



---

### SUMARIO

---

#### 3. Otras disposiciones

PAGINA

##### CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Decreto 147/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento.

2

Número formado por dos fascículos

---

Martes, 3 de octubre de 2006

Año XXVIII

Número 192 (1 de 2)

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



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

### 3. Otras disposiciones

#### CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

*DECRETO 147/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento.*

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

En ejercicio de esta competencia, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante Decreto 9/2004, de 20 de enero, acordó la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la comarca del Litoral Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez redactado el documento del Plan, se ha dado cumplimiento a los trámites de información pública y de audiencia, previstos en el apartado 5 del artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. La Comisión de Redacción, en respuesta a las alegaciones presentadas por los municipios, ha propuesto que en la denominación del Plan se sustituya Litoral Oriental por Costa del Sol Oriental.

Así mismo el Plan y el cambio respecto a su denominación, ha sido conocido e informado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Málaga y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 8 del Decreto 9/2004, de 20 de enero.

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

#### DISPONGO

##### Artículo 1. Aprobación.

Se aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga que figura como Anexo a este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Alcaucín, Alfarnate, Alfarnatejo, Algarrobo, Almáchar, Archez, Arenas, Benamargosa, Benamocarra, El Borge, Canillas de Aceituno, Canillas de Albaida, Colmenar, Comares, Cómpeta, Cútar, Frigiliana, Iznate, Macharaviaya, Moclinejo, Nerja, Periana, Riogordo, Salares, Sayalonga, Sedella, Torrox, Vélez-Málaga, Viñuela.

##### Artículo 2. Comisión de Seguimiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Corresponde a la Comisión de Seguimiento conocer los instrumentos que se formulen en desarrollo y ejecución del Plan, así como informar las Actualizaciones y los Informes de Seguimiento del Plan, previstos en los artículos 11 y 12 de su Normativa.

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

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

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

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

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

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

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

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

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en este Decreto y expresamente, en el ámbito que comprende el Plan

de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga, las determinaciones que, respecto a dicho ámbito, vienen contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Málaga, aprobado por Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 7 de julio de 1986, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Habilitación para su desarrollo normativo.

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

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

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

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

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

Sevilla, 18 de julio de 2006

MANUEL CHAVES GONZALEZ  
Presidente de la Junta de Andalucía

CONCEPCION GUTIERREZ DEL CASTILLO  
Consejera de Obras Públicas y Transportes

## MEMORIA INFORMATIVA

### 1. LOS PROCESOS EN DESARROLLO

La Axarquía es un territorio de antigua colonización, delimitada por la alineación montañosa del subbético que establecen las Sierras de Alhama, Tejeda y Almijara por el Norte y Este, los Montes y Hoya de Málaga al Oeste y el Mediterráneo al Sur, encierra una personalidad muy acusada, fruto tanto de sus características geográficas como de la conformación de su propio paisaje, resultado de las distintas culturas que lo han modelado.

Su clima, favorecido por la cadena subbética que impide la penetración de los aires fríos del norte y su orientación de solana que atempera la proximidad del Mediterráneo, ha sido un factor esencial de su temprano poblamiento.

El ámbito, con una superficie próxima a los 1.000 km<sup>2</sup>, se encuentra fuertemente antropizado, configurando el sistema de asentamientos con mayor número de núcleos de población y diseminados existente en Andalucía. El modelo de ocupación se ha adaptado históricamente para explotar los recursos de la mejor manera posible en un medio de características territoriales difíciles: espacio muy movido, de acusadas pendientes, cresterías, lomas y valles.

Las actividades económicas han estado vinculadas secularmente a los usos agrarios y ganaderos, pasando por momentos de crisis, que culminaron con el desarrollo del litoral ligado a la actividad vacacional y turismo costero, que implicó el abandono de buena parte de la población del interior que pasó a asentarse en la franja litoral o en el exterior de la comarca, lo que supuso la ruptura de un modelo más equilibrado de ocupación del territorio.

En las dos últimas décadas nuevas oportunidades y problemas territoriales vienen a significarse en este ámbito. La actividad agraria, en precario en buena parte de este territorio, es en gran medida dependiente de los avatares de la política agrícola común (PAC). El mantenimiento de cultivos tradicionales que singularizan el paisaje y sirven de freno a la erosión está seriamente amenazado por el abandono de la agricultura de las capas más jóvenes de la población debido a las dificultades que plantean las explotaciones, tanto por su limitada extensión como consecuencia de la división de su parcelario, como por las restricciones físicas derivadas de las fuertes pendientes del terreno, que supone la imposibilidad de la mecanización. Aunque la introducción de cultivos subtropicales, la disponibilidad de agua y la generalización de la técnica asociada al cultivo de invernadero han supuesto una mejora de la tendencia, apreciándose mejores perspectivas económicas de futuro y por añadidura una recuperación de la población.

Esta evidente transformación territorial derivada de la agricultura se ha visto acompañada por el desarrollo de la actividad turística y de segunda residencia en el litoral, y más recientemente en el interior, lo que ha supuesto un incremento de la población estable en el ámbito deteniendo los procesos emigratorios.

La actividad residencial es, en buena medida, consecuencia del atractivo que supone este territorio y de una demanda en auge que supera la actual oferta, relanzada por: la disponibilidad de suelo en buena posición respecto al borde litoral y su coste relativo inferior respecto a otras zonas de la Costa del Sol; la mejora de las infraestructuras viarias, especialmente la entrada en uso de la autovía, que incrementa la accesibilidad del territorio con la capital y el aeropuerto; y el nuevo reclamo turístico y de imagen de calidad de vida que supone la declaración del Parque Natural de las Sierras de Tejeda, Almijara y Alhama.

En el litoral, los procesos de cambio cobran en los últimos años un nuevo empuje como consecuencia del pulso que día a día gana el uso urbano-turístico frente al uso agrícola, de manera que este último comienza a convertirse en residual en zonas en que antes constituía la actividad principal, mientras que en otras áreas las expectativas de su entrada en el mercado inmobiliario han contribuido a su abandono o a la espera de mejores oportunidades para su transformación urbanística. En todo caso, el predominio absoluto, en términos generales, de la actividad residencial frente a los usos más netamente turísticos constituye una de las principales características del espacio litoral, que adolece de una oferta complementaria que recualifique e impulse la actividad hacia modelos más productivos a la vez que menos agresivos con el medio físico natural.

En el interior de la comarca el turismo rural, aún muy incipiente, y el fuerte desarrollo residencial, asociado a las características climáticas y paisajísticas, se encuentran impulsados por la demanda de una población con fuerte componente extranjero a la que se ha incorporado recientemente una población nacional, especialmente del área metropolitana de Málaga, que encuentra una oferta todavía asequible para acceder a la propiedad de una segunda residencia. La precariedad de la agricultura, por una parte, pero también las propias características de división minifundista facilitan este proceso, que ha supuesto para los propietarios agricultores una vía de salida para sus tierras, en buena medida abandonadas, especialmente en las zonas más elevadas, de cumbreras y medias laderas que son, precisamente, las más codiciadas por sus posibilidades de vistas panorámicas.

Este proceso bien acogido en general por la población, que ve en ello la posibilidad de una mejora de las posibilidades de empleo en el sector de la construcción y la venta de tierras en muchos casos abandonadas o semiabandonadas requiere, sin embargo, la adopción de políticas decididas de control urbanístico del territorio que permitan destinar los distintos espacios a los usos más convenientes, respetar los valores paisajísticos y ambientales, hoy amenazados, y ordenar el desarrollo de la vivienda en el medio rural.

El paisaje, junto con el clima, constituye el elemento esencial de la atracción residencial y turística que experimenta La Axarquía, pero es precisamente la belleza de este paisaje el factor principal de su deterioro. Las amplias panorámicas, las distancias medias y largas que ofrecen los montes de tonos marrones oscuros y ocre, festoneados por los grises



de las sierras calizas, ocultan o más bien impiden reconocer las vistas que ofrecen las distancias de los planos cortos y medios: las intrusiones en el paisaje que rompen tipologías tradicionales; los desmontes que desconocen los procesos erosivos y la sabiduría que encierran las paratas y balates; los viarios en pendientes imposibles que se deterioran con las primeras lluvias; los muros de escolleras que sustituyen a los muros de piedras o encachados; la multiplicación de tendidos eléctricos, conducciones de abastecimiento, etc., que, en suma, suponen una reescritura del paisaje, que transforma y modifica su esencia misma.

Este proceso de desarrollo residencial disperso en el medio rural, socialmente aceptado, genera, debido a sus propias características, una ineficiente gestión de las infraestructuras y pérdidas del recurso de difícil control, así como una sensación cada vez más caótica de ocupación del territorio, de salpicado que toca todos los espacios, que se desarrolla en todas las cotas y que lo modifica de forma irreversible.

La capacidad técnica para transformar cualquier espacio, mediante desmontes y terraplenes para ubicar las edificaciones y sus accesos y para conducir los recursos energéticos e hídricos allí donde se requieran; la posibilidad de alcanzar con los vehículos apropiados todos los lugares; y el propio control de los procesos de ocupación del territorio por agentes externos, que desconocen o ignoran los emplazamientos sabiamente seleccionados de los asentamientos tradicionales, las tipologías edificatorias y, en suma, la cultura territorial adaptativa a la topografía y a las propias características del sustrato litológico, están dando lugar no sólo a una rapidísima modificación del paisaje sino también a una multiplicación y proliferación de los riesgos naturales de pequeña entidad, de deterioro de las infraestructuras, de desencadenamiento de procesos erosivos, de pérdidas de tierra, de ocupación de ramblas, de consumos energéticos, etc., cuyos efectos sumados generan ya graves consecuencias en las zonas más bajas de los valles y en el litoral y son una fuente incalculable de consumo de recursos naturales pero también financieros, destinados a reponer constantemente lo que naturaleza se encarga, continuamente, de desbaratar, debido a un modelo de ocupación no consecuente con las características propias de este territorio.

Los procesos en curso tienen en el agua un factor limitante esencial, no tanto por la escasez actual del recurso como por su necesaria regulación y distribución, tanto en relación con la agricultura como en el desarrollo de la actividad residencial diseminada. El Plan Guaro ha sido sobrepasado por nuevos desarrollos agrícolas fuera de su ámbito que consumen unos recursos no previstos e incontrolados a los que se suman riegos, a veces realizados con técnicas obsoletas que generan despilfarros innecesarios; por otra parte, las previsiones del planeamiento urbanístico demandarán unos volúmenes de agua que van a suponer a medio plazo una situación de equilibrio estricto entre los recursos disponibles y las demandas, con tendencia progresiva a la escasez si no se adoptan medidas de ahorro adecuadas.

Si estos últimos procesos presentan los aspectos más negativos de un crecimiento no controlado, la propia potencialidad del ámbito permite augurar unas perspectivas favorables a poco que se corrijan los errores. La lenta pero gradual dotación de figuras de planeamiento urbanístico por los municipios

ya supone un cambio en el sentido de asunción del gobierno del propio territorio. La protección de los elementos y espacios naturales más valiosos implica una creciente consideración del territorio desde una nueva perspectiva. Estos espacios, revalorizados, junto a la multitud de recursos históricos y culturales, constituyen extraordinarios activos para el desarrollo de nuevas actividades vinculadas al turismo. Asimismo, la agricultura tiene capacidad para nuevos desarrollos siempre que éstos se realicen de forma ordenada y mediante un uso no despilfarrador del recurso hídrico.

Por otra parte, la construcción de la autovía ha mejorado sensiblemente la articulación del ámbito con el exterior y es el soporte para las relaciones internas, liberando el antiguo eje costero de la presión a que se veía sometido por la mezcla de los tráficos de corto recorrido y los de largo y medio recorrido. No obstante, este eje costero de la N-340 pierde rápidamente funcionalidad debido a que el mismo es el soporte de toda la movilidad que se produce al sur de la autovía, dada la carencia de una estructura mallada que permita distribuir los tráficos internos.

En el interior, los dos ejes viarios, A-402 y A-356, que siguen la antigua ruta de enlace entre las ciudades de Málaga y Granada; y el arco de la A-356, que conecta el ámbito por el noroeste con la N-331, estructuran la comarca, y organizan una red viaria de carácter comarcal y local con características típicas de montaña y una densa red de caminos rurales (viarios forestales, agrícolas y pecuarios) de gran utilización que capilarizan toda la comarca y la dotan de una gran accesibilidad, apenas intuida si sólo se considera la red oficial de carreteras.

En suma, el ámbito se encuentra en un extraordinario proceso de transformación con un buen potencial de crecimiento que requiere corregir sus principales disfuncionalidades. El Plan de Ordenación del Territorio ha de establecer las medidas reguladoras y propositivas que contribuyan al desarrollo de estas potencialidades y resuelvan los conflictos de uso corrigiendo las tendencias negativas detectadas.

## 2. DIAGNÓSTICO

### 1. La colmatación y compactación de la franja litoral frente a la dispersión de la segunda residencia en el interior.

La Axarquía cuenta con un elevado número de núcleos de población que presentan una clara dicotomía entre los situados en el interior, de pequeño tamaño, y los litorales o de influencia próxima que se han desarrollado rápidamente como consecuencia de las actividades turísticas y de segunda residencia.

Los municipios del interior, vinculados a una agricultura tradicional en retroceso, han experimentado un proceso creciente de despoblación y sólo en algunas zonas ha parecido reducir su tendencia como consecuencia del desarrollo de la segunda residencia, que ha propiciado la incorporación de nuevos habitantes foráneos.

Este último proceso, se ha visto reforzado como consecuencia de la mejora de las comunicaciones con la capital

provincial y el aeropuerto y la declaración del Parque Natural de la Sierras de Tejeda, Almajara y Alhama, factores que han incrementado el valor de posición y favorecido la apatencia por la localización residencial en un territorio muy atractivo paisajística y ambientalmente. La demanda de segunda residencia, tanto de extranjeros como de españoles, se ha visto favorecida por la permisividad para su implantación, menores costes del precio del suelo y costes mínimos de urbanización. Esta demanda adopta esencialmente un modelo de crecimiento disperso, que acentúa, exagera y redefine el modelo de diseminado característico de este territorio, propiciado por el abandono de la agricultura tradicional, el minifundismo agrario y por la existencia de recursos hídricos disponibles.

A la ausencia de una consideración integral del territorio por la mayoría de los municipios del interior del ámbito se suma, en aquellos términos municipales que en la actualidad tienen figura de planeamiento general aprobado, una desigual consideración del medio rural, lo que da lugar a diferencias notorias en el tratamiento del suelo no urbanizable, tanto en lo que se refiere a los usos prohibidos como en la determinación de los parámetros considerados para las edificaciones permitidas.

Esta falta de homogeneidad jurídica en la consideración de un territorio de similares características físicas y naturales da lugar a una fuerte presión inmobiliaria en aquellos municipios que adoptan criterios más permisivos en sus políticas urbanísticas en el suelo no urbanizable.

#### **Evolución de la población interior/litoral**

Municipios	Población de derecho			Tasa de crecimiento anual medio	
	1981	1991	2003	1981-1991	1991-2003
Litorales	68.010	79.650	95.087	1,58	1,47
Interior	38.881	36.793	37.513	-0,55	0,16
TOTAL	106.891	116.443	132.600	0,85	1,08

Fuente: INE, Censos de Población y Padrón

#### **Población según lugar de nacimiento**

Lugar de nacimiento	Ámbito		Prov. Málaga	
	Total	%	Total	%
Su municipio	67.397	54,4	678.712	54,0
Otro municipio de la misma provincia	36.449	29,4	277.163	22,0
Otra provincia andaluza	5.825	4,7	112.888	9,0
Otra Comunidad Autónoma	5.535	4,5	96.137	7,6
Extranjero	8.578	6,9	92.727	7,4
TOTAL	123.784	100	1.257.627	100

Fuente: IEA.1999. Elaboración propia

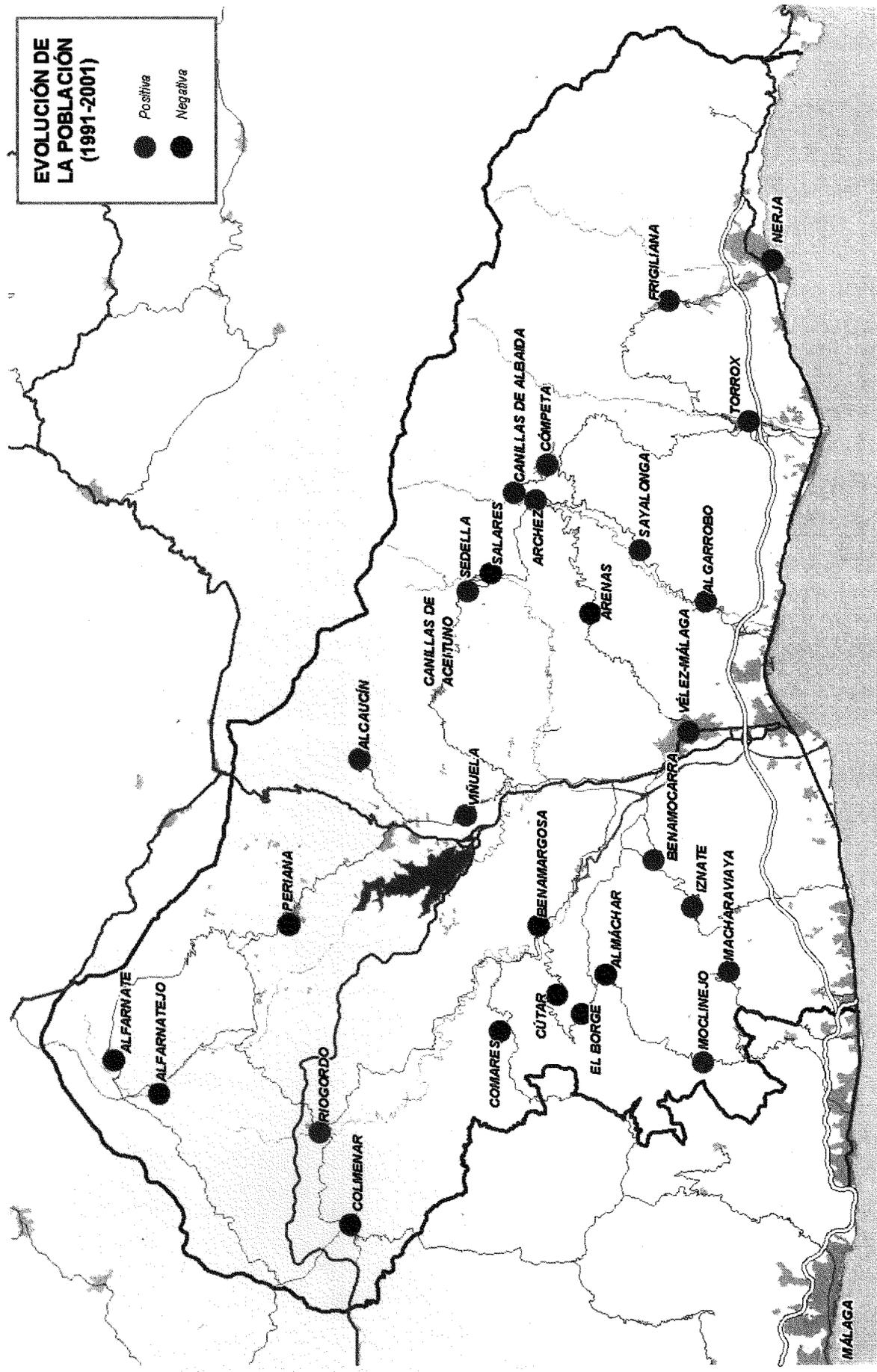
La consecuencia esencial de este proceso es la alteración de unas pautas históricas de ocupación del territorio que, si bien se ha caracterizado por la dispersión, se ha efectuado en una completa adaptación a las condiciones del terreno. La adopción del modelo en una situación diferente, con mayores demandas de recursos hídricos y energéticos, gran capacidad para transformar la topografía, accesibilidad me-

dante vehículo privado, incorporación de nuevos modelos edificatorios, etc., sin unos adecuados criterios y mecanismos de control da lugar a la transformación del territorio sin considerar sus características naturales, multiplica la energía necesaria para el funcionamiento del modelo y genera fuertes impactos ambientales que requieren de una continua corrección.

Aunque el reciente proceso de redacción de instrumentos de planeamiento general permitirá una indudable mejora en el control y gestión del territorio, continuarán produciéndose desequilibrios intermunicipales por la adopción de criterios diferenciados en el tratamiento del suelo urbanizable y no urbanizable a la que son muy sensibles los operadores inmobiliarios, lo que da lugar a las consiguientes consecuencias territoriales de fuerte presión en determinados municipios y disfunciones en las distribuciones de cargas y beneficios territoriales.

El litoral, se ha consolidado como un espacio muy urbanizado y dinámico, cuyo proceso de ocupación está gestionado por los municipios, que cuentan con figuras de planeamiento que se revisan o modifican para adaptarlos a las necesidades del corto y medio plazo.

El desarrollo de la actividad turística y residencial, menos intenso que en la Costa del Sol occidental, ha recibido un nuevo impulso en los últimos años, lo que ha dado lugar, por un lado, a un fuerte crecimiento, con procesos de expansión laterales arriba, afectando en sus procesos urbanísticos a la primera corona de núcleos prelitorales y, por otro, a la colmatación entre núcleos de población y ocupación en la banda litoral de espacios intersticiales, excepto en los espacios de interés naturalístico, protegidos por figuras de planeamiento o en aquellos en que la renovación y modernización de la agricultura ha permitido mantener este uso compitiendo con los procesos urbano-turísticos.



Los municipios litorales experimentan en la década un extraordinario crecimiento del parque de viviendas, que se hace extensible a la segunda corona litoral (Macharaviaya o Frigiliana) pero no menos importante es el nuevo proceso en desarrollo del crecimiento del parque de viviendas en la Axarquía oriental del interior (Alcaucín, Cómpeeta, Sayalonga o La Viñuela), basada en la segunda residencia.

#### **Evolución de la Población y la Vivienda 1991 / 2000**

	% Incremento viviendas 1991-2000	Evolución Población (%) 1991-2000
<b>Municipios del Litoral</b>		
Algarrobo	17,4	7,2
Nerja	24,3	18,4
Torrox	42,5	15,0
Vélez-Málaga	42,0	8,2
<b>Primera Corona</b>		
Benamocarra	12,0	0,8
Frigiliana	35,7	0,0
Iznate	5,8	1,9
Macharaviaya	27,9	1,1
Moclinejo	5,4	3,8
Sayalonga	41,0	10,8
<b>Municipios del interior</b>		
Alcaucín	26,7	8,6
Alfarnate	1,6	-5,4
Alfarnatejo	1,9	-8,3
Almáchar	0,9	-5,3
Árchez	6,5	5,7
Arenas	8,3	-5,8
Benamargosa	0,7	-6,2
Borge (El)	0,0	-4,2
Canillas de Aceituno	2,6	-20,8
Canillas de Albaida	7,2	10,0
Colmenar	6,2	-1,5
Comares	5,4	-4,2
Cómpeeta	21,9	13,2
Cútar	2,6	-1,6
Periana	14,7	0,4
Riogordo	0,8	6,1
Salares	1,4	-12,6
Sedella	2,8	4,3
Viñuela	46,7	4,0
<b>TOTAL</b>	<b>30,1</b>	<b>7,2</b>

Fuente: Censo 1991 y Padrón de población 2000, Boletines de vivienda de la COPT, SIMA 2002. Elaboración propia

#### **Suelos Urbanizables (a marzo de 2002)**

Área	Calificación del Suelo	SUP (m <sup>2</sup> )	SUNP (m <sup>2</sup> )	Total (m <sup>2</sup> )	%
Litoral	S. Residencial	5.514.061	5.491.324	11.005.385	48,9
	S. Residencial-Turístico	7.804.164		7.804.164	34,6
	S. Industrial	840.115	347.770	1.187.885	5,3
	S. Pendiente de Definición		2.523.309	2.523.309	11,2
	S. URBANIZABLE	14.158.340	8.362.403	22.520.743	100,0
Interior	S. Residencial			2.845.023	83,3
	S. Industrial			570.900	16,7
	S. URBANIZABLE			3.415.923	100,0
TOTAL ÁMBITO	S. Residencial			13.850.408	53,4
	S. Residencial-Turístico			7.804.164	30,1
	S. Industrial			1.758.785	6,8
	S. Pendiente de Definición			2.523.309	9,7
	S. URBANIZABLE			25.936.666	100,0

Nota: SUP = Suelo Urbanizable Programado; SUNP = Suelo Urbanizable No Programado.

El sistema de asentamientos experimenta importantes modificaciones. Los núcleos secundarios tienen una tasa global de crecimiento superior al de las cabeceras municipales; el diseminado, al contrario de la tendencia general en Andalucía, experimenta un importante auge poblacional, aunque las estadísticas de población reflejan la dinámica existente, a causa de que los desarrollos inmobiliarios son fundamentalmente de segunda residencia.

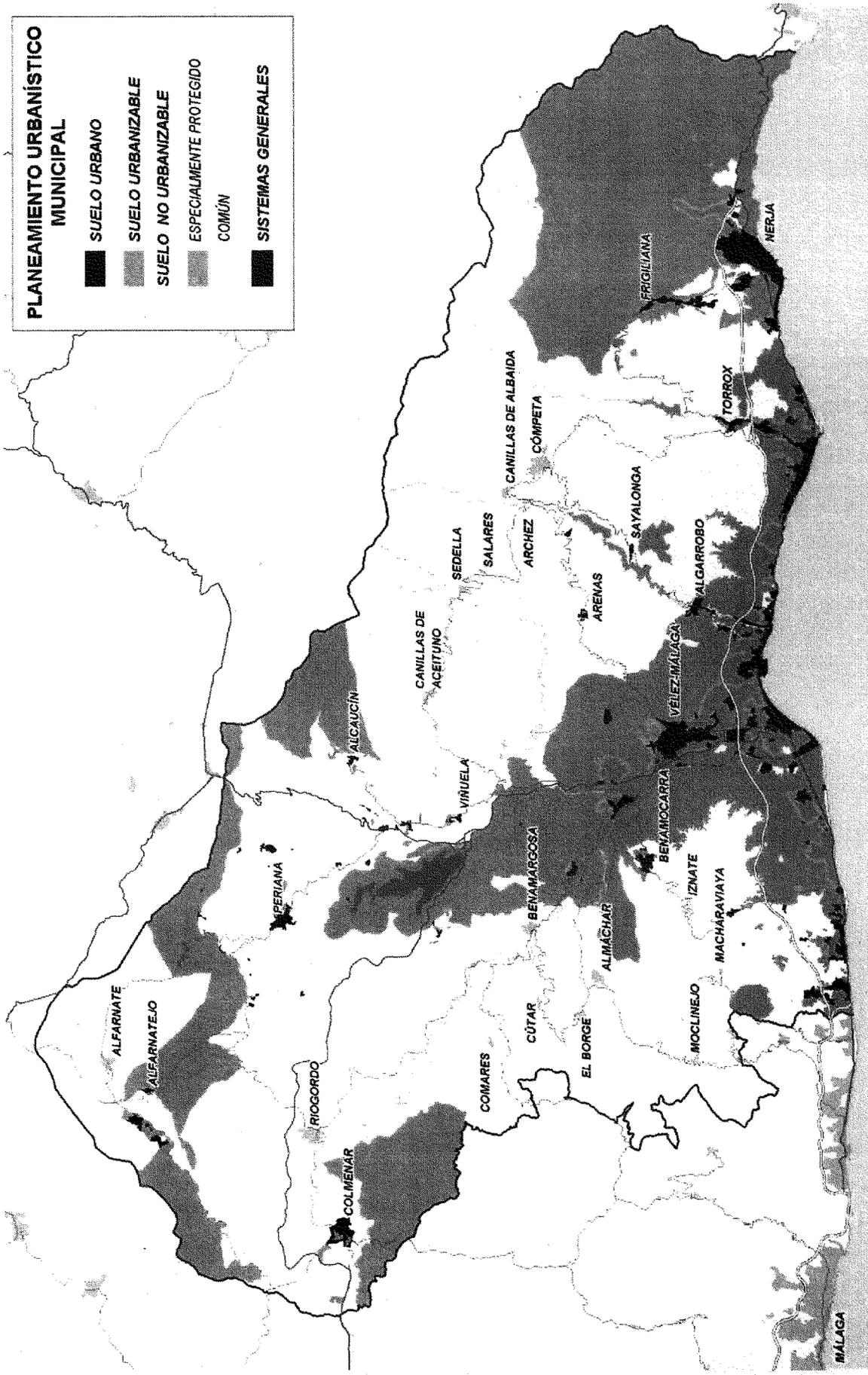
Casi la mitad de los 125 núcleos existentes en 1999, pierde población respecto a 1991. El crecimiento ha tenido lugar esencialmente en aquellas zonas de la comarca en que se han desarrollado los cultivos en invernadero y los nuevos cultivos subtropicales, y en aquellos municipios que gozan de una gran calidad paisajística, buena disponibilidad de agua y una mayor permisividad para la implantación de la vivienda en el medio rural.

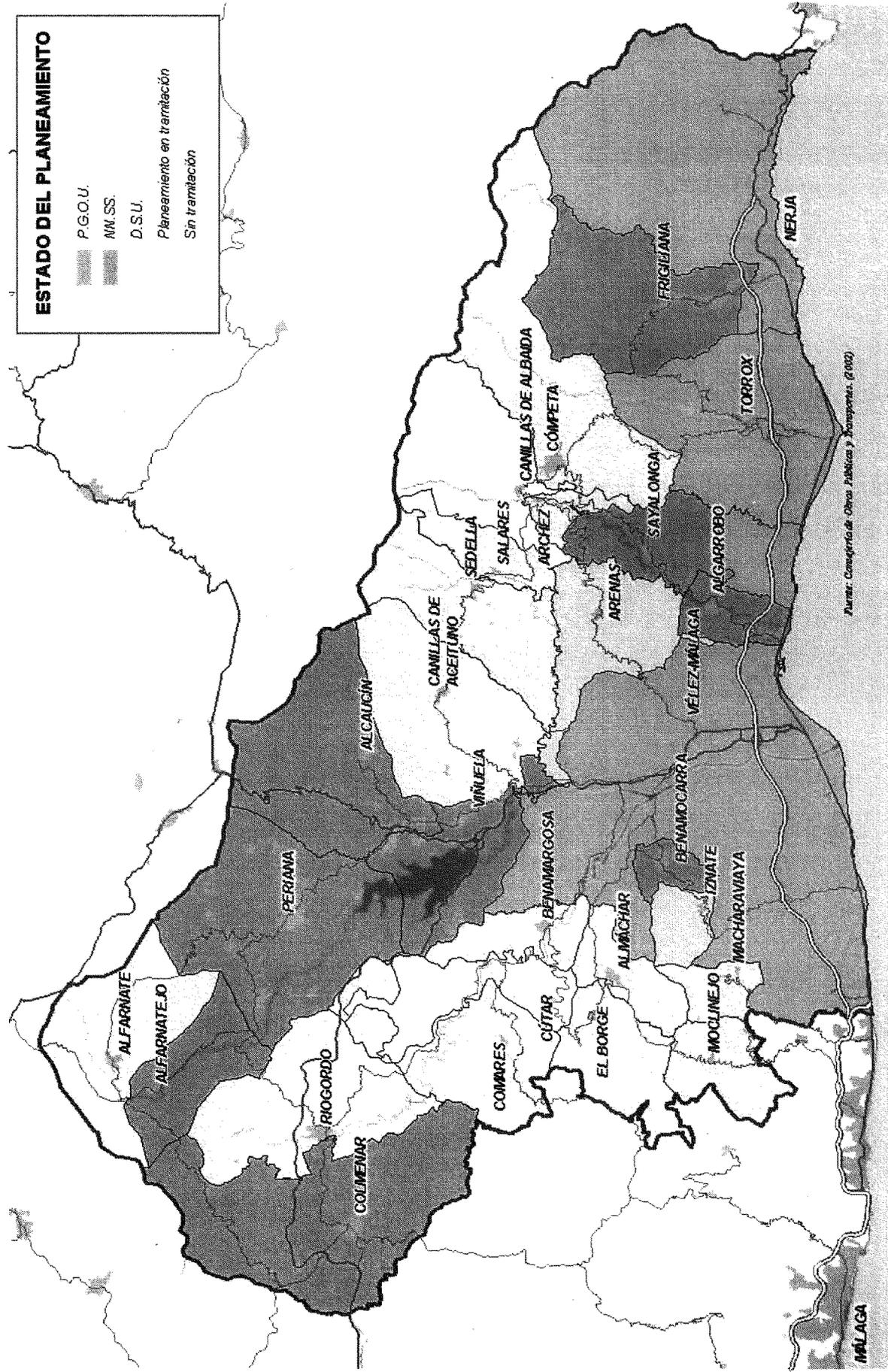
#### **Distribución de la población. 1991-1999**

Distribución	Población N° de núcleos				
	1991	1999	TCAM <sup>1</sup>	1991	1999
Cabeceras	79.381	81.891	0,39	29	29
Otros núcleos	30.149	34.862	1,81	93	96
Diseminado	6.903	7.037	0,24	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>116.433</b>	<b>123.790</b>	<b>0,77</b>	<b>122</b>	<b>125</b>

1. TCAM = Tasa de crecimiento anual medio

Fuente: Nomenclátor 1991-1999. INE e IEA





**ESTADO DEL PLANEAMIENTO**

- P.G.O.U.
- M.U.S.S.
- D.S.U.
- Planeamiento en tramitación
- Sin tramitación

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, (2006)

De cumplirse las previsiones planteadas por los municipios litorales en sus respectivas figuras de planeamiento, la superficie de suelo urbanizable alcanzará las 2.252 ha de las que el 95% están destinadas a uso residencial y residencial-turístico entendido este último como residencial de baja densidad. De acuerdo con las previsiones, en términos de vivienda supondrá un incremento aproximado de un 66% respecto de las viviendas actualmente existentes en los municipios litorales. Este proceso, de continuar así, podría agotar en las proximidades del litoral las posibilidades de un posible desarrollo turístico basado en el alojamiento hotelero, el cual es capaz de generar empleo y actividad de forma más intensa y durante un período estacional más largo.

Este acelerado desarrollo de la segunda residencia ha ido casi a la par que la dotación de servicios y equipamientos, pues en el litoral los procesos urbanísticos se han efectuado con figuras de planeamiento que han detectado las carencias existentes, de manera que las insuficiencias, especialmente en materia de depuración de vertidos, se encuentran en la actualidad en proceso de solución.

En conjunto, tanto los núcleos litorales e interiores como los diseminados de población mantienen sus principales relaciones funcionales con Vélez-Málaga, centro cabecera comarcal, que ha ido reforzando su papel incorporando nuevas funciones públicas y privadas.

Así, los núcleos de cabecera del interior presentan, cuando las tienen, unas dotaciones públicas exclusivamente relacionadas con el sistema básico de enseñanza y sanidad, de manera que todas las relaciones funcionales para la adquisición de bienes y servicios se efectúan en la capital comarcal y en algunos casos, y sólo para determinadas funciones, en Nerja, Torrox o en Málaga.

Esta circunstancia se aprecia en la propia disposición de la red principal de carreteras, que confluye en la cabecera comarcal, así como en los servicios de transportes, en los que únicamente los núcleos situados al norte y noroeste (Colmenar, Comares, Alfarnate y Alfarnatejo) priorizan sus relaciones directas con la capital antes que con Vélez-Málaga.

Por otra parte, el modelo territorial planteado por la suma de planes urbanísticos reafirma la capitalidad comarcal de Vélez-Málaga; no obstante, la ejecución de las dos potentes infraestructuras que suponen la autovía y la carretera del arco A-356 propician una nueva realidad territorial para este municipio.

Las nuevas facilidades de comunicación estrechan, por una parte, los vínculos de Vélez con los pueblos del interior y con sus diseminados pero, por otra parte, también abren posibilidades a todo el litoral y a los mismos núcleos del hinterland de Vélez que tradicionalmente han gravitado sobre el núcleo principal, de forma tal que pueden llegar a obviarse las relaciones con Vélez-Málaga recurriéndose directamente a la capital provincial.

Esta misma circunstancia hace que se produzca de forma paulatina la incorporación de la parte más occidental de La Axarquía al área de influencia metropolitana de Málaga con la consiguiente transformación a primera residencia de buena parte de los suelos actualmente destinados a segunda residencia.

## **2. La densa red viaria capilariza suficientemente el territorio pero requiere mejorar su capacidad de servicio para responder a las necesidades derivadas de nuevas demandas.**

Las infraestructuras viarias de La Axarquía mantienen, en su estructura más básica, la misma disposición que la red caminera histórica; esto es, un conjunto de viarios en dirección norte-sur que tenían por objeto la comunicación de cada uno de los núcleos del interior con la costa, como vía de salida natural de los productos primarios derivados de la agricultura.

El desarrollo de la infraestructura viaria ha seguido esta lógica histórica, que ha consistido en transformar estos caminos de conexión en ejes viarios asfaltados con unas características propias de carreteras de montaña e incorporar progresivamente los núcleos próximos entre sí situados en los mismos ejes de los valles fluviales.

Fuera de esta perspectiva local de conformación de la red de carreteras, las principales transformaciones realizadas han seguido una lógica regional, cuyo objeto ha sido servir a las relaciones de medio y largo recorrido; así, el eje viario que sigue el antiguo camino de comunicación Granada-Málaga, que mantiene este papel de articulación; el tramo del arco costero, cuya finalidad es la de conectar toda la Costa del Sol por el interior salvando el paso de la capital; y, más recientemente, la autovía, que ofrece una alternativa rápida de comunicación a la colmatada carretera costera.

