

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA  
Y CATÁLOGO DE PROTECCIÓN

**MEMORIA**

APROBACIÓN PROVISIONAL (2020)

**A1. MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA**

---



## ÍNDICE

### A1 MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

#### A0 CRITERIOS Y OBJETIVOS

- 1 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL
- 2 EL NUEVO PLAN GENERAL: JUSTIFICACIÓN DE SU REDACCIÓN
- 3 OBJETIVOS GENERALES
- 4 OBJETIVOS AMBIENTALES
- 5 OBJETIVOS DE SALUD
- 6 REDACCIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA “REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE LA LÍNEA” Y SU “CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS”

#### A1 MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

- 1 CONDICIONES GEOGRÁFICAS Y SOCIOECONÓMICAS DEL TERRITORIO
- 2 CONDICIONES DE LAS LEGISLACIONES SECTORIALES
- 3 LA ESTRUCTURA URBANA Y LA EDIFICACIÓN
- 4 ANTECEDENTES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE
- 5 ESTUDIO SOBRE LA VIVIENDA
- 6 DOTACIONES ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS
- 7 TRÁFICO Y MOVILIDAD
- 8 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
- 9 VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA URBANA

### A2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

- 1 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN
- 2 GESTIÓN
- 3 ORDENACIÓN GENERAL DE USOS
- 4 PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN
- 5 JUSTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO
- 6 JUSTIFICACIÓN DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL
- 7 JUSTIFICACIÓN DE LAS PREVISIONES EN MATERIA DE VIVIENDA

### A3 INVENTARIO DE ASENTAMIENTOS URBANÍSTICOS

- 1 MEMORIA JUSTIFICATIVA
- 2 MEMORIA DE ORDENACIÓN
- 3 EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA DE URBANIZACIÓN Y LAS DOTACIONES
- 4 GESTIÓN, PLAN DE ETAPAS Y PROGRAMACIÓN
- 5 NORMATIVA PARTICULAR
- 6 PLANOS

### A4 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

#### A4.1 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

- 1 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
- 2 ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN DE LA HACIENDA MUNICIPAL
- 3 LA DEUDA MUNICIPAL
- 4 ANÁLISIS Y PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN MUNICIPAL
- 5 ANÁLISIS Y PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN NO MUNICIPAL
- 6 ANEXO ESTADÍSTICO

#### A4.2 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO Y VIABILIDAD ECONÓMICA PARA LAS ACTUACIONES SOBRE EL MEDIO URBANO

- 1 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO
- 2 VIABILIDAD ECONÓMICA PARA LAS ACTUACIONES SOBRE EL MEDIO URBANO
- 3 ANEXO

### A5 ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

#### A5.1 ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE POBLACIÓN, VIVIENDA Y SUELO

- 1 LA VIVIENDA EN EL MUNICIPIO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN
- 2 CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LAS ZONAS DE LA CIUDAD
- 3 EL PATIO DE VECINOS. CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS
- 4 DEMOGRAFÍA DEL MUNICIPIO
- 5 EL PARQUE DE EDIFICIOS Y VIVIENDAS
- 6 ADECUACIÓN DEL CRECIMIENTO A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA
- 7 INFORME ESTADÍSTICO REGISTRO MUNICIPAL DEMANDANTES DE VIVIENDA

#### A5.2 ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE TRÁFICO, APARCAMIENTO Y TRANSPORTE

0. MARCO DE REFERENCIA
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS
2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
3. PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS
4. PROPUESTAS Y EVALUACIÓN
5. EVALUACIÓN ENERGÉTICA, MEDIOAMBIENTAL Y NORMATIVAS
6. ANEXO: PLANOS

### A6 MEMORIA DE PARTICIPACIÓN

- 1 CONSIDERACIONES GENERALES
- 2 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA TRAMITACIÓN DE UN PLAN GENERAL
- 3 PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA REDACCIÓN DEL PGOU



- 4 MEDIDAS ADOPTADAS PARA EL FOMENTO DE LA PARTICIPACIÓN
- 5 ACCIONES PARTICIPATIVAS EN LA CONSECUCIÓN DEL NUEVO MODELO
- 6 ACCIONES PARTICIPATIVAS EN LA EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL AVANCE
- 7 ACCIONES PARTICIPATIVAS EN LA EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL PGOU
- 8 INFORMES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL, AMBIENTAL Y URBANÍSTICA EN LA APROBACIÓN INICIAL

#### A7 RESUMEN EJECUTIVO

- 1 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL
- 2 EL NUEVO PLAN GENERAL: JUSTIFICACIÓN DE SU REDACCIÓN
- 3 OBJETIVOS GENERALES
- 4 OBJETIVOS AMBIENTALES
- 5 OBJETIVOS DE SALUD
- 6 REDACCIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA “REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE LA LÍNEA” Y SU “CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS”
- 7 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN
- 8 GESTIÓN
- 9 ORDENACIÓN GENERAL DE USOS
- 10 PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN
- 11 JUSTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO
- 12 JUSTIFICACIÓN DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL
- 13 JUSTIFICACIÓN DE LAS PREVISIONES EN MATERIA DE VIVIENDA
- 14 PLANOS DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS (RE.SUS.00-RE.SUS.05)

#### B PLANOS

##### B1 PLANOS INFORMACIÓN

###### Situación

- |       |                |
|-------|----------------|
| IS.01 | Situación      |
| IS.02 | Ortofotografía |
| IS.03 | Topografía     |

###### Medio Físico

- |       |                         |
|-------|-------------------------|
| IM.01 | Geología                |
| IM.02 | Geomorfología Terrestre |

- |       |                                 |
|-------|---------------------------------|
| IM.03 | Geomorfología Litoral           |
| IM.04 | Pendientes medias               |
| IM.05 | Unidades Ambientales            |
| IM.06 | Calidad Ambiental               |
| IM.07 | Hidrología Litoral /Red fluvial |
| IM.08 | Hidrogeología                   |
| IM.09 | Vegetación                      |
| IM.10 | Zonas Forestales                |
| IM.11 | Fauna                           |
| IM.12 | Usos del suelo                  |

###### Riesgos

- |       |                              |
|-------|------------------------------|
| IR.01 | Riesgos Geotécnicos Sísmicos |
| IR.02 | Riesgos de erosión           |
| IR.03 | Riesgos de inundación        |
| IR.04 | Riesgos de incendios         |

###### Afecciones jurídico administrativas

- |       |                              |
|-------|------------------------------|
| IA.01 | Hábitats Interés comunitario |
| IA.02 | Áreas incendiadas            |
| IA.03 | Espacios protegidos          |
| IA.04 | Patrimonio cultural          |
| IA.05 | Vías Pecuarias               |
| IA.06 | Carta arqueológica           |
| IA.07 | Bienes PHA                   |
| IA.08 | Recursos Hídricos            |
| IA.09 | Recursos Costas              |
| IA.10 | Carreteras Estatales         |
| IA.11 | Carreteras Autonómicas       |
| IA.12 | SNU EP_PT                    |
| IA.13 | Ministerio de Defensa        |

###### Plan General vigente

- |            |                                   |
|------------|-----------------------------------|
| IU.01.00   | Estructura general del territorio |
| IU.02.00 - | Clasificación                     |
| IU.03.00 - | Calificación, usos y sistemas     |



### Infraestructuras

II.01.00 - II.01.23	Red Viaria
II.02.00 - II.02.23	Red Abastecimiento
II.03.00-II.03.23	Red Saneamiento
II.04.00-II.04.23	Red Pluviales
II.05.00-II.05.07	Red Gas
II.06.00-II.06.23	Red Alta y Media Tensión
II.07.00-II.07.23	Red Baja Tensión
II.08.00- II.08.23	Red Telecomunicaciones
II.09.00-II.09.23	Recogida Residuos Urbanos

## B2 PLANOS ORDENACIÓN

### Ordenación Estructural

OE.SNU.00-OE.SNU.05	Suelo No Urbanizable y Afecciones
OE.CLA.00-OE.CLA.05	Clasificación del suelo
OE.EGT.00-OE.EGT.05	Estructura General del Territorio
OE.UG.00-OE.UG.05	Usos y edificabilidades globales

### Ordenación Pormenorizada

OP.CUS.00-OP.CUS.65	Calificación, usos y sistemas
OP.SL.00-OP.SL.05	Sistema local de dotaciones

### Infraestructuras

OI.01.00 - OI.01.23	Red Viaria
OI.02.00 - OI.02.23	Red Abastecimiento
OI.03.00-OI.03.23	Red Saneamiento
OI.04.00-OI.04.23	Red Pluviales
OI.05.00-OI.05.07	Red Gas
OI.06.00-OI.06.23	Red Alta y Media Tensión
OI.07.00-OI.07.23	Red Baja Tensión
OI.08.00- OI.08.23	Red Telecomunicaciones
OI.09.00-OI.09.23	Recogida Residuos Urbanos

## C NORMAS URBANÍSTICAS

- 1 TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES SOBRE EL PLAN GENERAL
- 2 TÍTULO II. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y LAS EDIFICACIONES
- 3 TÍTULO III. INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA
- 4 TÍTULO IV. RÉGIMEN DE LOS USOS
- 5 TÍTULO V. NORMAS DE URBANIZACIÓN
- 6 TÍTULO VI. NORMAS DE LA EDIFICACIÓN
- 7 TÍTULO VII. INTERVENCIÓN MUNICIPAL EN EL MERCADO DE LA VIVIENDA Y SUELO
- 8 TÍTULO VIII. MEDIDAS DE PROTECCIÓN
- 9 ANEXO. FICHAS DE DETERMINACIONES

## D ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

### D1 ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO: EAEO PGOU LA LÍNEA

- 0 INTRODUCCIÓN
- 1 DESCRIPCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO
- 2 ESTUDIO Y ANÁLISIS AMBIENTAL DEL TERRITORIO AFECTADO
- 3 IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS
- 4 ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y CORRECCIÓN AMBIENTAL DEL PLANEAMIENTO
- 5 PLAN DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL PLANEAMIENTO
- 6 DOCUMENTO DE SÍNTESIS
- 7 EQUIPO REDACTOR

### D2 ANEXO I. PLANOS (CARPETA CON 40 PLANOS)

### D3 ANEXO II. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO

### D4 ANEXO III. RED NATURA

### D5 ANEXO IV. HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO

### D6 ANEXO V. CAMBIO CLIMÁTICO

## E CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS

- 1 MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA
- 2 PLANOS
- 3 NORMATIVA
- 4 FICHAS





**F ANEXOS**

**F1 ESTUDIO DE INUNDABILIDAD**

- 1 MEMORIA
- 2 CÁLCULOS HIDROLÓGICOS
- 3 CÁLCULOS HIDRÁULICOS
- 4 PLANOS

**F2 ESTUDIO ACÚSTICO**

- A ZONIFICACIÓN ACÚSTICA
- B INFORME Y ESTUDIO ACÚSTICO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

**F3 ESTUDIO DE IMPACTO DE GÉNERO**

**F4 ESTUDIO DE VÍAS PECUARIAS**

- 1 INTRODUCCIÓN
- 2 CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN
- 3 AFECCIONES PRODUCIDAS POR EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA VIGENTE
- 4 AFECCIONES PRODUCIDAS POR EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
- 5 PLANOS VÍAS PECUARIAS

**F5 VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD**

- 1 VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD: VIS PGOU LA LÍNEA
- 2 PLANOS AMBIENTALES (40 PLANOS)
- 3 PLANOS SALUD (21 PLANOS)



## A0 CRITERIOS Y OBJETIVOS

1	JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL .....	2
2	EL NUEVO PLAN GENERAL: JUSTIFICACIÓN DE SU REDACCIÓN .....	7
3	OBJETIVOS GENERALES .....	7
3.1	CONVERTIR LOS PROBLEMAS EN “OPORTUNIDADES” .....	7
3.2	ALGO MÁS QUE UN PLAN GENERAL: UN “PROYECTO DE CIUDAD” .....	8
3.3	COMPLEJIDAD Y MODERNIDAD: NUEVAS “CENTRALIDADES” URBANAS Y TERRITORIALES .....	8
3.4	CONCRETAR LAS ACTUACIONES: LA “ACCIÓN TERAPÉUTICA” DE LAS PROPUESTAS DEL PLAN .....	9
3.5	REFERENCIAS UNITARIAS Y FRAGMENTARIAS: “PLAN-PROYECTO” .....	10
3.6	UNA APUESTA POR EL EQUILIBRIO PÚBLICO-PRIVADO: LA GESTIÓN DEL PLAN .....	10
3.7	UN NUEVO MODELO RESIDENCIAL: “LA VIVIENDA COMO EQUIPAMIENTO” .....	11
3.8	HACIA UNA “CIUDAD INCLUSIVA”: LA “HABITABILIDAD” DE LA CIUDAD .....	12
3.9	LAS NUEVAS MUTACIONES DE LA CIUDAD: EL “PAISAJE COMO PROYECTO” .....	13
3.10	DOMESTICAR LAS ZONAS URBANAS: “URBANIZAR” Y “REEQUIPAR” LA CIUDAD .....	14
3.11	LA ORDENACIÓN DE ASENTAMIENTOS ILEGALES: LA “CIUDAD INFORMAL” .....	15
3.12	LAS ORDENACIONES MEDIOAMBIENTALES: LOS “PARQUES NATURALES” Y “CORREDORES VERDES” COMO ESPACIOS ESTRUCTURANTES .....	16
3.13	UN PROCESO DE DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA: CONSEGUIR UN PLAN DE “CONSENSO COLECTIVO” .....	16
4.	OBJETIVOS AMBIENTALES .....	17
5.	OBJETIVOS DE SALUD .....	18
6.	REDACCIÓN y TRAMITACIÓN DE LA “REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE LA LÍNEA” Y SU “CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS”: .....	19
A.1	MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA .....	22
1.	CONDICIONES GEOGRÁFICAS Y SOCIOECONÓMICAS DEL TERRITORIO .....	22
2.	CONDICIONES DE LAS LEGISLACIONES SECTORIALES .....	23
3.	LA ESTRUCTURA URBANA Y LA EDIFICACIÓN .....	25
3.1	TIPOLOGÍA DE SUELO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE .....	26
4.	ANTECEDENTES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE .....	30
4.1	GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO VIGENTE .....	35
4.2	EL SUELO URBANO CONSOLIDADO .....	74
5.	ESTUDIO SOBRE LA VIVIENDA .....	75
6.	DOTACIONES ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS .....	75
7.	TRÁFICO Y MOVILIDAD .....	77
7.1	VIARIO DE CONEXIÓN CON LA CIUDAD .....	78
7.2	Vías urbanas (Red viaria interior) .....	83
7.3	Centros de atracción .....	87

7.4	Estacionamiento .....	87
7.5	Transporte público urbano .....	90
7.6	Análisis y diagnóstico .....	90
8.	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS .....	93
8.1	Red fluvial .....	93
8.2	Red de abastecimiento .....	95
8.3	Red de saneamiento de aguas residuales .....	97
8.4	Red de aguas pluviales .....	99
8.5	Red de gas .....	100
8.6	Red de energía eléctrica .....	100
8.7	Red de telecomunicaciones .....	101
8.8	Recogida de residuos sólidos urbanos .....	101
9.	VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA URBANA .....	102



## A0 CRITERIOS Y OBJETIVOS

### 1 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL

El documento de la “Revisión del Plan General de La Línea de la Concepción”, que incluye el documento de su “Catalogo de Elementos Protegidos”, trata de desarrollar sus contenidos documentales de Textos y Planos incluyendo las Ordenaciones “Estructurales” y “Pormenorizadas”, para lo cual se especifica en cada apartado en concreto de esta Memoria los contenidos que corresponden a la “Ordenación Pormenorizada” o a la “Ordenación Estructural” conforme a lo establecido en el Artículo 10 de la LOUA, señalando su correspondencia en cada uno de sus capítulos.

En cuanto a los documentos gráficos de sus Planos se han diferenciado los correspondientes a la Ordenación “Estructural” y los de Ordenación “Pormenorizada” que han sido recogidos en la redacción del presente documento de “Revisión del Plan General de La Línea” y su “Catalogo de Protección de Elementos” que se incorpora integrado en el propio Plan General para la tramitación administrativa conjunta de ambos documentos. En base a ello, se han establecido los siguientes “Criterios y Objetivos”:

#### a. Ordenación “Estructural”.

El Plan General “Estructural” establece la ordenación estructural del municipio de La Línea que debe ajustarse a las previsiones de la estrategia territorial y a las de los planes supramunicipales.

El Plan General “Estructural” contiene las siguientes determinaciones:

1. Objetivos e indicaciones de sostenibilidad y de capacidad territorial y directrices estratégicas del desarrollo previsto.
2. Delimitación y caracterización de la infraestructura verde
3. Red primaria
4. Delimitación de zonas de ordenación estructural para todo el territorio municipal.
5. Delimitación de perímetros de afección y protección, exigidos por la legislación sectorial.
6. Clasificación del suelo.
7. Ordenación del suelo no urbanizable, que incluye la zonificación y la normativa reguladora propia de los distintos usos y aprovechamientos admisibles excepcionalmente en esta clase de suelo.

8. Delimitación de ámbitos de planeamiento urbanístico diferenciado.
9. Condiciones de desarrollo de cada uno de los sectores de planeamiento urbanístico.
10. Criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo.
11. Política pública de suelo y de vivienda.

En todo caso, se estará a las determinaciones previstas para la ordenación estructural en el Art. 10.1 de la LOUA, expresando cuales son los instrumentos de ordenación pormenorizada previstos para su desarrollo, para cada una de las zonas que en él se delimiten, y estableciendo los objetivos, umbrales e indicadores de sostenibilidad territorial con un horizonte temporal ajustado a la LOUA siendo vinculantes para la evaluación y seguimiento del plan, sin perjuicio de que la vigencia del plan sea indefinida.

El Plan concreta y define los siguientes umbrales, con referencia a tres escenarios, con el horizonte temporal correspondiente:

- a) Proyección de población que sirva como referencia para la fijación de las determinaciones del Plan General Estructural.
- b) Índices máximos de ocupación sostenible de suelo para usos residenciales y de actividades económicas, tal y como se contemplan en la estrategia territorial.
- c) Recursos hídricos necesarios, en función de los recursos disponibles o de los susceptibles de reasignación o de nueva generación mediante las infraestructuras oportunas.

En este sentido el Plan General Estructural define un conjunto de indicadores de sostenibilidad para su evaluación y seguimiento. Estos indicadores poseen, como atributos mínimos, los siguientes: sencillez, disponibilidad, fiabilidad, representatividad y comparabilidad. Las directrices estratégicas del desarrollo del Plan General Estructural atienden a los principios generales de crecimiento territorial y urbano desarrollados en la normativa autonómica.

El Plan General “Estructural” también ha definido la infraestructura verde (red estratégicamente planificada de espacios naturales y seminaturales y otros elementos ambientales diseñados y gestionados para ofrecer una amplia gama de servicios, incluyendo espacios verdes y otros elementos físicos en áreas terrestres naturales, rurales y urbanas ó marinas), a escala municipal, incorporando y concretando los elementos de escala regional y municipal de esta infraestructura de manera coordinada con los municipios colindantes. La infraestructura verde no constituye en sí misma una zona de ordenación, sino que sus distintos elementos se han zonificado y regulado de forma adecuada a sus características, a su legislación aplicable a su función territorial y a la



interconexión entre dichos elementos. No obstante, el Plan General “Estructural” establece determinaciones normativas, aplicables a todos o a algunos de los elementos que integran la infraestructura verde, con la finalidad de garantizar su carácter de espacio abierto.

La red primaria está compuesta por el conjunto de infraestructuras, dotaciones y equipamientos, públicos y privados, que tienen un carácter relevante en la estructura urbanística municipal. Los elementos que integran la red primaria están interconectados y distribuidos de manera equilibrada en el territorio y comprenden los siguientes aspectos:

- a) Red interurbana de comunicaciones viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias.
- b) Red viaria estructurante de calles, avenidas o plazas de primer rango.
- c) Parques públicos con relación al total de población prevista en el plan.
- d) En su caso, red de transporte público, urbano o metropolitano, y red de circulación no motorizada.
- e) Dotaciones y equipamientos cuyo ámbito de servicio supere su entorno inmediato.

La previsión total de reservas de suelo para la implantación de los elementos de la red primaria se establece para todo el territorio, cualquiera que sea su clasificación urbanística, y cubrirá las necesidades previsibles por la planificación.

El Plan General “Estructural” delimita, en función de las características del territorio, de sus valores y de los usos a implantar, las diferentes zonas de ordenación estructural para todo el término municipal. La ordenación estructural ha diferenciado:

- a) Las zonas rurales, caracterizadas por aquellos suelos que estén en situación básica rural y que, de acuerdo con el plan, mantienen los valores y funciones ambientales, territoriales, paisajísticos, económicas y culturales que desempeñan.
- b) Las zonas urbanizadas, se han incluido en aquellos suelos que cuentan con los servicios urbanísticos, incluyendo también en estas tanto los terrenos contiguos a los ya urbanizados que permitan la culminación de las tramas urbanas existentes mediante pequeñas actuaciones urbanísticas que no comportan más de una línea de manzanas edificables, como los que presenten déficit de urbanización o dotación.
- c) Las zonas de nuevo desarrollo o expansión urbana, con sus correspondientes dotaciones e infraestructuras.

Para las zonas rurales, la ordenación estructural de la presente Revisión del Plan General de La Línea ha establecido los siguientes criterios:

- a) La diferenciación entre el suelo rural común y el de protección especial atendiendo este último a las normativas sectoriales específicas y a los valores ambientales, culturales, agrologicos o de calidad paisajística.
- b) En el suelo rural común se han establecido las normas básicas que regulan los usos, intensidades, grados de protección, e integración paisajística y que prevengan la parcelación urbanística y la edificación incontrolada, estableciendo las superficies mínimas indivisibles, alturas máximas, ocupación máxima de parcela y otras determinaciones análogas. en este tipo de suelo se han delimitado zonas de ordenación estructural, a partir de criterios ambientales y paisajísticos, que reflejen su vocación territorial futura y se regularán los usos que puedan acoger.
- c) en el suelo rural de protección especial, por valores ambientales, paisajísticos, culturales o económicos, o por la presencia de riesgos naturales e inducidos, se ha aplicado la legislación sectorial correspondiente a las materias afectadas, sin perjuicio de establecer disposiciones normativas y zonificaciones que mejoren su protección y gestión. En este tipo de suelo, las actividades se han relacionado con la utilización, aprovechamiento o captura de recursos naturales, tales como el viento, el sol, el agua o los minerales; además se ha exigido que no generen impactos significativos en el medio ambiente o que, previa evaluación de su impacto ambiental y el estudio de su integración en el paisaje, su interés público o social han prevalecido los valores ambientales culturales y paisajísticos que podrían resultar afectados. Igualmente se han elevado a cabo las obras e instalaciones necesarias para la gestión de los bienes de dominio público, o de los servicios públicos o actividades de utilidad pública o interés general, y para la minoración de los riesgos que motivaron su especial protección.

Para las zonas urbanizadas y de nuevo desarrollo y expansión urbana, la ordenación estructural de la presente Revisión del Plan General ha establecido los siguientes criterios:

- a) Los usos dominantes en cada zona, sean definido en residencial, turístico e industrial o terciario.
- b) Las normas, para cada zona, sobre los usos, intensidades, grados de protección y criterios de integración paisajística, se han decidido de acuerdo con las características zonales y los objetivos del plan, de forma que:
  - En las zonas de uso dominante residencial, existentes o de nuevo desarrollo, el plan ha diferenciado entre zonas de alta, media y baja densidad, población máxima que pueden acoger, fijando la edificabilidad y criterios tipológicos que permitan su posterior regulación pormenorizada.





- En las zonas industriales y terciarias, existentes o de nuevo desarrollo, el plan ha diferenciado entre zonas según los usos y las características de las actividades en función de su compatibilidad con otros usos, fijando la edificabilidad, los criterios tipológicos que permitan su posterior regulación pormenorizada y los usos dominantes.
- El núcleo, o núcleos, históricos se han distinguido como zonas diferenciadas sujetas a ordenaciones tendentes a preservar sus características morfológicas tradicionales y las actividades que contribuyan a vitalizarlas.

Una vez zonificado el territorio municipal, el Plan General “Estructural” ha delimitado en el suelo urbanizable y, en su caso, en el suelo urbano, ámbitos de planificación y gestión urbanística, para su posterior desarrollo pormenorizado, que en la presente Revisión del Plan General ha sido:

- a) Sectores de plan parcial para estructurar la expansión urbana prevista. Cada sector se ha configurado con amplitud suficiente, viabilidad económica, referencias geográficas o administrativas definidas y objetivos específicos que justifiquen la redacción de un instrumento de planeamiento autónomo.
- b) Sectores en Suelo Urbano No Consolidado para operaciones de renovación urbana que se ordenaran mediante Planes Parciales

Para cada sector, el Plan General “Estructural” ha realizado una estimación aproximada del número máximo y mínimo de viviendas en ámbitos de uso residencial, y se ha calculado una estimación preliminar de sus dotaciones de la ordenación estructural y de las necesidades funcionales básicas en materia de saneamiento, abastecimiento de agua, suministro eléctrico, accesibilidad y gestión de residuos, justificando las reservas de suelo establecidas a estos fines.

El Plan General “Estructural” ha establecido los criterios de equidistribución que hayan de regir su desarrollo, ponderando la viabilidad económica que permita garantizar la ejecución de sus previsiones de gestión urbanística. Se cumple lo previsto en el Art. 22.4 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, incluyendo el plan una memoria de sostenibilidad económica en la que, de acuerdo con la legislación de suelo del Estado, se ha ponderado el impacto de la actuación en las haciendas públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias, la puesta en marcha y prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

El Plan General “Estructural” contiene también la determinación de la secuencia lógica de su desarrollo territorial mediante el establecimiento justificado de las condiciones objetivas que han de cumplirse para que sea posible la incorporación de cada sector, unidad o tramo de urbanización

al contexto global del territorio, definido así un orden básico de prioridades para la ejecución de las actuaciones integradas y regulando las condiciones que estas han de satisfacer para que sea posible su programación. Asimismo, se han establecido las condiciones bajo las que sea posible la delimitación de nuevos sectores y su incorporación al proceso de transformación urbanística. Estas determinaciones se han ajustado a los criterios generales de crecimiento territorial y urbano establecidos en la normativa, incluyendo también el informe de Sostenibilidad Ambiental que indica el Art. 22.2 del TRLSRU y la memoria que asegura la viabilidad económica recogido en el Art.22.5 de la misma norma.

El Plan General Estructural ha establecido los criterios precisos para delimitar las áreas de reparto y calcular el aprovechamiento tipo de los sectores de planeamiento parcial. A tal efecto, ha fijado las directrices para calcular las cesiones de suelo de red primaria que deba asumir cada sector. En su caso ha indicado que infraestructuras de dicha red primaria deben ser ejecutadas con cargo a sectores concretos, para satisfacer sus respectivas necesidades funcionales, así como las consecuencias económicas o equidistributivas que se deriven de la posible ejecución anticipada de la correspondiente infraestructura por la administración.

Conforme a la legislación estatal y autonómica el Plan General “Estructural” de La Línea ha respetado la previsión de suelo para promover viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, en un mínimo de treinta por cien de la edificabilidad residencial que se genere con las determinaciones y excepciones que recoge la LOUA. No obstante, dicha reserva no es inferior a lo que ha resultado de un estudio de demanda que se ha realizado con el motivo de la redacción del plan, en los términos que reglamentariamente se determinan.

#### b. Ordenación “Pormenorizada”:

En cuanto a la ordenación pormenorizada se ha establecido como desarrollo de la ordenación estructural y contiene las siguientes determinaciones:

- a) La definición y caracterización de la infraestructura verde urbana que no esté establecida como ordenación estructural, garantizando su conectividad a través de las zonas verdes, espacios libres e itinerarios peatonales que la integran.
- b) La red secundaria de dotaciones públicas.
- c) La delimitación de las subzonas, con sus correspondientes ordenanzas particulares de edificación, que incluirán sus dimensiones, forma y volumen.
- d) La regulación detallada de los usos del suelo de cada subzona, en desarrollo de las zonas de ordenación estructural del índice de edificabilidad neta aplicable a cada parcela de suelo urbano y a cada sector urbanizable, y de las actuaciones aisladas a las que el planeamiento





les ha atribuido un incremento de aprovechamiento. En el suelo no urbanizable, establecen las condiciones tipológicas de los edificios y construcciones permitidas y las características de los vallados. Asimismo, determina normas técnicas concretas para la reposición de arbolado, ampliación de caminos, limpieza de los predios, depuración de residuos y vertidos, así como otras normas de análoga finalidad.

- e) La delimitación de las áreas de reparto y la fijación del aprovechamiento tipo de acuerdo con los criterios y condiciones establecidos en la ordenación estructural.
- f) La fijación de alineaciones y rasantes.
- g) El establecimiento de los parámetros reguladores de la parcelación.
- h) La delimitación de unidades de ejecución, continuas o discontinuas.
- i) La delimitación de ámbitos de actuación sobre el medio urbano a que se refiere la normativa autonómica en materia urbanística y la legislación del Estado en materia de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

Se han tenido también en consideración las determinaciones previstas para la ordenación pormenorizada establecidas en el Art. 10.2 de la LOUA.

Son funciones del plan de ordenación "Pormenorizada" del documento de Revisión del Plan General de La Línea:

- a) Regular las ordenanzas generales de edificación en todo el término municipal, sin perjuicio de las especificadas que puedan establecer los planes parciales y de reforma interior, en atención, debidamente justificada, a las características singulares de su específico sector o área de ordenación.
- b) Se ha ordenado el suelo urbano, incluyendo los núcleos urbanizados, los asentamientos rurales ya consolidados y sus aledaños, salvo en las áreas de reforma interior previstas. También se ha ordenado los ámbitos de suelos semiconsolidados de vivienda unifamiliar en medio rural carentes de urbanización.

El Plan de ordenación "Pormenorizada" ha establecido los criterios de ordenación de los ámbitos de expansión urbana clasificados como suelo urbanizable o suelo urbano no consolidado, cuando por su amplitud y características, han configurado un sector completo de plan parcial. En estos casos, el plan de ordenación pormenorizada ha concretado, los criterios básicos para el diseño de la ordenación para que se garantice la conexión y los mismos estándares de calidad urbana que serán exigibles en la redacción del plan parcial.

La Revisión del Plan General de La Línea que aquí se presenta, contiene los siguientes documentos:

#### A1 MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

- 0. Criterios y objetivos generales
- 1. Memoria Informativa y Justificativa

#### A2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

#### A3 INVENTARIO DE ASENTAMIENTOS URBANÍSTICOS

#### A4 ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

- 1. Informe de Sostenibilidad Económico
- 2. Estudio Económico Financiero y Viabilidad Económica para las actuaciones sobre el medio urbano

#### A5 ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

- 1. Estudio complementario de suelo y vivienda
- 2. Estudio complementario de tráfico, aparcamiento y transporte.

#### A6 MEMORIA DE PARTICIPACIÓN

#### A7 RESUMEN EJECUTIVO

#### B. PLANOS

##### Información:

##### **Situación**

IS.01	Situación
IS.02	Ortofotografía
IS.03	Topografía

##### **Medio Físico**

IM.01	Geología
IM.02	Geomorfología Terrestre
IM.03	Geomorfología Litoral
IM.04	Pendientes medias
IM.05	Unidades Ambientales
IM.06	Calidad Ambiental
IM.07	Hidrología Litoral /Red fluvial
IM.08	Hidrogeología
IM.09	Vegetación
IM.10	Zonas Forestales



IM.11	Fauna
IM.12	Usos del suelo
<b>Riesgos</b>	
IR.01	Riesgos Geotécnicos Sísmicos
IR.02	Riesgos de erosión
IR.03	Riesgos de inundación
IR.04	Riesgos de incendios

#### Afecciones jurídico administrativas

IA.01	Hábitats Interés comunitario
IA.02	Áreas incendiadas
IA.03	Espacios protegidos
IA.04	Patrimonio cultural
IA.05	Vías Pecuarias
IA.06	Carta arqueológica
IA.07	Bienes PHA
IA.08	Recursos Hídricos
IA.09	Recursos Costas
IA.10	Carreteras Estatales
IA.11	Carreteras Autonómicas
IA.12	SNU EP_PT
IA.13	Ministerio de Defensa

#### Plan General vigente

IU.01.00	Estructura general del territorio
IU.02.00 -	Clasificación
IU.03.00 -	Calificación, usos y sistemas

#### Infraestructuras

II.01.00 - II.01.23	Red Viaria
II.02.00 - II.02.23	Red Abastecimiento
II.03.00-II.03.23	Red Saneamiento
II.04.00-II.04.23	Red Pluviales
II.05.00-II.05.07	Red Gas
II.06.00-II.06.23	Red Alta y Media Tensión

II.07.00-II.07.23	Red Baja Tensión
II.08.00- II.08.23	Red Telecomunicaciones
II.09.00-II.09.23	Recogida Residuos Urbanos

#### Ordenación

##### Ordenación Estructural

OE.SNU.00-OE.SNU.05	Suelo No Urbanizable y Afecciones
OE.CLA.00-OE.CLA.05	Clasificación del suelo
OE.EGT.00-OE.EGT.05	Estructura General del Territorio
OE.UG.00-OE.UG.05	Usos y edificabilidades globales

##### Ordenación Pormenorizada

OP.CUS.00-OP.CUS.65	Calificación, usos y sistemas
OP.SL.00-OP.SL.05	Sistema local de dotaciones

#### Infraestructuras

OI.01.00 - OI.01.23	Red Viaria
OI.02.00 - OI.02.23	Red Abastecimiento
OI.03.00-OI.03.23	Red Saneamiento
OI.04.00-OI.04.23	Red Pluviales
OI.05.00-OI.05.07	Red Gas
OI.06.00-OI.06.23	Red Alta y Media Tensión
OI.07.00-OI.07.23	Red Baja Tensión
OI.08.00- OI.08.23	Red Telecomunicaciones
OI.09.00-OI.09.23	Recogida Residuos Urbanos

#### C. NORMAS URBANÍSTICAS

#### D. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO



## E. CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS

### F. ANEXOS:

1. Estudio de inundabilidad
2. Estudio acústico
3. Estudio de impacto de género
4. Estudio vías pecuarias
5. Valoración de impacto en la salud

## 2 EL NUEVO PLAN GENERAL: JUSTIFICACIÓN DE SU REDACCIÓN

El Plan General que ahora se revisa, aprobó su Texto Refundido en 1.993, después de un largo y complejo proceso de tramitación administrativa que se inicia en 1.980 y finaliza en 1.985, con diversos procedimientos de modificaciones y adaptaciones hasta Septiembre de 1.989 que se aprueba definitivamente con un posterior Texto Refundido aprobado en Julio de 1.993, y cuya Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) se aprueba posteriormente el 13 de Abril de 2.009. Sirvan estos datos administrativos para constatar que desde hace más de 30 años no se ha realizado en la Ciudad de La Línea una revisión profunda ni actualización de sus contenidos urbanísticos, lo cual le ha impedido no sólo afrontar los problemas que actualmente sufre la ciudad, sino tampoco poder atender las nuevas necesidades y desarrollos que requiere La Línea en su futura y necesitada transformación urbana.

Todo ello justifica la decisión municipal de promover la revisión administrativa de dicho Plan General, debido principalmente al agotamiento de sus contenidos urbanísticos y también a la necesidad de integrar todas las normativas sectoriales que requiere la planificación de la ciudad para plantear un nuevo modelo urbanístico que pueda solucionar sus actuales problemas de ordenación y concretar las expectativas que demanda su futuro desarrollo. Finalmente, la obligatoriedad de revisar el modelo territorial en cuanto a su adecuación a la legislación ambiental como al planeamiento territorial vigente, justifica también analizar en profundidad esta revisión del Plan General más allá de sus clásicas exigencias exclusivamente administrativas, por cuanto puede suponer también una importante oportunidad para desarrollar una atractiva apuesta urbanística ante la necesidad de atender con urgencia los complejos problemas urbanos, sociales y económicos que padece la ciudad.

## 3 OBJETIVOS GENERALES

### 3.1 CONVERTIR LOS PROBLEMAS EN “OPORTUNIDADES”

En cuanto a las principales cuestiones anteriormente expuestas que justifican también plantear esta revisión del Plan General, podríamos resumir principalmente la necesidad de clarificar el

modelo estructural de la ciudad que requiere la integración de las “nuevas infraestructuras” que han generado los desarrollos urbanísticos de sus ámbitos territoriales colindantes de Gibraltar, Bahía de Algeciras y Costa del Sol, en donde la Ciudad de La Línea se ha convertido en importante rótula territorial; la obligada reordenación de la importante herencia del Centro Histórico que requiere un nuevo “Catalogo de Protección” de su importante Patrimonio y la cualificación de su actividad urbana; en los Suelos Urbanos Consolidados de la Ciudad la concreción de nuevas propuestas de ordenación capaces de solucionar los problemas heredados de sus desarrollos urbanísticos y las necesarias continuidades de su “viario medio” mediante una acción “urbanizadora” que sea capaz de “mejorar la ciudad heredada”; y completar los sistemas “vianos estructurantes” recuperando sus “fachadas marítimas”, especialmente de Levante, para “asomar” la ciudad al mar y potenciar su paisaje litoral, consolidando sus paseos litorales de Poniente y Levante y completar el modelo viario “radioconcéntrico” con las nuevas “Rondas Norte” y “Eje Norte”.

Así mismo, la necesaria cualificación urbanística de los espacios centrales del Parque Princesa Sofía y la mejora de sus Espacios Deportivos para potenciar su actividad colectiva por la cercanía al Centro Urbano; una mayor definición del modelo estructural de escala territorial de la ciudad, en su relación con Gibraltar, Bahía de Algeciras y Costa del Sol, mediante la creación de nuevas “centralidades” económicas, productivas y turísticas que potencien sus nuevas relaciones y desarrollos tanto de escala urbana como territorial; definir un programa de estrategias “intervenciones” que a modo de “acupuntura urbanística” sean capaces de dinamizar procesos de cualificación urbana y social de la ciudad precisamente en sus tejidos más necesitados.

Así mismo, son importantes objetivos la búsqueda de una “oferta residencial” más acorde con su propia demanda social; nuevos “suelos productivos” que puedan generar espacios de innovación tecnológica en sus zonas industriales; incrementar la “dotaciones” y “espacios libres” como elementos estructurantes de la ciudad, dotando de mayor “urbanidad” a la ciudad heredada; solucionar los grandes problemas de los asentamientos irregulares y sectores más desagradados de la ciudad..., podrían ser algunas de las principales razones para plantear esta nueva y necesaria revisión del actual Plan General con el fin de mejorar la “imagen urbana” que requiere la Ciudad de La Línea y la necesaria cualificación social y económica que necesita con urgencia su población. Y todo ello, mediante una eficaz gestión capaz de “equilibrar intereses privados y públicos” como principal objetivo de las calificaciones urbanísticas del suelo a través de los adecuados repartos de aprovechamientos urbanísticos que los legitime, recuperando la iniciativa municipal el control de gestión del desarrollo de la ciudad mediante instrumentos urbanísticos creados a tal fin. Serán “concretas” propuestas que nacen con su vocación de resolver también “concretos” problemas de la ciudad, tanto de su ordenación espacial, organización funcional y



articulación territorial del sitio de la ciudad en su referencia a la Bahía de Algeciras y la Costa del Sol, así como con sus hitos paisajísticos del Peñón de Gibraltar y Litoral de Levante, reconciliando esa necesaria relación paisajística y territorial de la Ciudad de La Línea con su entorno más referencial. Su "lógica", debe ser entendida desde la "razón" urbanística contenidas en los objetivos globales del Plan; su "eficacia", desde su posibilidad de hacerse realidad sus actuaciones a través de un justo, ágil y eficaz modelo basado en los equilibrios de rentabilidad pública y privada que su "gestión pública" garantice su propia viabilidad. En definitiva, podríamos definir el modelo de esta revisión del nuevo Plan General de La Línea como un "Plan-Proyecto" de estructura general "unitaria" y al mismo tiempo "fragmentaria" en las diferentes actuaciones "terapéuticas" que como "proyectos estratégicos" propone el documento del nuevo Plan para "curar" o solucionar los problemas urbanísticos y sociales que actualmente padece la ciudad.

### 3.2 ALGO MÁS QUE UN PLAN GENERAL: UN "PROYECTO DE CIUDAD"

Por tanto, la redacción de un nuevo Plan General para La Línea de la Concepción se convierte en una buena oportunidad para plantear y definir alternativas y propuestas de futuro que requiere la ciudad para incorporarse al importante "discurso de ciudades" que se está consolidando actualmente en nuestra cultura urbanística del siglo XXI, en dónde la ciudad de La Línea con su escala de "ciudad media" no debe desaprovechar. En este sentido, las propuestas del nuevo Plan General, van dirigidas no sólo a establecer las condiciones del desarrollo de la Ciudad de La Línea sino, y principalmente, a definir un auténtico "Proyecto de Ciudad" capaz de potenciar sus nuevas señas de identidad, y, en consecuencia, las concreciones de las nuevas demandas y necesidades futuras que sean capaces de solucionar sus actuales situaciones de crisis que generan sus diversos problemas tanto urbanísticos como sociales. En este sentido, este documento de Revisión de Plan General puede ser también una buena ocasión para diseñar y visualizar estas propuestas desde la estrategia de un conjunto de intervenciones que entrelazadas todas ellas dentro de la estructura general de la ciudad tratando de desarrollar más un modelo de "Proyecto de Ciudad", apoyado en un conjunto de intervenciones ubicadas estratégicamente en el tejido de la ciudad a modo de "acupuntura urbana", que en una serie de abstractas medidas exclusivamente administrativas de ineficaz terapéutica ante las necesarias actuaciones que exigen los muchos y complejos problemas de La Línea.

Esta idea de plantear y definir un "Proyecto de Ciudad" para La Línea de la Concepción, se basa en la necesidad de superar los modelos clásicos de los anteriores Planes Generales (en dónde la calificación del suelo se convertía en el casi exclusivo discurso de sus contenidos), para poder definir las condiciones urbanísticas de un auténtico "proyecto" de escala urbana y territorial con capacidad de plantear formalmente estratégicas propuestas que nos aporte las necesarias y

también concretas soluciones que requiere la ciudad, poniendo límites a los excesos privados y fortaleciendo la demanda pública en la búsqueda de ese equilibrio entre los intereses públicos que deberán legitimar en todo caso a los intereses privados que se deriven de las calificaciones urbanísticas del desarrollo del nuevo Plan General de La Línea. Y todo ello, recuperando las buenas herencias de la planificación urbanística de aquellos primeros años de la transición democrática de los años 80, en dónde el Plan se convertía en un documento municipal de ilusionantes propuestas en donde sus contenidos y gestiones se habían basado en sus procesos de participación pública, que hacía posible precisamente una didáctica información capaz de hacer "entendible" no sólo el documento técnico a la ciudadanía, en su manera de reflejar y narrar el conjunto de los proyectos de la ciudad, sino también de la necesaria "concertación" con los agentes públicos y privados para que se posibilite "hacerlas realidad" desde la iniciativa y tutela municipal como "promotor y responsable" del documento del Plan General para ordenar, solucionar y equilibrar los intereses colectivos de la ciudad. Y para ello, los procesos de información y participación pública han tenido un importante papel en la puesta en valor del nuevo Plan General de La Línea, consensuando mediante adecuados programas participativos, las opiniones, ideas y criterios con el fin de obtener el necesario consenso colectivo sobre los contenidos y propuestas para la concreción y definición del presente nuevo documento del Plan General.

### 3.3 COMPLEJIDAD Y MODERNIDAD: NUEVAS "CENTRALIDADES" URBANAS Y TERRITORIALES

Entendemos que la "modernidad" de la Ciudad es principalmente el resultado lógico de un proceso continuo de transformación que se produce a lo largo de su historia. Actualmente podemos observar que en las ciudades se está originando una nueva modernización, más avanzada y compleja, basada principalmente en los nuevos requerimientos demandados por los desarrollos que se están produciendo en sus transformaciones y que están sustituyendo a los limitados modelos del pasado que sufre aún la ciudad de La Línea. Así mismo, a ello hay que añadir el importante cambio de escala que han provocado las nuevas infraestructuras del transporte y la movilidad urbana que va a originar nuevas relaciones sociales y relacionales que los usuarios de la ciudad demandarán para "vivir y trabajar", organizándose en una tupida y diversa red que conformarán la base de la interdependencia entre ellos como una nueva solidaridad y reparto de sus intereses colectivos que en La Línea ha resultado importante considerar por sus relaciones sociales y económicas con sus tres ámbitos territoriales de Gibraltar, Bahía de Algeciras y Costa del Sol. Hemos pasado de las comunidades "rurales", a las comunidades "urbanas" del XX y actualmente a las comunidades "territoriales" del XXI, produciéndose en la ciudad una importante "mutación" de escala mediante la aparición de esta nueva "escala territorial" de la ciudad.





Ya no son suficientes las determinaciones estáticas y rígidas que en el excesivo largo plazo definían los anteriores Planes Generales, basadas casi exclusivamente en la regulación abstracta de normas para controlar el futuro de la ciudad. Como dice el sociólogo Francois Ascher, el nuevo urbanismo de este siglo XXI se basará *"en una gestión más reflexiva, adaptada a una sociedad compleja y a un futuro incierto"*.

La nueva situación nos presenta un espacio más mestizo, indefinido y complejo, en donde su "modelo" ya no puede corresponderse con la de un proyecto uniforme o unitario en sus determinaciones urbanísticas, sino por lo contrario podríamos afirmar que habitamos "territorios" sin unos claros límites, en donde las actuaciones se suceden según decisiones estratégicas de inversión productiva o administrativa, localizándose en las oportunidades que nos presenta y provocan las nuevas actuaciones o infraestructuras. No existe ya "una ciudad", sino "muchas ciudades" dentro de la "ciudad" que adquiere ya su "otra" escala urbana o territorial a través de sus nuevas "centralidades", que se ubican estratégicamente en el tejido de la ciudad de La Línea, que les aportará el valor referencial y de reparto de actividades que requiere la ciudad para potenciar todos los sectores de su trama urbana y territorial evitando la excesiva centralización de su actual centro urbano, con el consecuente olvido y abandono de sus sectores periféricos.

Habitamos territorios "posmetropolitanos" estructurados por las redes de comunicación, en donde su dimensión es más de carácter temporal que espacial, en cuanto que definimos más el "tiempo" que se tarda en llegar que la "distancia" a la que se encuentra. El filósofo Massimo Cacciari, refiriéndose a la "ciudad", decía: *"La ciudad en su historia es el experimento perenne para dar forma a la contradicción, al conflicto"*.

Y para ello, el nuevo Plan General de La Línea enlaza con estos criterios de las "nuevas centralidades" que intenta superar y solucionar los complejos problemas de sus desordenados desarrollos desde la necesidad de encontrar soluciones en la aplicación de instrumentos urbanísticos adecuados a dichas realidades. Su ensayo se plantea en unos momentos de grandes conflictos de identidad urbana de La Línea ante sus necesarios cambios profundos, tanto urbanísticos como económicos, a los que deberá no sólo atender, sino también encontrar concretas actuaciones que sean capaces de superar la difícil situación actual en la que se encuentra la Ciudad de La Línea en donde estas referencias urbanas y territoriales de las nuevas "centralidades" puede jugar un importante papel en "referenciar y potenciar" las áreas degradadas de la ciudad. Por otro lado, la necesidad de recuperar la "acción pública" del planeamiento, para controlar los desarrollos y problemas de la ciudad desde la iniciativa municipal, y los nuevos requerimientos que exigen sus nuevos procesos de gestión urbanística, se conforman en objetivos básicos para la redacción de esta Revisión del nuevo Plan General, en donde las propuestas de sus nuevas "centralidades" urbanas y territoriales pueden generar la cualificación urbana y

potenciar la actividad económica que requiere la ciudad en estos momentos de búsquedas de nuevas alternativas en sus sectores más periféricos y abandonados.

Todo ello, puede suponer precisamente una buena ocasión y oportunidad colectiva para encontrar también diferentes "salidas" a una compleja y conflictiva situación que está sufriendo la Ciudad de La Línea ante la ineficacia y agotamiento de los actuales modelos de sus desarrollos urbanísticos y económicos. Porque más que una "crisis" estamos actualmente ante un cambio de "ciclo" para el futuro desarrollo de La Línea, que ya no le será posible salir de la "crisis" con medidas similares a las de antaño porque las situaciones nunca volverán a ser como "antes" después de las crisis económicas que han provocado los graves conflictos sanitarios, y en todo caso las nuevas realidades requerirán iniciativas muy diferenciadas para escapar de los actuales estados críticos que sufre actualmente La Línea. Más que una crisis coyuntural o pasajera, nos encontramos ante un profundo "cambio de modelo", tanto urbano como económico, a los que deberá atender y definir el nuevo Plan General de la Ciudad de La Línea desde su propia capacidad instrumental para solucionar sus actuales problemas urbanísticos y el de sus futuros desarrollos.

### 3.4 CONCRETAR LAS ACTUACIONES: LA "ACCIÓN TERAPÉUTICA" DE LAS PROPUESTAS DEL PLAN

El nuevo Plan General intenta definir y concretar sus actuaciones como "acción terapéutica", a modo de lo que hemos denominado en otros trabajos urbanísticos realizados (como en el Plan de Ronda en 1.988 o Córdoba en 1.997) acciones de "acupuntura urbanística" sobre los diferentes "tejidos" de la ciudad, ubicando "estratégicamente" un conjunto de propuestas que fueran capaces por sí mismas de cualificar el tejido urbanístico y definir la "forma" de la ciudad, facilitando de esta manera los futuros procesos de desarrollo.

Su puesta en valor no sólo se ha realizado desde el "conocimiento de la ciudad", con su pasado y presente redescubriendo y analizando todos los documentos urbanísticos que han incidido en el desarrollo de la ciudad, sino también con la concreción urbanística de sus soluciones o proyectos estratégicos definidos a través de un orientado diseño formal de las propuestas como "concreción proyectual" para poder exponer y controlar los objetivos de las propias ideas del Plan. No se diseña formalmente para reflejar exclusivamente imágenes edilicias, sino que se han realizado desde su necesidad urbanística basada en su estratégica ubicación y las características para hacerse realidad en la futura gestión desde la concepción global del Plan.

Las propuestas definidas y dibujadas a modo de orientación en las determinaciones del Plan, no sólo es una adecuada herramienta de representación de ideas, sino también importante metodología de comprensión de la realidad que se intenta exponer para el desarrollo de las





propuestas del Plan. Supondrá un instrumento fundamental para abordar mediante el reto de su definición y concreción, una lectura comprensiva de los contenidos que se plantea en el nuevo Plan General.

### 3.5 REFERENCIAS UNITARIAS Y FRAGMENTARIAS: "PLAN-PROYECTO"

Según lo anteriormente expuesto, podríamos afirmar que los contenidos que se plantean para el desarrollo urbanístico de La Línea son "algo más" que exclusivamente determinaciones administrativas o normativas, que si bien hay que atender no van a resultar ser suficientes para conseguir esa "curación" de la ciudad de La Línea ante sus diferentes y difíciles problemas a los que se enfrenta actualmente. Se trata, ante todo, de plantear un nuevo Plan que sea capaz de ir más allá de las propias consideraciones administrativas ya evidentes e indiscutibles que todo Plan requiere: ya no bastará solamente con que el documento del Plan cumpla con toda la amplia y compleja legislación vigente (cuestión que se da por sabido que así debe ser), ni que su ordenación urbanística tenga la corrección administrativa de sus propuestas (puesto que son mínimos contenidos técnicos exigibles en todo documento), sino que la novedad en este nuevo Plan General de La Línea será conseguir definir y diseñar las acciones estratégicas y desarrollarlas con instrumentos capaces de "hacerlas realidad", mediante una transparente "gestión" que posibilite una correcta "viabilidad económica" que las haga posible en prudentes "plazos" de tiempos adecuados a las necesidades que demanda la Ciudad de La Línea y que deberán definirse en su documento del nuevo Plan, cuyo respaldo de una amplia "participación colectiva" le asegure el máximo "consenso colectivo" que debe obtener a lo largo de su proceso de redacción.

En este sentido, ha sido preciso congraciarse las directrices de la planificación ("plan") como documento que ordena globalmente la ciudad, con las estratégicas propuestas diseñadas ("proyecto") que a modo de "fragmentos" se integren prioritariamente dentro de dicho orden general. Sin embargo, la idea de que la ciudad se construye a "fragmentos" puede llevar a la consideración de que el Plan puede ser un "conjunto de proyectos", y algo de verdad puede haber en esta afirmación sobre todo si tenemos en consideración que en último término el problema del proyecto debe responder al problema de la ciudad, pero esta revalorización del "fragmento" que el Plan de La Línea asume y desarrolla en su "puzzle" tanto urbano como territorial, descubriendo vacíos, discontinuidades, contradicciones..., ha sido también matizada. El Plan de La Línea no es simplemente un conjunto de proyectos sino un "conjunto de estrategias" definidas por "proyectos estratégicos". Concretas intervenciones capaces de dinamizar procesos, coordinar elementos territoriales o urbanos, difundir "ideas de ciudad y territorios" con el principal objetivo de reactivar "nuevas economías" que potencien y cualifiquen el "orden físico y social" de la Ciudad de La Línea.

