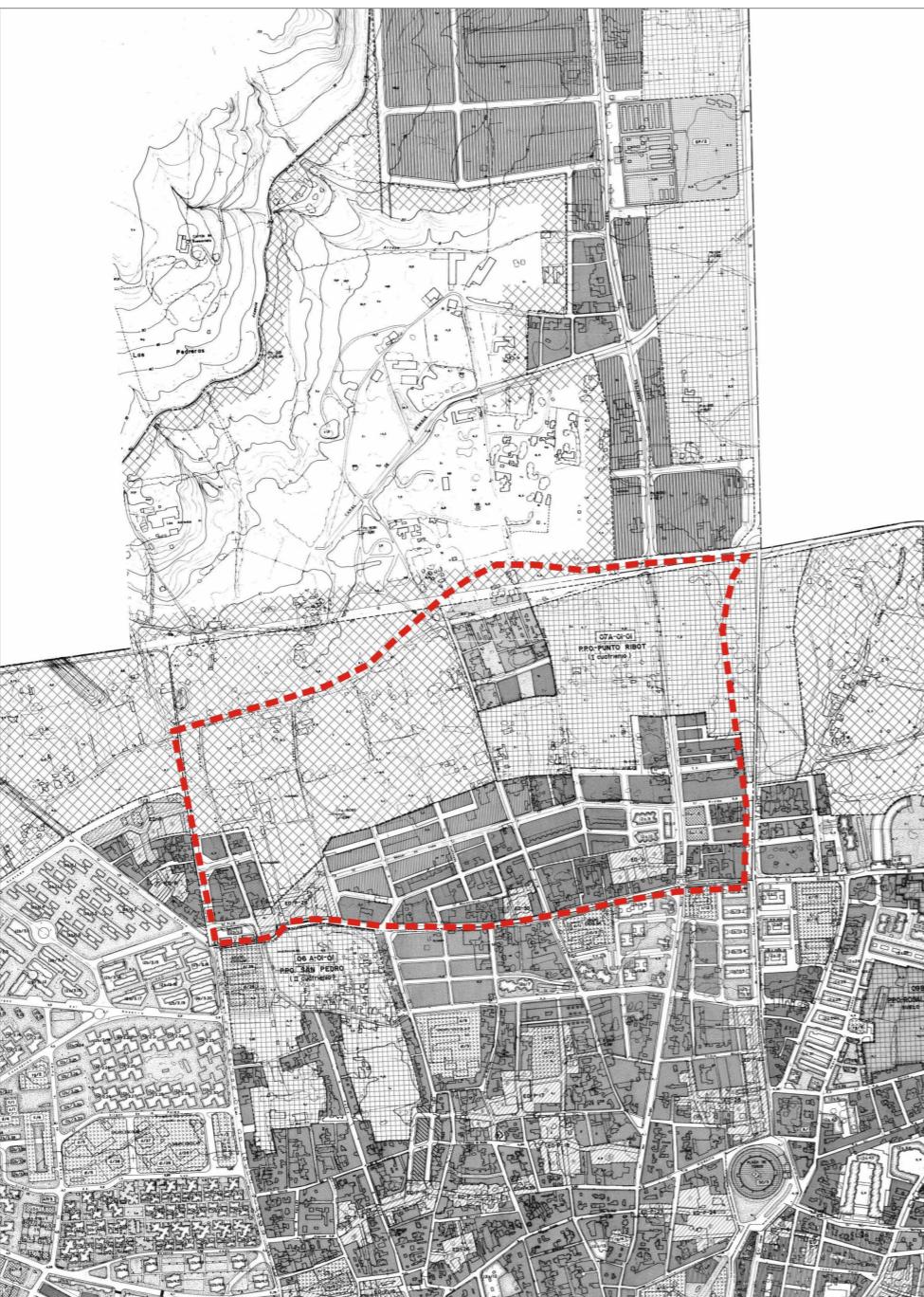
### Problemas y oportunidades.

- Reducida accesibilidad
- Escasa calidad y variedad del espacio público.
- Carencia de dotaciones.
- La barriada de San Pedro presenta problemas de reurbanización, mala calidad de la vivienda y carencia de espacios libres. El barrio está incluido como Zona con Necesidad de Transformación Social
- Existencia de áreas con edificación cerrada y/o en ruina.

### Oportunidades.

- Revisión de la necesidad de las aperturas de viario previstas por el PGOU. Es necesario revisar la trama urbana y establecer criterios de vertebración y jerarquización interna.
- Disponibilidad de terrenos libres en el borde oeste para equilibrar las dotaciones
- Recuperación para usos urbanos las áreas obsoletas y sin uso aparente.
- La configuración de la nueva avenida de acceso al centro desde el norte permitirá la diversificación de uso en el interior de la unidad.

## UNIDAD URBANA UU7. MANUEL DE FALLA-BOLIVIA



**ILUSTRACIÓN 113.**  
Delimitación UU-7.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTRACIÓN 114.**  
Delimitación UU-7.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU7. MANUEL DE FALLA-BOLIVIA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al norte del área urbana de La Línea. El límite norte de la unidad es la vía de circunvalación.

### Estructura urbana.

La unidad está configurada: al sur por antiguas implantaciones urbanas y al norte por el desarrollo del PAU de Las Pedreras, el área industrial cercana y el hospital comarcal. Las antiguas implantaciones se destinan a residencia y siguen modelo de loteo del suelo mediante retículas ortogonales de estrechos viarios y desarrollo residencial de vivienda unifamiliar entre medianeras, localizadas en la alineación de la calle y con una o dos plantas de altura. Estas áreas manzanas carecen de equipamientos.

Los crecimientos provenientes del PAU de Las Pedreras siguen modelos de ciudad moderna con viarios que configuran manzanas de mayor tamaño. Las manzanas dan soporte a desarrollos residenciales de vivienda unifamiliar adosada con jardín independiente y en algunos casos incluyen plazas, zonas verdes o dotaciones públicas. Estas áreas presentan un mejor equilibrio entre equipamiento y residencia.

El área industrial está formado por grandes manzanas de delimitadas por viario ortogonal y construida mediante naves de una planta construidas sobre la alineación del viario. Las naves son utilizadas como almacén, taller, actividades comerciales o de servicio a los negocios ubicados en la zona.

La circunvalación al norte y la Avenida María Guerrero son vías principales de la ciudad que sirven para conectar la barriada con el resto de la ciudad. El viario de interior la zona se orienta básicamente por dos direcciones ortogonales. Viales de oeste-este que sirven de distribución en la unidad y viarios de dirección de norte sur que cumplen funciones de conexión con otras áreas urbanas. Especial relevancia a futuro tendrán la avenida Punto Ribot donde llegará el futuro nuevo acceso desde el norte y la avenida Parque que conectará con los desarrollos previstos al este.

### El desarrollo del PGOU.

La unidad presentaba un bajo nivel de consolidación en el momento de redacción del PGOU y fue objeto de localización del nuevo crecimiento urbano. El PGOU preveía 242.519m<sup>2</sup> de suelo para nueva ordenación. El planeamiento desarrolló y ejecutó el 54%. Además se han ejecutado 49.135 m<sup>2</sup> no previstos. Es la unidad del área urbana con mayor superficie de suelo ordenado y ejecutado.

Como consecuencia de esta ejecución se han previsto 703 viviendas, 15.840 m<sup>2</sup> de equipamientos y 13.180 m<sup>2</sup> de zonas verdes

En esta unidad se ha localizado el nuevo hospital comarcal con una superficie de 46.839 m<sup>2</sup>

UNIDAD	UU7	
Superficie	477.333,58	m <sup>2</sup>
Población	3.099	hab.
Nº de viviendas	1.156	viv
Nº de viviendas principales	1.018	viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	76-90	m <sup>2</sup>
Densidad de población	64,92	hab/ha
Densidad de viviendas	24,23	viv/ha

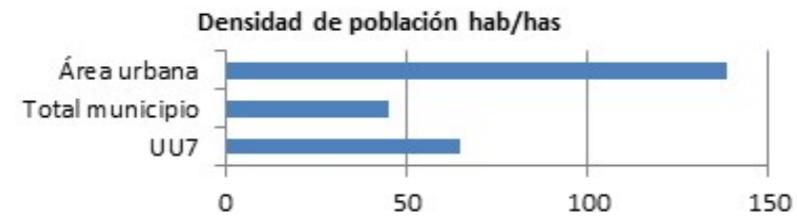
**ILUSTRACIÓN 115.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	110.736	72.196	626	-	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	131.783	73.798	656	15.840	13.180
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>242.519</b>	<b>145.994</b>	<b>1.282</b>	<b>15.840</b>	<b>13.180</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	131.783	73.798	656	15.840	13.180
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	49.135	4.668	47	46.839	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>180.918</b>	<b>78.466</b>	<b>703</b>	<b>62.679</b>	<b>13.180</b>

**ILUSTRACIÓN 116.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La Línea de la Concepción.

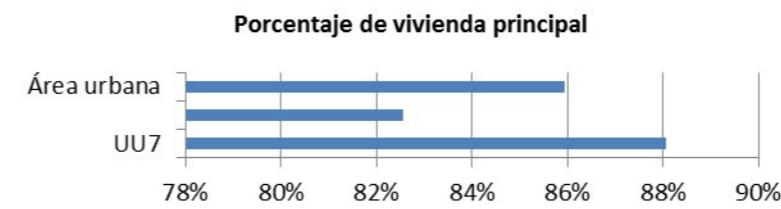
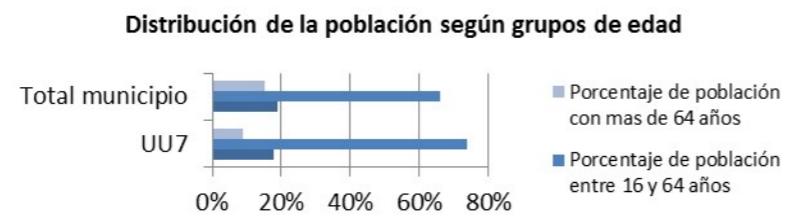


**ILUSTRACIÓN 117.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



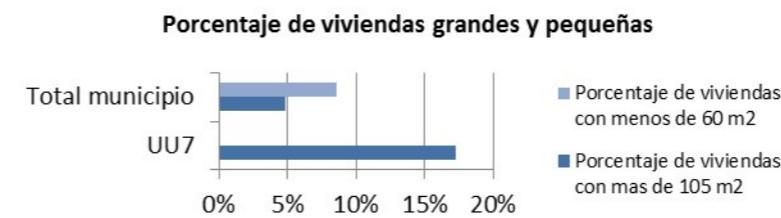
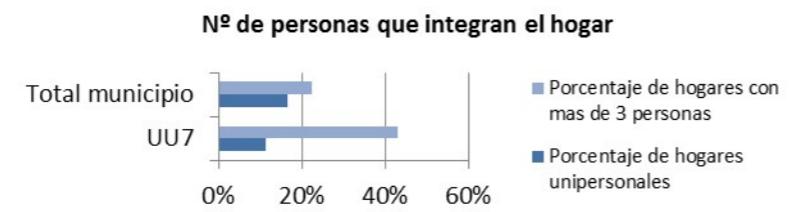
**ILUSTRACIÓN 120.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 118.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 121.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 119.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 122.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

Como se ha indicado en la unidad conviven usos residenciales, productivos, grandes dotaciones urbanas y suelos vacíos pendientes de desarrollo urbanístico.

### Ocupación de edificación.

La densidad de edificación residencial está muy por debajo de la del área urbana como consecuencia de la existencia de otros usos, el mayor tamaño de la vivienda, la presencia de dotaciones públicas y la utilización de tipos edificatorio de baja densidad. Algo más del 88% del parque de viviendas se destina a vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población es muy inferior a la media urbana. El grupo de población con más significación en términos comparativos con la media del municipio es el grupo intermedio entre 16 y 64 años. Se deduce un patrón de nuevos hogares compuestos en un 40% de los casos por más de 3 personas

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación unifamiliar en distintas tipologías. El tamaño de la vivienda se encuentra de forma mayoritaria por encima de los 76m<sup>2</sup>. El 17% de las viviendas tienen más de 100 m<sup>2</sup> lo que está muy por encima de la media del municipio y mientras no aparecen viviendas con menos de 60 m<sup>2</sup>

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por los viarios principales localizados en el perímetro norte y este. El transporte público no discurre por el interior de la unidad. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por calles corredor, delimitadas por las fachadas localizadas en la alineación o por el vallado de las parcelas. La urbanización del área industrial necesita de reparación y mejora. La urbanización del Plan Parcial va creando plazas y zonas ajardinadas incorporando diversidad al área.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área.

### Equipamiento.

La ciudad planeada y ejecutada ha reservado 22,54 m<sup>2</sup>/ viv de equipamientos y 18,75 m<sup>2</sup>/viv de espacios libres. Además está la dotación del hospital comarcal al servicio de toda la ciudad.

### Problemas.

- El estado y mantenimiento de la urbanización en la zona industrial y en las manzanas localizadas al sur es deficiente.

### Oportunidades.

- La calidad y buen estado de conservación de la urbanización genera un espacio urbano adecuado para la residencia.
- El nuevo acceso urbano previsto al este mejorará el acceso y contribuirá a la diversificación de usos urbanos.
- Disponibilidad de terrenos en la parte oeste para completar los servicios y dotaciones.



## UNIDAD URBANA UU9. VILLALENTO- SAN JOSÉ - GIRALDA



**ILUSTRACIÓN 123.**  
Delimitación UU-9.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTRACIÓN 124.**  
Delimitación UU-9.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU9. VILLALENTO- SAN JOSÉ - GIRALDA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al norte del área urbana de La Línea. Los límites de la unidad se establecieron al este en la calle Calderón de la Barca y al oeste en el hospital y la barriada de San José. Se trata de un área que inició su ocupación en los años 40 con la construcción de la barriada de San José. La unidad es fruto de diversas intervenciones públicas y privadas producidas en varias épocas lo que da lugar a tipos de ciudad y edificación distinta. Los ámbitos más extensos y con características más definidas son el barrio de San José al sur y las intervenciones localizadas en la calle Málaga.

### Estructura urbana.

La unidad urbana es el resultado de múltiples intervenciones que han rellenado hasta colmar los terrenos entre la calle Gibraltar y Calderón de la Barca. Estas intervenciones responden a dos modelos de ciudad distinta. De una parte aparecen actuaciones de construcciones para vivienda unifamiliar alineadas a vial y dispuestas entre medianeras con un o dos plantas de altura, en algunos casos procedentes de intervenciones de vivienda pública y en otras como mejora de procesos de autoconstrucción. El otro modelo responde a construcciones en bloque para vivienda plurifamiliar que busca la alineación a vial y construido en 4 o 5 plantas. Ambos modelos aparecen aleatoriamente en la unidad. El barrio de San José presenta una mayor uniformidad respondiendo al primero de los modelos indicados.

El viario perimetral: Calderón de la Barca, Blanca de los Ríos y Avda. Menéndez Pelayo permiten la conexión con otras áreas urbanas. La trama viaria interior es compleja como consecuencia de las intervenciones urbanísticas realizadas. Destacan por su continuidad capacidad de distribución las calles: Ríos Rosas y García Gutiérrez en sentido este a oeste y la calle Padre Pandelo y Gibraltar en sentido norte sur.

### Desarrollo del PGOU.

El ámbito estaba en ejecución en el momento de redacción del PGOU. Se había previsto el desarrollo de 45.419 m<sup>2</sup>. Se ha desarrollado y ejecutado el 91%. Además se han ejecutado 18.437 m<sup>2</sup> de suelo no previsto.

Los terrenos ejecutados preveían la ejecución de 686 viviendas. Se han reservado 9.857 m<sup>2</sup> de suelo para equipamientos y 13.331 m<sup>2</sup> para suelo destinado a zonas verdes.

UNIDAD	UU9
Superficie	666.944,39 m <sup>2</sup>
Población	11.295 hab.
Nº de viviendas	4.544 viv
Nº de viviendas principales	4.089 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	61-75 m <sup>2</sup>
Densidad de población	169,35 hab/ha
Densidad de viviendas	68,14 viv/ha

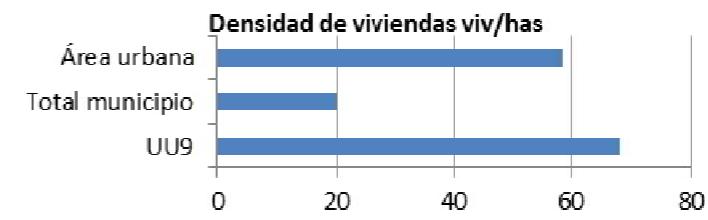
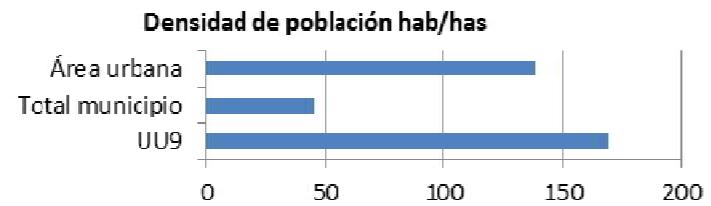
**ILUSTRACIÓN 125.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	4.097	5.121	51	-	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	41.322	41.322	499	9.857	6.257
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>45.419</b>	<b>46.443</b>	<b>550</b>	<b>9.857</b>	<b>6.257</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	41.322	41.322	499	9.857	6.257
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	18.437	18.723	187	-	7.074
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>59.759</b>	<b>60.045</b>	<b>686</b>	<b>9.857</b>	<b>13.331</b>

**ILUSTRACIÓN 126.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La Línea de la Concepción.

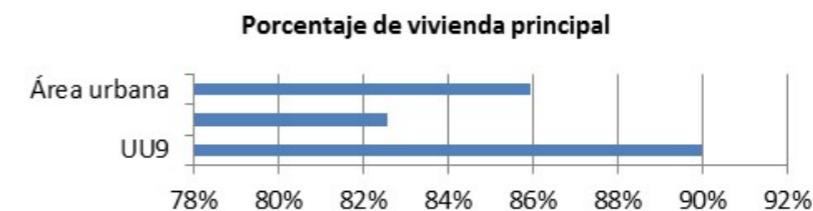
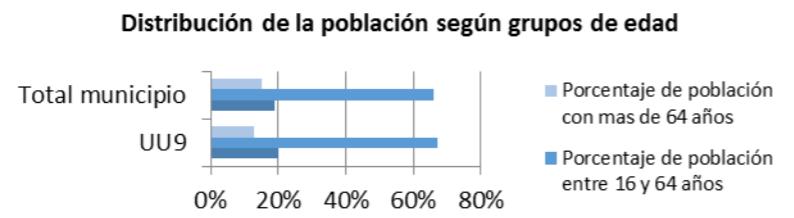


**ILUSTRACIÓN 127.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



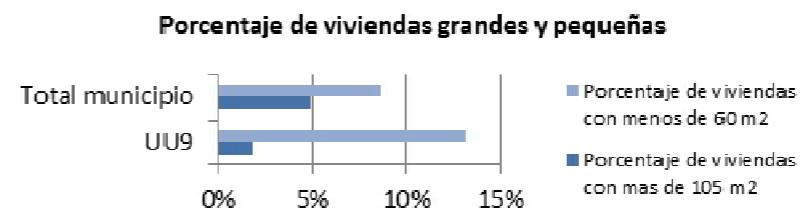
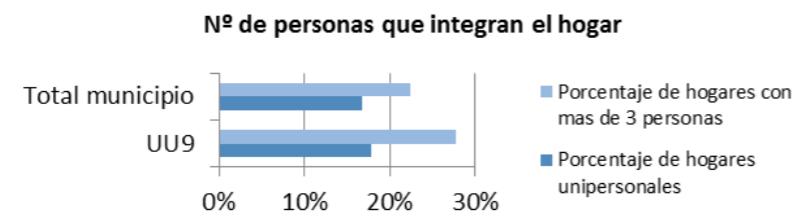
**ILUSTRACIÓN 130.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 128.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 131.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 129.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 132.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La unidad se destina a uso residencial y dotaciones de la vivienda. Puntualmente aparecen negocios o comercios en la planta baja de la edificación.