Estas actuaciones, que adicionalmente sirven a las relaciones comarcales, no han terminado por estructurar todo el ámbito, de manera que en las conexiones internas siguen primando las relaciones interior-costa, faltando aún conexiones entre pares de núcleos próximos situados en contravertientes, los cuales carecen de otra comunicación entre sí que no sea las que les proporcionan los antiguos y numerosos caminos rurales que estructuran todo el territorio y que suplen las deficiencias de articulación aún existentes.

Buena parte de este sistema viario sufre en la actualidad una notable pérdida de funcionalidad a la par que hace frente a nuevas demandas derivadas del desarrollo de la actividad agrícola generada por el Plan Guaro y del incremento de la movilidad producida tanto por el aumento de la motorización como por el auge de la segunda residencia.

A su vez, la red de carácter agrícola ha sufrido un rápido deterioro por la incidencia de los procesos de erosión, deslizamientos e inundaciones y por su insuficiente mantenimiento, a lo que se une la pérdida de capilaridad que ha producido la construcción de la autovía, que ha reducido las conexiones entre ambos márgenes; en cuanto al incremento de la movilidad, la proliferación de viviendas en el medio rural, hace que en la actualidad la red de carreteras se vea afectada por multitud de nuevos accesos a urbanizaciones y diseminados que parasitan la red y la deterioran por problemas de desprendimientos, arroyadas, etc., como consecuencia de un inadecuado diseño de las conexiones y viarios de penetración.

En todo caso, la agricultura de forzados y del cultivo subtropical es la que genera las principales demandas a la red, fundamentalmente a la red secundaria. Por tanto, los problemas planteados se localizan en el entorno de esta agricultura,





donde el viario no reúne características técnicas suficientes, especialmente de pendientes, radios de curvaturas y anchura de calzada para el tráfico de vehículos pesados.

En relación con el viario local, el desarrollo de la segunda residencia de interior no genera una especial demanda de la red viaria en cuanto que la movilidad se produce en entornos locales y los problemas esenciales se derivan del deterioro de la red caminera que da soporte a las urbanizaciones y diseminados, que están dando lugar a la apertura de nuevos viarios o a la utilización de los existentes sin unas adecuadas condiciones de servicio.

Por lo que respecta al desarrollo turístico rural, la demanda sobre el viario es de índole distinta, ya que por sus propias características no es especialmente sensible a los tiempos de recorrido y si, por el contrario a las condiciones de integración paisajística del mismo, que en los últimos años adolece de una cuidada consideración.

Por último, en el litoral, la práctica eliminación del tráfico de largo recorrido ha mejorado las condiciones de uso de la N-340 que, en todo caso, se ve fuertemente demandada por los tráficos derivados de las urbanizaciones que se desarrollan en el eje costero y que continuarán desarrollándose de acuerdo con las previsiones del planeamiento urbanístico, lo que requerirá, en caso de continuar el actual modelo de entrada en peine en este viario y la falta de conexiones internas entre urbanizaciones, a una progresiva pérdida de la funcionalidad recientemente adquirida y a la necesidad de priorizar el transporte público dado la progresiva conversión de la franja litoral en un continuo edificado.

En suma, los problemas planteados por la red viaria son, esencialmente, la falta de una mayor conectividad entre los núcleos de población que permita una completa articulación de todo el sistema, la mejora de las características técnicas en determinados tramos de la red y en especial en el viario agrícola, el control de accesos a la red principal viaria y la mejora de la adecuación de las vías a las condiciones paisajísticas, orográficas y geológicas del territorio.

### **3. Las transformaciones de usos previstas precisan valorar de nuevo el balance hídrico y planificar y gestionar de manera integral las infraestructuras y servicios hidráulicos.**

Uno de los aspectos esenciales del ciclo del agua en La Axarquía es el desconocimiento sobre la disponibilidad de los recursos existentes, de forma que no es posible establecer una hipótesis plenamente fiable de sostenibilidad en relación con las perspectivas de desarrollo futuro.

La propia complejidad del ciclo del agua en las numerosas cuencas que componen el ámbito, la insuficiencia de la red hidrométrica, el desconocimiento fehaciente de las utilidades del agua, especialmente de las subterráneas, o la reducción de las disponibilidades futuras, según las previsiones oficiales publicadas por los organismos encargados del seguimiento del cambio climático, son factores que están en la base de la incertidumbre en torno al ciclo del agua que alertan sobre la necesaria discreción y la prudencia a la hora de evaluar los recursos disponibles y planificar los sistemas hídricos futuros.

En la actualidad, el balance hídrico entre recursos disponibles y demandas se salda de forma excedentaria, aunque se identifican déficits locales y temporales cuyos síntomas evidencian el empeoramiento de los recursos subterráneos más litorales y la falta de garantías en los suministros de determinados municipios del interior de La Axarquía y de algunos regadíos abastecidos mediante captación directa de cauces y manantiales. La modulación de la demanda se caracteriza por su escasa adaptación a los recursos.

La planificación hidrológica, en su horizonte a largo plazo, prevé una situación ligeramente deficitaria que sería corregida mediante transferencia de recursos hídricos desde la zona de Málaga. Los recursos futuros de procedencia interna seguirán siendo los mismos y las demandas se desglosan en dos grandes asignaciones procedentes del embalse de La Viñuela: la de los riegos del Plan Guaro, parcialmente consumida en la actualidad y la destinada a abastecimiento urbano, con una cuantía equivalente a la que se está consumiendo hoy día. Por otro lado, identifica nuevas fuentes de recursos procedentes de la regulación de los ríos Torrox y Algarrobo, de la depuración de aguas residuales urbanas o de la mejora del conocimiento de alguna unidad hidrogeológica, pero no concreta materializaciones.

Ante esta situación prevista resulta necesario realizar un reajuste en la asignación de recursos regulados con el objeto de atender las nuevas demandas urbanas y turísticas que, a tenor de los suelos urbanizables clasificados y el ritmo edificatorio registrado, experimentarán en los municipios litorales un aumento sustancial en los próximos años del orden de 16 hm<sup>3</sup>. La asignación de recursos para el Plan Guaro no está efectivamente comprometida, debido al retraso de sus materializaciones, y aunque existe margen temporal y ciertas posibilidades de responder satisfactoriamente a las iniciativas de desarrollo agrícola previstas, la expansión continuada de los regadíos tanto dentro como fuera del ámbito del Plan, desarrollados con instrumentos financieros y técnicos ajenos al mismo, están poniendo en peligro no sólo su viabilidad técnica, socioeconómica y financiera, sino que posiblemente impliquen una reducción de sus objetivos superficiales de transformación, tanto por la aparición y consolidación en su exterior de nuevas demandas de agua para regadío, como por la extensión de las infraestructuras y de los suelos turísticos y urbanos.

Por estos motivos, debe concluirse que es necesario conocer la superficie y tipologías de regadíos del ámbito, los recursos hídricos asignados y utilizados, la eficiencia en la aplicación del agua, el estado de los acuíferos, etc., con el objeto de evaluar la demanda agrícola y apoyar, en caso de existencias excedentarias, un nuevo concepto de Plan Guaro adaptado a las expectativas económicas, ambientales y territoriales del ámbito.

Aunque la viabilidad financiera está hoy en día muy cuestionada, no debe ignorarse que es posible acometer nuevas transformaciones en riego o actuaciones de mejora y modernización con recursos reutilizados procedentes de las estaciones depuradoras de aguas residuales, especialmente de las de Rincón de La Victoria, Vélez-Málaga, Manzano (Torrox-Algarrobo) y Nerja, diseñadas para la reutilización y cuya adaptación a las necesidades técnicas de las posibles zonas de riego requeriría solamente inversiones suplementarias en bombeos y conducciones.

**Balance entre recursos y demandas (hm<sup>3</sup>/año). Horizonte de 10 años**

Subsistema	Recursos disponibles			Demandas			Balance	
	Subterráneos	Superficiales	Total	Urbana	Regadío	Otras	Total	Total
II.1 (RV)	20	57	77	15	52	0,7	67	+10
II.2 (AE)	10	12	22	7	28	0,7	36	-14
TOTAL	30	69	100	22	80	1,4	103	-4

**Balance entre recursos y demandas (hm<sup>3</sup>/año). Horizonte de 20 años**

Subsistema	Recursos disponibles			Demandas			Balance	
	Subterráneos	Superficiales	Total	Urbana	Regadío	Otras	Total	Total
II.1	20	57	77	16	50	0,9	67	+10
II.2	10	12	22	8	28	0,9	36	-14
TOTAL	30	69	100	24	78	1,8	104	-4

Fuente: Plan Hidrológico de la Cuenca Sur

Estos planteamientos de reutilización determinarían un nuevo marco hídrico para el ámbito y supondrían repercusiones positivas, tales como: a) la disponibilidad a corto plazo de recursos superiores a los transferibles a largo plazo desde la zona de Málaga; b) incremento de las disponibilidades hídricas del ámbito; c) garantías para la correcta explotación de las complejas infraestructuras de depuración y el mantenimiento de los recursos turísticos en buenas condiciones ambientales e higiénico-sanitarias; y d) margen adicional de maniobra para seguir investigando en los métodos y técnicas de obtención de nuevos recursos más viables y sostenibles para los sistemas hídricos, así como el tiempo necesario para ir mejorando en la gestión integral del ciclo del agua.

En lo que se refiere a la gestión del agua, se caracteriza por su inmadurez (multiplicidad de utilizaciones independientes y poco coordinadas del recurso) y por la escasa experiencia gestora, excepción hecha de Axaragua, en los términos deseables de eficacia, eficiencia, utilización mancomunada, y gestión integral del ciclo.

Pese a que se han acometido obras de mejora, los sistemas de las zonas regables presentan funcionamientos precarios y con notables disfuncionalidades, sobre todo en cuanto a mantenimiento, rendimiento y eficiencia en la utilización del agua, especialmente en los ámbitos del Plan Guaro, Acequia de Guaro, vegas y riegos tradicionales de La Axarquía Este.

En los abastecimientos urbanos se detectan fuertes déficits infraestructurales; en La Axarquía Este las redes definen un extenso tejido infraestructural integrado por compartimentos estancos (municipios), con numerosos casos de redes de distribución que colindan con las del municipio vecino al extenderse hasta los límites municipales al objeto de prestar servicio al poblamiento en diseminado.

La complejidad y exceso de dimensionado de las redes, su precario estado de conservación y la baja tasa de renovación dificultan realizar una gestión eficaz de los servicios municipales de agua.

La renovación de redes de distribución en baja constituye, por tanto, una acción indispensable para realizar una gestión eficaz e impedir que las demandas se multipliquen; por ello, el avance en la gestión integral y mancomunada del ciclo del agua en los municipios del interior constituye una necesidad que debe inspirar proyectos de explotación conjunta que mejoren la calidad del servicio y permitan corregir los déficits de suministro detectados en algunos núcleos durante el verano.

En esta línea, la conexión Axaragua - Nerja puede constituir un nuevo instrumento tanto de acceso a nuevas disponibilidades hídricas para el abastecimiento urbano mediante la introducción en el sistema de excedentes, como para fortalecer las garantías de suministro o compensar déficit localizados. Asimismo, la conexión hidráulica de toda la costa malagueña (Costa del Sol Occidental - Málaga - Costa del Sol Oriental) puede configurarse como el instrumento que garantice los suministros urbanos incluso en futuras situaciones de emergencia.

En lo que respecta a las infraestructuras hidráulicas urbanas, debe señalarse que en materia de depuración se asiste en la actualidad a un importante proceso de ejecución de instalaciones que permitirán en plazos definidos la resolución de los problemas de contaminación en el litoral, aunque los déficits acumulados no permiten señalar que todo el ámbito pueda tener resueltas las infraestructuras sanitarias en los términos fijados por la Directiva Comunitaria 91/271/CEE.





#### 4. Una agricultura tradicional en declive y unos regadíos en expansión.

La agricultura constituye, junto al turismo, uno de los soportes principales de la economía de La Axarquía, concentrando en muchos de sus municipios la generación de empleo y renta para sus habitantes.

En los últimos años se asiste a la pérdida de efectivos agrarios en el sector y a un reajuste territorial, mensurable en un claro retroceso de la agricultura de secano en beneficio de la agricultura de regadío y de forzados, de importantes consecuencias territoriales y ambientales.

La elevada fragilidad del medio físico de La Axarquía, su orografía complicada y de fuertes pendientes, un medio natural limitado y marginal en términos productivos y proclive a la erosión, a los que se le une la difícil mecanización del campo, el envejecimiento de la población rural y el predominio del minifundismo, son factores explicativos del declive del modelo agrario tradicional; sin embargo, la complementariedad de los aprovechamientos agrarios y el sostén de su rentabilidad gracias a las ayudas de la PAC contribuyen al mantenimiento de esta agricultura de secano, aunque poco a poco está siendo abandonada por otras actividades más remunerativas o sustituida, en las zonas en que esto es posible, por una nueva agricultura más tecnificada.

La crisis estructural del sector vitivinícola, los rendimientos marginales del almendro o las incertidumbres de futuro que pesan sobre el olivar de montaña son, entre otras, las causas

del progresivo abandono de esta agricultura tradicional, que ocupa casi la mitad de la superficie cultivada de La Axarquía, y con ello el cierre, en determinados espacios del ámbito, de expectativas productivas ante las dificultades del terreno y sus deficiencias agroclimáticas. Esta tendencia tiene, a corto y medio plazo, una incidencia sustancial en la renta agraria y en el propio paisaje, en la pérdida de sus valores constitutivos y de identidad cultural y en su modelado territorial, perceptibles tanto en las características del modo de ocupación del territorio y laboreo agrícola, en los procedimientos empleados para el control de la erosión, en la propia arquitectura popular, como en las técnicas vinculadas a un modo productivo consecuente con las características del medio.

#### Estructura de los usos del suelo

Usos	Superficie (ha)	%
Forestal	37.162	37,7
Otros espacios naturales	5.713	5,8
Agrícola	51.307	52,1
Residencial	2.759	2,8
Terciario	138	0,1
Industrial	148	0,1
Extractivo	121	0,1
Infraestructuras	933	0,9
Equipamientos	159	0,2
Improductivo	142	0,1
<b>TOTAL</b>	<b>98.582</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Mapa de Usos del Suelo. 1:10.000. Elaboración propia. 2002

#### Estructura de los usos agrícolas

Tipo de agricultura	Usos agrícolas	Superficie (ha)	%
Secano	Herbáceos en secano y pastizales	6.668	13,0
	Olivar y almendral	22.624	44,1
	Viñedo	2.985	5,8
	Viñedos abandonados y zonas improductivas	6.339	12,4
	<b>TOTAL SECANO</b>	<b>38.616</b>	<b>75,3</b>
Regadío	Regadíos tradicionales	887	1,7
	Cítricos, frutales y cultivos subtropicales	7.680	15,0
	Regadíos intensivos	2.462	4,8
	Intensivo bajo plástico	1.115	2,2
	Mosaico de riegos intensivos	547	1,1
	<b>TOTAL REGADÍO</b>	<b>12.691</b>	<b>24,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>51.307</b>	<b>100,0</b>	

Fuente: Mapa de Usos del Suelo. Escala 1:10.000. Elaboración propia. 2002

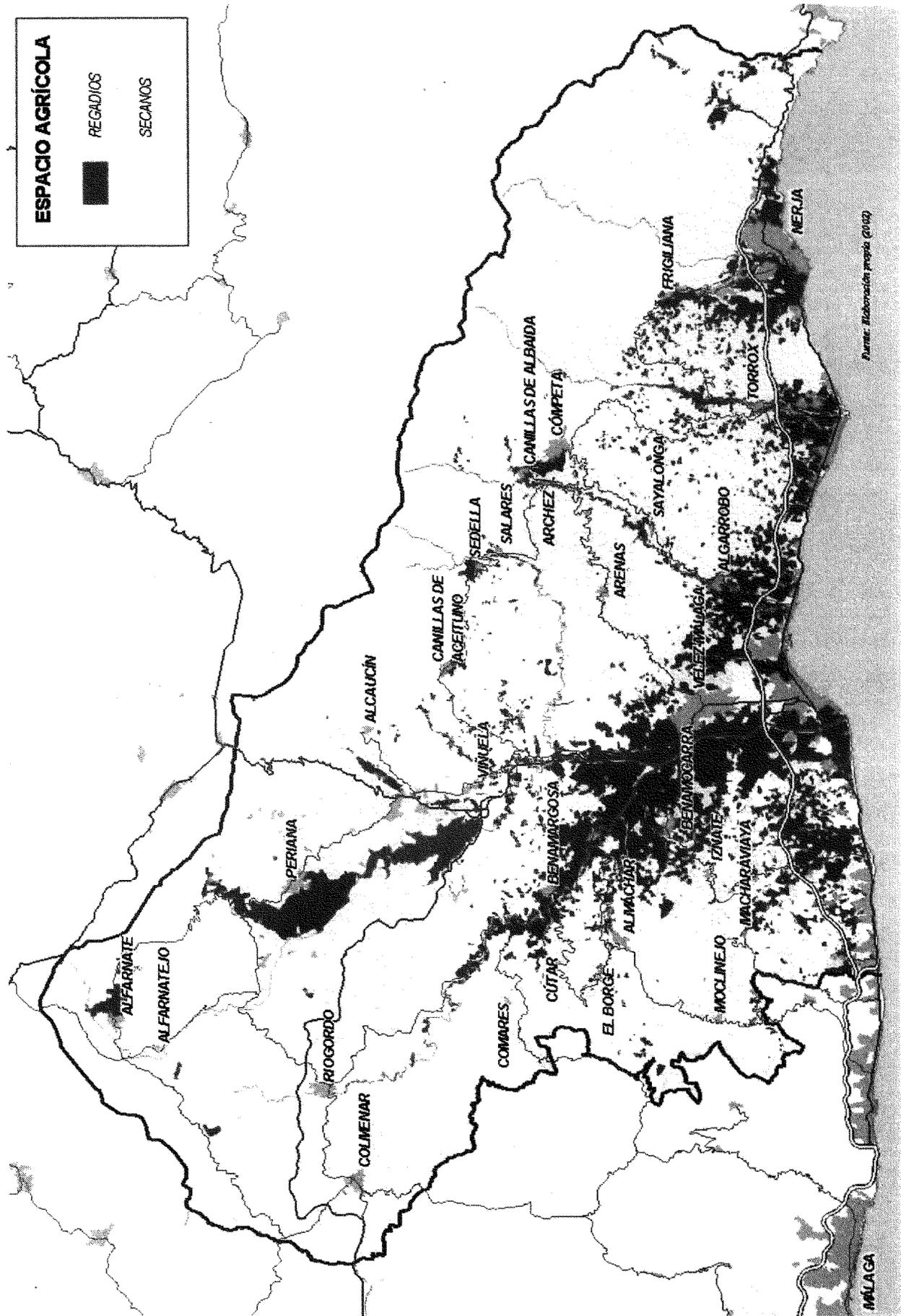
NOTA: Las superficies de la agricultura de secano, aparecen sobrevaloradas en relación a las estadísticas oficiales agrarias. Su explicación radica en que las técnicas de interpretación de fotogramas aéreos no proporcionan suficientes argumentos para su discriminación en sus diferentes situaciones productivas: activo, abandonado, producción integrada, régimen de no laboreo, etc.

Las evidentes consecuencias del abandono de las prácticas culturales, la banalización del paisaje como consecuencia de su progresiva homogeneización, el deterioro de las estructuras sustentadoras de esta economía, la pérdida de los rasgos identificadores y de su simbología, tienen como consecuencia el abandono de una cultura de siglos adaptada al medio y, por tanto, respetuosa con el mismo.

#### Estructura del parcelario

Tamaño parcela (m <sup>2</sup> )	Nº parcelas	%	Superficie (ha)	%
< 2.500	44.095	44,1	4.945	5,4
2.500 - 5.000	21.688	21,7	7.820	8,6
5.000 - 10.000	17.976	17,9	12.662	13,9
10.000 - 50.000	14.482	14,5	27.318	29,9
50.000 - 200.000	1.390	1,4	11.841	13,0
> 200.000	254	0,2	26.674	29,3
<b>Total agrario</b>	<b>99.885</b>	<b>100,0</b>	<b>91.264</b>	<b>100,0</b>
<b>Total público y urbano</b>	<b>11.542</b>		<b>7.350</b>	

Fuente: Catastro de rústica. 2002



En contraste con este proceso, en el litoral, la agricultura de regadíos acondiciona vegas fluviales y laderas, hasta cotas entorno a los 150 metros, a las necesidades derivadas de las nuevas formas de explotación agraria, y se extiende sobre el escenario litoral, unas veces compartiendo espacios, otras cediendo ámbitos tradicionales de cultivos, con una compleja interrelación con los usos urbanos y turísticos; no obstante, la fortaleza del sector residencial en sus instrumentos de apropiación del territorio tiende a truncar los lazos entre agricultura de regadíos y urbanizaciones, induciéndole a retroceder hacia el interior y, con ello, a transformar laderas con múltiples factores limitantes, tanto físicos como territoriales, y a generar importantes repercusiones ambientales y económicas derivadas de su implantación y gestión cotidiana.

En cualquier caso, esta competencia desigual por el territorio se materializa mediante numerosos procesos de desestabilización agrícola y de degradación de los entornos turísticos, exteriorizados en sus transiciones y contactos, mediante múltiples conflictos, entre otros, los visuales.

Esta agricultura, cuya imagen más expresiva es la del cultivo subtropical del aguacate y los cítricos, sustentada en factores tales como la exclusividad climática del ámbito, la estabilidad de precios o los bajos requerimientos de mano de obra, asumibles fácilmente desde la economía familiar, encuentra como factor limitante su demanda de agua y las fuertes inversiones iniciales destinadas a acondicionar los terrenos inclinados con el objeto de favorecer el cultivo, controlar el drenaje y evitar la erosión. En general, define un sector productivo que si está bien diseñado y gestionado traslada escasas exigencias sobre el territorio y el medio ambiente y aporta diversidad e identidad al paisaje.

En cambio, la agricultura de invernaderos se caracteriza por sus débiles estructuras territoriales, organizativas y de transformación o comercialización. Factores de competitividad más exigentes que los anteriores, implantaciones onerosas con el medio, y gestión poco activa e inculta del territorio y el medio ambiente (drenajes, suelos, residuos), definen un frágil sector productivo que traslada importantes externalidades negativas (riesgos hídricos, repercusiones paisajísticas, etc.) sobre el territorio litoral y degrada las condiciones ambientales de contorno del sector turístico.

Las vegas y regadíos tradicionales se encuentran en fase de modernización y mejora de la eficiencia de sus estructuras agrarias, definiendo así un mosaico de situaciones que van desde experiencias dinámicas y pioneras hasta numerosas resistencias de carácter relicto, tales como las dificultades para realizar una gestión eficaz del agua en los riegos tradicionales, los problemas para afrontar la modernización y conservación de los regadíos históricos abancalados, la inmovilidad de los arrendamientos históricos o el laboreo agrícola mediante tracción animal. Cada vez son más frecuentes las intrusiones urbanas desestabilizadoras de estos espacios.

La posible sobreexplotación del acuífero de Vélez con su recurrente amplificación temporal de efectos (intrusión salina) coincidiendo con estios y años de sequía, o la contaminación de las aguas subterráneas por compuestos utilizados en la actividad agraria, son factores ambientales estrechamente vinculados al sector productivo que introducen debili-

dad en las estructuras agrarias más litorales y tensión sobre la caja única de recursos hídricos.

### **5. Una actividad logística e industrial en desarrollo vinculada a la expansión residencial y a la influencia de la aglomeración urbana de Málaga.**

En lo que se refiere a las actividades logísticas e industriales, éstas no han tenido una presencia significativa en el ámbito y han estado ligadas tradicionalmente a la transformación de los productos agrarios.

En la última década, sin embargo, la expansión de la construcción y el crecimiento residencial han supuesto un importante incremento de las industrias auxiliares ligadas al sector así como de las actividades empresariales logísticas que, por la posición central de Vélez-Málaga en el ámbito y su dimensión poblacional, tienen en este municipio su principal desarrollo, lo que se refleja en las crecientes necesidades de suelo para actividades productivas. Este desarrollo comienza a expandirse en el litoral a otros municipios, que concentran el grueso de los suelos destinados estos usos.

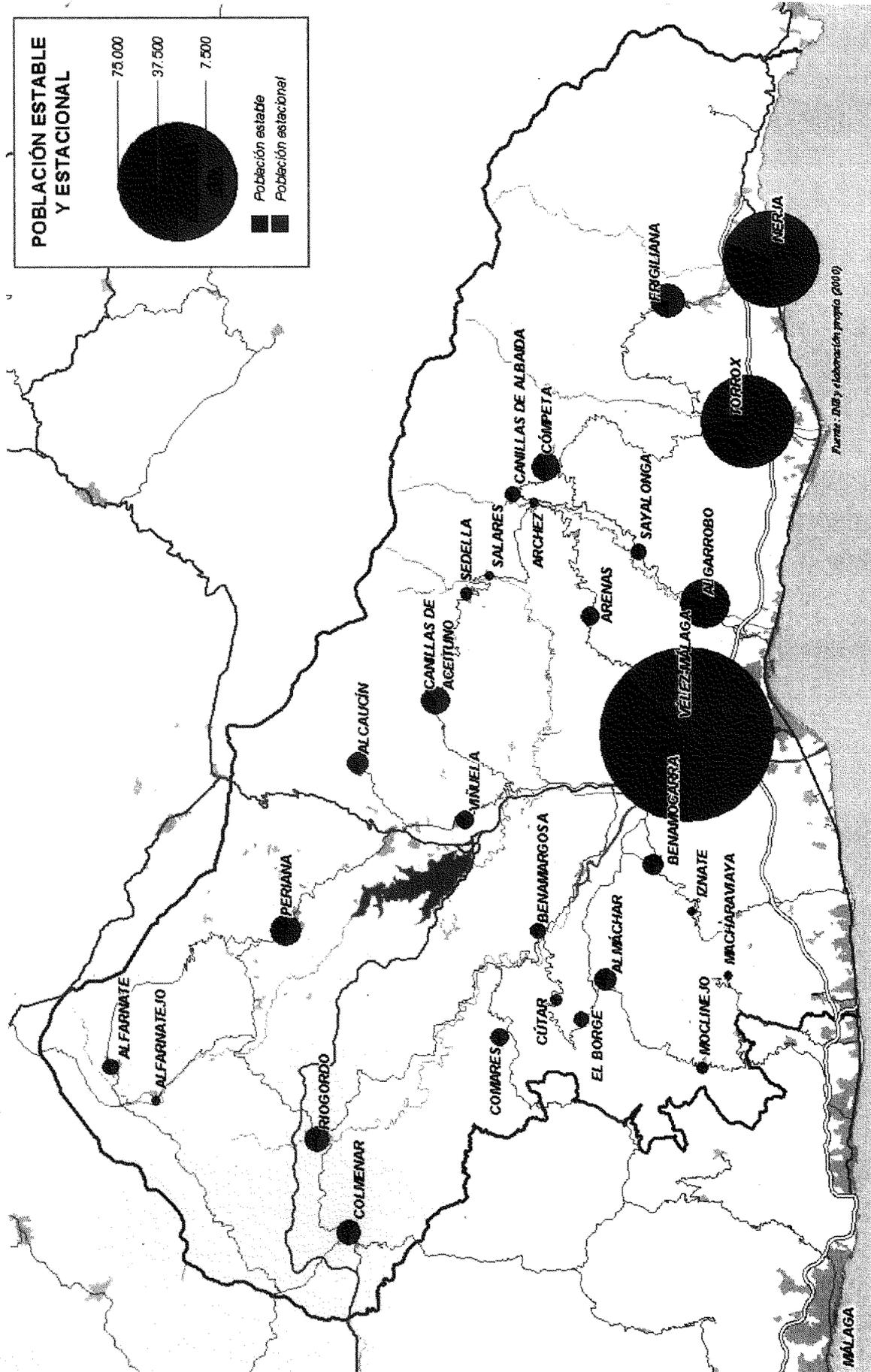
En el interior, la presencia de suelo de uso industrial aparece sólo en unos pocos municipios y está vinculado esencialmente a las actividades agropecuarias, excepto en Colmenar, que experimenta en el último quinquenio una demanda creciente de suelo para la ubicación de empresas procedentes de la capital, que buscan suelo en condiciones adecuadas de localización y de dotaciones a costes relativamente más bajos en unos tiempos de desplazamiento muy asequibles a la aglomeración urbana. Esta tendencia, a buen seguro va a continuar en el futuro alcanzando al municipio de Riogordo.

### **6. El insuficiente aprovechamiento de las potencialidades turísticas del litoral por la extensión del modelo vacacional de segunda residencia.**

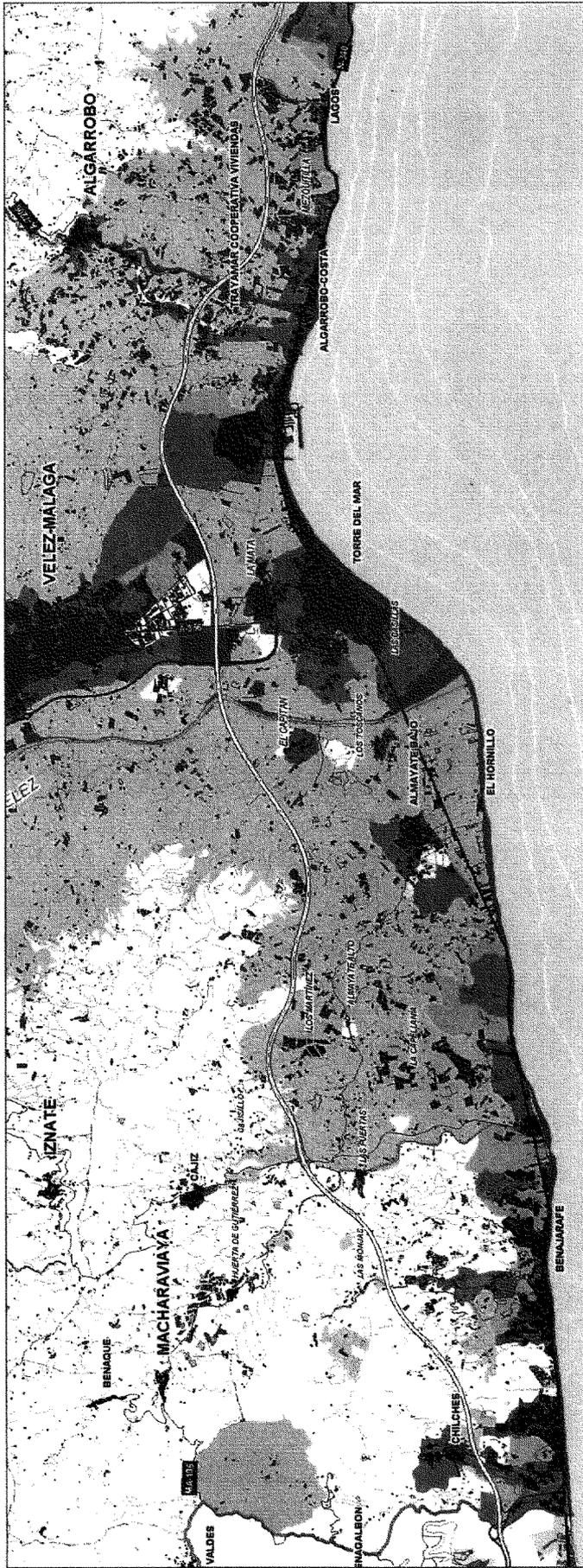
Las condiciones de partida del ámbito para desarrollar un potente y dinámico sector turístico son excelentes. Al inmejorable clima de la Costa del Sol se añade un paisaje singular, basado en la configuración topográfica y en su textura de paisaje agrario rural. Además, la buena combinación existente entre la litoralidad (playas, acantilados, actividades náuticas), los espacios de interés naturalístico y ambiental y los recursos culturales y antropológicos, diferencian netamente este territorio y le dotan de una fuerte personalidad.

Desde hace algún tiempo la situación del mercado europeo es especialmente favorable para las zonas que ofrecen condiciones para productos distintos. Por otra parte, el ámbito se encuentra ubicado en uno de los principales destinos turísticos europeos: la Costa del Sol. Ello le permite disponer de facilidades para el acceso desde puntos lejanos (aeropuerto con múltiples conexiones) y conglomerado de empresas en su entorno que facilitan la venta de servicios turísticos a un grupo muy amplio de operadores y segmentos del mercado.

Frente a esta conjunción de factores favorables (recursos y facilidades en el contexto productivo), el turismo reglado y profesional se ha desarrollado tarde, en una dimensión claramente inferior a su potencial y sólo en algunos lugares de la costa (Nerja). El raquitismo del sector turístico queda de



COSTA DEL SOL ORIENTAL - AXARQUÍA



LITORAL. CLASIFICACIÓN DE SUELOS



SUELO URBANO

SUELO URBANIZABLE

SUELO NO URBANIZABLE

SISTEMAS GENERALES

Residencial

Residencial-Turístico

Industrial

Protegido

No protegido



manifiesto por las escasas 3.596 plazas hoteleras de categoría de tres o más estrellas en 2003.

Puede concluirse, pues, que la tradición residencial del litoral de La Axarquía ha adquirido ya una dimensión suficiente para el orden territorial deseable y que las necesidades actuales se orientan más hacia la recualificación y modernización de espacios, la dotación de equipamientos turísticos que den soporte a actividades y la creación de condiciones para que se desarrolle un sector turístico atrofiado, que cuenta con un elevado potencial de desarrollo económico y territorial del turismo litoral en condiciones de sostenibilidad y que, sin embargo, está escasamente aprovechado.

En contraposición, la zona ha experimentado, desde hace años, una intensa demanda para la segunda residencia y la vivienda de temporada que aprovecha los mismos recursos y facilidades que favorecen el turismo. Con carácter general, el espacio turístico litoral de La Axarquía está siendo utilizado por residentes temporales y veraneantes y, en menor medida, por excursionistas en actividades informales y turistas.

La oferta de viviendas de temporada, en propiedad o en alquiler, es muy extensa (cerca de 50.000). Su implantación y desarrollo ha constituido durante décadas una de las principales fuentes de riqueza y dinamismo del ámbito. En la actualidad, los servicios requeridos por esta población estacional que puede rondar en algunos momentos las 200.000 personas, mantienen una parte sustancial de la actividad, empleo y renta, del ámbito.

Una parte de los veraneantes y residentes temporales que utilizan el parque de viviendas de temporada es de origen extranjero, lo cual constituye una ventaja debido a sus pautas de distribución de visitas, más repartidas a lo largo del año, y a un gasto medio diario algo superior al veraneante nacional. A pesar de ello, la fuerte concentración de esta actividad en determinados días del año es causa de graves disfunciones territoriales y de desequilibrios en el empleo, debido a los prolongados períodos de inactividad y a los problemas de congestión derivados de las fuertes concentraciones de población en verano.

La lógica general del sector residencial se fundamenta en el crecimiento cuantitativo de su oferta. Los mayores beneficios económicos y sociales se obtienen de la actividad constructiva, la cual cuenta con un contexto de mercado muy favorable gracias a una creciente demanda de segunda residencia en el conjunto de Europa. Se desprende de ello que se dan las condiciones para que la presión urbanística residencial sobre el litoral y zonas de influencia marina por vistas sea muy elevada. La tendencia a la colmatación y a la absorción de todos los recursos de suelo para promociones inmobiliarias residenciales existentes limita otras opciones territoriales y reproduce la ocupación con productos inmobiliarios, cambiantes según la demanda (del apartamento a la casa unifamiliar), estableciendo una competencia de usos que traslada costes insalvables para otras actividades productivas (agricultura y turismo).

### **7. La necesidad de mejorar la oferta de turismo en el interior e integrarla con la oferta litoral.**

La integración entre el litoral y el interior del ámbito es un hecho territorial y paisajístico basado en la amplitud del cir-

co montañoso que se desarrolla en torno a los valles de los ríos litorales. Esta integración no está plenamente trasladada al funcionamiento del espacio turístico y al aprovechamiento del potencial de desarrollo de actividades en el interior.

El valor turístico del interior descansa netamente en su interés como medio rural, con un espacio manejado y un sinfín de pequeños núcleos urbanos dotados de personalidad y atractivo en su caserío y en su trama urbana, combinado con el atractivo naturalístico y de paisaje silvestre del Parque Natural. Las posibilidades de aprovechamiento recreativo y de turismo activo de este espacio son amplias, especialmente en el Parque Natural, pero no están convenientemente desarrolladas al no existir suficientes atractivos organizados y utilizarse los recursos de manera informal.

Las oportunidades recreativas y culturales de estos recursos han sido exclusivamente protagonizadas hasta fechas recientes por veraneantes, residentes extranjeros temporales y excursionistas procedentes de Málaga y el litoral. El desarrollo propiamente turístico, correspondiente a establecimientos profesionales dedicados a prestar servicios a turistas, ha tenido una escasa presencia, si bien, en estos momentos se está viviendo un empuje significativo, centrado en fórmulas no convencionales como casas rurales con servicios, villa turística, etc., y con el apoyo de las entidades dedicadas al desarrollo rural.

Para aprovechar convenientemente las oportunidades que ofrece La Axarquía se requiere una ordenación conjunta y la definición de un modelo común, evitando los perjuicios que causa una dispersión de las políticas, especialmente en el ámbito municipal. El mejor escenario de optimización de oportunidades turísticas y recreativas está relacionado con la delimitación y cualificación de un espacio turístico de La Axarquía que aúne y valore todos sus recursos y que materialice sus oportunidades de forma compatible con la conservación del medio ambiente. En este proceso se ha de procurar una mejora sustancial del escenario en el que operan las empresas de alojamiento y de servicios turísticos con objeto de fortalecer este sector y contribuir a la generación de empleo estable y renta para los residentes.