De ahí que los proyectos o propuestas en el nuevo Plan se plantean como un conjunto de diversas y concretas estrategias, como un "collage" de ideas con los que ha intentado desarrollar las distintas estrategias expuestas en el Plan, y sin que ello pueda inducir a entender este conjunto de propuestas como un "puzzle" sin orden, sino muy al contrario como una manera coordinada de recomponer este "orden" basado en una nueva racionalidad, un "mosaico" que adquiere su justificación de acción y su razón de ser dentro del orden global de la ciudad en donde se integra y en la "interacción" que son capaces de producir para solucionar los problemas generales de la ciudad.

Para conseguir estos objetivos, el Plan reconoce las capacidades públicas y privadas, entendiéndolas conjuntamente y posibilitando salidas diferenciadas a los graves "estados de crisis" que padece actualmente la Ciudad de La Línea y su territorio. Para ello, ha intentado reconstruir las credibilidades públicas en generar, dinamizar o potenciar nuevos procesos económicos y urbanos con claras y concretas intervenciones que cualifiquen la actividad urbana y social de la ciudad. Desde este argumento se posibilita también asociar el plan urbanístico a la "ejecución y gestión" del conjunto de las propuestas, a las decisiones presupuestarias, y a las consideraciones sobre la asignación de los recursos "públicos y privados", así como a las políticas municipales tanto regionales como estatales en donde el control municipal de la planificación será base principal sobre la cual se desarrollan el conjunto de las propuestas que se plantean en el Plan General.

### 3.6 UNA APUESTA POR EL EQUILIBRIO PÚBLICO-PRIVADO: LA GESTIÓN DEL PLAN

Encontrar un adecuado equilibrio entre los intereses públicos y privados, ha resultado ser siempre una de las principales cuestiones en la reflexión urbanística de los Planes Generales. En nuestro caso, no se trata de realizar un documento rutinario de "revisión" sin atender esa imprescindible necesidad de dicho equilibrio, y que posiblemente sería difícil de evitar en las actuales circunstancias de búsqueda de esas soluciones que requiere con urgencia la Ciudad de La Línea, sino la de definir los equilibrios "público-privados" que sean capaces de poner en marcha las "nuevas oportunidades" que requiere la ciudad para solucionar sus problemas urbanísticos y sociales desde la iniciativa municipal en la propia gestión del Plan. Y todo ello no sería posible sin el diseño de una "eficaz" gestión que puede desbloquear aquellas cuestiones heredadas, o la puesta en marcha de los nuevos desarrollos que tendrán difícil resolución si no se cumplen estos principios de equilibrio de la necesaria concertación "público-privado" que deberá tutelar el Ayuntamiento a través de sus iniciativas y controles urbanísticos. Por tanto, trataríamos por un lado de revisar en profundidad los instrumentos o normas del actual Plan de la ciudad heredada, y plantear una nueva estrategia urbanística que deberá definir el nuevo marco económico y



urbanístico del Plan General mediante una cuidadosa selección de las actuaciones y proyectos estratégicos que desde el nuevo Plan sean capaces de cualificar y potenciar la dinámica económica y social que requiere la ciudad.

Por todo ello, es evidente que la apuesta por la Gestión urbanística del Plan se convierta en uno de los principales objetivos del nuevo Plan General de La Línea. Será imprescindible equilibrar las rentabilidades productivas (o “privadas”) que producen las calificaciones urbanísticas del suelo, con las rentabilidades sociales (o “públicas”) que precisamente las puede legitimar desde el Plan. Este equilibrio “público-privado” deberá basarse también en el necesario reparto de responsabilidades y de capacidades de gestión y financiación que requiere este tipo de Gestión, con el fin de no caer en los extremos de una excesiva concentración de la “oferta pública” que haría difícilmente viable su posibilidad de ejecución, o una exclusiva “oferta privada” que monopolizaría el mercado con los consiguientes peligros especulativos. Desde la concreción de ese reparto de aprovechamientos y responsabilidades pública-privadas, que el Plan define y concreta en el conjunto de sus propuestas, deberá entenderse la viabilidad urbanística y económica de dichas propuestas que desde la iniciativa municipal deberá controlar e impulsar para garantizar dichos objetivos.

### 3.7 UN NUEVO MODELO RESIDENCIAL: “LA VIVIENDA COMO EQUIPAMIENTO”

El análisis conceptual del producto residencial ligado estrechamente a la obtención del necesario “equipamiento” dentro del conjunto de sus estratégicas y equitativas ofertas para la ciudad, parece que podría ser sin lugar a dudas un importante criterio para abordar en el Plan General este producto que se ha convertido actualmente en una de las importantes demandas para los ciudadanos de La Línea. Para conseguir este objetivo, parece importante replantear las políticas de vivienda con unas determinadas y específicas estrategias, desarrollando ordenaciones adecuadas para una serie de nuevos modelos tipológicos que se ajusten mejor tanto a la nueva demanda existente como a las necesidades que requieren sus futuros desarrollos para completar el uso “habitacional” con el “relacional” que le aportan las dotaciones de los Equipamientos.

Como objetivo urbanístico del nuevo Plan General de La Línea respecto al uso residencial, no se trata tanto de desarrollar un programa de nueva oferta residencial, sino también concretas actuaciones de “rehabilitación y regeneración” de los sectores residenciales existentes en la ciudad consolidada que requieren intervenciones de reformas interiores a través de las figuras de los ARI (Áreas de Reforma Interior) o bien de las Áreas Homogéneas o Actuaciones de Dotación o Equipamiento que con carácter puntual se requiera; y por otro, en los nuevos desarrollos con estratégica posición. Para ello, se ha partido de un análisis general de la oferta residencial que necesita las nuevas exigencias residenciales, principalmente en las zonas “centrales” de su trama

consolidada mediante las nuevas “Centralidades Urbanas” a través de las actuaciones singulares capaces de dinamizar y cualificar su actividad urbana y económica, de manera que entendamos el “Centro” y la “Periferia” como dos sectores de la ciudad inseparables con capacidad de entenderse y relacionarse en cuanto también a la oferta y usos residencial, construyendo y revitalizando esta oferta residencial en la pieza Central de la ciudad sin caer en las negativas y ya típicas confusas contradicciones de “vaciar” los “centros” de residencia terciarizándolos en favor de las “periferias”.

La importante demanda de vivienda que se puede producir en la Ciudad de La Línea en los próximos años, podríamos justificarla en los siguientes principales motivos: demográfico, ausencia de ofertas adecuadas, hacinamiento y emancipación, reposición y cambio de vivienda actual por ofertas residenciales más cualificadas. El primer motivo podríamos centrarlo en la presión que la “demanda demográfica” puede ejercer en las condiciones futuras de La Línea, debido principalmente a las nuevas expectativas que puede también abrir el nuevo Plan, y que va a requerir acciones urbanísticas que atiendan estas demandas residenciales, cuyas principales características urbanas puedan ser diseñadas para su función de “vivir” y no sólo como simples “dormitorios” que los convierta en barrios o “guetos” aislados de la estructura y actividad urbana. Por otra parte, tengamos en cuenta que durante estos últimos años no se han realizado unas ofertas residenciales adecuadas a la demanda “solvente” de La Línea que garantice su capacidad de acceso a la misma que parece no coincidir con los modelos residenciales que se ofrecen actualmente. Esta situación ha provocado cierto desequilibrio en la oferta y demanda residencial que actualmente el mercado deberá volver a equilibrar con cierta celeridad mediante adecuadas y diferenciadas propuestas que el nuevo Plan General planifica en sus contenidos, posibilitando operaciones “públicas-privadas” de obtención de suelos para generar estas innovadoras ofertas residenciales que requiere la actual demanda que no sólo se va a centrar en La Línea sino también en la que se pueda producir en sus entornos colindantes de Gibraltar y Bahía de Algeciras.

Un segundo motivo sería la “falta de ofertas especialmente adecuadas y atractivas para la nueva población joven” que se incorpora al mercado de la vivienda, y la manifiesta delimitación de recursos económicos para acceder a la misma. Estas podrían ser las principales causas para que los jóvenes no emancipados actualmente en la ciudad puedan acceder al mercado de la vivienda. La crisis del empleo juvenil, y en consecuencia de sus niveles de solvencia, ha producido un considerable aumento de la necesidad de fijar su propia residencia en el hogar paterno. Esta situación provoca un “hacinamiento” familiar que exige resolverse mediante una estudiada oferta residencial y adecuada financiación del producto que se ofrece.

El tercer motivo serían las “nuevas condiciones de producción residencial”, y la necesidad de pasar del concepto de “barrio dormitorio” de las periferias urbanas de La Línea al concepto más atractivo



de “barrio activo” de las nuevas propuestas del Plan. Se basa fundamentalmente en entender que actualmente ya no es admisible, (ni desde un punto de vista social, ni desde la propia perspectiva comercial), la oferta exclusiva de la “vivienda” sino se complementan con los “servicios” complementarios que se ofertan con ella. Se trata de plantear un nuevo modelo en donde el auténtico “motor” de actividad urbana que necesitan los nuevos sectores residenciales sean precisamente la cualificación y posición estratégica de estos “servicios” (usos productivos, comerciales y equipamientos), convirtiéndose así en auténticos “focos de atracción” para el futuro usuario de la vivienda, cuya exclusiva y única oferta residencial ya no satisface a las nuevas demandas de usuarios que exigen “algo más” que una simple vivienda.

La posibilidad de acceder a “mejores productos residenciales”, de mayor calidad urbana y ambiental, podría ser el cuarto importante motivo generador de las actuales demandas residenciales. Al igual que en el punto anterior, se trata de plantear un nuevo producto más “imaginativo” que sea capaz adecuarse a las necesidades que se reclaman desde la demanda actualmente existente. En este sentido, sería importante desarrollar precisamente desde el nuevo Plan General de La Línea innovadores productos residenciales basados en las actuales demandas sociales. Se trata de hacer que las “casas” y la “ciudad” sean y parezcan lo que los ciudadanos requieren para reconocerlas como tales conceptos.

### 3.8 HACIA UNA “CIUDAD INCLUSIVA”: LA “HABITABILIDAD” DE LA CIUDAD

Las ciudades constituyen espacios de desarrollo socioeconómico si bien, al mismo tiempo, también tienen asociados problemas de vulnerabilidad, desigualdad y exclusión social. Los planes urbanísticos tienen el reto de enfrentarse, entre otros, a dichos problemas y para ello deben tener en cuenta la perspectiva de los grupos de población más vulnerables como así planteamos en el nuevo Plan General de La Línea para lograr una mayor “habitabilidad” en sus ofertas de uso colectivo. Cabe recordar que en la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible celebrada en Nueva York en septiembre de 2015, la Organización de Naciones Unidas adoptó formalmente una nueva y ambiciosa Agenda de Desarrollo Sostenible siendo uno de sus objetivos *“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”* y para lograrlo se establece como meta *“proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”*. Asimismo, propone como otro objetivo *“Alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas”*.

Siguiendo estas directrices la Nueva Agenda Urbana de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) que tuvo lugar en Quito, del 17 a 20 de octubre de 2016, reorienta la manera en que se planifican, se

diseñan, se financian, se desarrollan, se administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos. Entre los objetivos que se persiguen está el *“lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible (...), asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones (...) y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados”*. De igual modo se refuerza este objetivo transversal, especificando en muchos de los temas que se abordan, que se harán *“teniendo en cuenta la edad y el género”*.

También la Agenda Urbana de la UE adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, tanto a nivel nacional y regional como en las propias ciudades.

España está comenzando a desarrollar una Agenda Urbana que, a nivel nacional, contribuya a cumplir con los objetivos planteados por las nuevas Agendas Urbanas Internacionales aprobadas recientemente y en Andalucía este movimiento internacional se ha incorporado mediante la Agenda Urbana de Andalucía, aprobada recientemente por acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de septiembre de 2018 y que también recoge dichos objetivos (*“Agenda Urbana de Andalucía 2030”*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio 2018).

Asimismo, son ya muchos los gobiernos autonómicos que han elaborado documentos específicos sobre medidas para conseguir un “urbanismo inclusivo” medidas que el nuevo Plan de la Línea también se contemplan, sobre todo teniendo en cuenta las especiales características de la ciudad, que tiene un alto grado de vulnerabilidad urbanística y social debido en gran parte a la existencia de unos barrios muy degradados, con un viario excesivamente estrecho e inseguro, y con una elevada tasa de desempleo. Para ello, se ha tomado como referencia los contenidos de los siguientes documentos como base del análisis de este apartado de “Ciudad Inclusiva”:

- Urbanismo con perspectiva de género”. Instituto Andaluz de la Mujer. Junta de Andalucía. 2006
- “Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género”. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Gobierno Vasco. 2012
- “Set para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano”. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalitat Valenciana. 2017.

Esta situación de inseguridad y vulnerabilidad urbanística afecta especialmente a los colectivos de niños, mujeres y personas mayores o con discapacidad y supone una importante debilidad que obstaculiza el camino hacia la cohesión social y el desarrollo socioeconómico de la ciudad. Por





todo ello el nuevo Plan de la Línea se plantea solucionar dicha situación mediante diversas actuaciones y medidas, con especial atención a las destinadas a las mujeres, niños y personas mayores porque, sin perjuicio de plantear un Plan con perspectiva de género por la aplicación de los documentos antes citados, está absolutamente demostrado, con datos objetivos y contrastados en diversos estudios, y así debe ser reconocido, que las mujeres, además de ser un grupo vulnerable, constituyen el grupo social que más usa la ciudad y el transporte público y el que más cuida de otros colectivos que también están en situación de vulnerabilidad (niños y personas mayores o con discapacidad).

De acuerdo a ello, entendemos que, si desde el nuevo Plan se mejora la ciudad con medidas específicas dirigidas a este colectivo, no sólo se estará contribuyendo a su justo reconocimiento y a su inclusión, visibilidad y protagonismo en la sociedad y en la ciudad, sino que se mejorará su calidad de vida y la de todos los colectivos más vulnerables, sin perjuicio de otras actuaciones específicas destinadas a estos. Obviamente, para la consecución de estos objetivos de “inclusión” es necesario impulsar medidas, grandes y pequeñas, en todos los campos, tanto públicos como privados, en donde el nuevo Plan de la Línea supone un instrumento fundamental para conseguir avances mediante algunas medidas concretas y prácticas. Entre estas medidas cabe destacar las siguientes:

- Previsión de nuevas actuaciones urbanizadoras que generen mayor multifuncionalidad, compacidad y proximidad, contribuyendo a reducir la actual segregación de usos en el territorio y los desplazamientos.
- Regulación de unas medidas generales de diseño urbano bajo los principios de ordenación para una ciudad más segura para los futuros desarrollos urbanos, ya sean de nueva urbanización o de regeneración urbana.
- Actuaciones de regeneración urbana de barrios obsoletos y degradados en los que se contemplarán una mezcla de usos, con viviendas, comercios, oficinas, centros de salud, bibliotecas, escuelas, parques, etc., que aporten multifuncionalidad y proximidad, y la utilización prioritaria del transporte público, mediante el control del tráfico privado, así como el diseño de viviendas con espacios privativos abiertos que aporten mayor visualización del barrio y, con ello, mayor seguridad a las personas.
- Mejora del viario del centro urbano, ampliando las aceras, mejorando la iluminación y eliminando barreras arquitectónicas.
- Incremento de los espacios libres públicos, que deberán ser diáfanos y estar dotados de accesos y recorridos adaptados a la movilidad de personas con niños pequeños y personas mayores o con discapacidad y con una iluminación y un diseño que aporte mayor seguridad a todas las personas y, en especial, a las mujeres.

En definitiva, no se trata sólo de resolver urbanísticamente todas las demandas administrativas de la legislación vigente, sino también de resolver la “habitabilidad de la ciudad” para todos sus usuarios, colectivos e individuales, valorando el “placer de vivir la ciudad” que requieren en sus diferentes necesidades el conjunto de todos los “usuarios de la ciudad” que en sus diferentes capacidades y características habitan y usan la ciudad.

En este sentido, el concepto de la “habitabilidad” de la Ciudad se convierte en este nuevo Plan en un aspecto de primer orden para la toma de sus decisiones y propuestas, pues ya no bastará con la bondad “formal” de sus propuestas sino que implícitamente deberá incluir aspectos esenciales sobre la “movilidad, sostenibilidad, accesibilidad y seguridad”, que son cuestiones esenciales a tener en consideración para lograr ese objetivo que este nuevo Plan General de La Línea considera esencial obtener como es la “habitabilidad de la ciudad” para el conjunto de todos sus “usuarios” como destinatarios finales de los contenidos del nuevo Plan General de La Línea.

Este objetivo que denominamos la “ciudad inclusiva”, trata de superar cualquier otra etiqueta que no sea capaz de “incluir” las necesidades de todos sus “usuarios”, individuales y colectivos, para conseguir el principal objetivo de “vivir la ciudad” desde sus exigencias y necesidades.

### 3.9 LAS NUEVAS MUTACIONES DE LA CIUDAD: EL “PAISAJE COMO PROYECTO”

El nuevo Plan General parte de la consideración del “Paisaje” como percepción necesariamente interdisciplinar, dentro de la disciplina de la urbanística, que requiere esa necesaria transversalidad para analizar las transformaciones que se producen en sus escalas urbanas y territoriales que tendrán un contenido “proyectual”; como de muy diferente manera las que provocan las propias acciones naturales sobre el medio natural que serán más de carácter científico. Por tanto, en el primer caso podríamos reconocer que el concepto del “Paisaje” tiene su base en la percepción dinámica sobre estas transformaciones desde las “distancias visuales” con que se perciben respecto a sus diferentes referencias y escalas circundantes; y de manera muy diferente, en el segundo caso se basaría en las leyes de la naturaleza que modifican sus formas y estructuras geográficas. En base a estos principios del paisaje se han ubicado estratégicamente y diseñado el conjunto de las propuestas que se plantean en el documento del Plan, tanto en el Suelo Urbano y su relación con la ciudad consolidada, como en los desarrollos del Suelo Urbanizable cuyas concreciones de ordenación se aportan para defender sus repercusiones paisajísticas de sus implantaciones, como finalmente en los suelos No urbanizables con sus protecciones ambientales.

Podríamos llegar a la conclusión de que cada percepción del paisaje se convierte en sí misma en un descubrimiento visual, en “miradas ocultas” siempre incompletas que nos ha llegado precedida



históricamente de otras muchas lecturas, que al mismo tiempo también se transformaron en las actuaciones dinámicas que las conformaron y que dieron lugar a las formas y paisajes que percibimos, teniendo la tendencia a apropiarnos de los mismos desde nuestra cómoda cotidianidad cuando su formación nunca fue “estática” sino totalmente “dinámica”, produciéndose de esta manera una contradictoria sucesión de tiempos en donde cada paisaje heredado se niega a ser modificado por los que se lo han apropiado en su “inmovilismo”, cuando realmente solo se completa en sus transformaciones dinámicas tanto humanas como naturales.

Si reconocemos que el “Paisaje” de la ciudad se basa en la percepción visual y estética que produce la acción humana con su intervención proyectual, lograríamos encontrar algunas claves de su necesaria comprensión cultural como consecuencia de las transformaciones urbanas y territoriales que requiere la misma para concretar y desarrollar su futuro. Dicho más claramente, habría que reconocer que esta acción urbanística y cultural del paisaje tiene como objetivo intentar transformar la herencia recibida para adaptarla y dominarla como “mirada humana” que percibe las nuevas mutaciones de la ciudad, que nunca son inmutables, sino que se modifican permanentemente como reflejo cultural de cada época como podemos comprobar también en el proceso histórico de La Línea. La especial dimensión estética de su propio paisaje habría entonces que descubrirla en las equidistancias de los vacíos existentes entre las intervenciones como cualidad indispensable de la percepción dinámica del mismo, y sus “miradas sobre la ciudad” que nunca será homogénea sino “fragmentaria” en sus diferentes intervenciones. Y si el paisaje urbano tiene este fundamento en la intervención urbanística o mutación que se produce en cada época histórica de la ciudad, en el nuevo Plan de La Línea tendríamos que reconocer dichas transformaciones como “nuevas miradas” de su paisaje ante las nuevas transformaciones que se proponen en el nuevo Plan. Estas nuevas miradas sobre la ciudad de La Línea en sus nuevas periferias, espacios antropizados, con nuevos usos y demandas que requiere la ciudad para su mejora urbana y social, grandes infraestructuras..., son las que deberán forjar los “nuevos paisajes ocultos” que el nuevo Plan General de La Línea intenta descubrir y potenciar.

Como antecedentes que se han tenido en consideración en el nuevo Plan General de La Línea, habría que referirlo a los acuerdos del 20 de octubre de 2000, en Florencia, en donde se puso a la firma de los Estados el Convenio Europeo del Paisaje (CEP). Este Convenio fue ratificado por el Gobierno de España el 6 de noviembre de 2007 y está en vigor desde el 1 de marzo de 2008. Por ello, se ha convertido en un marco conceptual y normativo de referencia obligada para todas las administraciones públicas en España a la hora de elaborar y poner en práctica políticas e iniciativas en materia de protección, gestión y ordenación del paisaje.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, en su reunión del día 6 de marzo de 2012, aprobó la Estrategia de Paisaje de Andalucía, documento que establece los criterios para el

desarrollo de las políticas de la Junta de Andalucía en materia de paisaje en los próximos años. Con la aprobación de esta Estrategia, documento pionero en España, Andalucía da cumplimiento al Convenio Europeo de Paisaje. Aunque la Estrategia de Paisaje de Andalucía, como instrumento de gobernanza, representa por tanto un acuerdo y compromiso sin carácter normativo, no obstante, establece un marco de referencia estratégico para integrar, coordinar y armonizar todas las actuaciones de la Junta de Andalucía en esta materia, a fin de propiciar la coherencia, complementariedad y sinergia de las mismas.

### 3.10 DOMESTICAR LAS ZONAS URBANAS: “URBANIZAR” Y “REEQUIPAR” LA CIUDAD

El nuevo Plan General de La Línea trata de actuar principalmente sobre sus zonas “enfermas” más necesitadas de “urbanidad” para integrarse con las tramas urbanas ya consolidadas. En este sentido, el nuevo Plan General no sólo potencia y cualifica sus suelos urbanos consolidados de numerosas piezas urbanas, sino que también reconduce procesos paralizados que exigen su revisión para facilitar su desarrollo urbanístico y poder completar las tramas urbanas en donde se ubican mediante procesos de reurbanización o de reforma interior de planeamiento aprobado. Por tanto, el nuevo Plan General de la Línea apuesta por un modelo de “compacidad” urbana para fortalecer su forma y estructura mejorando sus funcionalidades espaciales, en contra de un modelo “extensivo” que provocaría nuevos problemas en una ciudad que tiene sus mayores conflictos urbanísticos en las coronas periféricas de edificación desordenada “difusa”, y por ello define desde el Plan el diseño de esa “compacidad” urbana. Y en esta estrategia de planteamientos urbanísticos, la “acción urbanizadora” se convierte en uno de los principales objetivos del nuevo Plan. “Urbanizar la Ciudad” es la base sobre la cual se van a desarrollar una serie de múltiples actuaciones dirigidas a solucionar los problemas de pequeña y mayor escala de la “ciudad existente”, (consolidada y No consolidada), precisamente para “mejorarla y completarla” colmatando sus vacíos y solucionando sus continuidades viarias y urbanas.

La cuestión de la reordenación o regeneración de los sectores degradados de Suelo Urbano sobrepasa la mera cuestión urbanística por su gran trascendencia social y la problemática de realojo que generan esas operaciones. Su establecimiento por el Plan o por el procedimiento de delimitación de “Áreas de Reforma Interior” (ARI) o la delimitación de “Áreas Homogéneas” (AH) o “Actuaciones de Equipamiento” (AE) o las citadas figuras de las reurbanizaciones (PERU) o áreas de planeamiento aprobado (ARIPA), comportará la necesaria coordinación e integración de dichas acciones desde la Administración Municipal, así como, en su caso, en la colaboración con las restantes Administraciones con incidencia en los objetivos perseguidos con dichas áreas.

Esta “acción urbanizadora” consistirá principalmente en recuperar la “habitabilidad urbana” de sus espacios públicos, tomar en consideración las exigencias de todos los “usuarios” de la ciudad que





junto con la población más necesitada exigen “pensar y diseñar” la ciudad desde sus importantes claves de uso y necesidades, mejorar esa infinidad de “espacios residuales” urbanos mediante pequeñas intervenciones de urbanización que posibiliten su uso colectivo, reurbanizar espacios y calles peatonales conformando una red de atractivos y amables paseos que posibiliten una mayor utilización de los mismos, potenciando las rehabilitaciones de las fachadas del patrimonio arquitectónico (preferentemente las contenidas en el “Catalogo de Protección”) mediante la gestión de ayudas económicas de los programas de rehabilitación urbana. En definitiva, este conjunto de “acciones urbanizadoras” mejorarán la ciudad potenciando su uso, cualificando su actividad urbana y en definitiva del propio “paisaje urbano” de la ciudad.

La financiación de este conjunto de “acciones urbanizadoras” sobre el suelo urbano existente, se basarán en la obtención de “recursos públicos” (programas de ayudas autonómicas, nacionales y europeas) y “recursos privados” fruto de los procesos de “concertación” público-privado que el Ayuntamiento realizaría y tutelaría con el correspondiente reparto de plusvalías de los desarrollos urbanísticos en donde su rentabilidad privada deberá justificarse por la rentabilidad social que las posibilita y legitima precisamente para estas actuaciones municipales de “urbanización” de la ciudad. Y todo ello, exige un control y protagonismo municipal, que coordine y controle el desarrollo urbanístico de todas estas operaciones urbanas y periurbanas.

“Reequipar” la ciudad será un objetivo prioritario en las nuevas ordenaciones del Plan General, con el fin de equilibrar las diferentes ubicaciones de los equipamientos públicos en la corona periférica de la ciudad y compensar la excesiva concentración de los mismos en las áreas centrales de la ciudad de La Línea. Este criterio de “reequipar” las zonas periféricas de la ciudad parte de la necesidad de dotar a las áreas residenciales de suficientes equipamientos escolares, culturales, deportivos, asistenciales..., para dotarlas de actividades colectivas y evitar que se conviertan dichas áreas residenciales en “guetos dormitorio” sin otra actividad complementaria que complemente el uso residencial. En este sentido, las nuevas ordenaciones residenciales del “Eje Norte”, “Ronda”, “Zabal Bajo” y “Pedreras Norte” en la periferia de la ciudad, y las nuevas propuestas de las “Centralidades Urbanas” que el Plan define en la ciudad consolidada, atenderán estas necesidades de reequipar y reurbanizar no sólo sus propios sectores, sino también incardinar esos nuevos equipamientos en la ciudad funcional.

### 3.11 LA ORDENACIÓN DE ASENTAMIENTOS ILEGALES: LA “CIUDAD INFORMAL”

“El Zabal” se encuadra en un fenómeno “suburbano” muy significativo en la formación del proceso urbanístico de La Línea, en cuanto que ha incorporado un espacio desnaturalizado de ocupación residencial irregular que se apoya en sus caminos históricos y rurales que conforma la estructura viaria que actualmente posee. Por tanto, no se trata de un diseminado rural sin estructura, sino de

un diseminado “suburbial” conectado a la ciudad a través de dicha estructura de caminos sobre los cuales se organiza su distribución y ordenación irregular de carácter “suburbial”. Es un fenómeno urbanístico identificable en muchas de nuestras ciudades, y que en La Línea adquiere una máxima complejidad que habrá que afrontar con novedosas y eficaces medidas e instrumentos urbanísticos capaces de poder superar su actual grave situación urbanística.

El fenómeno suburbano, que no es ajeno al resto de España ni a otros países, constituye en Andalucía uno de los principales problemas territoriales y, sin embargo, carece de tratamiento eficaz en la planificación urbanística actual. En el caso del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, en el que se incluye el municipio de la Línea, aprobado en 2011, se plantea una mínima regulación respecto a los asentamientos existentes en el suelo no urbanizable, que no innova nada respecto a las determinaciones urbanísticas que entonces eran de aplicación, si bien respecto al sistema de asentamientos establece que su ampliación deberá ser colindante con suelos urbanos o urbanizables lo que puede dificultar la integración de los ámbitos suburbanos en algunos casos. Asimismo, ha sido y está siendo tratado en los Planes Generales de Ordenación Urbanística como si fuera una patología social y no como resultado de una demanda insatisfecha que pudiera ser asumida en el modelo de ciudad como un nuevo tipo de “espacio suburbano”, que se caracteriza por una importante presencia de vivienda ocasional desordenada y por la dificultad de aplicar los estándares oficiales de dotaciones, infraestructuras o reserva de edificabilidad según parámetros urbanísticos clásicos.

Este posible enfoque no es ni mucho menos novedoso porque en los pasados años 80 ya hubo importantes debates sobre este fenómeno de los que surgieron propuestas para su ordenación desde una visión proactiva y adaptada a su singular realidad urbana. A pesar de ello y después de tantos años, aún hoy no se prevean desde la legislación urbanística medidas e instrumentos adaptados a dicha realidad y, consecuentemente, capaces de integrar estos espacios en el sistema urbanístico oficial.

Así, la LOUA, que en su modificación por la Ley 2/2012, incluye como uno de los objetivos de la ordenación urbanística, el establecimiento de medidas para evitar la presencia en el territorio de edificaciones y asentamientos ejecutados al margen de la legalidad urbanística, incorporando al ordenamiento los procesos existentes cuando ello fuera compatible con la ordenación territorial y urbanística y demás normativa especial de aplicación; o el Decreto 2/2012, que fue formulado con el objetivo expreso de regular el régimen urbanístico de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía que sólo han previsto medidas disciplinarias o regularizadoras para intentar conseguir dicho objetivo, utilizando para llevar a cabo su posible regularización las mismas determinaciones y los mismos instrumentos que están previstos para ordenar los tradicionales suelos urbanos y urbanizables, los cuales se



orientan a la nueva implantación de uso residencial de carácter permanente y, por tanto, son objetivamente inviables para los requerimientos reales que tienen los ámbitos suburbanos de la residencia ocasional. La regulación del suelo no urbanizable no está concebida para acoger el fenómeno “suburbano”, lo cual supone frecuentemente situaciones “sin salida” que provocan mayores ilegalidades con la implantación de estas viviendas ante la imposibilidad de su regulación urbanística.

Desde la entrada en vigor de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía se ha intentado regular el tratamiento de las edificaciones irregulares sobre las que no cabe adoptar el restablecimiento del orden jurídico alterado. Con ese objetivo se ha modificado la LOUA a través de numerosas disposiciones, siendo el Decreto 3/2019 de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma el marco legal de referencia para abordar esta problemática.

El Decreto / Ley 3/2019 se tramitó ante la urgente necesidad de controlar el impacto ambiental que generan este tipo de viviendas así como resolver las deficientes condiciones de seguridad y salubridad de miles de viviendas y su objetivo, según consta en sus antecedentes, es “poner remedio a este grave problema configurando una única norma simple, clara, actualizada y coherente que dé respuesta y solución a la problemática existente y, a su vez, ponga freno de forma definitiva a la proliferación de edificaciones irregulares”.

En el mismo sentido, el principal objetivo del Plan en estos sectores “suburbanos” sería encuadrar esta situación urbanística en procesos de mayor control público y eficacia en la gestión, que mediante procesos de iniciativa pública fuera capaz de darle salidas concretas para integrarlas en la estructura de la ciudad.

### 3.12 LAS ORDENACIONES MEDIOAMBIENTALES: LOS “PARQUES NATURALES” Y “CORREDORES VERDES” COMO ESPACIOS ESTRUCTURANTES

Es evidente que la mayoría de las actuaciones anteriormente descritas, y también la referente a los Sistemas de Espacios Libres que se proponen en el nuevo Plan actúan como elementos de ordenación que completan la estructura de la ciudad. Es precisamente desde estas propuestas de Espacios Libres interconectados como “estructura”, la que posibilita que a modo de “pasillos verdes” adquieran la continuidad y estructura que requiere la “forma” de la ciudad a través de los “Corredores Verdes” de los Sistemas Generales y Sistemas Locales del planeamiento, así como con los nuevos Parques Urbanos de escala de ciudad.

A modo de resumen, podríamos también enumerar los siguientes objetivos principales medioambientales:

- Conservar y proteger el patrimonio natural del municipio y sus valores paisajísticos garantizando el disfrute de un medio ambiente adecuado, a través de las propuestas de los “anillos verdes” y los “Parques” que aportan los Sistemas Generales y Sistemas Locales.
- Establecer medidas que contrarresten el efecto del Cambio Climático, mediante la creación de las “cuñas verdes” de Arroyos y los nuevos Parques propuestos en el Plan.
- Proteger los sumideros de carbono existentes y mejorar las áreas verdes degradadas, con la posible propuesta de “City-Lab” enmarcada en el Plan Verde de la Biodiversidad 2.020.
- Recuperar y conservar en buen estado los recursos hídricos, regulando las formas de aprovechamiento para que no supongan una fuente de impactos sobre los recursos tanto superficiales como subterráneos, mediante un plan especial de infraestructuras y procesos de ahorros energéticos.
- Estabilizar playas y dunas, con el fin de conseguir una línea de costa protegida como motor del cambio climático, planteando protecciones de accesos mediante pasarelas peatonales que no interrumpan la naturaleza de los suelos de dunas.
- Proteger los suelos y la cubierta vegetal mediante la adopción de medidas encaminadas al control de los procesos erosivos y de degradación, así como regenerar el tejido urbano existente mediante programas de plantaciones arbóreas tanto en los suelos urbanos como en los nuevos desarrollos con sus sistemas Locales y Generales de Parques.
- Minimizar el consumo de recursos y potenciar el empleo de energías renovables, incluyendo aspectos bioclimáticos en las construcciones, fomentando energías alternativas y ahorros energéticos.
- Potenciar la red de zonas verdes: parques, huertos urbanos y zonas verdes urbanas conectadas con las zonas verdes externas a la ciudad, favoreciendo el tránsito entre los espacios urbanizados y naturales a través de “pasillos verdes” de conexión y continuidades espaciales de “cuñas” que los conecten entre si formalizando una estructura general de “espacios” de la ciudad.
- Promover la adecuada integración paisajística de los diferentes usos y actuaciones con mayor incidencia en la configuración de la imagen de la ciudad, estableciendo criterios adecuados para la preservación y mejora del paisaje urbano y territorial como nuevas “miradas” de sus transformaciones urbanísticas.

### 3.13 UN PROCESO DE DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA: CONSEGUIR UN PLAN DE “CONSENSO COLECTIVO”

El documento del nuevo Plan General valora el proceso de “participación pública” como la base principal sobre lo cual apoya sus acciones para conseguir el mayor “consenso colectivo” que un



documento de estas características requiere. Por tanto, tiene también ante todo un objetivo “didáctico” que se expresa con suficiente capacidad descriptiva para poder ser entendidas sus propuestas en el amplio proceso de “participación pública” como fase previa a las decisiones administrativas del Plan que se han ido produciendo en las sucesivas aprobaciones y sus correspondientes informaciones públicas a lo largo de todo su proceso administrativo.

Con carácter previo a la redacción del Plan General de la Línea de la Concepción, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, ha sometido a Consulta Pública el contenido de los documentos redactados a través del portal web del Ayuntamiento (<http://www.lalineas.es>), con el fin de informar y potenciar la participación pública y el de las organizaciones más representativas, con el objeto de recoger sugerencias y alegaciones que una vez analizadas se han incorporado al trámite administrativo del propio PLAN GENERAL, según procedimientos previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de Octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En este sentido, se redactó con carácter previo consultivo un documento de AVANCE del Plan como consulta pública de sus principales objetivos, que después de ser analizado por el Ayuntamiento se consideró suficientes para poder analizar, debatir y proponer cuantas sugerencias se realizaron a partir de su presentación a la Ciudad. Como resultado de dicha participación pública se tuvieron en consideración las sugerencias recibidas para el trámite posterior del Plan General, una vez analizadas por el Ayuntamiento las “sugerencias” propuestas en la Fase consultiva del AVANCE. Para ello, se ha contado en todo el proceso de redacción del Plan con la colaboración municipal de la Delegación de “Comunicación y Transparencia” y la “Delegación de Impulso y Desarrollo Urbano” que conjuntamente con el Equipo del Plan han colaborado en un programa de difusión para conseguir estos objetivos, que conjuntamente con la edición del “Libro del AVANCE” recogió y difundió el contenido de la totalidad de las propuestas del Plan que de manera didáctica se expuso y explicó al conjunto de la ciudadanía para comprender las propuestas del documento en su participación pública en las numerosas reuniones realizadas con las diversas entidades públicas y privadas, asociaciones vecinales y empresariales de la ciudad, conformando un importante proceso consultivo que se convirtió en la principal base informativa para las decisiones de los contenidos del Plan General.

Tras la Aprobación Inicial del PGOU, durante el periodo de Información Pública, de forma coordinada con los servicios técnicos municipales se recibió, explico el documento y se facilito la presentación de alegaciones a todos aquellos propietarios individuales, colectivos sociales y promotores inmobiliarios. El resultado de la participación pública (alegaciones presentadas y contestación a las mismas se encuentra adjunto como anexo a este documento)

El Documento de Aprobación Provisional también será sometido a igual periodo de información pública y recepción de alegaciones.

#### 4. OBJETIVOS AMBIENTALES

- A. Conservar y proteger el patrimonio natural del municipio y sus valores paisajísticos garantizando el disfrute de un medio ambiente adecuado, mediante las propuestas de los “anillos verdes” de escala urbana, y “Parque de Levante” y del “Sierra Carbonera” a escala territorial.
- B. Establecer medidas que contrarresten el efecto del Cambio Climático, mediante la creación de las “cuñas verdes” de Arroyos y los Parque de Levante e Sierra Carbonera.
- C. Proteger los sumideros de carbono existentes y mejorar las áreas verdes degradadas, con la posible propuesta de “City-Lab” enmarcada en el Plan Verde de la Biodiversidad 2.020.
- D. Conservar en buen estado los recursos hídricos, regulando las formas de aprovechamiento para que no supongan una fuente de impactos sobre los recursos tanto superficiales como subterráneos, mediante un plan especial de infraestructuras y procesos de ahorros energéticos.
- E. Estabilizar playas y dunas, con el fin de conseguir una línea de costa protegida como motor del cambio climático, planteando protecciones de accesos mediante pasarelas peatonales que no interrumpen la naturaleza de los suelos de dunas.
- F. Proteger los suelos y la cubierta vegetal mediante la adopción de medidas encaminadas al control de los procesos erosivos y de degradación, así como regenerar el tejido urbano existente mediante programas de plantaciones arbóreas tanto en los suelos urbanos como en los nuevos desarrollos con sus sistemas Locales y Generales de Parques.
- G. Minimizar el consumo de recursos y potenciar el empleo de energías renovables, incluyendo aspectos bioclimáticos en las construcciones, fomentando energías alternativas y ahorros energéticos.
- H. Potenciar la red de zonas verdes: parques, huertos urbanos y zonas verdes urbanas conectadas con las zonas verdes externas a la ciudad, favoreciendo el tránsito entre los espacios urbanizados y naturales a través de “pasillos verdes” de conexión y continuidades espaciales de “cuñas” que los conecten entre si formalizando una estructura general de “pasillos verdes” de la ciudad.
- I. Promover la adecuada integración paisajística de los diferentes usos y actuaciones con mayor incidencia en la configuración de la imagen de la ciudad, estableciendo criterios adecuados para la preservación y mejora del paisaje urbano y territorial como nuevas “miradas” de sus transformaciones urbanísticas.





## 5. OBJETIVOS DE SALUD

*La importancia que tienen en la salud las condiciones sociales en las que las personas viven y se relacionan hace que sea imprescindible trabajar con los distintos entornos en los que la población vive.*

*En este sentido, el entorno local es esencial, y el impacto que las entidades locales tienen sobre la salud y equidad es de especial relevancia al ser las que fundamentalmente abordan cuestiones tan básicas como la planificación urbana, la vivienda, la movilidad, la participación ciudadana, etc. a través de la gestión de normativas, servicios, equipamientos y estructuras de participación.*

*La relación entre la planificación y el diseño urbano con la salud es uno de los temas recurrentes a lo largo de la historia del urbanismo. En el siglo XXI, se considera a la ciudad como parte importante de la salud física, mental y social de las personas.*

*El urbanismo tiene un impacto importante en la salud, tanto por la capacidad del entorno de influir en las decisiones más o menos saludables que toma la población como por la capacidad de crear entornos que disminuyan la contaminación y mitiguen su impacto en el cambio climático y las consecuencias del mismo en la vida en el entorno urbano.*

*Desde las políticas urbanas se pueden mejorar los entornos con un enfoque de salud, bienestar y sostenibilidad y en los últimos años se están empezando a proponer cambios tendentes a invertir ciertas prioridades consideradas hasta ahora como la base de cualquier diseño o planificación urbana tratando de integrar aspectos de promoción de la salud que contribuyan al envejecimiento activo. Se podría resumir este cambio de modelo centrándolo en tres aspectos concretos:*

- ✓ *Una ciudad pensada para vivir y caminar.*
- ✓ *Construir espacios de convivencia para conseguir ciudades más solidarias y menos desiguales, tratando de romper las burbujas de soledad y aislamiento que enfrentan o aíslan, sistemáticamente a la ciudadanía entre sí.*
- ✓ *Introducir la naturaleza en la ciudad<sup>1</sup>.*

Este cambio de modelo es el que pretende adoptar el Plan General de La Línea de la Concepción, y para ello, se plantea los siguientes objetivos específicos:

- Plantear modos de transporte activo y sostenible.
- Contemplar la accesibilidad inclusiva, una ciudad para todos, con especial atención a los grupos mayores y dependientes.
- Garantizar la adecuada habitabilidad del entorno urbano
- Reducir el sedentarismo, a través de espacios que inviten al practicar ejercicio físico o actividades deportivas
- Potenciar los espacios verdes de cercanías, infraestructuras verdes y zonas naturales como elementos de salud y de reducción de la contaminación.
- Crear espacios de convivencia y espacios libres cercanos, atractivos y seguros.
- Dotar a la ciudad de parámetros y estándares óptimos respecto a la existencia y distribución de equipamientos.
- Asegurar los servicios e infraestructuras necesarios para garantizar un determinado nivel de calidad del entorno urbano a los ciudadanos.
- Seguridad en el espacio público: frente a la delincuencia y a los accidentes.
- Establecer conductas que reduzcan las emisiones GEI y eviten el CC.

<sup>1</sup> Fariña J, Higuera E, Román E (2019). Ciudad Urbanismo y Salud. Documento Técnico de criterios generales sobre parámetros de diseño urbano para alcanzar los objetivos de una ciudad saludable con especial énfasis en el envejecimiento activo. Madrid.



## 6. REDACCIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA “REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE LA LÍNEA” Y SU “CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS”:

Para la redacción técnica de la “Revisión del Plan General de La Línea” y su “Catálogo de Elementos Protegidos”, el Ayuntamiento de La Línea convocó un Concurso Público el 03/10/2017 (anunciado en DOVE el 27/9/2017) para la adjudicación conjunta de los trabajos de “Revisión del Plan General de La Línea” y la redacción de su “Catálogo de Elementos Protegidos”, decidiendo el concurso a favor de la empresa “ESTUDIO SEGUÍ Arquitectura y Planeamiento” para la adjudicación de dichos trabajos, según contrato municipal que ambas partes firman en la fecha 16/02/2018 y en base al “Pliego de Prescripciones Técnicas” que con motivo del Concurso se incluyen en los documentos Técnicos y Administrativos a tener en consideración en dicha redacción. Así mismo, queda incluido en el presente expediente de Revisión del Plan General de La Línea, el propio documento del “Catalogo de Elementos Protegidos” incorporado dentro del documento de la Revisión del Plan General como tramitación administrativa conjunta para ambos documentos.

Los documentos redactados y tramitados hasta la fecha de la presentación del presente expediente de APROBACIÓN PROVISIONAL (noviembre 2.020) de la “Revisión del Plan General de La Línea” y su “Catalogo de Elementos Protegidos”, han sido los siguientes:

- 21/05/2018 Entrega por parte de ESTUDIO SEGUÍ al Ayuntamiento de La Línea del “Catalogo de Protección” conforme a lo establecido en los pliegos de condiciones administrativas y técnicas.
- 26/06/2018 Entrega por parte de ESTUDIO SEGUÍ al Ayuntamiento de los documentos “Borrador del Plan” y “Documento Inicial Estratégico” con el objetivo de que en cumplimiento de la legislación ambiental (GICA modificada por Decreto 3/2015) solicite al órgano ambiental el Inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica.
- 23/07/2018 Resolución de la admisión a trámite de la Evaluación Ambiental Estratégico por parte de la Consejería de Medio Ambiente.
- 02/08/2018 Aprobación Inicial del Catálogo de Protección por mayoría del Pleno del Ayuntamiento.
- 19/09/2018 Publicación en el BOP de Cádiz nº 181 del acuerdo de Aprobación Inicial del Catálogo de Protección y sometimiento al trámite de Información Pública por el plazo de 45 días hábiles.

- 08/11/2018 Acuerdo por mayoría del Pleno del Ayuntamiento del sometimiento a exposición pública por un periodo de 45 días del Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana.
- 28/11/2018 Publicación BOP de Cádiz nº 228 del sometimiento a exposición pública del Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana.
- 18/12/2018 Aprobación por el Pleno del Ayuntamiento de la Suspensión de aprobaciones, autorizaciones y licencias urbanísticas en los inmuebles y espacios en los que las nuevas determinaciones del Catálogo de Protección suponen modificación del Régimen Urbanístico vigente.
- 16/01/2019 Publicación en el BOP de Cádiz nº 10 del acuerdo de Suspensión de licencias en los inmuebles y espacios en los que las nuevas determinaciones del Catálogo de Protección suponen modificación del Régimen Urbanístico vigente.
- 10/10/2019 APROBACIÓN INICIAL del Plan General de Ordenación Urbana por mayoría en el Pleno del Ayuntamiento y sometimiento a información Pública por el plazo de 45 días hábiles.

A partir del expediente de APROBACIÓN INICIAL (marzo 2.019), aprobado el 10/10/2019, quedan incluidos dentro de su tramitación conjunta el “Catalogo de Elementos Protegidos” y el documento de “Revisión del Plan General de La Línea” que se integran en un solo expediente Urbanístico para los sucesivos actos de aprobaciones administrativas que se produzcan en su tramitación.

La redacción de los contenidos urbanísticos que se presentan en este expediente de “APROBACIÓN PROVISIONAL” (noviembre 2.020) han sido el resultado de una amplia reflexión y colaboración tanto con los Servicios Técnicos Municipales, como con la “Comisión de Seguimiento” del Excmo. Ayuntamiento de La Línea, recogiendo las informaciones y alegaciones recibidas a lo largo de todo su proceso de Información Pública del Plan, que han hecho posible una amplia exposición y consulta de la participación ciudadana y entidades públicas y privadas como importante objetivo del Plan, según lo dispuesto en el artículo 133.1 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Finalmente, los contenidos urbanísticos del presente documento de “APROBACIÓN PROVISIONAL” (noviembre 2.020) del Plan General han sido expuestos previamente a su tramitación administrativa ante la “**Comisión de Seguimiento**” del Excmo. Ayuntamiento de La Línea, que a tal efecto fue creada para el seguimiento del proceso de redacción del Plan General, y cuya **composición política** de dicha comisión ha sido la siguiente:





**PRESIDENTE:**

- Don José Juan Franco Rodríguez (Alcalde – La Línea 100x100)

**PRESIDENTE SUPLENTE:**

- Don Daniel Martínez (Concejal de Urbanismo - La Línea 100x100)

**VOCALES:**

- Don Juan Domingo Macías Pérez (La Línea 100x100)

- Doña Raquel Ñeco Ruiz (La Línea 100x100)

- Don Mario Helio Fernández Ardanaz (La Línea 100x100)

La “Redacción Técnica” del conjunto de todos los trabajos de la presente fase de “APROBACIÓN PROVISIONAL” (noviembre 2.020) han sido realizados por la sociedad “ESTUDIO SEGUÍ”, que como empresa adjudicataria ha coordinado un amplio “Equipo Redactor”, con la colaboración conjunta de los “Servicios Técnicos Municipales”, y cuya **composición profesional** ha sido la siguiente:

**Dirección del Plan:** José Seguí Pérez (*Arquitecto*).

**Codirección:** Cristina Sempere Entrambasaguas, Susana García Bujalance, (*Arquitectas*).

**Adjuntos a Dirección:** Alberto Rodríguez Bourgón, Adela Caballero García, Miguel Ángel González González (*Arquitectos/a*)

**Asesoramiento Urbanístico:** Daniel Montaner Sanz, Miguel Bencomo Weber (*Arquitectos*), Vicente Seguí Pérez (*Economista*).

**Análisis Medioambiental:** Carmen Domínguez Ares (*Bióloga*) y Elvira Domínguez Ares (*Ing. Agrónoma*).

**Estudio Impacto Acústico:** Juan José Caro Moreno (Geógrafo y Técnico competente en Ruido), Enrique Domínguez Cantero (Ldo. Ciencias Ambientales y Técnico competente en Ruido), Iván Román Pérez-Blanco (Geógrafo), Cristóbal Ruiz Malia (Biólogo)

**Asentamientos Urbanísticos:** Luis Blanco Muñoz (*Arquitecto*)

**Análisis Infraestructuras:** Manuel Aldeanueva Alejandre, Manuel Aldeanueva López, (*Ingeniero de Caminos*), Felipe Martín Fernández (*Ingeniero Técnico Industrial*)

**Análisis Técnico:** Ramón Engel Gómez, Miguel Seguí García (*Arquitectos*)

**Análisis Económico:** Lourdes Navarrete Otero (*Economista*)

**Análisis Cartográfico:** J. Manuel Escribano, Diego Estévez (*Ingenieros Técnicos Topógrafos*)

**Coordinación Municipal:** F. Javier Román Gil (*Arquitecto*)

**Asesoramiento Técnico Municipal:** Rosa Pérez Villalta (*Arquitecto/a*); César Escobar Pizarro (*Abogado*), Concepción Álvarez del Vayo Villalta, África Robles Viaña, Manuel López Lizaur (*Abogados/a*); Manuel Cruz Carrasco (*Ingeniero de Caminos*), José Manuel Moreno Franco (*Ingeniero Técnico de Obras Públicas*); Roberto Ruiz Falcón (*Ingeniero Técnico Industrial*), Marina Arrimadas García, Francisco J. Pérez Partal (*Arquitectos Técnicos*); José Antonio González Jiménez, Dolores Calvente Cano (*Delineantes*); Silvia Pérez Pino (*Administrativa*)

**Asesoramiento Catálogo de Elementos Protegidos:** Carlos Gómez Avellaneda (*Doctor en Historia*), María Ángeles Ramos Martín (*Lcda. en Historia*), Ignacio Traverso Pedrero (*Arch. Histórico Municipal*) y Asociación del Patrimonio Histórico Linense

**Coordinación General:** “ESTUDIO SEGUÍ Arquitectura y Planeamiento”.

## 6.1 MODIFICACIONES CON RESPECTO AL DOCUMENTO APROBADO INICIALMENTE

El documento que se somete a Aprobación Provisional ha variado sustancialmente determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural.

El Documento que se somete a Aprobación Provisional no clasifica nuevos suelos con respecto a la Aprobación Inicial ni cambia en modelo de desarrollo previsto para el municipio. Las principales modificaciones provienen de la aceptación de alegaciones presentadas, la corrección de errores materiales y la incorporación al documento de los Informes recibidos por parte de las distintas administraciones. Dichos cambios pueden resumirse en los siguientes;

- Se han establecido dos áreas de reparto en el suelo urbanizable sectorizado independizando el Área de Reparto de los suelos con vocación terciaria / industrial de los de uso residencial y turístico a causa de la diferente demanda de sistemas generales que requieren dichos usos globales para su implantación. Se ha incrementado el aprovechamiento y el número de viviendas admisibles para garantizar la viabilidad de las actuaciones y la obtención y ejecución de los Sistemas Generales delimitados en esta clase de suelo.
- Se ha modificado la clasificación de los suelos del sector Hospital a Suelo Urbano No Consolidado a desarrollar mediante un Plan Parcial, por entender que cumplen con las determinaciones del artículo 45 de la LOUA para esa clase de suelo.