### Ocupación de edificación.

La unidad está consolidada por edificación. La densidad de edificación residencial está muy por encima de la del área urbana. El 90% del parque de viviendas se destina a vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población casi alcanza los 170 habitantes por hectárea. En comparación con la media del municipio la población se encuentra ligeramente envejecida con porcentaje mayor de población por encima de los 64 años e inferior para el grupo de edad por debajo de los 16 años. Se deduce un patrón de hogares consolidados, todavía con bastante presencia de los hogares con más de tres unidades.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación unifamiliar en distintas tipologías. El tamaño de la vivienda se encuentra de forma mayoritaria entre los 61 y los 90 m<sup>2</sup>. Es muy reducido el porcentaje de viviendas por encima de los 100 m<sup>2</sup>.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por los viarios perimetrales y los internos de trazado norte sur. El acceso a la zona es complejo y la posibilidad de aparcamiento reducida en el interior de la unidad. El transporte público llega a la residencia sanitaria, no discurre por el interior de la unidad. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por calles corredor con escasa presencia de plazas y lugares que incorporen variedad.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área.

### Equipamiento.

La unidad en su conjunto presenta déficit de espacios libres. Los terrenos desarrollados por unidades de ejecución y estudios de detalle han generado un ratio de 14,36 m<sup>2</sup>/viv para equipamientos y 19,42 para zonas verdes, que cubren las necesidades de las viviendas previstas pero no de la ciudad existente con anterioridad.

### Problemas y oportunidades.

- Falta de dotaciones y zonas verdes.
- Estrechez del viario y congestión interna de la unidad

### Oportunidades.

- Reorganización de la movilidad mediante la utilización de otros modos distintos al vehículo privado. Fundamentalmente reorganización del tráfico de vehículos, creación de espacios peatonales y previsión de bicicarriles.
- Recuperación de espacio público mediante actuaciones de peatonalización.

## UNIDAD URBANA UU10.



ILUSTRACIÓN 133.

Delimitación UU-10.

Fuente PGOU La Línea de la Concepción.



ILUSTRACIÓN 134.

Delimitación UU-10.

Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU10.

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza en la parte sur del término municipal, al este de la barriada de San Felipe, entre esta barriada y la playa de levante.

La unidad está integrada por terrenos del Parque Reina Sofía y por los terrenos de ciudad deportiva de La Línea.

### Estructura urbana.

El ámbito está rodeado por las avenidas del Ejército y Príncipe de Asturias. Y atravesadas en su interior por otras avenidas que delimitan tres manzanas.

La localizada al oeste se destina a usos comerciales, la localizada en la parte central está ocupada por los espacios libres y áreas de vegetación del parque. La manzana localizada al este está ocupada por instalaciones deportivas de distintas especialidades y un gran espacio carente de usos en la actualidad.

La dotación de zona verde y deportiva son las de mayor dimensión en sus especialidades existentes en el municipio. Sin embargo, su posición excéntrica y la falta de actividades que sirvan de atracción hacen que tengan un uso por debajo de la importancia de su tamaño y singularidad en la ciudad.

### Desarrollo del PGOU.

La unidad estaba consolidada en el momento de redacción del PGOU.

El PGOU no preveía nuevas actuaciones en la unidad.

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La edificación de la unidad se destina casi en su totalidad a usos comerciales y deportivo sin presencia de residencia.

### Ocupación de edificación.

En la actualidad la instalación deportiva está parcialmente libre de uso como consecuencia de la obsolescencia y derribo de parte de la instalación

### Densidad de población.

No hay residencia en la unidad.

### Calidad de la edificación.

La edificación comercial mantiene buenos estándares de construcción. La instalación deportiva tiene problemas constructivos.

### Accesibilidad.

El ámbito tiene acceso desde el noreste por el Paseo del Mediterráneo y desde el oeste por la Avda. Príncipe de Asturias. Tiene un viario sobredimensionado para el uso que se realiza. El viario es utilizado como aparcamiento de otras zonas especialmente de la frontera.

### Calidad del espacio público.

El espacio público del área comercial tiene una mayor vida urbana como consecuencia de la diversidad de usos e integración en la ciudad.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras la zona comercial. La instalación deportiva sólo cuenta con saneamiento uno de los vestuarios. El resto de la instalación no tiene cota de saneamiento. El parque presenta problemas de conservación como consecuencia de su proximidad y exposición a la dinámica marina.

### Equipamiento.

La práctica totalidad de la unidad se destina a usos dotacionales.

### Problemas.

- Posición excéntrica.
- Escaso nivel de uso
- Sobredimensionado del viario perimetral

### Oportunidades.

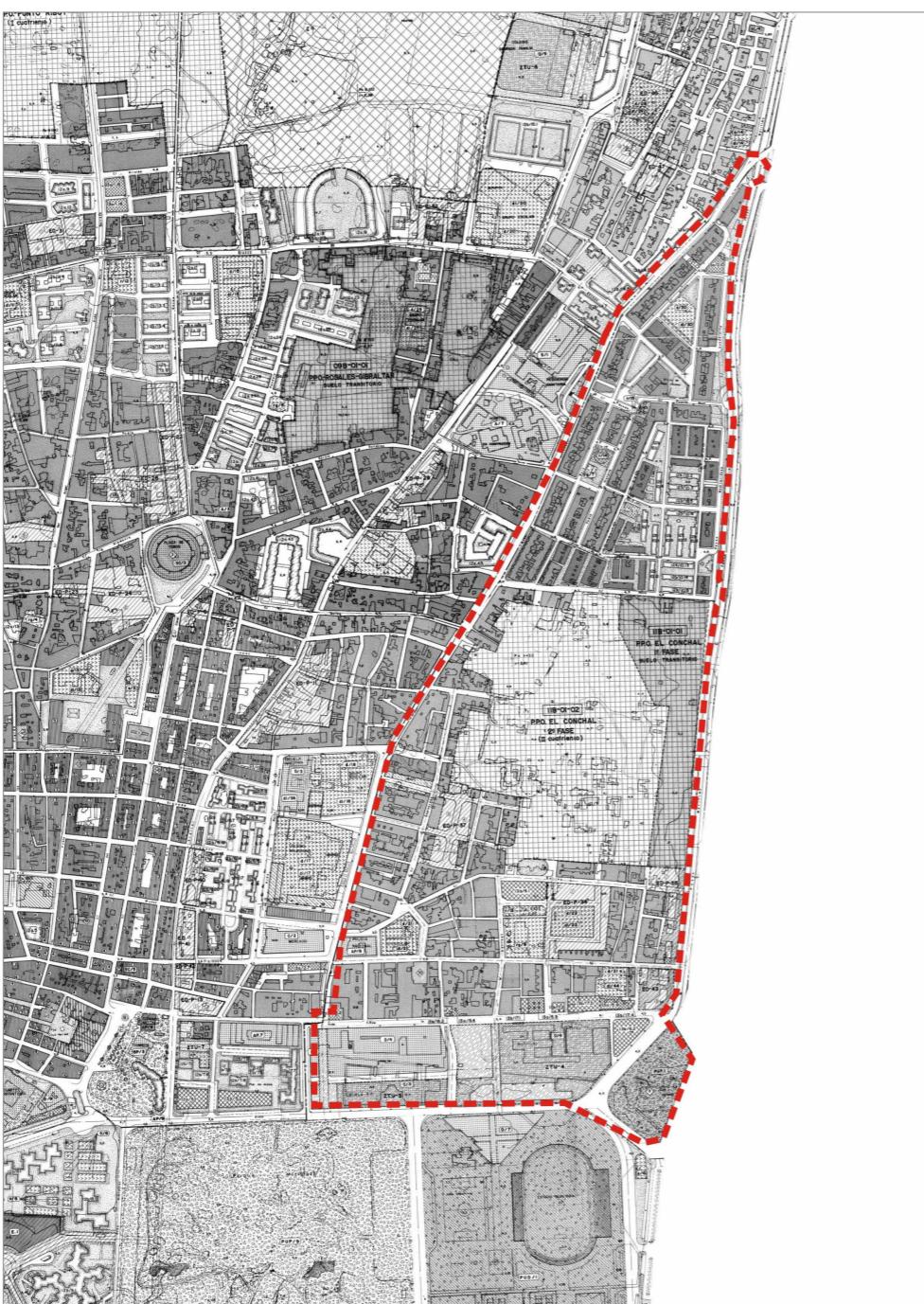
- Revisión del diseño de las instalaciones
- Recuperación para uso público parte del viario existente.
- Incorporación de usos y actividades que aumenten la atracción de la instalación.

**ILUSTRACIÓN 135.**  
Datos generales Unidad  
Urbanística.  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

UNIDAD	UU10	
Superficie	403.023,79	m <sup>2</sup>
Población	-	hab.
Nº de viviendas	-	viv
Nº de viviendas principales	-	viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	-	m <sup>2</sup>
Densidad de población	-	hab/ha
Densidad de viviendas	-	viv/ha



**UNIDAD URBANA UU11.**  
**SANTA BÁRBARA- CONCHAL – SAN BERNARDO**



**ILUSTACIÓN 136.**  
Delimitación UU-11.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 137.**  
Delimitación UU-11  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU11.

### SANTA BÁRBARA- CONCHAL – SAN BERNARDO

#### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al este del área urbana de La Línea. Ocupan los terrenos entre la zona central y el frente marítimo hacia el Mediterráneo. En la unidad se pueden diferenciar tres áreas al sur Santa Barbará actuaciones residenciales realizadas en suelo s militares y defensa de la frontera. En la parte central el barrio del Conchal antiguo asentamiento chabolista cuyos primeros antecedentes se ligaron a la emigración hacia América, parcialmente residentes de esta barriada fueron realojados en la barriada del Junquillo. Y, al norte, la barriada de San Bernardo construida a partir de los años cuarenta mediante diversas actuaciones de vivienda pública.

#### Estructura urbana.

La estructura urbana esta polarizada por la linealidad del borde marítimo y la avenida de Menéndez Pelayo. Las distintas barriadas toman como referencia estas vías organizándose para tomar el acceso desde ellas. En la parte central se localizan los terrenos de sector Conchal 2, pendiente de finalizar la urbanización y construcción. Interiormente la unidad no tiene elementos de vertebración resolviendo el acceso de manera capilar.

La barriada de Santa Bárbara son un conjunto de manzanas unas construidas con viviendas unifamiliares en dos plantas y otras con edificios de residencia plurifamiliar de 4 o 5 plantas. En estas manzanas conviven parcelas de mayor tamaño destinadas a usos comerciales y almacén. La barriada tiene dotaciones escolares y otros equipamientos.

El barrio de El Conchal es en la actualidad un conjunto de manzanas, solares y los terrenos pendientes de construcción del Plan Parcial El Conchal 2. La edificación, especialmente, en la parte central es de origen humilde sobre la que se han realizado mejoras y transformaciones. La edificación es una construcción de una o dos plantas alineada a vial y localizada entre medianeras con patios interiores.

La barriada de San Bernardo utiliza varios tipos combina vivienda unifamiliar con edificación plurifamiliar en tipología de patio-corral y en bloque. La barriada tiene varias plazas con tratamiento de zona verde.

El frente marítimo carece de un paisaje unitario y es resultado de las distintas intervenciones de arquitectura.

#### Desarrollo del PGOU.

En el momento de redacción del PGOU la unidad se encontraba en proceso de transformación como consecuencia del realojo del barrio de El Conchal.

El PGOU preveía en la unidad la ordenación y desarrollo de 156.823 m<sup>2</sup> de suelo. Se ha desarrollado el 98% del suelo. Se ha ejecutado la urbanización del 67% del total previsto. La mayoría del suelo no ha sido construido en la actualidad. Se han desarrollado 9.989 m<sup>2</sup> no previstos.

UNIDAD	UU11	
Superficie	520.154,61	m <sup>2</sup>
Población	1.785	hab.
Nº de viviendas	1.072	viv
Nº de viviendas principales	675	viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	40-60	m <sup>2</sup>
Densidad de población	44,75	hab/ha
Densidad de viviendas	26,88	viv/ha

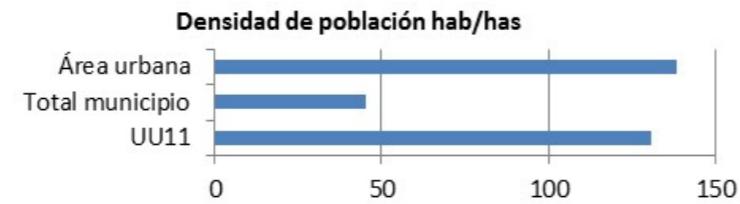
**ILUSTRACIÓN 138.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	3.825	4.208	42	1.289	2.708
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	152.998	127.279	1.170	20.342	22.086
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>156.823</b>	<b>131.486</b>	<b>1.212</b>	<b>21.631</b>	<b>24.794</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	104.702	90.649	830	19.052	19.378
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	9.989	22.949	218	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>114.691</b>	<b>113.598</b>	<b>1.048</b>	<b>19.052</b>	<b>19.378</b>

**ILUSTRACIÓN 139.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La línea de la Concepción.

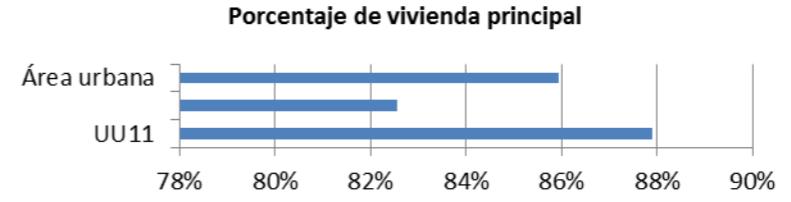
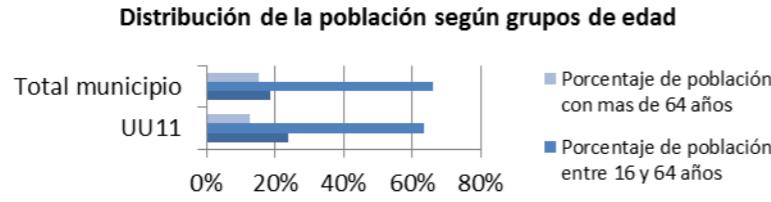


**ILUSTRACIÓN 140.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



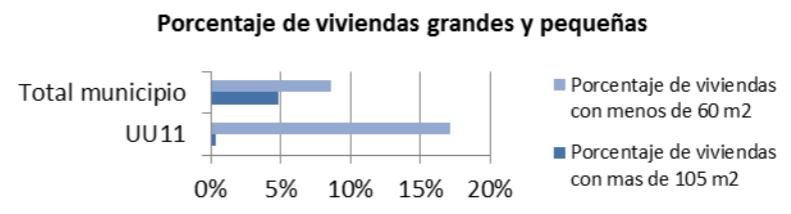
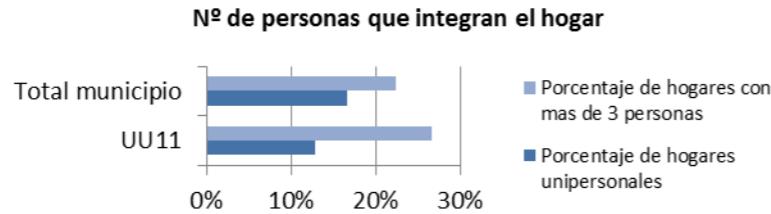
**ILUSTRACIÓN 143.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 141.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 144.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 142.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 145.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La unidad se destina a uso residencial y dotaciones de la vivienda. Puntualmente aparecen negocios o comercios en la planta baja de la edificación. En la barriada de Santa Bárbara aparecen parcelas con uso de almacén.

### Ocupación de edificación.

La unidad está pendiente de consolidación en el ámbito de El Conchal. Casi el 88% del parque de viviendas se destina a vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población se encuentra por debajo de la media del Área urbana como consecuencia de los solares y vacíos que aparecen en la zona central. En comparación con la media del municipio la población se encuentra ligeramente envejecida con porcentaje mayor de población por encima de los 64 años e inferior para el grupo de edad por debajo de los 16 años. Se deduce un patrón de hogares consolidados, todavía con bastante presencia de los hogares con más de tres unidades.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación en distintas tipologías. El tamaño de la vivienda se encuentra de forma mayoritaria por debajo de los 70 m<sup>2</sup>. Es muy reducido el porcentaje de viviendas por encima de los 100 m<sup>2</sup>.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por los viarios de borde Paseo del Mediterráneo y Menéndez Pelayo. El viario interno de trazado este-oeste funciona como distribuidor. El transporte público llega a la residencia sanitaria y barriada de San Bernardo. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por calles corredor. Aparecen plazoletas y pasajes en la barriada de Santa Bárbara y plazas de mayor tamaño en la barriada de San Bernardo.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área.

### Equipamiento.

Las reservas dotacionales previstas por el planeamiento se han ejecutado. La construcción de nuevas viviendas se ha acompañado de la creación de nuevos equipamientos con un estándar de 18,17 m<sup>2</sup>/viv y de zonas verdes con un estándar de 18,48 m<sup>2</sup>/viv.

El ámbito adolece de falta de equipamientos y zonas verdes.

### Problemas y oportunidades.

- Descuidado estado y mantenimiento de la urbanización.
- Degrado de la zona central como consecuencia de la presencia de solares

### Oportunidades.

- La urbanización y consolidación del Plan Parcial de El Conchal es la oportunidad para construir un área urbana con estándares de urbanización y calidad de servicios y dotaciones adecuados para alojar residencia.
- El Paseo del Mediterráneo y la playa aportan un valor ambiental y paisajístico que da valor a la estructura urbana.



