



---

## SUMARIO

---

(Continuación del fascículo 1 de 4)

### 3. Otras disposiciones

PAGINA

#### CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

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

114

Número formado por cuatro fascículos

---

Lunes, 9 de octubre de 2006

Año XXVIII

Número 196 (2 de 4)

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

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, conforme dispone el artículo 13.8 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencia exclusiva en materia de política territorial, una de cuyas manifestaciones, la primera en ser recogida, es la referida a la ordenación del territorio. Por otro lado, el artículo 13.4 de dicho Estatuto reconoce a la Comunidad 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 8/2004, de 20 de enero, acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

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

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

#### 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 Occidental de la provincia de Málaga que figura como Anexo a este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Benahavís, Casares, Estepona, Fuengirola, Instán, Manilva, Marbella, Mijas y Ojén.

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

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

y Transportes, que ostentará el voto de calidad, e integrada, además, por las siguientes personas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

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

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

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

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

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

1986, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Habilitación para su desarrollo normativo.

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

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

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

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

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

Sevilla, 18 de julio de 2006

MANUEL CHAVES GONZALEZ  
Presidente de la Junta de Andalucía

CONCEPCION GUTIERREZ DEL CASTILLO  
Consejera de Obras Públicas y Transportes

## MEMORIA INFORMATIVA

### 1. LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE LA COSTA DEL SOL

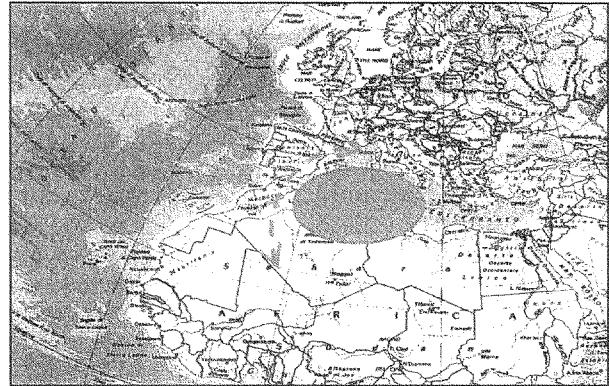
El ámbito de actuación del presente documento del Plan Territorial de la Costa del Sol Occidental, según Decreto de formulación del POT, se extiende por los municipios de Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares, Manilva, Ojén, Istán y Benahavís, abarca una superficie de 941 Km<sup>2</sup> y una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

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

#### A) El proceso de formación.

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

El proceso de urbanización desde 1950 hasta 1974, en el que la crisis mundial del petróleo cambia la dinámica turística y del sector inmobiliario, ha seguido distintas etapas de mayor o menor actividad pero siempre siguiendo un modelo de intensidad constructiva de alta densidad y a un ritmo parejo con las oscilaciones de la evolución de la situación económica. Desde esta fecha hasta 1984, las tendencias de ocupa-



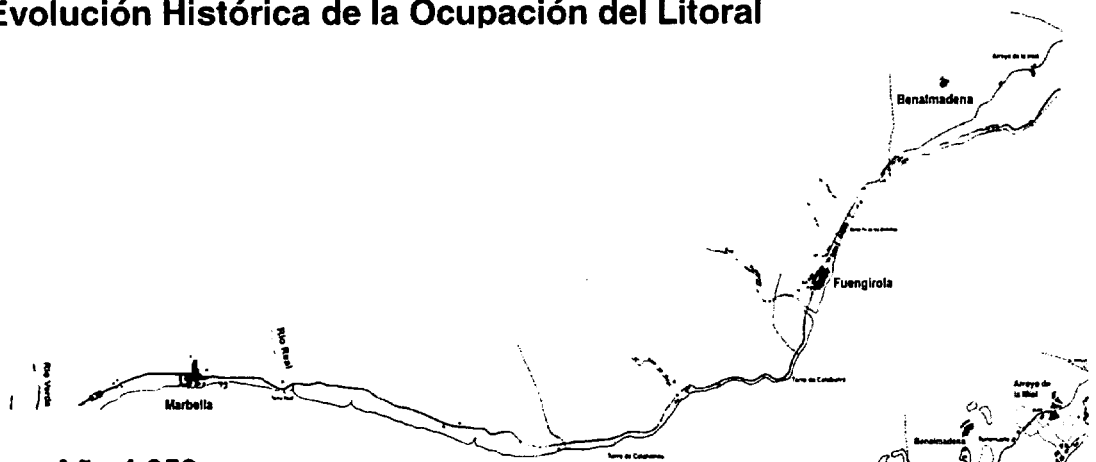
La Costa del Sol y su estratégica situación en la Elipse del Arco Mediterráneo