- Se ha modificado la clasificación de los suelos del sector Hospital a Suelo Urbano No Consolidado a desarrollar mediante un Plan Parcial, por entender que cumplen con las determinaciones del artículo 45 de la LOUA para esa clase de suelo.
- Se han modificado las determinaciones de los suelos clasificados como suelo urbano no consolidado del Zabal para adaptarlas al Decreto Ley 3/2019 de Medidas Urgentes para la Adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Se ha reajustado la delimitación del ámbito clasificado como suelo urbano no consolidado extrayendo del mismo aquellos suelos que reúnen las condiciones para ser clasificados como suelo urbanizable sectorizado (Sector Zabal Bajo y Sistemas Generales de Espacios Libres), y aquellos que deben mantenerse como suelo no urbanizable por ser bienes demaniales o ser de aplicación la protección cautelar de la Ley de Montes. La nueva ordenación pormenorizada en dichos suelos reduce la sección de los Sistemas Generales que atraviesan el ámbito y establece un mayor aprovechamiento (y número de viviendas) a los suelos vacantes intersticiales para garantizar la sostenibilidad urbana del ámbito en el futuro.
- Se han corregido errores materiales de dibujo en suelos que el Plan clasificaba como urbanizables cuando según el Documento de Adaptación a la LOUA tenían la condición de suelos urbanos consolidados.
- Se han reducido el número de actuaciones previstas en el suelo urbano ajustándolas a las imprescindibles para garantizar la coherencia del modelo territorial previsto.
- Se han incorporado los requerimientos de las distintas Administraciones que han informado el Documento de Aprobación Inicial.



## A.1 MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

### 1. CONDICIONES GEOGRAFICAS Y SOCIOECONOMICAS DEL TERRITORIO

#### a) *La Línea entre dos mares y tres ámbitos territoriales*

La ciudad de La Línea se sitúa en una planicie arenosa de suaves topografías que conforma el “istmo” de unión con la importante presencia del Peñón de Gibraltar, cruzada por pequeños arroyos de las también suaves alturas del Higuerón y Sierra Carbonera que contraponen su presencia al potente hito del peñón. La ciudad está limitada litoralmente por dos mares separados por el “istmo” sobre el que se asienta: a Poniente las aguas tranquilas de la Bahía de Algeciras, y a Levante con el mar abierto de esplendidas playas y espectacular paisaje. Por tanto, La Línea de la Concepción no es una Ciudad “sin lugar”, ni tampoco una ciudad perdida territorialmente sobre un espacio sin identidad. Podríamos afirmar que es todo lo contrario, ya que hay pocos espacios urbanos en este país en los que la presencia del lugar y del sitio físico en donde se asienta haya permitido construir una historia de civilización tan potente. Los lugares sostienen la identificación de las ciudades sobre los que se asientan y le dan su impronta, como en La Línea que lo hace sobre un espacio paisajístico excepcional cuya orografía se asoma al mar a modo de grada natural semicircular, formando parte de una bahía que la acoge por poniente con unas magníficas playas y por levante junto al estrecho de Gibraltar, al pie de un peñón rocoso mítico y arropada por un entorno físico que ajeno a la dinámica intensa del litoral mantiene sus cualidades originales naturales, con sistemas silvopastoriles y agrestes característicos de las sierra de los Alcornocales, tierras por donde se extienden dehesas, colinas y cerros, aprovechando sus recursos forestales, y toda esa red fluvial y de charcas que sirven de resguardo y lugar de avituallamiento para las numerosas aves que cruzan el estrecho.

Su posición es tan estratégica que su propia historia le ha negado ese “lugar” que hoy reclama recuperar, convertida en una Ciudad fronteriza colindante con Gibraltar, un sitio hoy tan Kitsch y contradictorio que el British We Are se imprime en cualquier superficie, teniendo que sostener los intercambios diplomáticos entre Londres y Madrid sin voz propia para expresar ese “lugar” que reclama, y por cuya verja transitan a diario miles de trabajadores residentes en La Línea. La ciudad, por su historia, ha quedado reducida a cumplir ese exclusivo papel de defensa, de servicios de Gibraltar, de frontera dura de la soberanía nacional sin atender su importante identidad local.

Un espacio defensivo creado en el siglo XVIII para impedir mayores invasiones tras la toma de Gibraltar en 1.704 por tropas anglo-holandesas durante la Guerra de Sucesión Española. Una coalición de tropas inglesas y holandesas a favor del archiduque Carlos asedian el peñón de

Gibraltar, obligando a la población local a capitular y exiliarse a otras localidades cercanas, sobre todo a San Roque donde se destina a parte de los combatientes españoles expulsados del peñón. En 1.713, se pone fin al conflicto y España cedió Gibraltar a Gran Bretaña a través de la firma del Tratado de Utrecht, hasta que en 1.810 los ingleses demuelen las fortificaciones de la “Línea de la Contravalación o de Gibraltar”, una línea militar compuesta por importantes baluartes levantada sobre el istmo que unía el peñón con la península, sobre cuyo istmo se asentó una población que con el tiempo fundó la localidad actual de la Línea.

Esta condición histórica de “espacio- frontera” con Gibraltar, de espacio de “tensiones”, ha condicionado no sólo su estructura urbana sino también su propia permanencia urbana, ya que la ciudad se origina precisamente apoyándose en las diversas fortificaciones que conformaba la denominada “Línea de Contravalación” creada en el siglo XVIII para defender el istmo de Gibraltar ante los ataques británicos y compuesta por el Fuerte de Santa Bárbara en su zona de Levante, hasta el Frente de San Felipe en Poniente con sus distintos baluartes de S. Benito, Sta. Mariana, S. José, S. Fernando y S. Carlos, a las que el asentamiento civil de La Línea abastecía estos campamentos militares de defensa y origen del asentamiento de la futura población de la ciudad de La Línea. Estas fortificaciones de la “Línea de Contravalación” se destruyen en 1810 quedando exclusivamente el Fuerte de Santa Bárbara como un vestigio de aquella estructura defensiva que le dio el origen del asentamiento de la ciudad de La Línea.

Posteriormente en 1.870 se segrega del término municipal de S. Roque con el nombre actual de La Línea de la Concepción y recibe en 1.930 el título de “Ciudad” reinando Alfonso XIII. Es de destacar el cierre de su frontera con Gibraltar en 1.969 por el gobierno franquista, y su apertura en 1.982 coincidiendo con el proceso democrático español, habiendo sufrido a lo largo de su reciente historia los perjuicios de una continua situación de cierres y aperturas de sus fronteras, cuyas incertidumbres le ha producido graves contradicciones tanto urbanas como económicas y sociales para el conjunto desarrollo de la Ciudad de La Línea

El municipio de La Línea de la Concepción tiene una extensión de 19,27 km<sup>2</sup>, limitadas por su litoral oriental por la Bahía de Algeciras y por levante con el ámbito territorial de la Costa del Sol, lo cual le confiere una relación estratégica, a modo de “encrucijada” territorial, de gran importancia no sólo en su referencia con el asentamiento del Peñón Gibraltar, sino también con las zonas productivas de la Bahía de Algeciras y las zonas turísticas de la Costa del Sol, convirtiéndose en auténtica “rotula” de dichos ámbitos territoriales. Tiene una población de 63.147 habitantes, según censo del año 2.019, y un importante flujo de turismo y comercio que genera no solo la actividad económica y comercial del Peñón de Gibraltar, sino también por la influencia colindante con la Bahía de Algeciras y Costa del Sol, lo que ha potenciado una importante relación urbana y territorial de mutua dependencia entre ambas poblaciones fronterizas y los citados territorios, si



bien esta relación tiene más de oportunidades y posibilidades futuras que de realidades presentes. La ciudad de La Línea mantiene incluso hoy día ese estado de aislamiento, ligado a su imaginario colectivo de símbolos e imágenes de un alto potencial de conflicto, unido a modos de vida económicas y sociales irregulares y asentamientos humanos degradados.

El presente expediente de Revisión de Plan General de Ordenación Urbanística de La Línea que incluye también su “Catálogo de Elementos Protegidos”, parte del sentimiento y de la práctica, reflejada en su justificación del anterior capítulo de “Criterios y Objetivos”, de la necesidad de revisar su anterior documento de Plan General teniendo en consideración esta posición de auténtica “rótula” estratégica, entre los citados territorios, como ese “lugar” físico e histórico sobre el que se asientan la ciudad y las actividades económicas y sociales de sus habitantes, todo ello con el objetivo de atender sus problemas y poner en valor sus oportunidades y ventajas. Esta revisión del “lugar” de la ciudad como “encrucijada” o “rotula” entre territorios, le permite a este Plan General, tener sobre la ciudad una mirada más contemporánea, un cambio en la dirección de sus estrategias, sobre la base de unas nuevas condiciones urbanísticas para la Ciudad de La Línea que el nuevo Plan General que ahora se revise intenta plantear tanto en sus escalas urbanas como territoriales.

#### b) **Potenciar la “comunicaciones” como base de futuros desarrollos productivos**

La posición estratégica de la ciudad de La Línea con respecto al Aeropuerto de Gibraltar y la importancia de su Puerto de La Alcaidesa, puede ser una buena oportunidad para explorar la posibilidad de crear una auténtica Ciudad Aeroportuaria, a modo de un “Business Center” o Centro Terciario y Hotelero, contando con el desarrollo de los suelos municipales colindantes con el actual Aeropuerto de Gibraltar y con el importante Puerto de La Alcaidesa. Una *Ciudad Aeroportuaria comercial y de negocios*, competitiva a nivel nacional e internacional, con capacidad para convertirse en punto estratégico en el desarrollo del Norte de África, el Mediterráneo y el Atlántico occidental. El aeropuerto de Gibraltar como espacio compartido de carácter internacional podría nuclear este espacio aeroportuario, junto al puerto de Algeciras, pieza clave de todo el desarrollo económico de la comarca. Todo ello, justificaría la oportunidad del “Centro de Negocios” que se propone en los suelos municipales colindantes con el Aeropuerto, como una centralización de empresas, un organismo de gestión, con importantes misiones para dinamizar la economía de la comarca y contribuir a la expansión internacional de las empresas que se ubicarán en este estratégico lugar.

Respecto al Aeropuerto de Gibraltar (Gibraltar Airport), comentar que este se encuentra situado en el istmo que une el Territorio Ultramar Británico de Gibraltar con España, a 500 m. del casco de Gibraltar y a una distancia similar del centro de La Línea. Por su aeropuerto pasan al año unos

500.000 pasajeros y se transportan cerca de las 450.000 toneladas de carga. Dicho istmo forma parte de hecho de la colonia británica, pero su soberanía se encuentra en litigio bajo un título distinto del que goza el Peñón. La pista del Aeropuerto y demás instalaciones aeroportuarias se encuentra inmediatamente al sur del límite de los territorios bajo control británico y español (“frontera” según el punto de vista británico, y sólo “puesto de control policial” según el español, que no reconoce la soberanía británica sobre el istmo).

La posibilidad de una utilización conjunta de dichas instalaciones aeroportuarias sería muy beneficioso para ambas partes, ya que la Ciudad de La Línea podría aportar esa expansión de suelo que requiere el aeropuerto con la propuesta que desde el nuevo Plan General se realice con el “Centro de Negocios y Ampliación Aeroportuaria” en los suelos colindantes con el actual Aeropuerto de Gibraltar.

- 1 Los Gobiernos de Madrid y Londres han iniciado los contactos bilaterales para encontrar una salida al contencioso de Gibraltar en el marco de las negociaciones del Brexit. Con la predisposición de las dos partes en alcanzar un acuerdo que actualmente parece discurrir por buenos caminos de entendimiento. El futuro de Gibraltar es parte del acuerdo del Brexit y España tiene derecho a veto sobre cualquier decisión que afecte a la relación del Peñón con la Unión Europea. El Plan General explora esta oportunidad económica de escala territorial por cuanto puede contribuir a un importante posicionamiento de la Ciudad de La Línea en los niveles nacionales e internacionales que le posibilitan estas dos grandes infraestructuras del transporte aéreo y portuario.

## 2. CONDICIONES DE LAS LEGISLACIONES SECTORIALES

El presente documento de “Revisión del Plan General de La Línea” y su “Catálogo de Elementos Protegidos” se redacta en base a la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía. El conjunto de sus determinaciones se desarrolla mediante una serie de documentos, escritos y gráficos, elaborados de acuerdo con lo establecido en los artículos 8 y 19 de la Ley 7/2002 de 17 de Diciembre, de la Ordenación Urbanística de Andalucía, teniendo también en consideración las exigencias establecidas en los artículos 37 al 42 del vigente Reglamento de Planeamiento Urbanístico. Además, se han cumplido las determinaciones contenidas en el Decreto – Ley 3/2019 de 24 de septiembre de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la comunidad autónoma de Andalucía, y los artículos 40 y 38, y el Anexo II B de la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Así mismo, se ha aplicado las determinaciones previstas en el Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de Octubre texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, la Ley 21/2013 de 9 de Diciembre de





Evaluación Ambiental, la, Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía, Ley 7/2007 de 9 de Julio Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía, Real Decreto 2159/1978 de 23 de Junio del Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

En cuanto a los aspectos medioambientales, la redacción del Plan General de La Línea se ha sometido también a las siguientes normas:

- **Normativa territorial:** Plan General de Ordenación del Territorio de Andalucía, Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.
- **Normativa ambiental:** Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental; Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA); Ley 3/2015, de 29 de diciembre, de Medidas en Materia de Gestión Integrada de Calidad Ambiental, de Aguas, Tributaria y de Sanidad Animal.
- **Atmósfera:** Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el registro de sistemas de evaluación de la calidad del aire en Andalucía; Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.
- **Aguas:** Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas; Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas para Andalucía.
- **Patrimonio Natural, Flora y Fauna:** Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres; Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats; Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección; Real Decreto 1620/2012, de 30 de noviembre, por el que se declara Zona de Especial Conservación el Lugar de Importancia Comunitaria ES6120032 Estrecho Oriental de la región biogeográfica mediterránea de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.
- **Montes / Forestal:** Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes; Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía; Ley 5/1999, de 29 de junio, de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales.

- **Vías Pecuarias:** Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias; Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se Aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- **Residuos:** Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba, el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos; Ley 11/1997, de 24 de abril de Envases y Residuos de Envases; Real Decreto 105/2008 por el que se regula la producción y gestión de RCD; Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados; Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.
- **Carreteras Autonómicas:** Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.
- **Puertos:** Ley 21/2007, de 18 de julio, de régimen jurídico y económico de los Puertos de Andalucía.
- **Patrimonio Histórico:** Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.
- **Salud:** Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, y Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación de Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- **Comercio:** Decreto Legislativo 1/2012, de 20 de marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Comercio Interior de Andalucía.
- **Turismo:** Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía
- **Accesibilidad en las infraestructuras, urbanismo, edificación y transporte:** Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía. También art. 34 del RD Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- **Deportes:** Ley 5/2016, de 19 de julio, del Deporte de Andalucía.



### 3. LA ESTRUCTURA URBANA Y LA EDIFICACIÓN

Con respecto al desarrollo histórico urbanístico de la Ciudad de la Línea, deberíamos destacar algunas características que lo singularizan debido a su condición “fronteriza” que se convirtió en la razón y ser de su existencia, tal y como se ha especificado en apartados anteriores de este documento.

Al contrario de lo que ocurre tradicionalmente en muchos núcleos urbanos las construcciones en el istmo de la Línea no estuvieron necesariamente vinculadas al poblamiento del mismo. El desmantelamiento de la Línea de Contravalación creada como defensa de su frontera supuso en alguna medida el inicio de la aparición de la ciudad, y surgió una población junto al puesto fronterizo que construía sus viviendas apoyándose en dicha línea fronteriza con materiales perecederos. Los grupos de chozas se convirtieron en manzanas que se extendían entre la Plaza de la Constitución (o explanada) y la plaza de la iglesia de la Inmaculada.

En una segunda fase histórica (después de 1870), tras la derogación de la Ley que impedía construir un asentamiento duradero, comenzaron a emerger edificaciones de más de una planta y se comienzan a mejorar las vías públicas creándose plazas como la Fariñas, la del Obispo ... y otras arterias que estructurarán su trama urbana.

Aunque en 1.879 se redacta un primer plan urbanístico que planteaba un “ensanche” con la influencia de las tendencias de la época en Madrid, Barcelona, Málaga o Valencia ... en el caso Linense esta ordenación no llega a consolidarse y la ciudad se expandió de manera informal y no planificada en base a unos ejes que convergían inicialmente hacia el puesto fronterizo y que luego se diversificaron hacia el núcleo urbano primero o hacia la zona de La Banqueta posteriormente. El crecimiento de la ciudad se fue apoyando en los caminos existentes, como el camino hacia San Roque y la Sierra Carbonera, la carretera hacia el resto de la Bahía de Algeciras, el camino de Estepona (actual A383), el camino hacia la Plaza de Toros, el camino a la Atunara y el camino paralelo a la Atunara.

Dentro de este proceso, las cortijadas y casas de campo se fueron incorporando tal cual, al tejido urbano, creando si cabe una mayor confusión en dicha trama al mezclarse tramas urbanas con espacios rurales.

Posteriormente se desmaterializó el llamado “campo neutral” durante las tensiones con Inglaterra en los años 40 del siglo XX permitiendo la construcción de bloques de viviendas en la zona oeste de la banda, construyendo el Parque Princesa Sofía en el centro de la misma y la Ciudad Deportiva a Levante en la etapa del gobierno franquista.

Con menor incidencia en la estructura urbana del municipio que la ampliación hacia el sur, pero también de interés fue la construcción de 25 viviendas protegidas en 1948 en la Avda. Menéndez

Pelayo junto a la calle Pavía que aproximaban de este modo el núcleo de la Barriada de la Atunara al casco urbano.

A partir de 1960, además de distintas obras de urbanización, prolifera la promoción de viviendas por particulares que se acogen al Plan Nacional de Vivienda de 1961. En 1963 se procede a la construcción de las 1000 viviendas UVA en los terrenos denominados Junquillos, hecho éste que contribuyó al cambio del aspecto urbanístico y social de la zona, siendo La Línea una de las ciudades medias andaluzas con mayor concentración de vivienda pública.

Con la aplicación de un programa de medidas para la Comarca del Campo de Gibraltar en 1965 se logra dotar de un impulso urbanístico a la ciudad hasta entonces insospechado. La evolución urbanística de la ciudad se traduce en obras de pavimentación de vías públicas, previas las de ampliación de las redes de saneamiento, y distribución de agua potable, obras de acerado, alumbrado, acondicionando de este modo multitud de calles que hasta la fecha eran verdaderos arenales. En 1967 se promocionan el Grupo de Viviendas de Huerta Fava y Enmedio, las 100 viviendas en calle Padre Pandelo, 216 en calle Blanca de los Ríos y 244 en calle Prim y Avda. María Guerrero. Igualmente, se prosigue con el acondicionamiento del Camino de La Atunara a Punto Ribot, de la Avda. María Guerrero para enlazar con la carretera del Puerto del Higuerón, la construcción de viales en el Polígono Industrial Campamento La Línea y la creación de nuevos templos parroquiales, centros escolares, centros de enseñanza media y laboral, así como los cuarteles de la Guardia Civil y Policía Nacional.

Al amparo del Plan Alvear de 1969 la ciudad empieza a desarrollarse contando por primera vez con una planificación previa. Al restablecerse la comunicación con Gibraltar fue creado un nuevo acceso a la frontera siguiendo la costa, lo que potenció la urbanización y el crecimiento en esa zona del antiguo campo militar español. Esta ampliación está circunvalada además por grandes avenidas.

Ya en desarrollo del Plan General de 1985 se produce una renovación de la trama urbana y se delimitan numerosas Unidades de Ejecución en Suelo Urbano que intentan enmendar la caótica trama existente mediante la apertura de viales y colmatando los vacíos urbanos que el crecimiento orgánico ha generado en el interior de algunas mega manzanas, si bien su larga tramitación y procesos demasiados complejos en sus procesos de desarrollo lo convierten en un documento incapaz para darle solución a los muchos problemas urbanísticos que se producen en la ciudad, principalmente en el centro urbano y Sectores de Suelo Urbanizable Programado Transitorio y de Ensanche. En tal sentido se urbanizan y edifican bolsas de suelo vacantes como Rosales Gibraltar; Los Olivos y Punto Ribot. Igualmente, y aunque no estaba prevista en el Plan General de 1985 se ejecutan dos Actuaciones Urbanísticas de fuerte impacto en la ciudad, como son la construcción



y urbanización de los terrenos de una Gran Superficie Comercial y la construcción del Puerto de la Atunara y del Puerto Deportivo de Alcaidesa.

Por otro lado, los suelos urbanizables turísticos empiezan a desarrollarse hasta el punto de que algunos en la actualidad están prácticamente al cien por cien de sus posibilidades edificatorias. En el sentido expuesto, se inician los procesos edificatorios en Venta Melchor, Santa Margarita y Alcaidesa Playa.

La llegada de la crisis inmobiliaria paraliza los procesos edificatorios en todos los ámbitos a excepción de en el Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido del Zabal, donde de forma continuada e ininterrumpida se ha ido produciendo un proceso de parcelación y construcción ilegal que ha hipotecado en cierta medida el crecimiento natural de la ciudad, creando una bolsa de suelo que ha generado graves problemas sociales que la planificación vigente no puede resolver por falta de instrumentos urbanísticos capaces de controlar y reconducir estos asentamientos residenciales ilegales.

Es esta ciudad “heredada” la que el Nuevo Plan General debe comprender, asumir y poner en valor para que pueda enfrentarse con éxito a los retos del siglo XXI. Para ello el diagnóstico pormenorizado de las problemáticas concretas es crucial para la redacción de un documento que pretende sentar las bases de los desarrollos futuros y viabilizar aquellas actuaciones que, aun siendo de vital importancia para el asentamiento urbano, no han llegado a materializarse en los más de treinta años de vigencia del actual Plan General.

## 6.1 TIPOLOGÍA DE SUELO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento vigente del municipio establece tres clases de suelo:

- **Urbano**

Incluye los terrenos consolidados por la edificación, los que han adquirido esta calificación en el desarrollo del planeamiento y aquellos otros que se entiende que cumplimentan los requisitos exigidos por la legislación urbanística aplicable.

Sobre el mismo se recogen y establecen las zonas edificables, identificándose los terrenos que constituyen el Sistema de Espacios Libres, así como los destinados a Equipamientos comunitarios.

En planos se definen las alineaciones y usos para el núcleo, estableciéndose una división por Unidades Urbanísticas, que se definen en las Normas.

Las ordenanzas de edificación determinan las condiciones urbanísticas (parcelación, ocupación, alturas, ...) de este tipo de suelo según su localización.

Igualmente, se establecen las condiciones de desarrollo para las Unidades de Ejecución fijadas en este tipo de suelo.

### Unidades de Ejecución en Suelo Urbano Programadas

Denominación	Intensidad Media (m <sup>2</sup> t/m <sup>2</sup> s)	Usos			Nº Plantas	
		Residen cial	Industr ial	Terciari o	Mínim o (NPM)	Tope (NPT)
EDCV-P-1	0,830	OB	PH	TL	3	4
3	1,750	OB	PH	OB	3	4
5	0,500	OB	PH	OB	6	8
6	1,600	OB	PH	OB	3	4
7	1,600	OB	PH	OB	3	4
10	2,000	OB	PH	OB	B+E+1	B+E+4
11	1,250	OB	PH	OB	2	3
13	2,000	OB	PH	OB	3	5
14	1,250	OB	TL	OB	2	4
15	1,250	OB	TL	OB	2	4
16	1,250	OB	TL	OB	2	4
17	1,250	OB	TL	OB	2	4
18	1,250	OB	TL	OB	2	4
19	1,250	OB	TL	OB	2	4
20	1,250	OB	TL	OB	2	4
22	1,500	OB	PH	OB	3	6
23	1,500	OB	PH	OB	2	3
24	1,500	OB	PH	OB	3	6
26	1,000	OB	PH	OB	3	4
28	1,250	OB	PH	OB	3	4
32	1,250	OB	PH	OB	2	4
34	1,150	OB	PH	OB	2	4
37	1,000	OB*	PH	OB	2	3
39	1,250	OB	TL1 <sup>a</sup> cat	OB	2	3
40	2,000	OB	PH	OB	3	5
41	2,000	OB	PH	OB	3	5
42	2,000	OB	PH	OB	3	5

### Unidades de Ejecución en Suelo Urbano No Programadas

Denominación	Usos	Nº Plantas
--------------	------	------------



	Intensidad Media (m <sup>2</sup> t/m <sup>2</sup> s)	Residencial	Industrial	Terciario	Mínimo (NPM)	Tope (NPT)
EDCV- 1	1,000	OB	PH	TL	1	3
2	0,830	OB	PH	OB	2	4
3	0,830	OB	PH	TL	2	3
5	0,830	OB	TL 1ª cat	OB	2	3
6	0,830	OB	TL 1ª cat	OB	2	3
9	1,000	OB	PH	OB	2	4
26	1,250	OB	TL 1ª cat	OB	2	3
28	1,250	OB	TL 1ª cat	OB	2	4
30	1,000	OB*	PH	OB	1	2
31	1,000	OB*	PH	OB	1	2
43	1,000	OB	PH	OB	2	6
46	0,750	OB	TL 1ª cat	OB	2	3
47	0,600	OB*	PH	OB	2	3

OB...Obligatorio

TL...Tolerado

PH...Prohibido o incompatible

\*...Unifamiliar

B...Bajo

E...Entreplanta

#### • Urbanizable

Incluye los terrenos que el Plan clasifica como tales para incorporarlos a las posibilidades de crecimiento y/o evolución de la ciudad.

Distingue tres situaciones en suelo urbanizable.

a) No programado: suelos que se prevé pueden ser necesarios para la evolución o crecimiento de la ciudad y para cuya programación en el tiempo no se considera conveniente ni oportuno establecer desde el Plan plazos fijos o predeterminados.

La delimitación de los Suelos Urbanizables No Programados es la grafiada en los planos de ordenación nºs 1-02 (A-B-C-D) de "Clasificación de Suelo - Régimen Jurídico".

Constituirá el Suelo Urbanizable No Programado los terrenos que el P.G.O.U. declare, en principio, para ser urbanizado mediante la aprobación de P.A.U.

Se establece dentro de S.U.N.P. los siguientes tipos de suelos:

S.U.N.P. Residencial de Ensanche

S.U.N.P. Residencial de Extensión Turístico

S.U.N.P. de desarrollo Industrial y de Servicios

S.U.N.P. de vigilancia fiscal y desarrollo portuario.

El Suelo Urbanizable No Programado de Ensanche comprende los Suelos Urbanizables No Programados de las unidades Urbanísticas de ensanche 01, 03, 07 y 09 para desarrollos de sectores de uso residencial permanente con tolerancia de usos terciarios. El uso industrial es incompatible.

El Suelo Urbanizable No Programado Residencial de Extensión Turístico comprende los suelos Urbanizables No Programados de la Unidad Urbanística 14, aptos para desarrollo turísticos extensivos.

El Suelo Urbanizable No Programado de desarrollo Industrial y de Servicios comprende los suelos en Suelo Urbanizable No Programado destinados al desarrollo de actividades ligadas a la industria, al almacenamiento de materias o productos utilizados en el proceso industrial y en general usos terciarios y de servicios.

El Suelo Urbanizable No Programado de vigilancia fiscal y desarrollo portuario comprende los terrenos ya existentes de la U.U.04, así como aquellos terrenos que emerjan durante la vigencia de este P.G.O.U. con motivo del desarrollo portuario entre el dique de abrigo existente y el pantalán de San Felipe, y cuya delimitación se realiza ahora a título meramente indicativo.

b) Programado: suelos que, además de preverse como necesarios para la evolución y crecimiento de la ciudad, se considera conveniente y oportuno desarrollar en los plazos fijados por el Plan aplicando en su defecto los mecanismos previstos al efecto por la legislación vigente.

El suelo urbanizable programado está constituido por aquellos terrenos declarados aptos para urbanizar cuya ejecución se llevará a efectos según el programa del propio Plan General.

Se establecen dentro del suelo urbanizable programado los siguientes tipos de suelos:

Suelo Urbanizable Programado de Ensanche.

Suelo Urbanizable Programado de Extensión Turístico.

El Suelo Urbanizable de Ensanche comprende aquellos terrenos urbanizables con intensidad emprendida entre 0,50 y 0,70 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, destinados a cubrir las necesidades a medio y largo plazo de crecimiento del actual casco urbano de la ciudad. Comprende igualmente los suelos urbanizables de carácter industrial con intensidad de 0,50 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

Los sectores incluidos en esta tipología son:





- 02A.01.01.- "Zabal Industrial I".
- 02A.02.02.- "Zabal Industrial II".
- 06A.01.02.- "San Pedro".
- 07A.01.01.- "Punto Ribot"
- 11B.02.02.- "El Conchal II".
- 13A.01.01.- "Nueva Atunara".

Comprenden los suelos Urbanizables Programados de Extensión Turísticas aquellos suelos urbanizables programados de la Unidad Urbanística 14, zona turística, aptos para desarrollos turísticos de carácter extensivo.

Los sectores incluidos en esta tipología son:

- 14A.01.01. "La Campana"
- 14B.01.01. "Santa Margarita"
- 14C.01.01. "Venta Melchor"
- 14D.01.01. "Alcaidesa Playa"
- 14D.01.02. "Alcaidesa Cortijo"

c) Transitorio: El Suelo Urbanizable en Régimen Transitorio comprende aquellos suelos urbanizables que contaban con Plan Parcial y Proyecto de Urbanización aprobados definitivamente en el momento de aprobación provisional del presente Plan General, y cuyo grado de ejecución material no permitía MI1P su clasificación como suelos urbanos, por lo que en aplicación de lo previsto en el artículo 19,3 del vigente RPU, el presente Documento asume como determinaciones propias las contenidas en los mencionados Planes Parciales ya aprobados para cada uno de estos sectores.

Los sectores incluidos en esta tipología son:

- 09B.01.01 "Rosales-Gibraltar", con Plan Parcial aprobado definitivamente por acuerdo de 23 de marzo de 1.984 (BOP 2 de junio de 1.984).
- 11B.01.01 "El Conchal", con Plan Parcial aprobado definitivamente por acuerdo de 23 de marzo de 1.984 (BOP 2 de junio de 1.984).

- **No urbanizable**

Incluye los terrenos del territorio municipal que, por sus condiciones naturales, sus características ambientales, paisajísticas o ecológicas, su valor agrícola o en razón del modelo territorial adoptado, son así clasificados al objeto de que permanezcan al margen del proceso de urbanización, en aras a una utilización racional del territorio, el medio ambiente y los recursos naturales.

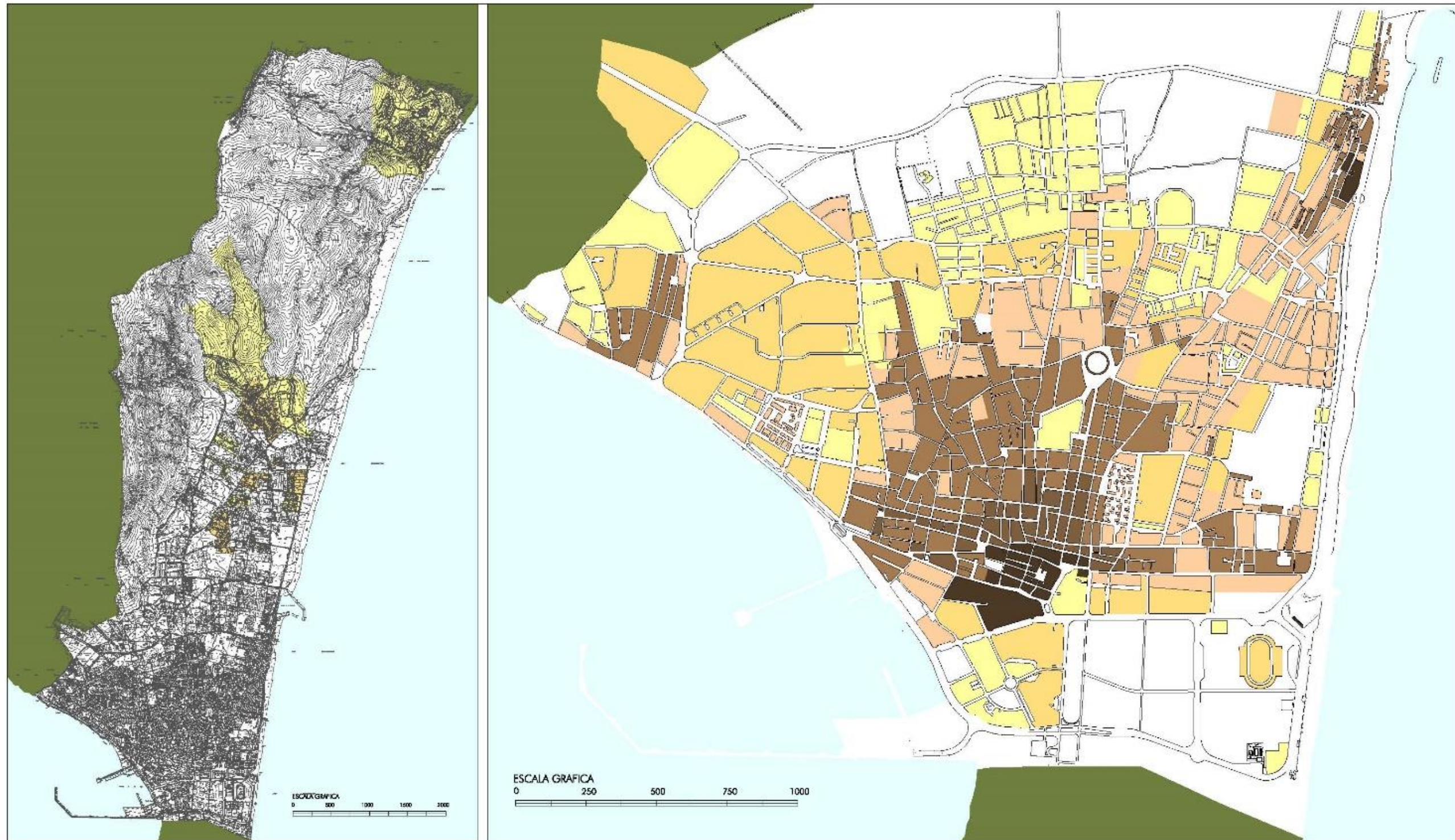
Los objetivos de esta clasificación urbanística son:

- Lograr que el uso del suelo se pueda efectuar de acuerdo con su potencialidad natural, marginando las fincas rústicas del mercado urbanístico del suelo evitando alzas injustificables del precio del suelo No urbanizable que hacen imposible la permanencia de los usos a conservar.
- Evitar la formación de nuevos núcleos de población

El suelo No Urbanizable está constituido por las siguientes categorías:

- a) De protección agrícola, integrado por aquel cuya naturaleza y valores específicos posibilitan su destino a cultivos hortofrutícolas y de plantas ornamentales.
- b) De protección natural, formado por aquellos suelos que tienen un valor paisajístico, forestal, natural o ecológico que interesa preservar.
- c) De protección litoral y costera, integrado por la zona marítimo terrestre y los terrenos colindantes, según delimitación contenida en este P.G.O.U., independientemente de que pertenezca funcionalmente a otra categoría de las señaladas en este artículo.
- d) Residual, constituido por el resto de Suelo No Urbanizable.





- |  |                                   |  |                             |
|--|-----------------------------------|--|-----------------------------|
|  | MEDIADOS DEL SIGLO XIX.           |  | AÑOS SETENTA Y OCHENTA.     |
|  | FINALES DEL SIGLO XIX.            |  | LA CIUDAD EN LA ACTUALIDAD. |
|  | PRIMERA Y SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. |  |                             |
|  | AÑOS CINCUENTA Y SESENTA.         |  |                             |





#### 4. ANTECEDENTES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

El actual plan General de la Línea de la Concepción fue aprobado parcialmente en el año 1.985. Su redacción y tramitación fue complicada y se prolongó a lo largo de 14 años. La complejidad de dicho proceso de tramitación obligo a la elaboración de un Texto Refundido que fue definitivamente aprobado el 27 de julio 1.993. Posteriormente los servicios técnicos del Ayuntamiento elaboraron una revisión del Plan General del 85 que por distintos motivos dicho documento no llegó a obtener una Aprobación Definitiva. Más adelante, dentro de las previsiones establecidas por la Disposición Transitoria Segunda de la LOUA y conforme a la regulación específica para las Adaptaciones Parciales del Planeamiento General establecidas por el Decreto 11/2008 de 22 de enero, por el que se establecieron distintos procedimientos encaminados a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas, el Ayuntamiento realizó y aprobó con fecha 13 de abril de 2009, el Documento de Adaptación Parcial del PGOU a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Dicha adaptación del planeamiento vigente (en lo sucesivo AdP):

- NO clasificaba nuevos suelos urbanos, salvo en lo dispuesto en el artículo 4.1 del Decreto 11/2.008;
- NO clasificaba nuevos suelos como urbanizables;
- NO alteraba la regulación del Suelo No Urbanizable salvo en los supuestos en los que hubiera sobrevenido la calificación de especial protección (art. 4.3 del Decreto 11/2.008);
- NO podía prever nuevas infraestructuras servicios, dotaciones o equipamientos, o cualquier otra actuación que supusiera la alteración de la ordenación estructural o del modelo de planeamiento del PG del 85.

Es decir, las determinaciones estructurantes y el modelo de desarrollo del PGOU no han sido actualizadas en más de 30 años de vigencia del mismo.

El instrumento de planeamiento general vigente en el municipio está constituido por:

- a. El Texto Refundido del Plan General del 85 aprobado por la Resolución de 27 julio de 1.993.
- b. El conjunto de Modificaciones a dicho documento Aprobadas Definitivamente por los distintos órganos urbanísticos. Además, forma parte del mismo el Planeamiento de desarrollo aprobado definitivamente y que conforma la ordenación detallada de determinadas áreas o sectores
- c. La Adaptación Parcial del PGOU a las determinaciones de la LOUA conforme a lo explicitado en los párrafos anteriores.

En el año 2.016, el Ayuntamiento de La Línea, encargó un “Documento de criterios y objetivos para la redacción del Plan General de Ordenación Urbanística de La Línea de la Concepción”, que

sirviera de Informe Técnico sobre el estado de ejecución del Plan General vigente y la adecuación de sus determinaciones a la realidad actual del municipio. Dicho documento, finalizado en junio de 2.016, además de valorar el grado de ejecución del Plan General realizaba un análisis somero de los principales problemas urbanísticos que afectaban al municipio, concluyendo la necesidad de acometer la redacción de un Nuevo Plan General. Esa recomendación de redactar un nuevo instrumento de Planeamiento General se fundamenta en las siguientes razones:

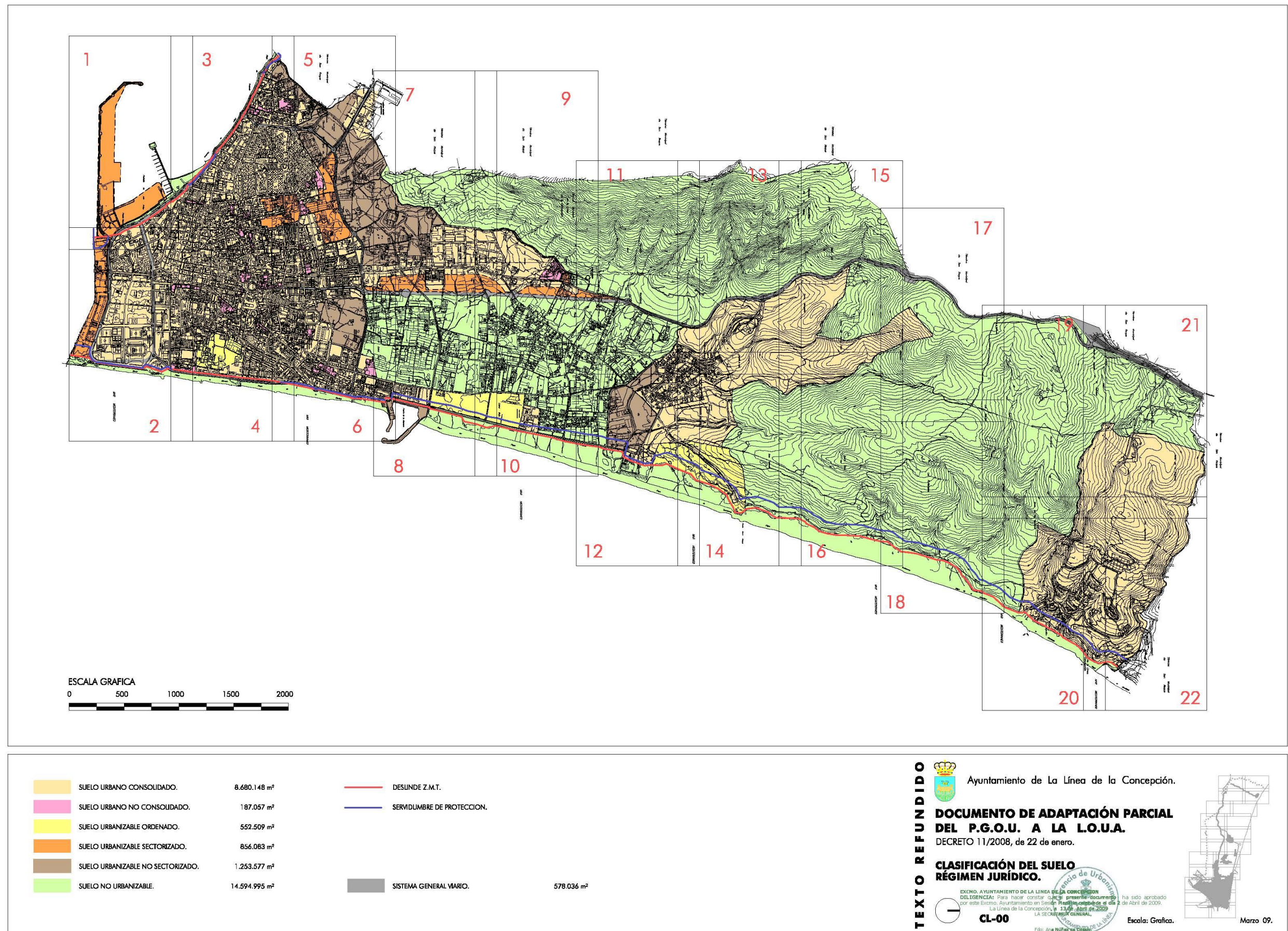
- a) El modelo territorial del Plan vigente no solo está obsoleto, sino que no se corresponde con lo estipulado en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, o el Plan de Ordenación del Campo de Gibraltar.
- b) El Plan ha sufrido multitud de Modificaciones que no solo han ido modificando parcialmente el modelo territorial propuesto, sino que además han introducido incoherencias entre sus determinaciones.
- c) El Plan General que se revisa preveía multitud de actuaciones, sobre todo en Suelo Urbano No Consolidado, sin considerar mecanismos de gestión adecuados y realistas para las mismas y cargando excesivamente la ejecución y la financiación en el Ayuntamiento. La imposibilidad de llevar a cabo dichas actuaciones ha paralizado la actividad urbanística del municipio y en algunos casos propiciado actuaciones que contravienen la legalidad.

El Modelo territorial planteado en el Plan General vigente se sustenta en:

- Un núcleo urbano residencial compacto de densidad media y alta en la zona interior de la ronda de circunvalación.
- Desarrollos productivos/industriales al norte de la ronda urbana y en el acceso al municipio por la A-383. Todo ello completado por unos desarrollos turísticos residenciales de baja densidad en la costa de levante / norte del municipio sin continuidad geográfica con los desarrollos residenciales existentes.

El horizonte demográfico que planteaba el PGOU suponía un crecimiento poblacional hasta 120.000 habitantes partiendo de los 56.000 que tenía en el momento de la redacción del documento, y contemplaba la ejecución de 18.500 viviendas nuevas (casi 7.000 en Suelo Urbano y unas 11.500 en Suelo Urbanizable). Sin embargo, esas ambiciosas previsiones no se correspondían con una Estructura General y Orgánica del territorio en consonancia que permitiera asumir dichos crecimientos.









INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO GENERAL Y DE DESARROLLO VIGENTES	Aprobación	Fecha aprobación	Fecha publicación BOJA/BOP	Órgano
Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana	AD	27-07-93	BOJA 12-08-93	Resolución Consejero OPyT
Modificación nº 3 del PGOU referida a cambio de uso de dos zonas calificadas como Subsistema de Equipamiento Sociocultural tipo espectáculos y recreativos	AD	08-03-94	BOP 30-05-94	Resolución Consejero
Modificación nº 5 del PGOU relativa al suelo urbano	AD	26-04-95	BOJA 11-07-95	AYTO.
Modificación nº 6 del PGOU, referente a Suelo Urbanizable y al Sistema General de Infraestructuras de Saneamiento, Depuración y Vertido de Aguas residuales	AD	17-02-98		CPOTU
Modificación nº 8 del PGOU, relativa a la descalificación de la parcela 03D/C23 (Equipamiento religioso)	AD	05-06-97	BOJA 5-08-95	AYTO
Modificación nº 9 del PGOU, relativa a la zona de Micropolígono Industrial de la Unidad Urbanística 05	AD	07-11-96	BOJA 4-03-97	AYTO
Modificación nº 11 del PGOU, relativa a Suelo Urbano, Ordenanza 11A, en la parcela sita entre Avda. María Guerrero, Las Adelfas, Veleta y Prolongación de Olivo	AD	7-11-96	BOP 19-02-97	AYTO
Modificación nº 12 del PGOU, respecto a Suelo Urbano, parcela 1.9 en zona de ordenanza 13a.	AD	16-01-97	BOJA 30-01-97	AYTO.
Modificación nº 13 del PGOU, relativa a la zona de Micropolígonos Industriales y de servicios (ordenanza 15, subzona 15A/1 y 15A/2)	AD	06-02-97		AYTO.
Modificación nº 14 del PGOU, afectante a Suelo Urbano, parcela sita en c/ Santa Isabel c/v c/ Moral	AD	26-02-98	BOP 9-05-98	AYTO
Modificación nº 16 del PGOU, relativa a Suelo Urbano Sistema General de Equipamiento Comercial C/1 "Mercado de la Concepción	AD	25-11-97	BOP 05-01-98	
Modificación nº 17 del PGOU, en la Unidad Urbanística Integrada 09B.01. "La Cañada Real"				COPTU
Modificación nº 18 del PGOU, relativa a Suelo Urbano, Unidad Urbanística 03, parcela sita en c/ Virgen del Rosario y Purísima Concepción	AD	7-05-98	BOP 16-06-98	AYTO
Modificación nº 20 del PGOU, relativa a Suelo Urbano, referida a los parámetros urbanísticos de plantas bajas y semisótanos	AD	06-06-99		AYTO
Texto Refundido de la Modificación nº 21 del PGOU, relativa a la modificación de usos en suelo urbano	AD	09-06-00	BOP 11-06-99	CPOTU
Modificación nº 22 del PGOU, relativa a Suelo Urbano, Unidad de Ejecución 05-33 "Los Navegantes" (Plaza Pozo del Agua)	AD	07-07-98		AYTO
Modificación puntual nº 35 PGOU relativa a Suelo No Urbanizable de protección agrícola U.U.17	AD	05-02-02		CPOTU
Modificación nº 37 del PGOU, "Complejo Saccone"	AP	06-09-07		
Modificación nº 39 del PGOU, relativa a condiciones de parcelación y edificación de la Ordenanza 11	AD	10-12-07	BOP 7-02-08	AYTO.
Modificación Puntual de elementos nº 41 del PGOU, condiciones generales de edificación y particulares de la ordenanza 10 del TRPGOU	AD	04-09-08	BOP 07-11-08	
Modificación nº 42 del PGOU relativo a la parcela sita en c/ Prim, 40.	AD	28-08-08	BOP 17-10-08	AYTO.
Modificación nº 45 relativa a la UUI 01.03A.01 "La Colonia" zonas urbanas 13a/1.1, 13a/1.2 y 13b/1.1 Sistema General SGP-UD/2 y viario "Camino Ancho de la Atunara"	AD	26-07-11	BOJA 28-12-11	CPOTU
Modificación nº 48 del PGOU, relativa a la parcela de equipamiento local docente en el ámbito del estudio de detalle EDCV-P-34	AD	12-04-11	BOJA 16-05-11	CPOTU
Modificación nº 49 relativa al Art. 320 del TRPGOU, afectante a la ordenanza 15a/2	AD	03-02-11	BOP 15-11-11	AYTO.
Modificación nº 54 del PGOU relativa al grado de protección del edificio sito en la calle Carbonero nº 24, "Instituto Diego Salinas"	AD	05-07-12	BOP 08-10-12	AYTO.
Modificación nº 58 del PGOU relativa al área de movimiento y otros elementos auxiliares fuera de esta área, en las zonas de ordenación destinadas a vivienda unifamiliar aislada	AD	14-12-17	BOP 14-12-18	AYTO.
Modificación nº 59 del PGOU relativa a la zona ordenanza 13A, finca sita en Paseo Marítimo con C/ Jardines nº 129	AD	07-06-18	BOP 19-10-18	AYTO.
Plan de Sectorización de la UUI.04 "Vigilancia Fiscal"	AD	17-06-08		COPTU
Programa de Actuación Urbanística de la UUI. 14C-03 "Torrenueva"	AD	10-12-02	BOP 30-06-03	CPOTU
Plan Especial para nuevo Hospital Comarcal	AD	27-05-08		CPOTU
Texto Refundido del Plan Parcial del Sector 07A.01.01 "Punto Ribot".	AD	22-01-90 y 03-12-92		
Plan Parcial del Sector 09B.01.01 "Rosales-Gibraltar"	AD	29-03-84	BOP 2-06-84	AYTO
Modificación nº 1 del Polígono I del Plan Parcial del Sector 09B.01.01 "Rosales-Gibraltar"	AD	06-02-92		AYTO
Modificación nº 1 del Polígono II del Plan Parcial del Sector 09B.01.01 "Rosales-Gibraltar"	AD	02-02-89		AYTO
Modificación nº 2 del Polígono II del Plan Parcial del Sector 09B.01.01 "Rosales-Gibraltar"				



Plan Parcial del Sector 11B.01.01. "El Conchal I"	AD	29-03-84	BOP 2-06-84	AYTO.
Plan Parcial del Sector 11B.02.02. "El Conchal II"	AD	04-05-06	BOP 25-07-06	AYTO.
Plan Parcial del Sector 13B.01.01. "Nueva Atunara"	AD	03-05-90	BOP 29-05-90	AYTO.
Modificación nº 1 del Plan Parcial del Sector 13B.01.01. "Nueva Atunara"	AD	04-08-00	BOP 4-10-00	AYTO.
Modificación nº 2 del Plan Parcial del Sector 13B.01.01. "Nueva Atunara"	AD	07-09-01	BOP 26-10-01	AYTO.
Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	06-09-90	BOP 5-11-90	AYTO.
Modificación nº 1 del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	04-03-04	BOP 25-03-04	AYTO.
Modificación nº 2 del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	27-09-05	BOP 21-11-05	AYTO.
Texto Refundido del Plan Parcial del Sector 02A.02.02. "Zabal Industrial II".	AD	03-11-05	BOP 5-12-05	AYTO.
Plan Parcial del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor".	AD	02-07-92	BOP 24-03-93	AYTO.
Texto Refundido del Plan Parcial del Sector 14D.01.01. "Alcaidesa Playa".	AD	07-07-05	BOP 28-07-05	AYTO.
Plan Parcial del Sector 14D.02.02. "Alcaidesa Cortijo"	AD	04-12-03	BOP 19-12-03	AYTO.
Plan Parcial del Sector 14A.01.01. "La Campana"	AD	05-05-94	BOP 09-09-94	AYTO.
Plan Parcial Modificado del Sector 14C-03 "Torrenueva"	AD	06-07-06 y 01-02-07	BOP 17-04-07	AYTO.
Estudio de Detalle parcela 13.23.26. C/ Santa Isabel y Vázquez de Mella	AD	28-03-82	BOP 21-05-82	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-14. C/ San Pedro y Siete Revueltas.	AD	20-11-89	BOP 6-03-90	AYTO.
Estudio de Detalle Rosales y Gibraltar	AD	04-11-87		AYTO.
Estudio de Detalle Avda. España y c/ Greco. Parcelas 156/158 y 160	AD	02-09-87		AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-42. C/ Gibraltar, Del Águila y San Antonio.	AD	04-11-87		AYTO.
Estudio de Detalle Manzana 22/15. C/ Aurora, San Pablo, Las Flores e Isabela la Católica	AD	21-12-81	BOP 25-01-82	AYTO.
Estudio de Detalle C/ Prim.	AD	03-03-88		AYTO.
Estudio de Detalle manzana 22.64. Plaza Cruz Herrera	AD	11-11-81	BOP 1-12-81	AYTO.
Estudio de Detalle de la manzana 5 del Polígono II del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	29-06-04	BOP 22-07-04	AYTO.
Estudio de Detalle de la subzona Z.3.1 de Dotación Comercial y Sociocultural del Plan Parcial del Sector 13B.01.01. "Nueva Atunara"	AD	11-02-00	BOP 16-03-00	AYTO.
Estudio de Detalle del PE-ED-1 "Nueva Atunara"	AD	1-08-91		AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-17 (C/ San Roque, Melilla, Olivo y Gabriel Miró)	AD	14-02-95	BOP 4-04-95	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-18 (Avda. María Guerrero, c/ Melilla, San Roque y Vázquez de Mella)	AD	2-09-93	BOJA 16-08-94	AYTO.
Modificación nº 1 del Estudio de Detalle EDCV-P-18	AD	1-09-200	BOP 25-09-00	AYTO.
Estudio de Detalle y delimitación de la Unidad de Actuación UA-05-33 "Los Navegantes"	AD	3-10-91	BOP 25-11-91	AYTO.
Estudio de Detalle Subzona Z.1.1. en el Sector 13B.01.01				AYTO.
Estudio de Detalle de la Zona PE-ED-2 "Nueva Atunara"	AD	06-04-01	BOP 10-05-01	AYTO.
Modificación Estudio de Detalle del PE-ED-4 "Nueva Atunara"	AD	3-11-88	BOP 7-03-89	AYTO.
Estudio de Detalle PE-ED-3 "Nueva Atunara"	AD	23-03-94	BOP 19-04-94	CPOTU
Modificación Estudio de Detalle del PE-ED-3 "Nueva Atunara"	AD	21-10-97		AYTO.
Estudio de Detalle manzana 23.01. Avda. María Auxiliadora y Avda. Menéndez Pelayo	AD	30-06-81	BOP 20-07-81	AYTO.
Estudio de Detalle de las parcelas 4.1 y 4.2 de la Zona 4 del Plan Especial "La Banqueta"	AD	1-12-05	BOP 20-12-05	AYTO.
Estudio de Detalle de la parcela G-3 del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	29-06-04	BOP 8-07-04	AYTO.
Estudio de Detalle de la parcela G-2 del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	9-04-07	BOP 4-05-07	AYTO.
Modificación nº 1 del Estudio de Detalle de la parcela G-1 del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	4-11-04	BOP 24-11-04	AYTO.