Frente a un potencial de desarrollo turístico y recreativo basado en la sostenibilidad y en valores naturales y culturales, se destaca como el fenómeno de mayor trascendencia territorial en la actualidad, en el espacio turístico rural, la ocupación del campo por parte de numerosas viviendas de temporada; no obstante, conviene señalar que la declaración de Parque Natural de las Sierras de Tejeda, Almijara y Alhama, ha contenido el proceso de edificación dispersa en su ámbito, dando lugar a uno de los elementos de mayor valor y proyección futura del espacio turístico del interior.

El auge y crecimiento de las actividades turísticas, convencionales y no convencionales, no es comparable en dimensión con la importancia de la segunda residencia y el alquiler de temporada. No obstante, este fenómeno tiene otra significación en el interior que en el litoral y hoy es aún posible una reorientación hacia fórmulas de mejor integración territorial que permitan incrementar los mayores beneficios relativos que se desprenden de sus efectos económicos y sociales en un entorno deprimido.

## 8. El deterioro del paisaje como consecuencia de unas transformaciones no respetuosas con el medio.

El paisaje de La Axarquía es el legado de una cultura tradicional adaptada a una orografía complicada y a unos recursos naturales limitados que, encontrando secularmente las condiciones y los medios materiales de su existencia, ha transmitido una diversa gama de contenidos formales o simbólicos y de valores culturales y estéticos propios de un ajuste equilibrado entre usos, capacidades del medio y respuestas del territorio.

Este paisaje no se corresponde con los estereotipos básicos en los que los paisajes bellos se asocian con lugares poco intervenidos y con recursos naturales bien conservados, sino que se relaciona con un paisaje muy humanizado, construido palmo a palmo, y mantenido mediante una ingente labor humana de siglos siguiendo directrices de sostenibilidad y de aprovechamiento al límite de las capacidades instrumentales disponibles en otras épocas. Aunque también se reconocen evidencias más desacordes, persisten extensas zonas y numerosos elementos que permiten entender el modo de manejo tradicional de este territorio como una economía de uso correcta basada en una especial vinculación con su entorno que ha llevado a garantizar su preservación.

Este recurso se entiende en La Axarquía como un bien colectivo, donde los municipios se ven representados y comparten sus ámbitos visuales y referencias geográficas, y en la que sus pobladores han participado activamente en su confección mediante unas reglas del juego universales que difieren localmente en el modo de adaptación al terreno y sus particularidades; así, es posible distinguir varias identidades paisajísticas que cualifican y diversifican su territorio: los paisajes serranos; la zona litoral; entre ambas, la agricultura tradicional de los montes; la nueva imagen de la arboricultura; y las vegas agrarias tradicionales.

Estos paisajes se encuentran en cada caso sometidos a diferentes situaciones y procesos de evolución; así, mientras la orla externa de paisajes serranos y los valles intramontanos de Alfarnate y Alfarnatejo mantienen sus características más primigenias y, en el segundo caso, están regulados por un envidiable orden territorial y coherencia paisajística, los montes orientales, por el contrario, soportan una reciente y profunda transformación que da lugar a un fuerte contraste entre un modo de ocupación generado por una cultura popular tradicional y los nuevos modelos de utilización del espacio. Junto a ellos contrastan, a su vez, los nuevos paisajes agrícolas modelados con criterios productivos, que introducen modernas señas de identidad, propias del paisaje tecnificado de la agricultura y, en la ribera marítima, el paisaje edificado urbano-turístico, que aparece imbricado con los relieves litorales, costas acantiladas y playas, y los usos agrícolas.

La cultura tradicional popular se encuentra hoy en una crítica encrucijada en la que confluyen multitud de factores y sinergias de difícil salida, entre los que se destacan: el declive de estas comunidades rurales y, en paralelo, el abandono imparable de los espacios productivos tradicionales y la aparición de extensos territorios con apariencia de baldíos; un fuerte choque de costumbres entre lo autóctono y la modernidad, representado por actuaciones que no se adaptan

a las características del paisaje, insensibles ante el incalculable legado cultural; la irracionalidad e insostenibilidad de ciertos sectores de la nueva economía agraria dirigida por premisas de viabilidad y rentabilidad a corto plazo; o la falta de atención a unos sistemas naturales (suelos, drenajes, etc.) debilitados y descontrolados, que con el tiempo se van perfilando como factores de riesgo para los propios sistemas productivos y de relaciones de La Axarquía.

En esta situación de incertidumbre y de choque cultural se está registrando un proceso de banalización y aculturación, identificable en términos de pérdida neta de valores culturales y estéticos y de sostenibilidad agrícola, promovido por las interacciones y sinergias del binomio: retirada de la agricultura tradicional/entrada desordenada y poco respetuosa de los usos residenciales en el medio rural.

Se está produciendo, bajo la forma de la residencia rural, la aparición de una nueva identidad paisajística y territorial confeccionada por un modelo de desarrollo rural regulado por la insensibilidad cultural y ambiental y por la especulación como factor de competitividad y uso del territorio.

Así, el paisaje de La Axarquía se encuentra en un periodo de confluencia entre dos modelos de entenderlo: a) el tradicional, confeccionado por la cultura en decadencia, y b) el traído por la modernidad, con una importante inercia expansionista, muchas de las veces, ambientalmente insostenible e insensible ante el patrimonio del entorno. El primero ha creado paisaje y generado el recurso, el segundo, reconoce estas apreciables cualidades, aporta escasos valores y opera en términos de degradación y desestabilización generalizada bajo un común denominador, que estriba en la adaptación de los terrenos, cimas y laderas, a las exigencias de su actividad.

El resultado es la complejidad y dureza de las obras ejecutadas y el descuido u olvido de las inserciones paisajísticas. Fragilidad de los paisajes, abandono de la gestión por parte de sus pobladores, e intervenciones intensas y poco adaptadas a las características del medio, entre otros, son aspectos claves en la concepción de esta nueva corriente que se puede concretar en:

- Desarrollo sustentado en la pérdida neta de patrimonio natural y cultural. Las implantaciones se realizan sin ninguna conexión funcional con el espacio que les rodea; al mismo tiempo que de forma ajena a las costumbres y patrones urbanísticos y arquitectónicos dominantes o tradicionalmente aceptados, presentando una doble vertiente: la atención se reserva para los espacios interiores y productivos, en tanto que sus exteriorizaciones son agresivas con el entorno.
- Ejecución de infraestructuras y mantenimiento de las existentes sin medidas y acciones de integración en el paisaje.
- Edificación, planificada o incontrolada, con tendencia a desarrollarse sobre áreas estratégicas de gran proyección pública y espacios de calidad paisajística que grava y deteriora la imagen comarcal.
- Desarrollo desestabilizador del territorio. La edificación o los precarios aterrazamientos agrícolas constituyen la punta visible de una intervención que trae consigo una importante dotación de servicios independientes, de complejo tra-



zados por cerros y laderas (apertura de nuevos viarios, tendidos eléctricos, conducciones y depósitos de agua), diseñados y ejecutados básicamente con criterios de viabilidad económica y de rentabilidad a corto plazo, sin apenas considerar variables ambientales, paisajísticas o territoriales.

Por otra parte, los criterios de productividad y competitividad, promovidos por la actual coyuntura económica se imponen sobre unos aprovechamientos de un medio natural limitado y marginal en términos productivos, así como sobre las valoraciones sociales y culturales hasta hace bien poco existentes. Hoy, el declive de la sociedad rural y el abandono del espacio agrícola tradicional da lugar a un proceso imparable de pérdida de identidad y de valores paisajísticos y culturales, así como de homogeneización de medios, ambientes rurales y paisajes comarcales.

Los paisajes agrícolas funcionales, modelados con criterios productivos y uniformes, suponen la nueva expresión y aportación de la agricultura a los paisajes comarcales. Algunas de estas modernas señas de identidad, como la arboricultura, aportan importantes factores de equilibrio y compensación a gran escala, derivados fundamentalmente de la implantación sobre el territorio de una de sus graves carencias, los cromatismos verdes; otras, en cambio, la agricultura de invernaderos, perfilan el marco más desestructurado, desequilibrado e insostenible dentro del paisaje de La Axarquía.

Por último, en el litoral la competencia entre los usos urbanos y agrícolas han dado lugar a un proceso de desestructuración del orden territorial y de confusión y mezcla entre usos, con aparición de bolsas de marginalidad y de edificación desordenada que ponen en peligro al propio paisaje.

### **9. El incremento de los riesgos naturales como consecuencia de la insuficiente consideración de las características físicas del territorio.**

La Axarquía es un ámbito que presenta diversidad de fenómenos naturales asociados a sus condiciones de territorio montañoso y ribereño del mar y que suelen manifestarse mediante daños numerosos pero casi siempre de baja intensidad. A excepción de los terremotos, con capacidad catastrófica y amplia repercusión territorial, los demás fenómenos naturales apenas han supuesto riesgos relevantes para los asentamientos humanos, sus ámbitos productivos y sistemas de relaciones e infraestructuras.

La orografía movida y complicada como factor potenciador del desarrollo de muchos fenómenos naturales ha contribuido sólo relativamente debido a los mecanismos de adaptación al medio de los espacios productivos y de los sistemas de infraestructuras.

Así, ubicados los núcleos urbanos, caseríos y redes viarias sobre lugares elevados, y corregidas las laderas más pendientes con extensas zonas escalonadas al objeto de retener el suelo y el agua para así atemperar el régimen hídrico y obtener cosechas más abundantes, el sistema de drenaje natural de muchas zonas de La Axarquía estuvo mitigado, y dependiente de ello, sus efectos en las zonas bajas.

En las últimas décadas, estas estrategias han ido devaluándose, ya sea por el declive de la agricultura tradicional que

está descuidando el mantenimiento de las laderas abancaladas, o por la introducción de manejos con lógicas de actuación caracterizadas por la adaptación de los terrenos a los requisitos técnicos de las actividades a implantar. Las sinergias acumuladas por este binomio sobre las laderas van debilitando unos sistemas naturales que con el tiempo se perfilan como riesgos para el propio sistema productivo y para el sistema viario.

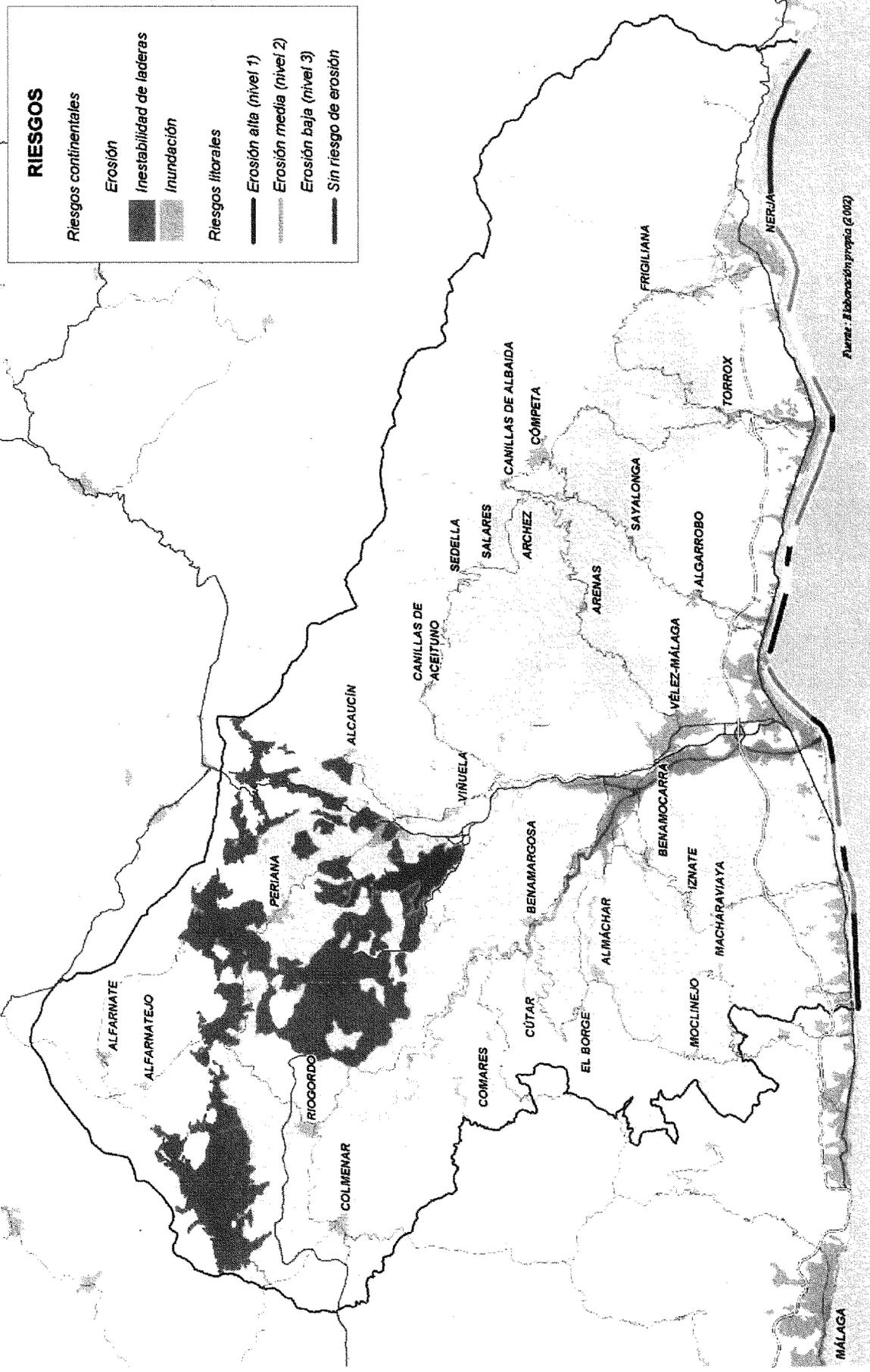
Así, las manifestaciones ordinarias y extremas del ciclo del agua constituyen hoy día el factor de riesgo más extendido en el territorio, frecuente y con mayor potencialidad de provocar daños económicos, aunque raramente catastróficos. Debido a la falta de atención prestada, el drenaje natural de los Montes, especialmente de los orientales, desestructurado y con funcionamiento descontrolado utiliza frecuentemente carreteras y numerosos caminos, casi siempre desprovistos de cunetas y de intersecciones regladas con la red, o los atraviesa indiscriminadamente acompañándose de procesos de inestabilidad de laderas, de deslizamiento de taludes viarios y de sedimentación de arrastres.

El funcionamiento torrencial de la red de drenaje se presenta como el fenómeno cotidiano con mayor potencialidad de daños, especialmente sobre carreteras, red caminera y usos emplazados en laderas bajas y medias. Durante el acontecimiento de temporales el sistema de relaciones de La Axarquía queda profundamente afectado, siendo necesarias posteriormente importantes tareas de reparación de daños.

Las inundaciones provocadas por la red de drenaje, dadas las condiciones de buena capacidad de evacuación proporcionadas por la pendiente de los cauces y ramblas, quedan relegadas a los llanos litorales y a los tramos bajos de las vegas de los ríos Iberos, Vélez, Seco, Güy, Algarrobo y Torrox. Sus principales repercusiones estriban en el anegamiento de cultivos, cortes temporales de la carretera costera (infraestructura que frecuentemente opera como elemento amplificador de las crecidas), e incidencias localizadas sobre urbanizaciones y zonas habitadas. La peligrosidad natural de las corrientes, extrema en el eje de las ramblas, se acompaña casi siempre de roturas parciales de los sistemas defensivos que introducen un componente de riesgo impredecible sobre las llanuras de inundación.

La erosión se considera como un proceso natural potenciado por la deforestación y puesta en cultivo de terrenos con excesiva pendiente o fácilmente erosionables. Constituye un problema vinculado al sistema productivo agrícola cuyos riesgos derivados se centran en la pérdida de suelo, su fertilidad y su productividad biológica, la generación de surcos de arroyada, la movilización de importantes cantidades de áridos, y el aterramiento de caminos y carreteras en zonas bajas. Las tasas de erosión más relevantes, altas o muy altas, se identifican en los Montes Occidentales y en el Pasillo de Colmenar, especialmente sobre laderas cultivadas sin prácticas de contención de suelos.

La inestabilidad de laderas y los riesgos derivados de las arcillas expansivas e hinchables son comunes y frecuentes en casi todo el Pasillo de Colmenar, definiendo un factor de debilidad territorial y requiriendo, en periodos húmedos, importantes tareas de reparación de daños en infraestructuras viarias y redes camineras. La variable pendiente operando



conjuntamente con el drenaje descontrolado también introduce multitud de interferencias (aterramientos, desprendimientos, etc.) sobre el viario de Los Montes y en otras zonas del ámbito.

Los terremotos, pese a su escasa frecuencia de aparición y corta duración, alcanzan una amplia repercusión territorial e impactos intensos sobre la sociedad que se materializan en pérdidas de vidas humanas y destrucción parcial de núcleos de población. En el contexto peninsular, La Axarquía se encuadra en el interior de la zona de máxima peligrosidad derivada de la actividad sísmica.

Se trata, pues, de un riesgo importante en el ámbito cuyos efectos pueden mitigarse mediante la aplicación de técnicas de edificación sismorresistente; por el contrario, también pueden magnificarse si se obvian las medidas especiales en los acondicionamientos del terreno (explanaciones y terraplenes), hoy día, convencionalmente realizados de forma previa al trazado de infraestructuras y a la implantación de invernaderos o edificaciones en el medio rural. En este sentido, las características del terreno de cimentación, frecuentemente creadas de forma artificial mediante rellenos y terraplenes, pueden ampliar la peligrosidad sísmica.

En el marco de estas consideraciones debe ponerse especial atención al desarrollo urbanístico aguas abajo del embalse de La Viñuela, que requiere de medidas de prevención y control ante posibles episodios catastróficos.

En lo que se refiere a la dinámica litoral, en épocas de calma relativa y de vientos moderados, las olas ejercen poco trabajo de erosión; por el contrario, en los periodos de temporal se pone de manifiesto la debilidad de un medio costero regresivo y crónicamente deficitario en áridos que cada vez cuenta con más tramos de costa regularizados mediante escolleras defensivas, al mismo tiempo que recibe con mayor frecuencia actuaciones en materia de protección y regeneración de playas. Las playas y su dinámica definen un sistema regresivo, sensible y frágil que induce a adoptar posiciones conservadoras y bien maduradas ante futuros planteamientos de utilización, más cuando la disminución de áridos removilizables por la dinámica litoral está motivada a su vez por efectos retroalimentados en cuencas y costas. De este modo, se está determinando una fachada litoral cada vez más vulnerable a los efectos de los grandes temporales.

Otros riesgos con incidencia difusa y baja potencialidad de daños derivan de la sobreexplotación de acuíferos costeros:

procesos de intrusión salina y contaminación agrícola, o de la contaminación de las aguas provocadas bien por la utilización generalizada en la agricultura de productos fitosanitarios y compuestos nitrogenados, bien por la proliferación de edificaciones residenciales en el medio rural que no cuentan con sistemas adecuados de depuración de sus aguas residuales.

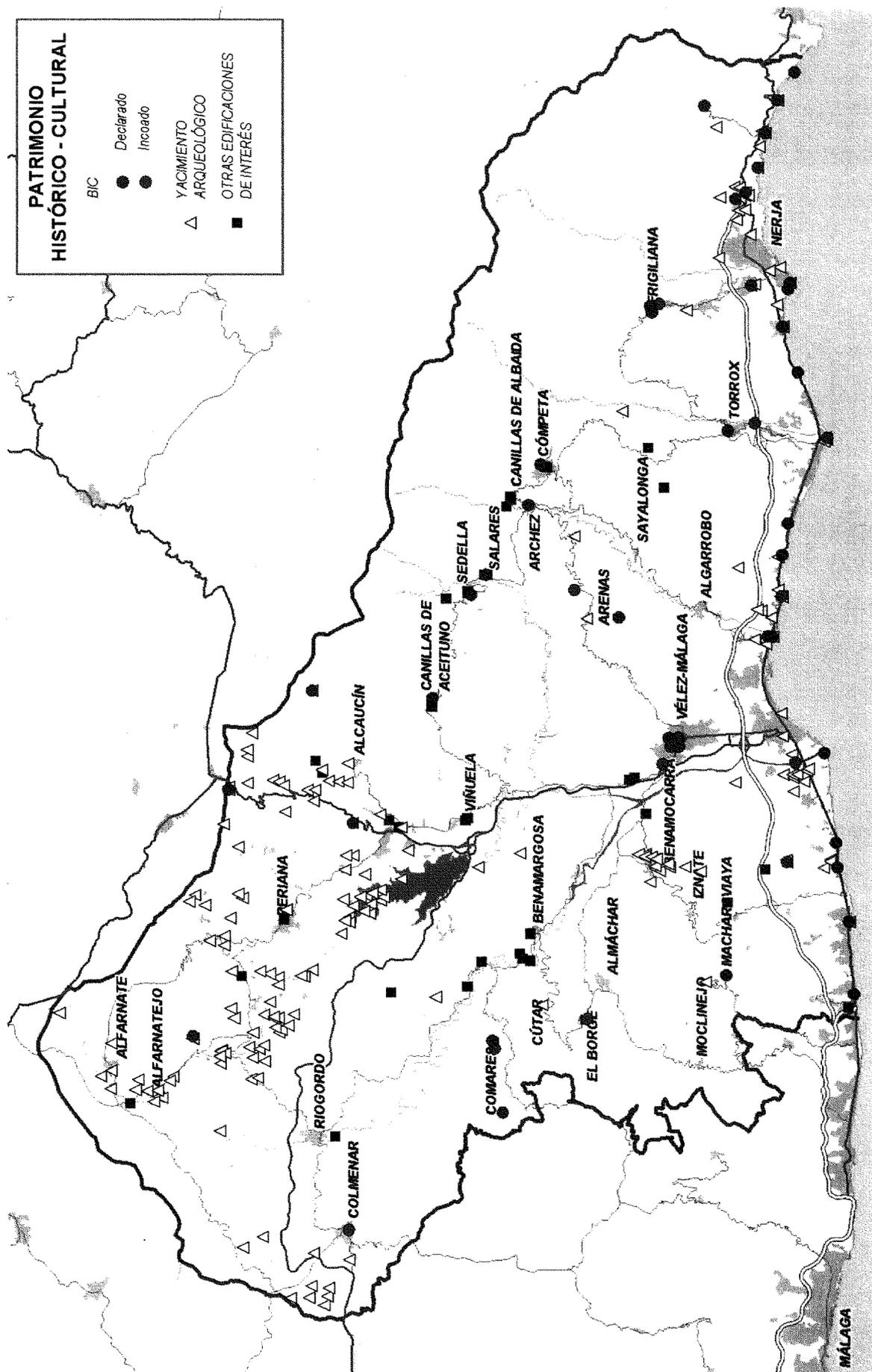
#### **10. Necesidad de potenciar el patrimonio cultural como recurso turístico y como seña de identidad del ámbito.**

El patrimonio histórico-cultural de la Costa del Sol Oriental-Axarquía representa un importante recurso turístico-territorial, dada su diversidad y riqueza y como reflejo de la identidad histórica de la comarca.

Además de los cuarenta y un elementos incluidos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, a los que habría que añadir los otros 16 elementos incoados, en la Axarquía existen numerosos restos de edificaciones o construcciones que desde nos dan muestra de las diferentes culturas y modos del aprovechamiento del territorio.

Así, los conjuntos históricos de Macharaviaya y Vélez-Málaga, la Cueva Nerja y alrededores de Maro, y los numerosos castillos, fortalezas medievales, torres defensivas y demás bienes incluidos en el Catálogo, y por tanto sometidos a un régimen de protección por la normativa sectorial, deben ser potenciados como recursos turísticos en el desarrollo del ámbito. Especial mención merece la Cueva de Nerja, pues la riqueza de sus restos arqueológicos la ratifican como uno de los asentamientos paleolíticos más importantes del Mediterráneo peninsular, y uno de los más visitados.

Junto a estos bienes protegidos, existen otros posibles elementos de interés cultural, con potencialidad para promover el desarrollo turístico de la comarca. Este es el caso de los conjuntos urbanos de la mayoría de los pueblos de la Axarquía, de interés desde el punto de vista paisajístico y arquitectónico, entre los que cabe destacar, además de los declarados o incoados, Salares, por el barrio morisco, puente y almar; Comares, por la disposición de su núcleo urbano sobre un escarpado monte; y Cómpeta, por sus calles empinadas con tradicionales casas árabes. Las edificaciones rurales constituyen, asimismo, un patrimonio de interés para el reconocimiento de la identidad comarcal. Entre estas edificaciones destacan los cortijos, los molinos hidráulicos de origen andalusí y morisco, las almazaras, lagares pozos, fuentes, y norias que se reparten por todo el territorio.



**CATALOGO GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ANDALUZ**

<b>Municipio</b>	<b>Denominación</b>	<b>Tipología</b>	<b>Estado</b>
Alcaucín	Castillo El Alcázar	Monumento	Declarado
	Castillo de Zafía	Monumento	Declarado
	Cueva del Boquete de Zafarraya	Zona Arqueológica	Declarado
Alfarnatejo	Abrigos del Tajo de Vilo	Monumento	Declarado
Algarrobo	Torre Derecha o Nueva	Monumento	Declarado
	Torre Ladeada o del Portichuelo	Monumento	Declarado
Archez	Alminar de la Villa	Monumento	Declarado
Arenas	Castillo de Bentomiz	Monumento	Declarado
	Parroquia de la Concepción en Daimalos	Monumento	Incoado
Canillas de Aceituno	El Castillo	Monumento	Declarado
Colmenar	Ermita de la Candelaria	Monumento	Incoado
Comares	Aljibe árabe de Mazmullar	Monumento	Declarado
	Parroquia Nuestra Sra. de la Encarnación	Monumento	Incoado
	El Castillo-Cementerio	Monumento	Declarado
Cómpeta	El Castillo	Monumento	Declarado
El Borge	Iglesia Nuestra Sra. del Rosario	Monumento	Incoado
Frigiliana	Escudo del Ingenio	Monumento	Declarado
	Conjunto Histórico	Paraje Pintoresco	Incoado
	El Castillo	Monumento	Declarado
Macharaviaya	La Villa	Conjunto Histórico	Declarado
Nerja	Torrecilla de Nerja	Monumento	Declarado
	Castillejo del Río de la Miel	Monumento	Declarado
	Torre Vigía Chucho	Monumento	Declarado
	Torre Vigía del Pino	Monumento	Declarado
	Torre Vigía de Macaca	Monumento	Declarado
	Torre Vigía de Maro	Monumento	Declarado
	Torre Vigía de la Caleta	Monumento	Declarado
	El Castillo	Monumento	Declarado
	Torre Vigía Arroyo de la Miel	Monumento	Declarado
	Alrededores de Maro. Cueva de Nerja	Paisaje Pintoresco	Declarado
Cueva de Nerja	Monumento	Declarado	
Salares	Alminar de la Villa	Monumento	Declarado
Sedella	El Castillo	Monumento	Declarado
Torrox	Villa romana del Faro de Torrox	Zona Arqueológica	Incoado
	Convento Ntra. Sra. de las Nieves	Monumento	Incoado
	Torre Vigía de Calaceite	Monumento	Declarado
	El Castillo	Monumento	Declarado
	Torre de Güil o del Morche	Monumento	Declarado
Vélez-Málaga	Claustro Exconvento S. José de la Soledad	Monumento	Incoado
	Iglesia San Juan Bautista	Monumento	Incoado
	El Castillo	Monumento	Declarado
	Monasterio de las Carmelitas Descalzas	Monumento	Incoado
	Convento Ntra. Sra. de Gracia	Monumento	Incoado
	Parte antigua ciudad	Conjunto Histórico	Declarado
	Torre Vigía de Moya	Monumento	Declarado
	Castillo o Casa-Fuerte del Marqués	Monumento	Declarado
	Torre Vigía de Lagos	Monumento	Declarado
	Torre Vigía del Jaral	Monumento	Declarado
	Castillo de Almayate	Monumento	Declarado
	Torre Vigía de Chilches	Monumento	Declarado
	Torre Vigía de la Boca del Río Vélez	Monumento	Declarado
	Real Convento de Santiago	Monumento	Declarado
	Ermita Ntra. Sra. de la Cabeza	Monumento	Incoado
	Casa de Cervantes	Monumento	Incoado
	Camarin de María Santísima de la Piedad	Monumento	Incoado
Desembocadura del río Algarrobo que comprende: Morro de Mezquitilla, Chorreras y Trayamar	Zona Arqueológica	Incoado	
Desembocadura del Río Vélez que comprende: Cerro del Peñón, Cerro del Mar, Colina de Toscanos, Alarcón y Jardín	Zona Arqueológica	Incoado	

**PATRIMONIO ETNOLÓGICO DE INTERÉS TERRITORIAL**

<b>Municipio</b>	<b>Denominación</b>	<b>Tipología</b>	<b>Actividad</b>
Alcaucín	Cooperativa San Miguel	Almazara	Oleicultura
	Molino de San Sebastián	Molino harinero	Molinería
	Molino Altero	Molino harinero	Molinería
	Molino Quemado	Molino harinero	Molinería
Alfarnatejo	Molino de Gangarra	Molino harinero	Molinería
Benamargosa	Molino La Vapora	Molino harinero	Molinería
	El Molino	Almazara	Oleicultura
El Borge	Molino Quintana	Almazara	Oleicultura
	Molino de José el de Quico	Almazara	Oleicultura
Canillas de Aceituno	Fábrica de Aceite Ntra. Sra. de la Cabeza	Almazara	Oleicultura
Canillas de Albaida	El Molino	Almazara	Oleicultura
	Panificadora Ntra. Sra. del Perpetuo Socorro	Fábrica Harina.	Panadería
	El Molinillo	Molino harinero	Molinería
Comares	El Molino	Almazara	Oleicultura, Hostelería
Cómpeta	La Bodega	Bodega- Lagar	Vinicultura, Restauración
	Molino de Manuel Navas	Almazara	Oleicultura
Cútar	Molino Martínez	Molino harinero	Molinería
	Pozo de la Noria	Pozo de agua	Abastecimiento, Agua
	Molino San José	Almazara	Oleicultura
	La Molina	Almazara	Oleicultura
Periana	Molino de las Lavaderas	Molino harinero.	Panadería, Molinería
	Destilería de Alcohol	Destilería	Produc. Aguardiente y Licor. Restauración
Riogordo	Molino Virgen de Belén	Molino harinero	Molinería
Salares	Bodega de José Félix	Bodega	Vinicultura
	Lagar de José Félix	Lagar	Vinicultura
	Lagar de Federico	Lagar	Vinicultura
	Bodega y Machota de Federico	Bodega- Lagar	Vinicultura
	Molino de Josélana	Almazara	Oleicultura
Sedella	El Lagar de Mari Carmen	Lagar	Vinicultura
	El Molino	Almazara	Oleicultura
	Molino de Frasquito el Molinero	Molino	Molinería
	Molino de Sedella	Molino harinero hidráulico	museo
Torrox	Cortijo Capitán	almazara hidráulica	Mixto viña para vino y pasas y olivar
	Molino Isidro	almazara hidráulica	segunda residencia
Viñuela	La Fragua	Fragua	Forja
	El Molino	Almazara	Oleicultura
Vélez-Málaga	Tejar	Tejares	Producción Teja
	El Trapiche	Trapiches, Almazara, Molino harinero	Oleicultura, Molinería, Producción azúcar
	La Noria	Norias, Pozos de agua, Acueductos	Abastecimiento agua
	Hacienda del Conde	Viña para producción de pasas	turismo residencial
	Lagar de Campos	Viña y lagar para la producción de pasas	segunda residencia
	Lagar de Gálvez	Mixto viña y olivar	edificio de servicio de explotación agricultura tropical

### 3. EL ESCENARIO TENDENCIAL

#### 3.1. INTRODUCCIÓN

Según ha quedado de manifiesto en el Diagnóstico, la dinámica territorial de este ámbito está sometida a procesos muy vivos y con gran capacidad transformadora. De hecho, el momento se caracteriza por un elevado grado de incertidumbre derivado de la aparición de fuertes tensiones constructivas, de las cuales no se conoce bien ni su dimensión, ni su alcance, ni sus patrones de conducta.

No es posible establecer objetivos y estrategia de ordenación sin establecer una interpretación prospectiva de cual sería el escenario de evolución tendencial más probable en ausencia de Plan. Es decir, antes de formular la ordenación propuesta para este ámbito se debe describir de forma sencilla los principales trazos que definen la situación hacia la que tiende La Axarquía, considerando tanto los patrones de evolución internos como el efecto probable de las principales fuerzas que inciden sobre este ámbito.

Sin este escenario tendencial no es posible entender las propuestas del Plan. Una vez formulados los objetivos del Plan, el diseño de medidas reguladoras y de inversión, consecuente con dichos objetivos, está totalmente condicionado por la interpretación que se realice de la evolución futura de este territorio y sus principales variables.

Por otra parte, la formulación de un escenario tendencial es un ingrediente imprescindible para una evaluación ambiental de los contenidos propositivos de este Plan.

#### 3.2. SITUACIÓN ACTUAL

La Axarquía tiene hoy 133.000 habitantes de derecho que ocupan 38.000 viviendas principales y 60.000 viviendas de ocupación temporal. Además cuenta con casi 3.600 plazas en hoteles y 4.000 en campamentos turísticos.

La evolución demográfica es de un crecimiento interanual medio del 1,08%, con una marcada diferencia entre la banda litoral (1,47%) y el interior (0,16%). La evolución de viviendas, sin embargo, crece a un ritmo del 3%, fuertemente en el litoral, un alto ritmo en la primera corona de municipios colindantes con el litoral y con una tasa claramente inferior en el interior.

Estas edificaciones residenciales, junto con sus instalaciones asociadas de servicios urbanos y espacios productivos industriales, ocupan una superficie de 2.350 hectáreas de suelo urbano clasificado. El consumo de agua actual en el medio urbano de los municipios litorales es de unos 16,5 hm<sup>3</sup>/año.

La actividad agrícola tradicional, localizada en el interior, se ha reducido notablemente, predominando las parcelas semiabandonadas o con cultivos leñosos con escaso mantenimiento. En el litoral, destaca la existencia de una agricultura de regadío realizada con técnicas más modernas (invernaderos principalmente) que cuenta en parte con las infraestructuras de distribución de agua del plan Guaro. Las previsiones de este Plan están muy lejos de cumplirse ya que no existen condiciones favorables para la implantación de una actividad agrícola viable en todo el ámbito.

#### 3.3. SITUACIÓN PLANIFICADA

El planeamiento urbanístico ha clasificado suelo para 35.000 viviendas en urbanizable sectorizado y otras 13.000 viviendas en no sectorizado. El suelo urbanizable ya clasificado supone unas 2.250 hectáreas adicionales al suelo urbano.

Entre los sectores clasificados como urbanizable hay que destacar un sector que prevé un campo de golf, hotel y viviendas con una necesidad de agua estimada de 1,07 hm<sup>3</sup>/año.

El conjunto del suelo ya clasificado supone un incremento de demanda de otros 16,5 hm<sup>3</sup>/año. 7,8 hm<sup>3</sup>/año correspondientes al suelo sectorizado, 4,63 hm<sup>3</sup>/año al no sectorizado y 1,07 al sector con campo de golf.

Una parte considerable de esta superficie clasificada como suelo urbanizable se localiza en el ámbito planificado del Plan Guaro. Lo cual representa de hecho una reducción de suelo agrícola previsto y del consumo de agua asignado al uso agrícola.

#### 3.4. CONSIDERACIONES SOBRE LA DEMANDA

El principal fenómeno territorial de los próximos años será la urbanización del suelo para construcción de viviendas. La demanda de viviendas está alimentada por diferentes segmentos que actúan en proporciones y condiciones diferentes de precio y tipología. La ordenación territorial debe considerar estos diferentes componentes de la demanda, pero no puede plantearse un modelo de prioridad estricto para unos u otros dado que el mercado de vivienda no segrega en función de estos segmentos, sino que las ofertas y promociones son finalmente adquiridas por integrantes de cualquiera de los segmentos, independientemente de su orientación inicial como producto inmobiliario.

En la actualidad se pueden identificar los siguientes segmentos de demanda:

- Demanda de viviendas para el crecimiento demográfico vegetativo del ámbito. Se puede estimar en unas 500 viviendas/año.
- Demanda de vivienda principal para traslados de residencia desde la aglomeración urbana de Málaga. No es posible determinar su dimensión, si bien existen indicios de crecimiento.
- Demanda de segunda residencia con compradores nacionales, especialmente de Madrid (AVE a dos horas y media). No se conoce su dimensión, aunque es muy probable que crezca exponencialmente a partir de la finalización de la conexión de alta velocidad.
- Demanda de segunda residencia en transición hacia principal (inmigrantes climáticos en proceso de consolidación de su estancia en el ámbito). Se trata de compradores o promotores de su propia vivienda que adquieren o promueven pensando en un uso vacacional durante unos pocos años y un traslado progresivo de residencia a partir de su jubilación. Una parte de este segmento tiene mucha proclividad hacia la vivienda aislada en el campo.