## UNIDAD URBANA UU12. CIUDAD SANITARIA



**ILUSTACIÓN 146.**  
Delimitación UU-12.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 147.**  
Delimitación UU-12.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU12. CIUDAD SANITARIA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al noreste del área urbana de La Línea. La unidad recoge la Ciudad Sanitaria y las promociones inmobiliarias con las que comparte manzana. Las distintas dependencias de la instalación sanitaria y asistencial ocupa aproximadamente un 70% de la superficie de la unidad. El ámbito está delimitado por las calles Gibraltar, Gómez Ulla, Menéndez Pelayo y Barcelona.

### Estructura urbana.

La unidad está polarizada por la presencia y funcionamiento de la dotación pública. La edificación se localiza centrada en la parcela y toma acceso de las calles perimetrales, excepto de la calle Barcelona.

En la parte noroeste de la manzana se localizan dos actuaciones residenciales. La localizada más al oeste es una actuación de vivienda unifamiliar con una planta de altura, dispuesta en la alineación del viario y entre medianeras con patios en el interior de la edificación. Colindante con la residencia sanitaria se levanta una actuación de vivienda pública para vivienda plurifamiliar en tres plantas de altura siguiendo el esquema de edificación alrededor de un patio con organización de corredor exterior.

La residencia sanitaria toma el acceso desde el perímetro y las actuaciones residenciales desde unos viales interiores que parten de la calle Barcelona.

### Desarrollo del PGOU.

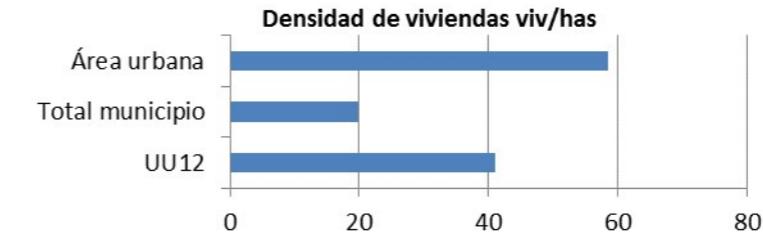
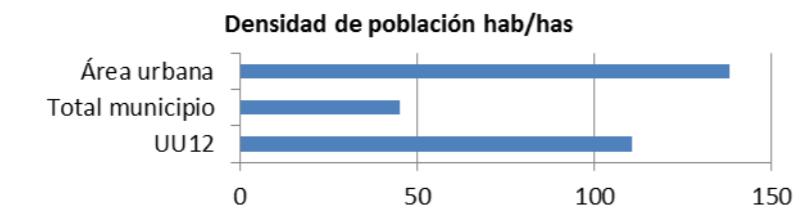
Se trata de un área consolidada en el momento de elaboración del PGOU. No se preveía en ese documento el desarrollo de nuevos suelos.

UNIDAD	UU12
Superficie	38.275,21 m <sup>2</sup>
Población	423 hab.
Nº de viviendas	157 viv
Nº de viviendas principales	140 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	40-60 m <sup>2</sup>
Densidad de población	110,52 hab/ha
Densidad de viviendas	41,02 viv/ha

**ILUSTRACIÓN 148.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

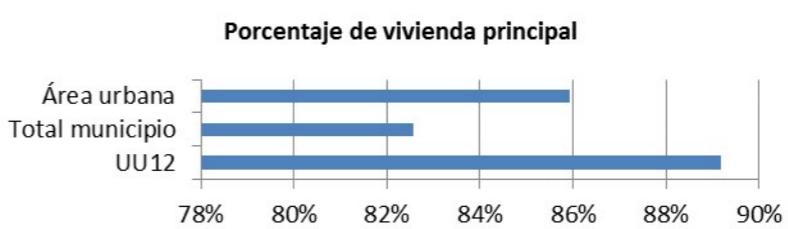
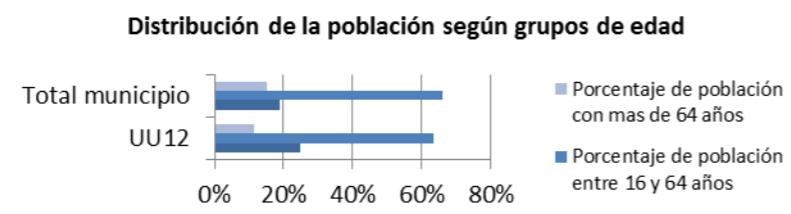


**ILUSTRACIÓN 149.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



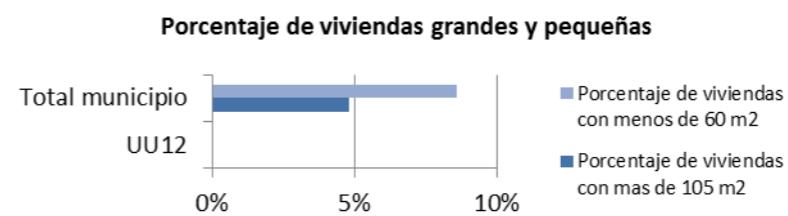
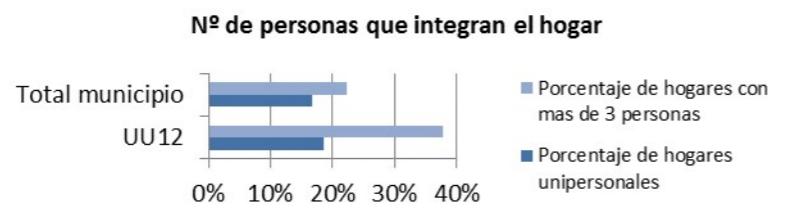
**ILUSTRACIÓN 152.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 150.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 153.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 151.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 154.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

El uso principal de la unidad es el dotacional. Además aparecen dos grupos de viviendas.

### Ocupación de edificación.

La densidad de la unidad está por debajo de la media municipal como consecuencia de la reducida presencia en el área. El 89% del parque de viviendas se destina a vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población supera los 100 habitantes hectárea. En comparación con la media del municipio la población se encuentra ligeramente envejecida con porcentaje mayor de población por encima de los 64 años e inferior para el grupo de edad por debajo de los 16 años. Se deduce un patrón de hogares consolidados, todavía con bastante presencia de los hogares con más de tres unidades.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación en distintas tipologías. El tamaño de la vivienda se encuentra de forma mayoritaria entre los 60 y 70 m<sup>2</sup>. No se han contabilizado viviendas con más de 100 m<sup>2</sup> ni con menos de 60 m<sup>2</sup>.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por los viarios perimetrales. El viario funciona como distribuidor. El transporte público llega a la residencia línea 1 y línea 3. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público es estrecho y con escaso mobiliario y presencia de arbolado.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área.

### Equipamiento.

La única dotación existente en la unidad es la instalación sanitaria que sirve a la totalidad del municipio.

Falta de espacios libres y zonas verdes.

### Problemas.

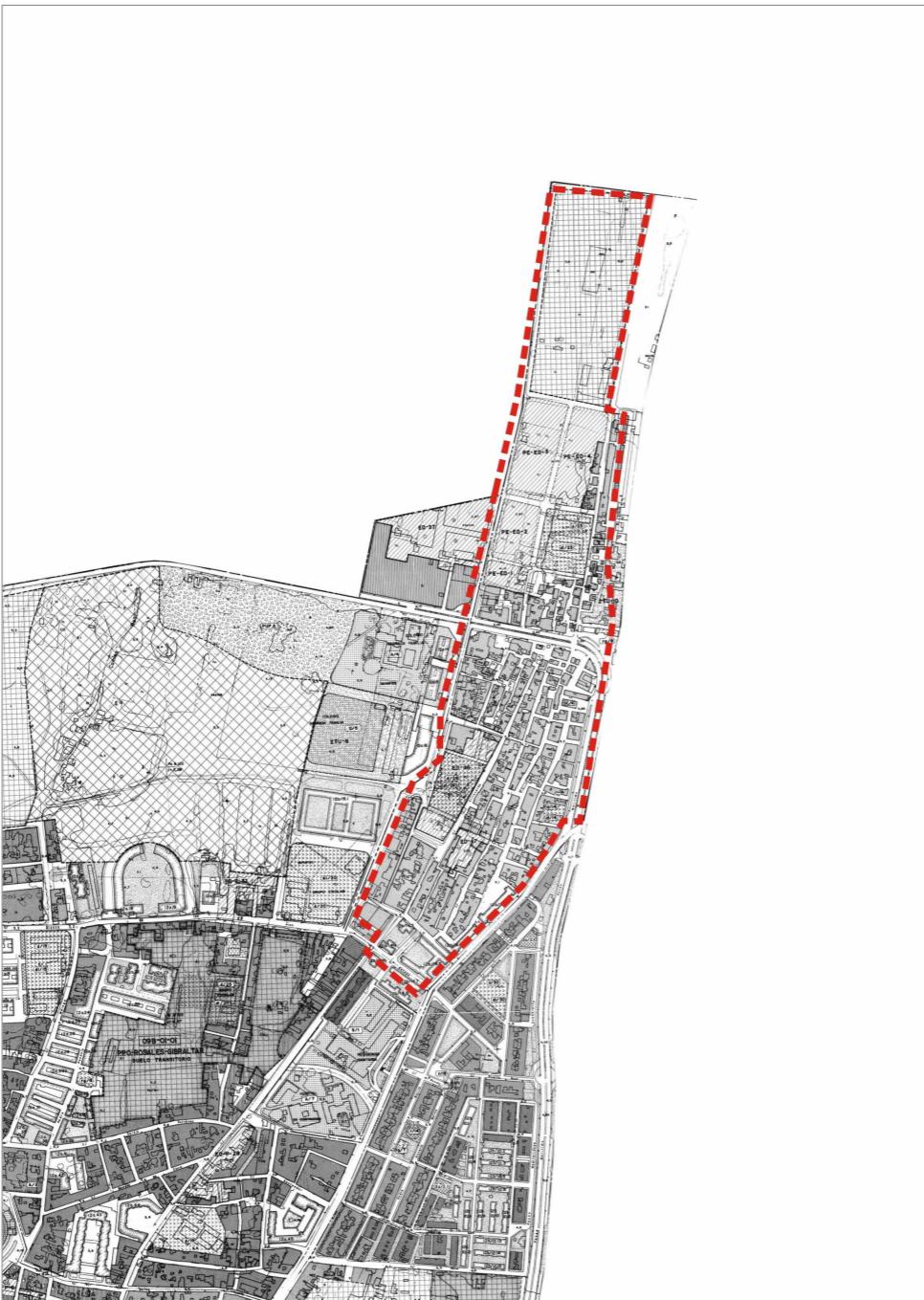
- Descuidado estado y mantenimiento de la urbanización.

### Oportunidades.

- Presencia de la Residencia Sanitaria que apoya dinamismo al área urbana. La presencia de esta dotación permite la atracción de usos favorecedores de la transformación y mejora de calidad de vida en la zona.



## UNIDAD URBANA UU13. LA ATUNARA



**ILUSTACIÓN 155.**  
Delimitación UU-13.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 156.**  
Delimitación UU-13.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU13. LA ATUNARA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza al noreste del área urbana de La Línea, en contacto con el frente litoral. El asentamiento tiene su origen en un antiguo poblado marinero que nació alejado del núcleo de población de La Línea. El crecimiento de la población ha llegado a enlazar ambos enclaves. Al norte se localizan los terrenos del Plan Parcial Nueva Atunara

### Estructura urbana.

La estructura urbana está polarizada por la linealidad del borde marítimo. La barriada se configura mediante manzanas de orientación norte-sur. El manzanario se ha visto fragmentado por el trazado de la calle Cartagena, vía de circunvalación del área urbana, en su conexión con la avenida de Menéndez Pelayo. Estas manzanas se colmatan por viviendas unifamiliares de autoconstrucción que saturan el espacio público. Las primitivas viviendas han sido, en algunos casos, objeto de mejora e incluso de renovación. En la parte norte aparecen grupos de vivienda plurifamiliar en bloque.

El nuevo sector localizado al norte se construye mediante vivienda plurifamiliar en bloque de 5 plantas de altura.

En el interior del sector aparecen solares y lugares sin uso. El borde del frente marítimo, especialmente en la parte norte, está conformado por construcciones sin alineación.

El acceso al barrio se realiza desde la calle Cartagena, el Paseo del Mediterráneo y la Avenida Menéndez Pelayo.

### El desarrollo del PGOU.

En la unidad estaba previsto el desarrollo de 85.119 m<sup>2</sup> de suelo. Se ha desarrollado el y ejecutado el 86%. La mayoría de ese suelo corresponde al Plan Parcial Nueva Atunara que no se ha construido.

La urbanización ejecutada tenía capacidad para 430 viviendas y preveía unas reservas de suelo de 8.885 m<sup>2</sup> para equipamientos y de 5.265 m<sup>2</sup> para zonas verdes.

UNIDAD	UU13
Superficie	205.775,62 m <sup>2</sup>
Población	3.495 hab.
Nº de viviendas	1.450 viv
Nº de viviendas principales	1.235 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	40-60 m <sup>2</sup>
Densidad de población	169,85 hab/ha
Densidad de viviendas	70,47 viv/ha

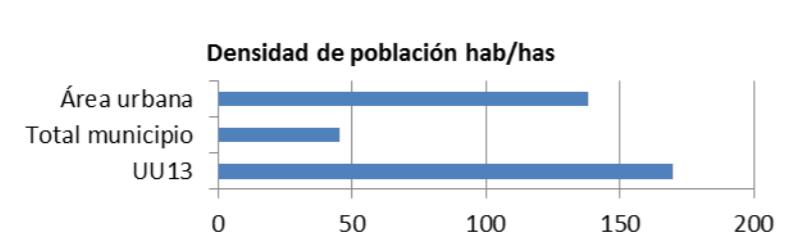
**ILUSTRACIÓN 157.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	11.883	8.551	86	7.489	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	73.236	45.713	430	8.885	5.265
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>85.119</b>	<b>54.264</b>	<b>515</b>	<b>16.374</b>	<b>5.265</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	73.236	45.713	430	8.885	5.265
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	-	-	-	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>73.236</b>	<b>45.713</b>	<b>430</b>	<b>8.885</b>	<b>5.265</b>

**ILUSTRACIÓN 158.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La línea de la Concepción.

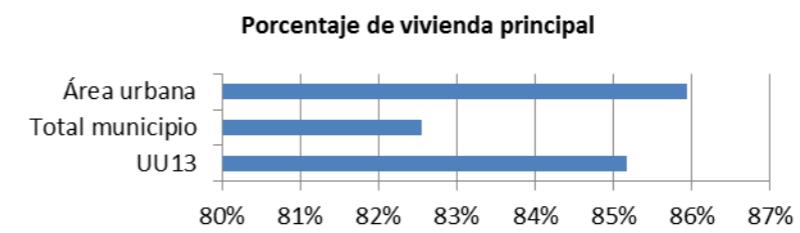
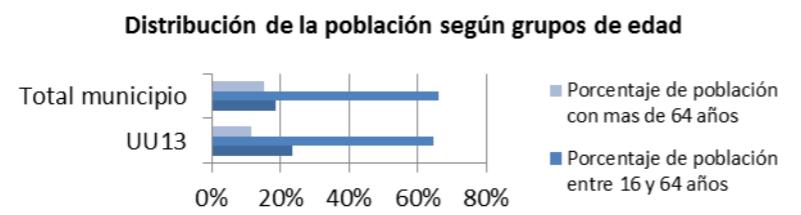


**ILUSTRACIÓN 159.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



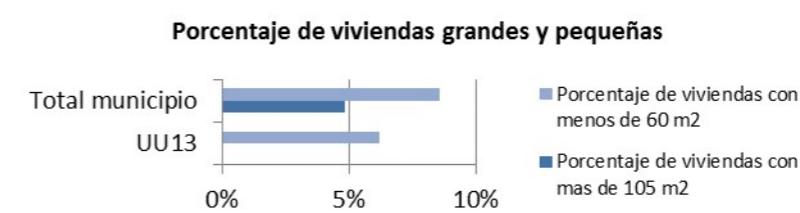
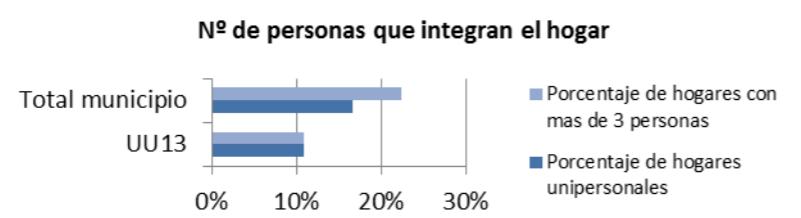
**ILUSTRACIÓN 162.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 160.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 163.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 161.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 164.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La unidad se destina a uso residencial y dotaciones de la vivienda.

### Ocupación de edificación.

El barrio de La Atunara contiene vacío y solares. Está pendiente de consolidación en el ámbito del nuevo Plan Parcial. Pese a estos factores la unidad tiene una densidad de 70 viv/ha. El 85% del parque de viviendas se destina a vivienda principal.

### Densidad de población.

La densidad de población se encuentra por encima de la media del Área urbana. En comparación con la media del municipio la población se encuentra ligeramente envejecida con porcentaje mayor de población por encima de los 64 años e inferior para el grupo de edad por debajo de los 16 años. Se deduce un patrón de hogares compuesto por dos personas.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación en distintas tipologías. El tamaño de la vivienda se encuentra de forma mayoritaria por debajo de los 70 m<sup>2</sup>. No se han contabilizado viviendas por encima de los 100 m<sup>2</sup>.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza por los viarios de borde Calle Cartagena, Paseo del Mediterráneo y Menéndez Pelayo. El vial interno tiene una escasa dimensión y sirve de acceso a la vivienda. El transporte público línea 1 y línea 3 dan acceso al barrio. No existe red de carriles bici.

### Calidad del espacio público.

El espacio público está conformado por calles de escaso tamaño. No aparecen otros elementos de jerarquización de este espacio.

El Paseo del Mediterráneo no tiene continuación en la parte norte de la Atunara, recuperándose al norte de la instalación portuaria en la calle Canarias.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas aunque la baja cota de los terrenos dificulta el drenaje y la salida de aguas de lluvia. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área.

### Equipamiento.

Carece de zonas verdes y espacios libres.

Los terrenos ejecutados prevén una dotación de 20 m<sup>2</sup>/viv para equipamientos y 12,25 m<sup>2</sup>/viv para zonas verdes. Estos ratios cubren escasamente las viviendas previstas pero son insuficientes para cubrir los déficits existentes.

### Problemas.

- Dificultad para la continuidad de la Calle Canarias.
- Degradación de la zona como consecuencia de la presencia de solares y áreas falta de definición del espacio público
- Descuidada calidad y mantenimiento de la urbanización.
- Bajo nivel de dotaciones y equipamientos

### Oportunidades.

- La urbanización y consolidación del Plan Parcial es la oportunidad para construir un área urbana con estándares de urbanización y calidad de servicios y dotaciones adecuadas para alojar residencia.
- La playa aporta un valor ambiental y paisajístico que da valor a la estructura urbana.