Estudio de Detalle para uso de Subsistema de Equipamiento Comunitario en Reserva SGE-R/3 (antiguo Chalet D'Amatto)	AD	5-05-02	BOP 24-05-02	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-10. Avda. España y c/ Méndez Núñez	AD	27-12-84	BOP 19-01-85	AYTO.
Estudio de Detalle ED-P-16. C/ San Pedro, Siete Revueltas, Antonio Maura, Crespo y Buenos Aires	AD	03-02-05	BOP 03-03-05	AYTO.
Texto Refundido del Estudio de Detalle EDCV-P-37. C/ Espronceda y Alcalde de Móstoles.	AD	22-01-90		AYTO.
Estudio de Detalle de la manzana 5 del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor"	AD	7-07-00	BOP 9-08-00	AYTO.
Estudio de Detalle Avda. España, 154. Zona 13b/3.2	AD	19-01-01		AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-41. C/ Gibraltar, Muñoz Molleda, San Antonio y Jardines	AD	26-09-85	BOP 17-10-85	AYTO.
Estudio de Detalle manzana 7 del Polígono 1 del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor"	AD	8-01-07	BOP 5-02-07	AYTO.
Estudio de Detalle parcela D1-1 del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	23-12-03	BOP 20-01-04	AYTO.
Estudio de Detalle parcela D1-2 del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	7-03-03	BOP 25-03-03	AYTO.
Estudio de Detalle parcela G-1 del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	7-03-03	BOP 25-03-03	AYTO.
Modificación nº 1 del Estudio de Detalle parcela G-1 del Plan Parcial del Sector 14B.01.01. "Santa Margarita"	AD	4-11-04	BOP 24-11-04	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-22. C/ Calderón de la Barca, Ifach, Alemania y Padre Manjón	AD	7-06-02	BOP 15-09-03	AYTO.
Estudio de Detalle de la manzana 17 del Polígono II del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor"	AD	10-02-03	BOP 5-03-03	AYTO.
Modificación nº 1 del Estudio de Detalle de la manzana 17 del Polígono II del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor"	AD	4-09-03	BOP 9-10-03	AYTO.
Modificación nº 2 del Estudio de Detalle de la manzana 17 del Polígono II del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor"	AD	5-08-04	BOP 17-08-04	AYTO.
Modificación nº 3 del Estudio de Detalle de la manzana 17 del Polígono II del Sector 14C.01.01. "Venta Melchor"	AD	7-10-04	BOP 27-10-04	AYTO.
Estudio de Detalle de la manzana sita en Avda. España, c/ San Pablo, Carboneros y Lutgardo López Muñoz	AD	27-03-07	BOP 24-04-07	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-34. C/ Galileo, Jesús de Medinaceli y Jardines	AD	06-11-03	BOP 20-02-04	AYTO.
Estudio de Detalle redactado para las subzonas 13B/5.1 y 13B/5.2. Parcelas sitas en calles Gibraltar, prolongación San Cayetano, Avenida del Ejército y Plaza de Armas	AD	04-10-07	BOP 23-10-07	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-19. C/ San Pedro e Italia	AD	04-10-07	BOP 19-07-07	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a las manzanas D-3.1, D-3.2 y D-4 del Sector 14B.01.01 "Santa Margarita"	AD	25-08-06	BOP 13-09-06	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a la manzana RE-1 del Plan Parcial del Sector 14D.02.02 "Alcaidesa Cortijo"	AD	06-07-06	BOP 25-07-06	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a la manzana RE-2 del Plan Parcial del Sector 14D.02.02 "Alcaidesa Cortijo"	AD	02-03-06	BOP 24-03-06	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a la manzana RE-6 del Plan Parcial del Sector 14D.02.02 "Alcaidesa Cortijo"	AD	06-04-06	BOP 24-07-06	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a la manzana RE-4a del Plan Parcial del Sector 14D.02.02 "Alcaidesa Cortijo"	AD	28-11-06	BOP 2-01-07	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a la manzana RE-4b del Plan Parcial del Sector 14D.02.02 "Alcaidesa Cortijo"	AD	28-11-06	BOP 7-12-06	AYTO.
Estudio de Detalle relativo a la manzana RE-4c del Plan Parcial del Sector 14D.02.02 "Alcaidesa Cortijo"	AD	03-08-06	BOP 31-08-06	AYTO.
Estudio de Detalle y parcelación de la manzana RE-8 del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	16-04-93	BOJA 29-05-93	AYTO.
Estudio de Detalle y parcelación de la manzana RE-6del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	16-04-93	BOJA 29-05-93	AYTO.
Estudio de Detalle y parcelación de las manzanas RE-7, RE-7A, RE-8 y RI-8 del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	05-02-98	BOP 19-02-98	AYTO.
Estudio de Detalle de la manzana RI-3 del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	21-06-01	BOP 30-06-01	AYTO.
Estudio de Detalle y parcelación de las manzanas RE-1A y RI-1 del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	02-02-95	BOP 3-04-95	AYTO.
Modificación del Estudio de Detalle de las manzanas RE-1A y RI-1 del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	04-05-01	BOP 1-06-01	AYTO.
Estudio de Detalle de la manzana RE-1 del Plan Parcial del Sector 14D.01.01 "Alcaidesa Playa"	AD	01-06-01	BOP 5-07-01	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-40. C/ Gibraltar, Zaragoza y Muñoz Molleda	AD	08-01-06	BOP 5-02-07	AYTO.
Estudio de Detalle EDCV-P-24. C/ Castilla,, Lutgardo López Ramírez y Paseo de la Velada	AI			



## 7.1 GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

De manera coordinada y conjunta con los Servicios Técnicos Municipales, partiendo del análisis técnico del vigente Plan General y del contenido del *“Documento de Criterios y Objetivos para la Redacción del Plan General”*, del *“Plan de Vivienda y Suelo Municipal”* y del *“Documento Inicial Estratégico de Evaluación Ambiental”*, se han analizado todas las actuaciones urbanísticas desarrolladas, o bien en desarrollo pendiente, del Plan General de 1.985 y su Texto Refundido de 1.993, así como del documento de *“Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (L.O.U.A.)”* del 2.009.

En este análisis se han incluido cuantas modificaciones y desarrollos urbanísticos se han realizado en base a dichos antecedentes urbanísticos, prestando especial atención a los que están pendientes de ejecutar con el fin de valorar su incorporación al nuevo Plan General en función de las nuevas condiciones exigidas por las diferentes directrices y normativas urbanísticas que inciden en la planificación, así como la experiencia de tramitación administrativa de los técnicos municipales en las problemáticas recurrentes del municipio y las nuevas demandas sociales y de la ciudadanía que el Nuevo Plan General ha detectado y analizado para concretar sus posibles soluciones.

Durante la redacción del Avance del Plan General se recabó la información urbanística actualizada necesaria para la correcta toma de decisiones. Tras el periodo de exposición pública del mismo y a la luz de las sugerencias recibidas en el proceso de participación pública, se ha revisado dicha información matizándola y perfeccionándola para la correcta toma de decisiones.

A grandes rasgos podemos concluir que el grado de ejecución del Plan General en los 30 años de vigencia ha sido desigual.

En relación con los Sistemas Generales, mientras que los SG de espacios libres y de equipamientos no han tenido un desarrollo significativo, sí que se han ejecutado los relacionados con el Sistema de comunicaciones (Puerto y estación de autobuses)

En cuanto a la estructura viaria, aunque se ha desdoblado la Carretera del Higuerón, se han mejorado los accesos en el litoral de Poniente, así como completado la Ronda de Circunvalación, no se ha ejecutado el nuevo acceso paralelo al eje industrial del Zabal, vital para el desarrollo de la ciudad.

En relación con el parque de viviendas, mientras que prácticamente se ha agotado el suelo destinado por el Plan al uso residencial turístico, el suelo destinado al uso residencial (1ª residencia) ha tenido un escaso desarrollo mientras que se ha incrementado notablemente el proceso de parcelación y

edificación en Suelo No Urbanizable especialmente Protegido del Zabal (se han construido mas de 1.000 viviendas).

Los suelos destinados al uso productivo también han tenido un escaso desarrollo.

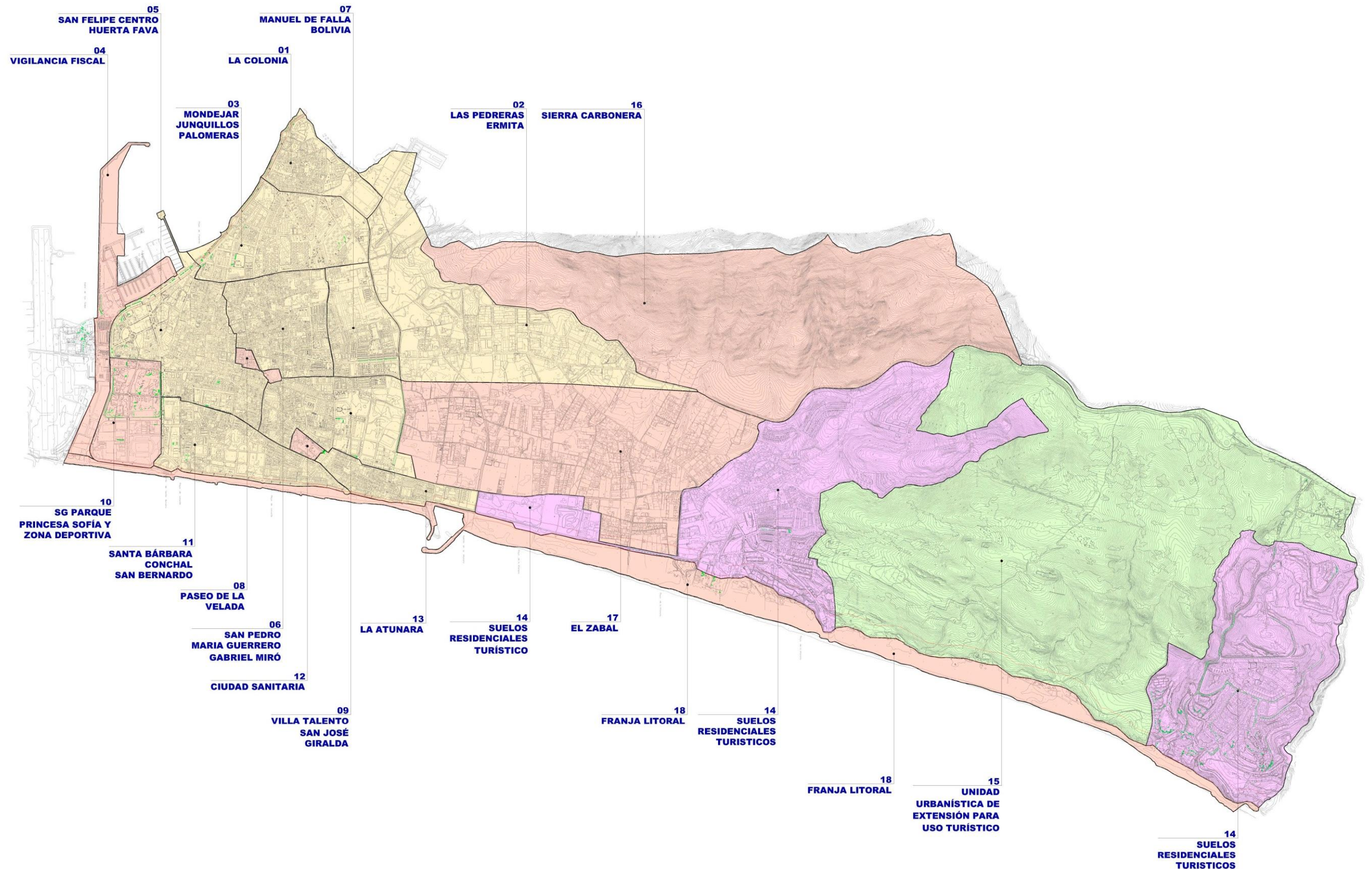
El Plan General dividió el término municipal en 18 Unidades Urbanísticas, y se han tomado como referencia las mismas como herramienta para sistematizar el análisis pormenorizado del grado de ejecución del planeamiento. Esta propuesta de análisis, no pretende en modo alguno que el nuevo Plan General reproduzca estas divisiones que hoy en día resultan en muchos casos incongruentes con la realidad de la ciudad.

Analizamos pues el grado de ejecución de las determinaciones del Plan en cada una de las Unidades Urbanísticas delimitadas en el mismo para después proceder a sintetizar los parámetros numéricos que justifiquen la toma de decisiones y el cumplimiento de la Normativa sectorial de aplicación.

Las Unidades Urbanísticas en que se divide el término municipal son;

- UU1; La Colonia
- UU2; Las Pedreras – La Ermita
- UU3; Mondéjar- Junquillos – Palomeras
- UU4; Unidad Fiscal
- UU5; San Felipe – Centro – Huerta Fava
- UU6; San Pedro – María Guerrero – Gabriel Miró
- UU7; Manuel de Falla – Bolivia
- UU8; Paseo de la Velada
- UU9; Villa talento – San José – Giralda
- UU10; Parque Princesa Sofía y Ciudad Deportiva
- UU11; Santa Barbara – Conchal – San Bernardo
- UU12; Ciudad Sanitaria
- UU13; La Atunara
- UU14; Suelos Residenciales Turísticos
- UU15; Suelos de extensión para el uso Turístico
- UU16; Sierra Carbonera
- UU17; El Zabal
- UU18; Franja Litoral









### UU1: LA COLONIA



Acceso a La Línea por la Bahía de Algeciras



Rotonda camino ancho de la Atunara



Plaza del Padre Arnaiz



Callejón la Pizarra

La unidad se encuentra en el extremo sur occidental del término municipal, colindante con el municipio de San Roque y con frente a la Bahía de Algeciras. La Colonia era un asentamiento separado del núcleo urbano de la Línea que surgió apoyado en la carretera que unía el puesto fronterizo de Gibraltar con San Roque (la actual CN-351) y el resto de la comarca a través de la vía que bordeaba la costa.

La trama urbana procede de un proceso de ocupación de huertas y caminos rurales que desembocaban en la vía costera principal. Esta urbanización asistemática ha generado manzanas irregulares de un considerable tamaño ocupadas en su perímetro y con vacíos en su interior. Otra consecuencia de la urbanización irregular del ámbito es la casi total ausencia de plazas o espacios públicos de referencia, zonas verdes u otros equipamientos.

Este asentamiento se unía a la Línea a través de dos caminos rurales que modificaron ligeramente su trazado (Calle Saavedra Fajardo y Camino Ancho de la Atunara) cuando se urbanizó el barrio colindante del Junquillo. No existe una continuidad entre la trama urbana de este barrio y los colindantes, pero el barrio está bien conectado desde el punto de vista del viario a través de la Avenida Torre Quevedo, el camino ancho de la Atunara, la carretera de las industrias y la Avda. de España.

El uso global de la unidad es el residencial, destacando la presencia de un gran centro comercial y un equipamiento deportivo de grandes dimensiones. La densidad de población es inferior a la media del núcleo urbano, al tratarse mayoritariamente de viviendas unifamiliares y existir grandes vacíos en el interior de las manzanas. La edificación, vivienda unifamiliar de una o dos plantas alineada a vial y con patios interiores, proviene de procesos de autoconstrucción que posteriormente se ha ido mejorando o renovando.

Se trata de un ámbito con déficit de equipamientos y zonas verdes, pero con suelo vacante en el que se puede compensar ese déficit. El barrio está considerado como Zona con necesidad de transformación social, con unas 1.517 viviendas con algún régimen de protección.

El documento de pre diagnóstico estima que hay una densidad de población de 44,75 habitantes / Ha. Y una densidad de viviendas de 26,88 viviendas / Ha.

El Plan General delimitaba dentro de la unidad cinco Estudios de Detalle en Suelo Urbano No Consolidado y un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado.



### Grado de ejecución del planeamiento

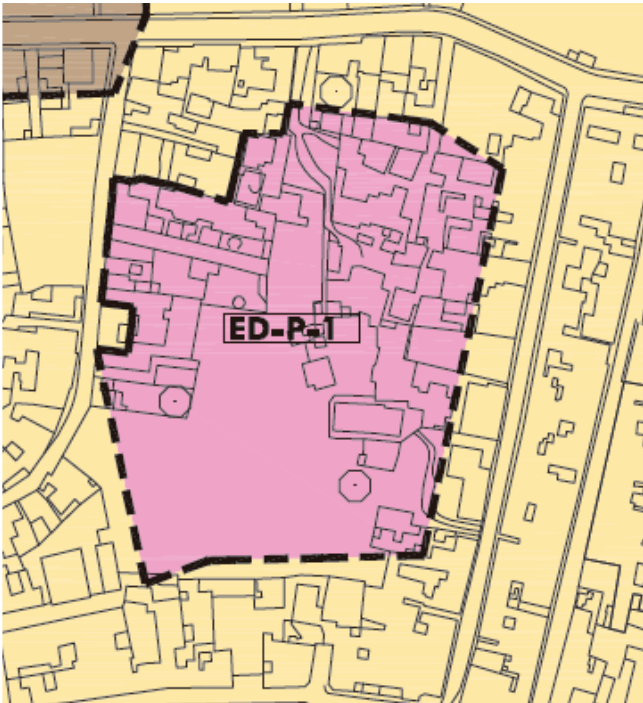
En el Suelo Urbanizable No Sectorizado se ha construido un Centro Comercial declarando la actuación de Interés Público, sin redactar el Plan de Sectorización.

El objetivo de la mayoría de los Estudios de Detalle era la apertura de viarios en el interior de las supermanzanas. El grado de ejecución del planeamiento en los más de treinta años de vigencia del plan en esta unidad ha sido mínimo a excepción de la ejecución del suelo destinado al centro comercial. Esta falta de desarrollo de las determinaciones del planeamiento implica necesariamente una profunda revisión de los mecanismos articulados por el Plan General para la consecución de sus objetivos. La delimitación de las unidades incorpora numerosos propietarios en situaciones muy diversas, parcelas interiores o exteriores que en algunos casos están ya construidas. Además, en algunos casos la ejecución de la actuación depende de actuaciones externas a la misma. Al no poder realizarse la actuación, la zona ha quedado paralizada urbanísticamente lo que ha generado la degradación del ámbito y actuaciones irregulares de parcelación.





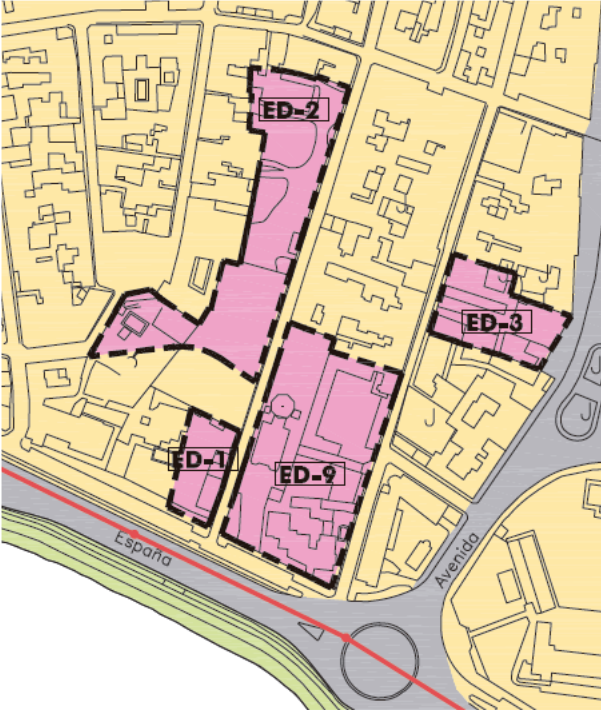
	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU1; LA COLONIA	ED-1	ED-1	S.U	S.U.N.C	residencial	946	1.041	1,10		100 viv/Ha	9	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-2	ED-2	S.U	S.U.N.C	residencial	4.920	4.477	0,91		100 viv/Ha	49	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-3	ED-3	S.U	S.U.N.C	residencial	1.698	1.545	0,91		100 viv/Ha	17	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-9	ED-9	S.U	S.U.N.C	residencial	4.955	5.450	1,10		100 viv/Ha	50	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P1	ED-P1	S.U	S.U.N.C	residencial	14.820	13.486	0,91		100 viv/Ha	148	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	01-03A-01	La Colonia	S.U	S.UZ.N.S	residencial	297.900	171.292	0,575	PAU	26 viv/Ha	775	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Sectoriz.	NO	NO	NO



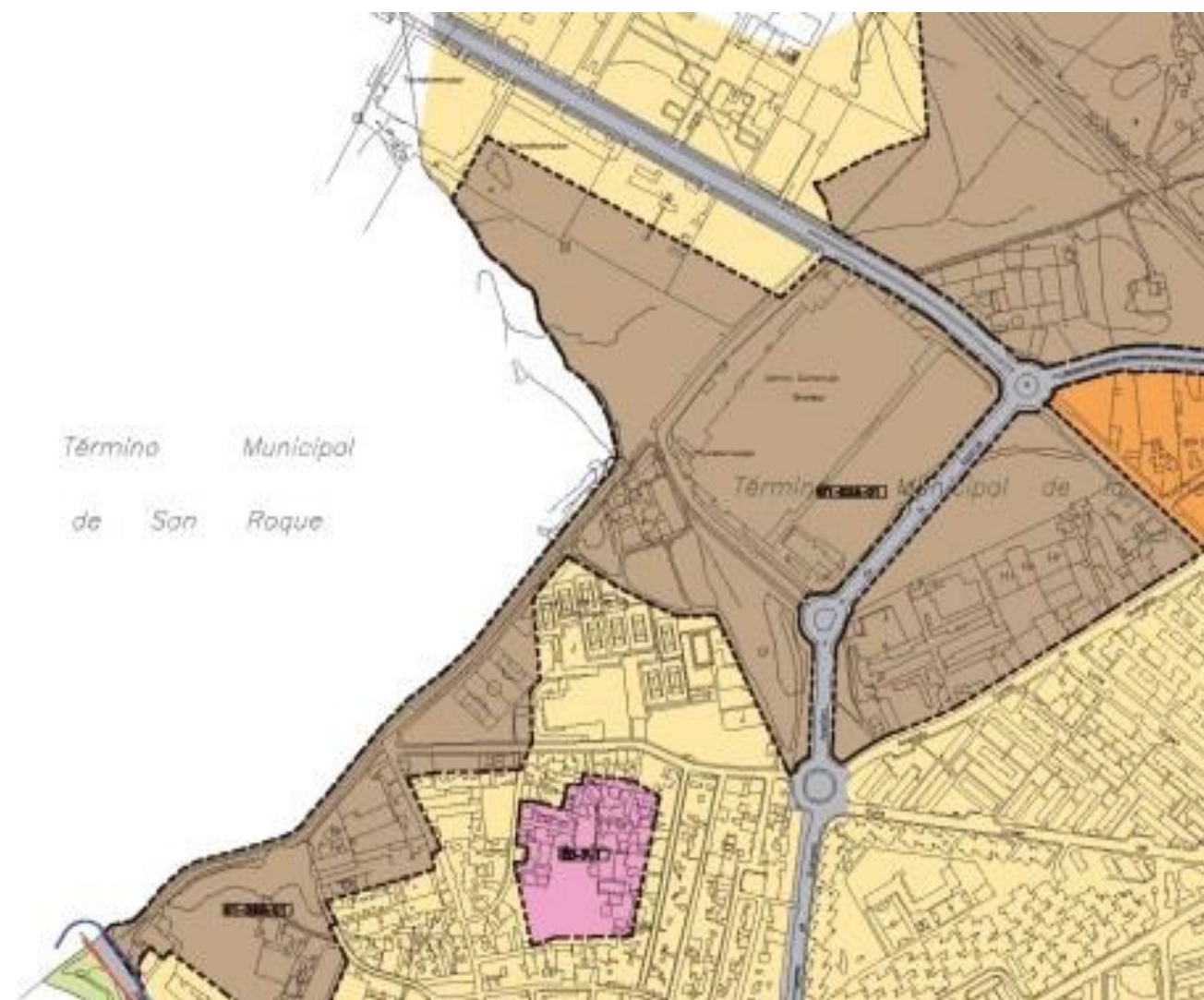
ED-P1



ED-1, ED-2, ED-3 y ED-9







S.U. N. S 01-03A-01



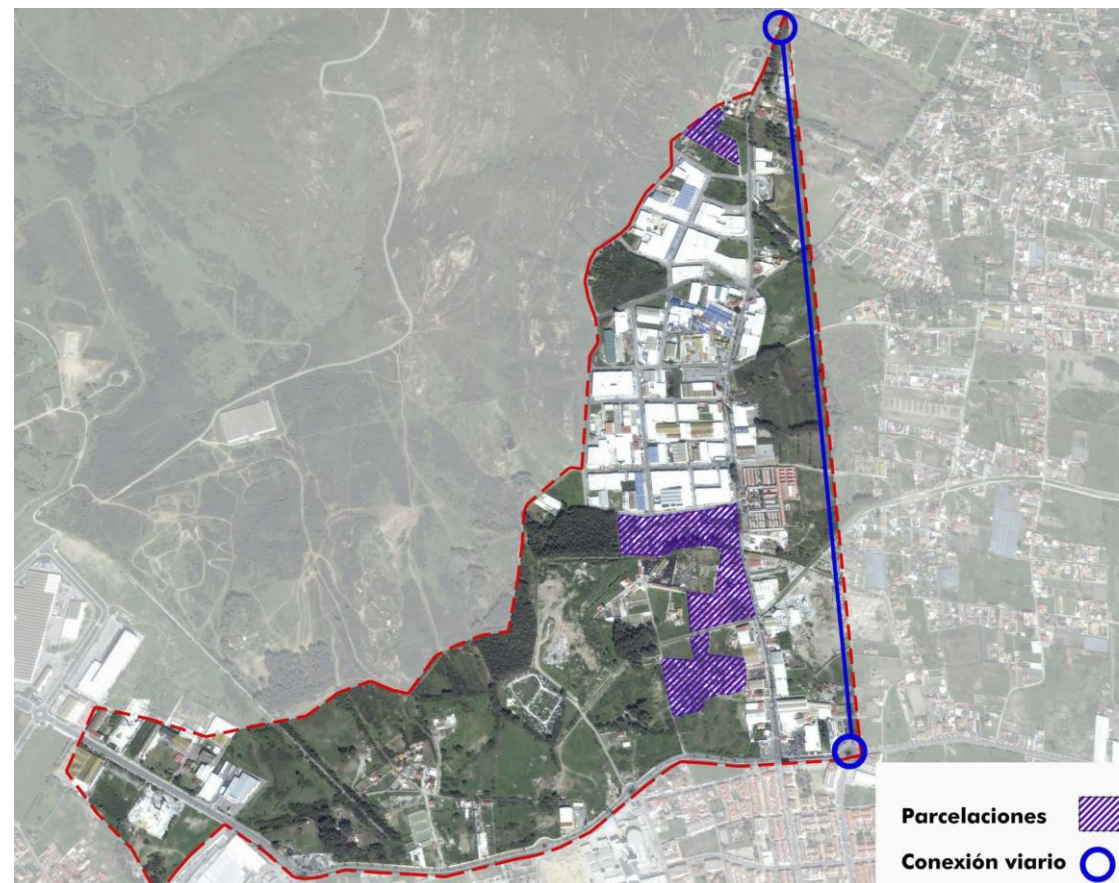




## UU2: LAS PEDRERAS - ERMITA

La unidad se localiza al oeste del término municipal, en su límite con la Sierra Carbonera, el límite con el término municipal de San Roque y el nuevo acceso viario al municipio previsto por el Plan General.

Los usos reconocidos por el planeamiento, y mayoritariamente implantados son los usos industriales, productivos y de almacenaje, sin embargo, en la zona sur de la unidad aparecen parcelaciones ilegales y viviendas autoconstruidas (unas 170) que carecen de infraestructuras de urbanización, con la afección medioambiental que eso supone.



Los accesos a la unidad se realizan desde la A-383, que distribuye en peine a las manzanas. La falta de trama interna en el sector con un uso industrial, unido al hecho de que la A-383 absorbe gran parte del tráfico que accede al centro urbano implica fuertes atascos en esta vía.

Así mismo la estructura viaria del polígono industrial carece de una sección suficiente que facilite el aparcamiento y la carga y descarga y los viarios en fondo de saco disminuyen la funcionalidad de los usos implantados.



Atascos en la A-381 a su paso por el polígono



Viarios en fondo de saco



Inexistencia de redes de urbanización en ámbitos de parcelaciones ilegales

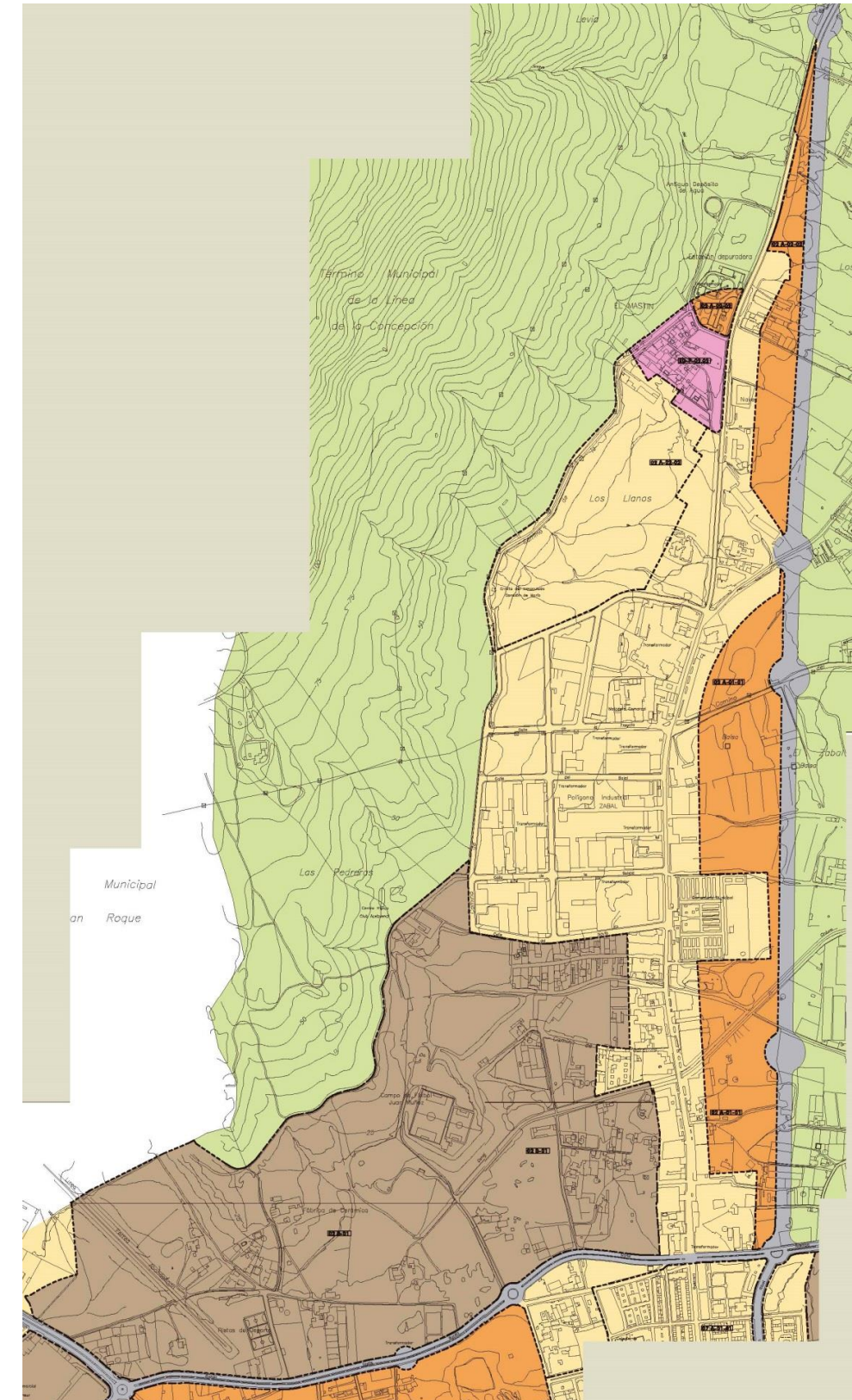


Problemas de aparcamiento y movilidad



Conexión prevista para el nuevo viario de acceso

Dentro de la Unidad se localiza el cementerio municipal, equipamiento cuya capacidad de ampliación quedará limitada una vez se ejecute el nuevo viario de acceso a la ciudad, por lo que el Nuevo Plan General debería prever un nuevo espacio para la ampliación o reubicación del mismo.







	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU2; LAS PEDRERAS - LA HERMITA	02 A-02-02	Zabal Ind. II, Pol. I y II	S.U.P	S.U.C	Industrial	122.413	61.207	0,50	SG-PUP-4 15.478					22475	613	Comp.	SI	SI	SI
	ED-P-02-02	EDP-02-02 Los Llanos	S.U.	S.U.N.C	residencial	25.520	1	12.760		20 viv/Ha	48		Art. 17 Loua	2240	Art. 17 Loua	Coop.	NO	NO	NO
	02A-02-02	Zabal Ind. II, Pol. III	S.U.P	S.UZ.S	Industrial	44.167	22.084	0,50	SG-PUP-4				8.537		282	Comp.	SI	NO	NO
	02A-01-01	Zabal Ind. I	S.U.P	S.UZ.S	Industrial	153.750	76.875	0,50					Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	02B-01	Pedreras	S.U.N.P	S.UZ.N.S	Industrial	645.934	322.967	0,60	Parque Suburbano 50.390				Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Sectoriz.	NO	NO	NO

Grado de ejecución del planeamiento

El Plan General delimito un estudio de Detalle, dos Sectores en Suelo Urbanizable Sectorizado y un ámbito en Suelo Urbanizable No Sectorizado. En el límite de la Unidad un Sistema General Viario para la ejecución del nuevo acceso viario al casco urbano. El desarrollo de los mismos ha sido desigual.

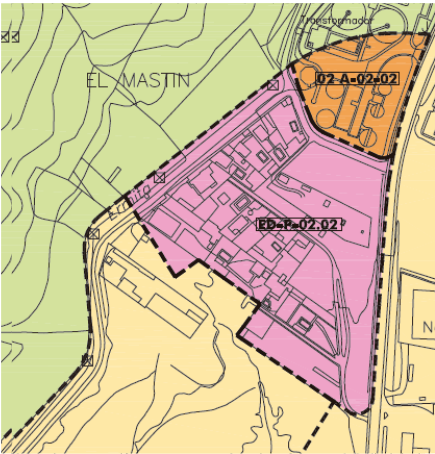
- El Estudio de Detalle ED-P-02-02 comprende terrenos en los que se ha producido un proceso de parcelaciones irregulares al norte de la unidad. En la actualidad hay una veintena de viviendas unifamiliares con piscina que carecen de los servicios e infraestructuras básicas. La unidad de ejecución mantiene terrenos vacantes en la zona cercana a la carretera que permitirían llegado el caso formalizar las cesiones preceptivas en el caso en que se decidiera iniciar un procedimiento de regularización de las viviendas existentes.
- El sector 02A-01-01 “Zabal Industrial I” se ha ejecutado, y el sector 02A-02-02 “Zabal Industrial II” se subdividió en tres unidades de las cuales se han ejecutado dos y queda pendiente de desarrollo la tercera.

Dentro de los Planes Parciales desarrollados se han reservado 37.913 m2 de suelo para zonas verdes y 8.537 m2 de suelo para dotaciones que no se han ejecutado.

El nuevo Plan General debería corregir la siguiente situación; del ámbito del sector de Suelo Urbanizable Sectorizado 02A-02-02 están incluidos terrenos que en la actualidad están ocupados por la ampliación de la depuradora. Dichos terrenos deberían excluirse de la delimitación del Sector.

Así mismo, la parte del sector pendiente de ordenación y ejecución es adyacente al nuevo viario de acceso, gran parte de los suelos de dicho viario han sido obtenidos por cesión anticipada por parte de los propietarios del ámbito colindante, sin embargo, el viario que estaba previsto que fuera ejecutado por la Junta de Andalucía no ha sido ejecutado.

- Las Pedreras, Ámbito 02B-01 (Suelo Urbanizable No Sectorizado). Se trata del suelo de reserva para el uso productivo del municipio, desgraciadamente se ha iniciado un proceso de asentamientos irregulares que podrían comprometer el desarrollo del mismo, por lo que un intento de regularización de las mismas podría tener un efecto indeseado. El Plan General delimita en el mismo un Sistema General de zonas verdes (Parque suburbano) con una superficie 50.390 m2 que no ha sido obtenido.



Núcleo de parcelaciones ilegales en “Las Pedreras”



ED-P-02-02 y parte del sector urbanizable ocupado por la depuradora





### UU3: MONDEJAR-JUNQUILLO-PALOMERAS

La unidad se localiza al Oeste del término municipal, limita al oeste con la Unidad de la Colonia, al sur con la Bahía de Algeciras, al este con la Unidad Urbanística 6 y 7 y al norte con las Pedreras – la Ermita.



Paseo marítimo a la altura del barrio de Mondéjar



Barrio Mondéjar; calle Monserrat



Barrio de los Junquillos



Parcelaciones junto al Centro Comercial, Barrio de Palomares



Barrio de Junquillos

Desde el punto de vista de la estructura urbana se trata de un desarrollo urbano de nueva planta con una red viaria claramente definida que organiza grandes manzanas en las que se disponen los bloques exentos de vivienda plurifamiliar en la mayoría de los casos y algunas manzanas de vivienda unifamiliar agrupada. Las viviendas unifamiliares se distribuyen en la manzana creando plazoletas y espacios intersticiales, huyendo de la disposición tradicional alineada a vial. La falta de *mantenimiento y de arbolado, unido al vandalismo y la ocupación del espacio público* por las viviendas unifamiliares empobrece la experiencia del espacio urbano de gran interés en su composición.

Los criterios racionalistas seguidos en el diseño de las viviendas significan unas condiciones de habitabilidad potencialmente buenas, aunque la estética de las

mismas se ve claramente distorsionada por las intervenciones de los inquilinos, muchas de ellas al margen de la legalidad.

Los principales viarios de conexión con el resto de la ciudad son la ronda de circunvalación, y la Avda. de España y las de vertebración del conjunto son Calle Virgen del Rosario, Avda. de Andalucía y calle Virgen de la Palma.

Dentro de la unidad se pueden diferenciar tres barrios Mondéjar, Junquillo y Palomeras, que al haber sido barrios planificados ex Novo sus infraestructuras reúnen condiciones dignas, aunque la falta de mantenimiento de las mismas hace que su funcionamiento no sea óptimo, en especial la red de saneamiento.

El uso global de la unidad es el residencial, pero también existen supermercados y una gran superficie comercial en el límite superior de la misma.

La densidad de población es superior a la media del núcleo urbano, ya que a pesar de las viviendas unifamiliares hay muchos bloques de más de 6 plantas de altura.

La unidad dispone de las dotaciones necesarias marcadas por los estándares de planeamiento, aunque se echa en falta una mayor concentración de superficie de zona verde ajardinada.

El principal problema de esta unidad, del que derivan el resto de “problemas” urbanísticos es su condición social ya que alberga mayoritariamente una población sin recursos económicos con un nivel de vulnerabilidad alto.

El documento de pre diagnóstico estima que en el ámbito hay unas 4.628 viviendas y una población de 11.225 habitantes, lo que supone una densidad de población de 160,61 habitantes / Ha. Y una densidad de viviendas de 66,22 viviendas / Ha. Hay que reseñar que más del 70% de las viviendas de la Unidad son viviendas de Protección oficial (2.250 viviendas), construidas hace más de 40 años y en distintos regímenes de tenencia.

Barrio de Mondéjar: situado en la parte sur de la unidad dispone de unas vistas privilegiadas a la Bahía de Algeciras y un acceso directo a la Playa de Poniente. Construido en los años 50 presenta mayoritariamente tipología de vivienda unifamiliar agrupada y bloques de hasta seis plantas. Cuenta con unas 250 viviendas sociales gestionadas por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA), muchas de ellas en régimen de propiedad en tipología de bloque exento. Acciones encaminadas a la rehabilitación de las fachadas y de mejora y





recualificación de los espacios estanciales mejorarían notablemente la fachada a Poniente del municipio.

Barriada de los Junquillos; inmediatamente al norte de Mondéjar se creó en los años 70 dentro del plan U.V.A para realojar el asentamiento chabolista del Conchal. En el mismo se pueden distinguir unas 1.500 viviendas unifamiliares protegidas fundamentalmente en régimen de arrendamiento. También se encuentran dentro del mismo unas 1.900 viviendas gestionadas por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA), muchas de ellas en régimen de propiedad en tipología de bloque exento. El barrio está muy degradado tanto el espacio público como la edificación por falta de mantenimiento lo que favorece su condición de marginalidad.

Construido también en los años 70 predomina la edificación en bloque exento. Tiene en su borde norte un área vacante de titularidad municipal con potencial para compensar el déficit de equipamientos y zonas verdes.

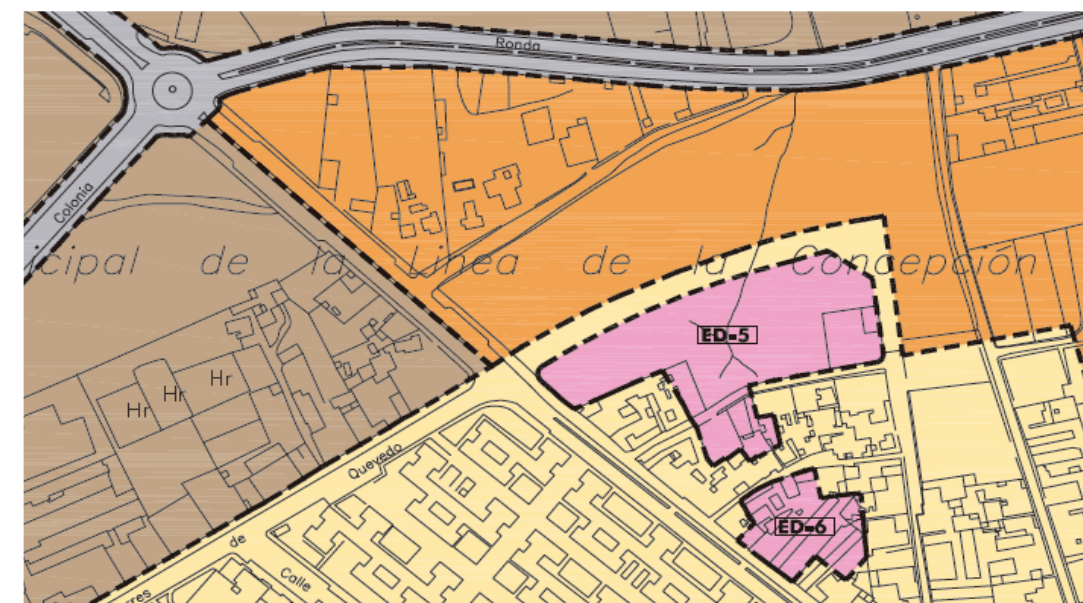
#### Grado de ejecución del planeamiento

La unidad se encontraba consolidada en el momento de redacción del Plan General vigente, las actuaciones previstas por el mismo no se han ejecutado por lo que son recogidas en idénticas condiciones dentro del documento de Adaptación a la LOUA, con la incorporación de la reserva preceptiva del 30% de VPO.

Los tres Estudios de Detalle delimitados en el Suelo Urbano No Consolidado son de pequeñas dimensiones y se corresponden con actuaciones de acupuntura urbana relacionadas con la apertura de viarios y colmatación de vacíos urbanos.

- En el ED-P-03, su objetivo era ensanchar el viario, podría analizarse la estructura de la propiedad para valorar si ese mismo objetivo puede lograrse estableciendo retranqueos en parcelas de Suelo Urbano Consolidado con ordenanza directa.
- En cuanto al ED-6, dada su escasa dimensión, y el hecho de que es materialmente imposible que efectué las cesiones a las que obliga la Ley, debería valorarse la posibilidad de clasificarlo como Suelo Urbano Consolidado.
- El Plan General también incluye al norte de la Unidad parte del ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado 01-03A-01. Dichos suelos están separados del resto del ámbito por la Ronda Norte, y tienen la dimensión suficiente como para

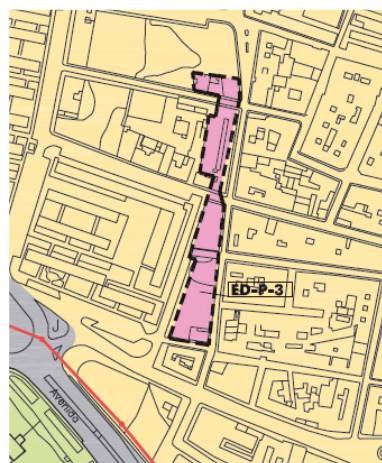
considerar su inclusión en el Nuevo Plan General como un sector de Suelo Urbanizable.



ED-05, ED-06, S.U.Z.S 07-B-01, S.U.Z.N.S 01-03A - 01



- También está incluido dentro de la unidad parte del sector 07B-01 "Pedreras – Hospital". El Plan General clasifica parte de esos suelos como Sistema General de Espacios Libres, clasificación muy oportuna si se tiene en cuenta el déficit de espacios libres que tiene la Unidad, sin embargo, la enorme extensión superficial del Sistema General, así como del suelo ocupado por el Hospital impiden el desarrollo del sector en condiciones razonables de volumetría.



ED-P-03







	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU3; MONDEJAR - JUNQUILLO - PALOMARES	ED-05	ED-05	S.U.	S.U.N.C	residencial	9.176	8.350	0,91		100 viv/Ha	92	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-06	ED-06	S.U.N.C	S.U.N.C	residencial	2.642	2.404	0,91		100 viv/Ha	26	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P3	ED-P3	S.U.N.C	S.U.N.C	residencial	3.325	4.322	1,30		100 viv/Ha	33	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO



Imagen aérea desde el norte con el Peñón de Gibraltar al fondo.





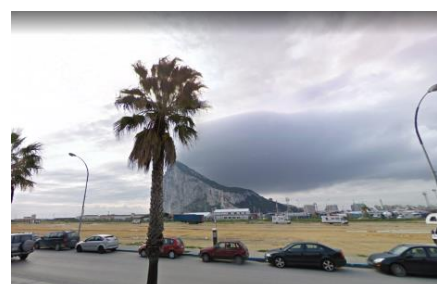
#### UU4: VIGILANCIA FISCAL



Paseo marítimo a la altura del Puerto Deportivo



Parcelas vacantes en el SG Portuario



Terrenos vacantes junto a la terminal del aeropuerto.



Parcela vacante junto al aeropuerto de Gibraltar

La unidad se localiza al sur del término municipal, en los terrenos colindantes con la frontera con Gibraltar. Comprende terrenos clasificados como Sistemas Generales de características muy variadas como son instalaciones portuarias, aeroportuarias y de control de la frontera.

La unidad tiene un carácter lineal, recorrido por la Avenida Príncipe de Asturias y supone la conexión física entre la Bahía de Algeciras con la costa Mediterránea de la Playa de Levante.



Se trata de una amplia superficie de terrenos de titularidad pública escasamente consolidados, faltos de estructura e interés pese a su posición privilegiada junto al hito urbano y el polo de atracción que supone Gibraltar.

El paso de la frontera supone diariamente el tránsito de más de 35.000 personas, 13.000 de ellas trabajadores transfronterizos, lo que en la actualidad supone problemas de congestiones de tráfico en los accesos. Sin embargo, estos suelos brindan la posibilidad de transformar esta situación de “paso” en una nueva centralidad que re cualifique las relaciones entre ambas poblaciones. La superficie total del ámbito es de 44 hectáreas y el planeamiento le asigna 225.000 m<sup>2</sup> de techo y comprende los siguientes Sistemas Generales, SG Portuario, SG Vigilancia Fiscal y Aduanera, Sistema General Aeroportuario y Sistema General de Espacios Libres.

Así mismo en la Avenida Príncipe de Asturias se echa de menos una sección viaria que conecte mediante carril bici y peatonal la Bahía de Algeciras con la Playa de Levante del municipio.

#### Sistema General Portuario

Los terrenos portuarios dependen de la Autoridad portuaria de la Bahía de Algeciras y quedaron ordenados mediante un Plan Especial. La actuación ejecutada en el Puerto deportivo de Alcaidesa ha supuesto una mejora en el Paseo Marítimo de poniente sin embargo en el ámbito del Puerto quedan numerosas parcelas vacantes a pesar de su posición privilegiada por un problema de la Normativa de Usos del Plan Especial que sobrepasa la capacidad regulatoria del Nuevo Plan General.

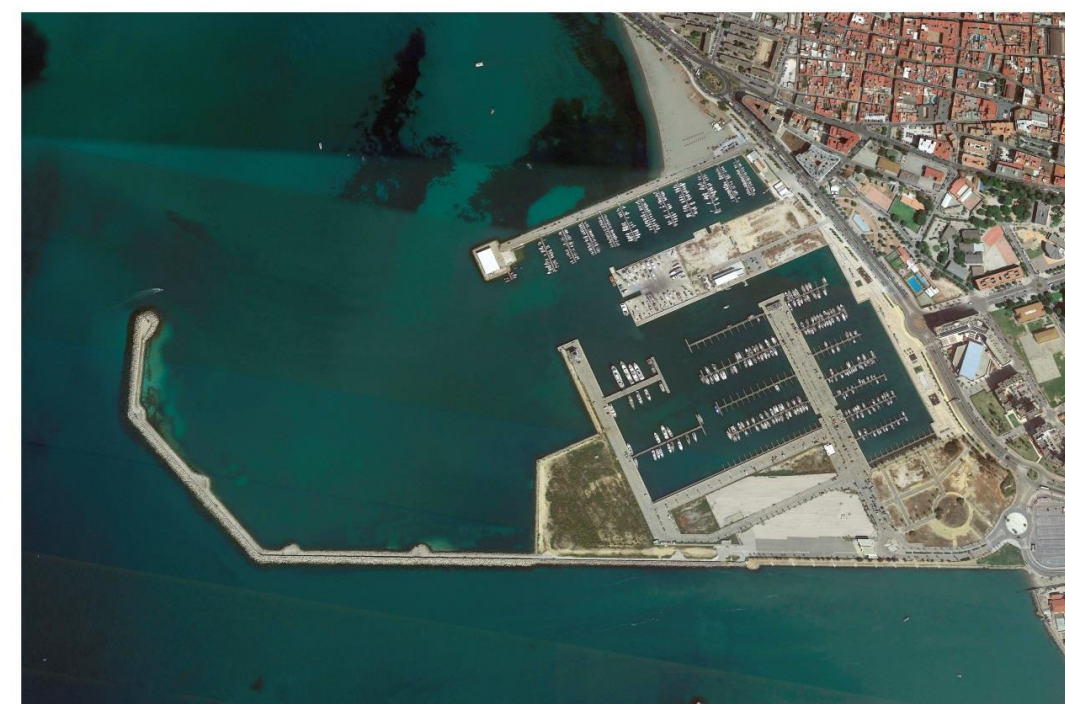


Imagen satélite del Puerto deportivo de La Alcaidesa

#### Sistema General Vigilancia Fiscal y aduanera

La superficie total del ámbito es de 34.204 m<sup>2</sup>. La adaptación a la LOUA del Plan General, recoge que el uso global es el terciario. Además de las instalaciones necesarias para el control fronterizo se ha construido un aparcamiento que era muy necesario para fomentar el cruce peatonal de la frontera.