- Demanda de primera vivienda para residentes extranjeros con diez meses de ocupación (inmigrantes climáticos). Este el segmento de mayor incertidumbre y mayor capacidad de crecimiento. La motivación principal de los compradores está relacionada con la bondad climática, una parte de este segmento valora además el paisaje y el modo de vida de La Axarquía. Es muy probable que el crecimiento de demanda de los climáticos sea explosivo y que abarque a todo tipo de subsegmentos y patrones de preferencia.
- Demanda de viviendas para alquiler vacacional. Se trata de viviendas de nueva planta o modernizadas que se destinan al alquiler durante períodos no superiores a un mes. Es un segmento alimentado por los precios pagados por los inquilinos extranjeros. Su dimensión es reducida, en comparación con la demanda de vivienda para la adquisición, pero tiene perfiles de rentabilidad social que deben ser destacados.
- Demanda de promociones inmobiliarias compuestas de residencial, hotel y campo de golf. Se trata de la fórmula más extendida de promociones inmobiliarias de dimensión superior a las 200 viviendas. El mercado inmobiliario de la vivienda vacacional o de nuevos residentes está marcado por el entorno de golf, la inserción de las viviendas en un campo de golf les proporciona unos atributos y un atractivo que convierte a esta fórmula en la preferida por los grandes promotores. Los datos de proyectos en estudio en el ámbito sitúan esta demanda en una cifra próxima a las 600 hectáreas.

### 3.5. ESCENARIO TENDENCIAL

La evolución más probable del ámbito para los próximos años, en ausencia de Plan de Ordenación del Territorio, queda caracterizada por lo siguiente:

1. La demanda de vivienda estará fuertemente alimentada por la pujanza compradora de los mercados europeos (inmigrantes climáticos) y la segunda residencia.
2. Los municipios litorales tenderán a clasificar la totalidad del suelo existente entre la costa y la autovía.
3. Se registrarán demandas para operaciones urbanísticas con campo de golf en un número superior a diez.
4. En el interior de La Axarquía el uso del suelo estará marcado por un abandono progresivo y generalizado de la agricultura y el manejo del campo.
5. Se intensificará la propensión a la construcción de viviendas en el interior en parcelas agrarias calificadas como no urbanizable y carentes de servicios urbanísticos.

Estas transformaciones del uso del suelo y del espacio urbano supondrán cambios profundos en la franja localizada entre la autovía y la costa. En esta franja se estima que será finalmente urbanizada una superficie de unas 3.150 ha; de las cuales 1.250 ha serán de ciudad y urbanizaciones de media densidad, 940 ha de urbanizaciones de baja densidad y 940 ha de urbanizaciones de campos de golf y baja densidad.

Una parte de estos crecimientos situados al sur de la autovía, y de otros situados al norte, se realizarán en la superficie agrícola del Plan Guaro. Lo cual supone una reducción de los consumos de agua agrícolas. En el horizonte más intenso de esta sustitución se estima el volumen de agua afectado en unos 16,5 hm<sup>3</sup>/año.

En relación con las demandas de agua las previsiones asociadas a crecimientos no contemplados en planeamiento vigente en 2005, se sitúan en unos 25,8 hm<sup>3</sup>/año adicionales, lo que sumado al consumo actual y al desarrollo ya planificado (16,5 hm<sup>3</sup>/año + 16,5 hm<sup>3</sup>/año) sitúa la previsión tendencial, en ausencia de Plan de Ordenación del Territorio, en una cifra próxima a los 60 hm<sup>3</sup>/año.

La primera opción de obtención de recursos para el riego de campos de golf es la reutilización de aguas depuradas, la cual puede alcanzar un volumen máximo de 4 hm<sup>3</sup>/año. El resto, del agua necesaria para los desarrollos urbanísticos que se derivan de este escenario tendencial, solo puede ser obtenida de la reasignación de uso del agua del Plan Guaro y de instalaciones de desalación.

# MEMORIA DE ORDENACIÓN

## 1. OBJETIVOS GENERALES

El ámbito de la Costa del Sol Oriental-Axarquía es un territorio de oportunidades. Sus características climáticas, paisajísticas, de litoralidad y de posición territorial en el eje sur-mediterráneo de Andalucía constituyen los elementos básicos en los que se sustenta su potencial, basado en la actualidad principalmente en la agricultura y el turismo.

Este territorio se encuentra en un momento crítico, un cambio trascendente en sus transformaciones territoriales protagonizado por las nuevas demandas residenciales. El Plan debe orientar estos nuevos procesos y darles una respuesta positiva, sin afectar a la conservación de los recursos naturales no renovables, a los ecosistemas valiosos y a la identidad territorial.

La estrategia del Plan se sitúa en la perspectiva de potenciar estas oportunidades y promover otras nuevas, removiendo los obstáculos y aprovechando las ventajas potenciales existentes para apoyar de forma ordenada el desarrollo territorial de este ámbito. A estos efectos, los contenidos del Plan se concretan en un modelo de ordenación dirigido a la consecución de los siguientes objetivos generales:

### OBJETIVO 1. CONTRIBUIR A UNA MAYOR INTEGRACIÓN DEL LITORAL EN EL EJE COSTERO DE LA COSTA DEL SOL

El ámbito del Plan ha visto mejorado su posición territorial en el litoral con la puesta en servicio hace pocos años de la autovía del Mediterráneo, que refuerza la articulación del ámbito con todo el eje costero tanto hacia Málaga como hacia la costa granadina.

Las previsiones de desarrollo futuro de la zona están asociadas, por un lado, al incremento de la población estacional y a la inmigración de población procedente del extranjero tanto por motivo laboral como no laboral, por otro, al desarrollo paulatino del sector turístico y, finalmente, por una demanda cada vez más creciente de habitantes de la capital que, debido a la mejora de la accesibilidad general del ámbito, mantienen su lugar de trabajo y buscan su vivienda fuera de Málaga o convierten la segunda vivienda en vivienda permanente.

La consecuencia de este proceso es un incremento de la movilidad general en los desplazamientos de corto y medio recorrido en la franja costera.

*El Plan ha de contribuir a una integración progresiva y equilibrada de este ámbito en el conjunto de la Costa del Sol, consolidando un papel propio en este contexto amplio del litoral, pero participando del esquema de interrelaciones que se establecen entre usos y de movilidad general, por motivos diversos.*

### OBJETIVO 2. POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y DE TRANSPORTES Y DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS.

La Axarquía ha tenido históricamente un modelo diseminado de asentamientos que se mantiene en la actualidad, pero que sufre un retroceso a partir de los años sesenta del pasado siglo en que se produce un abandono masivo de la población rural hacia los grandes centros urbanos y hacia la costa.

Este modelo histórico de ocupación territorial vinculado a la explotación de los recursos primarios para el autoconsumo o la exportación hacia el exterior a través del litoral, se apoyaba en una extensa red caminera de relación entre asentamientos y de éstos con las zonas agrícolas. Parte de esta red se reconvierte en el sistema de carreteras que hoy conocemos, y su configuración y estructura responde básicamente al objetivo de relacionar el interior con la costa.

La construcción de la autovía, el confort climático del ámbito, la presencia de importantes recursos ambientales y paisajísticos y la declaración del Parque Natural de la Sierra de Tejada, Almijara y Alhama han potenciado el interior de La Axarquía como espacio residencial atractivo, dando lugar al resurgimiento del modelo histórico de ocupación territorial dispersa.

Esta nueva situación va a demandar una nueva consideración del sistema de infraestructuras viarias y del sistema de transportes, que deben estar vinculados con las dotaciones de equipamiento público para atender a las necesidades de la población.

La decisión de localización de equipamientos bien estructurados y regularmente repartidos en el territorio junto con una consideración de la red viaria y de transportes desde la perspectiva de los procesos actuales y del modelo que se adopte es una cuestión ineludible para este Plan.

*El Plan debe establecer el esquema de articulación que permita una adecuada accesibilidad a las distintas partes del territorio interior de La Axarquía y prever un modelo territorial de distribución y acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal.*

### OBJETIVO 3. PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS RESIDENCIALES, TURÍSTICOS E INDUSTRIALES DEL INTERIOR DE LA AXARQUÍA QUE ASEGURE SU ADECUADA INTEGRACIÓN EN EL TERRITORIO.

El desarrollo de los usos residenciales en el interior de La Axarquía se ha producido de forma explosiva en los últimos años. Este desarrollo ha tenido lugar en la mayor parte de los casos sin un adecuado control, ya que buena parte de los municipios del ámbito carecen o no cuentan con la figura de ordenación adecuada que permita regular estos procesos.

La vivienda aislada destinada a segunda residencia es el modelo predominante y las demandas se han visto propiciadas por la crisis de la agricultura de secano y del regadío tradicional, que ha contribuido a la entrada en el mercado inmobiliario del parcelario rural, y a un sistema de caminos muy denso que facilita el acceso territorial. El modelo resultante de ocupación de las líneas de cumbres, solanas y zonas

más elevadas y de gran potencial de vistas modifica el sistema tradicional de la vivienda aislada en el medio rural, vinculada exclusivamente a la actividad agraria.

Este modelo, por otra parte, presenta diferencias sustanciales entre municipios, habida cuenta el tratamiento diferenciado que hacen del medio rural aquéllos que cuentan con planeamiento urbanístico o las decisiones circunstanciales adoptadas por los que no cuentan con ninguna figura de planeamiento, así como por las disponibilidades del recurso hídrico.

En lo que respecta al turismo rural se hace necesario definir un modelo territorial que permita ordenar el proceso de localización de las actuaciones turísticas de alojamiento y equipamiento complementario, que en la actualidad comienzan a desarrollarse de forma incipiente.

Finalmente, en lo que respecta a las incipientes actividades industriales que se localizan en esta zona, es también preciso que el modelo territorial que se defina permita integrar las mismas con el resto de uso productivos de manera ordenada y sostenible.

*El Plan debe establecer los criterios de actuación generales para propiciar el desarrollo urbanístico, garantizando las dotaciones de equipamientos y servicios y el respeto a los valores ambientales y paisajísticos del territorio; unificar criterios básicos de ordenación para evitar las disfunciones derivadas de tolerancias discriminantes entre municipios y establecer las determinaciones para el desarrollo de los usos residenciales.*

#### OBJETIVO 4. DOTAR A LA FRANJA LITORAL DE UN MODELO DE ORDENACIÓN QUE RESUELVA LAS TENSIONES ENTRE LOS DISTINTOS USOS.

El litoral de la Costa del Sol Oriental-Axarquía es un espacio en el que se entremezclan múltiples usos y donde el proceso de desarrollo residencial y de las actividades productivas de base urbana, en pleno crecimiento, está sustituyendo paulatinamente a los usos tradicionales agrícolas.

La tendencia a la transformación de la franja costera está originando una fuerte competencia entre, por una parte, los usos residenciales de primera residencia vinculados al normal crecimiento de la población, con la segunda residencia y usos turísticos y, por otra parte, entre estos usos de base urbana, a los que deben sumarse la malla de infraestructuras, centros comerciales y dotaciones diversas distribuidas de forma difusa en el territorio, con la agricultura de invernadero o la vinculada a los cultivos subtropicales.

Los procesos en desarrollo se han acelerado en los últimos años y las tendencias de crecimiento permiten augurar un incremento de las tensiones entre usos por el acceso y disfrute de los recursos, principalmente suelo y agua.

Se hace necesario establecer el modelo de ordenación de la franja litoral, modelo que más allá de las peculiaridades locales (municipales) ha de efectuarse de forma coherente a fin de evitar disfunciones derivadas de la división administrativa municipal del territorio.

*El Plan debe ser el instrumento que desde una visión comarcal permita una ordenación coherente de las infraestructuras y dotaciones supramunicipales y facilite que los distintos planeamientos municipales converjan en un modelo de ordenación de la franja costera.*

*Asimismo, el Plan debe dar respuesta a la necesidad de incorporar elementos estructurantes al proceso de configuración progresiva de la ciudad litoral. Es preciso que el nuevo espacio cuente con zonas de centralidad y estructuras viarias, espacios libres, ejes viarios y equipamientos que lo organicen con una perspectiva supramunicipal.*

#### OBJETIVO 5. MEJORAR LA FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PRODUCTIVO DE LA AGRICULTURA DE REGADÍO Y SU ORDENACIÓN Y PROPICIAR UN MAYOR AHORRO DE LOS RECURSOS HÍDRICOS.

La agricultura de regadío cuenta en la actualidad con las incertidumbres que se derivan de la falta de un conocimiento preciso de las disponibilidades de agua y de las previsiones de demanda futura del recurso y su distribución para los distintos usos.

En este escenario general debe señalarse que la principal actuación en el ámbito, el Plan Guaro, se encuentra desfocado, de manera que el modelo actual no responde a las previsiones, tanto en cuanto a superficie regada como por las transformaciones realizadas, que han desbordado el marco del Plan, y por la insuficiencia de las infraestructuras realizadas y escaso control del consumo de los recursos.

Por otra parte, el espacio de la agricultura debe redefinirse en relación con otros usos, a fin de evitar interferencias que supongan, por una parte, el mantenimiento de unos usos agrícolas en precario a la expectativa de su reconversión en usos urbano-turísticos como, por otra parte, evitar la presión sobre una agricultura pujante e innovadora que contribuye a la diversificación de las actividades productivas y al desarrollo socioeconómico del ámbito.

*El Plan debe contribuir a definir una nueva estrategia de intervención en el marco de una redefinición del escenario futuro y previsión del balance hídrico del ámbito, así como a fijar criterios de ordenación y establecer recomendaciones para un nuevo ajuste y modelo de ordenación de los regadíos del Plan Guaro.*

#### OBJETIVO 6. PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES DEL ÁMBITO.

La Axarquía es un espacio con acusados valores ambientales, paisajísticos y culturales. La adaptación del hombre al medio físico, la sabia transformación del mismo acorde con las limitaciones que éste impone, se ha visto en buena medida truncada por nuevas intrusiones que transforman y uniformizan el paisaje sin consideración por sus valores más genuinos.

Los espacios naturales, relictos en un medio profundamente transformado, y los hitos paisajísticos se encuentran hoy amenazados por actuaciones que buscan aprovechar sus valores de posición para ser ocupados. Por otro lado, instalaciones en el medio rural como antenas, transformadores, ten-

didos eléctricos, balsas, depósitos, infraestructuras viarias, etc. se desarrollan sin consideración de las características paisajísticas que dan valor y hacen distinto este territorio.

Finalmente, la cultura tradicional, reflejada en sus artefactos (balates, paratas, acequias, aceñas, etc.) y edificaciones rurales, se ve paulatinamente sustituida por actuaciones poco sensibles con el medio, contribuyendo a banalizarlo.

*El Plan ha de establecer las medidas necesarias que permitan acciones más respetuosas con las características de este territorio; evitar inserciones que dañen un paisaje muy humanizado pero sujeto a patrones de integración con el medio natural; y salvaguardar los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica de La Axarquía.*

*El Plan reconoce, asimismo, el valor patrimonial de ramblas y barrancos y los elementos integrantes de la red de drenaje natural como componentes de la identidad territorial, especialmente aptos para la ubicación de espacios libres y elementos lineales de relación y biodiversidad.*

#### OBJETIVO 7. REDUCIR LA CRECIENTE INCIDENCIA DE LOS RIESGOS NATURALES.

Por las características de su territorio La Axarquía es un espacio sometido a riesgos naturales de especial incidencia como la erosión y las inundaciones, a las que se unen los riesgos sísmológicos que afectan especialmente a esta zona peninsular.

Si respecto a los terremotos sólo cabe el cumplimiento de las normas de construcción sismorresistente dictadas para la consideración de la acción sísmica en los proyectos de edificaciones y obras con objeto de atenuar sus efectos a bienes y personas, respecto a los restantes riesgos el incremento de su incidencia es consecuencia de las acciones no respetuosas o desconocedoras de los efectos de actuaciones en el medio, que no evalúan su incidencia en situaciones excepcionales o poco habituales como fuertes lluvias o grandes temporales.

Entre estas actuaciones debe destacarse la inadecuada inserción de actuaciones urbanizadoras que desconocen la larga experiencia existente en La Axarquía sobre la integración de las actuaciones en el medio natural.

*El Plan debe establecer las medidas necesarias y los criterios de buenas prácticas que permitan reducir o eliminar los riesgos y excluir las actuaciones urbanizadoras e infraestructurales en las áreas sujetas a riesgos naturales.*

#### OBJETIVO 8. ORDENAR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA, ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIONES Y ESTABLECER LAS MEDIDAS QUE ASEGUREN LA DEMANDA PREVISIBLE.

Las infraestructuras de abastecimiento presentan en La Axarquía una disposición laberíntica como consecuencia de su progresiva extensión para atender las demandas crecientes de las viviendas en el medio rural y las urbanizaciones dispersas, lo que ha dado lugar a un ineficiente y cos-

toso servicio. Por otra parte, la depuración de los vertidos se encuentra en fase de solución en la franja litoral, pero buena parte de los núcleos del interior carecen de infraestructuras o éstas no son adecuadas.

En lo que respecta a las infraestructuras energéticas el desarrollo a demanda y la ausencia de planificación, ha dado lugar a un entramado desordenado de tendidos que inciden en el paisaje.

*El Plan debe establecer los criterios y premisas básicas para satisfacer una demanda ordenada de los recursos hídricos y de suministro energético; asegurar la depuración de todos los vertidos; y establecer las determinaciones básicas que ordenen la localización de los tendidos, subestaciones transformadoras y antenas y minimicen su impacto paisajístico.*

## 2. BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN

La Costa del Sol Oriental-Axarquía es un territorio en el que se está produciendo una acusada transformación, cuyas características esenciales son las siguientes:

- Una progresiva articulación con la aglomeración metropolitana de Málaga. La mejora de las infraestructuras viarias ha contribuido a la expansión de los fenómenos metropolitanos, especialmente perceptibles en el incremento de la segunda residencia y en la movilidad.
- Un desarrollo muy potente de la segunda residencia, tanto en el interior como en la franja costera, consecuencia de la creciente valorización de los recursos territoriales existentes, de la mejora de la accesibilidad y de una decidida opción por la expansión del sector inmobiliario.
- La aparición de las primeras oleadas de compradores de viviendas de origen extranjero con planteamientos de uso de primera residencia.
- Un incipiente desarrollo del turismo, que cobra en los últimos años una mayor importancia, incrementándose los alojamientos y equipamientos turísticos, hasta hace bien poco reducidos al municipio de Nerja, donde el papel productivo del turismo es ya una realidad.
- Una reconversión de la actividad agrícola hacia el regadío, tanto de cultivo subtropicales como de invernadero, que ha modificado buena parte de la estructura territorial preexistente.
- Un progresivo abandono de las actividades agrícolas de secano y una situación de incertidumbre en este sector.

Como consecuencia de estas transformaciones se hace necesario una acción decidida para establecer un modelo de ordenación territorial que resuelva los conflictos de usos que, de manera cada vez más manifiesta, están teniendo lugar en este ámbito, y definir las reglas básicas que permitan el desarrollo ordenado de nuevas actividades en el territorio corrigiendo las disfunciones y desequilibrios existentes.

Esta acción de promoción del territorio ha de efectuarse reforzando los valores y protegiendo los recursos territoriales

que son, a la postre, los factores en los que se basa la dinámica de desarrollo de La Axarquía y el sustento básico de su evolución futura.

Las bases sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

- El reforzamiento de la articulación e integración del ámbito con el resto del territorio costero, mediante la mejora de las infraestructuras y el sistema de transporte público de viajeros.
- El desarrollo ordenado de los usos litorales para el mejor desenvolvimiento de las actividades económicas.
- Una adecuada integración del desarrollo residencial del interior de La Axarquía en el medio físico-natural y en el respeto a los valores ambientales y paisajísticos existentes.
- El equilibrio territorial mediante la mejora de las potencialidades del interior de La Axarquía, y de la dotación de infraestructuras y equipamientos que contribuyan a su desarrollo.
- La protección de los valores naturales, ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito y el uso ordenado de los recursos.

De acuerdo con estas bases, el Plan de Ordenación del Territorio se desarrolla con las siguientes estrategias:

1. El establecimiento de las afecciones y propuestas positivas de intervención que permitan articular el litoral de La Axarquía con la aglomeración urbana de Málaga y con el interior de la región y mejorar la funcionalidad de todo el eje costero.
2. La determinación de las medidas para la mejora de la articulación territorial del ámbito y la distribución de los equipamientos de carácter supramunicipal.
3. La fijación de criterios para el planeamiento urbanístico para ajustar las propuestas de desarrollo a la demanda efectiva.
4. La ordenación de los usos litorales, la protección de los espacios de mayor valor territorial y el establecimiento de las áreas de oportunidad para el desarrollo del turismo.
5. La identificación de áreas de oportunidad para la localización de actividades productivas, logísticas e industriales.
6. La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los usos residenciales del interior de La Axarquía y las medidas para la implantación de los usos recreativos de interés territorial.
7. La protección de los elementos paisajísticos, ambientales y culturales referentes de La Axarquía y las condiciones para el desarrollo turístico rural y recreativo.
8. La asignación de los recursos hídricos a las distintas demandas de acuerdo con las prioridades de desarrollo territorial.

9. La determinación de los ámbitos básicos del ciclo del agua, definiendo los sistemas de gestión de abastecimiento y saneamiento.

10. La revisión de los contenidos del Plan Guaro para su adaptación a la realidad territorial actual.

11. La reducción de los riesgos naturales mediante medidas de protección y de control de los usos del territorio.

12. La adopción de medidas para la más correcta inserción paisajística de las infraestructuras e instalaciones en el territorio.

### 3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

#### 3.1. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL DESARROLLO URBANO.

##### • Los elementos de contexto de la ordenación.

En los últimos años se ha asistido a un extraordinario crecimiento del desarrollo residencial en La Axarquía y se ha registrado una transformación histórica: la agricultura ha dejado de ser el soporte fundamental de la sociedad axárquica y ha sido sustituida por los servicios y la construcción. Este hecho es determinante en la configuración del modelo de ordenación territorial que se propone para los próximos años.

El explosivo crecimiento de la demanda de viviendas en este ámbito está fundamentado en cambios estructurales de gran calado en la organización del tiempo y en la movilidad, así como en el sistema de transportes. La disponibilidad generalizada de vehículos privados en la población española, la ejecución de la autovía y la gran conectividad con toda Europa, proporcionada por el nodo aeroportuario de Málaga, ha convertido a La Axarquía en un territorio mucho más accesible para las familias españolas y europeas. La decisión básica de la ordenación territorial es como orientar este nuevo papel de la comarca en el espacio de ocio europeo. El modelo de ordenación propugnado otorga la máxima atención a la demanda de residencia y ocio que concurre en el ámbito, para orientarla y canalizarla adecuadamente.

La Axarquía dispone de un clima benigno que se convierte en una gran fortaleza territorial; también la identidad y la singularidad de sus paisajes naturales y agrarios, así como su poblamiento, constituyen un apoyo importante para su definición territorial. Esta marcada y valiosa identidad comarcal tiene dos dimensiones territoriales de gran trascendencia: la competitividad del destino turístico y la cohesión social comarcal.

Para el destino turístico la disponibilidad de rasgos atractivos y singulares de su espacio y su paisaje constituye un gran apoyo para la competencia de los productos basados en este ámbito; pero la identidad comarcal no es exclusivamente un factor territorial rentabilizable en el mercado turístico, es preciso tener en cuenta que el sentimiento de pertenencia de la población constituye un ingrediente básico en la cohesión social del territorio y que la mejora de la cohesión social forma parte de los objetivos de ordenación territorial y de mejora de la calidad de vida. El Plan se funda-

menta, por tanto, en torno a estos dos factores territoriales, clima e identidad, que tienen una gran capacidad de generar beneficios y contribuir a la mejor estructuración del ámbito.

La situación actual y la evolución previsible del mercado turístico en Europa se caracteriza por la progresiva valoración positiva que hacen los consumidores de los bienes y servicios con atributos diferenciales. Los productos turísticos basados en la "experiencia" y en los ingredientes singulares del destino tienen una aceptación creciente. En este contexto La Axarquía debe obtener el mejor aprovechamiento de sus bondades climáticas y de la marcada identidad de su territorio.

Para obtener el máximo beneficio territorial y social de la dinámica urbanística de La Axarquía es preciso modular las tendencias propias del mercado, aprovechando la energía que proporciona la demanda con el fin de lograr los objetivos fijados en este Plan de Ordenación del Territorio. El modelo que se propugna pretende que, junto a un aprovechamiento ordenado de la oportunidad de crecimiento, se conserve y se incremente el capital del territorio, tanto el de carácter natural, como el cultural e identitario.

Para materializar las opciones que se ofrecen es preciso realizar una identificación de las áreas de oportunidad donde concurren los factores de emplazamiento para potenciar las actividades productivas. En La Axarquía los emplazamientos de mayor capacidad de generar empleo y riqueza se sitúan en la franja costera: especialmente en la comprendida entre la autovía y la zona marítimo-terrestre.

Sin embargo, en el territorio de La Axarquía se registran actualmente dos grandes debilidades: la baja generación de empleo de las actividades no basadas en la construcción y la estacionalidad de la actividad. La preponderancia del alojamiento en segunda residencia genera una situación territorial desequilibrada, con una fuerte concentración de la actividad en unos pocos días del año y una fuerte demanda de infraestructuras y servicios que no se corresponde con el relativamente bajo nivel de rentabilidad económica y social que proporciona la actividad de servicios puramente vacacionales.

La ciudad turística vacía es la figura característica durante la mayor parte del año, en contraste con la ciudad desbordada y estresada durante las fechas vacacionales. Esta debilidad de la actividad económica sobrecarga el interés que pueda tener una parte de la sociedad en la construcción y en los procesos de transformación de capital territorial hacia el uso residencial. Ante la ausencia de un tejido productivo con empleo estable y de calidad, la construcción se convierte en una solución asequible y casi inevitable para dar respuesta a las necesidades de ocupación de la población.

Todos los indicadores apuntan al buen momento que está viviendo el mercado de la segunda residencia. La situación económica general en España y en Europa, junto con los bajos tipos de interés, están canalizando el ahorro hacia este tipo de inversión familiar en capas relativamente extensas de la población. Por tanto, es preciso contar con un escenario de presión al alza en la definición de operaciones urbanísticas que generen producto inmobiliario orientado a estos mercados.

Junto a esta demanda, ha emergido en los últimos años un fenómeno de una importancia decisiva para la evolución territorial de La Axarquía futura: la masiva afluencia de nuevos residentes procedentes del norte de la Península y del centro y norte de Europa, atraídos por el clima y las condiciones de vida. Este contingente, que denominamos *inmigrantes climáticos*, no se conoce suficientemente, ni es posible determinar la dimensión de su demanda, si bien existen indicios razonables para pensar que el volumen puede exceder todos los segmentos de demanda residencial conocidos hasta la fecha en este territorio. En todo caso, parece deducirse de las prospecciones realizadas en el marco de este Plan que se trata de una población de edad media elevada, inactivos o próximos a la jubilación en su mayor parte, con una presencia física en sus viviendas cifrable en unos diez meses y con hábitos de consumo y de conducta respecto a los servicios públicos y el territorio, específicos y no asimilables al resto de la población residente en La Axarquía.

En el escenario futuro el crecimiento residencial va a protagonizar el panorama y condiciona cualquier otra variable territorial. Para los próximos años se prevén cinco grandes componentes de demanda residencial:

- El crecimiento vegetativo de la población residente.
- Los traslados de residentes de la aglomeración urbana de Málaga a La Axarquía, conservando el empleo en el ámbito de origen.
- La población inmigrante que acude al ámbito en busca de empleo. En su mayor parte esta población será de origen extranjero (Magreb y países del Este).
- La demanda de viviendas de segunda residencia, nacional y extranjera.
- La demanda de los inmigrantes climáticos.

En términos de demanda de viviendas, el Plan estima que en los próximos diez años el crecimiento vegetativo de la población axárquica precisará de unas 7.000 nuevas viviendas y que la satisfacción de las necesidades de este contingente de población debe constituir una prioridad ineludible del Plan. Especialmente la demanda generada por una población que sólo puede acceder a la vivienda de protección oficial, para la cual se evalúan unas necesidades entre 3.500 y 5.000 viviendas para los próximos diez años, incluyendo aquí las necesidades de vivienda protegida derivadas de la atención a los trabajadores inmigrantes y sus familias. La consideración de los municipios del litoral como municipios de relevancia territorial proporciona recursos urbanísticos y de gestión de suelo suficientes para una política pública de vivienda con estos fines.

La estimación de la dimensión de la demanda de los nuevos residentes en el ámbito procedentes de la aglomeración urbana de Málaga es más compleja y mucho más sometida a incertidumbres; en todo caso, es un contingente de demanda al que hay que otorgar atención especial en la ordenación territorial. Estos nuevos residentes se orientan tanto a la reconversión de segunda vivienda en vivienda principal como a la adquisición y alquiler de nuevas viviendas. El nivel míni-

mo estimable de nuevas viviendas en un horizonte de diez años para este contingente puede cifrarse en unas 3.000.

Para las demandas de segunda residencia no es pertinente la estimación de cantidad alguna de viviendas, ya que en términos de universo de referencia, al considerar el balance entre la demanda española y la demanda europea, por un lado, y la capacidad de acogida de La Axarquía, el nivel de la demanda puede considerarse ilimitado o de un nivel muy superior, en todo caso no comparable, con el de la oferta de la comarca. Este mismo razonamiento, pero aún en mayor medida, puede aplicarse a la demanda de los inmigrantes climáticos, la cual está aflorando en estos años y sobre la que pueden trazarse la hipótesis de un crecimiento muy elevado. Por otra parte, es preciso recordar que propietarios de segunda residencia, con frecuencia, acaban trasladando su residencia principal a La Axarquía, regularicen o no su situación de residentes en el Padrón de Habitantes.

En el momento presente la oferta de suelo urbanizable se concentra en la franja costera. En el conjunto de los cuatro municipios litorales se contabilizan, antes de la aprobación de este Plan, unos veinte millones de m<sup>2</sup> de superficie clasificada de suelo urbanizable residencial, con capacidad para unas 50.000 nuevas viviendas, más del 80% en esta franja.

Ante esta valoración de las perspectivas y la capacidad restante, este Plan se formula contando con que existe suficiente demanda en los mercados nacionales y europeos de segunda residencia y de inmigrantes climáticos para agotar en el futuro toda la oferta de suelo urbanizable en La Axarquía, tanto la actual pendiente de desarrollo, como la que se pudiera habilitar de acuerdo con los planes en revisión. Ahora bien, esta oportunidad puede ser también una amenaza para el futuro inmediato de este territorio y es preciso analizar cuidadosamente que es lo que resulta más conveniente para el ordenamiento territorial y la calidad de vida en esta comarca.

El principal problema que presenta el crecimiento residencial protagonizado por la demanda de segunda residencia y la de los inmigrantes climáticos es la naturaleza y dimensión de los costes territoriales. Entre estos costes hay que contabilizar los de tipo ambiental, los culturales, los sociales, los urbanísticos y los económicos.

En cuanto a los primeros es necesario establecer unas limitaciones a la expansión urbanizadora en aquellas zonas que reúnen valores naturales especiales. Además se han de fijar unas condiciones para las urbanizaciones en zonas de pendientes medias y elevadas que garanticen la corrección de impactos sobre el medio natural y los recursos naturales y que se implanten mediante fórmulas que integren las infraestructuras en las condiciones físicas y territoriales de esta comarca.

La disponibilidad de agua y los efectos acumulativos de la ocupación del suelo configuran el escenario de limitación para el crecimiento en las condiciones de ordenación que contempla este Plan. El Plan plantea que una parte de las dotaciones de agua reguladas para la agricultura que no es posible aplicar por falta de viabilidad e iniciativas, se reasigne a otros usos. En ningún caso se acepta que se puedan implantar campos de golf que desequilibren el sistema natural

del ciclo del agua. Por ello, los nuevos campos deberán ser regados con aguas urbanas usadas reutilizadas o bien con dotaciones para riego agrícola que sean susceptibles de cambiar de uso.

En relación con los costes culturales, se han de adoptar medidas para garantizar la conservación de lugares y conjuntos de especial interés, de los hitos paisajísticos y de formas y elementos constructivos que han dado lugar a la singularidad de su paisaje e identidad al territorio axárquico.

El tercer componente de coste, el de carácter social, adquiere una importancia singular en el contexto económico andaluz. La consolidación de las expectativas de crecimiento residencial basado en segunda residencia e inmigrantes climáticos viene asociada a la configuración de una ciudad "sin empleo". Este tipo de desarrollo urbano, donde la proporción entre residentes y empleos es muy baja, se produce también en los entornos metropolitanos, generando fenómenos conocidos como ciudades dormitorio. La modalidad de ciudad sin empleo que se prevé en este ámbito no es aceptable, ya que además de tener poco empleo tiene poca población ocupada, es decir, entre los residentes hay una gran proporción de inactivos.

En la actualidad, con unos 130.000 habitantes se contabilizan en torno a 36.000 empleos fijos. La dinámica muestra un crecimiento de empleo estacional en agricultura y, especialmente, en servicios en verano. Si la proporción de empleo por habitante fuera igual a la media andaluza a La Axarquía le correspondería una cifra de unos 44.000 empleos. Para el crecimiento previsto en el planeamiento vigente la cifra de empleos que reproduciría la media andaluza sería de unos 60.000. De estas cifras se desprende un notable déficit de empleo en relación con el potencial teórico del litoral andaluz. Estamos ante un escenario tendencial que dibuja la progresiva consolidación de este modelo de ciudad.

En cuanto a los costes urbanísticos y económicos, la ciudad de la segunda residencia genera unos intensos desequilibrios en dotaciones de equipamientos y servicios públicos, ya que la composición de la población es diferente a la que cubren los estándares dotacionales, y las presiones sobre servicios públicos locales en temporada son difícilmente soportables por las precarias haciendas municipales.

La dedicación del valioso capital territorial a los usos residenciales presenta además un balance económico a medio y largo plazo escasamente rentable desde el punto de vista de los intereses generales. La generación de renta por unidad de techo edificado es mucho menor que la superficie dedicada a edificaciones turístico-empresariales de alojamiento o servicios de ocio. Esta comparación desfavorable se acentúa con una tendencia observada en la provincia de Málaga, donde el gasto medio diario en destino por turista es el más bajo de Andalucía y continúa descendiendo, todo ello a partir del crecimiento explosivo de la promoción residencial en la costa.

Por estos motivos, en el modelo de ordenación territorial de este Plan se considera que las tendencias desfavorables de la ciudad de la segunda residencia deben ser corregidas con un tratamiento de protección a las áreas de especial interés para

la localización de establecimientos turísticos y comerciales, como ya sucede con las calificaciones de suelo para uso industrial o de logística urbana. Esta protección se concreta en el señalamiento de áreas de oportunidad en la franja costera cuyos usos, en el caso de ser clasificadas como suelo urbanizable, deben estar vinculados a la estrategia básica de creación de empleo y configuración de un espacio productivo y territorialmente equilibrado. El crecimiento en turismo empresarial, puede ser lento pero tiene un carácter esencial en la estrategia de desarrollo sostenible de este Plan.

En los municipios interiores de La Axarquía la situación y perspectivas de evolución son muy diferentes. En esta parte del ámbito es preciso fomentar la implantación de establecimientos turísticos en el medio rural e instalaciones recreativas de interés territorial y aprovechar la demanda residencial para generar tejido productivo asociado a la misma en el medio rural.

Las previsiones para la creación de empleo en los grandes sectores obtenidas del análisis tendencial y de las consecuencias de las medidas descritas son:

- En agricultura puede bajar el número de empleos aplicados directamente a la producción, tanto por reducción de las superficies como por la mejora de los procesos, y puede incrementarse el empleo en actividades conexas de manipulación, comercialización y servicios a la agricultura.
- En industria no se prevé un crecimiento importante del volumen de empleo, aunque pueden crecer actividades auxiliares de la construcción, talleres en general y subsectores conexas con la agricultura.
- La participación de la construcción en la ocupación de la población trabajadora debe ir reduciendo su importancia, a medida que se crea empleo en los servicios y en actividades conexas con la agricultura o la logística.
- El sector que debe protagonizar el gran aporte de empleo es el de los servicios. Especialmente en las actividades relacionadas con el ocio, el alojamiento y el comercio. En los municipios del interior se prevé un crecimiento de la actividad que combine los empleos de servicios a nuevos residentes con la actividad empresarial turística.

• **Las propuestas para el desarrollo urbano.**

De acuerdo con lo anterior, el desarrollo urbano del ámbito ha de efectuarse en el marco de un orden territorial definido por las siguientes propuestas.