## UNIDAD URBANA UU14. SANTA MARGARITA



**ILUSTACIÓN 165.**  
Delimitación UU-14.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTACIÓN 166.**  
Delimitación UU-14.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU14. SANTA MARGARITA

### Delimitación del ámbito

La unidad se localiza en la parte norte del término municipal y recoge las dos urbanizaciones de uso turístico localizadas en el municipio. Al norte, en el límite del término municipal se localiza la urbanización de la Alcadesa y algo más al sur, separada por terrenos de suelo no urbano, la urbanización de Santa Margarita.

Una parte de los terrenos no han sido transformados por la urbanización.

### Estructura urbana.

Se trata de una unidad discontinua que engloba dos urbanizaciones separadas entre ellas y además alejadas del núcleo urbano de La Línea 4 y 9 Km. Las urbanizaciones tiene acceso desde la autovía A-7, Esta carretera permite enlazar con el resto de los sentimientos de la comarca y la escala regional. La conexión entre ellas y con el área urbana de La Línea se produce por la A-383.

La estructura urbana de estas urbanizaciones sigue esquemas de vía principal que da servicio a distintas áreas. Cada una de las áreas, separada de las restantes por zonas verdes o accidente natural se ordena buscando vistas sobre el mar y ajustándose a la topografía del terreno que en estas áreas es bastante movida.

La residencia utiliza tipología de vivienda unifamiliar en distintos esquemas: aislada, adosada, etc.

Cada una de las urbanizaciones tiene reservas para la localización de equipamientos.

### Desarrollo del PGOU.

El PGOU previó 3.755.792 m<sup>2</sup> de nuevo suelo con destino el uso turístico de vivienda. Se ha ejecutado el 96% de ese suelo.

Se han previsto 6.086 viviendas, 179.571 m<sup>2</sup> de suelo de equipamiento y 1.053.295 m<sup>2</sup> de zonas verdes.

UNIDAD	UU14
Superficie	4.587.549,57 m <sup>2</sup>
Población	1.330 hab.
Nº de viviendas	1.120 viv
Nº de viviendas principales	525 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	100-150 m <sup>2</sup>
Densidad de población	2,90 hab/ha
Densidad de viviendas	2,44 viv/ha

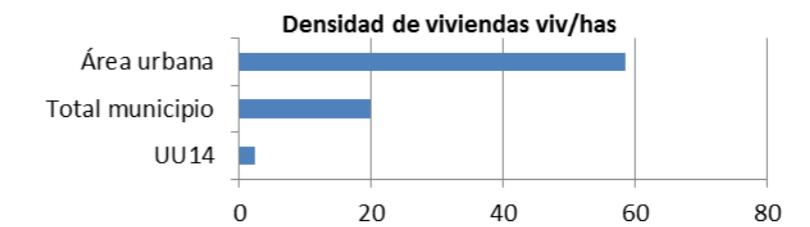
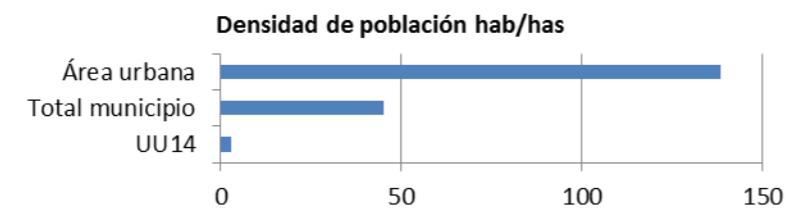
**ILUSTRACIÓN 167.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

DESARROLLO DEL PGOU	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	Nº VIVIENDAS	EQUIPAMIENTOS	ESPACIOS LIBRES
PLANEAMIENTO PREVISTO NO DESARROLLADO	-	-	-	-	-
PLANEAMIENTO PREVISTO DESARROLLADO	3.755.792	963.768	6.086	179.571	1.053.295
<b>TOTAL PLANEAMIENTO</b>	<b>3.755.792</b>	<b>963.768</b>	<b>6.086</b>	<b>179.571</b>	<b>1.053.295</b>
PLANEAMIENTO PREVISTO EJECUTADO	3.612.292	903.498	5.584	173.285	976.820
PLANEAMIENTO NO PREVISTO EJECUTADO	-	-	-	-	-
<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>3.612.292</b>	<b>903.498</b>	<b>5.584</b>	<b>173.285</b>	<b>976.820</b>

**ILUSTRACIÓN 168.**  
Nivel de desarrollo y ejecución de la unidad.  
Fuente PGOU La Línea de la Concepción.

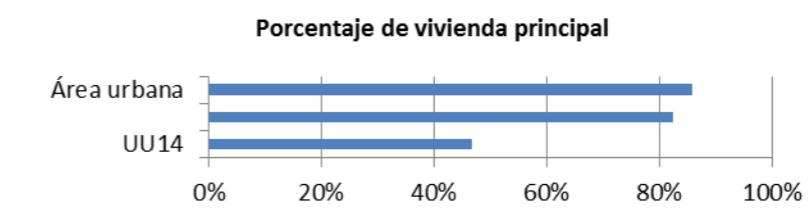
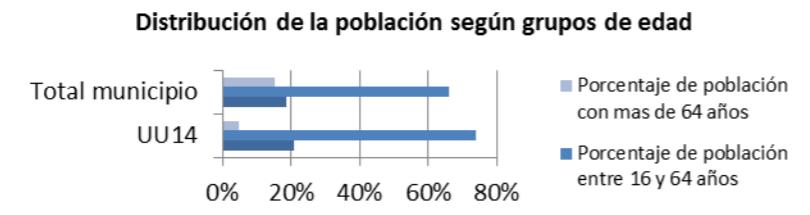


**ILUSTRACIÓN 169.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



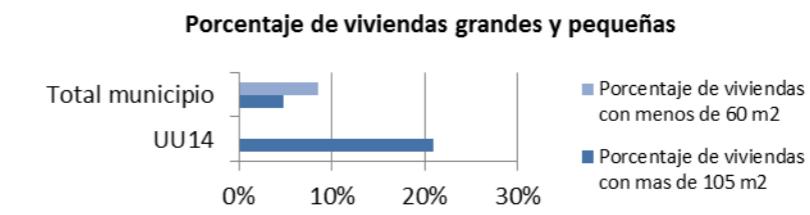
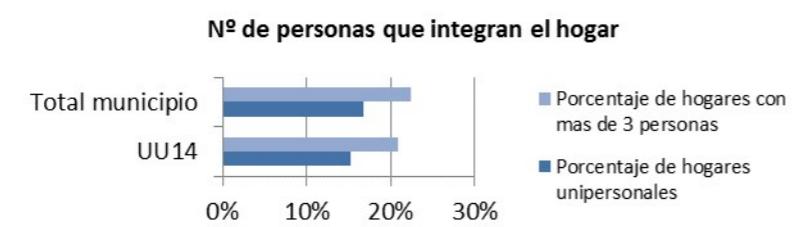
**ILUSTRACIÓN 172.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 170.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 173.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 171.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 174.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

La unidad se destina a uso residencial vacacional.

### Ocupación de edificación.

Las urbanizaciones pese a su tamaño suponen una pequeña parte dentro de la unidad UU14 que en su mayoría mantiene condiciones de suelo rural con áreas forestales y banda litoral. La densidad de la edificación es tan sólo 2,44viv/ha y se destina mayoritariamente a como vivienda no principal. Se destinan a segunda residencia o están vacías.

### Densidad de población.

La densidad de población es de 2,9 hab/ha. En comparación con la media del municipio la población se sitúa en los grupos de edad más elevados. Porcentualmente el grupo de menores de 16 años están escasamente presentes en la unidad.

### Calidad de la edificación.

Está conformado mediante edificación en vivienda unifamiliar. El tamaño de la vivienda se encuentra por encima de los 100 m<sup>2</sup>.

### Accesibilidad.

El acceso a la Alcadesa se realiza desde la autovía A7 y a Santa Margarita desde la carretera A-383 y desde el camino viejo de Estepona. No disponen de transporte público urbano.

### Calidad del espacio público.

Los dos ámbitos se han urbanizado correctamente y cuentan con estándares aceptables de urbanización.

### Medio ambiente urbano.

Tiene redes de servicios de infraestructuras completas. No aparecen fuentes de contaminación del aire y de ruido en el área.

### Equipamiento.

Las reservas de dotaciones previstas por el planeamiento cubren holgadamente las demandas generadas por las viviendas proyectadas.

La unidad tiene un nivel adecuado de equipamientos.

### Problemas.

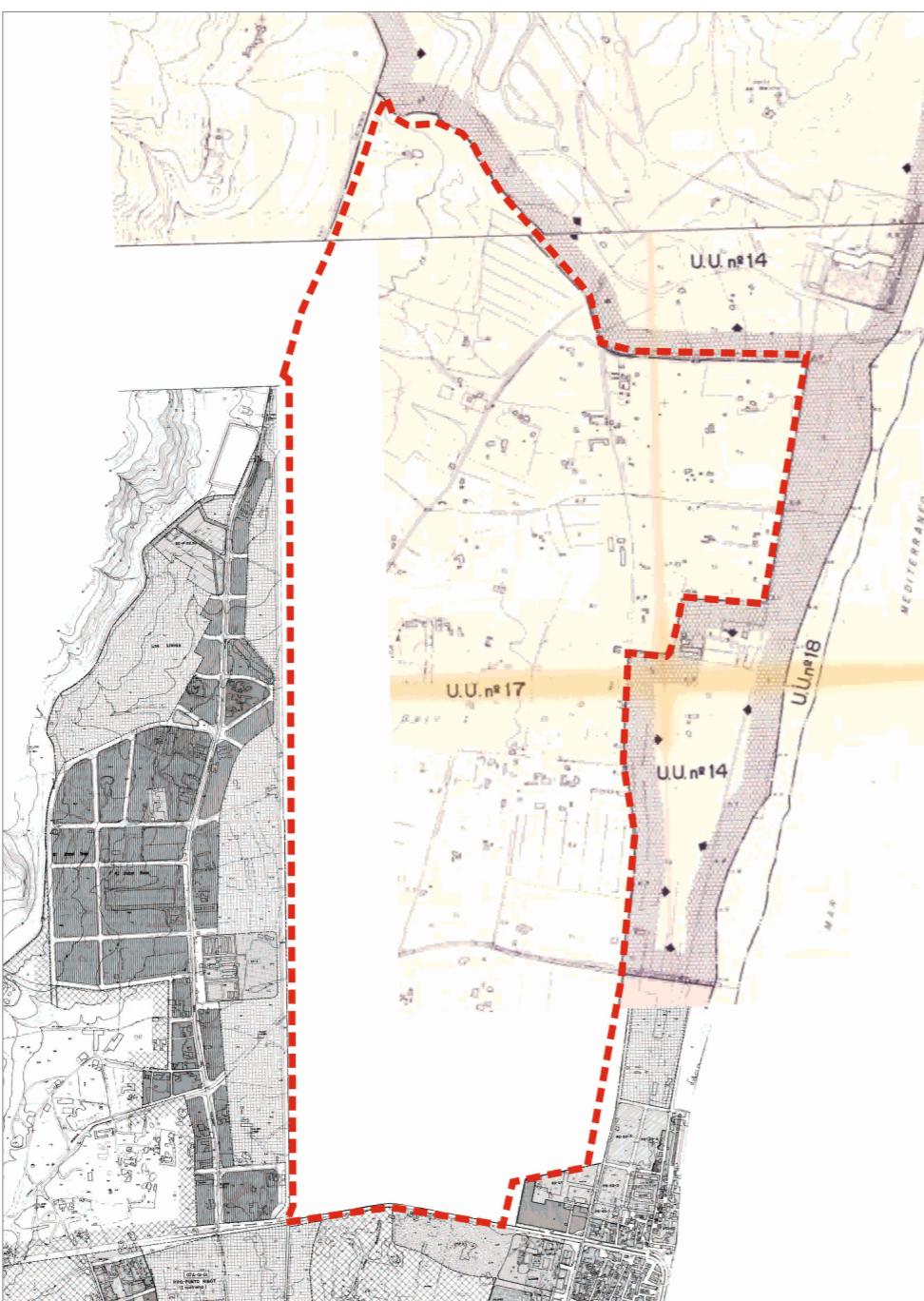
- Descuido en el mantenimiento y conservación de la urbanización.

### Oportunidades.

- Las urbanizaciones cuentan con una posición privilegiada con vistas al mar y adecuada urbanización. Las acciones en estas áreas deberían orientarse a incluir actividades comerciales y de ocio que complementaran la oferta residencial y turística de la zona.



## UNIDAD URBANA UU17. EL ZABAL



**ILUSTRACIÓN 175.**  
Delimitación UU-17.  
Fuente PGOU La Línea de la  
Concepción.



**ILUSTRACIÓN 176.**  
Delimitación UU-17.  
Fuente Google Earth

## UNIDAD URBANA UU17. EL ZABAL

### Delimitación del ámbito

La unidad incluye los terrenos localizados entre la circunvalación, la urbanización Santa Margarita, el nuevo acceso de la carretera A-383 y el mar.

Son terrenos llanos y bajos que tradicionalmente se destinaron a actividades agropecuarios y que en los últimos treinta años han sido objeto de un fuerte proceso de parcelación y construcción al margen del planeamiento urbanístico.

### Estructura urbana.

La transformación de la zona se ha realizado a partir de los escasos terrenos públicos existentes: borde litoral, borde de arroyos y antiguos caminos rurales.

La unidad se vertebría mediante los antiguos caminos de salida del núcleo urbano: carretera A-383, Camino de Torrenueva y borde litoral y se completa con los trazados este-oeste Camino de Estepona , Camino del Cuervo, Camino de la Viña, Carretera de Málaga y las travesías de Sobrevela. Esta estructura adolece de claridad y continuidad en los trazados, escasa sección y carencia de urbanización.

La parcelación y ocupación del territorio por usos urbanos se ha realizado fundamentalmente desde el oeste hacia el este. En la actualidad en la parte este, en las proximidades del litoral, se detectan una mayor presencia de terrenos en cultivo agrícola mientras en las proximidades de la A-383 la ocupación por construcciones es más intensa con una casi desaparición de la actividad agropecuaria.

La tipología utilizada es la de construcción aislada en parcela, destinada a residencia. Las construcciones en algunos casos se realizan mediante autoconstrucción, pero también existen construcciones de gran tamaño.

Carece de reservas para la localización de equipamientos.

### Desarrollo del PGOU.

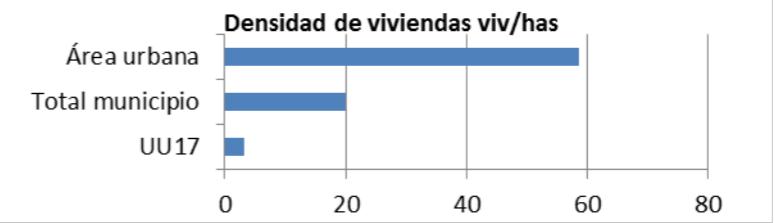
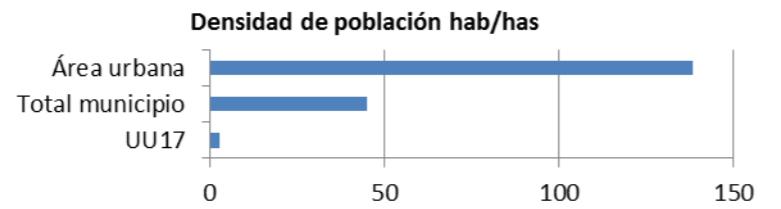
El PGOU no preveía actuaciones de urbanización en la unidad.

UNIDAD	UU17
Superficie	3.002.537,38 m <sup>2</sup>
Población	815 hab.
Nº de viviendas	970 viv
Nº de viviendas principales	270 viv
Tamaño mayoritario de las viviendas	40-60 m <sup>2</sup>
Densidad de población	2,71 hab/ha
Densidad de viviendas	3,23 viv/ha

**ILUSTRACIÓN 177.**  
Datos generales Unidad Urbanística.  
Fuente Censo Población y vivienda 2011 INE

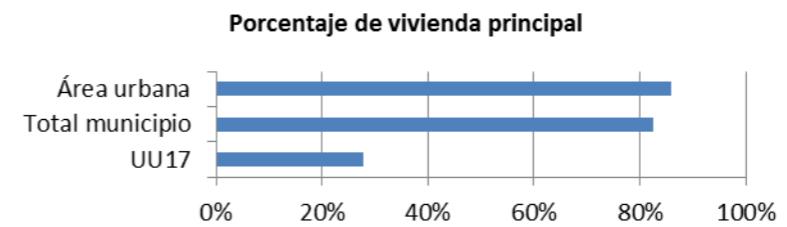
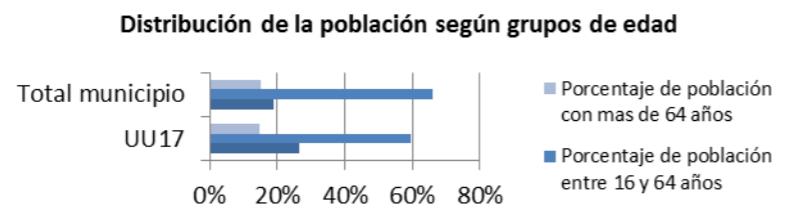


**ILUSTRACIÓN 178.**  
Densidad de población  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



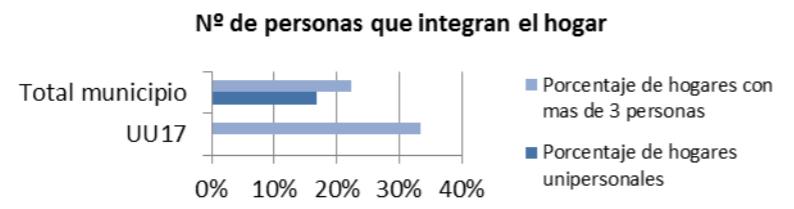
**ILUSTRACIÓN 181.**  
Densidad de viviendas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 179.**  
Distribución de la población  
según grupos de edad  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 182.**  
Porcentaje de viviendas  
grandes y pequeñas  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

**ILUSTRACIÓN 180.**  
Nº de personas que integran el  
hogar  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE



**ILUSTRACIÓN 183.**  
Porcentaje de vivienda  
principal  
Fuente Censo Población y  
vivienda 2011 INE

## LA SITUACIÓN ACTUAL

### Usos.

Las construcciones existentes se destinan de forma mayoritaria a usos residenciales

### Ocupación de edificación.

El número de viviendas destinadas a residencia permanente no alcanza el 30%.

### Densidad de población.

La densidad de población es de 2,71 hab/ha. La población vive dispersa en la unidad lo que dificulta la prestación de servicios urbanísticos.