*Instalaciones de control de Aduana y aparcamientos (S.U.C)*  
**Sistema General Aeroportuario**

Se trata de los terrenos reservados para una futura terminal española en un hipotético uso compartido del aeropuerto de Gibraltar. Actualmente en los mismos se instala el ferial. La superficie total del ámbito es de 70.427 m<sup>2</sup> con un techo (el total del sector) de 225.000 m<sup>2</sup>. La adaptación a la LOUA del Plan General, recoge que el uso global es el terciario.

#### Sistema General Espacios Libres

Situado al este de la unidad en su momento el Ayuntamiento tramita una Modificación de Planeamiento para ampliar los usos admisibles. Dicha modificación de usos fue requerida por la Junta de Andalucía. El nuevo Plan General es la oportunidad para reestudiar este tema desde una perspectiva más global. Su superficie es de 16.163 m<sup>2</sup>



*Sistema General Aeroportuario y Sistema General Espacios Libres*

#### **Grado de ejecución del planeamiento**

El Plan de sectorización previsto en el PGOU se aprobó definitivamente, así como el Plan Especial del Puerto. Los terrenos situados al este (instalaciones aeroportuarias) están pendientes de planeamiento. Los espacios libres ordenados no se han ejecutado. Parte del suelo del Sistema General Vigilancia Fiscal tiene consideración por el Documento de Adaptación a la LOUA de Suelo Urbano Consolidado. La ordenación de los Suelos aeroportuarios esta remitida a la tramitación de un Plan Especial.





	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU4;VIGILANCIA FISCAL	S.G Portuario	S.G Portuario	S.U.N.S	S.UZ.S	Portuario	320.261			320.261								SI	SI	SI
	S.G Vigilancia Fiscal	S.G Vigilancia Fiscal	S.U.N.S	S.UZ.S	Aduanero	34.204			34.204								SI	SI	SI
	S.G. Aeroportuario	S.G. Aeroportuario	S.U.N.S.	S.UZ.S	Aeroportuario	70.427	225000 (Total)	0,50	70.427				Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	P.E	NO	NO	NO
	S.G Espacios Libres	S.G Espacios Libres	S.U.N.S	S.UZ.S	Espacios Libres	16.163			16.163								SI	SI	SI



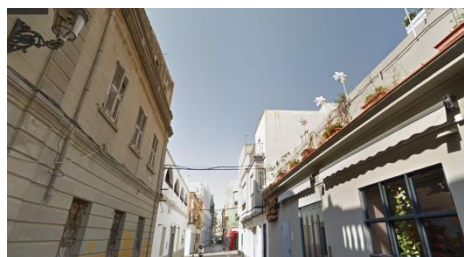
Dibujo de la Bahía de Algeciras en su litoral de Poniente.





### UU5: SAN FELIPE – CENTRO – HUERTA FAVA

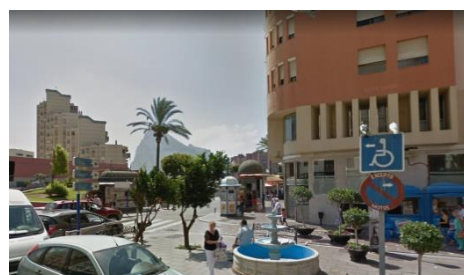
La unidad se localiza centrada en el sur del municipio. Limita al sur con la unidad de vigilancia fiscal (Puerto Deportivo, e instalaciones ligadas al paso fronterizo), al este con el barrio del Conchal y al norte con el barrio María Guerrero.



Centro histórico



Calle Gibraltar



Calle Clavel y plaza de la Constitución



Avenida de Europa



Los principales viarios de conexión con el resto de la ciudad son las Avenidas Príncipe de Asturias, la Avenida del Ejército y la calle Gibraltar.

Dentro de la unidad se pueden diferenciar tres barrios San Felipe, Centro y Huerta Fava que suponen el centro administrativo y funcional del municipio.

Aun siendo el uso global el residencial, en el ámbito se presenta la complejidad y riqueza de usos existente en la ciudad mediterránea consolidada donde conviven en armonía los usos residenciales, comerciales y administrativos.

El documento de Criterios y Objetivos del Plan General estima que en la unidad hay unos 13.700 habitantes y unas 6.500 viviendas. La densidad de población es de unos 150 hab/ha y la de viviendas supera las 70 viv/Ha.

Aunque la proporción de vivienda social no es tan elevada como en el barrio de los Junquillos, se contabilizan 1.378 viviendas protegidas con distintos grados de tenencia. La unidad cumple en sus proximidades con los estándares de dotaciones y zonas verdes previstas por el planeamiento pero la concentración de zonas verdes

y espacios deportivos en dos únicos espacios de posición excéntrica (el Parque Princesa Sofía y la Ciudad Deportiva) hace que se perciban como deficitarias.

Barrio Centro: El barrio del Centro se corresponde con el asentamiento histórico de La Línea y sus crecimientos históricos de la primera mitad del Siglo XX. Como es sabido la posición de la frontera y los baluartes defensivos que tras su demolición se conservaron largo tiempo en propiedad por las autoridades militares condicionaron fuertemente el desarrollo urbanístico de la ciudad, organizando su trama viaria en sentido este – oeste con trazados paralelos a la línea de la Frontera. Las viviendas unifamiliares y plurifamiliares tipo casa patio, se han ido sustituyendo paulatinamente por bloques de dos o tres plantas, incluso cuatro a veces, pero el barrio del Centro aún conserva numerosas construcciones de gran valor arquitectónico e histórico.

En las plantas bajas se suceden los locales comerciales y el barrio sigue siendo el centro neurálgico de la ciudad. Sin embargo, su rico patrimonio arquitectónico y la gran oferta gastronómica y comercial no consiguen atraer al mismo a los miles de turistas que diariamente cruzan la frontera con Gibraltar y que viajan a municipios como San Roque, Estepona o Marbella para buscar lo que podrían encontrar a escasos metros. Actuaciones de peatonalización y recuperación podrían favorecer que edificios y palacetes actualmente abandonados sean rehabilitados como hoteles boutique, restauración ...

Barriada Huerta Fava; Se trata de un crecimiento fundamentalmente residencial fruto de la expansión del casco histórico hacia la costa de Levante. Su desarrollo se apoya en una trama viaria ortogonal propia de principios del siglo XX, de sección estrecha y con poca capacidad. La tipología edificatoria es variada conviviendo viviendas unifamiliares con bloques de dos o tres plantas, pero siempre alineados a vial.

Barrio de San Felipe; El barrio de San Felipe, fue originariamente un asentamiento independiente del casco urbano que se configuro junto a las ruinas del Baluarte de San Felipe, apoyándose en el camino de la costa que unía el paso fronterizo con San Roque, Algeciras y el resto de la comarca.

En la actualidad es un barrio moderno asentado sobre antiguas parcelas militares lo que ha dado lugar a grandes manzanas rodeadas por viarios de sección importante en el que se localizan usos administrativos y residenciales en bloques de varias plantas.



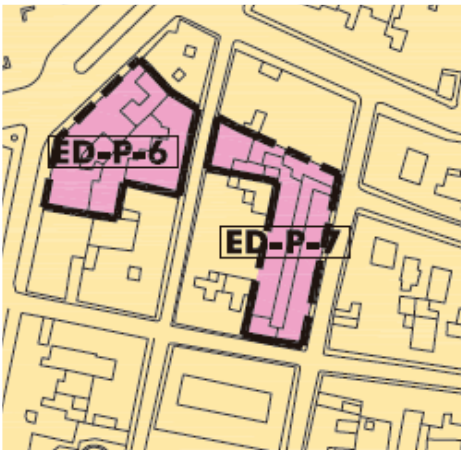


Grado de ejecución del planeamiento

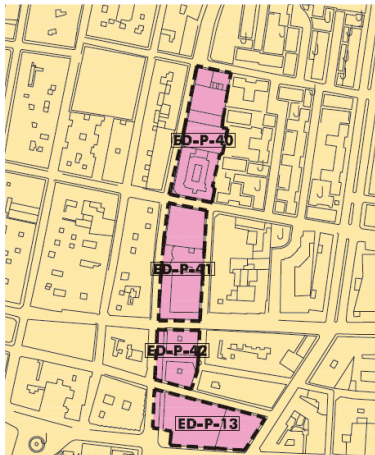
El Plan General delimitaba 9 unidades de ejecución. preveía el desarrollo de 73.925 m2T de uso residencial. La unidad se ha ido transformada cumpliendo las determinaciones del planeamiento hasta su casi total consolidación.

Los Estudios de Detalle delimitados en el Suelo Urbano No Consolidado son de pequeñas dimensiones y se corresponden con actuaciones de acupuntura urbana relacionadas con la apertura de viarios y colmatación de vacíos urbanos.

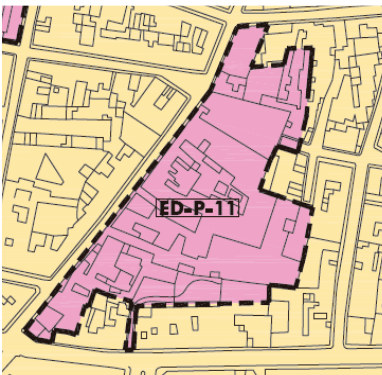
De ellos tres se han ejecutado totalmente (ED-P 10, ED-P 5 y ED-P42).



ED-P-6, ED-P-7



ED-P-13, ED-P-40, ED-P-41, ED-P-42



ED-P-11

	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU5 SAN FELIPE-CENTRO - HUERTA FAVA	ED-P5	ED-P5	S.U.	S.U.C	residencial	59.552	29.776	0,50	10.546 + 2.950 Palacio	50 viv/Ha	305		13.684			Comp.	SI	SI	SI
	ED-P6	ED-P6	S.U.	S.U.N.C	residencial	1.272	1.654	1,30		100 viv/Ha	20	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P7	ED-P7	S.U	S.U.N.C	residencial	1.193	1.551	1,30		100 viv/Ha	45	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P10	ED-P10	S.U.	S.U.C	residencial	5.808	11.616	2,00		100 viv/Ha	100					Coop.	SI	SI	SI
	ED-P11	ED-P11	S.U	S.U.N.C	residencial	11.570	15.041	1,30		100 viv/Ha	145	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P13	ED-P13	S.U.	S.U.N.C	residencial	2.207	2.869	1,30		100 viv/Ha	44	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P40	ED-P40	S.U	S.U.N.C	residencial	2.375	4.750	2,00		100 viv/Ha	47					Comp.	SI	SI	NO
	ED-P41	ED-P41	S.U	S.U.N.C	residencial	2.226	4.452	2,00		100 viv/Ha	45					Comp.	SI	NO	NO
	ED-P42	ED-P42	S.U	S.U.N.C	residencial	1.113	2.226	2,00		100 viv/Ha	21					Comp.	SI	SI	SI





#### -UU6: SAN PEDRO – MARÍA GUERRERO – GABRIEL MIRÓ



Calle San Pedro Alcántara

La unidad se localiza al noroeste del casco histórico junto a la barriada de los Junquillos. La estructura urbana es consecuencia de la trama de caminos rurales que daban servicio a las huertas en un sentido norte - sur. En este tejido complejo, predominan las manzanas de tamaño irregular, fruto de parcelaciones urbanísticas de carácter agrícola, dichas manzanas conservan en muchos casos vacíos en su interior.

Las intervenciones urbanísticas posteriores no han conseguido generar una malla viaria que estructure el conjunto.



Promoción de viviendas adosadas en la calle Castilla



Infraviviendas calle Angel



Los principales viarios de conexión y vertebración del conjunto son Calle Pedreras, Calle Prim, Calle Olivo, Avda. María Guerrero Calle Colón y San Pedro Alcántara.

Dentro de la unidad se pueden diferenciar tres barrios San Pedro, María Guerrero y Gabriel Miró.

El uso global de la unidad es el residencial, siendo puntual la presencia del comercio de proximidad. La densidad de población es ligeramente superior a la media del núcleo urbano. El documento de Criterios y Objetivos señala que en la unidad



En la calle Pedreras conviven viviendas de una planta con edificios de 2 plantas

residen unos 11.273 habitantes y el número de viviendas es 4.371, siendo la densidad de población de 174 hab/ha y la de viviendas de 67,85 viv/ha.

El número de viviendas protegidas en comparación con otros barrios es bajo (259 viv.)

El ámbito en general presenta un déficit de zonas verdes y equipamientos, así como problemas de infravivienda en algunas zonas.

Barrio de San Pedro; situado en la parte occidental de la unidad inicio su crecimiento con la explosión demográfica de principios del siglo XX. Apoyándose en los caminos rurales que conducían a la Sierra Carbonera, el tejido agrario fue finalmente absorbido por el crecimiento de la ciudad. El viario es estrecho, irregular y falto de continuidad y acerado. En muchas parcelas encontramos edificación perimetral de una o dos plantas que mantiene el vacío del huerto en el interior. Esta tipología edificatoria es heredera directa de los antiguos “casamatas”, viviendas alineadas a vial y de uso unifamiliar con patio y pozo.

La zona más al sur del barrio está más colmatada siendo la parte más alejada del casco histórico la que presenta un mayor esponjamiento.

San Pedro ha sido considerado un barrio vulnerable por la incidencia del paro y las carencias de vivienda ya que la misma es muy antigua y en algunos casos procede de la autoconstrucción, sobre todo en la zona norte. En esta zona norte, según el PMVS la población presenta mayor vulnerabilidad. Su población está ligeramente envejecida con respecto a la media del municipio.

Carece de zonas verdes locales, y equipamientos a excepción de un Colegio y también serían necesarios proyectos de reurbanización en algunas zonas.

Barriada de María Guerrero; al este de la barriada de San Pedro, se originó principalmente a mediados de los años 60, presenta características similares al barrio de San Pedro, pero al colmatarse posteriormente tiene una estructura más regular. La edificación esta mejor conservada, y puntualmente aparecen edificaciones de más altura debido a la ejecución de alguno de los Estudios de Detalle que delimitaba el Plan General.

Barrio de Gabriel Miró; al norte de la calle Olivo, su trazado es más regular, con grandes manzanas y la edificación se corresponde a la tipología de bloques exentos de vivienda plurifamiliar y alguna promoción de vivienda unifamiliar adosada.





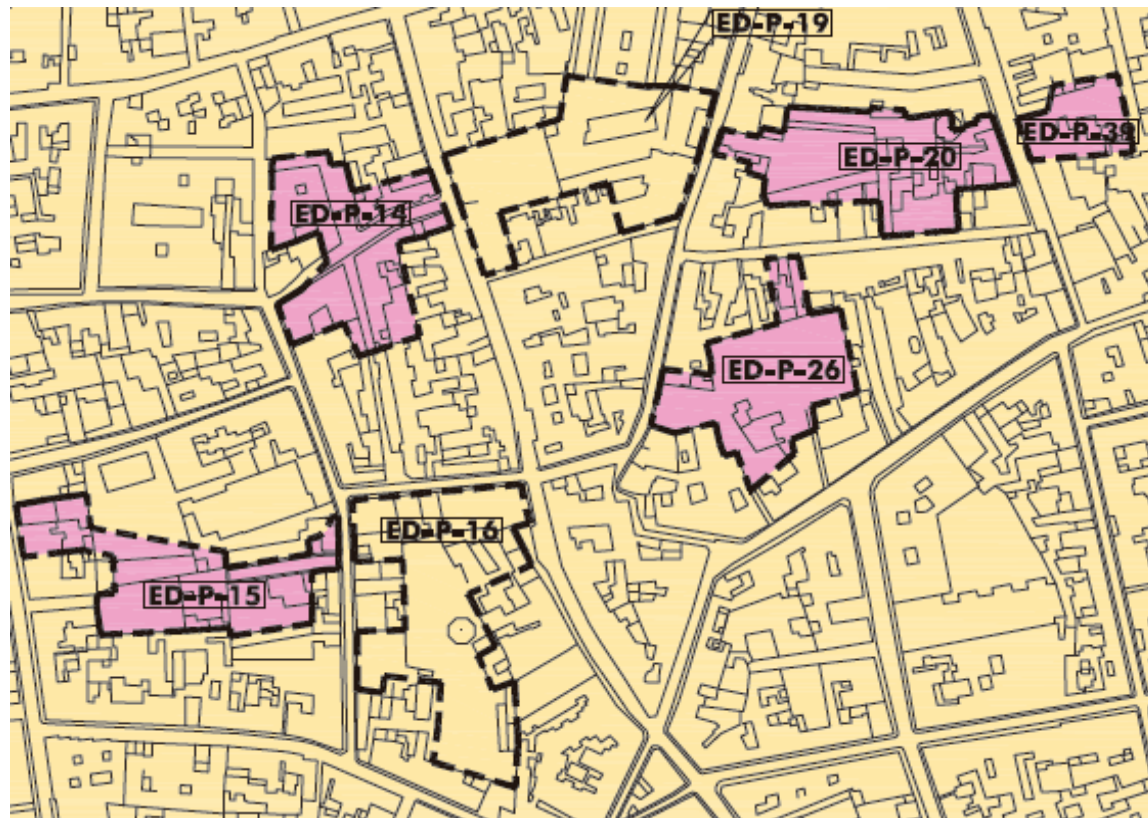
	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU6; SAN PEDRO - MARIA GUERRERO - GABRIEL MIRÓ	ED-P-14	ED-P-14	S.U.	S.U.N.C	residencial	3.159	3.949	1,25		125 viv/Ha	39			412		Comp.	SI	SI	SI
	ED-P-15	ED-P-15	S.U.	S.U.N.C	residencial	3.116	4.051	1,30		100 viv/Ha		30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P-16	ED-P-16	S.U.	S.U.C	residencial	4.284	5.355	1,25		125 viv/Ha	54			341		Comp.	SI	SI	NO
	ED-P-17	ED-P-17	S.U.	S.U.C	residencial	15.343	19.179	1,25		125 viv/Ha	190		3.768	406		Comp.	SI	PARCIAL	PARCIAL
	ED-P-18	ED-P-18	S.U.	S.U.C	residencial	8.822	11.028	1,25		125 viv/Ha	111					Comp.	SI	SI	SI
	ED-P-19	ED-P-19	S.U.	S.U.C.	residencial	3.812	4.765	1,25		125 viv/Ha	48					Comp.	SI	SI	NO
	ED-P-20	ED-P-20	S.U.	S.U.N.C	residencial	3.427	4.455	1,30		100 viv/Ha		30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P-22	ED-P-22	S.U.	S.U.N.C	residencial	5.931	8.897	1,50		150 viv/Ha	89					Comp.	SI	NO	NO
	ED-P-23	ED-P-23	S.U.	S.U.N.C	residencial	979	1.273	1,30		100 viv/Ha	14	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P-24	ED-P-24	S.U.	S.U.N.C	residencial	7.604	11.406	1,50		150 viv/Ha	114					Comp.	SI	SI	NO
	ED-26	ED-26	S.U.	S.U.N.C	residencial	2.974	3.866	1,30		100 viv/Ha	30	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-28	ED-28	S.U.	S.U.N.C	residencial	4.392	5.710	1,30		100 viv/Ha	87	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P-39	ED-P-39	S.U.	S.U.N.C	residencial	1.005	1.307	1,30		100 viv/Ha	10	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	PP 06 A-01-02	San Pedro	SUP	S.UZ.S	residencial	73.800	51.660	0,70		60 viv/Ha	442	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO

### Grado de ejecución del planeamiento

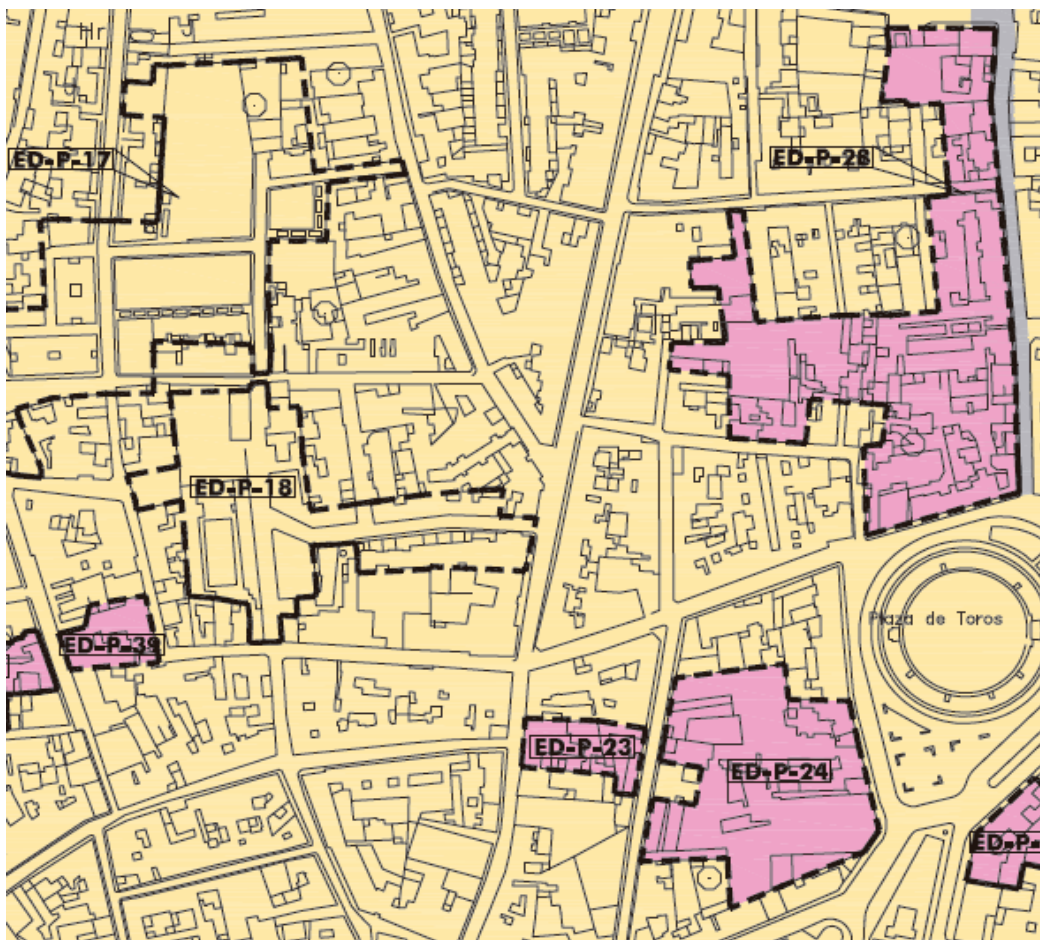
El Plan General delimitaba dentro de la unidad trece Estudios de Detalle y un Plan Parcial. El objetivo de la mayoría de los Estudios de Detalle (todos a excepción de cuatro siguen siendo considerados por el Documento de Adaptación a la LOUA Suelo Urbano No Consolidado) era la apertura de viarios en el interior de las

supermanzanas. El grado de ejecución del planeamiento en los más de veinte años de vigencia del plan en esta unidad ha sido mínimo (de los trece Estudios de Detalle solo se han ejecutado dos) lo que conlleva necesariamente una profunda revisión de los mecanismos articulados por el planeamiento para la consecución de sus objetivos.





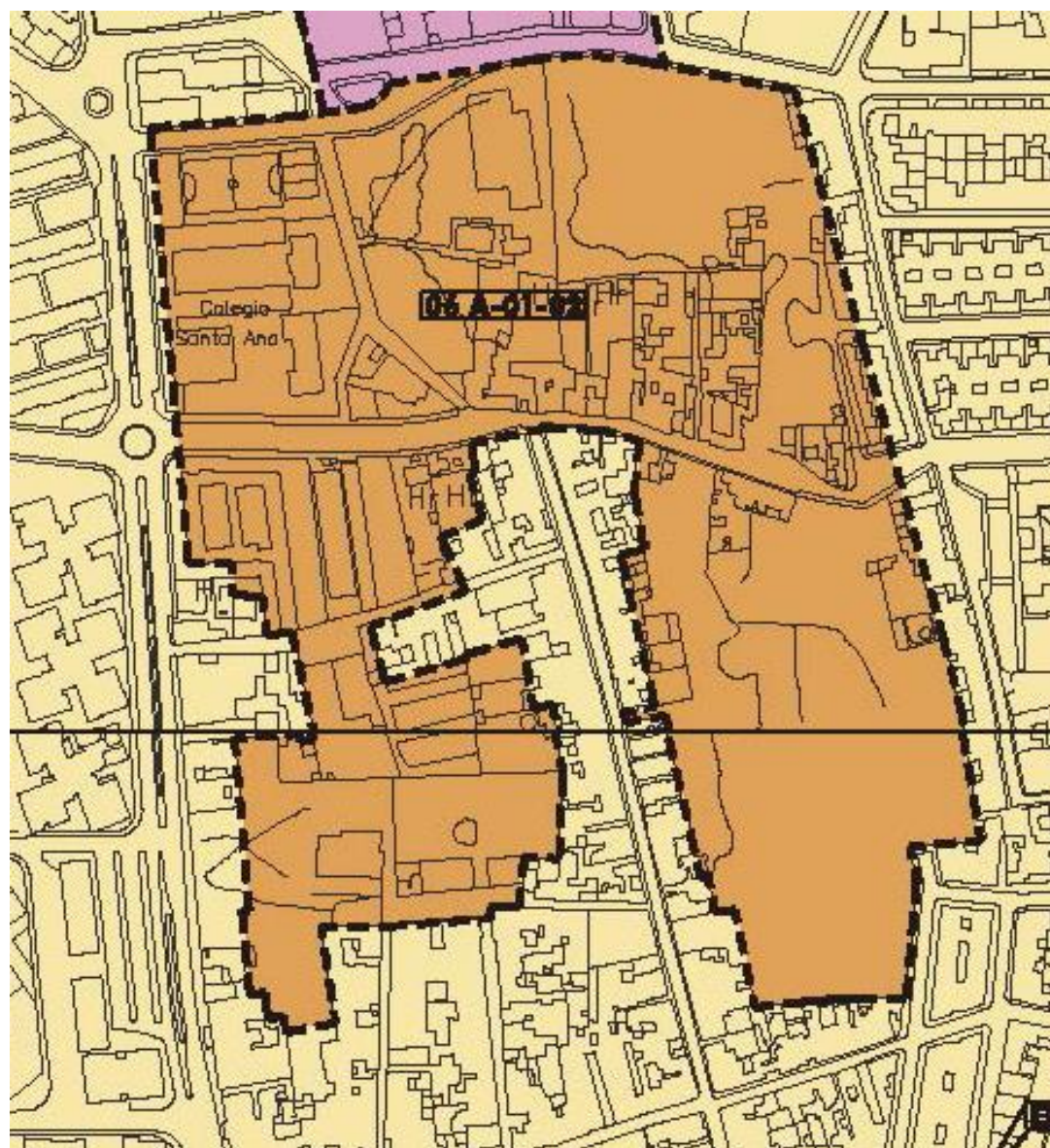
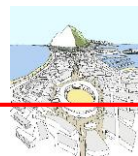
ED-P-14, ED-P-15, ED-P-16, ED-P-19, ED-P-20, ED-P-26, ED-P-39



ED-P-17, ED-P-18, ED-P-22, ED-P-23, ED-P-24, ED-P-28







PP 06 A-01-02 "SAN PEDRO"







### -UU7: MANUEL DE FALLA - BOLIVIA

La unidad se localiza al norte del centro urbano de la Línea, entre el polígono industrial del Zabal (unidad Urbanística 2) y el Barrio Gabriel Miró. Su límite norte lo determina la ronda de circunvalación. Los principales viarios de conexión con el resto de la ciudad son la ronda de circunvalación o Calle Cartagena y la Avenida María Guerrero. Dentro del ámbito el viario de distribución dentro de la unidad se organiza siguiendo los ejes este – oeste, mientras que las vías norte sur sirven de conexión con otras áreas urbanas.



Desde el punto de vista urbanístico hay que distinguir cuatro ámbitos bien diferenciados:

En la zona sur implantaciones urbanísticas que siguen el modelo habitual en la Línea de viviendas unifamiliares de una o dos plantas, adosadas y alineadas a viales estrechos. Este ámbito más cercano al centro presenta un déficit de dotaciones y zonas verdes y todavía siguen existiendo algunos vacíos urbanos en el interior de las manzanas.

Punto Ribot; Por otra parte, el desarrollo urbanístico proveniente de la ejecución del Sector Punto Ribot sigue modelos de ciudad moderna en el que el tamaño de las manzanas es más grande, y los viarios más amplios, que incluyen en muchos casos trazados peatonales en el interior de las manzanas. Las viviendas siguen siendo unifamiliares adosadas, pero en la mayoría de los casos se retranquean de la alineación dando lugar a una pequeña zona ajardinada privada que cambia la

percepción del espacio urbano. El desarrollo presenta un correcto equilibrio de zonas verdes y dotaciones.

Hospital comarcal; Al oeste de Punto Ribot y cerca de la ronda de circunvalación se encuentra el nuevo hospital comarcal ocupando una macro manzana. En el entorno del Hospital todavía quedan solares vacantes en los que sería interesante que el Nuevo Plan General amplié el abanico de usos para permitir la implantación de los servicios asociados a una gran superficie hospitalaria.

El área industrial está localizada al sur de Hospital comarcal, está formada por grandes manzanas ortogonales que albergan naves de una planta alineadas a vial. Las naves se utilizan como almacén o talleres o para actividades comerciales. La urbanización de esta zona necesitaría medidas que fomenten la reurbanización.

La densidad de población (64,92 hab/ Ha) está muy por debajo de la media del núcleo urbano al existir otros usos que conviven con el residencial, ser la tipología de vivienda de baja densidad y existir todavía un gran vacío urbano. Se considera que el ámbito alberga 3.099 habitantes, y el número de viviendas es de 1156, la densidad de viviendas es de 24,23 viv/ha.

En relación con la presencia en el ámbito de vivienda protegida indicar que según el PMVS se contabilizan unas 300 viviendas.

### Grado de ejecución del planeamiento

El Plan General contempla la llegada en la zona norte de la unidad (rotonda Punto Ribot) del nuevo viario de conexión con la entrada norte de la ciudad y el cierre de la Avenida Parque que conectara la unidad con los desarrollos al este.

El Plan General reservaba en este ámbito suelo para asumir los nuevos desarrollos residenciales del municipio. Delimitaba en el mismo tres Estudios de Detalle en Suelo Urbano No Consolidado de los cuales se ha ejecutado solo uno (ED-30), un Plan Parcial en Suelo Urbanizable que está ejecutado (“Punto Ribot”) y un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado 07 B-01.

En el ámbito del Suelo Urbanizable No Sectorizado se redactó el Plan Especial y se produjo la cesión anticipada de los suelos de la macromanzana donde se ubica el nuevo Hospital Comarcal. El consumo de suelo de este equipamiento (43.589 m2) unido al Sistema General de Espacios libres (29.365 m2) que establece el Plan en el extremo oriental hace que no sea posible materializar la edificabilidad asignada al ámbito con volumetrías razonables para ese espacio urbano.



Promoción de viviendas adosadas en la calle República Argentina



Avenida Mª Guerrero

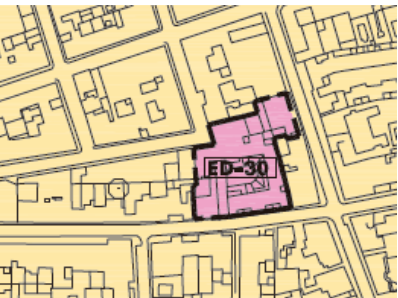
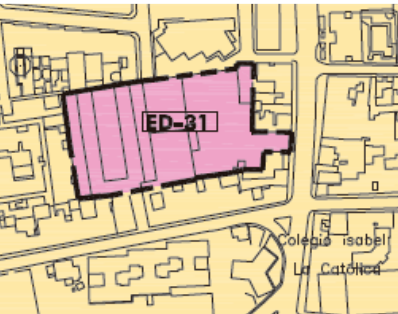


Calle Calderón Barca

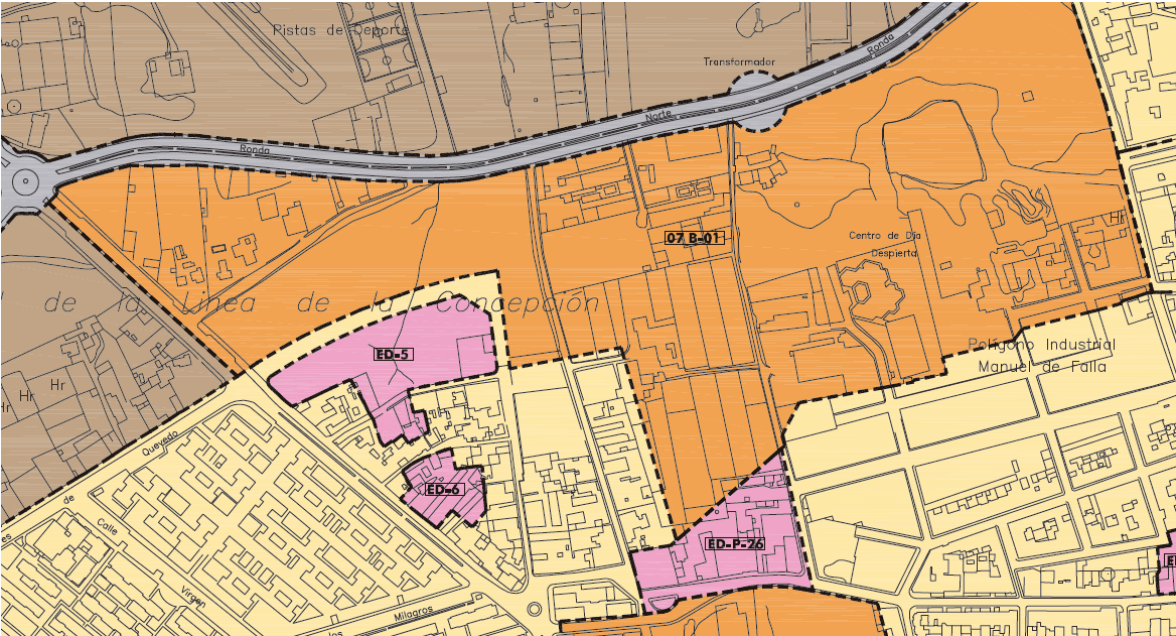




	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU7; MANUEL DE FALLA - BOLIVIA	ED-P26	ED-P26	S.U.	S.U.N.C	residencial	7.764	8.540	1,10		100 viv/Ha	78	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-30	ED-30	S.U.	S.U.N.C	residencial	1.854	1.854	1,00		55 viv/Ha	10					Comp.	SI	SI	SI
	ED-31	ED-31	S.U.	S.U.N.C	residencial	4.769	5.246	1,10		100 viv/Ha	48	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	07 A-01-01	Punto Ribot	S.U.P.	S.U.C	residencial	140.800	78.850	0,56	SG Saneamiento SGS-P-2 SGS-P-3	50 viv/Ha	704		29.020	36.978	780	Comp.	SI	SI	SI
	07 B-01	Hospital	S.U.N.P.	S.UZ.S	residencial	145.792	87.475	0,60	Parque 29.365 Hospital 43.589	50 viv/Ha	729	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO



ED-30, ED-31



PP 07B-01







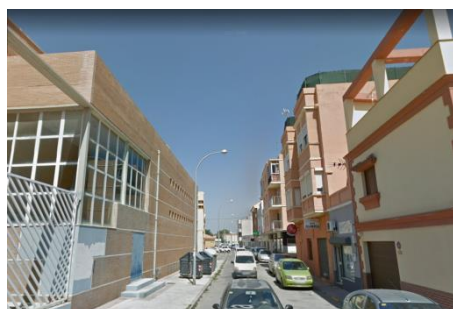
#### -UU8: PASEO DE LA VELADA



Plaza de toros

El Paseo de la Velada debe su nombre a “las Veladas” o fiestas que se organizaban en la ciudad desde 1.875. El éxito de la primera fue tan grande, que al año siguiente el municipio comenzó a plantearse la construcción de una plaza de toros. El paseo, unía la plaza de toros con lo que en aquel momento era el casco urbano.

A partir del año 1.905 la Feria se instaló en estos terrenos aledaños a la Plaza de toros y para ello el municipio encargó una serie de mobiliario urbano para dar soporte a la Feria. Entre dicho mobiliario destacaba unos arcos de forja que no se han conservado, y la caseta municipal.



Teatro municipal en la calle Feria



Plaza de toros



Colegio La Velada



La caseta municipal es una estructura de fundición de planta rectangular con columnas que soportan arcos de medio punto y una cubierta a cuatro aguas hoy inexistente. Fue construida en 1.906 y la reordenación del espacio público la colocó en una zona verde. El Catálogo propone su protección con Nivel Estructural.

En dicho espacio destaca como hito urbano la Plaza de Toros, inaugurada en 1.883, está protegida como BIC con categoría de monumento. Tenía un piso superior cubierto a dos aguas que desapareció en remodelaciones posteriores, así como el graderío de piedra de la Sierra Carbonera. Apenas son perceptibles los 49 lados del polígono con el que se obtuvo la planta de apariencia circular, tiene once puertas reales y otras tantas fingidas. También comparten importancia en el Paseo, el teatro de la Velada y otra serie de dotaciones; un colegio y un centro de salud (también incluidos en el Catálogo) así como los juzgados.

El Catálogo también incluye la protección ambiental del Paseo al tratarse del entorno de un monumento protegido como BIC y con numerosos edificios catalogados.

La unidad se localiza en el centro de la Ciudad y desde el punto de vista urbanístico está totalmente consolidada.





### -UU9: VILLA TALENTO – SAN JOSE - GIRALDA

La unidad se localiza al nordeste del centro urbano de la Línea, limitando al este con el barrio de la Atunara. Los principales viarios de conexión con otras zonas de la ciudad son las calles Calderón de la Barca, Blanca de los Ríos y la Avenida Menéndez Pelayo. En el interior de la unidad la trama viaria es compleja, carece de ortogonalidad. Las vías con mayor capacidad distributiva son Ríos Rosas, García Gutiérrez, Padre Pandelo y Gibraltar.



Calle del Almendro



Calle flores de Lemus



Calle Padre Pandelo



Calle vía Parque



Desde el punto de vista del viario hay que destacar que la Avenida Punto Ribot se encuentra interrumpida a la altura de la calle Giralda por una manzana que impide su conexión con la calle Calderón de la Barca, imposibilitando una de las penetraciones más directas desde la ronda de circunvalación hacia el casco histórico a la altura de la plaza de toros.

La unidad es fruto de distintas intervenciones públicas y privadas a lo largo del tiempo lo que da lugar a un tipo de ciudad heterogéneo desde el punto de vista de la estructura urbana y la edificación. Los ámbitos más extensos y que presentan una mayor homogeneidad interna son el Barrio de San Jose al sur y las intervenciones realizadas en la calle Málaga.

La densidad de la población casi alcanza los 170 hab/ Ha y la densidad de edificación está muy por encima de la del área urbana 68,14 viv/Ha.

En la Unidad se han realizado numerosas actuaciones de vivienda de protección oficial hasta contabilizar 1.194 viviendas en distintos regímenes de tenencia.

En general la unidad es deficitaria en dotaciones y zonas verdes, a pesar de los aportados por los nuevos planeamientos desarrollados. La estrechez del viario hace que la movilidad en coche sea reducida y se produzcan congestiones de tráfico.

Limitando con la unidad existía un gran equipamiento como era el Hospital, pero el traslado del mismo a su nueva ubicación, ha generado un impacto negativo en los usos terciarios complementarios alrededor del mismo.

El ámbito tiene un gran vacío urbano al norte de la unidad que se corresponde con los Suelos Urbanizables No Sectorizados “Cañada Real”. Reseñar que, a pesar del nombre del ámbito, en dichos suelos no hay ninguna vía pecuaria.

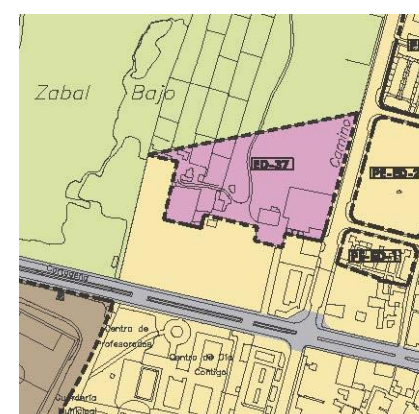
Barrio de San Jose inicio su ocupación en los años cuarenta del siglo pasado. Tiene mayoritariamente vivienda unifamiliar adosada, de una o dos plantas y alineada a vial procedentes de actuaciones de vivienda pública o como mejora de procesos de autoconstrucción. Las manzanas son de gran tamaño, y la calidad del espacio público es mala por la falta de arbolado y zonas verdes.

Villa talento – Giralda formada por bloques plurifamiliares alineados a vial, de cuatro o cinco plantas de altura.

### Grado de ejecución del planeamiento

El ámbito estaba ya en ejecución en el momento de redacción del Plan General. La ejecución del planeamiento ha sido desigual.

El Plan General delimito en la Unidad un Plan Parcial en Suelo Urbanizable Programado “Rosales Gibraltar” que se ha ejecutado, tres Estudios de Detalle en Suelo Urbano no Consolidado que no se han redactado y un ámbito de Suelo Urbanizable NO Sectorizado “Cañada Real” que tampoco ha sido sectorizado.

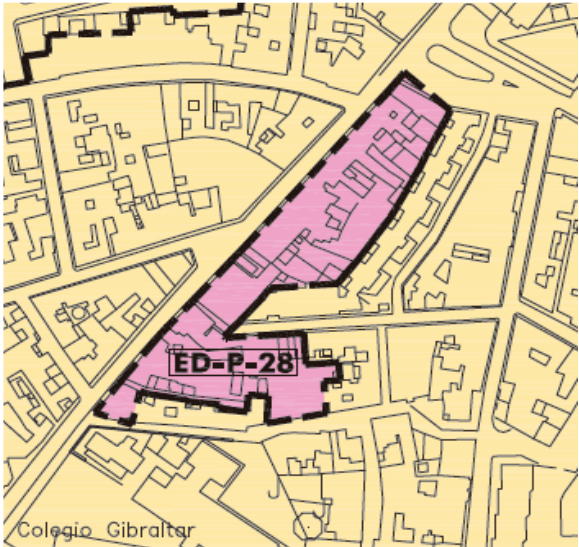


ED-37

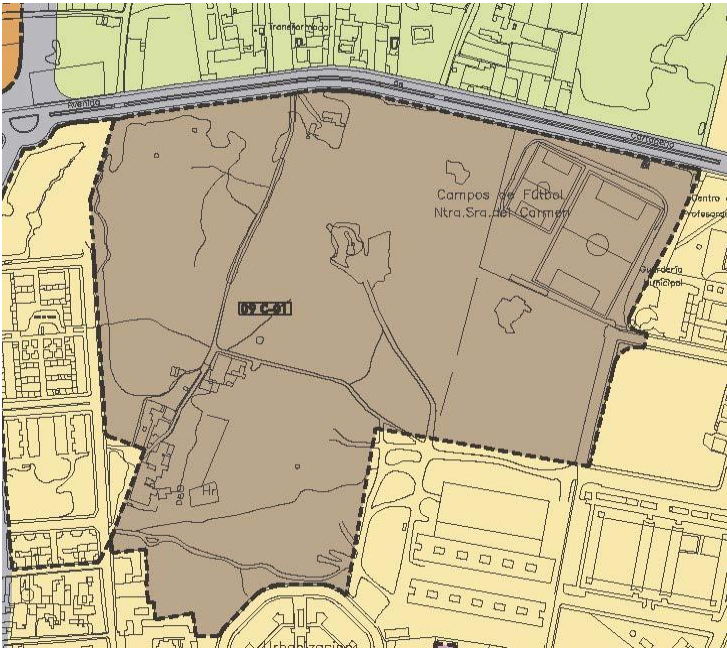




	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU9- VILLA TALENTO - SAN JOSE - GIRALDA	ED-P-28	ED-P-28	S.U	S.U.N.C	residencial	4.781	6.215	1,30		100 viv/Ha		30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-P-32	ED-P-32	S.U	S.U.N.C	residencial	4.097	5.326	1,30		100 viv/Ha	51	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-37	ED-37	S.U	S.U.N.C	terciario	6.271	6.898	1,10					Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	09-B-01-01	Rosales - Gibraltar	S.U.P.	S.U.C	residencial	41.322	41.322	1,00		120 viv/Ha	499		9.857	6.257	511	Comp.	SI	SI	SI
	09-C-01	Cañada Real	S.U.N.P	S.UZ.N.S	residencial	154.300	77.150	0,50	A definir Plan Sectoriz.	50 viv/Ha	772	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Sectoriz.	NO	NO	NO



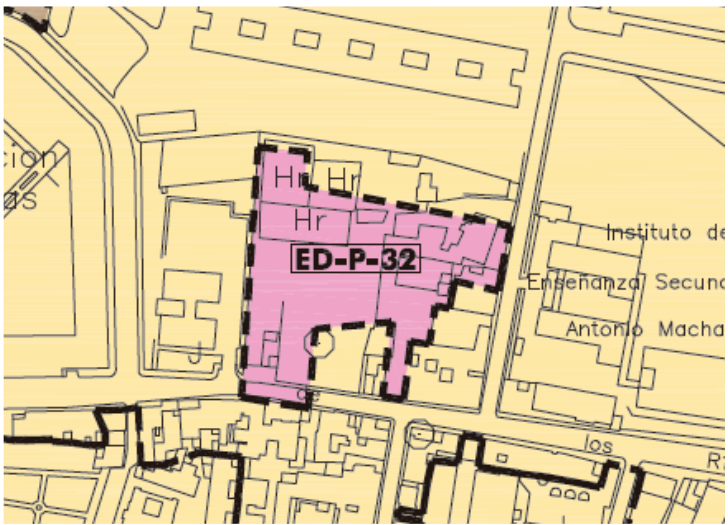
ED-P-28



PP-09-C-01



ED-P32







Limite este de la zona deportiva



Parque con el Peñón al fondo



Zona deportiva



Parque Princesa Sofía



Perímetro del SG Deportivo hacia las ruinas de Sta. Barbara

#### -UU10: SG PARQUE PRINCESA SOFÍA Y ZONA DEPORTIVA

La unidad está integrada por el Parque Princesa Sofía y los terrenos de la Ciudad Deportiva de la Línea. El ámbito está rodeado por las Avenidas del Ejército y Príncipe de Asturias y subdividido en tres manzanas por otros dos viarios de sección inferior.

Dichas parcelas provienen de la desmilitarización de la zona neutral y fueron cedidos al municipio en los años 60 del pasado siglo mediante el Decreto 2265/1969 de cesión de las dos parcelas para dedicarlas a Ciudad Deportiva y Parque. En el artículo segundo de la cesión se especifica "Si los bienes cedidos no fueran dedicados al uso previsto dentro del plazo de cinco años o dejaran de serlo posteriormente, se considerará resuelta la cesión y revertirán al Estado, integrándose en su patrimonio con todas sus pertenencias y accesiones sin derecho a indemnización, teniendo el Estado derecho además a percibir de la Corporación, previa tasación pericial, el valor de los detrimentos o deterioros de los mismos"

La Orden 19 de junio de 1998 amplía los usos posibles incorporando los de carácter recreativo, cultural y de ocio.

La superficie total del ámbito es de 403.023 m<sup>2</sup>, siendo el Sistema General Verde 174.027 m<sup>2</sup> y el resto Sistema General Deportivo (228.996 m<sup>2</sup>).

En la actualidad la posición excéntrica de estas piezas con respecto a la ciudad y su compacidad hacen que estén infrautilizadas a pesar de su localización privilegiada. Así mismo hay que añadir los problemas de congestión de tráfico en los accesos a Gibraltar.

##### Parque Princesa Sofía

La ordenación actual se caracteriza por el trazado de cuatro grandes franjas. En las dos al sur se concentra la vegetación de mayor porte, fundamentalmente palmeras datileras, cada franja contiene distintos elementos constructivos como un auditorio al aire libre, algunos fortines, una zona de juegos infantiles. Su grado de conservación y utilización es desigual dada su importante extensión, aunque hay asociaciones que de forma altruista se encargan de su conservación y han recuperado la zona sur. En la actualidad conviven en el borde oeste ciertos usos terciarios que deberían ser reestudiados ya que la función de ese corredor debería ser enlazar de forma amable y atractiva el paso de la frontera hacia la Plaza de la Constitución y el casco histórico. La frontera supone el tránsito diario de más de

35.000, de ellas 13.000 son trabajadores trasfronterizos, el parque debería ser un nexo de unión entre el casco histórico y ese flujo de personas, pero su realidad actual es que se trata de una nueva frontera virtual.

##### Equipamiento Deportivo

El equipamiento deportivo, se encuentra en un pésimo estado de conservación. En concreto el estadio de fútbol presenta problemas estructurales que hacen peligrar la integridad de la edificación. Junto con el estadio, conviven una serie de pistas e instalaciones deportivas poco organizadas y totalmente ajenas al borde costero y al paisaje singular en que se encuentran. El viario perimetral hacia la playa una vez más separa la ciudad del mar y condena al aislamiento las ruinas del fuerte de Santa Barbara.







### -UU11: SANTA BÁRBARA – CONCHAL – SAN BERNARDO

La unidad se localiza al este del casco urbano ocupando el frente marítimo de la Playa de Levante desde las Ruinas del Fuerte de Santa Barbará hacia la Atunara. Su límite con el casco urbano es la Avenida Menéndez Pelayo.

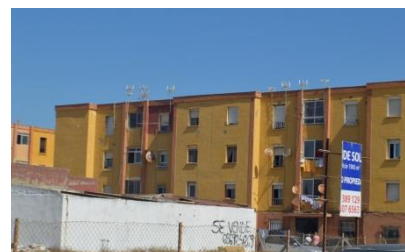
Dentro de la unidad se pueden diferenciar tres barrios cuyas circunstancias urbanísticas, las relativas al parque de viviendas y demográficas difieren entre sí, Santa Bárbara, el Conchal y San Bernardo.



Entorno de las Ruinas de Sta. Barbara.



Restos de la antigua fortificación



Infravivienda en el Paseo del Mediterráneo



Vacío urbano a la altura del Conchal



Amplia sección viaria de la Avda. del Mediterráneo.



La estructura urbana está determinada por el carácter lineal del frente marítimo y los accesos a los tres barrios se producen desde las dos arterias principales que

los bordean, el Paseo del Mediterráneo y la Avenida Menéndez Pelayo, la circulación en el interior se organiza capilarmente en el eje este / oeste.

El uso global de la unidad es el residencial, siendo puntual la presencia del comercio de proximidad. La densidad de población es baja debido al gran vacío urbano.

Hay que destacar el paisaje desestructurado que presenta el frente marítimo a consecuencia de la inexistencia de una actuación unitaria que ponga en valor su potencialidad arquitectónica y urbanística.

Así mismo la gran sección viaria del Paseo del Mediterráneo, constituye de facto una barrera que impide la interrelación de la Ciudad con el mar.

La unidad presenta un importante déficit de equipamientos y zonas verdes, especialmente en la zona norte de la unidad, (Barrio de San Bernardo). Este déficit quedará resuelto cuando se ejecuten los previstos en el ámbito central del Conchal.

Desde el punto de vista demográfico, según el Documento de Criterios y Objetivos del Nuevo Plan General la unidad cuenta con una población de 1.785 hab, y unas 1.072 viviendas, la densidad de población es de 44,75 hab/ Ha. Y la densidad de viviendas es de 26,88 viv/ha.

En cuanto a la vivienda social se concentra en el barrio de San Bernardo. En total hay unas 1.265 viviendas en distintos regímenes de tenencia.

Barrio de Santa Barbara: situado en la zona sur, se trata de actuaciones de carácter residencial que se llevaron a cabo en terrenos vacantes de origen militar. La edificación corresponde a la tipología de bloques exentos de 4 o 5 plantas que conviven con manzanas de vivienda unifamiliar adosada de dos plantas. En el extremo sur del barrio se sitúan dos Institutos de enseñanza secundaria. Aunque el barrio tiene un déficit de equipamientos y zonas verdes su cercanía al Parque Princesa Sofía y al Instituto Municipal de Deportes compensa este déficit. Dentro de la unidad se encuentran las ruinas recuperadas del fuerte de San Barbara, por desgracia las mismas se encuentran rodeadas de viario por lo que han quedado relegadas al olvido como elemento anecdótico junto a la playa.

Barrio del Conchal: en el centro de la unidad. Originariamente era un asentamiento chabolista que fue parcialmente realojado en la barriada del Junquillo en los años 70. Las edificaciones existentes en la zona son de muy diversa naturaleza, bloques de cuatro alturas, viviendas unifamiliares autoconstruidas con presencia de infravivienda.





Desde el punto de vista socio económico destaca la vulnerabilidad social de los habitantes de este barrio, fundamentalmente en la zona conocida como “Pisos de San Bernardo”. El barrio presenta un gran vacío urbano en un ámbito privilegiado geográficamente hablando si tenemos en cuenta el paisaje del borde litoral, su cercanía con el casco urbano y las conexiones viarias con el resto del municipio.