**a) Protección de componentes del capital público: natural, paisajístico y cultural.**

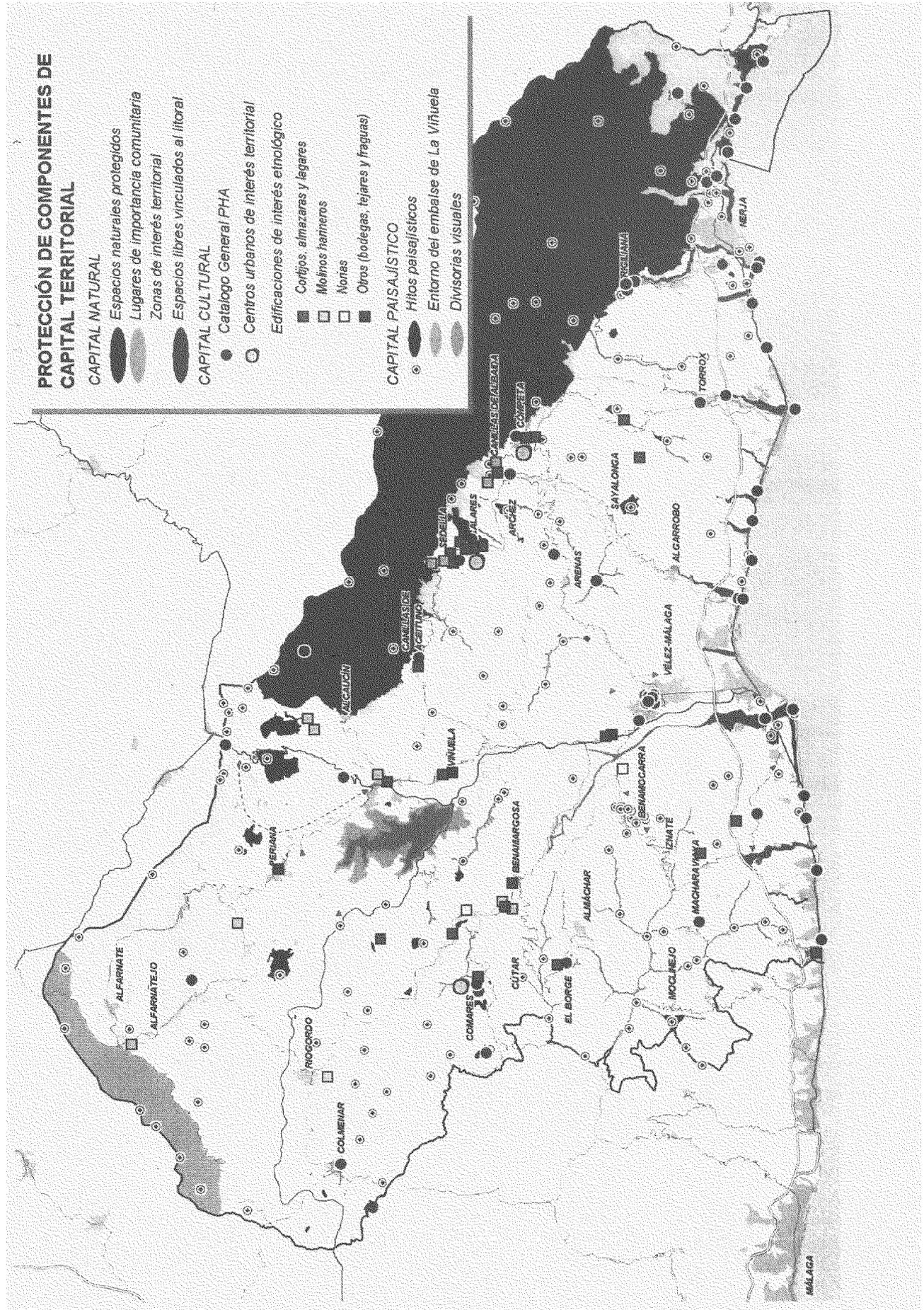
Se establecen las siguientes delimitaciones de zonas a proteger:

- Las zonas con capital natural, las ya reconocidas por la legislación ambiental y otras que reúnan valores locales propios que deban ser objeto de protección. Se incorporan en este grupo de zonas la parte correspondiente de los tres

espacios naturales ya declarados que afectan al ámbito: Parque Natural de las Sierras de Tejada, Almajara y Alhama, Parque Natural de Montes de Málaga y Paraje Natural de Maro-Cerro Gordo, las Propuestas de Lugares de Interés Comunitario y otras zonas colindantes con características naturales similares a las anteriores, que se incluyen como Zonas a proteger por su interés territorial.

Estas zonas, se corresponden, fundamentalmente, con las sierras de Alfarnate y Alfarnatejo, al norte del ámbito, y con la práctica totalidad del espacio situado entre el Parque Natural y la costa, al sureste del mismo. Se incluyen en este espacio los suelos del "Barranco de la Coladilla", clasificados en el Plan General de Nerja como urbanizables no programados, ya que sus valores naturales y culturales, su inclusión, en parte, en la Zona de Protección integral del BIC Cueva de Nerja, y la vinculación del conjunto del Barranco y su entorno con el sistema kárstico de la Cueva, aconsejan su preservación de la urbanización y su integración en el Parque Natural.

- Las zonas, hitos y lugares de valor paisajístico, de especial significación en la identidad comarcal, red de lugares elevados y miradores. En esta red de hitos y espacios de especial significación se identifican tramos de paisaje litoral (acantilados, escarpes y playas), los hitos paisajísticos y panorámicos (mesas, cerros, peñones, etc.), y el entorno de elementos patrimoniales y culturales con impronta en el paisaje (torres vigías, etc).
- Los tramos de costa libres que se establecen como reservas para esponjar y garantizar la percepción de espacio libre. En la franja costera se ha producido una ocupación casi continua del frente litoral que impide la percepción de este espacio como ámbito natural de contacto entre la tierra y el mar, con indudables atractivos paisajísticos y recreativos. Para mejorar esta percepción se identifican tramos coincidentes con las desembocaduras de los ríos De la Ermita, Iberos, Vélez, Seco(I), Algarrobo, Lagos, Güi, Manzano, Torrox, Seco (II), Chillar y La Coladilla, los cuales deben quedar exentos de ocupación edificada no ligada a los usos de espacio libre accesible al uso público. La intervención estará orientada a configurar una red de espacios que refuerce el uso público del litoral, ligándolo a los cauces de los principales ríos, y estableciendo adecuaciones compatibles con sus funciones básicas de cauce de evacuación de caudales, de elemento de referencia en la identidad territorial del ámbito y elemento singular lineal de conservación de la biodiversidad. Entre ello se destacan los de los ríos Vélez, Algarrobo, Torrox y Chillar.
- Los bienes recogidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, así como otros recursos culturales de interés territorial tales como los centros urbanos de Comares, Cómpea y Sedella y las construcciones y edificaciones de interés etnológico identificadas por el Plan (antiguos cortijos, eras, molinos de agua, de aceite, almazaras, lagares, fábricas de azúcar, de miel, acequias, acueductos, etc.) que se protegen cautelarmente hasta su definitiva protección específica e incorporación en los catálogos, de los instrumentos de planeamiento general.



### **b) Prevención y defensa del dominio público.**

- *Prevención de zonas inundables.*

En el Plan se establece cautelarmente la protección de los terrenos inundables al objeto de evitar situaciones de riesgo de graves consecuencias para la población y sus bienes. En estos ámbitos sólo se permiten los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos.

El inventario de zonas inundables de la red hidrológica principal y de los arroyos con mayor riesgo derivado de las inundaciones se identifican en este Plan con el doble objeto de: a) señalar las principales zonas de riesgo de inundación del ámbito, b) definir la red hidrográfica prioritaria para la delimitación de zonas inundables.

La protección cautelar permanecerá hasta que se proceda a la delimitación de zona inundable por la administración sectorial competente, que establezca definitivamente sus límites precisos. Ello supondrá el ajuste del Plan sin necesidad de su modificación.

- *La Red de vías pecuarias.*

La red de vías pecuarias constituye un dominio público de interés territorial susceptible de asumir diversos usos según las circunstancias particulares de cada tramo. Entre estos usos se considerarán prioritarios, desde el punto de vista territorial, los relacionados con el uso recreativo de itinerarios en ámbitos serranos intermedios.

Las vías pecuarias que transcurran por suelos clasificados como urbanos o urbanizables por los instrumentos de planeamiento general podrán desafectarse de acuerdo con la legislación sectorial.

- *La zona marítimo-terrestre.*

Con objeto de proteger el dominio público marítimo-terrestre y los componentes de interés estratégico allí localizados se establecen medidas de protección de las zonas de influencia de la dinámica costera en el delta el río Vélez y los acantilados de Nerja-Maró.

Asimismo, todo el litoral se define como zona de protección de las costas y playas donde no se pondrán implantar infraestructuras portuarias o de cualquier otro tipo que alteren la dinámica costera y que supongan un riesgo para el mantenimiento de las playas del ámbito, excepto en el tramo de costa comprendida entre Torrox y Nerja, que presenta el espacio litoral con menor nivel de erosión costera. En esta última zona se podrán realizar infraestructuras siempre que los promotores de las mismas asuman el compromiso y las garantías para reponer y mantener los elementos frágiles y alterables del dominio público, tales como playas o formaciones naturales en el medio terrestre y marino.

### **c) Cualificación del crecimiento residencial.**

El crecimiento del poblamiento en el conjunto de La Axarquía constituye la transformación territorial reciente, presente y futura de mayor trascendencia y repercusión en la ordena-

ción del ámbito. En la franja costera, la superposición de los espacios urbanos y urbanizables clasificados por el planeamiento vigente, junto con las zonas de espacios libres y de esponjamiento costero reconocidas y las áreas de oportunidad turística que se identifican en este Plan, determina una situación donde queda poco margen para las urbanizaciones residenciales de tipología similar a la de la etapa anterior, cerradas en si mismas y poco adecuadas para la función residencial permanente o semipermanente.

El criterio de este Plan es establecer condiciones para el crecimiento residencial que integre territorialmente las urbanizaciones, para la corrección de efectos indeseados y la internalización de los costes territoriales, que integre en el paisaje axárquico estos crecimientos y que oriente parte de estas operaciones de promoción residencial hacia fórmulas de hábitat compacto congruente con la tradición constructiva y poblacional de La Axarquía.

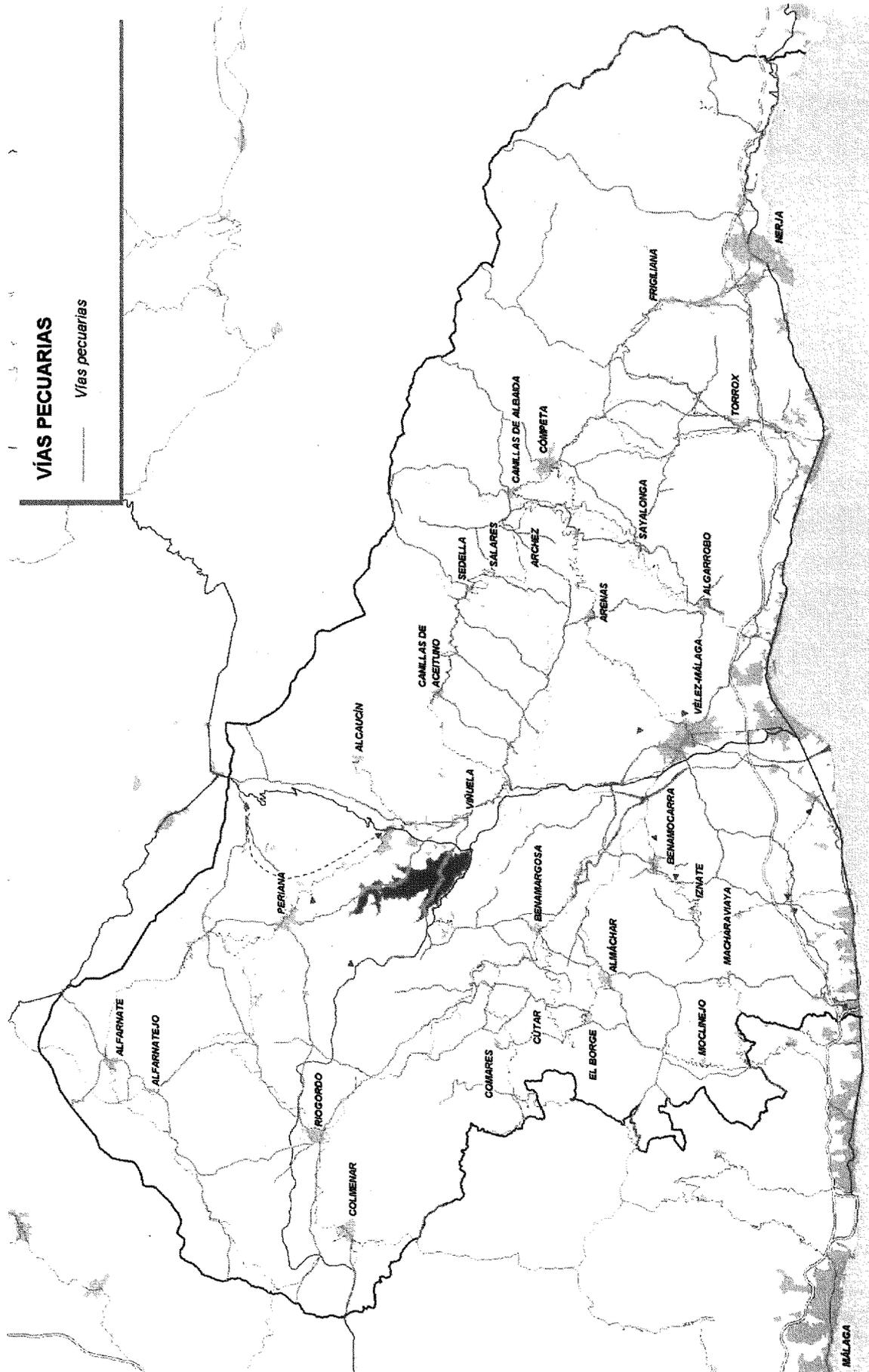
El valor paisajístico de La Axarquía radica en la agricultura tradicional del interior y en el poblamiento en núcleos compactos bien emplazados en una topografía anfractuosa. El aprovechamiento agrario tradicional aporta ejemplos vigentes de sostenibilidad y excelencia paisajística, de ligazón entorno-pobladores, y un modelo envidiable de buenas prácticas agrarias y de correcta gestión territorial. Descansa pues, sobre un espacio muy manejado, humanizado y salpicado por un nutrido conjunto de pequeños núcleos urbanos dotados de personalidad y atractivo en su emplazamiento, trama urbana y caserío. También cuenta con varias identidades paisajísticas que cualifican y diversifican su territorio.

Este Plan contempla medidas para asegurar que el crecimiento residencial que se registra en la actualidad, y el del próximo futuro, sea compatible con el mantenimiento de condiciones de identidad y calidad paisajística, que constituyen un patrimonio colectivo del mayor interés territorial. Al tiempo, se pretende que el crecimiento residencial contemporáneo incorpore el aprendizaje histórico de la implantación humana en el medio, con las necesarias adaptaciones y modernizaciones de la técnica urbanizadora y constructiva.

La prioridad en las operaciones de promoción residencial en el interior será el encaje de las nuevas urbanizaciones en el poblamiento tradicional mediante la extensión y normal crecimiento de los núcleos urbanos, en fórmulas de vivienda compacta, y con viario urbano que se articule con el existente. Los nuevos crecimientos deberán seguir las líneas de estructura urbana y adoptar volúmenes y tratamientos de materiales y acabados que se integren en el conjunto edificado tradicional.

Conscientes de la demanda respecto a la vivienda vacacional y el uso turístico este Plan plantea la posibilidad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9, apartado A), d) de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, de estos usos no colindantes a los suelos urbanos o urbanizables existentes a la aprobación de este Plan.

Para este suelo urbanizable no colindante se establecen limitaciones relativas a la pendiente y condiciones de edificabilidad máxima.



En cuanto a la vivienda dispersa ya existente en el medio rural, que ha proliferado extraordinariamente en el último quinquenio, el Plan requiere que los instrumentos de planeamiento general actúen e identifiquen los ámbitos en que su presencia sea notoria, y propicia que sean éstos planes los que establezcan las determinaciones más adecuadas, bien para resolver los déficits generados por estas viviendas y para su más correcta integración territorial, ambiental y paisajística o, en su caso, para dejarlas fuera de ordenación.

Las condiciones concretas para el desarrollo urbano residencial son:

- Densidad de edificación similar a la media de los suelos urbanos consolidados en las cabeceras municipales y algunos núcleos secundarios de especial relevancia por su tamaño y características urbanísticas y territoriales.
- La adopción de otros parámetros constructivos similares al del poblamiento preexistente.
- La integración de los nuevos crecimientos en la estructura territorial, reconociendo los elementos topográficos, naturales y culturales existentes.

Las condiciones concretas para la segunda residencia y uso turístico son:

1. En suelos urbanizables colindantes a los suelos urbanos o urbanizables existentes:
  - Reservar al menos el 40% del techo edificable para usos no residenciales.
  - la recomendación de una edificabilidad bruta similar a la de los suelos urbanos consolidados más próximos y como máximo de 0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.
2. En suelos urbanizables no colindantes a suelos urbanos o urbanizables existentes.
  - La posibilidad de clasificar suelos urbanizables siempre que la edificabilidad bruta no sea superior a 0,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.
  - Los terrenos con pendientes medias superiores al 50% no podrán ser clasificadas como urbanizables. Aquellos terrenos con pendientes entre el 35% y el 50% si podrán formar parte del sector, pero no podrán ser edificados.

Los instrumentos de planeamiento deberán justificar en la planificación y diseño de las actuaciones urbanísticas la resolución de las siguientes cuestiones:

- La ordenación de los sectores afectados por los hitos y divisorias visuales definidos en el Plano de Ordenación deberá respetar dichas divisorias y zonas elevadas de coronación de montes y collados.
- Se preverá la conexión de la urbanización a los sistemas generales viarios, de abastecimiento de aguas, de electricidad y de telecomunicaciones con cargo al propio desarrollo. Asimismo se deberá justificar que la utilización de infraestructuras preexistentes no altera su funcionalidad ni

nivel de servicio, debiendo en caso contrario diseñar y ejecutar las medidas necesarias para corregir estos efectos sobre las infraestructuras y servicios preexistentes.

- El control del drenaje en todas las superficies alteradas en el interior: taludes, cubiertas, viarios, etc.
- La conservación de suelos en taludes de tierra y zonas de entrega de las pluviales al medio natural.
- La disposición de suelos no alterados con el objeto de definir el sistema de prevención de daños y riesgos o de amortiguación de efectos. Entre sus fines se destacan los de naturalizar y cualificar la urbanización y amortiguar la intensidad y peligrosidad de las dinámicas físicas en las laderas.
- La adaptación del sistema hídrico natural a las nuevas necesidades de drenaje.
- La corrección de efectos sobre bienes, propiedades e infraestructuras viarias.
- Medidas de restauración paisajística.
- Las explanaciones para las edificaciones residenciales en ladera no podrán superar los 250 m<sup>2</sup>, de manera que aquellas en las que el planeamiento urbanístico permita superar esta superficie en planta deberán adaptar dos o más rasantes alimétricas.

### 3.2. LA ARTICULACIÓN INTERNA DEL ÁMBITO Y SU INTEGRACIÓN CON EL EXTERIOR.

#### • Las conexiones del ámbito con el exterior.

La Axarquía ha mejorado sustancialmente la articulación del ámbito con el exterior, esencialmente con la construcción de la Autovía del Mediterráneo (A7), que aumenta la integración de todo el eje costero litoral de la Costa del Sol, la articulación con la costa granadina y la accesibilidad a Málaga y al aeropuerto.

Esta mejora de la accesibilidad en relación Este-Oeste, permite una adecuada articulación en los tráficos de medio y largo recorrido, que se segregan de los tráficos de corto recorrido en la franja litoral, pero a largo plazo es previsible la existencia de disfuncionalidades derivadas del incremento de la movilidad, ya sea como consecuencia del progresivo desarrollo de las relaciones funcionales en el corredor costero, como consecuencia de la creciente extensión de la influencia de la aglomeración urbana de Málaga, como del aumento poblacional en La Axarquía de acuerdo con las actuales tendencias residenciales.

La demanda de transporte en el corredor costero (Autovía A7 y N-340) se soporta esencialmente sobre el vehículo privado, y como indica el "Estudio informativo del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol. Tramo Nerja-Málaga", realizado en 2002 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, esta demanda de movilidad que se satisface mediante el uso de vehículo privado supone en la actualidad el 89% de los 23,5 millones de viajes anuales generados en el eje costero.

Ante las previsiones de demanda, que auguran ya para el 2007 un incremento hasta los 39 millones de viajeros, con una media de un 10,6% de crecimiento medio anual, se hace necesario adoptar medidas para hacer frente a este progresivo incremento de la movilidad y a sus cambios en la estructura origen-destino.

Estas medidas deben desarrollarse esencialmente en relación con la potenciación del transporte público de viajeros, a fin de incrementar el uso de este modo en relación con el transporte privado, mejorando su competitividad.

El traslado de viajes desde el vehículo privado al transporte público permite optimizar las infraestructuras de transporte, dar respuesta a los grandes flujos concentrados residencia-trabajo y reducir el consumo energético. La búsqueda de soluciones de incremento de oferta de viario, en condiciones adecuadas de capacidad y tiempos de recorrido para los principales flujos de demanda en vehículo privado se revela como inviable. No es posible duplicar la oferta de autovía a lo largo del litoral para dar respuesta a las citadas previsiones de demanda.

La alternativa la constituye el transporte ferroviario que enlace Nerja con Málaga. No obstante, el horizonte temporal de idoneidad y ejecución de esta conexión ferroviaria es amplio, debido a lo cual se prevé una situación intermedia o transitoria durante la cual la estructura de la movilidad es de diferente tipología a la específica del transporte ferroviario y que debe ser atendida mediante sistemas de transporte público más versátiles y adaptados a las condiciones del medio urbano.

En esta etapa intermedia se prevé un funcionamiento basado en conexiones lineales litorales que comuniquen con un intercambiador en Málaga o bien Rincón de la Victoria, cuando disponga de conexión en sistema público de altas prestaciones (metro o corredor ferroviario). En este sentido, se establece la conexión de líneas de transporte público apoyadas en las conexiones viarias intermedias del litoral que, en caso de flujos intensos, dispongan de capacidad física en su diseño para plataformas reservadas o espacio para incorporar alguna modalidad de tranvía o metro ligero.

Por lo que respecta a las restantes relaciones viarias del ámbito con el exterior, La Axarquía cuenta con dos ejes viarios en forma de Y griega (A-402 y A-356) que se sitúan en el espacio central de este territorio. La A-402 y su prolongación por la A-356, antiguo camino de conexión de Málaga con Granada, sigue siendo hoy el colector principal que conecta el ámbito con la provincia de Granada por el interior; por otra parte, el viario A-356 conforma un arco de red que conecta el ámbito con el resto de la provincia de Málaga por el norte.

Estos dos ejes tienen un gran potencial para convertirse en alternativas reales de penetración a La Axarquía y mejorar de este modo la articulación del ámbito con el resto de Andalucía y el interior peninsular. Así, la mejora de la conexión de la A-402 con la autovía A-92 supone una alternativa de articulación con la zona oriental de la región (Granada y Jaén), en tanto que la A-356 supone una alternativa de penetración al ámbito desde el Oeste (Córdoba y Sevilla). Ambas requieren la mejora de sus características geométricas para in-

crementar su capacidad y sus velocidades específicas en algunos tramos y en el caso de la A-402 incluso nuevo trazado en buena parte de su recorrido. La mejora de la A-356 está relacionada, además, con la configuración de un eje trasero de conexión litoral para las relaciones de medio y largo recorrido, descargando a la autovía del litoral de parte de su elevada demanda de tráfico.

#### • Las conexiones viarias y de transportes internos del ámbito.

En lo que respecta a la red de comunicaciones del interior de La Axarquía, ésta se conforma por un complejo conjunto de carreteras y caminos que relacionan entre sí los numerosos núcleos y diseminados de población existentes y entre éstos y los espacios productivos agrarios.

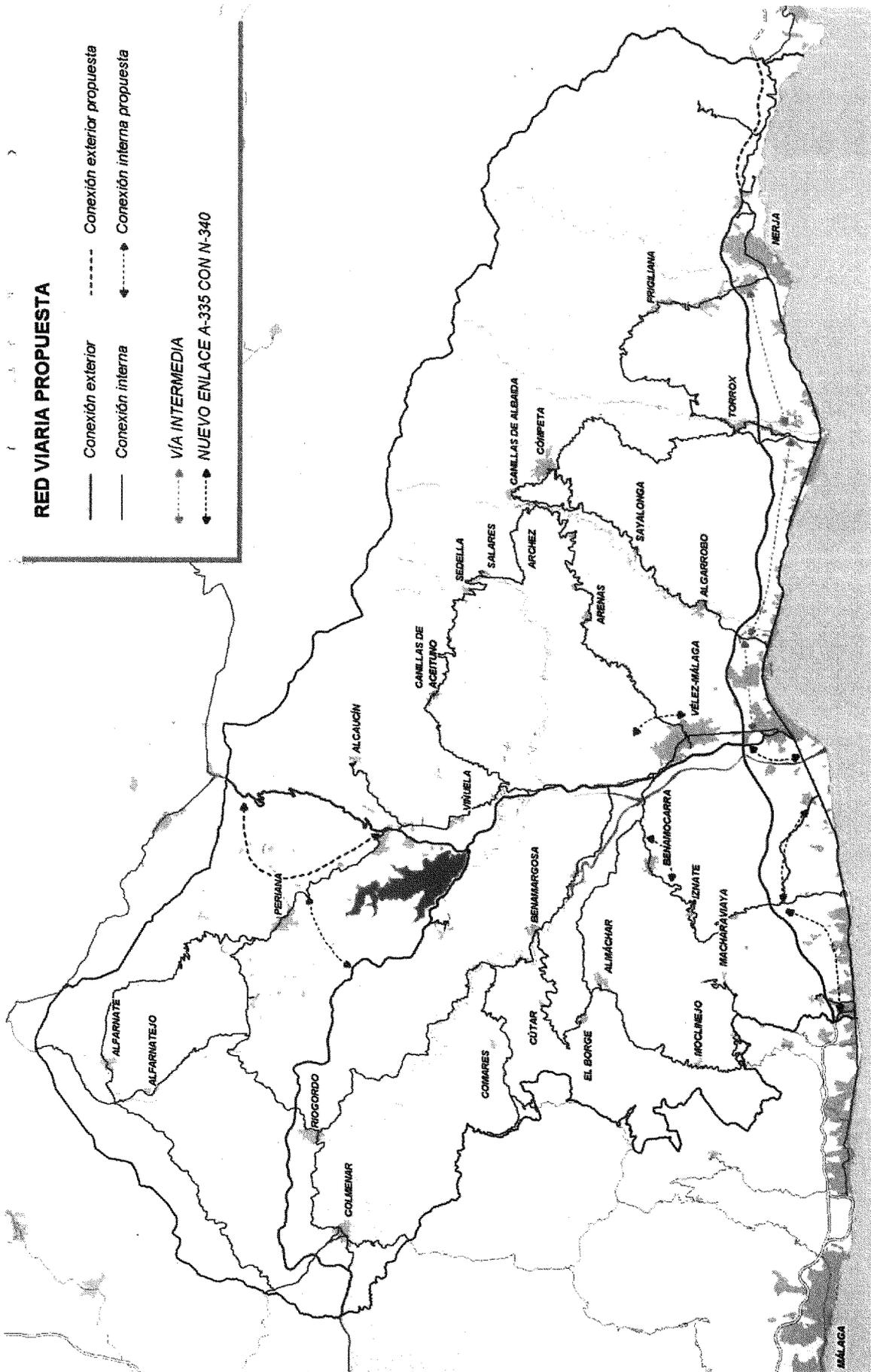
Esta red solventa en buena medida las necesidades de movilidad existentes pero presenta disfuncionalidades, por una parte, por sus características geométricas, propias de los viarios de montaña, con poca anchura de calzada y bajos radios de curvatura, por la carencia de arcones y, por otra parte, por los problemas de travesías a su paso por determinados núcleos urbanos.

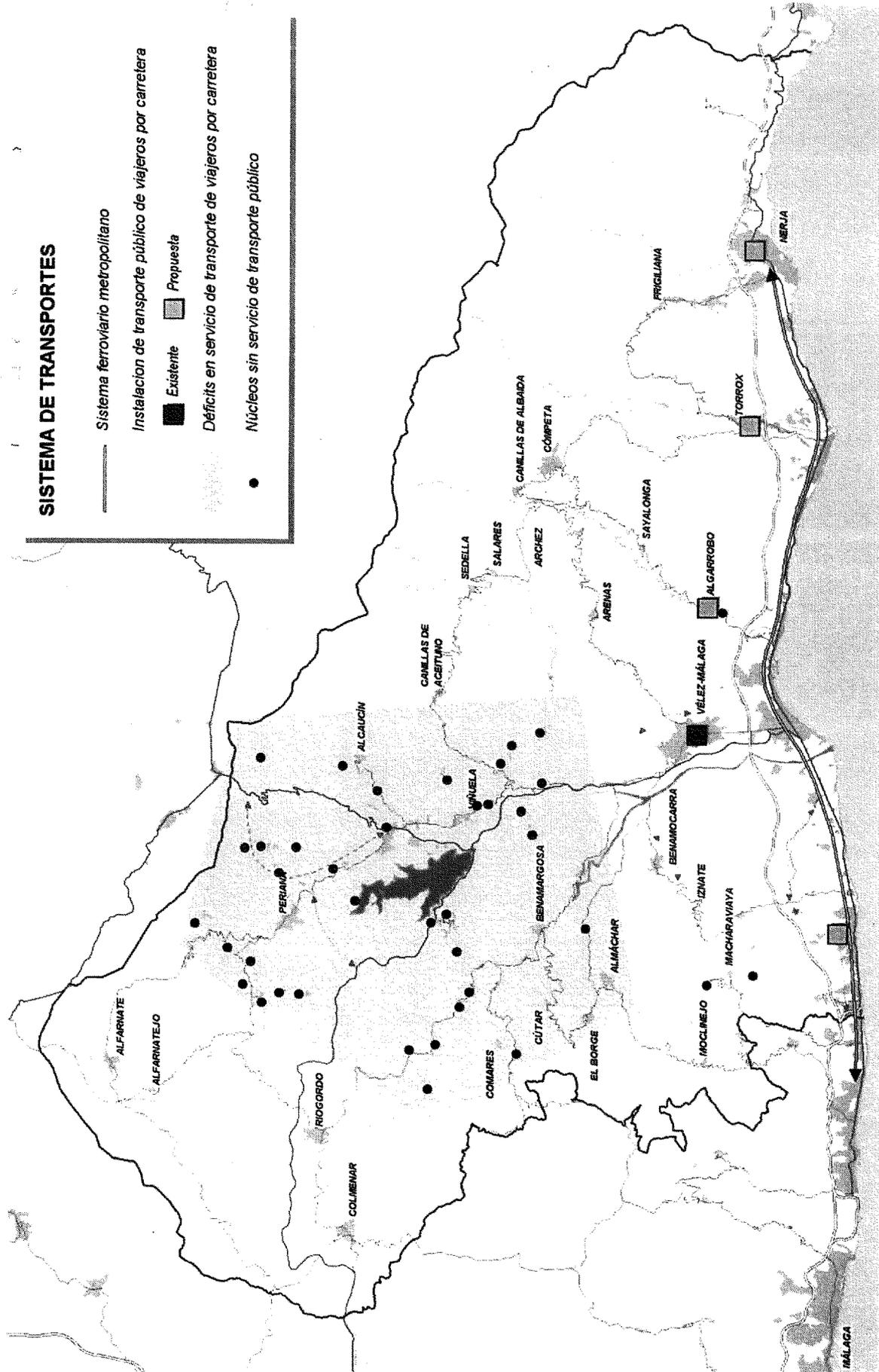
A ello se unen las deficiencias de mantenimiento que da lugar al mal estado del firme en muchos tramos de la red, y deficiencias constructivas, como las carencias de elementos de drenaje y de protección de laderas que provocan, en periodos de lluvia, problemas de inundaciones y desprendimientos. Además, el desarrollo de actuaciones no controladas de apertura de carriles de acceso desde las carreteras a edificaciones dispersas genera problemas adicionales de erosión y deslizamientos que inciden en la red viaria y situaciones de peligrosidad en las intersecciones.

Todo ello contribuye a proporcionar unas velocidades específicas de la red muy bajas que reducen la accesibilidad general del ámbito. Por estos motivos el Plan plantea la conformación de nuevos arcos de red, en el interior y en el litoral, la mejora de la funcionalidad de un conjunto de itinerarios y la realización de una planificación integral de la red que específicamente aborde la ordenación viaria de acuerdo con el modelo territorial del POT.

En lo que se refiere al eje litoral de la N-340, una vez producida la segregación de tráfico con la Autovía del Mediterráneo, su transformación paulatina en un viario urbano que sirve a los tráfico de corto recorrido ha mejorado sustancialmente su funcionalidad. Actualmente este eje viario soporta la interconexión de todas las urbanizaciones costeras para el desarrollo de sus relaciones funcionales, debido a su disposición en fondo de saco. Las previsiones de crecimiento residencial y turístico en torno a la carretera, siguiendo este mismo esquema de ordenación, hace prever que a medio plazo se produzca la saturación del mismo por sobrecarga.

Ello obliga a considerar soluciones en red que posibiliten el mayor número de itinerarios alternativos para la distribución de los tráfico de corto recorrido que reduzcan, en la medida de lo posible, la utilización de la N-340 como único colector viario de conexión interna. Por ello, el Plan plantea,





por un lado, la mejora de la articulación mediante una vía intermedia entre Torre del Mar y Nerja cuyo trazado y características se determinen mediante un estudio informativo de carreteras y la coordinación de los municipios vía planeamiento y, por otro, la mejora de la accesibilidad litoral a algunos de los nudos de la autovía. Todo ello debe contribuir a dotar de una mayor complejidad a la malla viaria costera y permitir recuperar el espacio de la antigua N-340 para funciones territoriales superiores.

En lo que respecta al sistema de transporte público de viajeros por carretera en el interior, existen insuficiencias en la prestación de servicios, permaneciendo una elevada población sin acceso a este medio de transporte debido a que la dispersión del sistema de asentamientos hace poco rentable a las empresas concesionarias la dotación de servicios a los núcleos de pequeña dimensión y áreas diseminadas por lo que se hace necesario estudiar en profundidad los medios no convencionales necesarios para dotar de transporte público a la población que habita en estas áreas de población dispersa.

Por otro lado, el ámbito carece de dotaciones adecuadas de acceso al transporte público de viajeros, de modo que sólo el municipio de Vélez Málaga cuenta con un apeadero/estación, careciendo los restantes núcleos litorales de estas instalaciones.

De acuerdo con lo explicitado, el Plan establece los criterios para la mejora de la funcionalidad de la red viaria, definiendo el esquema viario de articulación interna así como los nuevos viarios necesarios para la compleción de la red y la mejora de itinerarios y define las condiciones básicas que deben establecerse para la mejora de trazados y adecuaciones de la red a las condiciones del terreno.

Por último, establece las determinaciones para posibilitar el acceso al transporte público de los núcleos de población y diseminados sin este servicio y para la ejecución de nuevas estaciones/apeaderos.

• **La distribución territorial de los equipamientos y servicios públicos.**

Los servicios públicos generan unas áreas de influencia que es consecuencia de la población que se vincula a dicho servicio bien por proximidad o por adscripción administrativa.

Esta área de influencia es normalmente dependiente de un umbral mínimo de población para la eficacia técnica del servicio, de manera que estas áreas serán, a igual densidad de población, tanto más extensas cuanto superiores sean los umbrales mínimos de población requeridas. Por tanto, los núcleos que contienen estas funciones públicas adquieren una centralidad territorial respecto a tales dotaciones y su ámbito de influencia será mayor cuanto más especializadas o de mayor nivel jerárquico sean las dotaciones públicas que acogen.

De esta manera, la localización de las dotaciones públicas, al igual que los servicios privados, cooperan a dotar de centralidad a los núcleos que las poseen y su distribución contribuye a conformar la organización del sistema urbano.

En el ámbito del Plan se encuentran todas las dotaciones públicas de nivel superior y de carácter supramunicipal que habitualmente prestan las administraciones públicas (Juzgados, Registro de la Propiedad, Hospital, etc.), siendo los núcleos de Torrox, Nerja y especialmente Vélez-Málaga los prestadores de estas funciones públicas.

Junto a estas dotaciones de frecuentación esporádica se encuentran otras dotaciones de nivel intermedio, de frecuentación más cotidiana, como los centros de enseñanza secundaria, centros de sanitarios de atención primaria, servicios sociales comunitarios etc. que se encuentran más distribuidos en el territorio, en tanto que requieren un umbral de población menor y una mayor periodicidad en su uso.

En la actualidad, no existe un patrón de localización territorial de equipamientos públicos de nivel intermedio en La Axarquía por lo que éstos están distribuidos entre los diferentes núcleos sin un criterio de orden territorial, contribuyendo así a una ineficiente funcionalidad cuyo resultado más evidente es que la localización de estas dotaciones no minimizan los desplazamientos del conjunto de los usuarios que los requieren.

Esto tiene efecto, a su vez, en el sistema de transportes ya que, ante una estructura poco jerarquizada y estructurada de los equipamientos en el territorio se genera una demanda dispersa entre distintas localizaciones que no da lugar a un umbral de rentabilidad suficiente, por lo que los servicios de transporte público no ofrecen una oferta adecuada. Así ocurre que los itinerarios de los servicios de transportes adoptan una disposición esencialmente radial desde los diferentes núcleos a la cabecera comarcal de Vélez Málaga, que es el centro con mayor número de funciones públicas y por tanto, generador de las mayores demandas de transporte.