### Calidad de la edificación.

La calidad de la edificación es variable. Aparecen viviendas y construcciones de autoconstrucción junto a grandes viviendas con características y materiales de calidad.

### Accesibilidad.

El acceso se realiza desde la A-383 y desde el camino de Torrenueva. Desde estas dos vías se realiza el reparto en el viario transversal. En general la malla es laberíntica y de difícil utilización.

### Medio ambiente urbano.

La Unidad carece de redes de urbanización. La edificación se ha localizado siguiendo pautas de propiedad de suelo sin atender a la presencia de recursos ambientales como el litoral y los cauces públicos.

### Equipamiento.

No existe dotación de equipamientos locales para la atención de las demandas básicas de los residentes.

### Problemas y oportunidades.

- Afecciones ambientales al suelo, al acuífero, a la red hídrica y al paisaje
- Falta de dotaciones públicas
- La falta de infraestructura aumenta el riesgo en situaciones de siniestro.
- Convivencia de usos residenciales y agropecuarios con potenciales problemas para la salud.

### Oportunidades.

- Sensibilización social sobre la necesidad de adoptar medidas para atajar cuestiones ambientales y dotacionales.
- Flexibilización en la legislación para incorporar la edificación existente a procesos de regularización.
- Presencia de suelos libres para realizar actuaciones de reforma y reequipamiento.
- Previsión de nuevo trazado para la carretera A-383 que facilitará el acceso al área.



**TABLA 6.**

Bienes incluidos en el Catálogo

General del Patrimonio

Histórico Andaluz del  
municipio de La Línea de la  
Concepción.Fuente: Consejería de Cultura  
de la Junta de Andalucía.

Denominación del bien	Otra Denominación	Regimen de protección	Estado administración	Fecha de disposición	Tipo de patrimonio	Tipología
Torre Nueva	Torre vigía Sabá	B.I.C	Inscrito	25/06/1985	Inmueble	Monumento
Fuerte de Santa Bárbara		B.I.C	Inscrito	25/06/1985	Inmueble	Monumento
Villa de San José: Jardines Municipales Saccone	Ayuntamiento y jardín público, Palacio Municipal, Paseo Chacón	Catalogación General	Inscrito	24/02/2004	Inmueble	
Plaza de Toros		B.I.C	Inscrito	15/05/2007	Inmueble	Monumento
Cueva del Extremo Sur		B.I.C	Inscrito	25/06/1985	Inmueble	Monumento
Cueva del Agua		B.I.C	Inscrito	25/06/1985	Inmueble	Monumento
Espacio Subacuático Bahía de Algeciras		ZSA	Inscrito	20/04/2009	Inmueble	
Pecio moderno al este de Punta Europa		B.I.C	Inscrito	23/06/2009	Inmueble	Zona Arqueológica
Mercado Central	Mercado Central de Abastos, Mercado de la Concepción	Catalogación General	Inscrito	26/11/2007	Inmueble	

## 6.6. EL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL.

Pese a ser la ciudad de La Línea de la Concepción de relativamente reciente fundación, cuenta, sin embargo, con restos arqueológicos emergentes de interés y con un conjunto de edificaciones y espacios que la caracterizan.

En la actualidad existen nueve bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, cuyas características básicas se incluyen en la tabla de la página anterior.

Por otra parte, el vigente Plan General de Ordenación Urbana elaboró un inventario de las edificaciones y espacios de valor que incluye 48 elementos, distribuidos en 4 niveles de protección:

- Protección Integral. En los que sólo se admiten obras de restauración. No pueden ser declarados en ruina y no se permiten demoliciones.
- Protección Global. En los que se admiten obras de restauración, redistribución y reedificación. No pueden ser declarados en ruina y no se permiten las demoliciones, excepto para la reedificación.
- Protección Parcial. En los que se admiten obras de restauración, renovación, redistribución y reedificación. Pueden ser declarados en ruina.
- Protección Ambiental. En los que se admiten todos los tipos de obra. Pueden ser declarados en ruina y el nuevo proyecto deberá considerar las condiciones del entorno urbano.

Como desarrollo del inventario, el Plan General de Ordenación Urbana previó la formulación de un verdadero Catálogo, que además incluyese el ambiente y el paisaje urbano. Dicho Catálogo no se ha formulado.

La suerte corrida por los edificios inventariados ha sido desigual, resultando imprescindible la formulación urgente del Catálogo para salvaguardar las edificaciones y otros espacios protegidos.

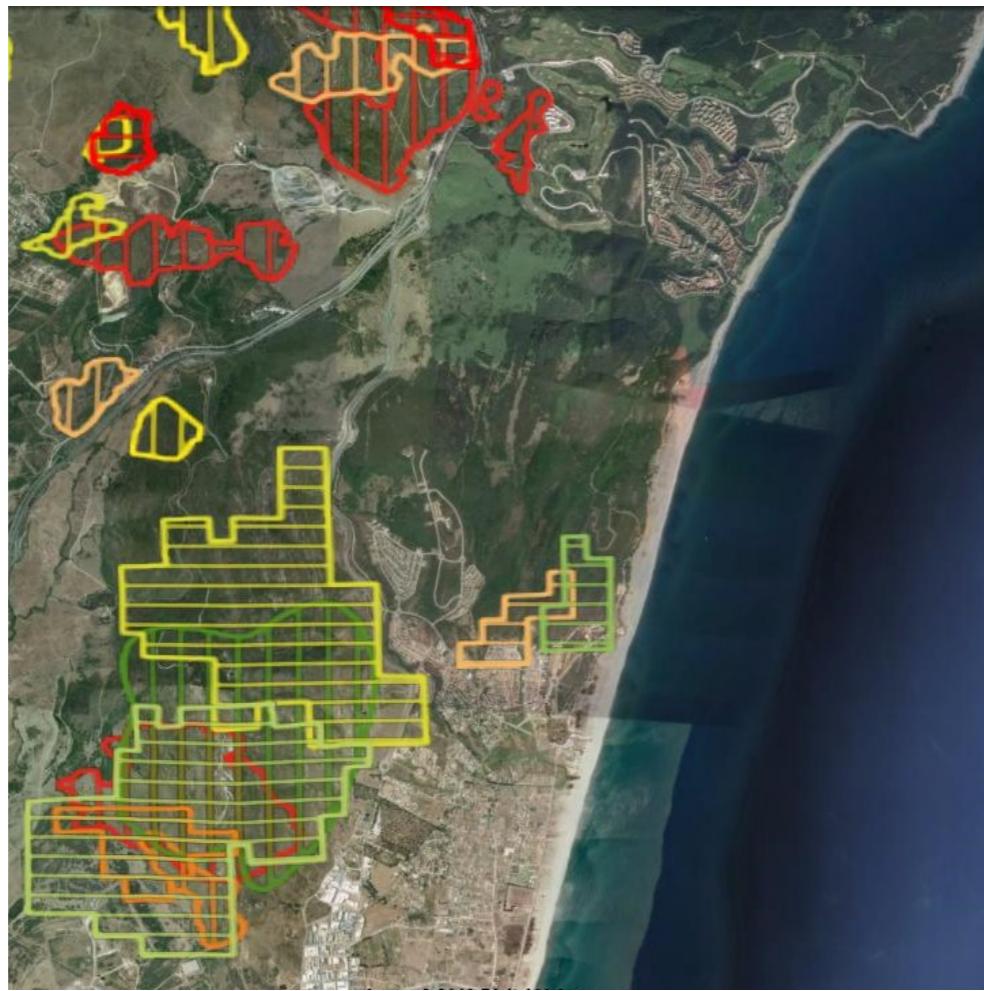
NÚMERO	LOCALIZACIÓN	OTRAS PROTECCIONES
<b>PROTECCIÓN INTEGRAL</b>		
1	Avenida de España 168	
3	Plaza de Toros	BIC
4	Calle Clavel 73	
5	Calle Duque de Tetuán 2	
6	Calle Carboneros 34	
7	Avenida de España 39	
8	Ruina del Castillo de Santa Barbara	BIC
9	Torre Nueva	BIC
<b>PROTECCIÓN GLOBAL</b>		
10	Avenida de España 152	
11	Calle Clavel 35	
12	Calle Clavel 54	
13	Calle San Pablo 60	
14	Calle Clavel 48	
15	Cine Imperial	
16	Plaza Cruz Herrera	
17	Plaza Cruz Herrera	
18	Iglesia de la Inmaculada	
<b>PROTECCIÓN PARCIAL</b>		
19	Calle Teatro 5-7	
20	Calle Duque de Tetuán	
21	Calle Real 40	
22	Calle Real 39	
23	Calle Clavel 58	
24	Calle Clavel 2	
25	Calle Alfonso X El Sabio	
26	Calle Alfonso X El Sabio	
27	Calle Carboneros 25-27	
28	Calle Carboneros 21	
29	Calle Carboneros 15	
30	Plaza Cruz Herrera 15	
31	Avenida de España 3 (Cuartel Ballesteros)	
32	Fortines (localización según planos)	
33	Ayuntamiento	BIC
34	Avenida de España 26	
35	Calle Jardines 10-12	
36	Calle Jardines 17	
37	Comandancia Militar	
38	Calle María Guerrero 88-90	
39	Avenida de España 160	
40	Iglesia de San Pedro	
41	Casetas Municipales (Paseo Velada)	
42	Calle Clavel 62	
43	San Juan Bautista	
44	Calle Las Flores 57-59	
45	Calle Las Flores 56-58	
46	Calle Oviedo 12-14	
47	Calle San Luis 4	
<b>PROTECCIÓN AMBIENTAL</b>		
48	Paseo Cruz Herrera, esquina Cadalso	
49	Jardines Saccone y varios jardines en avenida de España	BIC Jardines Saccone

**TABLA 7.**

Bienes incluidos en el inventario del Plan General de Ordenación Urbana.  
Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de La Línea y elaboración propia.



**ILUSTRACIÓN 184.**  
Incendios forestales ocurridos en La Línea de la Concepción entre 1994 y 2014  
Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.



**ILUSTRACIÓN 185.**  
Incendios forestales ocurridos en La Línea de la Concepción entre 2004 y 2014  
Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.

## 6.7. EL SUELO NO URBANIZABLE. EL ZABAL.

El Suelo No Urbanizable del municipio de La Línea de la Concepción se encuentra sometido a dos riesgos principales: los incendios forestales en Sierra Carbonera y la parcelación y edificación irregular en la zona de El Zabal.

En efecto, la Sierra Carbonera ha sido objeto en los últimos veinte años de varios incendios forestales, como puede observarse en las imágenes que se muestran en la página anterior. Dichos incendios han afectado fundamentalmente a la cima y estribaciones de la sierra, parcela 15 del polígono 1 de rural del municipio de La Línea (111,8 hectáreas) propiedad del Ministerio de Defensa, aun cuando también han afectado a otras parcelas privadas de matorral, siendo la otra de mayor superficie incendiada la parcela 35 del polígono 2 (67,8 hectáreas).

Afortunadamente, el mayor cuidado de las tierras y la mayor eficiencia de los servicios contra incendios, está dando como resultado que el número de incidencias sea cada año menor, pareciendo que el problema está tendiendo a desaparecer progresivamente.

Por el contrario, el problema de parcelación y edificación irregular del área de El Zabal no sólo no tiende a desaparecer, sino que, por el contrario, tiende a incrementarse.

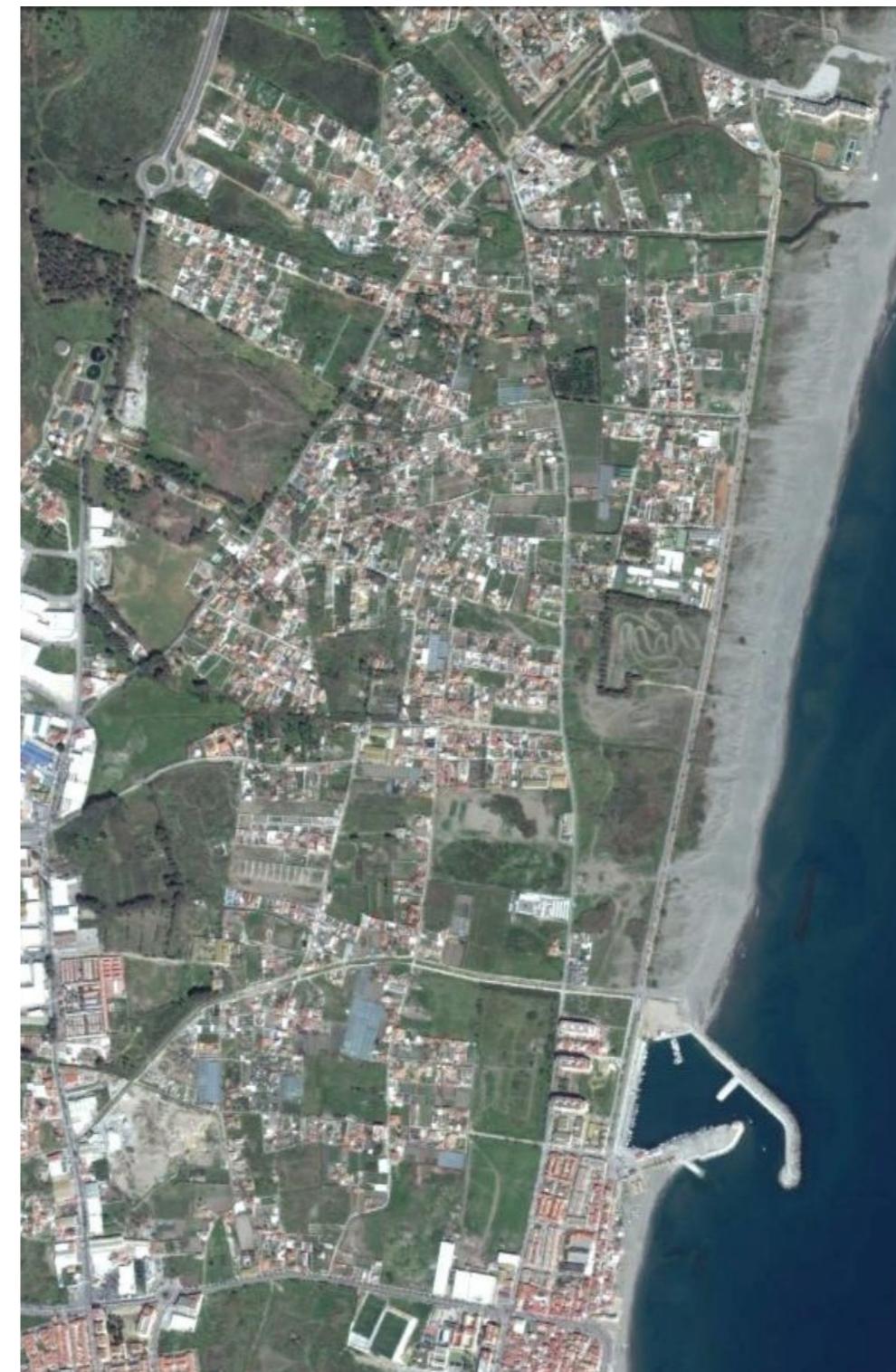
Ya se han analizado anteriormente en el presente documento los procesos de parcelación y edificación irregular que llevan produciéndose durante los últimos años y como desde menos de 90 viviendas en 1985 se ha pasado a casi 1.050 en la actualidad, suponiendo aproximadamente un 10% del total de viviendas construidas en este período en el municipio de La Línea.

Conviene recordar que el vigente Plan General de Ordenación Urbana clasificó dichos suelos, con una superficie de 262 hectáreas, como Suelo No Urbanizable de Especial Protección Agrícola, por entender que en el mismo se daban valores productivos agrarios que debían ser preservados.

Sin embargo, en la actualidad los suelos que se mantienen en producción, según la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, no alcanzan las 15 hectáreas, es decir, un 6% de la superficie en producción en 1985.

Por tanto, desde el punto de vista de la producción agraria, puede considerarse la totalidad del suelo como perdido, pudiendo afirmarse que el municipio de La Línea carece en la actualidad de suelo agrícola productivo.

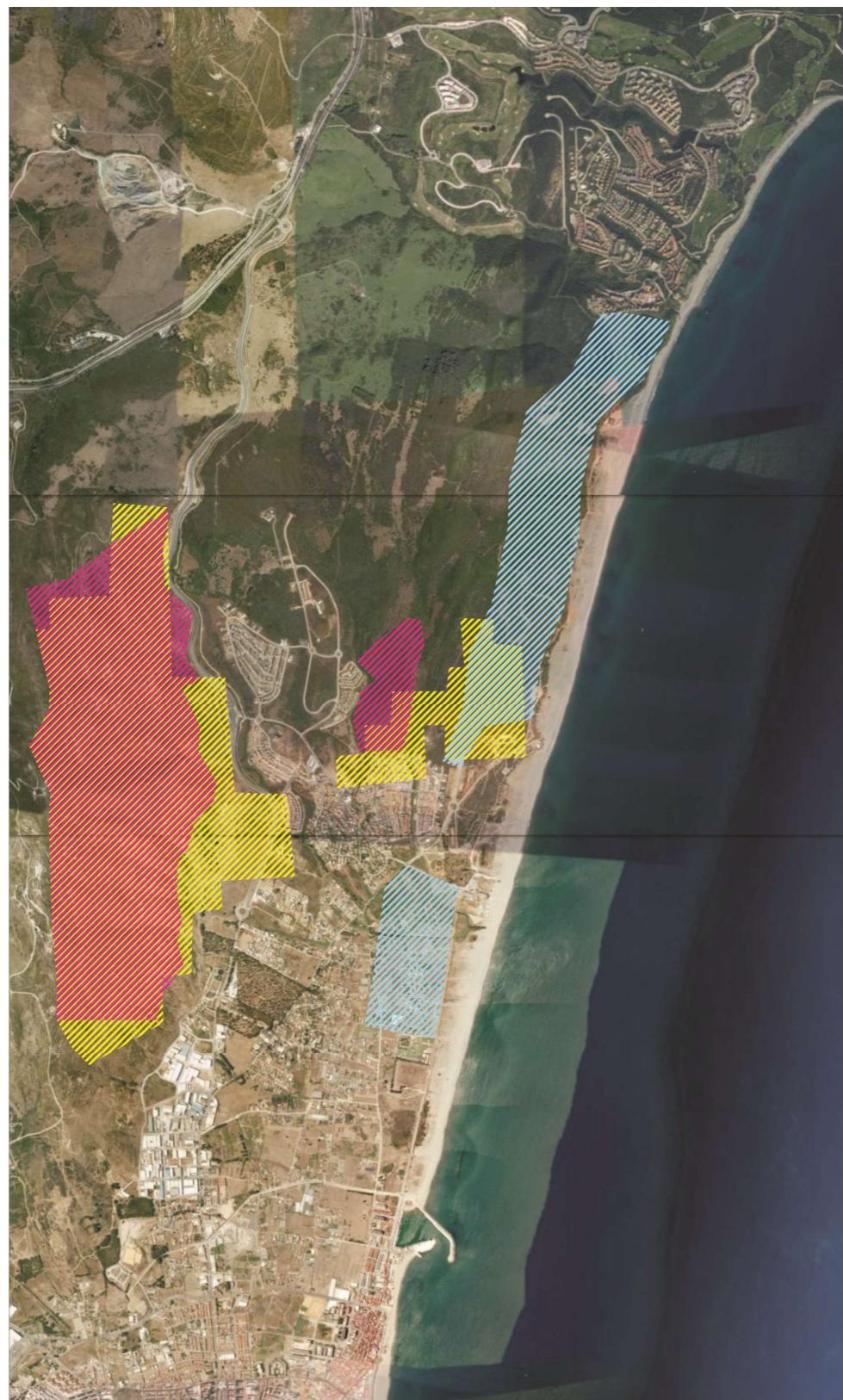
Teniendo el municipio de La Línea importantes problemas urbanísticos, sin duda la parcelación y edificación de El Zabal es el más importante de ellos, ya que en la zona habitan en la actualidad unas 1.000 personas que carecen de los servicios básicos y de los equipamientos necesarios para su desarrollo vital, así como están expuestas a riesgos sanitarios, por contaminación del acuífero, y a riesgos de inundación por la existencia de diversos drenajes y cauces, sin tratamiento. La parcelación y edificación irregular de El Zabal ha supuesto además la pérdida del recurso territorial más importante de La Línea, para la satisfacción de futuras necesidades.