ción del espacio pasaron por etapas muy desiguales, ya que la coyuntura económica y la demanda se tornaban también diferentes a las anteriores, tanto a escala europea como mundial. Desde 1984 hasta 1996, el turismo pasó a ser selectivo en cuanto a calidad de oferta. Durante las décadas de los 80 y 90, la actividad turística se intensifica y aumenta considerablemente su demanda, lo que producirá la irrupción de aportaciones masivas y prolongadas de capitales de origen internacional hacia el sector inmobiliario, polarizándose en torno a algunas zonas seleccionadas por su particular interés: Marbella, Mijas, Benahavís, Estepona y Manilva.

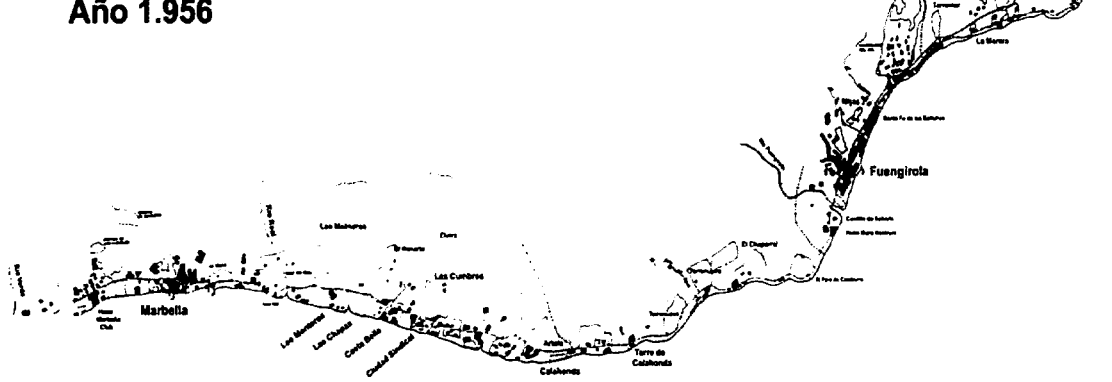
Así pues, las actividades turística y urbanística siguen manteniendo fuertes demandas de suelo, produciendo nuevos procesos de ocupación espacial, que se basan principalmente en tres líneas fundamentales: la creación de nueva infraestructura hotelera, la urbanización turística de primera y segunda residencia,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

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

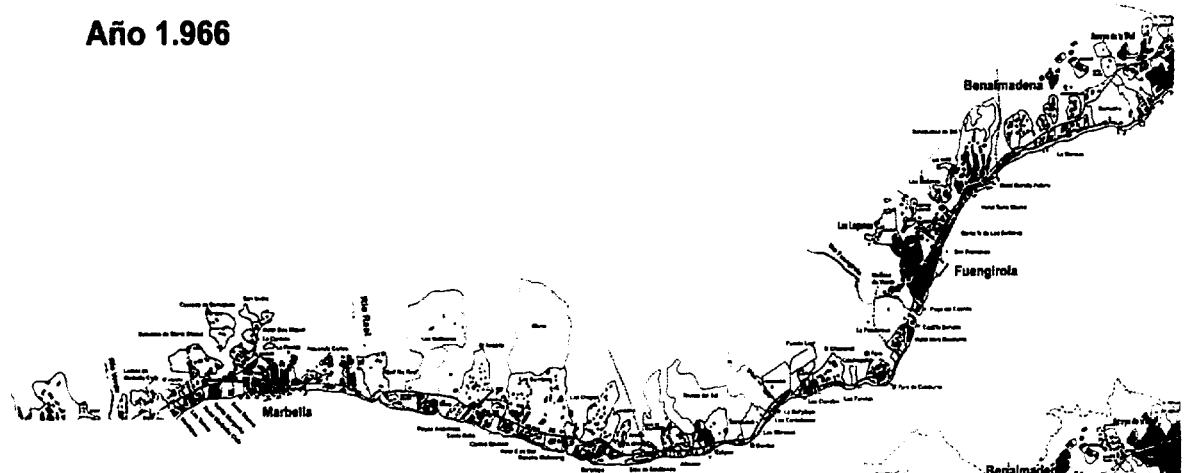
### Evolución Histórica de la Ocupación del Litoral