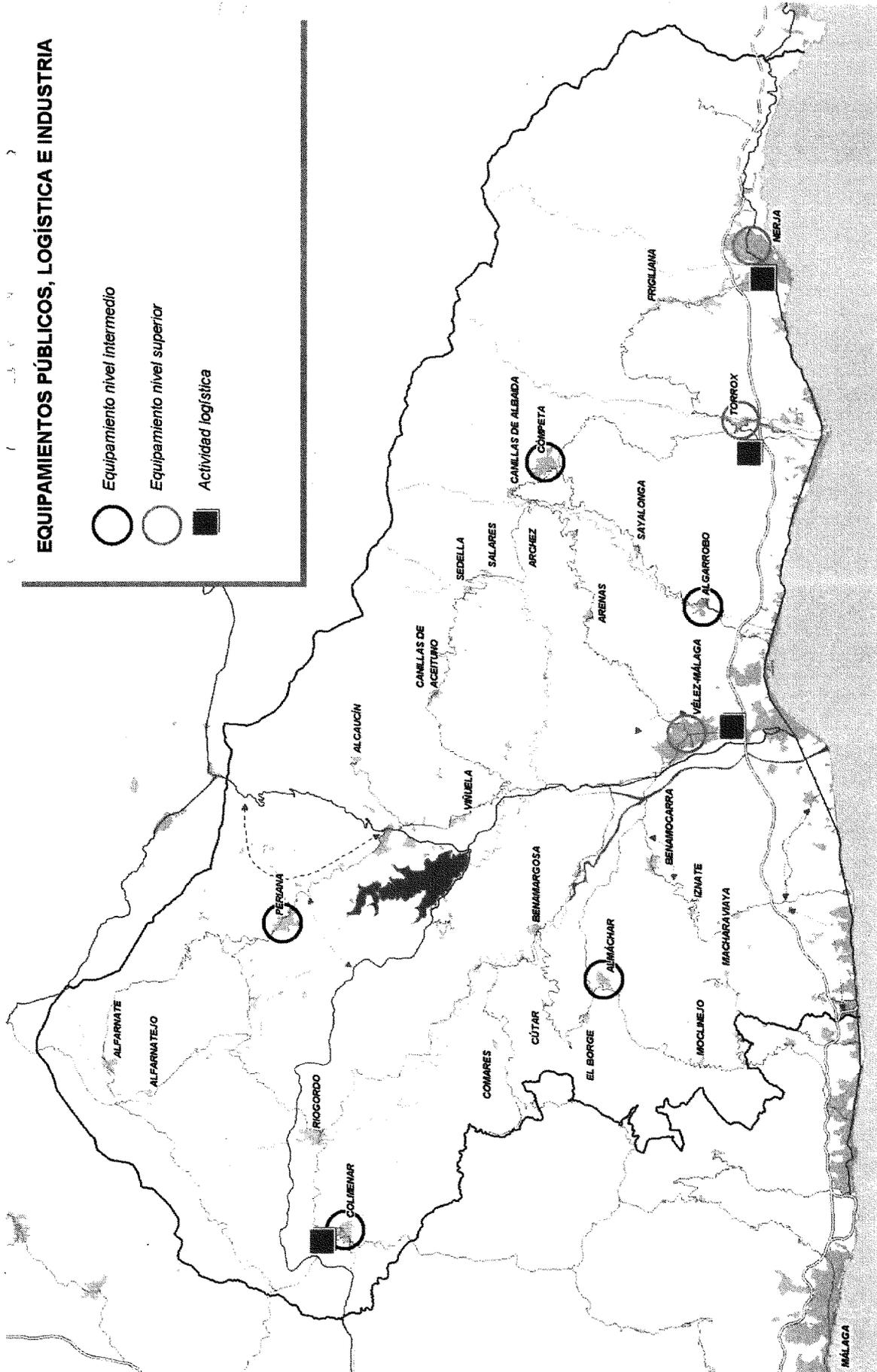
De esta manera, los habitantes de los núcleos del interior han de desplazarse al litoral, o a Málaga, para la adquisición de todo tipo de bienes y servicios, dado que el sistema de transportes posibilita una mejor accesibilidad que a otros núcleos del interior más próximos pero que, o bien no están conectados entre sí por transporte interurbano, o bien existe una menor frecuencia del servicio que permita ir y volver en plazos temporales adecuados. El resultado es la falta de una configuración en red del sistema de transporte público de viajeros.

Por otra parte, debe señalarse que la concentración de dotaciones públicas suele tener un gran efecto de arrastre sobre las dotaciones y servicios privados subsidiarios de aquéllos, ampliando de este modo, mediante un efecto multiplicador, las dotaciones de los núcleos urbanos y contribuyendo así a la mejora de la calidad de vida urbana en lo que hace referencia a la posibilidad de acceso a un buen número de equipamientos y servicios de toda índole.

Por ello, la decisión de establecer unos centros cabeceras para la asignación de servicios públicos de nivel intermedio contribuye a la mejora del funcionamiento general del sistema urbano, en cuanto que: se jerarquiza y estructura el mismo y se establece un esquema de distribución territorial de las dotaciones públicas que permite localizar de forma ordenada y agrupada en el territorio los servicios públicos de nivel intermedio; se potencia un conjunto de núcleos en el interior que articulan unos pequeños ámbitos de influencia en

### EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS, LOGÍSTICA E INDUSTRIA

- Equipamiento nivel intermedio
- Equipamiento nivel superior
- Actividad logística



sus entornos; se reducen los desplazamientos de los usuarios para adquirir estos servicios de nivel intermedio; y se contribuye a un mayor equilibrio territorial de las prestaciones públicas, que en su conjunto coadyuvan a mejorar a medio plazo los servicios de transporte público de viajeros.

El Plan, por tanto, propone un acceso más equilibrado de la población a las dotaciones públicas que sirva a la vez para dotar de una mejor estructuración de la armadura urbana. A estos efectos, determina los núcleos en los que preferentemente deben ubicarse nuevos equipamientos públicos de carácter supramunicipal.

#### • Las dotaciones para actividades logísticas e industriales.

La localización de actividades logísticas, comerciales e industriales de carácter comarcal contribuyen a la articulación interna del ámbito. La disposición de la red viaria y del sistema de asentamientos permiten considerar el entorno del eje de la A-356 en su tramo entre Torre del Mar y Trapiche como el espacio más adecuado para la localización de actividades logísticas, comerciales e industriales.

Este espacio se encuentra bien conectado con la autovía y, por tanto, con el corredor costero, y asimismo, con el principal eje colector interno del ámbito y de articulación con el interior regional. A la vez, se ubica en el entorno de Vélez Málaga, principal núcleo del ámbito en términos de población y dotaciones de servicios públicos y privados.

La localización específica de las actividades logísticas y comerciales requiere una posición central en relación con la población, por lo que debe primarse la proximidad a la autovía.

El triángulo que se conforma entre los núcleos citados constituye el espacio de mayor accesibilidad futura de toda La Axarquía, por lo que constituye una extraordinaria área de oportunidad para la ubicación de las actividades logísticas y comerciales de la comarca, lo que requiere desde el Plan su reserva para este fin. Adicionalmente el plan prevé en el litoral otras dos zonas para estas actividades, ubicadas respectivamente en Torrox y Nerja, lo que permite dotar de estos servicios a todo el eje costero en unas condiciones óptimas de accesibilidad. En el interior, y fundamentalmente relacionado con la creciente influencia metropolitana de Colmenar, se propone otra área para actividades logísticas y comerciales, a la vez que puede acoger actividades industriales, que dé cabida a las demandas crecientes de suelo para estas actividades en el municipio.

En cuanto a las actividades industriales, independientemente de las necesarias dotaciones locales que los municipios prevén en sus respectivos planes urbanísticos, el Plan propone la localización de suelo de carácter comarcal para atender la demanda. Su ubicación debe evitar la competencia con otros usos como los residenciales y turísticos y situarse en las proximidades de los principales ejes viarios de conexión con el exterior.

A estos efectos, se propone como área más adecuada la situada al norte del núcleo urbano de Vélez Málaga, alejado de la franja estrictamente litoral y excelentemente ubicada en relación con la red viaria y el núcleo de Vélez-Málaga.

### 3.3. EL ESPACIO AGRÍCOLA.

#### • La agricultura de regadío y la racionalización del consumo de agua.

La agricultura de regadío, con 12.691 ha., es la principal consumidora de agua en La Axarquía. Esta agricultura presenta características diferenciadas, desde las vegas tradicionales hasta la agricultura de invernadero y la arboricultura de cultivos subtropicales.

El Plan Guaro que comprende 7.200 ha., contabilizando los riegos de su orla externa, protagoniza buena parte de esta agricultura, pero tanto las zonas más meridionales de este Plan como las restantes zonas de regadío litorales han entrado en una fuerte competencia con otros usos, siendo cada vez más frecuentes las intrusiones urbanas e infraestructurales que actúan desestabilizando la lógica agraria de estos espacios.

En términos generales se asiste, por tanto, a una paulatina reducción de las superficies regadas en la franja litoral, más acusada en las zonas en que por su localización territorial, áreas llanas y primeras estribaciones litorales, son más apetecidas, y por el contrario, se producen transformaciones en las zonas más elevadas, por encima de la cota altimétrica 150, límite topográfico del Plan Guaro.

En la actualidad, el balance hídrico entre recursos disponibles y demandas se salda de forma excedentaria, debido a que la demanda para riego no utiliza su asignación de recursos, realizándose incluso transferencias hacia Málaga capital. No obstante, local y/o temporalmente se identifican déficits que repercuten en el avance de la contaminación salina de los acuíferos más litorales y en la falta de garantías para los suministros de ciertos núcleos urbanos del interior, así como para algunos regadíos abastecidos mediante captación directa de cauces y manantiales. La modulación de la demanda presenta escasa adaptación a la oferta de los recursos.

La planificación hidrológica prevé en su horizonte más lejano (2012) un balance hídrico ligeramente deficitario, y para su corrección contempla la traída de recursos hídricos desde la zona de Málaga. Este escenario futuro parte de dos premisas básicas: a) la transformación definitiva del Plan Guaro y la consolidación de su demanda; y b) un ligero incremento de la demanda urbana.

Hoy, esta prognosis parece se ha desvirtuado ya que, por una parte, la transformación del Plan Guaro está paralizada y cuestionada su viabilidad, y por otra, el consumo actual de agua es igual al proyectado para el horizonte largo de la planificación, debido a que la población y la vivienda aumenta a un ritmo mayor que el previsto.

En el escenario tendencial planificado del ámbito, es decir, en las previsiones del planeamiento urbanístico actualmente aprobado, coincidente en la práctica con el horizonte largo de la planificación hidrológica, las necesidades de agua para abastecimiento a las ciudades del litoral experimentarán un notable incremento que, a tenor de los suelos clasificados y viviendas previstas por el planeamiento, podría llegar a duplicar el consumo actual.

Dado que el agua de abastecimiento y riego procede, en su mayoría, de la caja conjunta del embalse de La Viñuela, el probable aumento del consumo urbano y turístico del agua rebajará las asignaciones agrícolas e introducirá presión sobre el actual concepto de Plan Guaro, incidiendo en sus pilares básicos, tales como: reducción superficial, fragmentación territorial del espacio productivo, inviabilidad económica y financiera de los sectores pendientes de transformación, dificultades en la modernización de los regadíos, etc.; es decir, factores que, probablemente inspirarán una nueva alternativa de plan de regadío sobre un ámbito geográfico y socioeconómico más estable.

Por ello parece preciso revisar la asignación planificada de recursos hídricos teniendo en cuenta las hipótesis de desarrollo socioeconómico, territorial y ambiental que articulan el escenario tendencial del Plan de Ordenación del Territorio, así como considerando que muchas de las materializaciones residenciales, logísticas y turísticas se realizarían sobre terrenos regables o en regadío, es decir, no supondrían nuevas demandas si no una reasignación del agua, cuyo debe o haber estará en función del modelo de ciudad desarrollado y de la eficacia en la gestión y uso del agua.

A más largo plazo, el desarrollo urbanístico no debe introducir inestabilidad en el ciclo del agua siempre que no haya competencia por el uso del recurso y el uso cedente, el agrícola, rebaje sus objetivos territoriales y su asignación planificada. En caso contrario, el balance se torna deficitario y sería necesario adoptar nuevas medidas de gestión de la demanda y/o de búsqueda de recursos alternativos. En este caso la flexibilización del uso del agua entre sus distintos usuarios (regadíos y ciudades) o la reutilización efectiva de las aguas depuradas en las EDAR de los municipios costeros pueden ofrecer recursos alternativos, crecientes en el tiempo, para los que el Plan propone su reutilización vinculada a los nuevos suelos urbanizables (zonas verdes, campos de golf, etc).

Asimismo, el Plan establece las condiciones para que todos los equipamientos complementarios turísticos de gran demanda de agua no potable se suministren de aguas depuradas o, en su caso, adopten dispositivos para la reutilización continua del recurso y propone la realización de los estudios que permitan la evaluación de las disponibilidades de agua y la viabilidad de interconexión entre ríos que permitan un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.

Finalmente se considera necesario el estudio de evaluación de los recursos hídricos subterráneos de La Axarquía, especialmente de la Unidad Alberquillas, de la Sierra Tejada - Almijara y de los acuíferos aluviales de los ríos Vélez, Algarrobo, Torrox y Chillar, así como de la viabilidad de interconexión de recursos hídricos de estos ríos, como medio para incrementar las disponibilidades de recursos del ámbito.

• **La vivienda vinculada a las explotaciones agrarias.**

En cuanto a la vivienda vinculada a la explotación agraria en el suelo no urbanizable el Plan no introduce otros criterios que los ya definidos por la legislación urbanística, limitándose a salvaguardar las características tradicionales cons-

tructivas de La Axarquía, de la vivienda en una planta, y a requerir a los instrumentos de planeamiento que establezcan los condicionantes de índole constructivo y paisajístico para la más correcta inserción de las mismas en el territorio, así como de las restantes edificaciones vinculadas a la explotación.

En lo que respecta al Hábitat Rural Diseminado, el Plan requiere de los instrumentos de planeamiento general la delimitación, de forma justificada, de las áreas de explotaciones agrarias que hayan dado lugar a una presencia notoria de viviendas vinculadas a tales explotaciones. El Plan establece determinadas limitaciones a efectos de evitar que se desvirtúen las características de tales ámbitos y a la vez permitir actuaciones que contribuyan a mejorar sus dotaciones de equipamientos e infraestructuras necesarias para la población que habita en ellos.

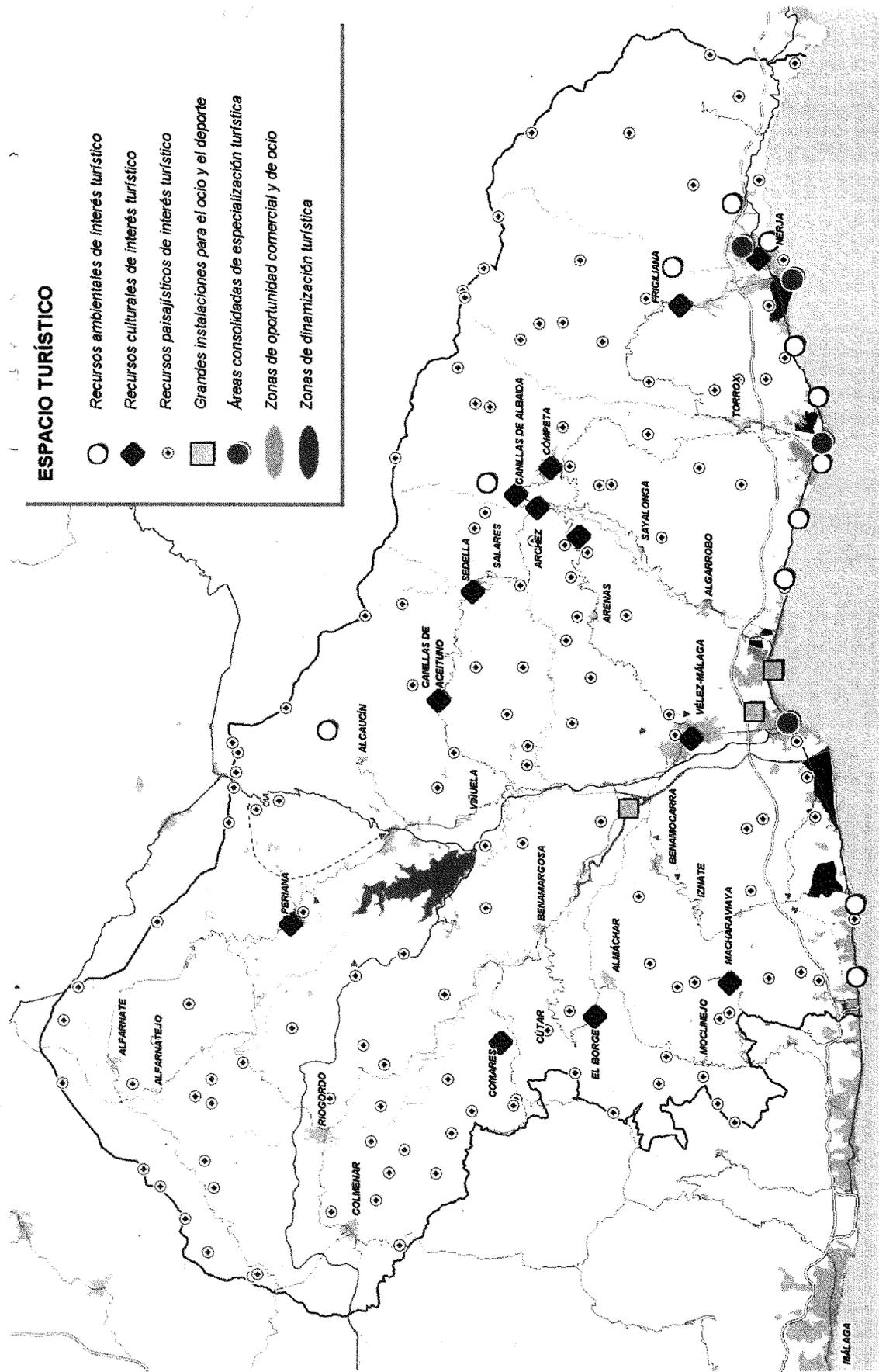
### 3.4. LA CONFIGURACIÓN Y ADECUACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO.

Para la ordenación y adecuación del espacio turístico se propone una estrategia general basada en la competitividad, en la identidad y en la capacidad de ofrecer una experiencia diferente. Este planteamiento general goza de respaldo generalizado en la estructura social y productiva del ámbito.

Para lograr un objetivo de estas características es preciso fomentar y facilitar el desarrollo e implantación de establecimientos empresariales (alojamiento, ocio, comercial, actividades deportivas y recreativas...) y crear condiciones para que la ordenación urbanística configure espacios bien ordenados y de calidad urbana y ambiental.

El espacio turístico comarcal está constituido por los siguientes grandes componentes:

- Las playas, zonas de contacto marítimo-terrestre, y las infraestructuras de apoyo a las actividades náuticas.
- El casco histórico de Vélez-Málaga y la zona tradicional de Nerja.
- El medio rural tradicional construido, pueblos tradicionales y edificaciones rurales aisladas.
- Los espacios naturales.
- Los hitos paisajísticos y miradores.
- Las instalaciones recreativas y deportivas existentes y potenciales.
- Las instalaciones alojativas reconocidas en el Registro de Turismo de Andalucía.
- Los centros urbanos con especialización comercial y de ocio. Las grandes áreas comerciales y de ocio implantadas en zonas periurbanas.
- Las urbanizaciones de segunda residencia.



### ESPACIO TURÍSTICO

- Recursos ambientales de interés turístico
- ◆ Recursos culturales de interés turístico
- Recursos paisajísticos de interés turístico
- Grandes instalaciones para el ocio y el deporte
- Áreas consolidadas de especialización turística
- ▨ Zonas de oportunidad comercial y de ocio
- ▭ Zonas de dinamización turística

### • La ordenación en la franja costera.

En la franja costera la prioridad es crear oportunidades para el desarrollo de establecimientos empresariales ligados al turismo. Todo este espacio está sometido a una fuerte presión inmobiliaria y las condiciones de implantación de hoteles, residencias, centros de actividades, comercios y centros deportivos y de ocio están fuertemente constreñidas por la competencia en precio de los promotores inmobiliarios residenciales y la creación de espacios urbanos poco propicios para la implantación de negocios turísticos.

Por ello, la prioridad de la ordenación del espacio turístico en la franja costera reside en la identificación de áreas de oportunidad para el turismo productivo que reserven este suelo para un objetivo estratégico territorial y supramunicipal como la generación de actividad empresarial, con empleo y con tendencia a operar un período amplio del año.

Estas áreas de oportunidad, o Zonas de Dinamización Turística, como se les denomina en este Plan, proceden, en su mayor parte, de reservas territoriales que se realizaron a mediados de los años ochenta por protección paisajista del espacio productivo agrario y que en el momento presente han perdido su sentido y su justificación, por una parte, una vez desaparecido el cultivo de la caña de azúcar, que le dotaba de una identidad singular y, por otra, debido a las transformaciones acaecidas que, o bien ha dado lugar al abandono de las actividades agrícolas (regadíos tradicionales), o han dado paso a espacios improductivos o a invernaderos, en todo caso, conformando espacios sin valores paisajísticos de interés.

En la situación actual, la magnífica situación de esos espacios en la franja litoral permite considerar que, dada la escasa presencia del turismo empresarial en el ámbito de este Plan, es de gran interés consolidar unas zonas en las que sea factible promoverlo, reservando parte de los mismos a esta actividad. A estos efectos, el señalamiento de un espacio como área de oportunidad supone la obligatoria consideración del uso turístico, con el condicionante de que la proporción residencial que podrá autorizarse en su desarrollo es de dos plazas por cada plaza de establecimiento de alojamiento reglado en edificación. Las edificabilidades brutas de estas áreas pueden alcanzar un máximo de 0,22 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Se han identificado las siguientes áreas de oportunidad:

- Valle de Niza (Vélez-Málaga)
- Delta del Vélez (Vélez-Málaga)
- Trayamar (Algarrobo)
- Río Algarrobo (Algarrobo)
- Torrox-Carlaja (Torrox)

### • Playazo (Nerja)

Dos de estas zonas (Valle de Niza y Delta del Río Vélez) tienen características de espacios de gran significación territorial y sus condiciones de ordenación contemplan una definición de espacio turístico de excelencia con perfiles de ocupación más abiertos y una edificabilidad bruta de 0,15 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> para fomentar la ubicación de instalaciones turísticas de interés general (campo de golf, espacios recreativos al aire libre, instalaciones ecuestres...).

Adicionalmente se han identificado tres áreas denominadas en el Plan como Zonas de oportunidad para actividades comerciales y de ocio son:

- Caleta de Vélez (Vélez Málaga)
- Los Llanos (Torrox)
- Chillar (Nerja)

En estas Zonas se señalan prioridades para la implantación de establecimientos comerciales y de ocio, que deben contribuir a cualificar e integrar todo el eje litoral. En las Zonas se establece la limitación al uso residencial, que no podrá superar el 30% de la edificabilidad que prevean los respectivos instrumentos de planeamiento general, no poniéndose otra limitación de usos que la prohibición de los industriales, obviamente incompatibles con el destino al que se proponen.

En su conjunto, la determinación de estas Zonas contribuye a promover la diversificación de la oferta de suelo para diferentes usos. Con esta propuesta el Plan plantea una cierta modulación de la tendencia actual y deja a los municipios el momento en que estos consideren oportuno su puesta en carga, en función de las demandas del mercado y de su estrategia de desarrollo.

Respecto a las playas se establece la obligatoriedad de realizar un acondicionamiento turístico de las mismas, dotándolas de servicios para facilitar la estancia, el confort y el ocio.

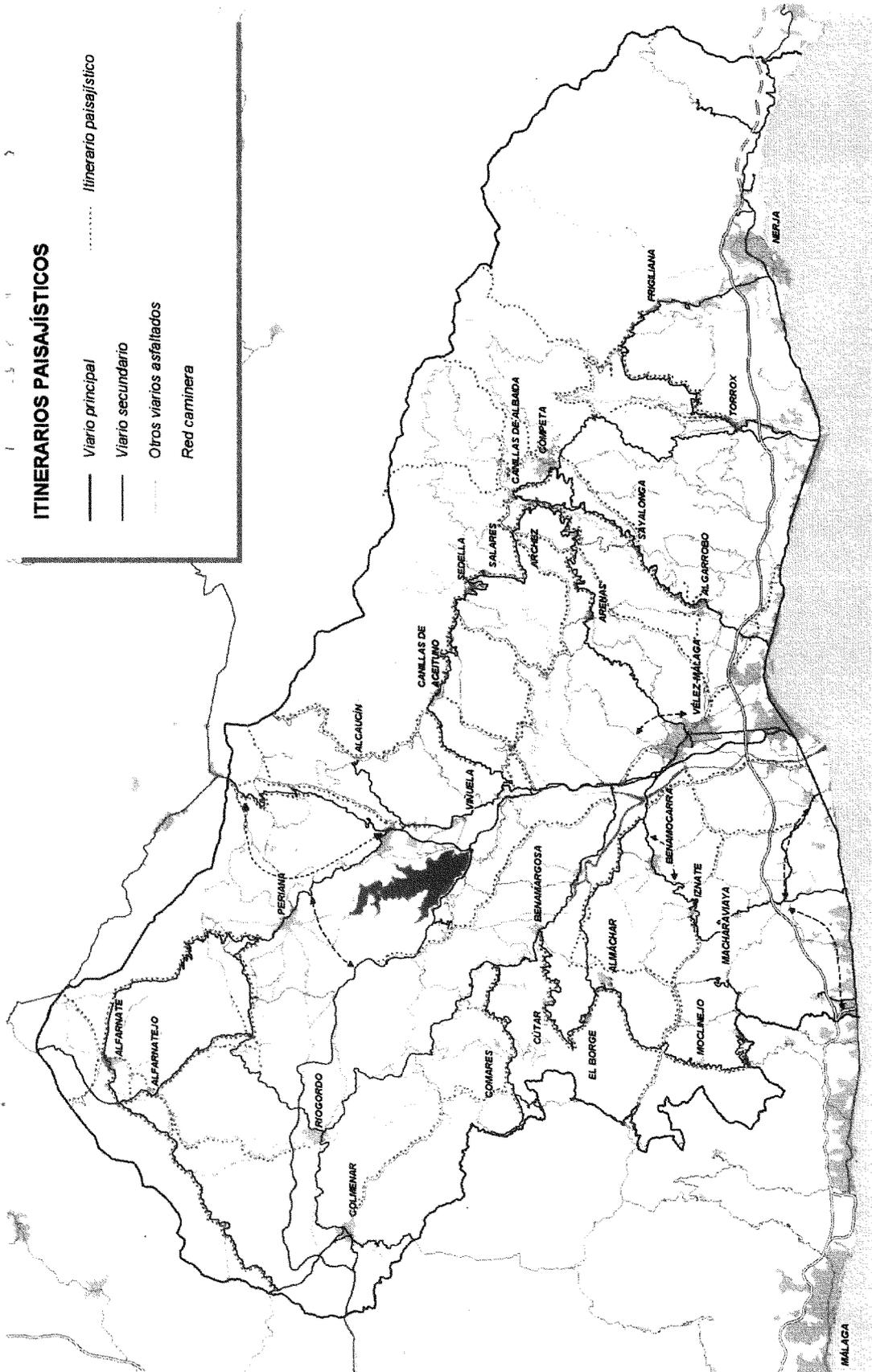
Asimismo, se plantea la necesidad de adoptar medidas para facilitar la oferta de actividades náutico-recreativas, deportes subacuáticos y náuticos de vela y motor por parte de empresas turísticas en las instalaciones existentes, así como la introducción de medidas en la ordenación del Puerto de la Caleta para potenciar su uso como espacio de interés turístico, en actividades de hostelería, contacto con la actividad pesquera y comerciales.

Las instalaciones deportivas al aire libre más ligadas al interés y motivación de los turistas, tales como el golf, el aeródromo, deporte ecuestre, deportes de raqueta... deberán tener un tratamiento favorable, propiciando su desarrollo cuando estén vinculados a iniciativas hoteleras y específicamente turísticas o con una baja proporción de uso residencial.



### ITINERARIOS PAISAJÍSTICOS

- Viario principal
- Viario secundario
- Otros viarios asfaltados
- Red caminera
- ..... Itinerario paisajístico



### • La ordenación del turismo de interior.

El espacio turístico de La Axarquía debe tender a funcionar de forma integrada entre la franja costera y el interior, de manera que todo el ámbito se constituya como un espacio turístico que permita una diversificación de la oferta. Para el interior la tendencia actual prevé una mayor especialización en pequeños y medianos establecimientos hoteleros y aquellos ligados a la visita sin pernoctación: restaurantes en núcleo urbano tradicional o en emplazamiento aislado, actividades al aire libre y actividades recreativas y de contacto con la naturaleza y el paisaje.

El Plan debe contribuir a la consolidación de esta tendencia del turismo de interior e incrementar las estancias mediante una progresiva dotación de instalaciones y de las oportunidades para el ocio, la visita y el entretenimiento, así como la mejora de las infraestructuras. Por otra parte debe establecer los medios que eviten el deterioro, cuando no la banalización del paisaje y de los elementos territoriales y naturales que dan personalidad a este territorio. De este modo, se hace posible sentar las bases para generar una masa crítica de dotaciones, medios, e instalaciones suficiente que permita desarrollar un turismo de servicios, y lograr, a la vez, hacerlo complementario con el turismo litoral.

En relación con el alojamiento turístico el plan define las condiciones para la implantación de hoteles rurales, villas turísticas, casas rurales y campamentos de turismo en el medio rural y en los núcleos tradicionales. En este sentido se establecen determinaciones que facilitan la implantación de establecimientos de alojamiento en el medio no urbanizable, que tendrán consideración de actuaciones de interés público, propiciando los mismos en los espacios naturales de interés territorial, pero tratando de evitar que alojamientos hoteleros y campamentos de turismo que se localicen en suelo no urbanizable tensionen, por proximidad, los entornos de los núcleos de población.

Asimismo, se establecen las condiciones para la localización de instalaciones recreativas de interés territorial, de manera que éstas puedan tener lugar de acuerdo con unas dotaciones de equipamientos básicos y unos criterios de ordenación que permitan su más correcta integración en el territorio. El Plan determina la localización de una de estas instalaciones en el entorno del embalse de La Viñuela, cuya concreta ubicación deberá ser establecida en la escala local.

Por otra parte, el Plan prevé la intervención para el desarrollo de una red de miradores y adecuaciones recreativas que permitan disfrutar del entorno y, a tal efecto, se establece en el plano de Ordenación la localización de cinco de estas áreas de adecuación recreativa, cuyo emplazamiento concreto deberá ser, al igual que en el caso anterior, establecido en la escala local atendiendo a criterios de proximidad a ejes viarios e itinerarios recreativos, a láminas de agua y/o zonas de vistas.

Por otra parte, se identifican una serie de carreteras y caminos calificados de viarios paisajísticos, con objeto de que en sus intervenciones de mejora y mantenimiento el titular de la infraestructura otorgue prioridad a la percepción del territorio que atraviesa frente criterios estrictos de funcionalidad

viaria. Esta medida conlleva igualmente un tratamiento específico en señalización horizontal y vertical que favorezca la percepción del paisaje y lugares de aparcamiento y mirador.

Finalmente, se establece un Plan de señalética viaria, que contribuya a poner en el mapa el extraordinario patrimonio natural y cultural de La Axarquía e insta al órgano de seguimiento del POT a desarrollar todas las acciones necesarias para la promoción de los recursos de este territorio.

### 3.5. LAS INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS, ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN.

#### • Las infraestructuras de abastecimiento y depuración.

El abastecimiento de agua de los municipios de la Axarquía procede de muy diversas fuentes de suministros. La mayoría se surten de aguas procedentes de captaciones propias y sólo los situados en el litoral, excepto Nerja, y parte de los núcleos situados en la cuenca del Benamargosa mantienen una gestión mancomunada e infraestructuras comunes.

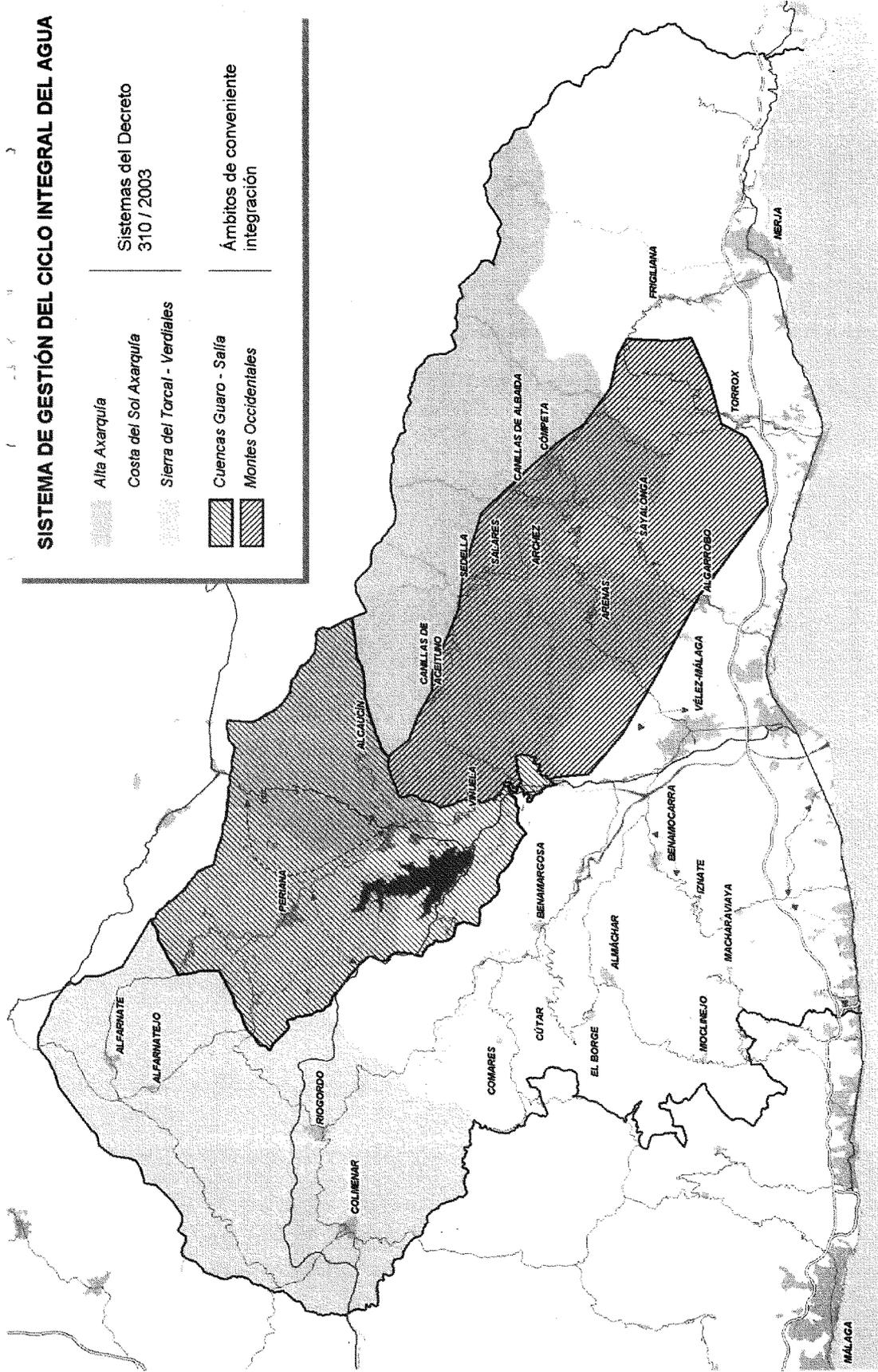
En un territorio con un importante hábitat diseminado la gestión del recurso alcanza una gran complejidad. La multiplicidad de sistemas infraestructurales existentes desconectados entre sí y la escasa capacidad de gestión de los municipios, para hacer frente a una demanda creciente y en su mayor parte dispersa, repercute en la insuficiencia de los sistemas para proporcionar el recurso con adecuadas condiciones de eficacia y eficiencia. De este modo, los sistemas presentan una baja tasa de renovación, hiperdimensionado y fuerte ritmo de expansión. Frecuentemente, como en la Alta Axarquía, las redes definen un extenso tejido infraestructural integrado por compartimentos estancos (municipios), con redes de distribución que alcanzan los límites municipales con el objeto de prestar servicio al poblamiento en diseminado sin conexión con las del municipio colindante.