**ILUSTRACIÓN 186.**  
Ortofoto de El Zabal. Febrero de 2016.  
Fuente: Google Earth.

**ILUSTRACIÓN 187.**  
Suelos protegidos por la legislación y el planeamiento territorial que deben mantenerse clasificados o clasificarse como Suelo No Urbanizable, **sin considerar las limitaciones impuestas por la Ley de Aguas y las zonas con riesgo de inundación o tsunamis.**

Fuente: Elaboración propia



■ SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO POR PLAN DE PROTECCIÓN DEL LITORAL

■ SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO POR P.O.T DEL CAMPO DE GIBRALTAR

■ SUELO SOMETIDO A LIMITACIÓN DE CAMBIO DE USO POR INCENDIOS FORESTALES

Pero además, la forma en que se ha producido y se está produciendo la parcelación y edificación irregular de El Zabal, hace muy difícil su regularización con unas mínimas condiciones de calidad, debido a la inexistencia de una trama urbana mínimamente ordenada, a la angostura del viario, a la ausencia de suelo reservado para dotaciones públicas y al incumplimiento de la legislación en materia de costas y aguas.

Por otra parte, el mercado de suelo de El Zabal está enrareciendo a la globalidad del mercado de suelo de La Línea, ya que los precios de compra-venta son muy superiores a los que pueden pagarse por el suelo urbano o urbanizable incluido en actuaciones sistemáticas.

En efecto, el precio medio del metro cuadrado de parcela en El Zabal está entre 120 €/M<sup>2</sup>s y 150 €/M<sup>2</sup>s, descontando un 10% de la superficie parcelada para caminos y unos gastos del 15% para explanación y electrificación, el valor alcanzado para el propietario del suelo parcelado estaría entre 90 €/M<sup>2</sup>s y 115 €/M<sup>2</sup>s, por un suelo que en explotación agrícola apenas vale 4€/M<sup>2</sup>s. En un proceso de urbanización regular, es decir conforme a la legislación y el planeamiento urbanístico, y cumpliendo las obligaciones de cesión y urbanización, el suelo bruto puede alcanzar como máximo en la actualidad un precio de entre 1/3 y un 1/2 del suelo parcelado en el Zabal.

Respecto a los valores de la edificación, una parcela de 300 M<sup>2</sup> en El Zabal con una edificación 125 M<sup>2</sup>c, tendría un coste aproximado de entre 135.000 € y 150.000 €, el mismo precio que una vivienda libre con todos los servicios en tipología unifamiliar de superficie construida equivalente, aun cuando, lógicamente, con menor superficie de parcela y bastante superior al precio de una vivienda en tipología plurifamiliar de superficie similar.

Las posibles causas de este proceso son diversas, conviniendo destacar dos:

- La altísima rentabilidad obtenida por parte del promotor de la parcelación, ya que multiplica el valor real del suelo entre 20 y 30 veces, a costa de no cumplir ninguna de las obligaciones urbanísticas de cesión y urbanización.
- La existencia de una economía “sumergida” por parte del comprador, que le impide acudir al mercado regular de compra-venta y al mercado hipotecario.

El Ayuntamiento de La Línea debe ser especialmente vigilante de las actuaciones de parcelación que se produzcan para abortarlas antes de su culminación, así como de las nuevas edificaciones, a fin de impedir la conclusión de la irregularidad.

Por otra parte debe indicarse que, al tratarse de Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, las actuaciones son perseguibles penalmente, al tratarse de delitos contra el medio ambiente y la ordenación del territorio

Sin perjuicio de todo lo anterior, no cabe duda de que la situación creada no permite su vuelta atrás, por lo que con base en el Decreto 2/2012, por el que se regula el régimen de las edificaciones en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía y las determinaciones al respecto del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, antes transcritas, debe procederse a una reordenación que posibilite la regularización de lo ejecutado, dentro del vigente marco legal. En todo caso, los costes de la posible regularización (cesión, equidistribución y urbanización), deben ser abonados por los propietarios del suelo y la edificación.

Respecto a la nueva ordenación a establecer en el Suelo No Urbanizable, en la imagen de la página anterior se han sintetizado los condicionantes establecidos por la legislación forestal y la planificación territorial. Hay que indicar que no se han incluido los condicionantes derivados de la Ley de Aguas, ya que no existe claridad en los cauces públicos a considerar, ni la posible existencia de riesgos de inundación o tsunamis, que deberán ser analizados en detalle por el planeamiento que innove la actual ordenación.



**ILUSTRACIÓN 188.**

Montaje de los planos de ordenación de las Unidades Urbanísticas del TR PGOU de La Línea de la Concepción.

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea) y elaboración propia.



## 6.8. SISTEMA DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL.

No cabe duda que una de las cuestiones a abordar en este breve diagnóstico de la situación urbanística de La Línea de la Concepción, es el propio sistema de planeamiento municipal vigente.

Ya se ha indicado antes en este documento que el planeamiento urbanístico municipal tiene dos finalidades básicas: de una parte, prever las actuaciones positivas que permitan la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y la satisfacción de sus necesidades; y de otra, establecer un marco regulatorio de la actividad urbanística pública y privada, que garantice la seguridad jurídica de la actividad inmobiliaria.

Respecto a la primera finalidad, es obvio que el vigente Plan General, tras más de treinta años de vigencia, está obsoleto. Ni las necesidades de los habitantes de La Línea son las mismas de hace treinta años ni las actuaciones para resolverlas, propuestas entonces, son válidas ahora.

El ejemplo más evidente de ello puede ser que para mejorar la movilidad urbana, considerado uno de los principales problemas de la ciudad, el vigente Plan General basa sus actuaciones en mejorar la infraestructura viaria para el uso del vehículo privado, pese a que ello conlleve importantes reformas urbanas, cuando en la actualidad las actuaciones irían por evitar la reforma de la ciudad consolidada y la incentivación del uso de modos de desplazamiento alternativos, tales como los peatonales, ciclistas o el transporte público. Cómo puede, por tanto, el Ayuntamiento de La Línea fomentar las actuaciones de reforma interior previstas en el vigente Plan, cuando no cree que en ellas esté la solución a la mejora de la accesibilidad, como se desprende el recientemente aprobado Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Respecto a la segunda finalidad, establecer un marco regulatorio que garantice la seguridad jurídica de la actividad inmobiliaria, hay que indicar que durante su vigencia se han formulado tantas innovaciones del Plan que fue aprobado definitivamente y tantos cambios en el marco normativo general que dicha finalidad puede decirse que se cumple a duras penas.

En apartados anteriores del presente documento se ha analizado en profundidad el desarrollo y ejecución del vigente Plan General para los distintos usos globales previstos y en las distintas clases de suelo, habiéndose concluido lo siguiente:

- Para lo que ahora se considera Suelo Urbano No Consolidado, la ejecución de las previsiones del Plan General ha sido muy escasa, no habiéndose alcanzado los objetivos de mejora y reordenación urbanas pretendidos, pero que, sin embargo, han dado lugar a la creación de zonas degradadas por la imposibilidad de actuar sobre las mismas. Como consecuencia de ello, se considera que los criterios de reordenación y la delimitación de los ámbitos de gestión previstos en el Plan General precisan de una revisión integral que, en algunos casos podrían conducir a su desaparición.

- La ejecución del Suelo Urbanizable puede considerarse muy elevada en lo que al uso turístico se refiere e insuficiente en cuanto a los usos residencial e industrial. La inexistencia de reservas reales para estos usos a corto plazo resulta preocupante para el normal desarrollo urbano.
- Respecto del Suelo No Urbanizable, ya se ha indicado de manera reiterada el incumplimiento de las determinaciones del Plan en la zona de El Zabal, fundamentalmente, pero no exclusivamente, por lo que no se considera necesario volver a incidir en ello.

En consecuencia, corresponde en este apartado analizar específicamente las determinaciones de aplicación directa en el Suelo Urbano Consolidado o de ordenación pormenorizada completa directa.

Como es sabido, la ordenación pormenorizada completa se establece en el planeamiento mediante las siguientes determinaciones:

- El señalamiento de las alineaciones y, en su caso de las rasantes, del espacio público.
- La calificación pormenorizada del suelo, mediante la asignación de un determinado uso público o de una determinada Zona de Ordenanzas al suelo.
- Otras determinaciones de carácter gráfico, tales como fondos edificables, alineaciones interiores, retranqueos, líneas de edificación,...etc.
- La regulación normativa de los usos públicos y de las Ordenanzas de Zona, relativas a parcelación, alturas, edificabilidades, condiciones de posición de la edificación, ocupación, usos permitidos,...etc.

En relación al señalamiento de las alineaciones, las determinaciones del Plan General no son problemáticas cuando mantiene las existentes, pero si cuando prevé aperturas de nuevos espacios públicos.

En efecto, la ordenación del Plan General en el Suelo Urbano Consolidado prevé múltiples actuaciones de apertura o ensanchamiento de viario local, cuya representación se realiza sobre una cartografía analógica en papel a escala 1:2.000 anterior a 1980 y sin la representación del parcelario real ni aparente (véase como ejemplo imagen de la página siguiente), por lo que su traslado a la realidad no es directo y puede ser una labor compleja con consecuencias sobre la ordenación urbanística, la edificabilidad patrimonializable o la consideración de parcelas como inedificables.

La resolución de este problema puede abordarse de varias formas, desde aisladamente, por zonas o por Unidades Urbanas mediante la formulación de Estudios de Detalle, ya que se trata de reajustar las alineaciones ya establecidas por el planeamiento general, o mediante una Innovación no estructural del Plan General con dicha finalidad para todo el suelo urbano. En ambos casos, la formulación del instrumento de planeamiento puede hacerse en cualquier momento.



ILUSTRACIÓN 189.

Superposición del plano de ordenación sobre la ortofoto, señalando ejemplos de algunas aperturas viarias previstas sin necesidad de Estudios de Detalle.

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente, Google Earth y elaboración propia.



ILUSTRACIÓN 190.

Leyenda de ordenación  
pormenorizada completa del  
Suelo Urbano de los planos de  
ordenación de las Unidades  
Urbanísticas del TR PGOU de  
La Línea de la Concepción.

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana vigente (Ayuntamiento de La Línea).

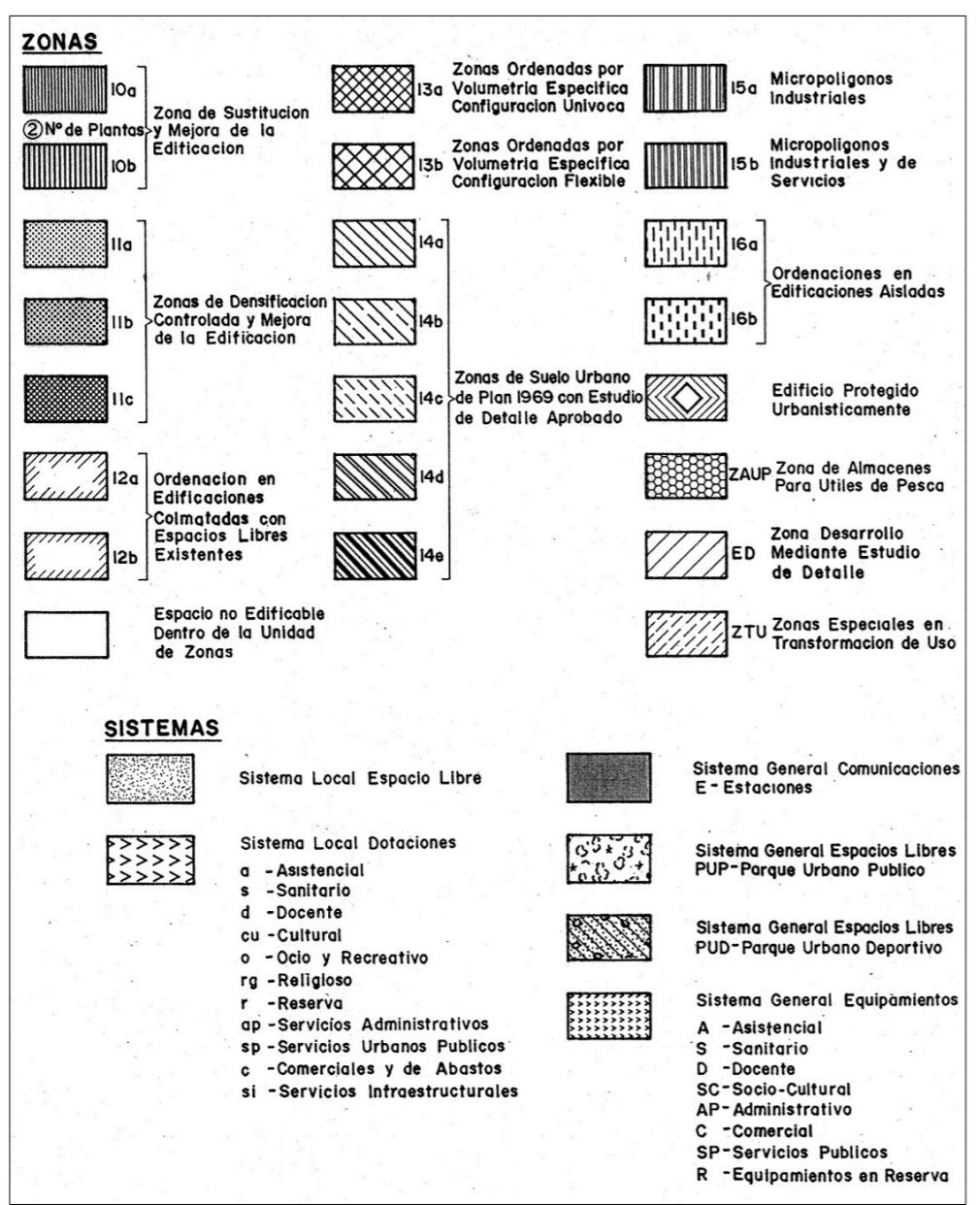
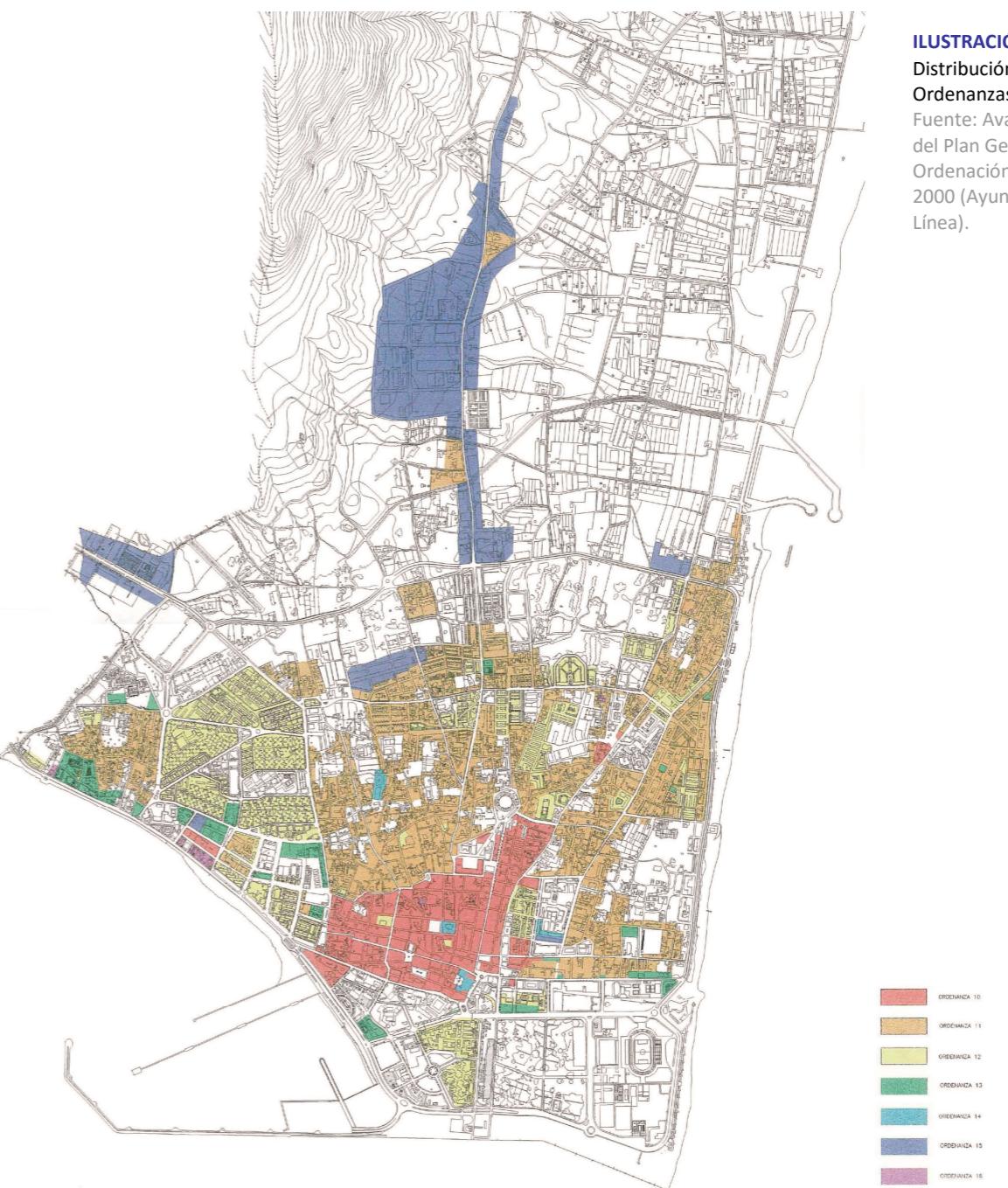


ILUSTRACIÓN 191

Distribución espacial de las Ordenanzas de Zona.  
Fuente: Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana del año 2000 (Ayuntamiento de La Línea)



En todo caso hay que considerar que la ordenación del Suelo Urbano No Consolidado debe ser sometida a revisión, lo que puede conllevar que determinadas actuaciones previstas carezcan de sentido y, sin embargo, no puedan ser suprimidas a través de los procedimientos indicados, al conllevar aumentos de aprovechamiento que deben ser compensados.