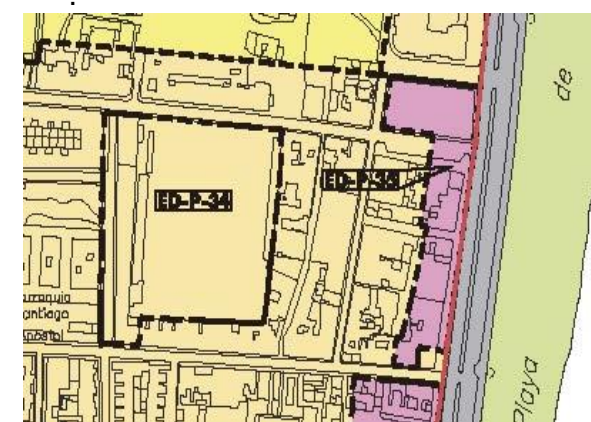
Sin embargo, el entorno esta degradado por la presencia de solares no vallados que en la actualidad sirven de aparcamientos irregulares. La efectiva ejecución de dicho ámbito podría suponer la revitalización de toda la unidad estableciendo estándares de calidad de urbanización y dotaciones que podrían dar servicio a los barrios aledaños, y cuyo tirón acabaría por regenerar la infravivienda que se encuentra actualmente en la unidad.

Barriada de San Bernardo: al norte, construida en los años cuarenta mediante actuaciones de vivienda pública de la “Obra sindical del Hogar” para acoger a los trabajadores de la vecina Gibraltar. Combina tipologías de vivienda unifamiliares adosadas con bloques exentos y la calidad edificatoria no es buena. En el interior del mismo se organizan algunas plazas con tratamiento de zona verde cuyo grado de conservación y mantenimiento es irregular, echándose en falta arbolado y mobiliario urbano que promueva la efectiva utilización de dichos espacios. Desde el punto de vista socio económico la población residente cuenta con bajos recursos, considerando el PMVS que su nivel de vulnerabilidad es medio. Carece de equipamientos de cualquier tipo.

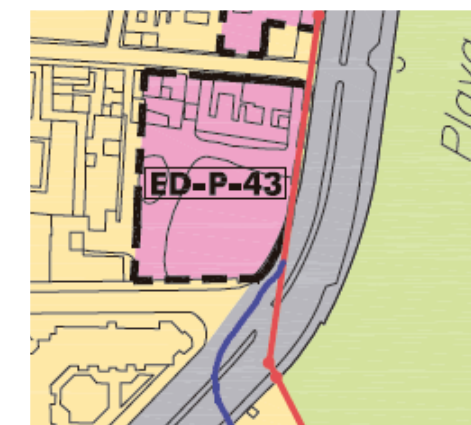
#### Grado de ejecución del planeamiento

El Plan General delimitaba dentro de la unidad cuatro Estudios de Detalle y dos Planes Parciales. De los Estudios de Detalle uno ha sido totalmente ejecutado (ED-P34) y reservaba una parcela para la construcción de un Palacio de Justicia, otro ha sido parcialmente ejecutado (ED-P37) y otros dos no han sido redactados.

En cuanto a los Planes Parciales; El Plan PP 11B-01-01 “El Conchal I” Polígono ha sido totalmente ejecutado y sus suelos son considerados Suelo Urbano Consolidado en el Documento de adaptación del PGOU a la LOUA. , mientras que el Polígono II sigue pendiente de ejecutarse. En el Plan Parcial 11B-02-02 (El Conchal II) el planeamiento ha sido aprobado y está parcialmente ejecutada la obra de urbanización del polígono 1 y 3, pero en muy mal estado de conservación y sin recepcionar



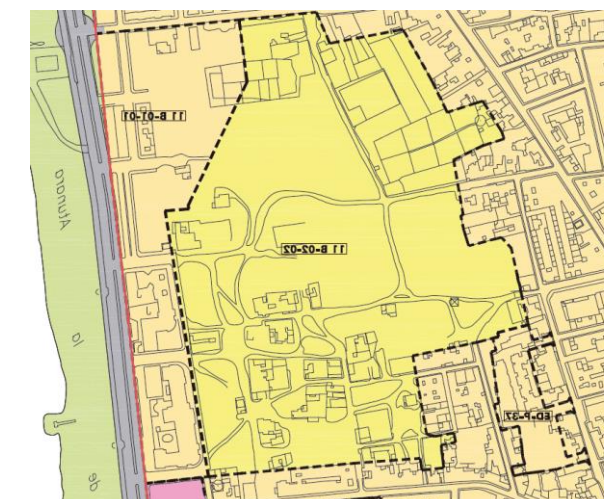
ED-P-34, ED-P-35



ED-P-43



PP – 11B01







	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU11; SANTA BARBARA - CONCHAL - SAN BERNARDO	ED-P-34	ED-P-34	S.U.	S.U.C	residencial	10.832	12.457	1,15	3.042	110 viv/Ha	119					Comp.	SI	SI	SI
	ED-P-37	ED-P-37	S.U.	S.U.C	residencial	6.193	6.193	1,00		100 viv/Ha	62					Comp.	SI	SI	PARCIAL
	ED-P-35	ED-P-35	S.U.	S.U.N.C	residencial	4.613	4.613	1,00		100 viv/Ha	46	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	ED-43	ED-43	S.U.	S.U.N.C	residencial	3.825	4.208	1,10		100 viv/Ha	42	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Comp.	NO	NO	NO
	11 B-01-01 Pol. I	El conchal I	S.U.P	S.U.C	residencial	19.948	19.948	1,00		75 viv/Ha	169		1.829	4.977	264	Coop.	SI	SI	SI
	11 B-01-01 Pol. II	El conchal I	S.U.P	S.U.C	residencial	13.306	13.306	1,00		75 viv/Ha	81		5.098	2.482	86	Coop.	SI	NO	NO
	PP 11B-02-02	El Conchal II	S.U.P.	S.UZ.O	residencial	103.137	72.196	0,70		60 viv/ Ha	619		15.593	14.332	666	Comp.	SI	SI/NO	SI/NO



Dibujo del paisaje de la cornisa de Levante con el Peñón de Gibraltar y la ciudad de La Línea al fondo.





### -UU12: CIUDAD SANITARIA

La unidad se localiza al noreste del área urbana. La Ciudad sanitaria supuso durante años el foco dinamizador de esta zona de la ciudad sin embargo el traslado del Hospital a su nueva ubicación ha dejado la gran dotación vacía de contenido y a los comercios que florecieron a su alrededor en una situación complicada.



Avda. Menéndez Pelayo



Acceso antiguo hospital



Esquina calle Barcelona



Calle Gibraltar



La dotación sanitaria ocupa aproximadamente el 70% del ámbito que está delimitado por las calles Gibraltar, Gómez Ulla, Menéndez Pelayo y Barcelona, el resto de la unidad son dos grupos de edificaciones residenciales tanto unifamiliares como plurifamiliares en bloque exento. La densidad de población y viviendas es muy inferior a la media municipal. El espacio público carece prácticamente de mobiliario urbano, y al no existir zonas verdes o arbolado resulta poco acogedor.

#### Grado de ejecución del planeamiento

La unidad estaba completamente consolidada en el momento de redacción del Plan General por lo que no estaba prevista en la misma ningún tipo de actuación urbanística.

El Ayuntamiento está redactando una modificación de planeamiento para modificar los usos permitidos en el equipamiento.



Imagen aérea desde el norte con la costa de África al fondo.







### -UU13: LA ATUNARA:

El asentamiento de la Atunara es uno de los más antiguos del término municipal. Existía inicialmente como núcleo independiente un poblado marino y el crecimiento de la ciudad lo absorbió sin modificar sustantivamente sus trazados. La organización de la estructura urbana está muy condicionada por la linealidad del borde marítimo y en el extremo norte de la Unidad se encuentra el Puerto de Pescadores de la Atunara. En el siglo pasado el barrio contó con una Almadraba que actualmente está en desuso pero que se ha incluido en el Catálogo de Edificios Protegidos con el objetivo de que su recuperación para usos terciarios y de equipamiento ayude a revitalizar el barrio.



Avda. Mediterráneo e Iglesia del Carmen



Borde litoral junto al Puerto de la Atunara



Calle Lepanto



Edificio abandonado de la antigua Almadraba



Puerto de la Atunara con el Zabal al fondo



La calle Cartagena en su conexión con la Avenida del Mediterráneo divide el barrio en dos. El acceso también se produce por la Avenida Menéndez Pelayo, los viarios interiores de la unidad son de poca capacidad distributiva.

En la zona norte del barrio hay una serie de bloques de vivienda plurifamiliar de cinco plantas que provienen de promociones de vivienda de protección oficial, el resto de las viviendas son principalmente viviendas unifamiliares, muchas de ellas de autoconstrucción que se han ido renovando con el tiempo. En la zona más

antigua del asentamiento las alineaciones desaparecen creando una estructura urbana un tanto caótica que se acerca al borde costero invadiendo el DPMT.

El uso principal de la unidad es el residencial y hay un claro déficit de zonas verdes y dotaciones en el ámbito. El espacio público está degradado y carece de espacios estanciales, así mismo el paseo marítimo desaparece al llegar a la parte más antigua del barrio.

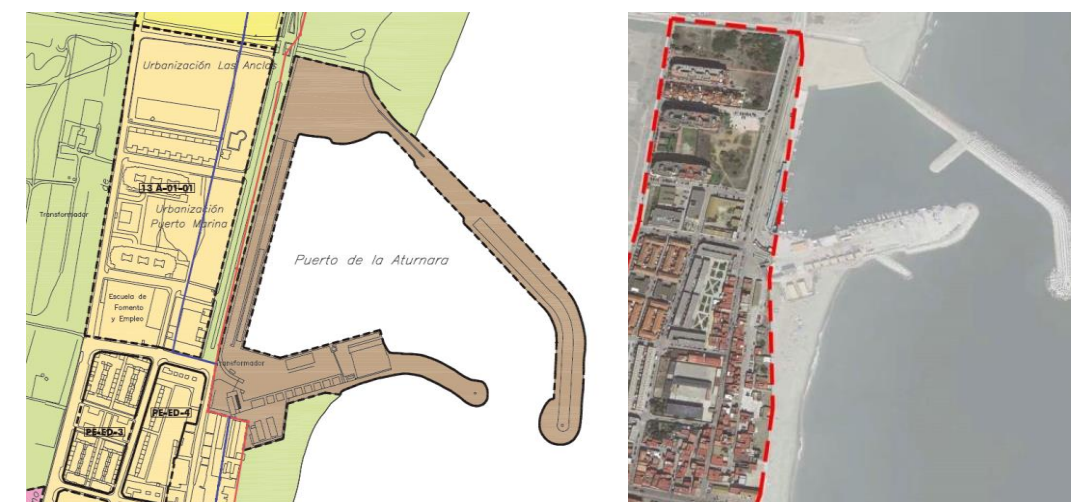
Hay que destacar el paisaje desestructurado que presenta el frente marítimo, como consecuencia de la inexistencia de una actuación unitaria que ponga en valor su potencialidad arquitectónica y urbanística. Así mismo la gran sección viaria del Paseo del Mediterráneo, constituye de facto una barrera que impide la fluida relación entre la ciudad y el mar.

Desde el punto de vista de la población, el Documento de Criterios y Objetivos estima unos 3.500 habitantes y unas 1.235 viviendas. En cuanto a la vivienda protegida en el barrio se han desarrollado numerosas promociones (en total 166 viviendas) y los problemas sociales que acarrea la barriada son de sobra conocidos.

### Grado de ejecución del planeamiento

El Plan General delimitaba dentro de la unidad cuatro Planes Especiales, dos Unidades de Ejecución remitidas a Estudios de Detalle y un Plan Parcial. El grado de ejecución del planeamiento ha sido muy alto, pudiendo decirse que desde el punto de vista urbanístico la unidad está prácticamente consolidada

Los cuatro ámbitos de Plan Especial, así como el Plan Parcial se han desarrollado por completo. Sin embargo, los Estudios de Detalle de menor entidad no se han redactado.

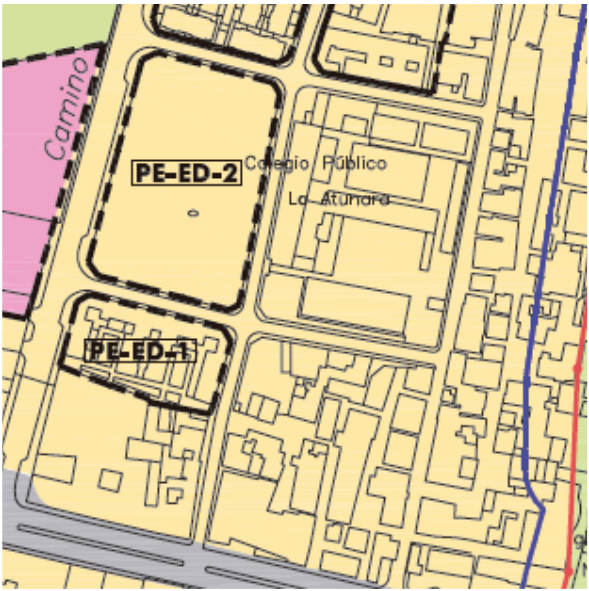


PP 13-A-01-01, PE-ED-3, PE-ED-4





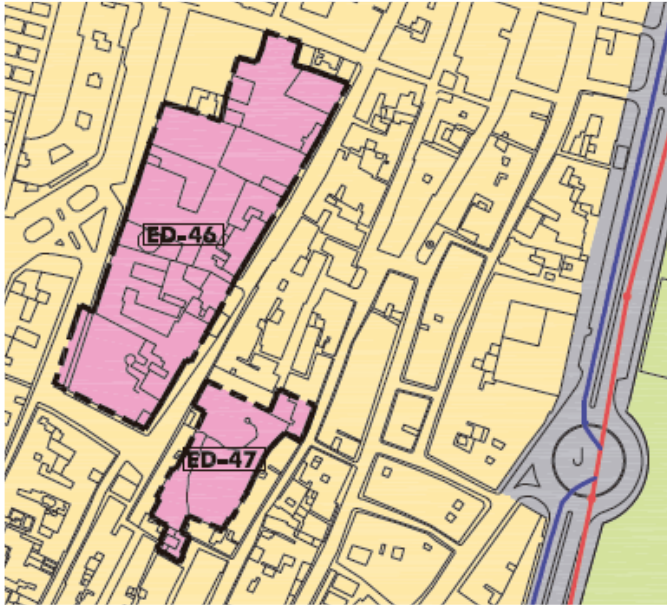
	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU14; SUELOS RESIDENCIALES USOS TURISTICOS	14 A-01-01	La Campana	S.U.P.	S.UZ.O	Turistico	201.300	60.267	0,30	SGS-A-14A Parque	25 viv/Ha	502	0 %	26462	18675	907	Comp.	SI	NO	NO
	14 B-01-01	Sta. Margarita	S.U.P.	S.U.C	Turistico	927.500	287.525	0,31	SGA y parque	22,01 viv/Ha	2.041	0 %	442.718	98.497	485	Comp.	SI	SI	SI Condicionado
	14 C-01-01	Venta Melchor	S.U.P.	S.U.C	Turistico	265.000	92.750	0,35	Saneamiento, abastecimiento, viario y parque	22,9 viv/Ha	607	0 %	72.788	59.475	610	Comp.	SI	SI	SI
	14 C-02	Los Charcones	S.U.N.P.	S.UZ.N.S	Turistico	227.500	568.875	0,25	Parques/ Equipamiento Comunicaciones/Infraestructuras	20 viv/Ha	432	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Sectoriz.	NO	NO	NO
	14 C-03	Torrenueva	S.U.N.P.	S.UZ.O	Turistico	269.080	72.652	0,27	Parques/ Equipamiento Comunicaciones/Infraestructuras	20 viv/Ha	450	0 %	11.955	27.045	508	Comp.	SI	SI	SI
	14 D-02-02	Alcaidesa Cortijo	S.U.P.	S.U.C	Turistico	940.620	256.870	0,27		10,63 viv/Ha	1.000	0 %				Comp.	SI	SI	SI
	14 D-01-01	Alcaidesa Playa	S.U.P.	S.U.C	Turistico	1.046.000	240.870	0,23		12,68 viv/Ha	1.326	0 %	481.050	101.970		Comp.	SI	SI	SI



PE-ED-1, PE-ED-2



ED-46, ED-47



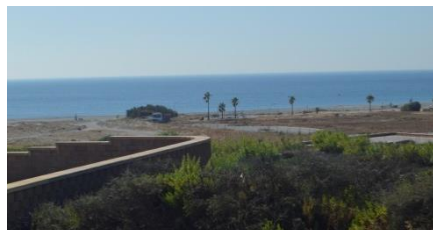




#### -UU14; SUELOS RESIDENCIALES TURÍSTICOS:



Campo de golf de la Alcaidesa



Vistas desde la Playa de Torrenueva



La campana



Santa Margarita



Aparcamiento junto a Torrenueva

La Unidad Urbanística 14 comprende los crecimientos residenciales con vocación turística en el Suelo Urbano y Urbanizable del municipio. Los mismos se localizan al norte del casco urbano, apoyados en gran medida en el litoral de Levante y en las espectaculares vistas sobre el Mediterráneo y el Peñón de Gibraltar que su topografía alomada permite. Se trata de una Unidad Urbanística discontinua que engloba distintos sectores cuya ordenación se realizó mediante Planes Parciales. La estratégica posición del municipio de la Línea como remate de la Costa del Sol y su cercanía al aeropuerto de Gibraltar ha favorecido una gran demanda de suelo con vocación turística lo que ha significado la efectiva ejecución de prácticamente la totalidad de los suelos destinados por el Plan General a este fin. Se trata de urbanizaciones aisladas del núcleo urbano y conectadas con el mismo por el eje de acceso a la Ciudad que supone la Carretera del Higuerón (A-383) desde la A7.

La estructura urbana de estas urbanizaciones se organiza en base a viarios de acceso adaptados a la topografía que dan servicio a las distintas parcelas donde se desarrollan viviendas unifamiliares asiladas, adosadas o pareadas y en algunos casos bloques de dos a tres plantas rodeados de zonas verdes, que buscan las vistas al mar. En cualquier caso, la densidad de viviendas es baja en su conjunto 2,44 viv/Ha.

Los estándares de urbanización y construcción son superiores a los de la media del Casco histórico, y las reservas de dotaciones previstas por el Planeamiento cubren la demanda de la población.

El uso es el residencial extensivo siendo puntuales y no significativos los usos terciarios asociados al mismo.

Se pueden distinguir las siguientes urbanizaciones – actuaciones y grado de ejecución.

La Alcaidesa; Al norte del término municipal y con acceso directo desde la A7. Urbanización de alto nivel con viviendas de superficie por encima de los 100 m<sup>2</sup> de superficie, zonas verdes y piscinas. Destacan sus espectaculares vistas y sus dos campos de golf que sirven de reclamo al turismo internacional a lo largo de todo el año.

Orientada claramente al mercado de segunda residencia, adolece de falta usos terciarios y comercio de proximidad que evite desplazamientos motorizados fuera de la urbanización.

Tanto el campo de golf como el hotel suponen una importante fuente creación de empleo en la zona.



Urbanización La Alcaidesa





*Santa Margarita, Los Charcones, Venta Melchor y Torrenueva*

#### Santa Margarita y Venta Melchor;

Ambas urbanizaciones forman hoy un continuo al norte de los suelos No Urbanizables del Zabal. Aunque el acceso en la actualidad se produce desde la vía de servicio de la Carretera del Higuerón existe la posibilidad de que en un futuro la reordenación de los suelos adyacentes hacia el núcleo urbano permita la conexión con el mismo sin tener que depender del enlace por carretera.

Ambas urbanizaciones están formadas fundamentalmente por viviendas unifamiliares aisladas o pareadas que, aunque estaban planteadas como segunda residencia finalmente son la residencia permanente de linenses que no encuentran vivienda de esas características en el núcleo urbano, por lo que es más llamativa la carencia de usos terciarios. El aspecto de la urbanización es más deficiente que en La Alcaidesa.

#### Torrenueva;

La urbanización de Torrenueva es colindante con la de Santa Margarita y tiene su acceso desde uno de los viarios principales de la misma.

Goza de unas privilegiadas vistas al mar y acceso cercano a la playa del mismo nombre. Las obras de urbanización están muy avanzadas, aunque no se encuentran recepcionadas por el Ayuntamiento, que en el Documento de Adaptación a la LOUA del Plan General considero esos suelos como Suelo Urbanizable Ordenado. Tiene pendiente la construcción de unas 450 viviendas que quedaron paralizadas por la crisis inmobiliaria.

#### La Campana

El sector de la Campana es junto con “Los Charcones” uno de los suelos que se clasificaron con uso residencial turístico que no han avanzado en su efectiva ejecución a pesar de su privilegiada ubicación colindante con la playa. La ordenación del Plan Parcial se aprobó definitivamente el 3 de junio de 1994 pero nunca se tramitó el Proyecto de Compensación ni el Proyecto de Urbanización.

La normativa del Plan Parcial aprobado establece entre otras determinaciones que la obra de Urbanización deberá estar finalizada a los 4 años de la Aprobación definitiva del Plan Parcial, es decir junio de 1998, hace más de 20 años.

Además, debe tenerse en cuenta que los parámetros urbanísticos de su ordenación incumplen los estándares establecidos por la Legislación urbanística (art 17 LOUA) suponiendo un detrimento de 469 plazas de aparcamiento públicas y de 21.585 m<sup>2</sup> de zonas verdes locales de cesión para el municipio y un exceso de edificabilidad de 4.740 m<sup>2</sup>t con respecto al máximo que autoriza la LOUA para suelos de uso característico turístico. La ordenación pormenorizada del sector incumple la Ley de Costas en lo concerniente en los usos admitidos en la Zona de Influencia de suelos que carecen de la consideración de urbanos en el momento de su aprobación. Todas estas consideraciones deberían tenerse en cuenta a la hora de valorar la oportunidad de reestudiar la ordenación y los parámetros urbanísticos de esta pieza clave en el desarrollo litoral de la Línea.

#### Los Charcones

En el sector de los Charcones Suelo Urbanizable No Sectorizado, no se ha tramitado el Plan de Sectorización. Tal y como su nombre indica se trata de una zona inundable cuyo posible desarrollo ha quedado claramente hipotecado por las limitaciones que establece para la edificación la Ley de Costas y la ejecución de parcelaciones y edificaciones irregulares.

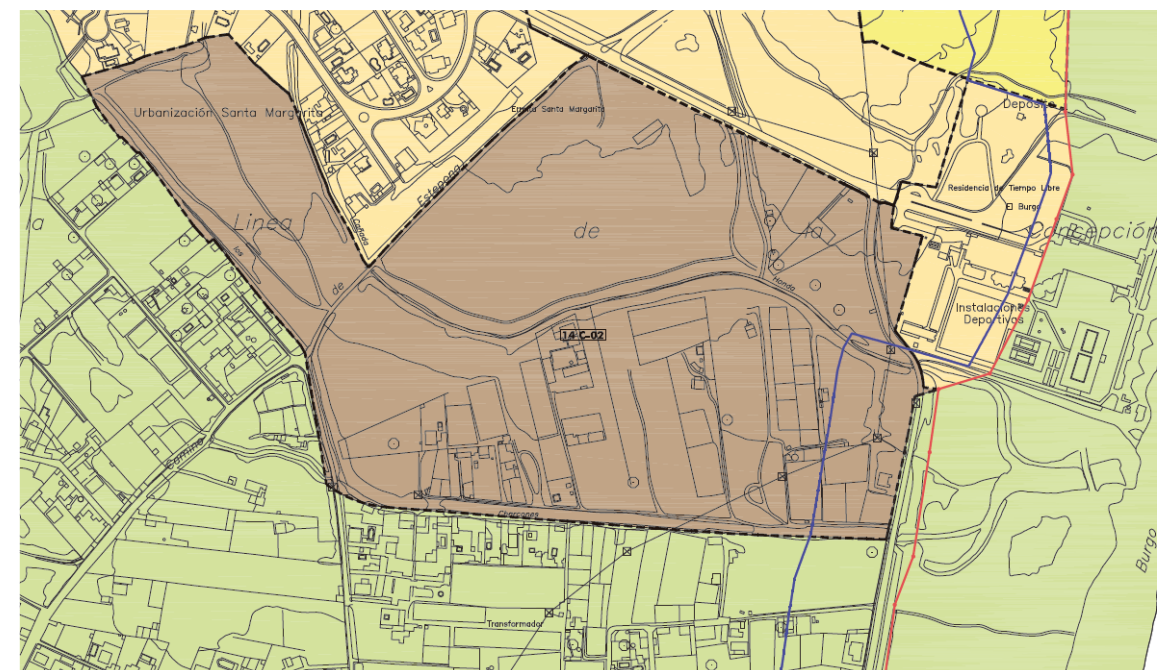




	Denom.	Nombre	PGOU 85	PGOU LOUA	Uso	Sup. (m2)	TME (m2)	Im (m2t/m2s)	SG	Densidad	Nº Viv.	% VPO	Dotacion (m2)	Espacios Libres	Plazas aparc.	S. Act.	Plan.	Gestion	Ejec.
UU14; SUELOS RESIDENCIALES USOS TURISTICOS	14 A-01-01	La Campana	S.U.P.	S.UZ.O	Turistico	201.300	60.267	0,30	SGS-A-14A Parque	25 viv/Ha	502	0 %	26462	18675	907	Comp.	SI	NO	NO
	14 B-01-01	Sta. Margarita	S.U.P.	S.U.C	Turistico	927.500	287.525	0,31	SGA y parque	22,01 viv/Ha	2.041	0 %	442.718	98.497	485	Comp.	SI	SI	SI Condicionado
	14 C-01-01	Venta Melchor	S.U.P.	S.U.C	Turistico	265.000	92.750	0,35	Saneamiento, abastecimiento, viario y parque	22,9 viv/Ha	607	0 %	72.788	59.475	610	Comp.	SI	SI	SI
	14 C-02	Los Charcones	S.U.N.P.	S.UZ.N.S	Turistico	227.500	568.875	0,25	Parques/ Equipamiento Comunicaciones/Infraestructuras	20 viv/Ha	432	30 %	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Art. 17 Loua	Sectoriz.	NO	NO	NO
	14 C-03	Torrenueva	S.U.N.P.	S.UZ.O	Turistico	269.080	72.652	0,27	Parques/ Equipamiento Comunicaciones/Infraestructuras	20 viv/Ha	450	0 %	11.955	27.045	508	Comp.	SI	SI	SI
	14 D-02-02	Alcaidesa Cortijo	S.U.P.	S.U.C	Turistico	940.620	256.870	0,27		10,63 viv/Ha	1.000	0 %				Comp.	SI	SI	SI
	14 D-01-01	Alcaidesa Playa	S.U.P.	S.U.C	Turistico	1.046.000	240.870	0,23		12,68 viv/Ha	1.326	0 %	481.050	101.970		Comp.	SI	SI	SI

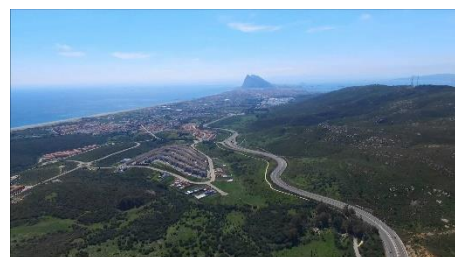


La Campana



Los Charcones





#### -UU15: UNIDAD URBANÍSTICA DE EXTENSIÓN PARA USO TURÍSTICO

El Plan General la denomina “Unidad Urbanística de extensión en Suelo No Urbanizable”, a los suelos residuales comprendidos entre los Suelos Urbanizables Turísticos de la Unidad 14 (hoy gran parte de ellos con la consideración de Suelo Urbano) al este de la Carretera del Higuerón. Su destino último (tal y como indica la memoria del propio documento) era la extensión futura de los Suelos Urbanizables turísticos.

Se trata de unos suelos no urbanizables residuales, sin una protección específica, que ya en el Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General del año 2002 figuraban clasificados como Suelos Urbanizables Sectorizados.

Posteriormente a dicha Aprobación Inicial han sufrido numerosos incendios (sin intención de aprovechamiento oportunista) que han hipotecado en gran medida un desarrollo turístico muy necesario para el municipio Linense.

En esta unidad estructural los suelos están cubiertos en su mayoría por vegetación natural formando suaves lomas que descienden hasta la cota de la costa desde las estribaciones de la Sierra Carbonera.

Estos suelos, de una calidad ambiental alta a pesar de los incendios, deberían acoger proyectos de mejora y mantenimiento de su estatus natural relacionados con el turismo de naturaleza (observación de aves, senderismo, itinerarios guiados, actividades deportivas en el medio natural... mientras no desaparezca la protección cautelar impuesta por el artículo 50 de la Ley de Montes que impide su cambio de uso y puedan llevarse a cabo las previsiones establecidas para parte de ellos (un máximo de 160 Ha.) por el Plan de Ordenación del Campo de Gibraltar, que provee el desarrollo turístico hotelero en los mismos.

#### Grado de ejecución del planeamiento

El Plan General vigente contemplaba estos suelos como No Urbanizables, sin tener prevista ninguna actuación sobre ellos más allá de su clasificación futura para acoger desarrollos turísticos de baja densidad.





#### -UU16: SIERRA CARBONERA

Esta unidad urbanística se corresponde con la unidad ambiental de la Sierra Carbonera, en su vertiente oriental. Limita al oeste con el término municipal de San Roque, al sur con la Carretera del Higuerón A-383 y el Zabal Industrial. Debido a su altura en relación con la costa y el resto del término municipal tiene una gran impronta paisajística, constituyendo un escenario de alto valor paisajístico.

Las cotas más altas de la Sierra están afectadas por instalaciones militares y en la misma se localizan una serie de cuevas con pinturas rupestres, así como numerosas fortificaciones militares.

El Plan General vigente clasifica dichos suelos como Suelos No Urbanizables de Protección natural y delimita en las cotas más bajas cercanas a la carretera del Higuerón un Sistema General de Espacios Libres – Parque Suburbano SGP-S-5 (484.556 m2) que no han sido obtenidos.

Desde el punto de vista medioambiental el conjunto de esta unidad posee un valor alto por su geomorfología, hidrología, vegetación y fauna. Por todo ello las asociaciones ecologistas del Campo de Gibraltar consideran imprescindible su preservación como espacio natural para formar parte del corredor verde que una el litoral Mediterráneo con el Parque de los Alcornocales.

Además, las fuertes pendientes hacen que la capacidad de acogida de edificación del territorio sea mínima, ya que cualquier actuación tendría un fuerte impacto visual.

Además, gran parte de dicho ámbito ha sufrido numerosos de incendios desde 1.990 el último de ellos en el año 2.013.

Por todas estas razones parece evidente desde el punto de vista urbanístico, que la carretera del Higuerón debería actuar de límite físico al oeste del cual sería desaconsejable cualquier desarrollo urbanístico incompatible con la preservación del Suelo en su condición de No Urbanizable.



#### Grado de ejecución del planeamiento

El Plan General delimitaba en ese ámbito un Sistema General de Espacios Libres (SGP.5) que no ha sido obtenido. Por lo demás el ámbito se ha mantenido sin cambios a excepción de los incendios recurrentes mencionados.





### -UU17; EL ZABAL

Esta unidad urbanística se corresponde los Suelos No Urbanizables de Especial Protección Agrícola del Zabal bajo. Se localiza en la zona central del término municipal. El acceso se produce por caminos que parten de la A-383 a su paso por el polígono industrial o desde el viario paralelo a la costa.

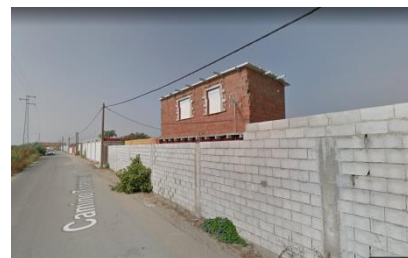
El área forma parte de las huertas periféricas que abastecían al núcleo principal. Su gran potencial agrícola se debía a su posición junto a las faldas de la Sierra Carbonera que los surte de un importante acuífero con caudal a lo largo de todo el año y de sus tierras fértiles sobre un fondo arenoso con gran capacidad de drenaje. La pérdida de importancia del sector agrícola unido a la presión urbanística ejercida por los desarrollos urbanos cercanos hizo que poco a poco se fuera iniciando un proceso de parcelaciones ilegales que el Plan del 85 ya detectó e intentó encauzar sin ningún éxito. En los años de vigencia del Plan General ese proceso que era incipiente (unas 90 viviendas) se ha agudizado superando en este momento más de 1.100 viviendas que no cuentan con los servicios básicos y que por supuesto carecen de zonas verdes o equipamientos. Sin embargo, esto último es el menor de sus problemas, teniendo en cuenta que la contaminación del acuífero subyacente por los pozos negros conlleva un riesgo para la salud importante.

El estado actual es el de un suelo totalmente anarquizado, colonizado y dividido en procesos constantes siguiendo los lindes de las huertas, re densificándose, sin una trama viaria ordenada o de una sección suficiente que permitiera en un futuro su incorporación a los espacios públicos gestionados por la administración.

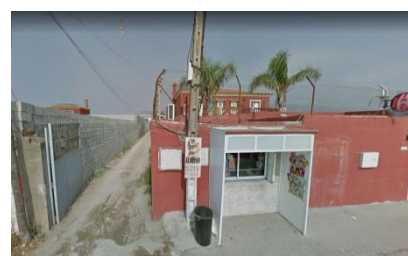
La parcelación ilegal del Zabal no solo supone un problema ambiental (explotación y contaminación del acuífero), legal (incumplimiento de la Ley de Costas, ocupación de cauces, al ser un suelo especialmente protegido delitos contra la ordenación del territorio de consecuencias penales ...) también supone un problema social de primer orden para el municipio.

El proceso de ocupación del Zabal, ajeno a la legalidad establecida por el PGOU vigente ha generado un mercado paralelo de bienes y servicios, sin que el acceso a los registros oficiales sea un fin primordial. El pago con dinero procedente de la economía sumergida, el reconocimiento de la propiedad con documentos entre partes, el impago de impuestos, han definido un territorio “autónomo” y marginal que debido al amplio frente litoral que ocupa y su trazado laberintico haya resultado idóneo para acoger actividades ilícitas de contrabando que se sienten amparadas

en ese territorio no urbanizado mediante altos vallados que les brindan privacidad. Todo este proceso que supone una gran pérdida de valor del territorio desde el punto de vista objetivo, sin embargo, por la irregularidad del mercado ha generado un precio al alza del suelo que perjudica indirectamente el mercado del suelo “reglado” del municipio.



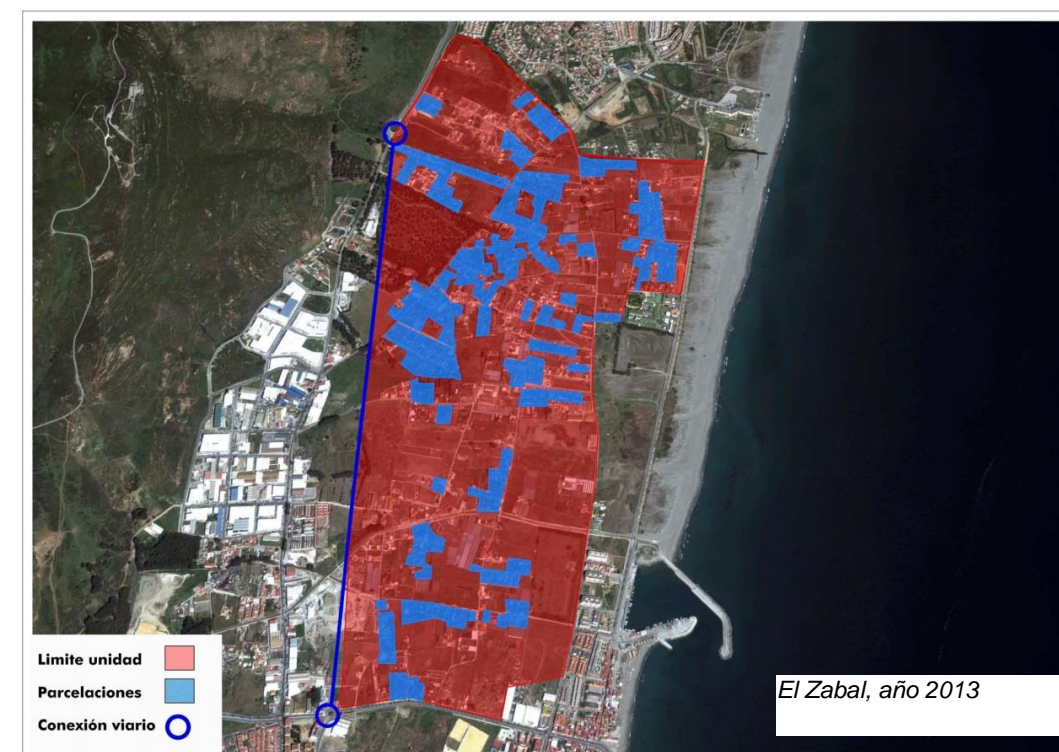
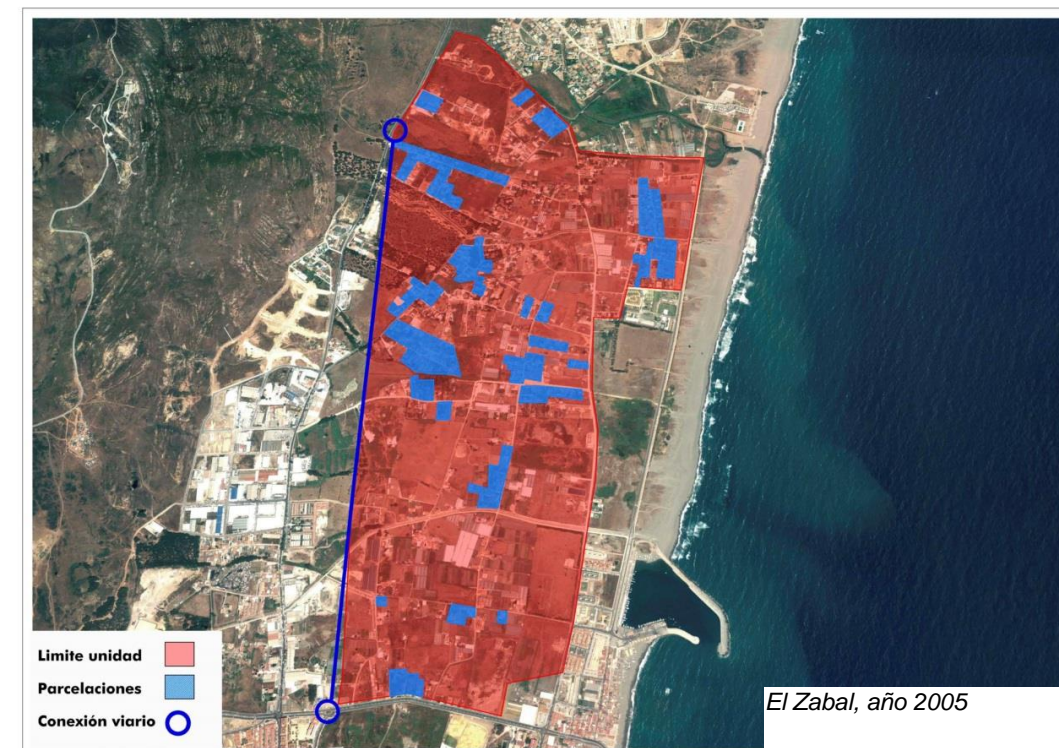
Vivienda en construcción camino Sobrevela



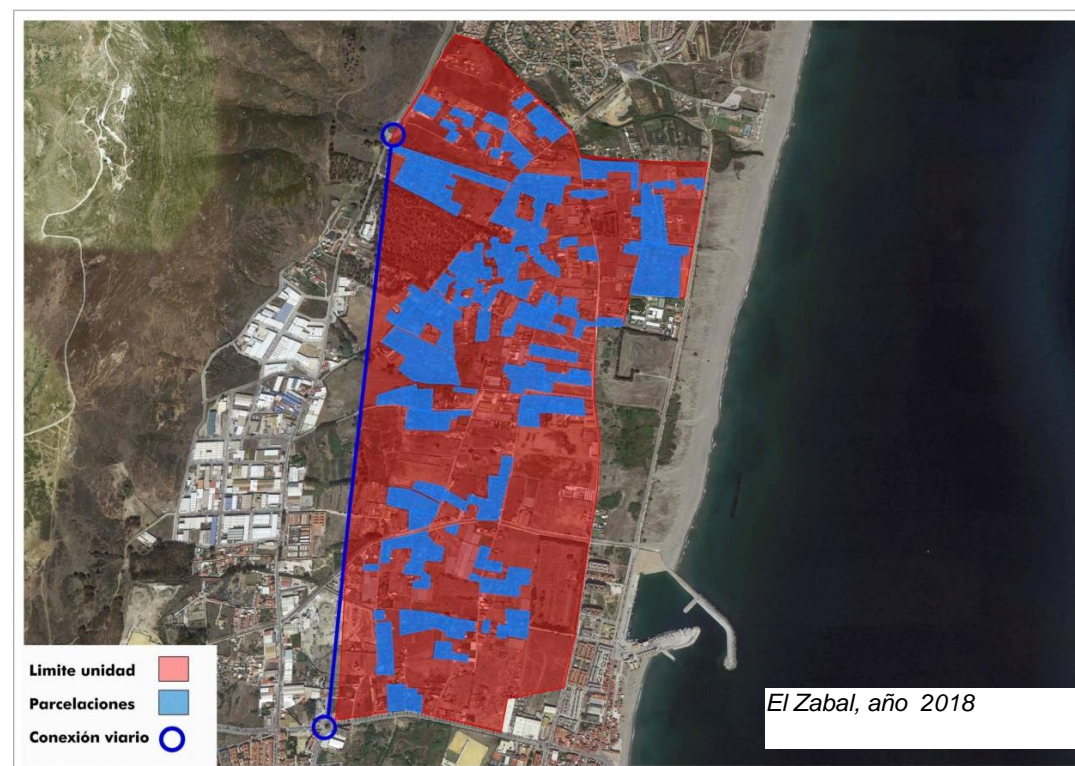
Caminos estrechos cerrados con puertas



Cerramiento de parcelas camino Sobrevela con el Peñón al fondo.







### Grado de ejecución del planeamiento

El Zabal, con una superficie de más de dos millones y medio de metros cuadrados se situaba entre los suelos de ensanche del núcleo urbano y los suelos con vocación turística. El Plan General remitía los suelos a la redacción de un Plan Especial que nunca se tramitó y delimitó en el ámbito catorce unidades de Reconducción (legalización de la parcelación y edificación mediante unas ordenanzas contenidas en el PGOU) o Regeneración Urbanística (demolición de lo ejecutado). Pero en estos 30 años no se ha reconducido o regenerado ninguna, más bien ha sido al contrario, porque esa “puerta abierta” a la legalización, unida a la falta de una gestión eficaz por parte de la administración, ha supuesto que las parcelaciones ilegales se extendieran por toda la unidad urbanística comprometiendo la mejor reserva de suelo que poseía el municipio para su crecimiento urbano.

El documento de criterios y objetivos del Plan General estimaba que en los años de vigencia del PGOU, aproximadamente el 10% de las viviendas construidas en la Línea, se hicieron de forma irregular en el Zabal.

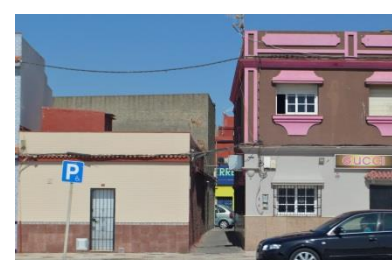




### -UU18: FRANJA LITORAL



Frente marítimo Paseo de Levante



Frente edificado playa de Levante.



Playa de Levante

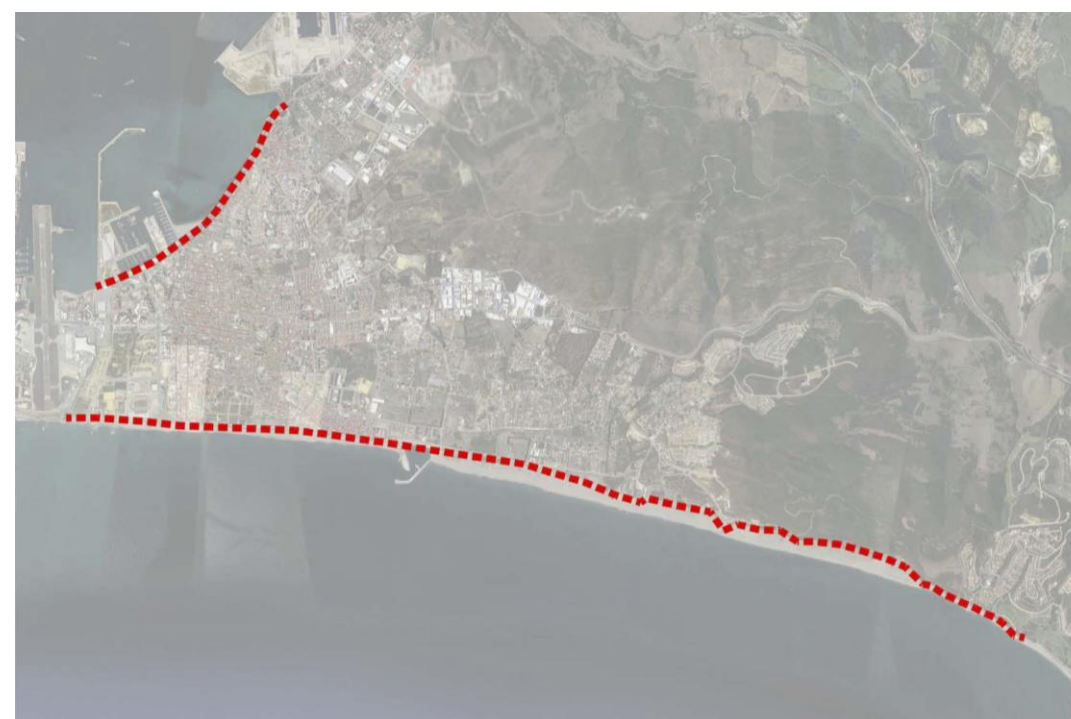


Paseo marítimo playa de Poniente

La Línea de la Concepción es un municipio con más de 11 kilómetros de costas en una extensión de algo más de 20 km<sup>2</sup>, lo que lo convierte en un territorio eminentemente costero. Sin embargo y a pesar de ello, a excepción de la barriada de la Atunara (poblado pesquero desde sus inicios) el desarrollo urbano se ha realizado al margen de esa realidad geográfica.

Bien es cierto, que en pasado la orilla del mar no tenía el valor paisajístico que ahora mismo le otorgamos, sin embargo, otros municipios de características similares han ido revirtiendo esa situación con el tiempo, siendo llamativo en el municipio linense que no se haya producido ese efecto a pesar de lo privilegiado de su localización y la belleza de su paisaje litoral.

Dentro del litoral linense hay una evidente diferencia paisajística entre la costa de Levante y la de poniente (o el litoral de la Bahía de Algeciras), sin embargo, en ambos casos en el área urbana es el viario (de amplia sección e importante densidad de tráfico) el que acompaña el borde litoral e impide que la ciudad se asome al mar.



La playa y el paseo marítimo de Poniente se asoman a la Bahía de Algeciras y tienen un carácter eminentemente urbano. El paseo en la zona más cercana al Puerto deportivo de la Alcaidesa ha sido recientemente re urbanizado con

estándares de calidad altos y un ancho de acera que permite el paseo. La playa es prácticamente inexistente ya que la dinámica de corrientes de la Bahía la vacía de arena, aunque actualmente hay un proyecto para la restauración de la misma.

En cuanto a los edificios “en primera línea” los chalets de una planta dan paso a actuaciones de vivienda protegida en bloque exento en los que el mal estado de conservación de la edificación y la urbanización restan calidad a la fachada marítima.

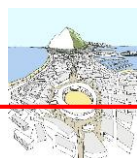
En cuanto al litoral de levante se distinguen situaciones variopintas que ya han sido mencionadas al hablar de cada una de las unidades urbanísticas pero que podríamos resumir de la siguiente forma;

Un tramo claramente urbano desde la frontera con Gibraltar hasta el Puerto de la Atunara, en el que el viario impide el acercamiento de la ciudad al mar incluso en aquellos ámbitos que tienen un uso deportivo (los suelos más cercanos a la frontera) o cultural como las ruinas del fuerte de Santa Barbara. A partir de ese punto, el frente edificado al mar carece de unidad, se entremezclan bloques de dos a tres plantas con viviendas unifamiliares, viviendas con algún régimen de protección, infraviviendas y vacíos urbanos como el del Conchal. El paseo como tal es prácticamente inexistente porque el ancho del acerado es escaso. La playa de arena tiene una mayor calidad a pesar de su condición urbana.

Tras el puerto de la Atunara y la invasión del DPMT de dicha barriada se suceden playas con cordones dunares y alto valor ambiental, prácticamente vírgenes tras el área de Torrenueva hasta la urbanización de Alcaidesa.

## 7.2 EL SUELO URBANO CONSOLIDADO

El Plan General en revisión formuló una ordenación del Suelo Urbano extraordinariamente pormenorizada, tanto para el hoy denominado consolidado como en el No Consolidado. Sin embargo, tal y como se ha mostrado en los apartados anteriores las actuaciones previstas en Suelo Urbano No Consolidado han tenido un escaso desarrollo en los años de vigencia del Plan. En cambio, si se ha producido una importante densificación del Suelo Urbano Consolidado mediante actuaciones de ordenanza directa. El plan estableció varias ordenanzas que regulaban de forma directa la edificación en el suelo urbano consolidado. A esas ordenanzas se han ido sumando las ordenanzas de los Planes Parciales y Estudios de Detalle que se han ido tramitando a lo largo del tiempo.



## 5. ESTUDIO SOBRE LA VIVIENDA

Al ser el municipio de La Línea de la Concepción un municipio con relevancia territorial resulta preceptivo, y así lo establece el pliego de prescripciones técnicas que especifica el contenido documental del Plan General, la elaboración de un estudio complementario de vivienda y suelo que permita establecer los umbrales e indicadores de sostenibilidad territorial con un horizonte temporal ajustado a la LOUA que justifique los crecimientos previstos por el Plan General Estructural.

Así mismo el Pleno del Ayuntamiento de La Línea aprobó el 5 de julio de 2018 un “Plan Municipal de Vivienda y Suelo” que comprendía el análisis y diagnóstico de las necesidades actuales de vivienda pública y privada, estudiando las características socio económicas de los posibles demandantes y valoraba el estado de conservación del parque residencial existente en el Municipio.

El Plan Municipal de Vivienda y Suelo contemplaba distintas líneas de actuación que han sido estudiadas, valoradas y matizadas para su incorporación en el PGOU.

El compendio de dicha información y la elaborada por el Equipo de redacción del Plan General se encuentra en el Anejo de Estudio Complementario de suelo, vivienda, que integra el presente Plan General y por simplicidad documental no se reiteran en este apartado.

## 6. DOTACIONES ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

El Plan General que se revisa y su documento de Adaptación a la LOUA distinguía entre Parques Urbanos Públicos, parques suburbanos adscritos a Suelos Urbanizables Sectorizados, y Parque suburbanos adscritos a Suelos Urbanizables No Sectorizados.

Cuando se realizó el Documento de Adaptación a la LOUA, se reflejaron las infraestructuras, los equipamientos, las dotaciones y los espacios libres que ya habían sido ejecutados o que hubieran sido objeto de aprobación en proyectos o instrumentos de planificación sectorial, cuyos efectos habían sobrevenido al planeamiento vigente y resultaban de directa aplicación.

Así mismo, en dicho documento se incluyeron los parques, jardines y espacios públicos según estaban reflejados en el PGOU vigente aumentando las previsiones de los mismos en el caso en que dichos espacios libres no cumplieran los estándares establecidos en el artículo 10.1.A.c.c1 de la LOUA: Este conjunto de espacios libres de Sistema General (urbanos públicos y suburbanos ordenados) que contempla la Adaptación del PGOU vigente son los siguientes;

### PARQUES SUBURBANOS adscritos al SUS

SP-1	18.356	m2
SP-2	35.738	m2
SP-3	166.740	m2
SP-4	80.354	m2
SP-5	9.740	m2
SP-6	16.200	m2
SP-7	45.803	m2
SP-8	175.388	m2
<b>TOTAL</b>	<b>548.319</b>	<b>m2</b>

### PARQUES SUBURBANOS adscritos al SUNS

S-1	30.714	m2
S-2	45.398	m2
S-3	34.568	m2
S-4	369.867	m2
S-5	484.556	m2
S-6	364.236	m2
S-7	455.425	m2
<b>TOTAL</b>	<b>1.784.764</b>	<b>m2</b>

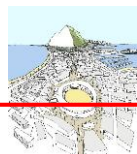
### PARQUES URBANOS (SG)

UP-1	12.205	m2
UP-2	50.620	m2
UP-3	39.196	m2
UP-4	24.178	m2
UP-5	34.758	m2
UP-6	6.263	m2
UP-7	17.865	m2
UP-8	12.909	m2
UP-9	174.027	m2
<b>TOTAL</b>	<b>372.021</b>	<b>m2</b>

Dentro del Sistema General de Comunicaciones, el PGOU preveía 10 vías calificadas como red arterial, de las cuales, durante el período de vigencia del mismo, se han ejecutado las siguientes:

- SGC-V-1.: Vía de la Atunara a Campamento por Punto Robot.
- SGC-V-2.: Avda Torres Quevedo, desde el Polígono de Campamento hasta Avda. España.