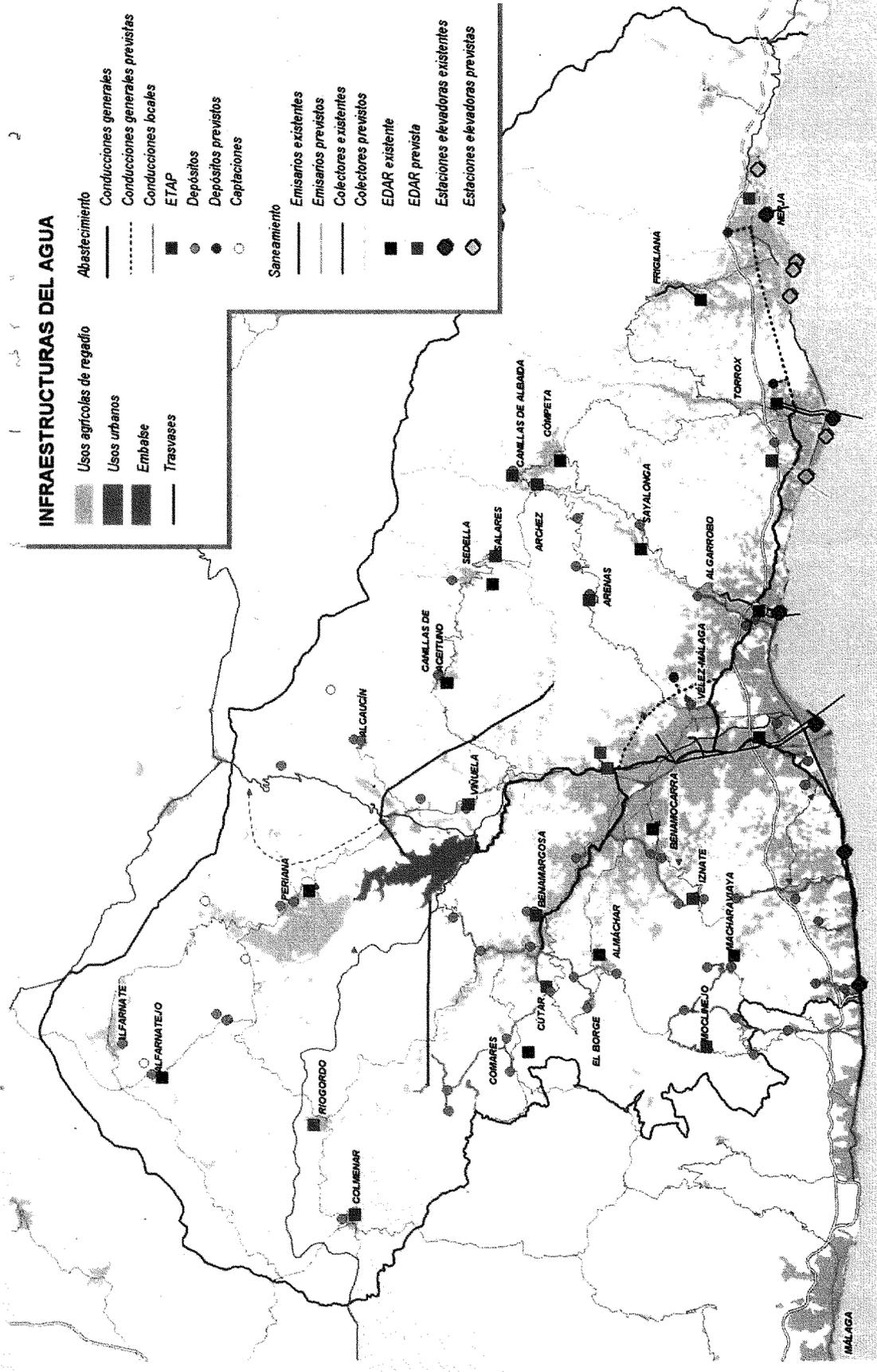
Para la gestión del ciclo del agua en Andalucía la Administración Autónoma ha establecido con carácter general una delimitación de ámbitos territoriales mediante el Decreto 310/2003, de 4 de noviembre. Esta delimitación de ámbitos territoriales de gestión de los servicios del ciclo integral del agua resulta adecuada para este ámbito; no obstante, se hace necesario proponer ciertas modificaciones puntuales que adaptan el esquema propuesto a las tendencias actuales de desarrollo urbanístico del territorio. De este modo, se propone:

- Considerar conjuntamente el ámbito natural de las cuencas de los ríos Guaro y Salía (Periana, Alcaucín, Viñuela), con su atomizado sistema de asentamientos (núcleos, zonas turísticas y diseminados poblacionales), el cual es concebido en la actualidad desde tres sistemas de gestión del ciclo del agua diferentes.
- Promover la gestión conjunta entre los sistemas de gestión integral del ciclo del agua de la Alta Axarquía y Costa del Sol Axarquía en, al menos, sus ámbitos montañosos comunes. El abastecimiento desde la cota del nivel del mar a las zonas de montaña de los municipios de Vélez Málaga, Torrox, Algarrobo, Sayalonga resulta complejo, caro e ineficiente, mientras que el suministro desde los

### SISTEMA DE GESTIÓN DEL CICLO INTEGRAL DEL AGUA

- Alta Axarquía
- Sistemas del Decreto 310 / 2003
  - Costa del Sol - Axarquía
  - Sierra del Torcal - Verdiales
- Ámbitos de conveniente integración
  - Cuencas Guero - Saifa
  - Montes Occidentales





municipios de Alta Axarquía podría estar exento de complejidades y favorecer una gestión más eficaz.

Por otra parte, para la mejora de la gestión del ciclo del agua en los ámbitos definidos por el Decreto antes mencionado se propone:

- Impulsar la gestión integral en los municipios de la Alta Axarquía mediante proyectos conjuntos de infraestructuras de regulación y conducción, hasta ahora colindantes pero inconexas.
- Cerrar el sistema de gestión integral de la Costa del Sol Oriental mediante la conexión Torrox - Nerja no sólo al objeto de abastecimiento sino como elemento de interrelación y de transferencia de recursos excedentarios desde el ámbito de Nerja – Sierra Almirajara y como fortalecimiento del sistema de garantías de suministro de todo el litoral.

En materia de depuración se asiste en la actualidad a un importante proceso de ejecución de instalaciones que permitirán en plazos definidos la resolución de los principales problemas de contaminación en el litoral, aunque los déficits acumulados no permiten señalar que todo el ámbito pueda tener resueltas las infraestructuras sanitarias en los términos fijados por las Directivas Comunitarias para el 2005. Por ello el Plan solamente se limita a regular que las implantaciones urbanas de cualquier tipo (residenciales, logísticas, turísticas, etc.) que no se encuentren conectadas a los sistemas generales de saneamiento deberán contar con sistemas de tratamiento de sus aguas residuales acordes a la carga contaminante y características del medio receptor.

Para la cuenca vertiente al embalse de La Viñuela, zona sensible y origen básico de los recursos hídricos de la Axarquía, el Plan plantea su saneamiento integral y reforestación.

En lo que se refiere al actual diseminado se propone, con el objeto de minimizar problemas de contaminación de suelos y agua y de salud pública, una mejora de la gestión y el fomento de la depuración mediante la dotación de instalaciones individuales, como las fosas sépticas, o depuradoras de bajo coste para agrupaciones de viviendas residenciales, según sea el caso.

#### • Las infraestructuras energéticas y de telecomunicación

La importancia del diseminado de población en este ámbito y el desarrollo agrícola de regadío, junto con la extensión de las áreas urbanas ha dado lugar a un crecimiento extraordinario de las redes de suministro energético.

En una situación en el que sólo unos pocos municipios han tenido planificación urbanística y de éstos sólo algunos establecían normas de ordenación para el conjunto de sus respectivos términos municipales, el desarrollo urbanístico fuera de los núcleos tradicionales de población ha sido escasamente ordenado. En estas circunstancias, el desarrollo de

las redes energéticas ha seguido un proceso de crecimiento y extensión a la demanda siguiendo las operaciones urbanísticas y las actuaciones en diseminado de las viviendas en el medio rural.

Esta circunstancia ha contribuido a la proliferación de tendidos eléctricos que cruzan la Axarquía conformando un entramado desordenado de tendidos a con una importante incidencia en el paisaje.

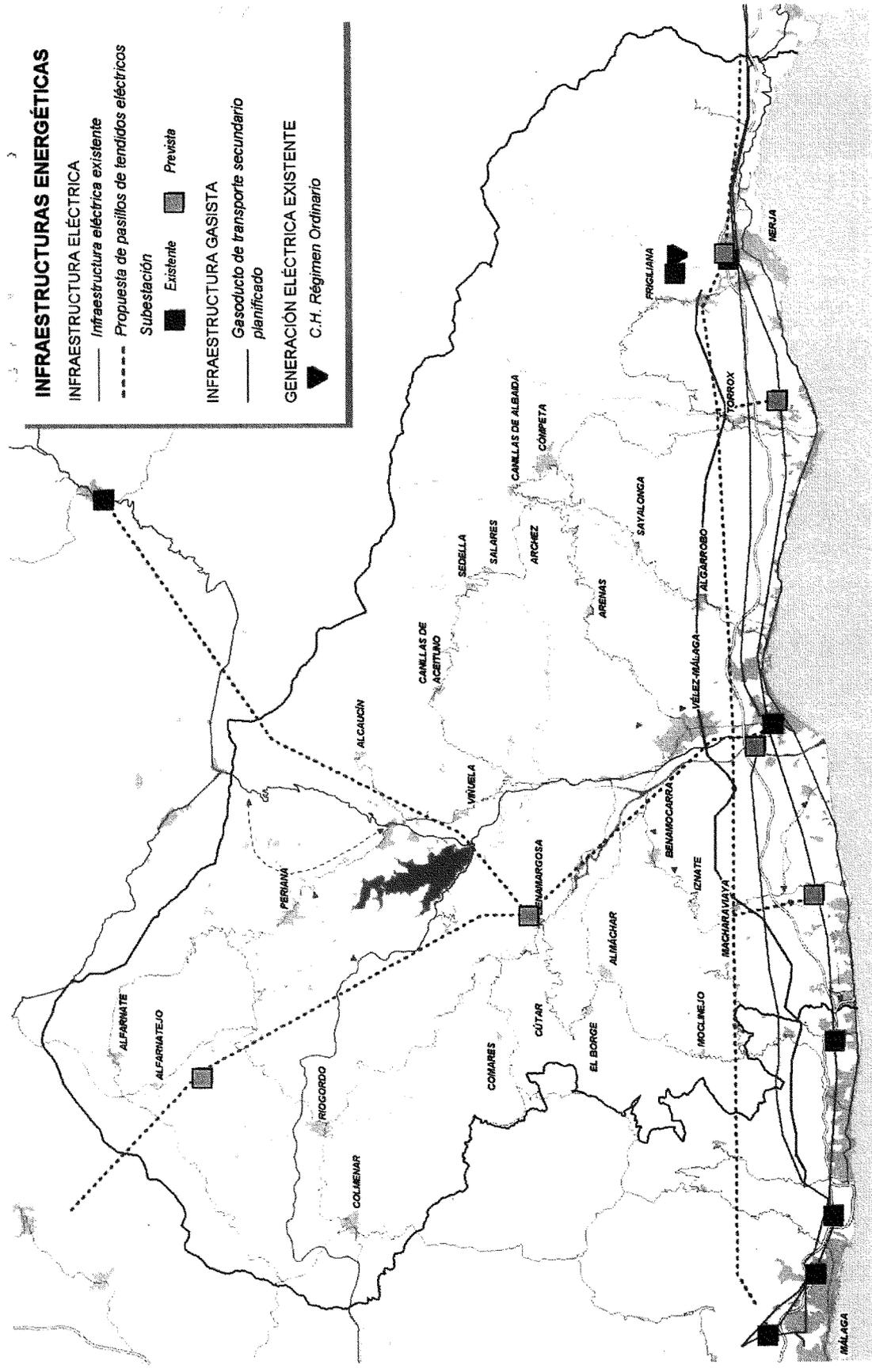
De orden distinto ha sido el desarrollo de las instalaciones destinadas a las telecomunicaciones. La rápida extensión de la telefonía móvil en los últimos años y la ausencia de normas reguladoras que desde una perspectiva territorial considerasen este fenómeno de localización de las instalaciones ha dado lugar a la proliferación de infraestructuras de telecomunicación que, dada la movilidad de la topografía de este territorio, y el efecto sombra producido por las elevaciones montañosas, han proliferado en este ámbito, ocupando numerosos hitos territoriales, algunos de indudable interés paisajístico.

La existencia de varios operadores y la carencia de criterios de ordenación territorial ha supuesto, adicionalmente, que las infraestructuras se viesen multiplicadas sobre los mismos hitos topográficos, generando un efecto multiplicador en su incidencia visual.

El Plan ha de establecer las determinaciones y criterios generales para garantizar la adecuada implantación de las infraestructuras energéticas y de telecomunicación. A estos efectos se indican los corredores para la localización de los tendidos eléctricos; se establecen determinaciones para la previsión de suelo y dimensión de las subestaciones transformadoras y se explicitan las condiciones para la localización de antenas de telefonía móvil y las áreas y lugares no permitidos.

Actualmente el litoral oriental de Málaga se encuentra abastecido por dos ejes de 66 kV y 132 kV, respectivamente, que discurren paralelamente a la costa atravesando los municipios de Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox y Nerja. En su trazado ambos ejes hacen entrada/salida en las subestaciones de 132/66 kV denominadas Torre del Mar y Nerja, en los municipios de Vélez-Málaga y Nerja, respectivamente. El resto de los municipios se encuentran abastecidos por redes de menor tensión. A medio plazo, está previsto un pasillo energético más hacia el interior con objeto de mejorar la calidad de suministro eléctrico en la zona.

En relación a la infraestructura gasista en el ámbito territorial del presente Plan, no hay conexión a la red nacional de gasoductos. No obstante, se prevé que hacia 2008 entre en servicio el gasoducto de transporte secundario (60 bar < p ≤ 16 bar). A partir de éste, se prevé abastecer los mercados doméstico-comercial e industrial de una serie de municipios entre los que se encuentran Vélez-Málaga, Torrox y Nerja.



# MEMORIA ECONÓMICA

## 1. MEMORIA GENERAL

La Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece el conjunto de propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Las mismas tienen un carácter orientativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas.

En todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que tiene por objeto establecer la factibilidad de las propuestas del Plan, en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos y en los plazos de ejecución previstos.

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la iniciativa privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final dependen de estas fases, como por ejemplo sucede con los planes o estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos que esta Memoria actualmente no puede, lógicamente, evaluar. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte la entidad para la gestión y ejecución del Plan que se determina en el artículo 8 de la Normativa.

El Plan, por tanto, adopta una programación deslizando, en la cual irán incorporándose nuevas actuaciones a medidas que se desarrolle el Plan y siempre en cumplimiento de los objetivos y determinaciones establecidos por el mismo.

El Plan establece las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal en cuanto al orden de prioridades que trata de conciliar dos aspectos; por una parte, que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en primer lugar, pero sin perder de vista que estas propuestas requieren en su mayoría la realización de estudios previos que exigen un periodo de ejecución y, por otra parte, que debe evitarse que determinadas administraciones asuman en un corto periodo de tiempo inversiones que impliquen un muy elevado porcentaje de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración exigen la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc. que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar, pero que son la manera en que se materializan los acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

Será en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y, por tanto, en dicho marco se deberán promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica.

En lo que corresponde a la Administración Autónoma, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía los considere y, en su caso, apruebe.

## 2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere establecer la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la actuación, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la memoria de ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considere el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características al año 2005. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- La vinculación entre acciones.
- La distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras acciones que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes.

Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y son indispensables para el desarrollo de ulteriores acciones. En este caso, el nuevo itinerario propuesto de la A-7204 a la A-356 debe efectuarse tras la ejecución de la mejora y nuevo trazado de la carretera A-402 entre Venta de Zafarraya y Venta Baja. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones; así el estudio de viabilidad de interconexión de recursos hídricos sólo será adecuado si el estudio de evaluación previo demuestra la suficiencia de los mismos.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo; por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores.

### 3. EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a veinte años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cuatro para el corto plazo, acciones que se inician entre los cuatro y ocho años para el medio plazo, y después de los ocho años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período.

Debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas ya que algunas han de ser concretados en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos que han de precisar dicho contenido; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con el apartado 5 del artículo 9 de la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en el artículo 11 de la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en el artículo 12 de la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 526,4 millones de euros a precios corrientes de 2005, de los que el programa de Articulación territorial representa el 72 % del total, seguido por los programas del ciclo del agua y del programa de Espacio turístico y recreativo, con un 10 y 9 % del presupuesto total.

Programas	Subprogramas	Importe (€)
1. Articulación territorial	Red viaria	65,4
	Plan viario turístico	180,0
	Sistema tranviario metropolitano	122,5
	Transportes	5,1
2. Articulación espacio agrario	Articulación espacio agrario	8,0
3. Ciclo del agua	Ciclo del agua	53,3
4. Espacio turístico y recreativo	Espacio turístico y recreativo	36,5
5. Gestión del POT	Apoyo a la gestión	5,6
6. Plan desarrollo rural y medio ambiental		50,0
	Total	526,4

La distribución temporal es como sigue: 26,35% en el corto plazo, 47,37% en el medio plazo y 26,33% en el largo plazo.

Subprograma	Corto (€)	Medio (€)	Largo (€)
Red viaria	19,6	26,2	19,6
Plan viario turístico	54,0	72,0	54,0
Sistema tranviario metropolitano	1,7	78,8	42,00
Transportes	1,5	1,2	2,4
Articulación Espacio Agrario	2,2	3,3	2,5
Ciclo del agua	16,0	21,3	16,0
Espacio turístico y recreativo	12,0	24,1	0,4
Apoyo a la gestión	1,7	2,2	1,7
Plan desarrollo rural y medioambiental	30,00	20,00	-
Total	138,7	249,1	138,6

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZOS	
			Corto	Medio Largo
Red viaria	Mejora de la seguridad vial y características geométricas de la A-356 (entre la N-331 y la A-402)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Mejora de la carretera A-402. (Venta Baja-Venta de Zafarraya)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Mejora de la capacidad A-356 (Venta Baja-Vélez-Málaga)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Refuerzo de firme en carretera MA-7206, Algarrobo-Sayalonga	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Refuerzo de firme en carretera A-7000, Málaga- Colmenar	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Refuerzo de firme en carretera A-7204, Tramo Riogordo a A-402	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Refuerzo de firme en carretera A-7207, Torrox-Cómpeta	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Refuerzo de firme en carretera A-7204, Tramo Pedrizas-Colmenar	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Refuerzo de firme en carretera A-4152	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Acondicionamiento del acceso a Periana en la carretera A-7204	Diputación Provincial	***	***
	Acondicionamiento de la MA-119, Corumbela-Daimalos	Diputación Provincial	***	***
	Acondicionamiento de la MA-169, de la MA-165 a la MA-159 en Comares	Consejería de Obras Públicas y Transportes y Diputación Provincial	***	***
	Acondicionamiento de la MA-115D y de la A-7206 (Archez-Sayalonga)	Diputación Provincial	***	***
	Nuevo itinerario litoral de conexión MA-109 a MA-176	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Nuevo itinerario litoral de conexión MA-176 a MA-175	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Nuevo itinerario A-7204 a A-356	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
	Variante de la MA- 135 en Benamocarra	Diputación Provincial	***	***
Variante de la Ma-117 en Vélez-Málaga	Diputación Provincial	***	***	
Estudio Informativo de la Vía Intermedia	Consejería de OP y T y Ayuntamientos	***	***	
Plan viario turístico	Consejerías de OP y T, Medio Ambiente, Turismo, Com. Y Dep./Diputación Provincial	***	***	
Sistema tranviario metropolitano	Consejería de OP y T y Ayuntamientos	***	***	
Transportes	Estaciones/aparederos de transporte público	Consejería de OP y T y Ayuntamientos	***	***
	Estudio de movilidad y de mejora del transporte público de viajeros por carretera	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***
Articulación Espacio Agrario	Estudio Zona Regable del Plan Guaro	Consejería de Agricultura y Pesca	***	***
	Adecuación caminos rurales	Consejería de Medio Ambiente	***	***
	Plan especial de mejora y acondicionamiento entorno embalse de La Viñuela	Consejerías de Obras Públicas y Transportes y de Medio Ambiente	***	***

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZOS		
			Corto	Medio	Largo
Ciclo del agua	11 Estaciones depuradoras de Bajo Coste	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Estación depuradora de Torrox Costa-Algarrobo	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Estación depuradora de Nerja	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Estudio previo abastecimiento desde embalse La Viñuela a Colmenar, Riogordo y Casabermeja	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Estudio mejora de la gestión y ampliación abastecimientos a Benamocarra, Cútar, Comares, El Borge y Macharaviaya	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Estudio de evaluación de los recursos hídricos subterráneos	Consejería de Medio Ambiente	***		***
	Estudio de viabilidad de interconexión de recursos hídricos	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Estudio de demanda de recursos hídricos	Consejería de Medio Ambiente	***		
	Mejora gestión integral del agua	Consejería de Medio Ambiente	***		***
	Restauración hidrológico forestal	Consejería de Medio Ambiente	***		***
	Adecuación de cauces para avenidas	Consejería de Medio Ambiente	***		***
	Vía Verde	Consejería de Medio Ambiente	***		***
	Adecuaciones recreativas	Consejerías de Medio Ambiente y Turismo, Comercio y Deportes	***		***
	Espacio turístico y recreativo	Varios paisajísticos. Miradores, accesos y señalización	Consejerías de Obras Públicas y Transportes, Turismo, Comercio y Deportes y de Medio Ambiente / Diputación Provincial	***	
Puerto Caleta de Vélez		Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		***
Plan de señalización viaria		Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		***
Informes de seguimiento y evaluación y actualización del Plan		Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		***
Apoyo a la gestión	Consejerías de Obras Públicas y Transportes, Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, Turismo, C y D e Innovación C y E	***		***	
Plan Desarrollo rural y medio ambiental			***	***	

## NORMATIVA

### TÍTULO PRELIMINAR. NORMAS GENERALES

- Artículo 1.* Naturaleza  
*Artículo 2.* Objeto del Plan. (N)  
*Artículo 3.* Objetivos generales del Plan. (N)  
*Artículo 4.* Ámbito territorial. (N)  
*Artículo 5.* Efectos. (N)  
*Artículo 6.* Documentación del Plan. (N)  
*Artículo 7.* Programación de acciones. (D)  
*Artículo 8.* Entidad para la gestión y ejecución del Plan. (R)  
*Artículo 9.* Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)  
*Artículo 10.* Ajustes del Plan. (N)  
*Artículo 11.* Actualización del Plan. (N)  
*Artículo 12.* Informe de seguimiento y evaluación. (N)

### TÍTULO I. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTES Y RED DE ESPACIOS LIBRES.

#### Capítulo I. Sistema de asentamientos.

- Artículo 13.* Elementos componentes del sistema de asentamientos. (N)  
*Artículo 14.* Objetivos. (N)  
*Artículo 15.* Localización de dotaciones de equipamientos supramunicipales para el sistema de asentamientos. (D)  
*Artículo 16.* Dotaciones de suelo para equipamientos de competencia no municipal. (D)  
*Artículo 17.* Determinaciones sobre los nuevos crecimientos urbanos. (D y R)

#### Capítulo II. Sistema de comunicaciones y transportes.

- Artículo 18.* Objetivos. (N)

#### SECCIÓN 1ª RED VIARIA.

- Artículo 19.* Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)  
*Artículo 20.* Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N, D y R)  
*Artículo 21.* Red de conexión interna. (N y D)  
*Artículo 22.* Articulación urbana litoral. (D y R)  
*Artículo 23.* Desarrollo de la red viaria. (N y D)  
*Artículo 24.* Plan integral de la red viaria. (D y R)  
*Artículo 25.* Señalética viaria. (R)  
*Artículo 26.* Restauración de tramos viarios inutilizados. (D)

#### SECCIÓN 2ª. SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA.

- Artículo 27.* Conexión de los núcleos por transporte público de viajeros por carretera. (D)  
*Artículo 28.* Infraestructuras de transporte público de viajeros por carretera. (D)

#### SECCIÓN 3ª SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO.

- Artículo 29.* Determinaciones. (D y R)

#### Capítulo III. Red de espacios libres de carácter comarcal

- Artículo 30.* Objetivos. (N)  
*Artículo 31.* Espacios libres de interés territorial (N y D)

- Artículo 32.* El corredor marítimo terrestre (N, D y R)  
*Artículo 33.* Las playas. (D y R)  
*Artículo 34.* Áreas de adecuación recreativa. (D)  
*Artículo 35.* Itinerarios paisajísticos. (D y R)  
*Artículo 36.* Miradores en hitos paisajísticos. (R)  
*Artículo 37.* Vía verde. (D)  
*Artículo 38.* Espacios libres vinculados al litoral. (D)

### TÍTULO II. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS.

- Artículo 39.* Objetivos. (N)

#### Capítulo I. Suelos para actividades industriales, logísticas y comerciales.

- Artículo 40.* Usos industriales y logísticos. (N)  
*Artículo 41.* Directrices para los suelos destinados a actividades productivas industriales y logísticas. (D)  
*Artículo 42.* Zonas de oportunidad para actividades comerciales y de ocio. (D y R)

#### Capítulo II. Usos turísticos y vacacionales.

- Artículo 43.* Determinaciones para la ordenación de los usos vacacionales colindantes a los suelos urbanos o urbanizables. (D y R)  
*Artículo 44.* Directrices para la ordenación de los usos vacacionales no colindantes a suelos urbanos o urbanizables. (D)  
*Artículo 45.* Zonas de Dinamización Turística. (D)  
*Artículo 46.* Determinaciones para la ordenación de las Zonas de Dinamización Turística. (D y R)  
*Artículo 47.* Alojamientos hoteleros en suelo no urbanizable. (N y D)  
*Artículo 48.* Campamentos de turismo. (D)  
*Artículo 49.* Instalaciones recreativas de interés territorial. (N y R)  
*Artículo 50.* Determinaciones específicas para las instalaciones recreativas de interés territorial en suelo no urbanizable. (N y D)  
*Artículo 51.* Puertos náutico-deportivos. (D)  
*Artículo 52.* Puerto de La Caleta de Vélez. (D)

#### Capítulo III. Usos agrarios.

- Artículo 53.* Red de caminos rurales. (N, D y R)  
*Artículo 54.* Zona Regable del Plan Guaro. (R)  
*Artículo 55.* Viviendas y edificaciones vinculadas a la explotación agraria. (D)  
*Artículo 56.* Protección de la agricultura del olivar. (R)  
*Artículo 57.* Hábitat Rural Diseminado. (D )  
*Artículo 58.* Viviendas dispersas en el medio rural. (D)

### TÍTULO III. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS Y LOS RECURSOS POR SUS VALORES NATURALES, CULTURALES Y DEL PAISAJE O POR LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS.

#### Capítulo I. Zonas de especial protección.

- Artículo 59.* Objetivos. (N)  
*Artículo 60.* Zonas sometidas a régimen de protección. (N)

**SECCIÓN 1ª. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.**

*Artículo 61.* Determinaciones para las zonas de protección ambiental. (N y D)

**SECCIÓN 2ª. ZONAS A PROTEGER POR SU INTERÉS TERRITORIAL.**

*Artículo 62.* Zonas de interés territorial. (D y R)

*Artículo 63.* Entorno del Embalse de La Viñuela. (D)

*Artículo 64.* Hitos paisajísticos. (N y D)

*Artículo 65.* Divisorias visuales. (N, D y R)

*Artículo 66.* Acantilados. (N)

**Capítulo II. Recursos naturales y riesgos.**

*Artículo 67.* Objetivos. (N)

**SECCIÓN 1ª. RECURSOS HÍDRICOS**

*Artículo 68.* Recursos hídricos (N, D y R)

*Artículo 69.* Determinaciones para el ciclo del agua. (D)

**SECCIÓN 2ª. AGUAS INTERIORES, RIBERA DEL MAR, SERVIDUMBRES Y ZONA DE INFLUENCIA LITORAL.**

*Artículo 70.* Navegación en zonas marítimas de baño. (N y R)

*Artículo 71.* Calidad de las aguas litorales. (N y R)

*Artículo 72.* Ribera del mar, servidumbres y zona de influencia. (N y D)

*Artículo 73.* Paseos marítimos. (D y R)

*Artículo 74.* Muros costeros y obras de defensa. (R)

*Artículo 75.* Protección de áreas de baño y regeneración de playas. (D)

*Artículo 76.* Instalaciones náutico-deportivas. (N)

*Artículo 77.* Ordenación de puntos de atraque para embarcaciones destinadas a excursionismo marítimo-costero. (D)

**SECCIÓN 3ª. RIESGOS**

*Artículo 78.* Prevención de riesgos naturales. (D)

*Artículo 79.* Taludes, terraplenes y plataformas. (D)

*Artículo 80.* Riesgos hídricos. (D y R)

*Artículo 81.* Zonas inundables. (D)

*Artículo 82.* Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)

**Capítulo III. Patrimonio cultural**

*Artículo 83.* Objetivos. (N)

*Artículo 84.* Conjuntos históricos y centros urbanos. (R)

*Artículo 85.* Recursos culturales de interés territorial. (D y R)

*Artículo 86.* Criterios para la determinación de los bienes inmuebles protegidos. (D)

*Artículo 87.* Inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. (R)

*Artículo 88.* Lugares de interés etnológico. (D)

*Artículo 89.* Yacimientos arqueológicos. (D)

*Artículo 90.* Protección de las edificaciones de interés territorial objeto de catalogación. (N y D)

**Capítulo IV. Inserción ambiental y paisajística de las actuaciones urbanísticas en el territorio.**

*Artículo 91.* Objetivos. (N)

*Artículo 92.* Actuación urbanística. (N)

*Artículo 93.* Principios para la inserción en el territorio de las actuaciones urbanísticas. (D)

*Artículo 94.* Criterios de sostenibilidad para las actuaciones urbanísticas. (D y R)

*Artículo 95.* Criterios para el diseño y planificación de las actuaciones urbanísticas. (D)

*Artículo 96.* Determinaciones para la fase de ejecución de los proyectos de urbanización en suelo urbanizable (D)

*Artículo 97.* Integración paisajística de las actuaciones urbanísticas en laderas. (D)

*Artículo 98.* Inserción ambiental y paisajística del viario. (N y D)

*Artículo 99.* Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (D)

*Artículo 100.* Integración paisajística de los núcleos urbanos. (D y R)

*Artículo 101.* Integración paisajística de los tendidos eléctricos de tensión inferior a 66 kV. (D y R)

**TÍTULO IV. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS SUPRAMUNICIPALES BÁSICOS.****Capítulo I. Infraestructuras del ciclo del agua.**

*Artículo 102.* Objetivos. (N)

*Artículo 103.* Organización de la gestión de las infraestructuras del ciclo del agua. (R)

*Artículo 104.* Pasillo para la conducción general de abastecimiento. (D)

*Artículo 105.* Depuración de aguas residuales. (N y D)

*Artículo 106.* Infraestructuras y abastecimiento de instalaciones recreativas de interés territorial. (N y D)

*Artículo 107.* Sobre la demanda y necesidades de infraestructuras del ciclo del agua. (D y R)

**Capítulo II. Infraestructuras energéticas y de telecomunicación.**

*Artículo 108.* Objetivos. (N)

*Artículo 109.* Pasillos de la red de energía eléctrica. (D)

*Artículo 110.* Reservas de suelo para redes de energía eléctrica. (D)

*Artículo 111.* Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)

*Artículo 112.* Energías renovables. (D y R)

*Artículo 113.* Instalaciones de telefonía móvil. (N, D y R)

**Capítulo III. Instalaciones de residuos sólidos urbanos y agrícolas.**

*Artículo 114.* Objetivos. (N)

*Artículo 115.* Instalaciones destinadas a la gestión de los residuos urbanos inertes y agrícolas. (N y D)

## TÍTULO PRELIMINAR. NORMAS GENERALES

### Artículo 1. Naturaleza

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 9/2004, de 20 de enero, por el que se acuerda la formulación del Plan.

### Artículo 2. Objeto del Plan. (N)

El Plan de Ordenación de Territorio tiene por objeto, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.

### Artículo 3. Objetivos generales del Plan. (N)

1. Son objetivos generales del Plan los siguientes:
  - a. Contribuir a una mayor integración del ámbito del Plan en el eje costero de la Costa del Sol.
  - b. Potenciar la articulación territorial interna mediante la mejora de las infraestructuras viarias y de transportes y dotaciones de equipamientos.
  - c. Promover un desarrollo ordenado de los usos del suelo que asegure su adecuada integración en el territorio.
  - d. Mejorar la funcionalidad del espacio productivo de la agricultura de regadío y su ordenación, y propiciar un mayor ahorro de los recursos hídricos.
  - e. Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito.
  - f. Reducir la creciente incidencia de los riesgos naturales.
  - g. Ordenar las infraestructuras del ciclo del agua, energéticas y de telecomunicaciones y establecer las medidas que aseguren la demanda previsible.
2. Los objetivos del Plan se desarrollarán tomando como referencia las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afecten a este ámbito de ordenación, en especial las referidas al litoral y a los ámbitos y redes de ciudades medias.

### Artículo 4. Ámbito territorial. (N)

El ámbito del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 9/2004, de 20 de enero. Incluye los términos municipales completos de Alcaucín, Alfarnate, Alfarnatejo, Algarrobo, Almáchar, Árchez, Arenas, Benamargosa, Benamoca-

rra, El Borge, Canillas de Aceituno, Canillas de Albaida, Colmenar, Comares, Còmpeta, Cútar, Frigiliana, Iznate, Macharaviaya, Moclinejo, Nerja, Periana, Riogordo, Salares, Sayalonga, Sedella, Torrox, Vélez-Málaga y Viñuela.

### Artículo 5. Efectos. (N)

1. Las determinaciones de este Plan vincularán a las Administraciones y Entidades Públicas y a los particulares.
2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones:
  - a. Tienen el carácter de Normas las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Normas son determinaciones de aplicación directa, vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares en los suelos clasificados como urbanizables y no urbanizables. Las Normas aparecen indicadas con una (N) en los artículos correspondientes de la normativa.
  - b. Tienen el carácter de Directrices las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines. Las Directrices aparecen indicadas con una (D) en los artículos correspondientes de la normativa.
  - c. Tienen el carácter de Recomendaciones las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del presente Plan. Las Recomendaciones aparecen indicadas con una (R) en los artículos correspondientes de la normativa.
3. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general.
4. Los instrumentos de planeamiento general deberán adaptarse a las determinaciones de este Plan.

### Artículo 6. Documentación del Plan. (N)

1. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, el Plan consta de los siguientes documentos:
  - a. Memoria Informativa.
  - b. Memoria de Ordenación.
  - c. Memoria Económica.
  - d. Normativa.
  - e. Documentación gráfica: Plano de Ordenación.

2. La Memoria Informativa, y los esquemas que la acompañan, establece el análisis y diagnóstico que fundamenta la propuesta del Plan.
3. La Memoria de Ordenación, junto con los esquemas gráficos que la acompañan, y el Plano de Ordenación, establecen los objetivos generales, expresan el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción y ubicación de las propuestas. Constituye el documento básico para la interpretación del Plan.
4. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La evaluación económica es meramente estimativa de los costes previstos.
5. La Normativa constituye el conjunto de determinaciones de ordenación territorial. Prevalece sobre los restantes documentos del Plan. En caso de posible conflicto entre distintas determinaciones, la Memoria de Ordenación opera, con carácter supletorio, como instrumento interpretativo.
6. Estos documentos expresan el contenido que para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional determina el artículo 11 de la Ley 1/1994 de 11 enero. Los mismos constituyen un todo unitario que deberán interpretarse globalmente.
7. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y el Plano de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y el Plano de Ordenación prevalecerá este último.
8. Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz.

*Artículo 7. Programación de acciones. (D)*

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan correspondan llevar a cabo por los órganos de la Administración Autónoma serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas.
2. A los efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerce una función técnica precisa y que contempla objetivos claramente definidos.
3. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.
4. El órgano de gestión del Plan podrá proponer la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanís-

tico del ámbito. Esta alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras.

*Artículo 8. Entidad para la gestión y ejecución del Plan. (R)*

1. Se recomienda la creación de una entidad de gestión del Plan en el que participen, al menos, los ayuntamientos, las Consejerías de Obras Públicas y Transportes, Agricultura y Pesca, Medio Ambiente y Turismo, Comercio y Deporte, y la Diputación Provincial de Málaga.
2. Se recomienda que la entidad de gestión asuma también las siguientes funciones:
  - a. Apoyo a los ayuntamientos para la redacción y gestión del planeamiento urbanístico.
  - b. Gestión de los aprovechamientos agrarios que se les encomienden y, en especial, de los procesos de reforestación ligados al hábitat rural diseminado y a la vivienda aislada.
  - c. Fomento, seguimiento y gestión de las infraestructuras previstas en el Plan.
3. Se recomienda que el órgano de seguimiento estudie la creación de un Consorcio de gestión para el desarrollo de las funciones mencionadas, para el desarrollo de actividades vinculadas a la mejora del paisaje y para la promoción de los recursos de La Axarquía.
4. Se recomienda que los instrumentos de gestión territorial establezcan mecanismos compensatorios que aseguren y faciliten los niveles de protección establecidos en este Plan y permitan el desarrollo de los municipios que con mayor intensidad los soportan.

*Artículo 9. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)*

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.
2. Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno y en todo caso siempre que:
  - a. Lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
  - b. Concurran otras circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y/o puedan alterar cualquiera de las determinaciones establecidas en los objetivos establecidos para cada materia.
3. En todo caso, cuando transcurran ocho años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de la gestión y seguimiento del Plan emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.
4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2.
5. No se consideran modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

**Artículo 10. Ajustes del Plan. (N)**

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de sus propuestas en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general o en los estudios informativos o anteproyectos de infraestructuras, así como la alteración en el plazo de ejecución de las actuaciones previstas en la Memoria Económica.
2. Los instrumentos de planeamiento general aplicarán las normas y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites será posible siempre que el resultado no suponga una disminución sustancial de la superficie de la zona afectada.
3. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.
4. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

**Artículo 11. Actualización del Plan. (N)**

1. Se entiende por actualización del Plan la inclusión en un único documento de sus determinaciones vigentes.
2. En el mismo se incluirán las modificaciones aprobadas como, en su caso, los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.
3. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento a que se hace referencia en el artículo siguiente.
4. La actualización del Plan corresponderá a la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

**Artículo 12. Informe de seguimiento y evaluación. (N)**

Cada tres años se realizará un Informe de Seguimiento y Evaluación en el que se analizará el grado de ejecución del Plan y las incidencias ocurridas. En este Informe deberá detallarse la dimensión superficial del suelo urbanizable clasificado por el planeamiento urbanístico municipal desde la aprobación definitiva de este Plan. Asimismo, en el Informe se propondrán las medidas necesarias para el mejor cumplimiento del Plan y, en su caso, se determinará la conveniencia de proceder a su revisión o modificación.