Respecto a las Ordenanzas de Zona el Plan General establece 10 tipos distintos que tratan de ajustarse a las características morfológicas y tipológicas de las distintas áreas del Suelo Urbano Consolidado. Algunos parámetros generales y particulares de las ordenanzas fueron modificados en 1993. Estas Ordenanzas de Zona son las siguientes:

- **Ordenanza 10.** Su ámbito es fundamentalmente el Centro Histórico de la ciudad. Se trata de una ordenanza de alineación a vial, cuyos parámetros básicos son el fondo edificable en plantas altas y la altura de edificación, que se establece gráficamente. El uso determinado es el residencial.
- **Ordenanza 11.** Su ámbito son las zonas periféricas al Centro Histórico de edificación tradicional popular alineada a fachada y tipología unifamiliar adosada. La subzona mayoritaria permite dos plantas de altura y ocupación del 100%, manteniendo la tipología de vivienda unifamiliar adosada a medianera. El uso determinado es el residencial.
- **Ordenanza 12.** Su ámbito son zonas o parcelas construidas por promociones públicas o privadas, en morfológias abiertas o alineadas, tipologías unifamiliares o plurifamiliares y espacios no construidos públicos o privados, para las que la licencia concedida en su momento se convierte en su ordenanza. El uso determinado es el residencial.
- **Ordenanza 13.** Su ámbito de aplicación es discontinuo, formado por parcelas no edificadas, incluidas como Suelo Urbano por disponer de todos los servicios, para las que el Plan establece individualmente sus condiciones de edificación de forma unívoca o flexible. El uso determinado es el residencial.
- **Ordenanza 14.** Su ámbito de aplicación es discontinuo, formado por áreas o parcelas con Estudio de Detalle aprobado previamente a la aprobación del vigente Plan General, en desarrollo del Plan General de 1969. La Ordenanza viene a mantener las condiciones previas de ordenación. El uso básico es el residencial.
- **Ordenanza 15.** Su ámbito de aplicación son las zonas de uso industrial o industrial y de servicios, normalmente, preexistentes. Se trata de una ordenanza habitual de definición de parcela y frente mínimos, retranqueos o no a linderos y señalamiento de alturas y edificabilidades. El uso determinado es el industrial.
- **Ordenanza 16.** Su ámbito son zonas o parcelas discontinuas normalmente de edificación unifamiliar aislada, cuya tipología pretende preservar el Plan. Las condiciones de ordenación se establecen individualmente para cada zona o parcela. El uso determinado es variable según el ámbito de que se trate.

- **Edificios Protegidos.** Incluye a las edificaciones inventariadas antes analizadas.

- **Zonas Especiales en Transformación de Usos.** Comprende una serie de parcelas para las que el Plan prevé el cambio de uso, normalmente dentro del uso dotacional, sin que queden fuera de ordenación los usos implantados.

En puridad, sólo tres de las ordenanzas pueden considerarse realmente Ordenanzas de Zona (Ordenanzas 10, 11 y 15), siendo el resto el establecimiento singularizado de unas condiciones de ordenación nuevas o derivadas de convertir las licencias concedidas o el planeamiento de desarrollo aprobado (Planes Parciales o Estudios de Detalle) en Ordenanzas de Zona.

De esta forma de ordenación resulta singular:

- La ordenación mediante fondo edificable establecida en la Ordenanza 10, cuando la mayor parte de las manzanas no alcanza de ancho el doble del fondo edificable.
- La cristalización de la ordenación de las actuaciones en polígono, normalmente públicas, realizada en la Ordenanza 12, cuando muchas de ellas deberían ser replanteadas en profundidad.
- La exclusión de las edificaciones inventariadas de las Ordenanzas de Zona, cuando en la mayoría de ellas se permite la reedificación, convirtiendo así cada edificación en su propia ordenanza, lo cual es incoherente con la propia finalidad de un Catálogo.





## 7. PROPUESTA PREVIA DE CRITERIOS Y OBJETIVOS.

A la vista de todo lo expuesto hasta ahora en este documento, no puede caber duda de la necesidad de proceder a la Revisión íntegra del vigente Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción.

En efecto, como se ha visto, el vigente Plan General:

1. No se ajusta a la legalidad vigente en materia urbanística, pues, aun haya sido adaptado parcialmente a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, el modelo de ordenación sigue siendo el aprobado entre 1985 y 1993, no respondiendo a los objetivos que para el planeamiento general se establecen en el artículo 9 de la indicada ley.
2. No ha sido sometido a Evaluación de Impacto Ambiental y menos a Evaluación Ambiental Estratégica, en contra de lo previsto en la legislación ambiental Estatal y Autonómica.
3. No se ajusta a los fines y principios establecidos en la Ley 8/2013 de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
4. No se ajusta a las determinaciones de la Planificación Territorial vigente (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía y Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar), habiéndose cumplido ya para algunos de ellos el plazo para que dicha adaptación se produzca.
5. No se ajusta a las directrices establecidas en los documentos marco de Planificación Ambiental: Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible, Estrategia Andaluza de Gestión Integral de las Zonas Costeras, Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana, Estrategia del Paisaje de Andalucía,...etc.
6. No se ajusta a los criterios y directrices sobre movilidad urbana del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.
7. No se ajusta a la Estrategia Andaluza Contra el Cambio Climático, pese a ser una zona de alto riesgo.
8. No se adecua a las necesidades de la población de la Línea ni supone un instrumento válido para la transformación urbana que La Línea precisa.
9. Muchas de sus determinaciones están obsoletas, resultando perjudiciales para una adecuada ordenación urbanística, fundamentalmente, la ordenación del Suelo Urbano No Consolidado y del Suelo No Urbanizable.
10. No incorpora proyectos urbanos capaces de potenciar las actividades productivas.
11. No es adecuado para afrontar los principales problemas urbanísticos actuales de La Línea y, en particular, el problema de parcelación y edificación irregular de El Zabal.
12. No protege adecuadamente los valores patrimoniales naturales y culturales del municipio.
13. No resulta ya un instrumento válido para normar las relaciones público-privadas de la actividad inmobiliaria ni para garantizar la seguridad jurídica de los administrados.

Fuera ya de toda duda la necesidad de Revisión del Plan, hay que analizar una serie de cuestiones, tanto de fondo como de instrumentación, que se plantean con una revisión de planeamiento general. Estas cuestiones son al menos tres:

- Sobre qué bases o criterios debe afrontarse la Revisión del Plan General.
- Cuáles deben ser los objetivos específicos a perseguir con la Revisión del Plan General.
- Cómo debe instrumentarse la Revisión del Plan General para que no se convierta en un proceso traumático.



## 7.1. CRITERIOS PARA LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL.

Se considera que la Revisión del vigente Plan General de Ordenación Urbana de la Línea debe realizarse con base en los nueve criterios que se proponen a continuación.

- Participación ciudadana.
- Desarrollo vital.
- Integración social.
- Sostenibilidad.
- Racionalidad territorial y urbana.
- Desarrollo socioeconómico.
- Aplicación pública de las plusvalías urbanísticas.
- Transparencia.
- Seguridad jurídica

El criterio de **participación ciudadana** significa entender el nuevo Plan General como la expresión de la voluntad de los ciudadanos de La Línea para definir el entorno municipal en el que desean vivir, así como que el nuevo Plan General resuelva, en la medida de sus posibilidades, las cuestiones que los ciudadanos consideran como sus principales problemas en el municipio.

Dada la importancia que se le da a este criterio, se propone que el Ayuntamiento de La Línea apruebe al inicio del proceso un Programa de Participación Ciudadana para el nuevo Plan, en el cual se recojan los órganos de participación (existentes o específicos para el Plan), las fases en las que se recabarán la participación de los ciudadanos, las actuaciones a desarrollar para fomentar el conocimiento de las propuestas e incentivar la participación sobre las mismas,..etc.

El criterio de **desarrollo vital** significa que la ciudad resultante del nuevo Plan General debe permitir que los ciudadanos de la Línea habiten en un entorno que favorezca el desarrollo personal, familiar, social, cultural, laboral, lúdico,...etc. Se trata por tanto con el nuevo Plan General de conseguir una ciudad que satisfaga las necesidades más básicas de los ciudadanos (habitar y trabajar), pero también las más complejas (estudiar, relacionarse socialmente, ampliar su cultura, pasear, hacer deporte, comprar,...etc.), todo ello siendo consciente de las limitaciones que impone la escala del municipio.

El criterio de **integración social** significa que el disfrute por los habitantes de La Línea de los servicios públicos y privados que ofrece la ciudad resultante del nuevo Plan General, no puede depender de la posición que estos ocupen en el espacio urbano, en función de su nivel económico. Para ello, el nuevo Plan General debe garantizar mediante las políticas de suelo y vivienda y las de equipamiento urbano, que los ciudadanos puedan elegir su lugar de residencia, con independencia de su nivel económico, y que tengan el derecho a acceder a los servicios públicos existentes, en igualdad de condiciones que otros ciudadanos con un mayor nivel de rentas.

En definitiva, el criterio de integración social implica que el entorno urbano permita el cumplimiento efectivo del principio constitucional de igualdad de oportunidades.

El criterio de **sostenibilidad** significa que las determinaciones del nuevo Plan General deben ser respetuosas con los valores culturales, naturales, ambientales, ecológicos y paisajísticos existentes en el municipio y propiciar un consumo razonable de los recursos naturales locales. Pero además, el Plan General, junto con la Agenda Local 21 u otras iniciativas locales o generales, debe propiciar un cambio de los hábitos de consumo de los recursos globales (fundamentalmente materiales y energéticos) por parte de los habitantes de La Línea, que coadyuve al objetivo de sostenibilidad general.

El criterio de **racionalidad territorial y urbana** significa que el nuevo Plan General debe considerar que La Línea forma parte de un conjunto urbano más amplio, la Aglomeración Urbana del Campo de Gibraltar y la Comarca Funcional de la Bahía de Algeciras, incluyendo a Gibraltar, cuyo orden territorial global depende en gran parte del orden urbanístico de cada uno de los municipios que los constituyen y de la compatibilidad entre los distintos Planes Municipales. En consecuencia, el nuevo Plan General debe ayudar con los recursos territoriales de que dispone el municipio, a que el conjunto supramunicipal, verdadero entorno funcional en el que desarrollan sus actividades los habitantes de La Línea, conforme progresivamente un territorio más ordenado y con mejores servicios y mayores oportunidades para el conjunto de la población residente.

El criterio de **desarrollo económico** significa que el nuevo Plan General, cumpliendo todos los criterios anteriores y especialmente los de sostenibilidad y rationalidad territorial y urbana, debe servir como instrumento para el crecimiento económico del municipio y para la creación de empleo, protegiendo las actividades productivas actuales y optimizando las oportunidades que ofrecen los recursos culturales, territoriales y turísticos con que cuenta el municipio.

El criterio de **aplicación pública de las plusvalías urbanísticas** significa que parte importante de las plusvalías generadas a los propietarios del suelo por el nuevo Plan mediante la clasificación y la calificación urbanísticas, deben ser aplicadas a la resolución de las nuevas necesidades generadas, tanto en infraestructuras, como en dotaciones y servicios urbanos, de forma que no sólo no se disminuya el nivel de calidad de vida actual, sino que mejore y se adapte a las condiciones demográficas actuales.

El criterio de **transparencia** significa que todos los documentos del proceso de elaboración del planeamiento deben estar permanentemente a disposición de los representantes políticos y de los ciudadanos en la página web del Ayuntamiento, para que unos y otros conozcan el proceso de toma de decisiones, evitando así actuaciones especulativas y el recelo de representantes políticos y ciudadanos sobre el proceso.

Por último, el criterio de **seguridad jurídica** significa que el proceso de formulación de la Revisión del Plan General debe ser respetuoso con las iniciativas urbanas en marcha y con los derechos patrimonializados en ejecución del planeamiento vigente. Igualmente, significa también evitar paralizaciones generalizadas de la actividad inmobiliaria privada, limitando

las suspensiones de licencia a aquellos casos realmente imprescindibles, para evitar que las propuestas del nuevo resulten de imposible ejecución.

## 7.2. PROPUESTA PREVIA DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS PARA LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL.

El artículo 9 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía establece cuales deben ser los objetivos generales a perseguir por los Planes Generales de Ordenación Urbanística, siendo los siguientes:

### *“Artículo 9. Objeto.*

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

- A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:
  - a) Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio.
  - b) La correcta funcionalidad y puesta en valor de la ciudad ya existente atendiendo a su conservación, cualificación, reequipamiento y, en su caso, remodelación.
  - c) La adecuada conservación, protección y mejora del centro histórico, así como su adecuada inserción en la estructura urbana del municipio.
  - d) La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural. Los nuevos desarrollos que, por su uso industrial, turístico, segunda residencia u otras características, no deban localizarse en el entorno del núcleo ya consolidado por las razones que habrán de motivarse, se ubicarán de forma coherente con la ordenación estructural, asegurando, entre otros, los objetivos señalados en el apartado g).
  - e) La funcionalidad, economía y eficacia en las redes de infraestructuras para la prestación de los servicios urbanos de vialidad, transporte, abastecimiento de agua, evacuación de agua, alumbrado público, suministro de energía eléctrica y comunicaciones de todo tipo.
  - f) La protección y el tratamiento adecuado del litoral de acuerdo con sus características y valores.
  - g) La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo urbano de los siguientes terrenos: los colindantes con el dominio público natural precisos para asegurar su integridad; los excluidos de dicho proceso por algún instrumento de ordenación del territorio; aquellos en los que concurren valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o cualesquiera otros valores que, conforme a esta Ley y por razón de la ordenación urbanística, merezcan ser tutelados; aquellos en los que se hagan presentes riesgos naturales o derivados de usos o actividades cuya actualización deba ser prevenida, y aquellos donde se localicen infraestructuras o equipamientos cuya funcionalidad deba ser asegurada.
- B) Mantener, en lo sustancial, las tipologías edificatorias, las edificabilidades y las densidades preexistentes en la ciudad consolidada, salvo en zonas que provengan de procesos inadecuados de desarrollo urbano.
- C) Atender las demandas de vivienda social y otros usos de interés público de acuerdo con las características del municipio y las necesidades de la población.
- D) Garantizar la correspondencia y proporcionalidad entre los usos lucrativos y las dotaciones y los servicios públicos previstos, manteniendo la relación ya existente o, en su caso, mejorándola.
- E) Procurar la coherencia, funcionalidad y accesibilidad de las dotaciones y equipamientos, así como su equilibrada distribución entre las distintas partes del municipio o, en su caso, de cada uno de sus núcleos. La ubicación de las dotaciones y equipamientos deberá establecerse de forma que se fomente su adecuada articulación y vertebración y se atienda a la integración y cohesión social en la ciudad. Asimismo, se localizarán en edificios o espacios con características apropiadas a su destino y contribuirán a su protección y conservación en los casos que posean interés arquitectónico o histórico.
- F) Propiciar la mejora de la red de tráfico, aparcamientos y el sistema de transportes, dando preferencia a los medios públicos y colectivos, así como a reducir o evitar el incremento de las necesidades de transporte.
- G) Evitar procesos innecesarios de especialización de usos en los nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad.”



Como consecuencia de lo anterior, los Planes Generales deben establecer sus objetivos específicos atendiendo a los pre establecidos en la Ley de Ordenación de Ordenación Urbanística.

Los objetivos específicos de un Plan General establecen el “programa de necesidades” que sus determinaciones deben satisfacer y son el contraste para analizar la coherencia final de sus propuestas.

Aun cuando aquí se realice una propuesta previa de cuales pueden ser los objetivos específicos para la Revisión del Plan General, deben tenerse en cuenta las siguientes cuestiones:

- El presente documento se encuentra en una fase demasiado previa, ni siquiera se ha iniciado real ni formalmente la Revisión del Plan General, como para poder formular unos objetivos completos y definitivos.
- La propuesta de objetivos debe ser fruto de la participación política y ciudadana y no sólo fruto del análisis realizado con las técnicas urbanísticas. Son los representantes políticos y los ciudadanos los que deben proponer que ciudad quieren para el futuro. De ahí, que el proceso de participación deba iniciarse desde los primeros momentos de elaboración de la Revisión y no con la propuesta de Avance.

Realizadas las anteriores acotaciones, se considera que la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de La Línea de la Concepción debe responder a los siguientes objetivos básicos:

#### **OBJETIVO PRIMERO:**

**Potenciar la implantación de actividades económicas, a fin de incrementar la riqueza y el empleo de la población.**

Como se ha visto, el municipio de La Línea de la Concepción apenas ha sido capaz de crear algo más de la tercera parte de los empleos necesarios para mantener ocupada a su población activa, pudiendo sintetizarse que una tercera parte se encuentra en situación de desempleo, otra tercera parte trabaja fuera del municipio y sólo la otra tercera parte trabaja en La Línea. Por tanto la generación de riqueza y de empleo en el municipio debe ser el primer objetivo del nuevo Plan General. Para ello, se debe activar la urbanización y edificación de los suelos urbanizables de uso industrial que no se han desarrollado, pero además, el nuevo Plan debe prever nuevos suelos industriales, de almacenaje, logísticos, de servicios avanzados y turísticos (hoteleros y residenciales), que permitan la implantación de nuevas actividades generadoras de riqueza y creadoras de empleo. La colindancia con Gibraltar y la inexistencia de suelo en el Peñón para estas actividades son una oportunidad que debe ser usada por La Línea para mejorar el nivel de empleo y de recursos de su población, así como para limitar las actividades generadoras de economía irregular, que, desde el punto de vista urbanístico, devienen en fenómenos como el de El Zabal que terminan perjudicando a toda la población municipal y mermando sus escasos recursos territoriales.

#### **OBJETIVO SEGUNDO:**

**Mejorar los niveles de espacios libres y de dotaciones públicas.**

El desigual y singular desarrollo del vigente Plan General ha dado lugar a una merma efectiva en los estándares de espacios libres y dotaciones públicas por habitante en el núcleo de La Línea. Además, la concentración de los existentes al sur de la ciudad, alejados de la población usuaria, da como resultado un menor servicio efectivo. La Revisión del Plan debe prever la localización de nuevos espacios libres y dotaciones generales al norte y oeste del núcleo urbano mejorando los niveles actuales de servicio y compensando el actual desequilibrio espacial.