- SGC-V-3.: Desdoblamiento de la Avda. España, desde Príncipe Alfonso hasta la Aduana de acceso a Gibraltar.
- SGC-V-5.: Avda. del Ejército y prolongación de la misma.
- SGC-V-7.: Camino de Torrenueva, acceso al Sector La Campana y playas colindantes.
- SGC-V-9.: Acceso a la playa desde la Carretera de Santa Margarita hasta Torrenueva.
- SGC-V-10.: Acceso a la costa por el Sector La Alcadesa, desde la carretera nacional CN-340.

En cuanto al Sistema General Portuario, durante la vigencia del Plan General y al margen del mismo, toda vez que nada se contemplaba al respecto, se construye el Puerto de La Atunara.

Dentro del Sistema General de Equipamientos Comunitarios, se han ejecutado los siguientes:

- Asistencial:
  - SGE-A-5.: Centro de Planificación Familiar, Barriada de La Atunara.
  - SGE-A-6.: Colegio C.O. Montecalpe, Zabal.
  - SGE-A.: Centro de Desintoxicación y Acogida, prolongación calle Xauen.
  - SGE-A.: Centro Asistencial Alatín, prolongación calle Xauen.
- Sanitario:
  - SGE-S-2.: Centro de la Cruz Roja en Avda. España.
  - SGE-S.: Centro de Salud La Velada
  - SGE-S.: Centro de Salud de Los Junquillos.
- Docente:
  - SGE-D-2.: Instituto de Bachillerato Mar de Poniente.
  - SGE-D-8.: Escuela de Magisterio y Complejo Educativo Ballesteros.
  - SGE-D-9.: Nuevo Conservatorio de Música en Complejo Educativo Ballesteros.
  - SGE-D.: Centro de Formación y Empleo en Nueva Atunara.
- Socio Cultural:
  - SGE-SC.: Nuevo Teatro Municipal La Velada.
  - SGE-SC.: Nueva Biblioteca Municipal en Complejo Educativo Ballesteros.

- SGE-SC-10.: Casa de la Juventud en Paseo Cornisa.
- SGE-SC.: Nuevos Multicines, Avda. Torres Quevedo.
- SGE-SC.: Museo del Istmo y Sala de Exposiciones, Comandancia Militar en Plaza de la Constitución.
- Administrativo:
  - SGE-AP.: Nuevas dependencias municipales, Avda. España, 1.
  - SGE-AP.: Edificio de Juzgados en Avda. Menéndez Pelayo.
  - SGE-AP-9.: Oficina de Turismo Municipal, en Parque Princesa Sofía.
  - SGE-AP-10.: Oficina de Turismo de la Junta de Andalucía, en Parque Princesa Sofía.
- Comercial:
  - SGE-C.: Gran superficie comercial, en Avda. Torres Quevedo.
- Servicios Públicos:
  - SGE-SP-6.: Matadero Comarcal en Polígono Industrial Zabal.
- Reserva:
  - SGE-R-3.: Antiguo Chalet D'Amatto, en c/ Clavel. Adquirido para uso docente.
  - SGE-R-4, 5 y 6.: Adquirido el suelo para la implantación de equipamientos.

Con independencia de los diferentes subsistemas existentes en la entrada en vigor del Plan, los únicos espacios libres que se han ejecutado durante su vigencia son el SGP-UP-6, Nuevo Parque en Paseo Cornisa y el SGP-UP-8, Jardines de la Plaza de la Constitución.

El conjunto de espacios libres de Sistema General (urbanos públicos y suburbanos ordenados) suponía una superficie de 920.340 m<sup>2</sup> comporta un estándar de 7,40 m<sup>2</sup>s por habitante (teniendo en cuenta los 124.496 habitantes previstos en el Plan de Ordenación vigente) lo que se encuentra dentro de los parámetros de estándares del mencionado artículo 10.1 de la LOUA.

Sin embargo, a la hora de valorar la realidad de estos espacios libres de Sistema General hay que tener en cuenta circunstancias que van más allá del parámetro numérico del cumplimiento del estándar, como son la accesibilidad y cercanía a los mismos desde los núcleos principales de población, el estado de mantenimiento de los mismos y su grado de conservación. En ese sentido la Línea es un municipio con importantes deficiencias de espacios libres por los siguientes motivos;



1. La excesiva concentración de los mismos en el extremo sur de la ciudad, (precisamente en áreas de menor densidad poblacional) con el gran Parque Princesa Sofía, sin encontrarse zonas verdes significativas que puedan dar servicio a los desarrollos urbanos situados en la zona central y norte.
2. La trama urbana del municipio carece prácticamente de plazas (a excepción de en el barrio del Junquillo), ensanchamientos del viario, paseos arbolados o zonas verdes recreativas de carácter local que puedan suplir la carencia anteriormente mencionada.
3. Pese a ser un municipio con un importante perímetro costero, al desarrollarse la vida urbana de espaldas a esta realidad marítima ya que la ciudad no cuenta con un paseo marítimo convenientemente acondicionado (sobre todo en la Playa de levante), la compensación que podría suponer la proximidad a la playa se desvirtúa. Aunque hay que resaltar la importante mejora que ha supuesto la zona cercana al Puerto de Alcaidesa.

En relación con Sistema General de Equipamientos, el diagnóstico es similar al realizado en el caso de los Espacios Libres.

La mayoría de los equipamientos de relevancia se concentran en la zona sur de la Ciudad, tales como la estación de autobuses, Aduana, puerto, la Ciudad deportiva, edificios administrativos ... etcétera.. El único equipamiento de cierta relevancia que existía en la zona de expansión que era el antiguo hospital ha perdido su funcionalidad con la apertura del Nuevo Hospital Comarcal, este sí, situado junto a la Ronda de circunvalación.

El Sistema General de Equipamientos está formado en su mayoría por suelos que fueron cedidos al municipio por el Ministerio de Defensa en la zona de Defensa Nacional, de ahí la falta de oportunidad que ha tenido el municipio para localizar de una forma más racional desde el punto de vista urbanístico dichos equipamientos.

Es sintomático el caso del gran equipamiento deportivo denominado "Ciudad Deportiva", su gran extensión, su localización en primera línea de playa resultan incongruentes con el estado de abandono e infrautilización de los mismos que solo puede explicarse por su desacertada ubicación y organización en relación con las demandas reales de la población a la que debe servir.

También es paradigmática la gran franja de Sistema General de equipamiento localizada junto a la frontera con Gibraltar y que en la actualidad se utiliza prácticamente para ubicar la feria unas semanas al año a pesar de su magnífica localización tanto por flujo de personas como paisajística.

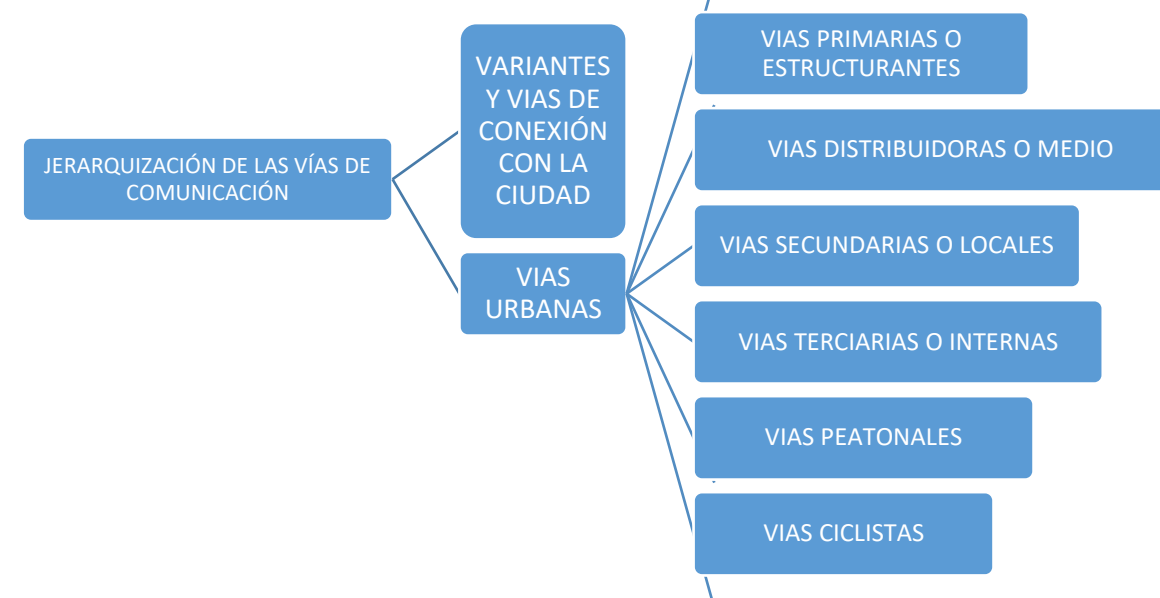
## 7. TRAFICO Y MOVILIDAD

El objeto del presente epígrafe es realizar un análisis y diagnóstico de la estructura básica de movilidad de La Línea de la Concepción, con el fin de extraer propuestas de actuación encaminadas a aumentar el protagonismo de la ciudad en su área local y comarcal y a facilitar la movilidad urbana sostenible dentro del municipio. Como metas para la consecución de la agilización de la movilidad urbana sostenible, se fijan:

- La gestión de la red viaria.
- La gestión de la movilidad ciclista o la movilidad peatonal.
- La gestión de aparcamientos.
- El fomento del uso del transporte público.

Los elementos que configuran la estructura básica de movilidad (red viaria, ciclista, peatonal, estacionamientos, etc.) permiten potenciar la accesibilidad exterior, además permiten desarrollar la movilidad regional y local. Esta estructura se apoya asimismo en nuevos modos de transporte ciclista que fomentan la movilidad sostenible, y que en la actualidad cuentan con una infraestructura incompleta, con cierta capacidad de estructurar los desplazamientos urbanos.

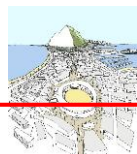
Tratando de precisar el concepto de movilidad, indicamos a continuación cómo vamos a jerarquizar las vías de comunicación con dos criterios fundamentales:



A continuación, se definen cada una de las jerarquías expuestas:

1. **VARIANTES Y VÍAS DE CONEXIÓN CON LA CIUDAD:** Todos aquellos viales que exceden el ámbito del núcleo urbano y que son necesarios para permitir la entrada y salida del mismo, pero que no forman parte de su estructura viaria propiamente dicha.





2. VIAS PRIMARIAS O ESTRUCTURANTES: Son los grandes ejes de articulación del Plan. Elementos que deben quedar programados y garantizados para la canalización del tráfico urbano y su descongestión.

3. VIAS DISTRIBUIDORAS, COLECTORAS O MEDIAS: Ejes de interconexión entre los viales primarios y aquellos que soportan los tráficos en las distintas zonas del núcleo.

4. VIAS SECUNDARIAS O LOCALES: Comprenden a todos aquellos viales que soportan el tráfico generado en el interior de cada zona.

5. VIAS TERCIARIAS O INTERNAS: Calles que forman el entramado urbano de cada zona, destinadas a los movimientos de los residentes. En ellas prima el carácter de coexistencia entre tráfico rodado o peatonal.

6. VIAS PEATONALES: Calles donde no está permitido el tráfico rodado excepto para vehículos de emergencias y residentes que no tengan otra alternativa de acceso.

7. VIAS CICLISTAS: Viales que, de manera independiente o en convivencia con otros modos de desplazamiento, incorporan una banda de circulación exclusiva para bicicletas.

Además de la clasificación de las vías propuesta anteriormente, el epígrafe considerará dos áreas diferentes de actuación en lo que a red viaria se refiere; por una parte, la red viaria que existe actualmente y que estará jerarquizada según la clasificación anterior en mayor o menor medida, y por otra la red viaria que se va a definir nueva que igualmente se ajustará a la clasificación anterior. Así distinguiremos:

a.) Vías interiores existentes:

Dentro de este conjunto se encuentran todas las vías ejecutadas hasta la fecha de aprobación del presente PGOU, que sirven para la circulación interior por la ciudad (quedan excluidas las vías de conexión con otros municipios o con estructuras supramunicipales).

b.) Nuevas vías interiores:

Este grupo lo forman todas las vías definidas en el presente PGOU para vertebrar las comunicaciones de los nuevos desarrollos con la ciudad existente. El diseño de estas vías se apoya directamente en las recomendaciones recogidas en el documento “Carreteras Urbanas, recomendaciones para su planeamiento y proyecto”, editado por el antiguo MOPT.

Comenzaremos con la descripción de la situación actual de la infraestructura viaria existente, tan solo haremos mención en cuanto a descripción de:

- Vías de Conexión con la ciudad. Es decir, los accesos a la Línea

- Vías urbanas o red viaria interior, donde se mencionarán tan solo las vías primarias y las distribuidoras, sin llegar a las vías de menor tamaño.

Esta descripción pormenorizada, nos permitirá realizar el posterior diagnóstico de la misma del cual se extraerán conclusiones y propuestas de actuación.

## 8.10.1 VIARIO DE CONEXIÓN CON LA CIUDAD

A continuación, se expone brevemente la situación del municipio de la Línea de la Concepción en cuanto a conexión con el resto del territorio se refiere, teniendo en cuenta el viario supramunicipal tanto a nivel provincial, como autonómico y nacional.

La particular configuración del núcleo, una planicie a escasos metros sobre el nivel del mar sobre el istmo que conecta el Peñón de Gibraltar con la península, condiciona su conectividad con el resto del territorio.

Así los principales accesos a La Línea de la Concepción se concentran en dos ejes principales/primarios de gran capacidad, que se caracterizan por ser las principales arterias de acceso al municipio. Estas vías son:

- CA-34, Autovía de Acceso a La Línea (o CN-351). Se accede a ella tomando la salida 118 de la Autovía del Mediterráneo (A-7, antigua N-340)).
- A-383, Acceso Este a La Línea de la Concepción, desde la salida 124 Autovía del Mediterráneo (A-7, antigua N-340).

En primer lugar, la CA-34 conecta el municipio de La Línea de la Concepción con San Roque, siendo un ramal de la Autovía del Mediterráneo (A-7), la cual enlaza los principales núcleos urbanos de la costa dirección Málaga y Cádiz. La CN-351 se une dentro del núcleo urbano con la Avenida de España que posteriormente cambia de nombre a Avenida Príncipe de Asturias.

En segundo lugar, la A-383, conecta la Autovía del Mediterráneo con el acceso Norte al municipio a través de la avenida del Burgo y la carretera del Zabal.

Estas dos vías principales de entrada al municipio, están conectadas entre sí desde la Rotonda del cementerio en la CA-34 (situada en la pedanía San Roqueña de Campamento), mediante el cinturón viario de la ciudad, formado por distintos ramales, que conectan con la A-383 en una de las Rotondas de la Calle Cartagena. El cinturón continúa por el Paseo del Mediterráneo rodeando el núcleo por la Avenida del Ejército, hasta conectar con la Avenida Príncipe de Asturias por donde se enlaza nuevamente con la CA-34. Finalmente, La Línea de la Concepción tiene un acceso a través de la Frontera con Gibraltar, que conecta con la Avenida príncipe de Asturias.



*Dibujo de la ciudad desde el sur, vista aérea con el Peñón en primer plano, con los dos frentes de litoral de Poniente y Levante.*



















## 10.2 VÍAS URBANAS (RED VIARIA INTERIOR)

### Tráfico urbano

La red viaria interior, se estructura en torno al anillo perimetral descrito anteriormente, que rodea el municipio y distribuye los tráficos; de manera que desde el ramal CA-34 (Nodo 1) se tiene acceso al municipio desde distintas salidas. Cada salida se resuelve mediante intersección a nivel tipo glorieta. Así:

- La primera salida, que da acceso al municipio, se realiza a través de calle Zurbarán que es una de las vías de acceso al barrio de La Colonia.
- La segunda salida igualmente se conecta mediante glorieta a la avenida Torres Quevedo, que a su vez conecta con el anillo perimetral del municipio.
- La tercera salida conecta con la calle Santa Marta que da acceso a una de las vías locales principales denominada avenida Andalucía, que junto con la avenida Virgen del Rosario da acceso y distribuye el tráfico a uno de los núcleos más importantes de la ciudad.
- La cuarta salida da acceso al centro comercial y de negocios a través de la avenida España, la cual es una vía distribuidora.
- La quinta salida, que como en todos los casos anteriores se resuelve mediante glorieta, enlaza con otra vía de distribución local que discurre en sentido este a oeste denominada avenida del Ejército.
- La sexta salida, de las más importantes, tiene una triple función. La primera de ellas dar acceso a la Aduana con Gibraltar. En el segundo caso como vía de penetración a la ciudad y por último dar acceso al puerto deportivo de la Alcaidesa.

En la imagen siguiente se aprecia la situación de cada una de las salidas.

En relación a las salidas del viario A-383 (Nodo 2) observamos tres salidas.

- La primera de ellas comunica con la vía distribuidora avenida de El Burgo que da acceso a los núcleos residenciales de Santa Margarita, Venta Melchor, así como acceso a playas.
- La segunda salida conectará con el futuro vial de penetración SGCV-8, previsto en el PGOU vigente. Este nudo se encuentra resuelto mediante glorieta, pero no se encuentra materializado el entronque con la futura vía.
- La tercera salida da acceso a los polígonos industriales Zabal I y II, y a los núcleos residenciales de los suelos turísticos (Santa Margarita, Venta Melchor y playas) a través de Camino de Estepona.

- Finalmente, la última salida, conecta mediante glorieta, con el anillo perimetral, en la Avenida Cartagena.

En relación con el acceso desde Gibraltar, Nodo 3, tan solo permite una salida, a la Avenida Príncipe de Asturias.

El resto del viario colector o distribuidor, está representado gráficamente en el Plano OI.01.: Red viaria existente.

Movilidad ciclista: La Línea de la Concepción cuenta con 3 tramos de vía ciclista que suponen un total de unos 4,2 km de longitud. Estos carriles bordean la ciudad y se adosan a los paseos marítimos. A continuación, se analiza cada uno de ellos:

- Tramo playa Sobrevela. Conecta la residencia de Tiempo Libre de la Junta de Andalucía “el Burgo” con el puerto pesquero de la Atunara a través del paseo marítimo de Sobrevela. Cuenta con una extensión de 1,7 Km y un ancho medio de 2,1 metros.
- Tramo Avenida de España. Atraviesa el paseo marítimo de poniente, entrada a la ciudad desde San Roque. Posee una extensión de 1,5 km y anchura de 1,80 m.
- Tramo Avenida Príncipe de Asturias. Continúa el tramo anterior hasta la altura de la frontera con Gibraltar. Consta de una longitud aproximada de 1 km y un ancho de 2,20 metros.

Su trazado puede observarse en el Plano OI.01.: Red viaria existente.

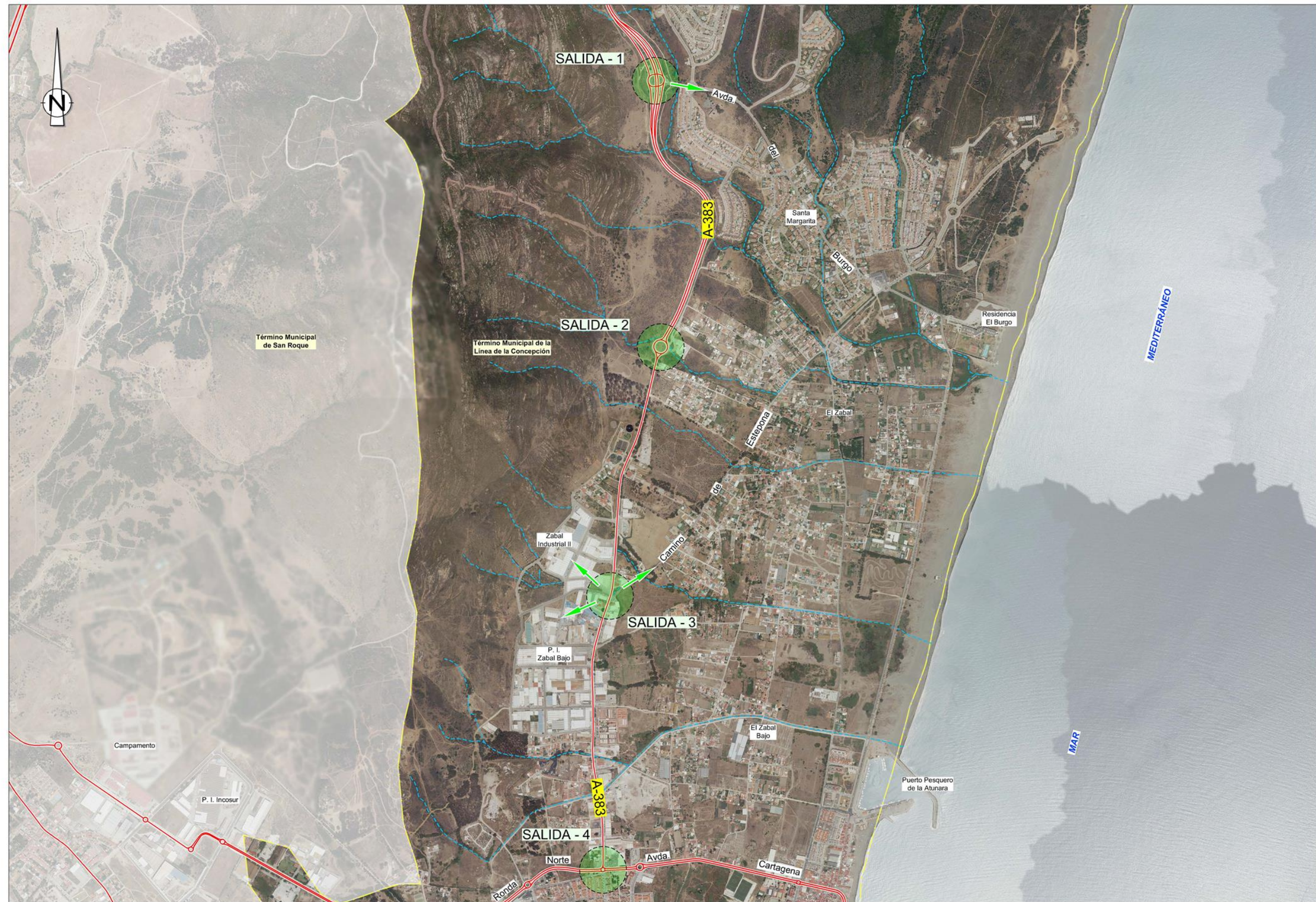
Movilidad peatonal: La Línea de la Concepción, por su tamaño, situación y orografía, resulta una ciudad idónea para los recorridos a pie, sin embargo, en la actualidad presenta carencias y barreras arquitectónicas en relación con la accesibilidad de peatones y de personas con movilidad reducida.

Con respecto a calles peatonales, cuenta con un escaso inventario de ellas y estas se localizan en las inmediaciones de la conocida como Plaza de la Iglesia, centro neurálgico de la ciudad. Hace varias décadas se iniciaron los procesos de peatonalización de ciertas calles entre las que, por su actividad comercial y el flujo de personas que discurren, destacan: la calle Real, Doctor Villar, Cadalso, Alfonso X el Sabio, Hércules, Alba, y tramos de Carteya, las Flores y del Ángel entre otras, sumando una extensión de 1.150 m de vías peatonales. En los últimos años, se han eliminado barreras arquitectónicas para una futura semipeatonalización en la calle Sol y cortado al tráfico la calle Carboneros, dejando acceso a los garajes. Considerando ambas como vías semipeatonales, suponen una longitud total aproximada de 300 m. De todas las anteriores, la calle Real es la vía peatonal por excelencia en la ciudad, ya que además de ser la de mayor extensión y anchura, soporta el grueso de la actividad comercial del centro de la localidad.

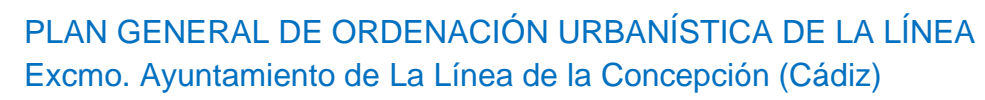




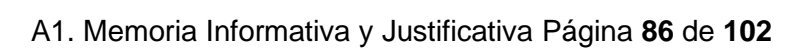








**ESTUDIO SEGUI**  
ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO  
[www.estudiosegui.com](http://www.estudiosegui.com)



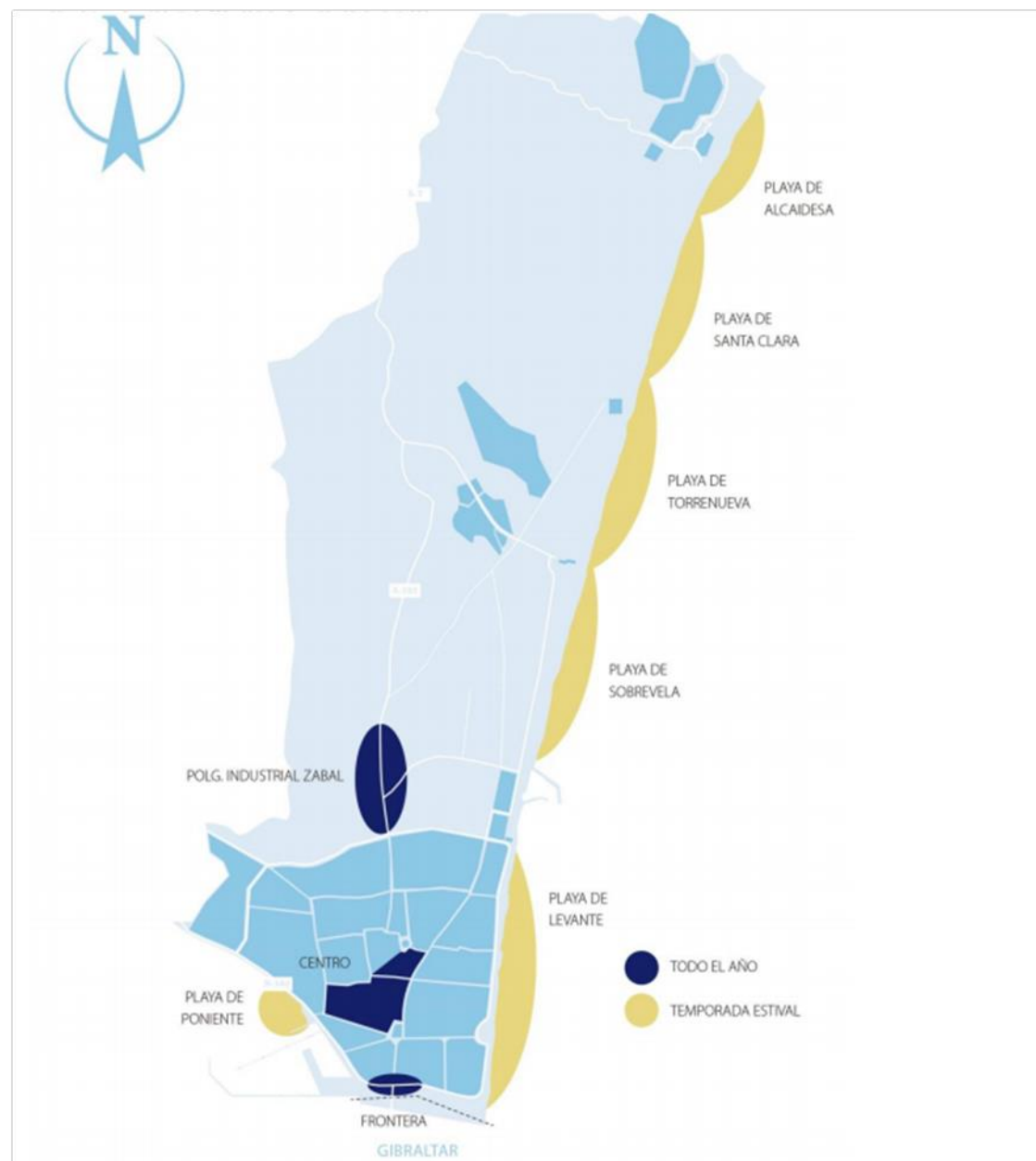




### 10.3 CENTROS DE ATRACCIÓN

Los puntos de atracción principales de La Línea de la Concepción son el casco histórico (o zona centro), donde se concentran los servicios, edificios administrativos y el comercio; y la Frontera con Gibraltar o el Polígono Industrial ubicado en la zona Norte de la ciudad.

Además, durante la temporada estival, se puede observar como las distintas playas ubicadas en el término municipal pasan a ser centros de atracción de movimiento y registran un alto número de visitantes a diario.



Centros de Atracción Fuente: Estrategia DUSI de La Línea de la Concepción 2016

Evidentemente, los patrones de movilidad están caracterizados por el flujo de personas hacia los tres grandes centros de atracción que existen en el municipio. De estos, el que tiene mayor flujo de personas es la frontera con Gibraltar, diferenciando cuatro grandes grupos de motivos de desplazamientos:

- Personas residentes en el casco urbano, que su movilidad se caracteriza por ser peatonal, en bicicleta o en ciclomotor.
- Personas que residen a las afueras del casco urbano y de otros municipios, caracterizado por el uso del vehículo privado, colapsando tanto el aparcamiento del municipio como la vía de acceso a la ciudad.
- Vehículos pesados, proveedores de la Colonia de Gibraltar
- Turistas, en los fines de semanas y festivos se ve incrementado el número de afluencia a Gibraltar con turismo y autobuses.

Otro centro de atracción que concentra los flujos de movilidad de la ciudad es el centro urbano. Se caracteriza por tener la mayor parte del comercio de proximidad. Aunque esta zona dispone de calles peatonales, debido a que existe una gran afluencia de vehículos que se desplazan a esta zona y pocas zonas de aparcamiento, en horas pico se produce un colapso de la circulación.

### 10.4 ESTACIONAMIENTO

Para describir la situación del estacionamiento en La Línea de la Concepción, se cuenta con el análisis realizado en el PMUS de la Línea de la Concepción en 2016, que diferencia las modalidades posibles de aparcamiento, distinguiendo:

**ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA NO REGULADO.** Comprende básicamente las plazas de aparcamiento de libre disposición existentes en vía pública dentro de la red viaria del municipio, cuyas características están en función de la anchura de vía y elementos que la constituyen (aceras, nº de carriles, etc.), siendo las disposiciones más habituales las correspondientes a aparcamiento en cordón y aparcamiento en batería. No se cuentan con datos concretos del número de plazas de aparcamiento existentes en la vía pública.

**ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA REGULADO “ZONA AZUL”.**

El ayuntamiento de La Línea de la Concepción cuenta con servicio de ordenación y regulación de “zona Azul” desde 2004 y, tras nuevo contrato suscrito en marzo de 2015, se compromete a mantener el control de estacionamiento en zona azul (ORA) durante 10 años más. En el vigente contrato se establece una zona general de rotación, con un horario máximo de estacionamiento





de 2 horas; y una zona frontera, ideada para visitantes a la colonia británica donde el límite horario es de una jornada completa.

A día de hoy, el municipio cuenta con un total de 1.536 plazas de estacionamiento que se ubican en un área enmarcada que va desde el centro de la ciudad hasta la frontera.

**ESTACIONAMIENTO EN PARKING PÚBLICOS.** En la actualidad, la cifra de plazas en parking públicos (subterráneos y en superficie) ronda las 2.500 unidades. Estas se encuentran distribuidas de la siguiente forma:

- **Parking Constitución - Frontera** En 2002 el Ayuntamiento concesiona por 50 años suelos municipales a la empresa Isolux Corsán para la explotación de parking subterráneos en el centro de la ciudad que cuenta con un total de 699 plazas,
- **Centro – Conservatorio**, ubicado bajo el Consistorio y cuyo aforo máximo es de 170 espacios de aparcamiento.
- **Parking Trino Cruz**. Se trata de una pequeña bolsa de aparcamientos construida en superficie y de titularidad privada. El aparcamiento público Trino Cruz se ubica en pleno corazón de la localidad junto al mercado y cuenta con un total de 80 plazas de estacionamiento.
- **Parking Fo-cona**. Esta bolsa de aparcamiento subterránea es la más antigua de la ciudad. Su localización es privilegiada ya que se encuentra entre el centro y la frontera con Gibraltar. Cuenta con un aforo máximo de 450 plazas de estacionamiento.
- **Parking Alcaidesa Marina**. Esta área se encuentra dentro del puerto deportivo Marina Alcaidesa, localizado a menos de 5 minutos andando de la Verja. Se trata de un aparcamiento en superficie que cuenta con unas 300 plazas de aparcamiento aproximadamente.
- **Parking Santa Bárbara**. Se asienta en suelo propiedad de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y se localiza junto al anterior, lindando con la frontera con Gibraltar. Se trata de una gran extensión de aparcamientos que cuenta con alrededor de 680 plazas.

**ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VÍA PÚBLICA.** Entre los aparcamientos ubicados fuera de vía la pública conviene distinguir entre aquellos situados en solares o manzanas destinadas a tal uso, generalmente de titularidad municipal, regulados y gratuitos, que actualmente son inexistentes en este municipio; los correspondientes a los garajes privados, ya sea en los bajos de unifamiliares y bloques de viviendas o en sus sótanos; y los aparcamientos destinados a los clientes de las zonas comerciales, que con carácter general, en la zona analizada resultan en su mayoría de uso gratuito y no exclusivo. En el caso concreto de La Línea de la Concepción, las áreas comerciales que disponen de espacios de aparcamiento son los grandes supermercados y centros comerciales que se localizan en los extrarradios del casco urbano.

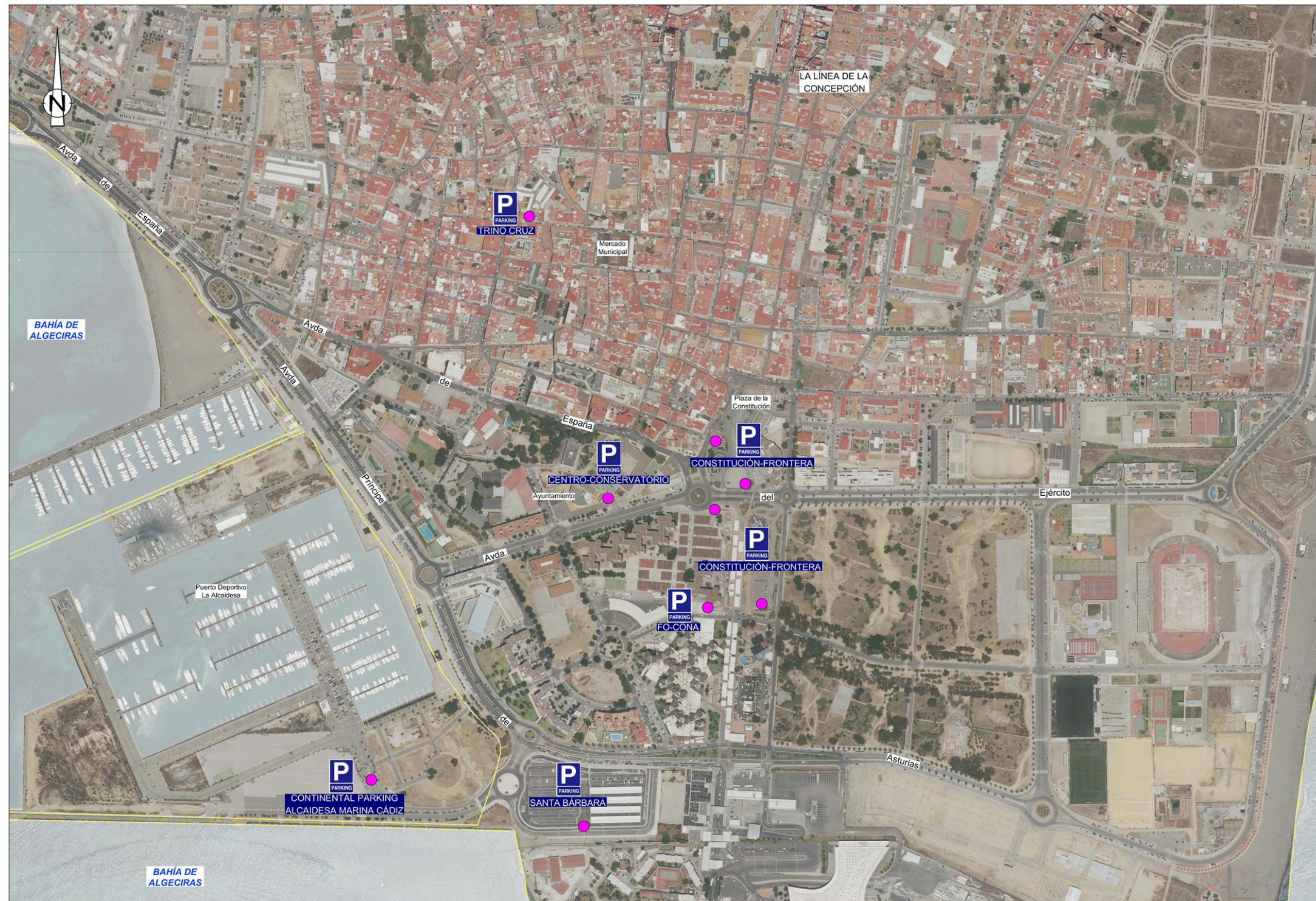
**ESTACIONAMIENTOS RESERVADOS EN LA VÍA PÚBLICA.** Las personas con movilidad reducida y las empresas comerciales y de servicio, necesitan, en mayor o menor medida, de espacios reservados para el estacionamiento (en el caso primero) y zonas de carga y descarga para desarrollar su actividad en un espacio urbano y económico donde la accesibilidad y la movilidad de personas y mercancías sea la adecuada.

La ordenación y mejora de los procesos de carga, descarga, transporte y reparto, adecuados para distribuir las mercancías y abastecer al importante conjunto de negocios de la ciudad, es un aspecto que atañe a todos los sectores del transporte, el comercio y los servicios. Las zonas habilitadas para realizar las operaciones de carga y descarga, se rigen habitualmente según la señalización particular de la zona, siendo esto prácticamente constante en todas las ciudades españolas, con tiempos de permanencia generalmente inferiores a 30 minutos.

En el caso de las personas con movilidad reducida, el ayuntamiento de La Línea de la Concepción dispone de un inventario de plazas de aparcamiento para dichas personas existiendo un total de 298 plazas habilitadas. El inventario recoge todos los espacios disponibles en las calles del entramado urbano.

Además de todos los espacios reservados o habilitados ya mencionados, que disminuyen el número total de estacionamientos en la vía pública, existen otras licencias como los vados permanentes de salida y entrada a garajes o incluso la ocupación de vía pública que supone el pintado de pasos de peatones y contenedores de residuos que, en definitiva, ocasionan también pérdidas en el aforo de total de huecos de aparcamiento.









## 10.5 TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Actualmente, el municipio cuenta con 3 líneas de autobús urbano, que inician sus trayectos en la estación de autobuses municipal, ubicada próxima a la frontera con Gibraltar, y terminan en las barriadas periféricas. A excepción del núcleo urbano de la Alcaidesa, todos los barrios que conforman los límites de la ciudad, están conectados.

Según el estudio incorporado sobre la situación y el funcionamiento del transporte urbano colectivo de La Línea, incorporado al PMUS de La Línea, se puede deducir que las líneas 1 y 2 soportan mayor volumen de subidas y bajadas que la línea 3, donde los viajeros permanecen más tiempo en el autobús. La ocupación media es bastante baja presentando sus horas punta en la franja horaria que va hasta las 2 de la tarde.

También se comprueba que los autobuses no están en buenas condiciones y carecen de la tecnología suficiente para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida. Por otro lado, las paradas no se efectúan en los horarios establecidos.

En la línea 1, las paradas donde se observa mayor flujo de viajeros son Plaza de la Constitución, Frontera, Hospital y Estación de Autobuses; en la línea 2, Frontera, Ayuntamiento, Estación y Plaza de la Constitución; y en la línea 3, Plaza de la Constitución y Venta Melchor.

Además de las líneas urbanas para transporte colectivo de viajeros, La Línea de la Concepción cuenta con transporte interurbano que comunica el municipio con distintos núcleos de población. En los últimos años, debido al fomento del uso del vehículo utilitario y a la tendencia a la centralización de los servicios, el transporte interurbano ha ido perdiendo fuerza y la estación de autobuses de La Línea de la Concepción ha quedado relegada con respecto a otras de mayor flujo de movimientos como la de Algeciras, por lo que son pocos los trayectos que desde ella se realizan. En la actualidad, existen 3 empresas que operan en el municipio; transportes Comes que cubre los recorridos hacia la zona de Cádiz capital; Portillo que parte desde La Línea hasta la costa malagueña; y CTM responsable de los trayectos dentro del área metropolitana del Campo de Gibraltar.

## 10.6 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

El análisis del viario de La línea de la Concepción se realiza mediante el estudio de la situación actual, las previsiones contempladas en el PGOU de 2009 y las consideraciones realizadas en el PMUS de 2016, que realiza un estudio exhaustivo del desplazamiento en la ciudad en cuanto a itinerarios y modos utilizados para realizarlos.

Tal como hemos expuesto, La Línea cuenta con una red viaria interurbana, de conexión con otras localidades vecinas, y otra urbana, de distribución interna en la ciudad.

Por tratarse de una ciudad de servicios y carente de industria, registra un alto número de entradas y salidas a diario (fundamentalmente en días laborables) que, a determinadas horas del día produce un colapso de las principales arterias de acceso como son la Avenida de España (acceso desde CA-34) y la Carretera de Málaga (acceso desde A-383).

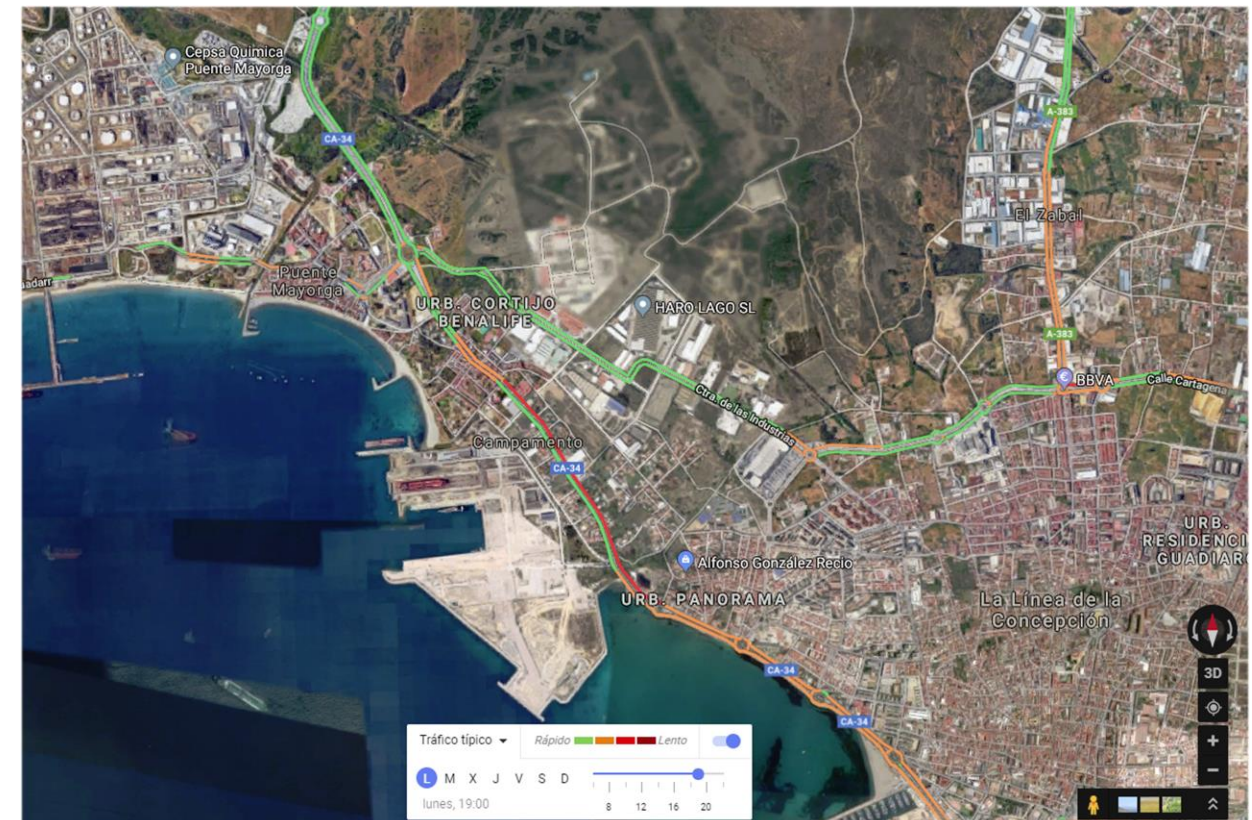
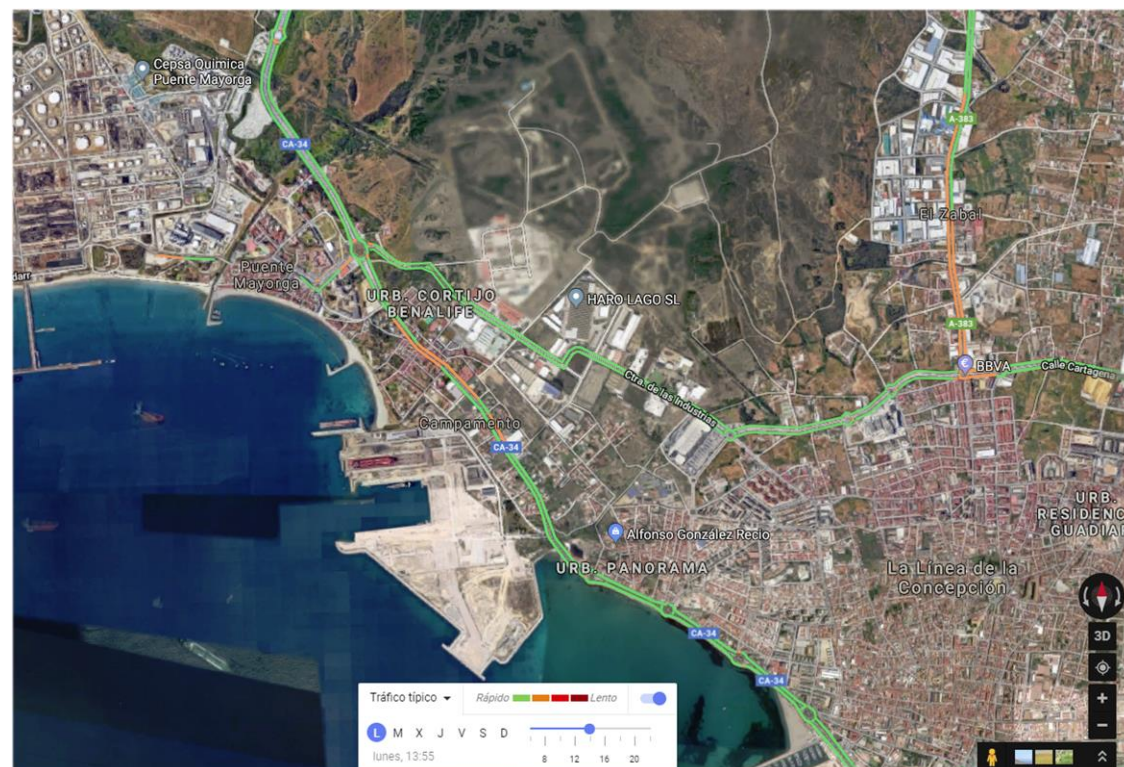
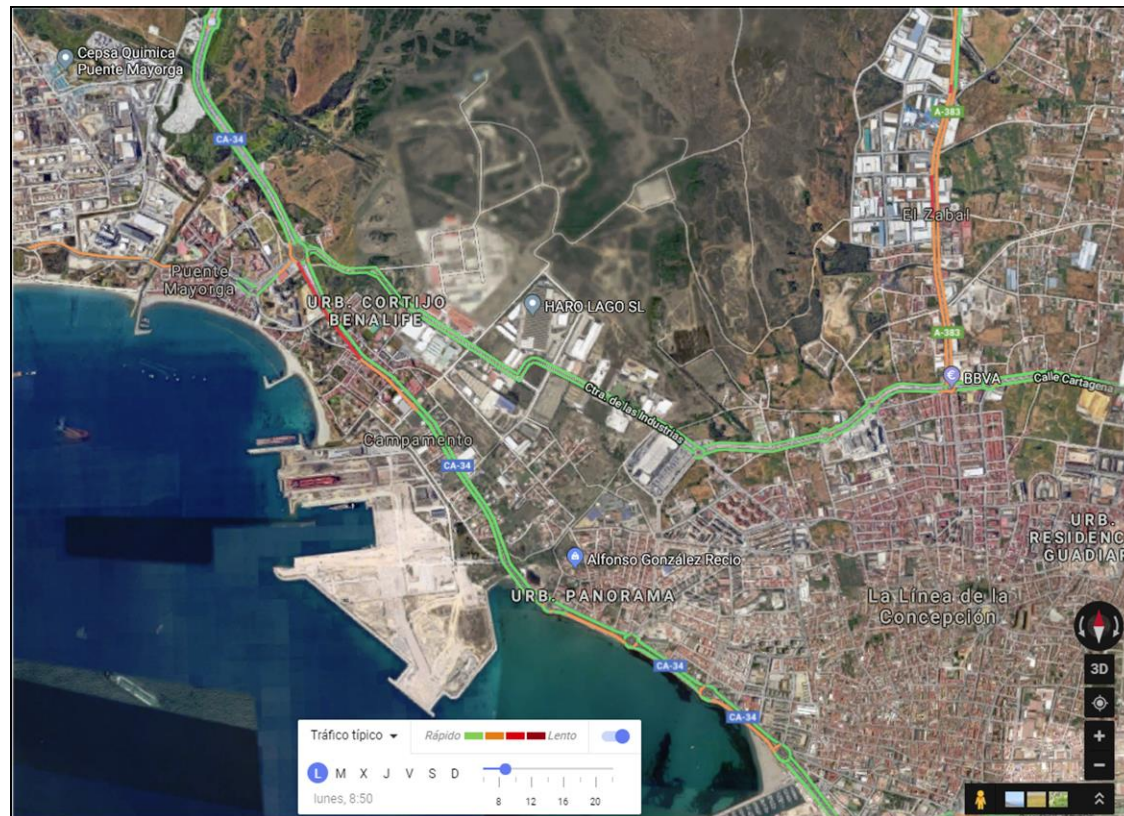
El nodo 1, en su conexión a través de la Avenida de Sevilla y la posterior Avenida de las Industrias, no presenta problemas para la incorporación de los usuarios a la ronda Norte y tampoco cuando se trata de abandonar el municipio. En cambio, por tratarse de una entrada directa vinculada a la frontera con Gibraltar y al centro histórico de la ciudad, se observa que el acceso por la Avenida de España, presenta graves problemas de fluidez en el tráfico que se ven agravados en las horas punta del día.

El nodo 2 también presenta problemas de congestión fundamentalmente a las horas punta, sin embargo, aquí está pendiente la realización del vial denominado SGV-8 (Eje Norte), previsto en el anterior PGOU y en la estrategia DUSI.