## **TÍTULO I. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTES Y RED DE ESPACIOS LIBRES.**

**Capítulo I. Sistema de asentamientos.****Artículo 13. Elementos componentes del sistema de asentamientos. (N)**

Son elementos componentes del sistema de asentamientos los siguientes:

- a. Los núcleos urbanos configurados por suelos clasificados como urbanos y los suelos urbanizables ordenados o sectorizados por el planeamiento urbanístico a la aprobación de este Plan.
- b. En los municipios que no cuenten con planeamiento urbanístico, los suelos que puedan entenderse como urbanos en aplicación de los criterios establecidos por el artículo 45 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

**Artículo 14. Objetivos. (N)**

Son objetivos para el sistema de asentamientos los siguientes:

- a. Propiciar un desarrollo ordenado del sistema de asentamientos estableciendo las condiciones y criterios territoriales para su formación.
- b. Promover una distribución más equilibrada en el territorio de los equipamientos públicos de carácter supramunicipal.
- c. Adecuar el desarrollo del sistema de asentamientos a los condicionantes naturales del medio físico.
- d. Contribuir al mantenimiento de las características morfológicas de los núcleos y a la conservación de sus valores paisajísticos.
- e. Favorecer la adopción por los municipios de criterios territoriales comunes para el desarrollo urbanístico del sistema de asentamientos.

**Artículo 15. Localización de dotaciones de equipamientos supramunicipales para el sistema de asentamientos. (D)**

1. Los equipamientos de carácter supramunicipal de nivel básico gestionados por la Administración Pública que sirvan a más de un municipio del ámbito de este Plan se ubicarán preferentemente en las siguientes cabeceras municipales: Algarrobo, Almáchar, Colmenar, Cómpeta, Nerja, Periana, Torrox y Vélez-Málaga.
2. Adicionalmente, los núcleos de Nerja, Vélez-Málaga y Torrox, podrán acoger equipamientos de nivel intermedio y superior.
3. A efectos de este plan, son equipamientos de carácter supramunicipal de nivel básico los que acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio y que, en general, requieren para su implantación unos umbrales de población no superior a 20.000 habitantes. Son funciones de carácter supramunicipal de nivel intermedio y superior las que afectan a servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio y que, en general, requieren un umbral mínimo de población superior a 20.000 habitantes.

**Artículo 16. Dotaciones de suelo para equipamientos de competencia no municipal. (D)**

Los instrumentos de planeamiento general deberán prever dotaciones de suelo para la instalación de equipamientos de carácter supramunicipal. A tal efecto, los municipios solicitarán a los organismos públicos competentes, en el proceso de elaboración de los planes o en sus revisiones, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o para la ampliación de las existentes.

**Artículo 17. Determinaciones sobre los nuevos crecimientos urbanos. (D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán adecuar la extensión de las áreas urbanas a las demandas de crecimiento de la población y de las actividades económicas, en una proporción acorde con la programación de inversiones en dotaciones e infraestructuras generales y tomando en consideración las disponibilidades de suelos urbanizables no desarrollados o desarrollados parcialmente. (D)
2. A los efectos de lo establecido en el apartado anterior, los instrumentos de planeamiento urbanístico general justificarán los nuevos suelos propuestos tomando en consideración los siguientes criterios (D):
  - a. El crecimiento poblacional del municipio en los últimos diez años y el número de licencias otorgadas en los últimos cinco años para viviendas de uso residencial.
  - b. Análisis de la demanda de vivienda y actividades productivas para el horizonte temporal establecido por el nuevo planeamiento. Se compararán estas previsiones con las tendencias de promoción inmobiliaria de los últimos cinco años, en sus diversas modalidades, analizando las estimaciones sobre los segmentos de demanda más significativos, especialmente los relativos a las necesidades de vivienda pública.
3. En las nuevas extensiones urbanas colindantes a los núcleos cabeceras municipales y a los núcleos de Daimalos (Arenas), Salto del Negro (Cútar), Benaque (Macharaviaya), Valdés (Moclínejo), Maro (Nerja), Mondrón (Periana) y Corumbela (Sayalonga), la densidad de edificación será similar a la media de los suelos urbanos consolidados de estos núcleos. (D)
4. Las nuevas extensiones urbanas se ordenan de acuerdo con los siguientes criterios (D):
  - a. Adoptar como referencia estructural las preexistencias morfológicas territoriales existentes, tratando de adaptarse a las mismas.
  - b. Reconocer los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes, integrándolos en la ordenación.
  - c. Adaptar sus características volumétricas y tipológicas a la configuración tradicional del caserío existente.
  - d. Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición a los usos de interés económico y social y a la vivienda protegida.

5. Los nuevos suelos que los Planes Generales clasifiquen como urbanizables para dar respuesta a las demandas de uso para residencia permanente de la población de los municipios, deberán ser colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes a la aprobación definitiva de este Plan y se garantizará en los mismos la continuidad de los viarios estructurantes y la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos supramunicipales. (D)

6. La clasificación de nuevos suelos urbanizables se efectuará siempre en el proceso de redacción de planeamiento general y cuando se justifique que al menos el 60% de los sectores de suelo urbanizable previstos en el planeamiento general que se revisa tienen su proyecto de urbanización aprobado y se encuentran en fase de ejecución. (D)

7. Se recomienda que las revisiones de los Planes Generales de Ordenación Urbanística desclasifiquen los suelos clasificados hace más de diez años que no hayan sido desarrollados. (R)

## **Capítulo II. Sistema de comunicaciones y transportes.**

**Artículo 18. Objetivos. (N)**

Son objetivos para el sistema de comunicaciones y transportes los siguientes:

- a. Mejorar la accesibilidad del Litoral-Axarquía de Málaga con el resto de Andalucía y la Península.
- b. Propiciar la mejora de las comunicaciones internas entre los núcleos del interior y entre éstos y el litoral.
- c. Aumentar la permeabilidad del corredor litoral y adecuar sus infraestructuras de transporte a las previsiones de desarrollo turístico y agrícola.
- d. Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes del ámbito, mejorando las condiciones de acceso al transporte público de viajeros.
- e. Garantizar la mínima afección del sistema de comunicaciones y transportes a las Zonas que se relacionan en el Artículo 60.

### **SECCIÓN 1ª RED VIARIA.**

**Artículo 19. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)**

1. La red viaria se divide según su funcionalidad en el ámbito en dos niveles (N):
  - a. Red de conexión exterior.
  - b. Red de conexión interna.
2. La capacidad y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirán por el organismo competente en materia de carreteras de acuerdo con su planificación sectorial. (D)

**Artículo 20. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N, D y R)**

1. Forman parte de la red de conexión exterior los siguientes viarios que se definen en el Plano de Ordenación (N):
  - a. A-402, cuya función consiste en la conexión del ámbito con la A-92 y con Granada.
  - b. A-356, cuya función consiste en la conexión del ámbito con la N-341 y con el resto de la provincia de Málaga por el norte, con Córdoba y Sevilla, a la vez que hace de distribuidor general del interior de la comarca.
  - c. A-7, cuya funciones esenciales son de articulación del ámbito en el eje costero mediterráneo y de distribuidor general del litoral de La Axarquía.
2. Las intersecciones entre la red de conexión exterior y la red de conexión interna deberán asegurar la suficiente capacidad para que no afecte al conjunto del sistema viario ni repercuta negativamente en los tiempos de recorrido. (D)
3. Se reordenarán los accesos, se mejorarán las condiciones de seguridad vial y se incrementará la capacidad de la A-356 en el tramo entre La Viñuela y la N-331. (D)
4. Se acondicionará el viario A-402 mediante un nuevo trazado desde Ventas de Zafarraya a Venta Baja y se incrementará la capacidad de la A-356, desde Vélez a la intersección con la A-402. (D)
5. Se recomienda la realización de los estudios pertinentes que analicen la viabilidad de un nuevo enlace de Caleta de Vélez a la A-7 que permita movimientos hacia y desde Nerja, así como de un nuevo nudo sobre la autovía entre río de la Miel y Cantarriján, para conectar la A7 con la N-340 y la Ma-179 y facilitar el cambio de sentido. (R)

**Artículo 21. Red de conexión interna. (N y D)**

1. La red viaria de conexión interna es la que se define en el Plano de Ordenación. (N)
2. Forman parte también de la red de conexión interna los siguientes itinerarios propuestos por este Plan (N):
  - a. Nuevo itinerario de conexión de la A-7204 con la A-356. Su función es mejorar la articulación transversal del norte del ámbito.
  - b. Nuevo itinerario litoral interior de conexión de la Ma-109 con la Ma-176. Su función es la articulación transversal de la zona comprendida entre estos dos ejes viarios y su acceso a la autovía A-7.
  - c. Nuevo itinerario litoral interior de conexión entre la Ma-176 y Ma-175. Su función es la articulación transversal de la zona comprendida entre el Río Vélez y la Ma-176 y su acceso a la autovía A-7.
3. Se resolverá mediante variante el viario Ma-135 a su paso por Benamocarra y la Ma-117 a su paso por Vélez Málaga. (D)

**Artículo 22. Articulación urbana litoral. (D y R)**

1. Para la articulación de la zona litoral, al sur de la A-7 se proponen las siguientes actuaciones (D):
  - a. Adaptación del viario N-340 como eje costero de carácter urbano para los tráficos de corto y medio recorrido, ajustando sus condiciones físicas y geométricas a la movilidad interurbana y a la demanda de los modos de movilidad no motorizada. Asimismo se deberán prever los accesos a las estaciones del corredor ferroviario y a las áreas de oportunidad definidas en este Plan.
  - b. Nuevo enlace urbano A-356 con la N-340 por la margen izquierda del río Vélez.
  - c. Vía Intermedia Torre del Mar-Nerja entre la autovía A-7 y el viario N-340.
2. La readaptación de la N-340 deberá posibilitar el uso del transporte público en plataforma reservada, priorizando el mismo en las zonas urbanas consolidadas donde no sea posible la ampliación de la calzada. (D)
3. El trazado y características técnicas de la Vía Intermedia se determinarán mediante un Estudio Informativo de Carreteras a elaborar por el órgano competente de la Administración Autonómica. El estudio deberá prever los enlaces con los viarios transversales de la red de carreteras y priorizar las condiciones de diseño para el transporte público, especialmente en las zonas urbanas consolidadas donde no sea posible la ampliación de calzada. (D)
4. Se recomienda para la Vía Intermedia reservar una sección suficiente para incorporar cuatro carriles, plataforma reservada en los tramos en que esto sea posible, viario peatonal, carril bici y ajardinamiento arbolado en ambas márgenes. (R)

**Artículo 23. Desarrollo de la red viaria. (N y D)**

1. Los instrumentos de planeamiento general o sectorial, los estudios informativos o los proyectos de construcción concretarán los trazados viarios previstos en este Plan coordinando sus propuestas. (D)
2. La aprobación del Estudio Informativo de la Vía Intermedia vinculará a los instrumentos de planeamiento urbanístico, que deberán establecer las correspondientes reservas de los suelos afectados. (N)
3. La Vía Intermedia, y las vías transversales que se definan por los instrumentos de planeamiento urbanístico se ejecutarán en los mismos plazos que éstos establezcan para el desarrollo de los suelos que requieran sus servicios, siendo vinculante su ejecución para la puesta en carga urbanística de dichos suelos. (D)
4. La Vía Intermedia, el nuevo enlace urbano A-356 con la N-340, y las vías transversales que se definan por el planeamiento urbanístico, formarán parte de la estructura general viaria de cada municipio, teniendo la calificación de sistema general. (D)

5. La concreción de los trazados a que se hace referencia en el apartado 1 se entenderá como ajuste del Plan no dando lugar a su modificación. (D)

*Artículo 24. Plan integral de la red viaria. (D y R)*

1. El órgano competente de la Administración Autonómica en materia de carreteras en colaboración con la Diputación Provincial y con la Consejería de Medio Ambiente elaborarán un plan de la red viaria del ámbito en el que se determinen (D):
  - a. Las actuaciones necesarias para mejorar la funcionalidad de la red.
  - b. Los tramos viarios que deban tener tratamiento paisajístico, entre los que se incluirán, como mínimo, los viarios paisajísticos a que se hace referencia en el Artículo 35.
2. Se recomienda que el Plan analice conjuntamente los viarios que deben tener tratamiento paisajístico y las vías pecuarias y caminos propuestos en la red de itinerarios paisajísticos a fin de adoptar criterios comunes de diseño que permitan contribuir a una imagen común de La Axarquía. (R)
3. Se recomienda la realización de convenios de colaboración entre las administraciones concernidas para la realización de las actuaciones de adecuación paisajística que resulten del Plan. (R)

*Artículo 25. Señalética viaria. (R)*

Se recomienda que por parte del organismo competente en materia de carreteras de la Administración Autonómica, en colaboración con la Diputación Provincial, se realice un plan de señalética viaria. El mismo deberá identificar adecuadamente los núcleos de población así como el patrimonio cultural, los espacios libres de interés territorial, los espacios protegidos por la legislación ambiental y todos aquellos otros elementos y espacios componentes expresivos del territorio de La Axarquía.

*Artículo 26. Restauración de tramos viarios inutilizados. (D)*

1. Las actuaciones que den lugar a tramos viarios que queden inutilizados deberán levantar los firmes y efectuar plantaciones y siembras forestales para mejorar su integración paisajística y, en su caso, dotarles de un uso coherente con las áreas adyacentes y con su localización territorial.
2. La ejecución de las plantaciones a realizar deberá señalar adecuadamente el dominio público viario, posibilitar un correcto manejo agrario de los terrenos intercalados entre ambas zonas de dominio público, y confeccionar formaciones vegetales irregulares, en su composición y distribución.

**SECCIÓN 2ª. SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA.**

*Artículo 27. Conexión de los núcleos por transporte público de viajeros por carretera. (D)*

1. Las líneas de transporte público de viajeros por carretera deberán posibilitar la accesibilidad a todos los núcleos cabeceras municipales.
2. Todos los núcleos cabeceras municipales deberán tener conexión sin transbordo con Vélez-Málaga.
3. Los núcleos no cabeceras municipales deberán contar con medios de transporte público de viajeros por carretera.
4. Se realizará un Estudio de movilidad y de mejora del transporte público de La Axarquía. En el mismo se deberá considerar la organización de sistemas y medios no convencionales de transporte público de viajeros para los núcleos y áreas de baja densidad de población no dotadas de servicio.

*Artículo 28. Infraestructuras de transporte público de viajeros por carretera. (D)*

1. Los núcleos de Benjarafe, Algarrobo, Torrox y Nerja contarán con estaciones/apeaderos adecuados a la demanda de la población existente y prevista en período estival.
2. Los instrumentos de planeamiento general preverán suelo para estas instalaciones.
3. Los restantes núcleos, así como las paradas entre núcleos deberán contar, al menos, con marquesinas adecuadas para el refugio de viajeros.
4. En las actuaciones que tengan por objeto la mejora de las infraestructuras viarias se preverá, en su caso y de acuerdo con el organismo competente en materia de transporte, espacios colindantes a los arceles para la localización de paradas con el fin de no impedir la fluidez del tráfico y mejorar la seguridad de acceso de los viajeros al transporte público.

**SECCIÓN 3ª SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO.**

*Artículo 29. Determinaciones. (D y R)*

1. El trazado del futuro ferrocarril Málaga-Nerja se definirá teniendo en cuenta los siguientes criterios (D):
  - a. Los tramos en superficie no disminuirán la permeabilidad viaria ni de la red principal de caminos definida por este Plan, debiendo solucionar los cruces a distinto nivel.
  - b. La localización de las estaciones deberá garantizar la accesibilidad a la red viaria definida por este Plan y la conectividad con el sistema de transporte público de viajeros por carretera.
  - c. La localización de las estaciones tendrá en cuenta las zonas para actividades comerciales y de ocio previstas en este Plan.
2. Con objeto de favorecer la intermodalidad entre modos de transporte se recomienda la conformación de centros intercambiadores de transportes en torno a las estaciones del corredor ferroviario, así como la ubicación de aparcamiento público y equipamientos supramunicipales. (R)

3. En el caso de que el trazado ferroviario pudiese afectara las Zonas de oportunidad y Zonas de Dinamización que se establecen en el Artículo 42 y en el Artículo 45 se recomienda que el mismo sea subterráneo. (R)
4. Los instrumentos de planeamiento general efectuarán, en su caso, la reserva de suelo necesaria para el trazado ferroviario y para la localización de las estaciones. (D)

### Capítulo III.

#### Red de espacios libres de carácter comarcal.

##### Artículo 30. Objetivos. (N)

Son objetivos de la red de espacios libres de carácter comarcal los siguientes:

- a. Establecer una red articulada de espacios libres y recreativos destinados al ocio, recreo y desarrollo de actividades naturalísticas.
- b. Contribuir al desarrollo turístico del interior de La Axarquía y al fomento de sus valores paisajísticos.
- c. Mantener rasgos de identidad territorial en la estructura urbana de la franja costera basados en la red de drenaje.
- d. Mejorar las condiciones de acceso y uso de las playas.
- e. Potenciar el uso recreativo de las vías pecuarias.
- f. Propiciar en la desembocadura de los ríos principales del ámbito espacios de uso recreativo.

##### Artículo 31. Espacios libres de interés territorial (N y D)

Son espacios libres de interés territorial (N):

- a. El corredor marítimo terrestre.
  - b. Las áreas de adecuación recreativa.
  - c. Los miradores en hitos y viarios paisajísticos.
  - d. La vía verde.
  - e. Los espacios libres vinculados al litoral.
2. Forman también parte de la red de espacios libres de interés territorial las zonas de uso público de los Espacios Naturales Protegidos establecidas por sus correspondientes instrumentos de planificación. (D)

##### Artículo 32. El corredor marítimo terrestre (N, D y R)

1. El corredor marítimo terrestre comprende los terrenos de dominio público marítimo terrestre y las zonas de servidumbre de protección en los términos establecidos en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. (N).
2. Los usos, actuaciones e intervenciones en el corredor marítimo terrestre, requerirán la previa obtención del título administrativo habilitante exigido por la Ley 22/88, de 28 de julio.(N)

3. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística reubicarán los usos, edificaciones e instalaciones existentes no acordes con lo establecido por la legislación de Costas y por la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía para el dominio público y sus zonas de servidumbre e influencia. (D)
4. La servidumbre de tránsito se ampliará hasta 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar en los suelos no urbanos o urbanizables a la entrada en vigor del de este Plan. (D)
5. Se recomienda que en los terrenos afectados por la zona de influencia del litoral de los suelos no clasificados como urbanizables y en los clasificados que no se hayan desarrollados, se destinen a espacios libres de uso y disfrute público una banda de al menos 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. (R)

##### Artículo 33. Las playas. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las playas, atendiendo al grado de urbanización del frente litoral y a su intensidad de ocupación, en: playas urbanas, playas de baja densidad de ocupación y playas libres. (D)
2. Los planes de ordenación de playas, de acuerdo con esta consideración, establecerán las dotaciones adecuadas para su uso, respetando las características físicas de las mismas y de su entorno. (D)
3. Los cambios sobrevenidos en el uso de las playas por urbanización del frente litoral u otras circunstancias darán lugar al cambio en su calificación, debiendo los planes de ordenación de playas adaptarse a los nuevos niveles de ocupación. (D)
4. En las playas urbanas y de baja densidad de ocupación, y fuera de la ribera del mar y de la servidumbre de tránsito, los instrumentos de planeamiento preverán la ubicación de instalaciones de equipamiento de playa, y su conexión con los restantes servicios e infraestructuras urbanas. Si esto no fuera posible se ubicarán adosadas al límite interior de la playa y las instalaciones deberán ser desmontables. (D)
5. Las unidades de equipamiento deberán tener resueltos el sistema de evacuación de las aguas residuales, quedando prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a los suelos, a las arenas de las playas o a la calidad de las aguas de baño. (D)
6. Las unidades de equipamiento en las playas de baja densidad de ocupación se situarán en las proximidades de los accesos a las playas. (D)
7. Se recomienda que las construcciones sean de una sola planta y una altura máxima de 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno. (R)
8. Se recomienda que los equipamientos de las playas respondan a un mismo concepto de diseño que permita contribuir a una imagen común como destino turístico del litoral de La Axarquía. (R)

9. Los instrumentos de planeamiento general garantizarán la accesibilidad a los equipamientos de playa y la comunicación entre éstos y los espacios libres vinculados al litoral que se definen en el Artículo 38. (D)
10. Para el uso de las playas libres y de baja densidad de ocupación se establecerán por la Administración competente los accesos para el tráfico rodado y las superficies de suelo para aparcamientos de acuerdo con los siguientes criterios (D):
  - a. Las superficies de aparcamiento se situarán fuera de la ribera del mar y servidumbre de tránsito y, en su caso, se ocultará su visión desde las playas mediante pantallas vegetales u otros elementos que se determinen.
  - b. Las superficies de los aparcamientos se ubicarán junto a los accesos y en los mismos no se admitirá ningún tipo de edificación, ni marquesinas u otro tipo de instalaciones. Dispondrán de árboles con el objeto de proporcionar sombra y favorecer la integración paisajística.
  - c. En los accesos y aparcamientos sólo se permitirá la compactación del terreno.

#### Artículo 34. Áreas de adecuación recreativa. (D)

1. Las áreas de adecuación recreativa que se establezcan en las zonas en que este uso sea compatible, sólo podrán acoger actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculados al contacto y disfrute del espacio rural y de la naturaleza.
2. Las instalaciones y edificaciones deberán reunir las siguientes condiciones:
  - a. Sólo podrán contar con instalaciones vinculadas a actividades recreativas y naturalísticas y las destinadas a servicios de restauración.
  - b. El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar e integrarse en su entorno paisajístico.
  - c. La altura de la edificación y las instalaciones permitidas no podrá ser superior a una planta o 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno, excepto los observatorios en áreas forestales, que podrán superar la altura de coronación arbórea.
3. Las áreas que se indica en el Plano de Ordenación serán objeto de intervención con carácter prioritario.

#### Artículo 35. Itinerarios paisajísticos. (D y R)

1. Los itinerarios paisajísticos que se definen en el Plano de Ordenación deberán estar debidamente señalizados y contar con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a la actividad recreativa. (D)

2. Al objeto de proteger las vistas desde los miradores, el planeamiento urbanístico definirá los espacios vinculados en los que se restringirá la edificación. (D)
3. Las administraciones competentes en los distintos viarios deberán llevar a cabo la señalización y la instalación de miradores y, en su caso, adecuaciones recreativas. (D)
4. La señalización y las instalaciones de miradores y adecuaciones recreativas y sus accesos deberán diseñarse de manera que se adapten al entorno natural. (D)
5. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de estas instalaciones a fin de ofrecer una imagen común. Le corresponderá a la Consejería de Medio Ambiente la definición propositiva del modelo de mirador y adecuación recreativa. (R)
6. Se recomienda priorizar la programación de actuaciones en las vías pecuarias que integran las Rutas Puerta Verde de Málaga, Ruta Torrox -Frijiliana - Sierra de Almirante y Red Verde Europea señaladas como los itinerarios paisajísticos. (R)

#### Artículo 36. Miradores en hitos paisajísticos. (R)

1. Se recomienda el emplazamiento de miradores en los hitos paisajísticos que se indican en el Plano de Ordenación. Los mismos deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en los apartados 5 y 6 del artículo anterior.
2. Se recomienda la realización de convenios de colaboración entre la Consejería de Medio Ambiente y los municipios para la realización de las actuaciones.

#### Artículo 37. Vía verde. (D)

1. El tramo del antiguo trazado del ferrocarril Málaga-Ventana de Zafarraya que se delimita en el Plano de Ordenación se acondicionará para su uso como Vía Verde. El mismo será objeto de intervención de la Comunidad Autónoma.
2. En el mismo no estarán permitidas otras actividades que no estén vinculadas a la naturaleza y el medio rural.
3. La señalización, las áreas de descanso y los elementos de apoyo se adaptarán al entorno natural.
4. Se establecerán barreras que impidan el tránsito por la Vía Verde de vehículos motorizados de cuatro ruedas.

#### Artículo 38. Espacios libres vinculados al litoral. (D)

1. Son espacios libres vinculados al litoral los tramos finales de los ríos y arroyos de la Ermita, Iberos, Vélez, Seco (I), Algarrobo, Lágos, Güi, Manzano, Torrox, Seco (II), Chillar y La Coladilla que se indican en el Plano de Ordenación.
2. Los espacios libres vinculados al litoral se incorporarán a los Planes Generales de Ordenación Urbanística como sistema general de espacios libres o como suelo no urbanizable de especial protección, en el marco de la legislación especial que le sea de aplicación.

3. En estos espacios sólo se podrán acoger actividades didácticas, de ocio, recreativas y deportivas, sin instalaciones o construcciones fijas que puedan perjudicar la capacidad de evacuación del cauce. La ordenación y adecuación de estos espacios a su nueva función fomentará su potencialidad como corredores ecológicos entre el litoral y el interior.
4. Para poner en valor los cauces y riberas fluviales así como potenciar su función ambiental, ecológica, sociocultural y paisajística, se adoptarán medidas de protección, reducción de impactos y vertidos sobre los lechos, restauración y acondicionamiento de márgenes y riberas.
5. Se adecuarán caminos de acceso y de recorrido lineal aprovechando las fajas de servidumbre de paso colindantes al cauce, y se acondicionarán zonas y miradores para el uso recreativo, deportivo y de ocio.
6. Las instalaciones de restauración ligadas a los espacios libres de las riberas se ubicarán fuera de las zonas de riesgo alto frecuente de inundación, siempre que las soluciones técnicas adoptadas en su emplazamiento y construcción garanticen la ausencia de riesgo para bienes y personas.
7. Se considera prioritaria la actuación en los espacios libres vinculados al litoral de los ríos Vélez, Algarrobo, Torrox y Chillar.

## **TÍTULO II. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS.**

### *Artículo 39. Objetivos. (N)*

1. Son objetivos del Plan en relación con los usos industriales, logísticos y comerciales los siguientes:
  - a. Contribuir a la ordenación de las actividades productivas industriales y logísticas.
  - b. Promover una adecuada localización de usos industriales, logísticos y comerciales de interés comarcal.
2. Son objetivos del Plan en relación con los usos turísticos y vacacionales los siguientes:
  - a. Promover la expansión de la oferta turística, favoreciendo los alojamientos hoteleros y la oferta de servicios empresariales.
  - b. Generar empleo estable y de calidad.
  - c. Propiciar un crecimiento ordenado del sector turístico en el frente litoral.
  - d. Establecer las condiciones para el desarrollo del sector turístico en el interior de La Axarquía.
3. Son objetivos de este Plan para los usos agrarios los siguientes:

- a. Establecer los condicionantes territoriales para la implantación de los caminos y las edificaciones agrarias en el medio rural.
- b. Determinar las condiciones territoriales de revisión del Plan Guaro.
- c. Proteger la cultura vinculada al uso agrario del olivar.

## **CAPÍTULO I. SUELOS PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y COMERCIALES.**

### *Artículo 40. Usos industriales y logísticos. (N)*

1. A efectos de este Plan, se entiende por usos industriales aquéllos que se incluyen bajo el grupo de Industrias Manufactureras en el Real Decreto 1.560/1992, de 18 de diciembre, de Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
2. Se entiende por usos logísticos, a efectos de este Plan, aquéllos que se incluyen bajo el grupo de Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones en el Real Decreto 1.560/1992, de 18 de diciembre.

### *Artículo 41. Directrices para los suelos destinados a actividades productivas industriales y logísticas. (D)*

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística establecerán, en su caso, las condiciones para la ubicación de los suelos destinados a actividades productivas industriales y logísticas a que se hace referencia en el artículo anterior de acuerdo con los siguientes criterios:
  - a. Los suelos se ubicarán en las proximidades de la red viaria definida por este Plan y conectados con ella a una distancia no superior a 500 metros.
  - b. Las necesidades de nuevo suelo para estas actividades se desarrollarán, de forma preferente, en continuidad física con los núcleos urbanos, o con las zonas industriales y logísticas, si éstas estuviesen separados del núcleo.
  - c. Los nuevos suelos deberán estar segregados de las zonas residenciales mediante sistema general viario y franja verde arbolada, la cual tendrá una dimensión suficiente para evitar interferencias funcionales, paisajísticas y morfológicas con aquéllas.
2. En estos suelos no se permitirán otros usos que los establecidos en el artículo anterior y las actividades de hostelería al servicio del empleo en la zona.
3. Los instrumentos de planeamiento general preverán la conexión de las redes de energía, telefonía, transportes, abastecimiento y saneamiento con el sistema general de infraestructuras, y establecerán las condiciones para una adecuada integración paisajística de estos usos en el entorno urbano o rural circundante.
4. Los instrumentos de planeamiento general de Colmenar, Nerja, Torrox y Vélez-Málaga preverán suelo para el establecimiento de actividades logísticas de interés supramunicipal.

**Artículo 42. Zonas de oportunidad para actividades comerciales y de ocio. (D y R)**

1. Las Zonas de oportunidad para actividades comerciales y de ocio que se indican en el Plano de Ordenación serán calificadas por el planeamiento urbanístico de acuerdo con su finalidad. (D)
2. Estas zonas se incorporarán total o parcialmente por el planeamiento urbanístico en función de la demanda y de la estrategia de desarrollo de cada municipio. (D)
3. Los instrumentos de planeamiento general regularán la admisibilidad de los usos estableciendo las condiciones de edificación y la distribución de la edificabilidad entre los mismos. En todo caso, no estará permitido el uso industrial y la edificabilidad para uso residencial no será superior al 30% del total de cada ámbito de ordenación. (D)
4. Las zonas de oportunidad para actividades comerciales y de ocio deberán considerar los criterios orientadores de ordenación que se establecen en el anexo de esta Normativa. (R)

## **Capítulo II. Usos turísticos y vacacionales.**

**Artículo 43. Determinaciones para la ordenación de los usos vacacionales colindantes a los suelos urbanos o urbanizables. (D y R)**

1. Las nuevas extensiones y desarrollos de suelo que se prevean por el planeamiento urbanístico para usos turísticos o de segunda residencia colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes deberán cumplir los siguientes requisitos (D):
  - a. El crecimiento de la urbanización deberá garantizar la continuidad urbana y atender prioritariamente a la ocupación ordenada de los vacíos generados por desarrollos anteriores.
  - b. El planeamiento de desarrollo deberá recoger los trazados y características técnicas que se determinen en el correspondiente Estudio Informativo para la vía intermedia prevista en el Artículo 22, y resolver y garantizar la conexión con las restantes infraestructuras existentes.
  - c. Los nuevos crecimientos deberán garantizar la ejecución de las dotaciones y servicios acordes con la población prevista, reservando al menos el 40% del techo edificable para usos no residenciales.
  - d. Los nuevos crecimientos deberán asumir la ejecución de las infraestructuras viarias de cada ámbito de ordenación, los costes para la obtención de los recursos hídricos, y participar en las cargas económicas destinadas a la ejecución de las restantes infraestructuras generales.
2. Se recomienda que la edificabilidad bruta de cada ámbito de ordenación sea similar a la de los suelos urbanos consolidados más próximos y como máximo de 0,3 m<sup>2</sup> t/m<sup>2</sup>s. (R)

**Artículo 44. Directrices para la ordenación de los usos vacacionales no colindantes a suelos urbanos o urbanizables.(D)**

1. Los instrumentos de planeamiento general que prevean clasificar suelos para uso vacacional turístico, justificarán expresamente la incidencia de dicha implantación en función de la capacidad de carga del municipio según los siguientes factores:
  - a. Incidencia en los ecosistemas afectados y en los recursos naturales y paisajísticos del entorno.
  - b. Incidencia sobre la población, el mercado de trabajo y sobre los servicios básicos disponibles.
  - c. Valoración de la capacidad de las infraestructuras existentes para absorber los cambios derivados de dicha actuación.
  - d. Capacidad de los recursos turísticos disponibles y del mercado para garantizar el equilibrio entre la oferta y la demanda.
2. Las nuevas extensiones y desarrollos de suelo que se prevean por el planeamiento urbanístico para los usos turísticos o de segunda residencia previstos en el artículo 9. A) d) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, no colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes en los núcleos a que se hace referencia en el apartado 3 del Artículo 17, no podrán tener una edificabilidad bruta superior a 0,10 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
3. No podrán clasificarse nuevos suelos urbanizables en los terrenos con pendientes medias superiores al 50% que se delimitan en el Plano de Ordenación como Espacios con Alta Pendiente.
4. No podrán ser incluidos como edificables en la ordenación de cada sector los terrenos con pendientes superiores al 35%.
5. En estos suelos la altura de la vivienda no será superior a 2 plantas o 7,5 metros, medidos desde la rasante del terreno hasta el plano superior del último forjado.

**Artículo 45. Zonas de Dinamización Turística. (D)**

1. Las Zonas de Dinamización Turística que se indican en el Plano de Ordenación serán calificadas por el planeamiento urbanístico de acuerdo con su finalidad.
2. Estas zonas se incorporarán total o parcialmente por el planeamiento urbanístico en función de la demanda y de la estrategia de desarrollo de cada municipio.
3. Las Zonas de Dinamización Turística se destinarán a establecimientos hoteleros, viviendas y las dotaciones, equipamientos y servicios que demande la población vacacional y turística y que contribuyan a mejorar la oferta de servicios especializados al turismo.
4. Su ordenación por los instrumentos de planeamiento general se efectuará de acuerdo con los siguientes requisitos:

- a. En cada Zona de Dinamización en la que se prevean usos residenciales será de aplicación la proporcionalidad de dos plazas residenciales por cada plaza en alojamiento hotelero, excepto en la Zona del Delta del Río Vélez en la que la proporcionalidad será de una plaza residencial por cada plaza hotelera. Para el cómputo de plazas residenciales se estimará que cada vivienda equivale a 3,5 plazas.
- b. En las Zonas de Dinamización turística la edificabilidad bruta será como máximo de 0,22 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> excepto en las Zonas de Dinamización de excelencia turística de Valle de Niza y Delta del Río Vélez, que tendrán una edificabilidad bruta de 0,15 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- c. En las Zonas de Dinamización se destinará a espacios libres de uso y disfrute público una banda de al menos 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.
5. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las condiciones de ordenación que garanticen que las parcelas mejor ubicadas, y en especial, las más próximas a la línea de costa se destinen a establecimientos hoteleros.

*Artículo 46. Determinaciones para la ordenación de las Zonas de Dinamización Turística. (D y R)*

1. Las Zonas de Dinamización Turística deberán desarrollarse de acuerdo con los siguientes condicionantes territoriales (D):
  - a. La ordenación de los suelos se ajustará al soporte territorial. Se reconocerán los hitos y elementos relevantes, en especial las vaguadas, cauces, riberas, oteros, escarpes y puntos panorámicos, y se respetará su integridad y perfiles, de manera que no se produzca alteración de las características naturales de su topografía, drenaje y vegetación.
  - b. En los casos que afecten a la servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre o a escarpes topográficos se destinarán a espacios libres de uso y disfrute públicos, se garantizará su permeabilidad y sólo se admitirán implantaciones singulares destinadas a la actividad recreativa.
  - c. La ordenación pormenorizada de los usos en cada ámbito de ordenación deberá integrar las formaciones forestales existentes o la recreación de ambientes forestales o ajardinados a fin de facilitar la mejor integración de los mismos.
  - d. En cada ámbito de ordenación se evitará la conformación de frentes urbanizados, no permitiéndose la exteriorización hacia la vertiente litoral de más del 60% de la superficie total de las fachadas y cubiertas de la edificación, quedando las superficies restantes apantalladas por espacios forestados o ajardinados. En todo caso, en los bordes de cada ámbito de ordenación se adoptarán los criterios de integración paisajística a que se hace referencia en el Artículo 100.
2. Las Zonas de Dinamización Turística deberán considerar los criterios orientadores de ordenación que se establecen en el anexo de esta Normativa. (R)

*Artículo 47. Alojamientos hoteleros en suelo no urbanizable. (N y D)*

1. Los alojamientos hoteleros que se consideren de interés público en suelo no urbanizable deberán estar situados a una distancia igual o superior a 1.500 metros a vuelo de pájaro de los suelos urbanos o urbanizables. (D)
2. Las instalaciones deberán estar integradas en el paisaje no pudiendo alcanzar una altura superior a dos plantas o 7,5 metros medidos desde la rasante natural del terreno hasta el plano superior del último forjado. (D)
3. En ningún caso será posible por cese de la actividad empresarial la reconversión de plazas hoteleras en plazas residenciales. (N)

*Artículo 48. Campamentos de turismo. (D)*

1. Los campamentos de turismo en suelo no urbanizable que se consideren de interés público deberán estar situados a una distancia igual o superior a 1.500 metros a vuelo de pájaro de los suelos urbanos o urbanizables.
2. La altura de las edificaciones e instalaciones no podrán superar las 2 plantas o 7,5 metros, medidos desde la rasante natural del terreno hasta el plano superior del último forjado.
3. Los cerramientos de los campamentos así como de las construcciones anexas deberán armonizar con el entorno.

*Artículo 49. Instalaciones recreativas de interés territorial. (N y R)*

1. Son instalaciones recreativas de interés territorial los acuarios, aeródromos, campos de golf, campos de tiro, centros ecuestres, centros de interpretación de la naturaleza, circuitos de velocidad, jardines botánicos, parques acuáticos, parques temáticos, puertos náutico-deportivos, reservas de fauna y todas aquellas instalaciones para ocio, deporte e interpretación de la naturaleza que tengan una incidencia supralocal. (N)
2. Se recomienda la localización de un área para instalaciones recreativas de interés territorial en las proximidades del espacio de especial protección del Entorno del embalse de La Viñuela, que se indica en el Plano de Ordenación. (R)
3. Las instalaciones recreativas de interés territorial deberán contar con las infraestructuras de acceso, aparcamientos y capacidad de las redes urbanas de energía, agua, telecomunicaciones y eliminación de residuos adecuadas a las demandas previsibles en máxima ocupación, sin que se vean afectados los niveles de servicio y capacidad de las infraestructuras y dotaciones previamente existentes. (N)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63