#### **OBJETIVO TERCERO:**

**Mejorar la integración urbana de La Línea con Gibraltar y con Campamento.**

El núcleo urbano de La Línea está conurbado (existe continuidad entre áreas urbanas de ámbitos administrativos distintos) con el núcleo de Campamento (San Roque) y también, aun cuando de una manera singular, con Gibraltar. La futura construcción del nuevo acceso viario a Crinavis abre nuevas posibilidades de mejorar el contacto entre La Colonia y Campamento, superando el aislamiento entre ambas áreas existente en la actualidad. El contacto con Gibraltar es un problema bastante más complejo por las servidumbres funcionales que imponen la frontera y el aeropuerto. El nuevo Plan debe analizar las posibilidades de mejorar el actual funcionamiento de los accesos a Gibraltar y la posibilidad a largo plazo de una mayor permeabilidad entre ambos núcleos.

#### **OBJETIVO CUARTO:**

**Modificar las formas de desplazamiento de la población, potenciando los modos no motorizados y el transporte público, adecuando para ello la infraestructura viaria existente.**

La Línea es una ciudad con importantes oportunidades para fomentar una movilidad basada en modos no motorizados, la topografía mayoritariamente plana, un clima benigno a lo largo de todo el año y un tamaño cuyos recorridos más largos superan escasamente los dos kilómetros, favorecen los desplazamientos a pie o en bicicleta con tiempos de recorrido siempre inferiores a los 30 y 15 minutos, respectivamente. Por otra parte, una concepción distinta del transporte público con recorridos más próximos al centro y con un carácter más en ronda y menos radial, puede hacerlo más competitivo con el vehículo privado. Para todo ello es imprescindible plantear de manera global una funcionalidad distinta del actual sistema viario, proponer las reformas puntuales que resulten necesarias y adecuar su urbanización a las nuevas funciones asignadas. El nuevo Plan General debe profundizar en esta cuestión de manera alternativa a las reformas urbanas generalizadas propuestas en el vigente Plan General

#### **OBJETIVO QUINTO:**

**Proteger, mejorar y rehabilitar la ciudad existente, evitando actuaciones generalizadas de reforma interior y/o de densificación.**

El suelo urbano ha sufrido dos procesos relativamente contradictorios durante la vigencia del Plan General actual: de una parte, las zonas sometidas a remodelación se han degradado, debido a la imposibilidad de actuar sobre una edificación en muchos de baja calidad constructiva; y de otra, se ha producido una densificación, cuantificable en casi un 25% del total de las viviendas existentes en 1985. La Revisión del Plan General debe analizar de forma exhaustiva la vigente ordenación del suelo urbano, con la finalidad de evitar las reformas generalizadas y los procesos de densificación que no vayan acompañados por mejoras de las dotaciones públicas y las infraestructuras básicas. Del mismo modo, el nuevo Plan General debe promover actuaciones tendentes a proteger, mejorar y rehabilitar las zonas históricas de La Línea, poniéndolas en valor y en uso.

#### **OBJETIVO SEXTO:**

**Mejorar las fachadas marítimas, tanto atlántica como mediterránea, así como potenciar el uso público del litoral.**

La Línea de la Concepción tiene la oportunidad de disfrutar de dos fachadas marítimas con características totalmente diferentes, una muy transformada a la Bahía de Algeciras y otra cuyo nivel de transformación va disminuyendo desde Gibraltar hasta el sur de La Alcaidesa, donde su estado es casi completamente natural. En el ámbito urbano, la ronda de La Línea conlleva unos impactos motivados por el tráfico, el ruido y la peligrosidad que resta a la playa potencial para el disfrute de la población. Por otra parte, la discontinuidad entre los distintos tramos del litoral mediterráneo no permite su uso como paseo y dificulta una mayor ocupación de la playa, en contra de la expansión de la actividad turística. La Revisión del Plan General debe considerar de forma positiva y propositiva el litoral en su integridad, a un lado y otro del deslinde del dominio público marítimo terrestre y a lo largo de todo el término municipal, a fin de mejorar el uso público de las playas, el contacto entre lo construido y lo no construido y favorecer el uso turístico dentro del propio núcleo.

#### **OBJETIVO SÉPTIMO:**

**Facilitar el acceso de la población a la vivienda y favorecer la mejora del parque de viviendas existente.**

Aun cuando el precio de la vivienda en La Línea no es especialmente caro, la falta de recursos económicos de parte importante de la población, recomienda que el nuevo Plan General proponga una política de vivienda protegida ambiciosa, que permita satisfacer la demanda existente. Pero, siendo esto un problema a afrontar, el problema de las barriadas públicas construidas durante los años sesenta y setenta precisa de una profunda

reflexión sobre las posibilidades para la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, de su espacio público y de su edificación.

#### **OBJETIVO OCTAVO:**

**Proteger y poner en valor el patrimonio cultural y natural de La Línea.**

Como se ha indicado en el objetivo quinto, el suelo urbano de La Línea de la Concepción, y especialmente sus tejidos históricos, han estado expuestos a tensiones derivadas tanto de las actuaciones de reforma interior, como de las de densificación, dando como resultado que el caserío tradicional se encuentra en un estado de deterioro muy superior a lo habitual. El ambiente y el paisaje urbano es un bien a proteger, ya que es un patrimonio común, forma parte de la memoria individual y colectiva y constituye el enlace entre las personas y su medio. Por otra parte, el proceso sucedido en El Zabal ha supuesto una merma importante de los recursos ambientales de La Línea, sin ningún beneficio colectivo a cambio, sino todo lo contrario. Por ello, la Revisión del Plan General debe tener entre sus objetivos, y adoptar las determinaciones necesarias para lograrlo, la protección y puesta en valor del patrimonio cultural y natural aun existente en el municipio.

#### **OBJETIVO NOVENO:**

**Frenar el proceso de parcelación y edificación irregular de El Zabal y reordenar las áreas ya consolidadas.**

El Zabal se ha convertido en el principal problema urbanístico de La Línea, pero también en un importante problema social y ambiental. El estado de consolidación por la edificación y de abandono de la actividad agrícola no permite ya plantear racionalmente la restitución de las condiciones preexistentes al proceso de parcelación y edificación producido. La Revisión del Plan General debe estudiar en profundidad el problema creado y, de acuerdo con el Decreto 2/2012 y las directrices del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, proponer las determinaciones urbanísticas que permitan la ordenación, urbanización y creación de dotaciones públicas en las zonas consolidadas. El nuevo Plan deberá igualmente delimitar los ámbitos de planeamiento de desarrollo y de gestión urbanística, que posibiliten la ejecución de lo ordenado a cargo de los propietarios del suelo y de la edificación.



### **7.3. RECOMENDACIONES PARA LA INSTRUMENTACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL.**

Los procesos de formulación del planeamiento general se han convertido en extraordinariamente largos en el tiempo, debido a su propia complejidad, a la complejidad del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria a que se encuentran sujetos y a la intervención sobre los mismos de multitud de órganos de la administración estatal y autonómica, entre los que cabe destacar: Ministerio de Medio Ambiente (costas), Ministerio de Fomento (carreteras de la RIGE, puertos de interés general del Estado y ferrocarriles de interés general), Ministerio de Industria (telecomunicaciones), Ministerio de Defensa (instalaciones para la defensa nacional), Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF (ferrocarriles de interés general), Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (ordenación del territorio, urbanismo, protección ambiental, espacios naturales, suelos contaminados, vías pecuarias, aguas,...etc.), Consejería de Fomento (carreteras de la red autonómica, ferrocarriles de la red autonómica, movilidad y transportes, puertos de la Comunidad Autónoma y vivienda), Consejería de Turismo y Deportes (turismo y comercio), Consejería de Salud (impacto sobre la salud y cementerios), Agencia Pública de Puertos de Andalucía (puertos de la Comunidad Autónoma)...etc. Todo esto lleva a que el proceso de formulación de un Plan General tenga una duración mínima de cuatro o cinco años.

En demasiadas ocasiones y de manera errónea, el inicio del proceso de formulación del planeamiento general de un municipio ha supuesto la paralización de las iniciativas urbanas e incluso de la gestión urbanística municipal ordinaria. Sin embargo, esto no debe ser así, sino que por el contrario, es necesario que la actividad urbanística siga desarrollándose, si bien, de manera coordinada con el proceso de planeamiento general, más cuando parece atisarse una mejora de la actividad económica, que no puede ser desaprovechada por un municipio con las carencias de La Línea de la Concepción.

Por ello, hay que distinguir entre aquellas cuestiones que necesariamente deben incluirse en la Revisión, por su carácter estructural, por necesitar medidas de compensación o por preverse su ejecución a largo plazo, de aquellas otras cuestiones que pueden resolverse con independencia de la Revisión, aun cuando coordinadas con ella.

Entre las primeras, es decir, a incluir en la Revisión, deben estar todas aquellas que conforman el Modelo Territorial y Urbano, es decir, las que suponen cambios en la clasificación o categoría del suelo, las que afecten a la calificación global del suelo (usos y edificabilidades globales) o que afecten a la red de sistemas generales. Del mismo modo, excepto que se encuentre una posible solución, deberán estar todas aquellas que precisan de compensaciones en nuevo suelo dotacional, por suponer un incremento del aprovechamiento urbanístico o una disminución de la superficie destinada a dotaciones públicas.

Entre las segundas, es decir, de posible formulación autónoma de manera simultánea con el proceso de Revisión, aun cuando de forma coordinada, se encontrarían:

- La elaboración y formulación del Catálogo en desarrollo del Inventario del Plan General (aprobación municipal). Los Catálogos tienen un carácter relativamente autónomo del Plan al que complementan, por lo que una vez revisado el Plan, el Catálogo seguiría estando vigente, pasando a complementar al nuevo Plan. El Catálogo podría incluir nuevos elementos distintos a los Inventariados, si bien, estos tendrían un carácter distinto, al mantener la Ordenanza de Zona con que los hubiera calificado el vigente Plan General, hasta que se produzca su sustitución. De la misma forma, el Catálogo podría excluir elementos inventariados, pero en este caso debería tramitarse junto con una Innovación del Plan que le asignase la Ordenanza de Zona, al carecer en la actualidad ella.
- La elaboración y formulación del instrumento o instrumentos necesarios para la pormenorización de las alineaciones establecidas por el vigente Plan General (aprobación municipal). El señalamiento de las alineaciones por parte del planeamiento general tiene el carácter de Ordenación Pormenorizada Preceptiva, pudiendo ajustarse o pormenorizarse las mismas mediante una Innovación de Plan General no estructural o mediante la formulación de planeamiento de desarrollo, Planes Especiales o Estudios de Detalle, con las limitaciones impuestas a estos últimos por la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, en relación a no poder disminuir el espacio público.
- La refundición de la normativa urbanística del planeamiento general o del planeamiento de desarrollo aprobado (aprobación municipal). El artículo 38.4 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía posibilita a los Ayuntamientos la realización de textos refundidos de los documentos de planeamiento, pudiendo entenderse que dicha refundición puede comprender sólo parte de ellos, por ejemplo las Normas Urbanísticas, cuando se considere que, debido a las modificaciones sufridas, resulta necesario para facilitar su comprensión y la seguridad jurídica general.
- Las Innovaciones que afecten a la ordenación pormenorizada del planeamiento aprobado (aprobación municipal). Se incluyen aquí las Innovaciones del planeamiento general o de desarrollo que, en el primero de los supuestos, no afecten a la ordenación estructural. Se trata de Innovaciones que tengan por finalidad ajustar aspectos no estructurales de la ordenación, a fin de mejorarl a o facilitar su ejecución o comercialización sin afectar negativamente al interés general.

- La delimitación o modificación de las unidades de ejecución y el establecimiento o modificación del sistema de ejecución de las mismas, así como el establecimiento o modificación de los plazos establecidos para la ejecución del planeamiento (aprobación municipal). Se trata de medidas para facilitar la ejecución del planeamiento aprobado y/o adecuar el ritmo de su ejecución a la situación del mercado inmobiliario o bien, para impulsar la ejecución del planeamiento aprobado cuando la misma se considere de interés general.
- Los Planes Parciales, Especiales y Estudios de Detalle en desarrollo del vigente Plan General y su Adaptación Parcial (aprobación municipal). Como se ha visto a lo largo del presente documento, la mayor parte de los planes parciales previstos por el vigente Plan General han sido aprobados y, en algunos casos, se encuentran ejecutados o en ejecución. De los no aprobados se considera que son de interés general y por tanto deben formularse, los correspondientes a los sectores El Zabal Industrial I y Las Pedreras. El primero por la necesidad de suelo para actividades productivas y aun cuando carece de lógica su realización previamente a la conclusión de la variante de la A-383, si se considera adecuado resolver su ordenación y gestión; el segundo, por la conveniencia de envolver con usos urbanos y garantizar la continuidad urbana entre el nuevo Hospital Comarcal y el resto del núcleo urbano. El resto del planeamiento de desarrollo no se considera que tenga especial interés general, una vez iniciada la Revisión, sin perjuicio de que deba tramitarse el que pueda elaborar la iniciativa privada.
- Los Planes de Sectorización de acuerdo al vigente Plan General y su Adaptación Parcial (aprobación de la comunidad autónoma). Igualmente, quedan por formularse varios Planes de Sectorización, considerándose que son de interés general: el no sectorizado de uso industrial de El Zabal, con la finalidad de disponer de nuevos suelos productivos ordenados; y el no sectorizado de uso residencial La Cañada Real, a fin de mejorar los niveles dotacionales de la zona norte del núcleo y disponer de suelo reservado para la construcción de vivienda protegida

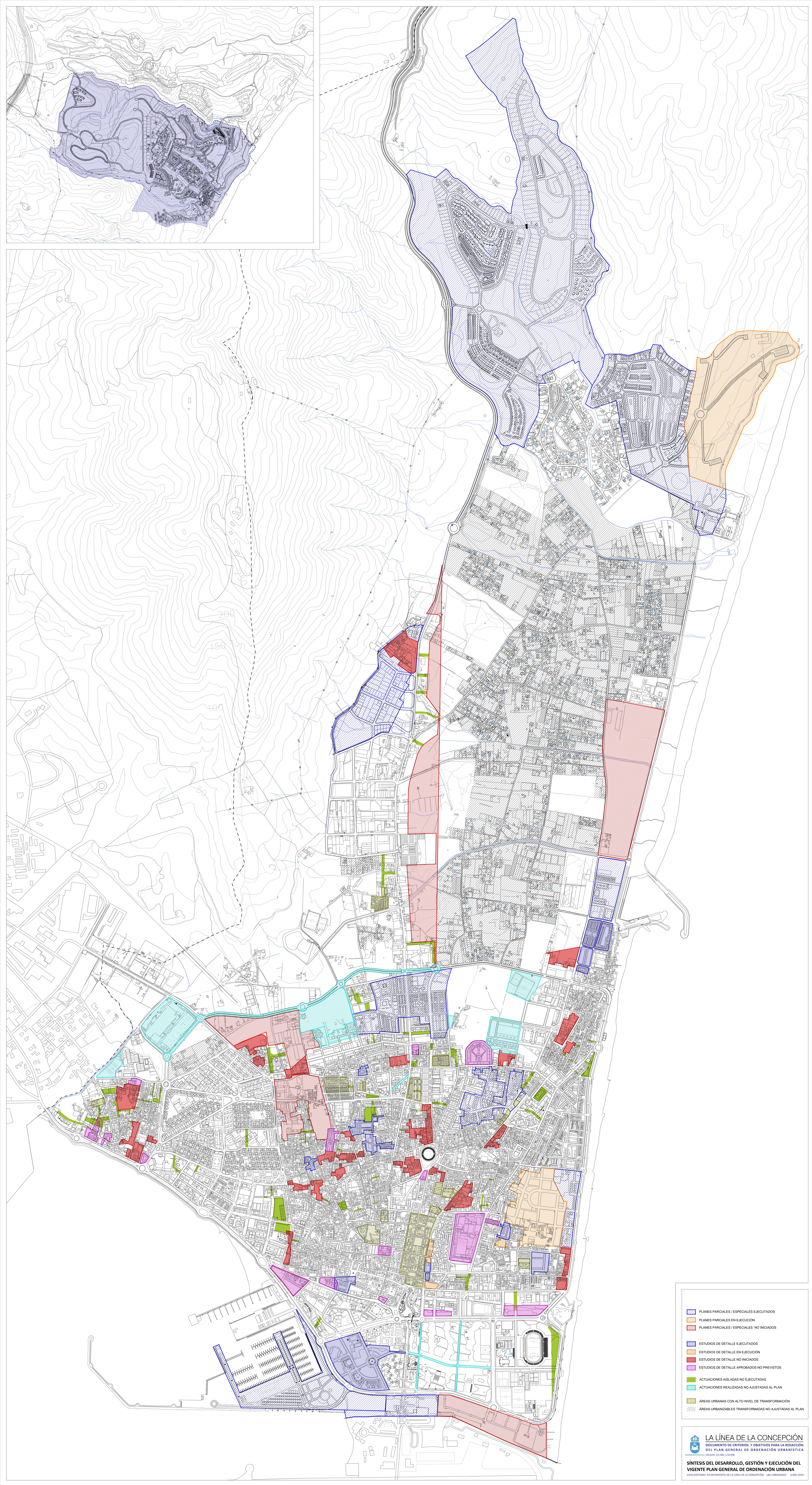
Del mismo modo, el Ayuntamiento de La Línea de la Concepción puede y debe seguir desarrollando, simultáneamente al proceso de Revisión del Plan General, aquellas iniciativas que, sin afectar al planeamiento urbanístico, persigan objetivos ligados a la mejora urbana, al desarrollo urbano sostenible, la mejora de las condiciones de la edificación, el fomento de la movilidad sostenible o la aplicación de la disciplina urbanística, especialmente en El Zabal.







Anexo: **PLANO DE SÍNTESIS DEL DESARROLLO, GESTIÓN Y  
EJECUCIÓN DEL VIGENTE PLAN GENERAL DE  
ORDENACIÓN URBANA.**



LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN  
DOCUMENTO DE CRITERIOS Y OBJETIVOS PARA LA REDACCIÓN  
DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA  
ESCALAS: 1:5,000, 1:10,000

SÍNTESIS DEL DESARROLLO, GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL  
VIGENTE PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA  
EXCELENTO ayuntamiento de la Línea de la Concepción - LAUR - JUNIO 2016

El presente documento de **CRITERIOS Y OBJETIVOS PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN**, ha sido redactado por URBANISMO Y ARQUITECTURA LÓPEZ-BERMÚDEZ, S.L., bajo encargo del EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN. Su elaboración ha correspondido a:

Carlos López Canto, arquitecto.

Pedro Bermúdez González, arquitecto.

Javier Grondona España, arquitecto.

Ana Fernández González, arquitecta.

Gloria Martínez Torres, arquitecta.

Antonia Martínez Portillo, geógrafa.