**Análisis del tráfico típico nodos de acceso 1 y 2. Fuente google**

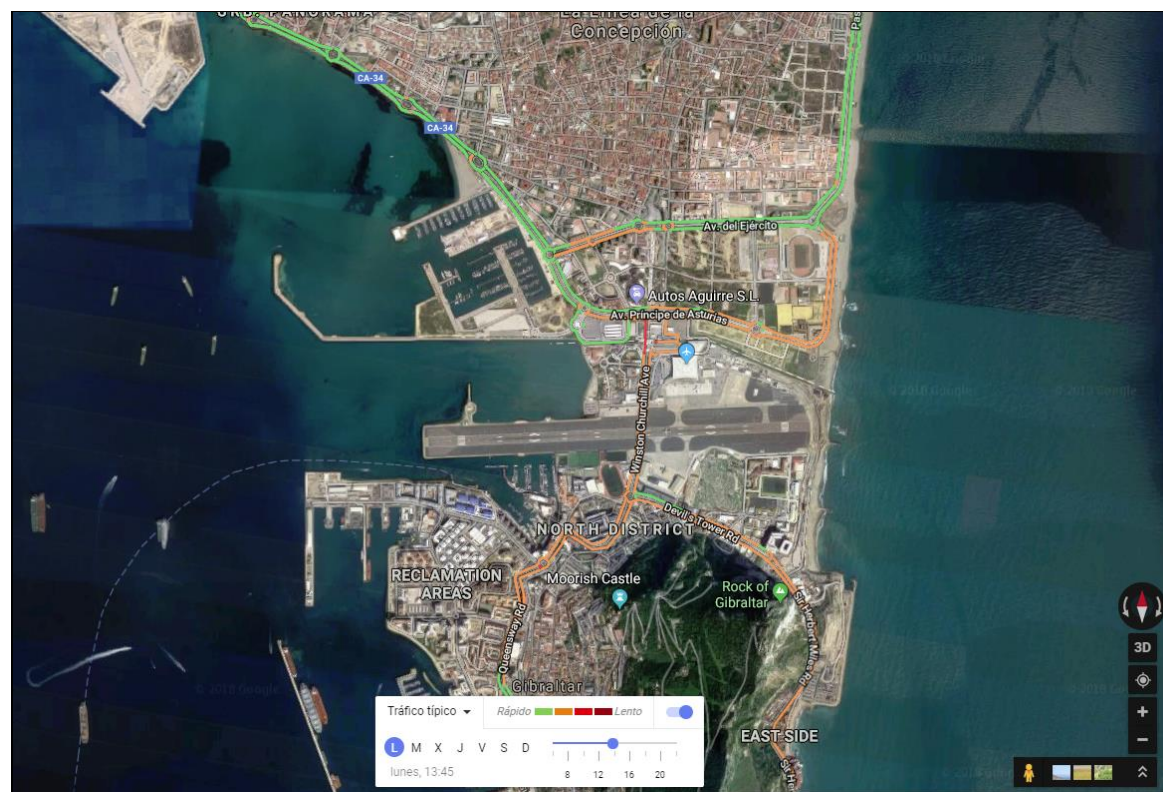
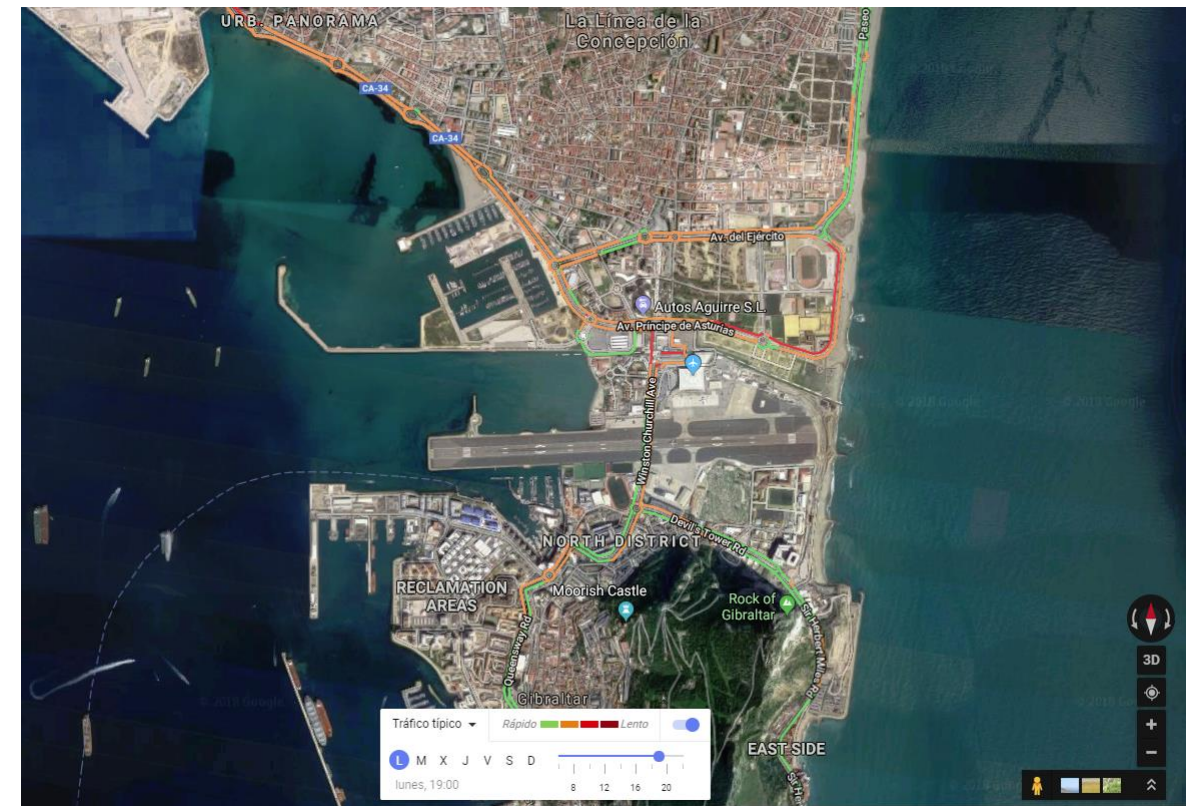
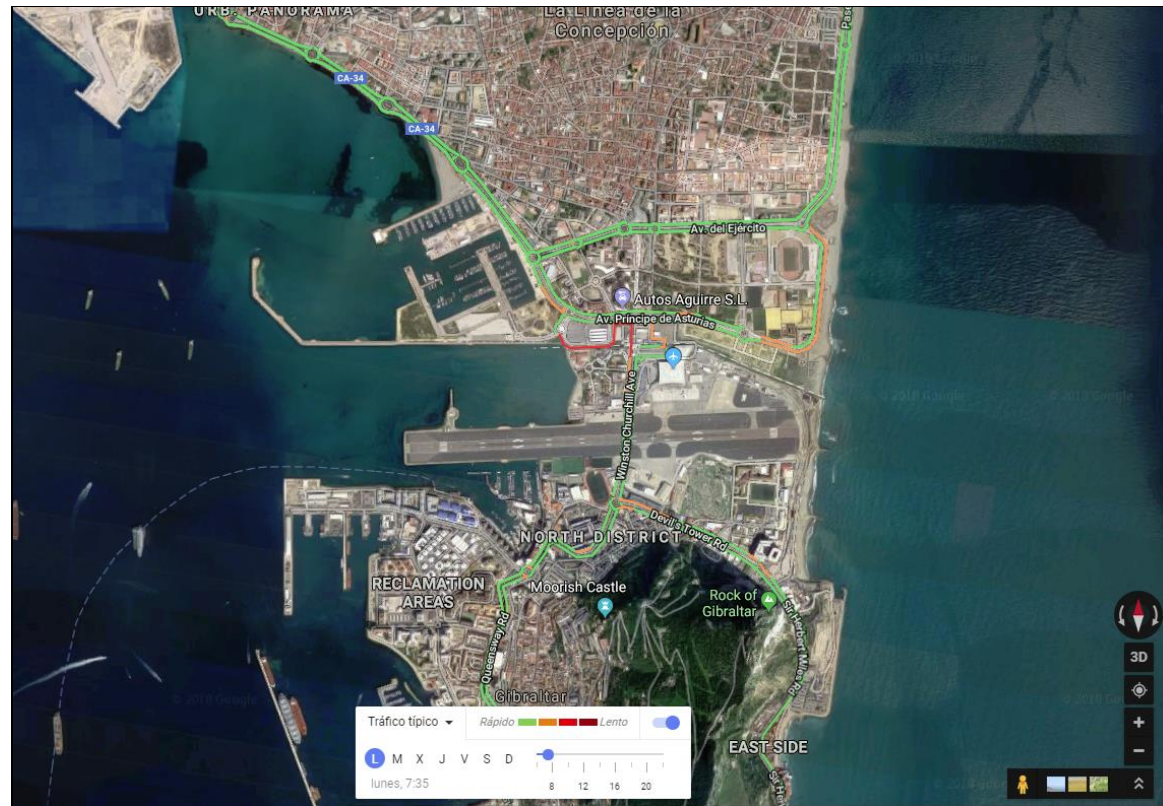


Con respecto al nodo 3, el acceso a Gibraltar, se puede decir que es el punto más conflictivo e la ciudad en cuanto a tráfico se refiere, presentando circulación congestionada prácticamente durante todo el día e incluso los fines de semana.





### Análisis del tráfico típico nodo de acceso 3. Fuente google



En cuanto a la jerarquización interna del viario, se observa que La Línea de la Concepción presenta serias carencias en relación al estado de las infraestructuras y también respecto a la ordenación viaria. Por tratarse de una ciudad de desarrollo rápido y crecimiento orgánico, manifiesta un déficit de ordenación de los viales, que genera axialidades confusas y que son causantes de la mayoría de los problemas de tráfico.

Según las jerarquías expuestas en la introducción, en el viario interno, deberíamos encontrar una red estructurada con:

- VIAS PRIMARIAS O ESTRUCTURANTES: Que garantizan la canalización del tráfico urbano y su descongestión.
- VIAS DISTRIBUIDORAS, COLECTORAS O MEDIAS: Ejes de interconexión entre los viales primarios y aquellos que soportan los tráficos en las distintas zonas del núcleo.
- VIAS SECUNDARIAS O LOCALES: Comprenden a todos aquellos viales que soportan el tráfico generado en el interior de cada zona.





- VIAS Terciarias o Internas: Calles que forman el entramado urbano de cada zona, destinadas a los movimientos de los residentes. En ellas prima el carácter de coexistencia entre tráfico rodado o peatonal.
- VIAS Peatonales: Calles donde no está permitido el tráfico rodado excepto para vehículos de emergencias y residentes que no tengan otra alternativa de acceso.
- VIAS Ciclistas: Viales que, de manera independiente o en convivencia con otros modos de desplazamiento, incorporan una banda de circulación exclusiva para bicicletas.

Sin embargo, tal como se indica, la jerarquización de la ciudad es confusa y sin niveles definidos.

En los ejes de dirección Norte-Sur cabe destacar que pese a ser escasos, funcionan, aunque se deberían reforzar nuevos ejes en este sentido. Con respecto a los ejes dirección Este-Oeste, cabe mencionar que tan solo hay dos definidos claramente, lo cual pone de manifiesto la necesidad de robustecer la red viaria en esta dirección.

Con respecto a las vías ciclistas una vez analizadas, se detecta que el municipio presenta unos condicionantes físicos idóneos para el uso de la bicicleta, no obstante, no existen vías cicladas suficientes y las existentes resultan pocas prácticas al no ser continuas en su recorrido y no participar de los trayectos de mayor reclamo entre los ciudadanos, no incluyendo los centros de atracción mencionados en epígrafes anteriores. Por ello, los carriles bici actuales ejercen una función más de paseo que de transporte en sí.

Además de la ampliación de la red ciclada, también, se deben contemplar medidas relacionadas con mobiliario e infraestructuras, como por ejemplo la necesidad de espacios “aparcabici”, la prioridad existente actualmente del coche con respecto a la bicicleta, las barreras arquitectónicas existentes entre tramo y tramo de carril bici, la falta de civismo y respeto por parte de los usuarios de vehículos a motor y la inseguridad.

El estado de los carriles bici no supone riesgo o problema alguno para los usuarios, aunque sí debería reforzarse en cuestiones de señalización tanto horizontal como vertical.

## 8. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

### 11.1 RED FLUVIAL

En el ámbito del nuevo PGOU de La Línea de la Concepción contamos con los cauces de los arroyos denominados Canal de cintura, Zabal Bajo Sin Nombre (en adelante SN) y Charcones que afectan a las zonas propuestas de nuevo ordenación correspondiente a El Zabal

En esta primera parte se abordará únicamente la diagnosis de la situación actual, dejando para el documento de “Propuestas” la introducción de las medidas correctoras que disminuyan el riesgo de inundabilidad y posibiliten una ordenación del suelo con la categoría de “Suelo Urbano No Consolidado”.

#### *Objeto del estudio hidrológico-hidráulico*

La Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía establece en su artículo 42 que la Administración Hidráulica Andaluza emitirá informe sobre los actos y planes con incidencia en el territorio de las distintas Administraciones Públicas que afecten o se refieran al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales, superficiales o subterráneas, a los perímetros de protección, a las zonas de salvaguarda de las masas de aguas subterránea, a las zonas protegidas o a los usos permitidos en terrenos de Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, como es el caso de objeto de este Estudio.

Dicho informe se pronunciará expresamente sobre si los planes de ordenación del territorio y urbanismo respetan el deslinde del Dominio Público Hidráulico, la delimitación técnica de la línea de deslinde, las zonas de servidumbre y policía y la delimitación de las zonas inundables.

Asimismo se indica que en los instrumentos de ordenación del territorio y planeamiento urbanístico, no se podrá prever ni autorizar en las vías de intenso desagüe ninguna instalación o construcción, ni de obstáculos que alteren el régimen de corrientes.

Por otro lado, el Decreto 189/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Caudales Urbanos Andaluces establece en su artículo 18 que los nuevos crecimientos urbanísticos deberán situarse en terrenos no inundables.

La Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía en su artículo 32 determina que en la aprobación inicial y provisional del instrumento de planeamiento la Administración competente solicitará a la Administración Hidráulica Andaluza el preceptivo informe de aguas que deberá ser emitido en los plazos establecidos.





La **Ley 9/2010, de 20 de julio**, regula que la Administración competente para la tramitación de los instrumentos de planeamiento urbanístico solicitará a la Administración Hidráulica Andaluza informe con anterioridad a la aprobación inicial y definitiva de los mismos.

Dada la situación en la que se encuentran los arroyos Canal de cintura, Zabal Bajo, SN y Charcones, dentro de la Cuenca Intracomunitaria “Cuencas Internas Mediterráneas”, es la Administración Hidráulica Andaluza la que debe informar sobre:

- Dominio Público Hidráulico
- Zonas Inundables y prevención de riesgos por inundación
- Financiación de estudios e infraestructuras.

Por lo tanto la Administración Hidráulica Andaluza es la responsable de emitir informe (preceptivo y vinculante) de aguas sobre los actos y planes con incidencia en el territorio de las distintas Administraciones Públicas que afecten o se refieran al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales, superficiales o subterráneas, a los perímetros de protección, a las zonas de salvaguarda de las masas de agua subterránea, a las zonas protegidas o a los usos permitidos en terrenos de Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, a las zonas inundables, teniendo en cuenta a estos efectos lo previsto en la planificación hidrológica y en las planificaciones sectoriales aprobadas por el Consejo de Gobierno.

Dentro del procedimiento, el informe de aguas debe solicitarse a la Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico (Artículo 42 de la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía) en los casos de instrumentos de planeamiento urbanístico en los documentos de avance (Artículo 42.2 de la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía) y de aprobación inicial (Artículo 31 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía).

Por tanto, el Estudio de Inundabilidad que se presenta como ANEXO I, dentro de la documentación del presente PGOU, se recoge toda la información necesaria para solicitar el Informe de aguas a la Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico en cuanto a:

- Anejos hidrológico e hidráulico comprensivo, en los cauces afectados por la propuesta de las zonas inundables para la situación actual

Según el procedimiento, los Servicios de Aguas provinciales, a requerimiento de la Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico, realizarán visita de campo con

reportaje fotográfico al ámbito del planeamiento. De dicha visita, junto con la supervisión de la documentación presentada en el presente Estudio, emitirán informe en el que se pronunciarán expresamente sobre las posibles afecciones al Dominio Público Hidráulico, sus zonas de protección y a las zonas inundables.

#### ***Situación y descripción de la zona***

Las cuencas hidrológicas de los arroyos Canal de cintura, Zabal Bajo, SN y Charcones tienen su origen en las estribaciones Este de Sierra Carbonera, en el límite de los Términos Municipales de La Línea de la Concepción y San Roque, Cádiz. Las dimensiones de las cuatro cuencas son de la misma magnitud, siendo la de mayor magnitud la del arroyo Charcones. Para determinar su régimen de inundación en lo que respecta a las áreas de nuevo planeamiento del PGOU de La Línea de la Concepción, objeto de estudio, se han abordado de manera completamente diferenciada en el caso de determinar su situación actual, si bien compartiendo por supuesto, las características de pluviometría y características del suelo. Todos los arroyos desembocan, directamente al mar.

A lo largo del tramo objeto de estudio, los arroyos presentan numerosas obras de drenaje transversal, la mayoría de ellas ejecutadas fuera de normativa. Debido a ello, se ha decidido realizar la simulación prescindiendo de dichos elementos, pues la mayoría de ellos deberían ser retirados. Asimismo, en el apartado de “Propuestas” se recogerá la solución a implementar para los arroyos. Es importante indicar que gran parte de ellos están o bien totalmente encauzados en todo su recorrido (como el caso del Canal de cintura o SN) o parcialmente (Zabal Bajo y en menor medida, Charcones)

#### ***Cartografía utilizada***

La cartografía utilizada proviene de varias fuentes. La cartografía base proviene del Instituto Geográfico Nacional. Se trata de la información altimétrica de la nube de puntos LIDAR con cuadrícula 2x2 km, una densidad de puntos LIDAR de 0,5 puntos/m<sup>2</sup>. La fecha de realización de la altimetría para la zona de estudio es 2014, por lo que refleja fielmente la situación existente a día de hoy con objeto de realizar una simulación con las condiciones existentes actuales. Los archivos seleccionados son:

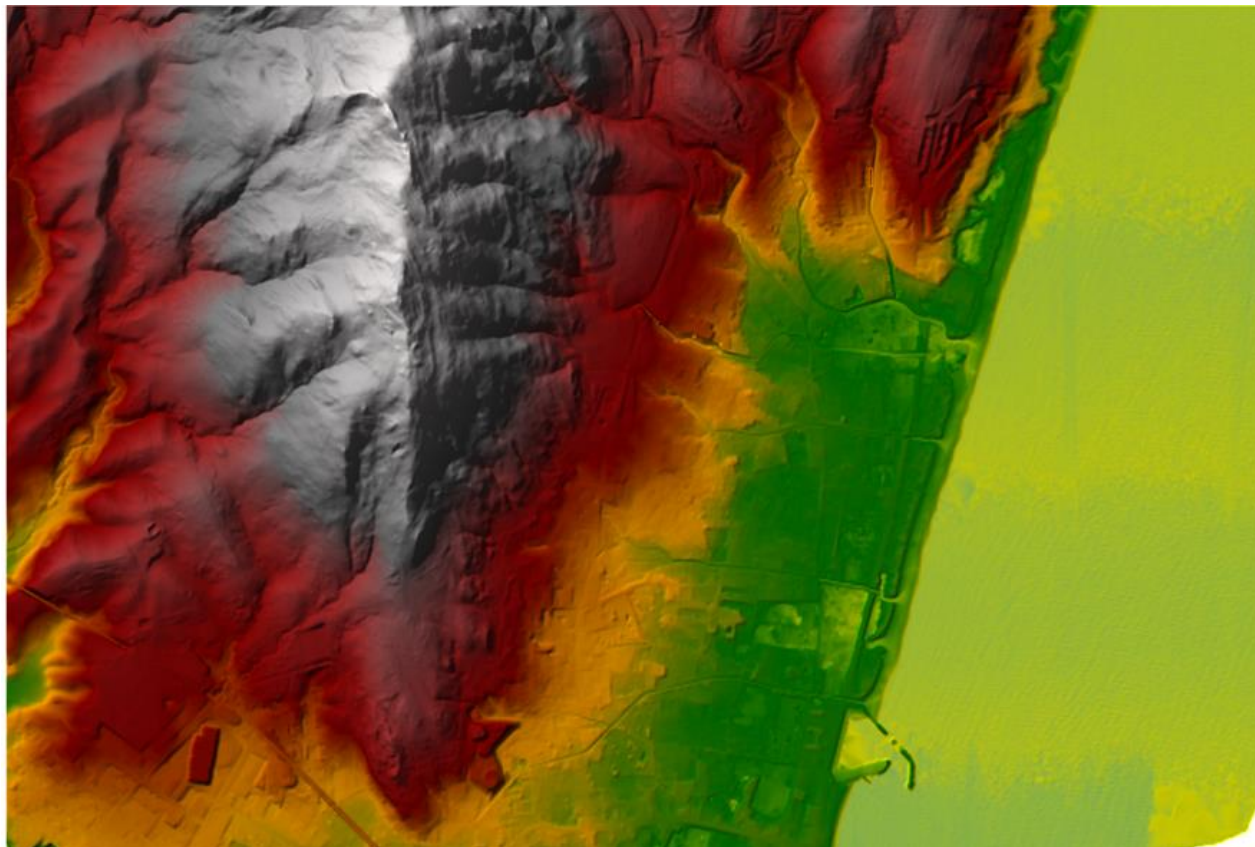
- “PNOA-2014-AND-SE-286-4008-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-286-4010-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-286-4012-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-288-4006-ORT-CLA-COL.LAZ”.





- “PNOA-2014-AND-SE-288-4008-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-288-4010-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-288-4012-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-288-4014-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-290-4006-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-290-4008-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-290-4010-ORT-CLA-COL.LAZ”.
- “PNOA-2014-AND-SE-290-4012-ORT-CLA-COL.LAZ”.

A partir de la información anterior se realizó un Modelo Digital del Terreno con el que se realizaron las simulaciones.



1 Modelo Digital del Terreno (Terrain) incorporado a Hec Ras con un tamaño de celda de 0,3 x 0,3 metros.

#### Contenido del estudio

El objetivo final del Estudio, como se ha comentado anteriormente, es:

- Determinar la afección a núcleos urbanos de los arroyos Canal de cintura, Zabal Bajo, SN y Charcones, para el período de retorno de 500 años.

Para ello se divide el presente Estudio en:

- **Anejo Hidrológico:** donde se determinan los Hidrogramas a emplear en el análisis hidráulico para los diferentes períodos de retorno correspondientes a las distintas figuras de protección.
- **Anejo Hidráulico:** donde se determina la extensión de la lámina de agua para el período de retorno de 500 años, para la situación actual.
- **Documento Planos:** donde se representa, entre otros planos, la extensión de la inundabilidad y el planeamiento.
- **Archivos digitales:** Cartografía utilizada y entradas y salidas del programa hidráulico utilizado (Hec-Ras 5.05).

Toda esta documentación se puede encontrar en el ANEXO I: Estudio de Inundabilidad

#### 11.2 RED DE ABASTECIMIENTO

En mayo de 2015 se redactó el “Plan director de las infraestructuras hidráulicas de abastecimiento de agua potable del municipio de la línea de la concepción (Cádiz)”, cuyo objetivo prioritario fue el conocimiento profundo y ordenado de la situación actual de la infraestructura de abastecimiento, en el municipio de la Línea de la Concepción, de manera que puedan plantearse para los próximos años, las actuaciones recomendables sobre esta infraestructura. También fue objeto del citado Plan, la definición de las actuaciones necesarias para atender los desarrollos previstos en P.G.O.U. vigente en aquellos momentos.

El municipio de La Línea de la Concepción se abastece en alta, desde las conducciones generales cuyo origen se sitúa en la E.T.A.P. de El Cañuelo, perteneciente al sistema Guadarranque-Charco Redondo gestionado por ARCGISA, empresa pública perteneciente a la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar.

El agua es tratada en la mencionada planta y el gestor del sistema en alta tiene el compromiso de suministrarla en los distintos puntos de entrega con una cantidad nunca inferior a 0,2 ppm de cloro libre residual (CLR). No obstante como medida de refuerzo y al objeto de poder garantizar en todo momento la calidad exigible del agua, se cuenta con sistemas de reclusión en los depósitos de Sierra Carbonera y Santa Margarita. En ambos casos se trata de equipos automáticos de dosificación en función de la cantidad de cloro libre residual. Para ello disponen de medidores en continuo, bombas dosificadoras y recipiente para el almacenaje del hipoclorito sódico.





Para la regulación de los caudales como se ha indicado anteriormente, se dispone de dos depósitos, el denominado Depósito General de La Línea en Sierra Carbonera es el que suministra el caudal a la mayor parte del término municipal, cuenta con una capacidad de 48.000 m<sup>3</sup> en dos vasos, fue construido hace más de cuarenta años en hormigón en masa, ocupando una superficie de 10.200 m<sup>2</sup>, siendo la altura de la lámina de agua de aproximadamente 5 m. Para el llenado del mismo se dispone de dos válvulas de compuerta tipo mural con husillo que regulan el caudal de entrada en cada uno de los vasos ubicadas en la parte trasera del depósito.

En la parte delantera del depósito, se encuentra la cámara de válvulas que permiten la realización de las distintas maniobras de apertura o cierre de cada uno de los vasos, existiendo además una comunicación directa entre ellos que permite la igualación de las láminas de agua entre ellos, también para el vaciado completo de los vasos, se cuenta con sendos desagües de fondo. Todas las válvulas son de tipo compuerta y Ø 700 mm.

Para el control del caudal de salida, se dispone de un contador general ubicado dentro del propio recinto.

Cuenta con un sistema de telemando y telecontrol que permite el reajuste de la dosificación de cloro, así como información sobre el nivel de agua.

Desde la conducción general de entrada, se deriva la conducción de Ø 500 mm en fibrocemento que alimenta al depósito de Santa Margarita.

El depósito de regulación y distribución denominado Santa Margarita, se construyó en 2008, su estructura es de hormigón armado y ocupa 1.000 m<sup>2</sup>, con una altura de lámina de agua de aproximadamente 5,00 m dispone de una capacidad de 4.800 m<sup>3</sup> en dos vasos. En su cámara de llaves, se aloja la valvulería necesaria para hacer las maniobras que se consideren necesarias.

Tanto para el control y telemando como para la dosificación del cloro, cuenta con equipos de las mismas características de las descritas para el Depósito General.

Para llegar al depósito de distribución de Santa Margarita, es necesario impulsar el caudal para ello se emplea una conducción de Ø 200 mm y unos equipos capaces de elevar 93 m<sup>3</sup>/h a una altura de 186 m, para lo que cuentan con una potencia de 68 kw cada una de las bombas instaladas, estando una en funcionamiento y la otra de reserva. El cuadro eléctrico además de los elementos de protección necesarios, dispone de sendos arrancadores estáticos lo que flexibiliza el arranque de las bombas que son de tipo axiales sumergibles. La conducción de impulsión es de acero inoxidable y cuenta con válvula de compuerta, válvula antiretorno y contador. La estación de bombeo dispone de un telecontrol que permite conocer el estado de las bombas, así como el nivel en la cántara de aspiración.

Desde cada uno de los depósitos se suministra el caudal necesario a través de sendas redes de distribución, en el caso del Depósito General Sierra Carbonera parte una conducción única que al llegar a la trama urbana se bifurca formando tres grandes mallas principales que recorren los distintos viarios con una longitud aproximada de 290 km y materiales muy diversos, siendo el mayoritario el fibrocemento y en menor medida el polietileno y la fundición dúctil.

La red está equipada con las válvulas necesarias para poder aislar tramos concretos en caso de avería, también dispone de 5 válvulas reductoras de presión que permiten garantizar la presión de servicio en las zonas bajas del casco urbano. Las acometidas domiciliarias en su gran mayoría son de polietileno aunque en el casco antiguo existen algunas de plomo y otros materiales.

### Diagnosis de la situación actual

En la actualidad no existen problemas de presión en el suministro, desde los depósitos se atiende a cada uno de los sectores, sin necesidad de complementar la presión con bombeos intermedios.

El estado general de conservación de la red de distribución es bastante deficiente, aunque existen zonas malladas son numerosos los tramos ramificados, lo que no permite frente a averías el poder seguir suministrando el caudal necesario. De hecho desde el Depósito General de Sierra Carbonera hasta la zona urbana, existe una sola conducción que en caso de avería dejaría sin suministro a toda la ciudad de La Línea de la Concepción.

Las pérdidas de caudal en la red de distribución se cifran en el 33% pero lo que llama más la atención es la predominancia del fibrocemento como material de la red, ello significa que la antigüedad de la red es importante al menos del orden de 40 años, puesto que el fibrocemento dejó de instalarse al final de la década de los 80 del pasado siglo, no habiéndose realizado trabajos de sustitución en todos estos años.

El Depósito General de Sierra Carbonera cuenta con algunas fisuras tanto en sus alzados como en la cubierta, por las que pueden introducirse elementos que contaminen la calidad del agua en el caso de las situadas en la cubierta y presentar un mal aspecto de conservación las situadas en los paramentos verticales. El cerramiento que debe garantizar que no se acceda al interior del recinto, no se encuentra en buenas condiciones, resultando en general un estado deplorable de las instalaciones.

Por último aunque existen puntos de reclusión en ambos depósitos debido a la distancia existente entre éstos y la ETAP de El Cañuelo, existen puntos de suministro directo en la conducción que transporta el agua hasta el depósito de Santa Margarita, a los que no es posible suministrar la cantidad de cloro libre residual que estipula la legislación vigente, por lo que puede existir un riesgo sanitario en esos puntos de consumo.





### 11.3 RED DE SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

La red de saneamiento del municipio de La Línea de la Concepción, es objeto de preocupación desde hace mucho tiempo, habiéndose redactado numerosos estudios y proyectos al objeto de adecuarla a la legislación como garantía y obligación en la prestación del servicio a sus ciudadanos.

Con fecha 24 de septiembre de 1999, se solicitó la autorización para verter al Dominio Público Marítimo-Terrestre los efluentes precedentes de la depuradora municipal de La Línea y de sus aliviaderos de la red de saneamiento, así como el uso de la Zona de Servidumbre de Protección y la concesión de ocupación al Dominio Público Marítimo-Terrestre vinculada a los vertidos.

De los 18 puntos inventariados y solicitados, fueron aprobados 13, así como el condicionando correspondiente a cada uno de ellos.

Con fecha 22 de marzo de 2011, se emite la Resolución por parte de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz, por la que se le otorga al Ayuntamiento de La Línea de la Concepción la Autorización para poder realizar los vertidos al Dominio Público Marítimo-Terrestre procedentes de la depuradora y los aliviaderos de la red de saneamiento municipal, así como el uso de la zona de servidumbre de protección vinculada a éstos.

Con el objetivo prioritario de conocer en profundidad, la situación actual de las infraestructuras del saneamiento de aguas residuales y pluviales del municipio de La Línea de la Concepción y poder prever las actuaciones que serían recomendables realizar para la eliminación de las injerencias detectadas en la red de pluviales, se redactó con fecha junio de 2012 el “Estudio De Detección De Necesidades De Las Infraestructuras Hidráulicas De Alcantarillado Del Municipio De La Línea De La Concepción (Cádiz)”, de cara a la eliminación de las injerencias detectadas desde las redes de fecales a la de pluviales.

La identificación de las actuaciones que se deben realizar sobre la infraestructura y su valoración a nivel de presupuesto estimado, según queda recogido en este documento, junto con su caracterización cronológica, pretendían que sirviese como documento guía para la planificación de inversiones.

Con fecha diciembre de 2014, se redactó el “Proyecto De Adecuación De Los Puntos De Vertido Al Dominio Público Marítimo-Terrestre Procedente De La Depuradora Y De La Red De Saneamiento Municipal Del Municipio De La Línea, Cádiz”.

El objeto del mencionado proyecto fue el de definir y valorar las obras correspondientes, a la ejecución de la adecuación de los puntos de vertido, de tal manera que cumplan las condiciones establecidas en la Resolución de la Autorización de Vertido mencionada con anterioridad.

Con fecha enero de 2018 se redactó el denominado **“PLAN DIRECTOR DE ALCANTARILLADO DEL MUNICIPIO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (CÁDIZ).”** El objetivo inicial fue identificar, mediante el conocimiento de la red existente, las deficiencias y problemas que presenten físicamente los sistemas de saneamiento del municipio, determinando las modificaciones, ampliaciones y renovaciones que es preciso introducir en los mismos, para que éstos puedan, por un lado mejorar las condiciones actuales del servicio prestado a los usuarios, reuniendo las condiciones técnicas que se consideren adecuadas para que su funcionamiento sea el óptimo, y por otro, las actuaciones necesarias para diseñar unas redes futuras que cumplan las exigencias técnicas, legales y demandadas por los ciudadanos que el municipio de La Línea de la Concepción requiere.

De esta forma, se asegura la calidad del servicio de saneamiento que reciben los abonados, comprobando su funcionamiento para la situación actual y previendo para el año horizonte de proyecto, establecido en este caso ara el año 2.026, si son suficientes y, en caso de que no lo sean, si se deben modificar o incrementar.

De los resultados obtenidos en el Plan Director, que dependen fundamentalmente de las hipótesis de crecimiento previstas en el PGOU vigente, se derivan unas actuaciones y unas inversiones que serán desarrolladas durante el periodo de tiempo que existe hasta alcanzar el año horizonte antes mencionado.

Con fecha enero de 2019 se redactó el denominado “Plan Especial Para El Diseño De Actuaciones De Regeneración De Zonas Degradadas De La Ciudad, Con Base En El Plan Director De Infraestructuras De La Línea De La Concepción”, además de los objetivos previstos en el Plan Director de Alcantarillado, también es objeto del Plan Especial, el permitir la utilización de fondos provenientes del Patrimonio Municipal de Suelo, para la financiación de las actuaciones necesarias para la resolución de la problemática existente en materia de alcantarillado.

El municipio de La Línea de La Concepción, cuenta para la recogida de las aguas fecales y pluviales de una red en gran parte separativa, aunque por distintos motivos que más adelante expondremos, se ha convertido en gran parte del territorio en una red unitaria, llegándose a producir frecuentes vertidos directos al mar de aguas negras, a través de la red de pluviales.





Vamos a continuación a describir la red existente, diferenciándola en función del transporte previsto en su día (fecales, pluviales), aunque actualmente sean utilizadas de forma distinta.

Debido a la plana orografía del terreno donde se asientan las zonas urbanizadas, la red de saneamiento cuenta con dos principales inconvenientes. Por un lado hay que reducir en la medida de lo posible las pendientes de los colectores y además es necesario bombear el caudal concentrado en determinados puntos, ante la imposibilidad de transportarlo por gravedad. Por lo tanto el esquema de recogida del agua residual, se basa en estaciones de bombeo a las que se asocia una superficie de recogida mediante colectores por gravedad. En total son dieciséis en distintas jerarquías y que se denominan:

- ❖ E.B.A.R. CAMINO DE ESTEPONA.
- ❖ E.B.A.R. SOBREVELA.
  - E.B.A.R. EL BURGO.
  - E.B.A.R. PAVIA.
- E.B.A.R. HOSPITAL.
- E.B.A.R. ARCHENA.
- E.B.A.R. GIBRALTAR.
- E.B.A.R. GRAVINA.
- E.B.A.R. VELEDA.
- E.B.A.R. PEDRERAS.
- E.B.A.R. BANQUETA.
- E.B.A.R. AVDA. ESPAÑA.
- E.B.A.R. AVDA. 20 DE ABRIL.
- E.B.A.R. PUERTO DEPORTIVO.
- ❖ E.B.A.R. CACHÓN.
  - E.B.A.R. SANTA MARTA.

Cada una de las estaciones de bombeo relacionadas, están equipadas con las motobombas sumergibles necesarias para atender la demanda de su zona de actuación, a excepción de la E.B.A.R. de Pedrera que es de cámara seca. Algunas de ellas como Sobrevela, Cachón y Avda. 20 de Abril, disponen de rejillas automáticas de desbaste.

El esquema de funcionamiento es el siguiente: A la E.D.A.R. de La Línea de La Concepción le llega el caudal a tratar a través de tres líneas independientes de agua impulsada provenientes de las E.B.A.R. de Sobrevela con un 73% del caudal, la del Camino de Estepona con un 7% y la de Cachón con un 20%.

A su vez a la E.B.A.R. Cachón le llega el agua impulsada de Santa Marta, mientras que el resto de estaciones lo hace a la de Pavía que a su vez lo impulsa hasta Sobrevela.

En total la red de colectores de fecales cuenta con una longitud de 78.450 m. representando el 54% del total de la red del municipio.

La caracterización del efluente en el municipio, corresponde mayoritariamente al uso doméstico, contando con una pequeña fracción correspondiente al uso comercial e industrial, siendo el más preocupante el relativo a la infiltración del subsuelo a través de las juntas defectuosas y de las roturas de los propios tubos.

El material de las canalizaciones es mayoritariamente el hormigón y el gres, contando también con bastante longitud de fibrocemento y en menor medida de materiales plásticos, siendo en los últimos años el más utilizado debido a la problemática que más adelante expondremos.

En el Plano OI.07.: Red de saneamiento de aguas residuales, se puede observar la ubicación de las distintas EBAR'S, así como la zona de influencia de cada una de ellas.

#### Diagnosis de la situación actual

En la actualidad, las redes de alcantarillado presentan problemas a nivel general de diversos tipos, unos son debidos a capacidades insuficientes de colectores frente a determinados acontecimientos atmosféricos y a la insuficiente pendiente, incluso contrapendientes, de diversos tramos, sobre todo los concentrados en el entorno del casco antiguo; otros se corresponden con atranques sistemáticos en gran parte de la red que condicionan negativamente la capacidad de evacuación de los caudales de lluvia, la antigüedad de las redes principales, la necesidad de mantenimiento y limpieza de las redes tanto conducciones como imbornales, etc.

La antigüedad de las redes, es fuente continua de problemas, bien por un asentamiento paulatino del terreno, o bien por no garantizar tras el paso de los años la estanqueidad, recibiendo aportes no controlados a causa del nivel freático en determinadas zonas, por un lado, y produciendo filtraciones y contaminación del subsuelo por otro.





Los problemas que se detectan en la red de aguas fecales se pueden dividir en función del momento climático en que se producen los incidentes, así podemos diferenciar cuando ocurren en presencia de precipitaciones intensas, o sin ellas. A continuación se establece una clasificación de los problemas más comunes que se presentan en la red.

- Obsolescencia. En este apartado se incluyen las redes que presentan inconvenientes en función de su edad y del material con que fueron construidas, teniendo un estado de funcionamiento precario y deficiente, presentando asentamientos y alteraciones de su pendiente, pérdida de la estanqueidad del conducto, incrustaciones y depósitos que producen una disminución de la sección útil, etc.
- Corrosiones de los elementos metálicos dentro de la red de alcantarillado, como son los pates metálicos de acceso a los pozos y consecuentemente a la red.
- Vertidos de residuos de distinta naturaleza y procedencia, que producen taponamientos y obstrucciones en los colectores, así como acumulación de los mismos en pozos, provocando la limpieza manual de los pozos azolvados, que se encuentran en la red de alcantarillado con camiones de succionamiento y desatoro por parte de la empresa gestora de aguas.
- Insuficiencia de la capacidad hidráulica, por no ser apto el diseño que se utilizó en su momento para las condiciones de servicio a que están sometidas las redes en la actualidad, tanto para la evacuación de aguas fecales como pluviales, con diámetros y pendientes insuficientes. Reseñar que la entrada en carga de las tuberías de saneamiento puede producir una merma en la estanqueidad de las juntas de los tubos. La pérdida de estanqueidad puede provocar fugas de aguas residuales hacia el exterior o permitir la introducción de aguas subterráneas en el sistema de alcantarillado.
- El mantenimiento y limpieza periódica de imbornales, antes de la temporada de lluvias, es una actuación necesaria para la correcta recogida de aguas pluviales que discurren por los arcenes y Acerados, evitando la creación de balsas e inundaciones. Dichas actuaciones deben ser programadas dentro de las actividades de mantenimiento de las redes de alcantarillado.
- Conexiones de dos colectores con encuentros inadecuados, incluso a contracorriente, generándose sobre elevaciones de la lámina de agua, aguas arriba.
- Trazados de las conducciones bajo solares edificadas, con los consiguientes problemas de conservación.
- Ataque de la tubería por vertidos corrosivos que pueden provocar incluso la desaparición de la solera del conducto, etc.

Debido a la poca pendiente que existe en los colectores de alcantarillado, motivado principalmente por la orografía de la ciudad, la velocidad de trasiego de las aguas negras es relativamente baja, lo que hace que la descomposición de las aguas negras se produzca en los propios colectores, y por tanto, el sulfhídrico ataque a la parte superior y seca de las arterias de aguas negras. Esto se acentúa en las redes de hormigón centrifugado, las cuales presentan ausencia total de material en su parte superior. Esto ha provocado colapsos y hundimientos en las redes de saneamiento. Al tener el nivel freático a una profundidad aproximada de 1,5 metros, y ser los terrenos de la ciudad arenosos, esto provoca el llenado de los colectores de las arenas provenientes del material de relleno de las zanjas, dejando los viales sin sustento y provocando colapsos y hundimientos.

Para no provocar numerosos hundimientos y entradas en carga masivas de calles enteras, a lo largo de los años se fueron ejecutando saltos y aliviaderos de las redes de fecales a las redes de pluviales, en espera de las obras de renovación de los colectores de hormigón centrifugado afectados seriamente por el paso del tiempo y la inestimable ayuda del sulfhídrico en las paredes interiores de los mismos. De este modo, en la actualidad existen identificados 68 saltos de redes de fecales a redes de pluviales, los cuales están provocando el trasiego del 90 % del caudal de aguas negras que circula en la actualidad por los colectores de pluviales de la ciudad, haciendo insoportable la situación a nivel de olores provenientes de los imbornales dispuestos en las redes de pluviales sin sifón, y además y más grave, realizando vertidos de aguas fecales por los colectores de pluviales de la ciudad, a su llegada a las zonas litorales.

#### 11.4 RED DE AGUAS PLUVIALES

La red hidrográfica del municipio de La Línea de la Concepción está formada por los cauces naturales como:

- ✓ Arroyo Hondo/Los Negros.
- ✓ Arroyo Los Charcones.
- ✓ Arroyos en Zabal Bajo.
- ✓ Arroyo Cachón.

Excepto el último que vierte a la Bahía, el resto lo hacen al Litoral Este.

Para proteger al casco urbano de las escorrentías de la Sierra Carbonera, existe un cauce artificial denominado Canal de Cintura que actúa como barrera transversal en las distintas cuencas, desaguando aguas arriba del Puerto de La Atunara evitando de esta manera el aterramiento de la bocana.





Para el drenaje de la zona urbana, existe una red de pluviales que aunque en gran parte está siendo utilizada a día de hoy para el transporte de aguas negras, el concepto y diseño inicial se refería a una red de aguas pluviales exclusivamente, delimitándose una serie de cuencas que son canalizadas mediante colectores que cuentan con una longitud total de 66.828 m hasta el punto final de vertido, contando en la actualidad con 17 puntos de vertido distintos. El material de las conducciones es de las mismas características que en la red de fecales.

En el Plano OI.09.: Red de aguas pluviales, se puede observar la ubicación de las distintas cuencas así como el trazado de los colectores principales.

#### Diagnosis de la situación actual

En el caso concreto de las redes de pluviales separativas, que recogen y conducen el agua procedente de las precipitaciones, discurren desde el interior del casco urbano hacia los diferentes puntos de vertido a cauce público; sin embargo, la conjunción del estado de conservación, el escaso dimensionamiento y leve pendiente de los colectores, así como un estado permanente de atoro y atranque, condiciona inevitablemente la capacidad de evacuación de la red, circunstancia que además se ve agravada periódicamente con la entrada de la pleamar.

Además, la reciente modificación de la carretera trazada por Avda. España y el desarrollo del puerto deportivo, suponen importantes barreras al drenaje superficial que condicionan claramente la capacidad de alivio de la esorrentía concentrada en la zona.

Como consecuencia de la limitación de la capacidad de alivio, se acentúa la rápida entrada en carga de la mayor parte de la red, impidiendo la absorción de la esorrentía superficial, favoreciendo el desbordamiento de los pozos de registro y dando lugar a las constantes inundaciones registradas en determinados puntos de La Línea.

Ante estas circunstancias y frente a determinados episodios de lluvia, nos encontramos con múltiples zonas de inundabilidad dentro del municipio, como consecuencia del desbordamiento de parte de los pozos de registro. Las zonas más destacadas donde más se repiten los episodios de inundabilidad son:

- ❖ Avenida de España.
- ❖ Paseo de Las Terrazas.
- ❖ Calle Castelar.
- ❖ Avenida de Burgos.
- ❖ Calle Sevilla.

- ❖ Calle Gibraltar.
- ❖ Parque Princesa Sofía.
- ❖ Cruce de la calle San Pedro con González de La Vega.
- ❖ Cruce de la calle Teatro con Sagunto.
- ❖ Cruce de la calle Menéndez Pelayo con Medina Sidonia.
- ❖ Cruce de la calle Antequera con Lepanto.
- ❖ Zona de la Colonia junto a la Avenida Príncipe de Asturias.

#### 11.5 RED DE GAS

En el año 2004 comenzó a operar en el municipio de La Línea de la Concepción la compañía Redexis Gas mediante autorización administrativa y convenio con el Ayuntamiento. El objetivo de la empresa es cubrir la demanda del 100% de los habitantes del casco urbano, contando en la actualidad con una cobertura aproximada del 40 %.

En el Plano OI.11.: Red de gas, se puede observar el trazado tanto de la red de media como de baja presión que atiende el suministro de la demanda que se produce en el municipio.

#### Diagnosis de la situación actual

La calidad del servicio es adecuada a los estándares habituales, cumpliéndose adecuadamente la ampliación de la oferta prevista a corto y medio plazo.

#### 11.6 RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

El suministro de energía eléctrica al municipio de La Línea de la Concepción, se realiza desde tres subestaciones que son denominadas:

- Bahía de Algeciras.
- Crinavis.
- Alcaidesa.

Desde las citadas subestaciones parten las redes de media tensión que suministran al municipio de energía eléctrica. En su gran mayoría se trata de canalizaciones subterráneas, aunque los tramos más próximos a las subestaciones siguen siendo aéreos.





La red de Media Tensión, alimenta a los distintos centros de transformación distribuidos por la trama urbana, desde los que parten a su vez las redes de distribución de baja tensión y que son las que concretamente transportan la energía eléctrica hasta cada uno de los diferentes puntos de consumo.

La red de baja tensión para atender la demanda, cuenta con tramos aéreos grapeados a las distintas fachadas, así como subterráneos mediante canalización enterrada que discurre a través de los viales existentes.

En el Plano OI.13.: Red A.T. y M.T. y en el OI.15.: Red de B.T., se puede observar el trazado tanto de la red de media como de baja tensión que atiende el suministro de energía eléctrica en el municipio.

#### Diagnosis de la situación actual

La calidad del servicio es adecuada a los estándares habituales si exceptuamos la zona de El Zabal que está totalmente colapsada y no es posible ampliar la demanda. Otro de los problemas en la zona son las conexiones ilegales, originándose situaciones de gran riesgo, al no contar la mayor parte de las instalaciones con unas medidas mínimas de seguridad

#### 11.7 RED DE TELECOMUNICACIONES

Como en otras infraestructuras, la zona del casco urbano cuenta con cobertura 100% de redes de voz y datos, mientras que en la zona de El Zabal resulta más complicado atender la demanda de la zona.

Se está desarrollando la prestación del servicio a través de la fibra óptica, resultando más complicado en el centro del casco histórico por lo reducido de sus calles, siendo muy habitual que las líneas telefónicas discurran grapeadas a las fachadas, realizando los cruces de las calles también de forma aérea, lo que genera un impacto visual poco agradable.

Para la prestación del servicio tienen presencia en el municipio las tres grandes compañías nacionales como son: Movistar, Orange y Jazztel, contando estas últimas incluso con canalizaciones propias.

En el Plano OI.17. Red de telecomunicaciones existente, se puede observar el trazado de las canalizaciones, diferenciándose en función de la compañía que lo ha instalado.

#### Diagnosis de la situación actual

La calidad del servicio es adecuada a los estándares habituales si exceptuamos la zona de El Zabal que está totalmente colapsada y no es posible ampliar la demanda.

#### 11.8 RECOGIDA DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

Hay que diferenciar entre la recogida selectiva que se realiza en contenedores de color azul para el papel, verde para el vidrio y amarillo para envases mientras que el resto de residuos se recoge a través de los contenedores de color gris y se denomina fracción resto.

La recogida de la fracción resto se realiza diariamente de lunes a domingo 365 días al año, fundamentalmente en horario nocturno y mediante camiones de carga trasera y lateral, mientras que para la recogida selectiva existen turnos nocturnos y diurnos de 7,5 horas con una frecuencia programada semanalmente, contando además con vehículos de carga vertical. Para la recogida de enseres hay dos vehículos bañera con grúas recolectoras.

Existen siete rutas de recogida, tres rutas para vehículos de carga lateral y cuatro de carga trasera. Los camiones de carga lateral robotizada son los más eficaces pero cuentan con el inconveniente de que sólo pueden cargar por el lado derecho, lo que obliga a completar la recogida en una misma ruta con distintos tipos de vehículos.

La recogida de voluminosos se realiza diariamente y consiste en la retirada de muebles y enseres depositados en la vía pública junto a los puntos de contenedores.

La modificación de los puntos de recogida suele traer consigo multitud de problemas con los ciudadanos, pues teniendo en cuenta que hay que mantener la zona de influencia de los contenedores, estos han de estar ubicados de manera que no molesten al tráfico, no estén demasiado cerca de ventanas, se eviten riesgos de incendios, ocupen el menor número posible de aparcamientos y estén en las rutas correspondientes para poder ser recogidos por los vehículos recolectores.

En la actualidad se encuentra en licitación el nuevo sistema de recogida para zonas conflictivas por olores, o de reducido espacio para la ubicación de contenedores, mediante la utilización de islas ecológicas soterradas, ello implicará un cambio en las rutas de recogida para poder adaptarse a esta tipología.

En cuanto a la recogida de muebles y enseres voluminosos, se realiza mediante el depósito de los mismos en la vía pública junto a los contenedores, en teoría previo aviso al 010, en la práctica durante la noche en la recogida de contenedores se toma nota de los puntos donde existen depositados enseres y son recogidos durante el día siguiente.

La recogida selectiva de la fracción envases, se realiza mediante gestión directa de ARCGISA, habiéndose recogido durante el año 2017 un total de 2.386,88 toneladas. Por su parte la recogida





de la fracción papel-cartón se realiza mediante concesión a la empresa HERMANOS PADILLA, S.L., habiendo recogido en el mismo año un total de 3.158,63 toneladas.

Para la recogida de los envases se emplean tres sistemas diferentes con son la carga lateral, trasera y vertical, mientras que para el papel y el vidrio la carga es siempre vertical.

Para la limpieza de los contenedores de carga vertical, se dispone de un equipo de hidrolimpieza, mientras que para los contenedores de carga lateral o trasera se utilizan camiones lavacontenedores.

Además de las fracciones expuestas, en el municipio de La Línea de la Concepción se realiza la recogida de la ropa usada, aceite vegetal y pilas mediante la disposición de contenedores en los puntos de mayor índice de visitas, en el caso de los contenedores para la recogida de pilas, estos se ubican en los principales centros y edificios del municipio.

#### **Diagnosis de la situación actual**

La ubicación de los contenedores de recogida, suele ser problemática sobre todo en el centro del casco urbano, donde la producción de residuos es mayor, debido sobre todo a la hostelería, lo que representa en la actualidad problemas de olores.

Otro problema importante, se da a la hora de la construcción de nuevas viviendas en solares del casco antiguo, éstas se construyen sin retranqueo sobre las alineaciones tradicionales y por tanto las aceras son muy estrechas sin espacio para los contenedores.

En general la recogida de selectiva es suficiente en el municipio, excepto en la Plaza Cruz Herrera donde además existe una mayor concentración de establecimientos de hostelería y no se dispone de contenedor de recogida de vidrios.

#### **9. VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA URBANA**

La Ciudad de La Línea, como ya se ha explicado en anteriores apartados, desarrolla su crecimiento en esa “charnela” fronteriza entre Gibraltar y el istmo en donde se ubican las fortificaciones de defensa, que se convierte en la principal característica de su asentamiento urbano.

Si tuviéramos que sintetizar el análisis de la problemática urbana de La Línea, podríamos afirmar que esa incipiente singularidad como ciudad transfronteriza se va a modificar sustancialmente en los mediados del pasado siglo XX con dos importantes acontecimientos urbanos que van a modificar sustancialmente su problemática urbana: por un lado, las concentraciones de Vivienda Pública que, desde la iniciativa estatal, se promueven en La Línea para solucionar las demandas de vivienda que producen los grandes desarrollos industriales en el municipio colindante de San Roque, que también por la iniciativa estatal de la época franquista instaura en San Roque, como desarrollo económico del Área de la Bahía de Algeciras, dejando a La Línea al margen de dichos desarrollos con una herencia residencial pública que le va a suponer fuertes cargas económicas de mantenimientos incapaz de abordarlos, produciéndose actualmente un grave deterioro sobre los Sectores de Junquillos, Mondéjar y Palomares que repercuten gravemente en la estructura y urbanidad de la ciudad; y por otro lado, los asentamientos ilegales de Zabal que sobre un suelo no urbanizable llegan a constituir un asentamiento urbano que requiere estructurarse e integrarse en la ciudad para solucionar sus graves problemas urbanísticos y sociales que actualmente provocan en la ciudad estos asentamientos residenciales irregulares pero que al mismo tiempo se incrustan en la ciudad de manera desordenada.

La falta de relación de la ciudad existente con su espectacular litoral, los vacíos urbanos y las deficiencias en las conexiones viarias que interrelaciones los distintos ámbitos del territorio son también problemáticas a abordar por el nuevo PGOU.