**Año 1.956**



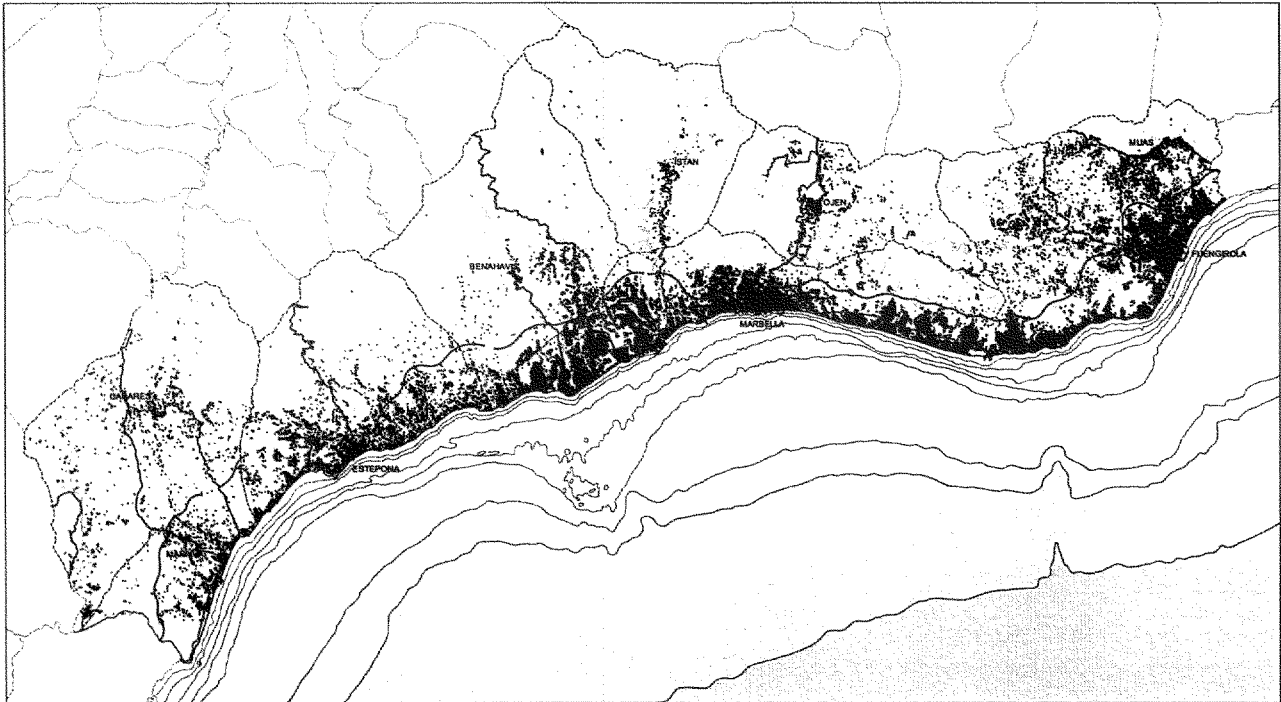
**Año 1.966**



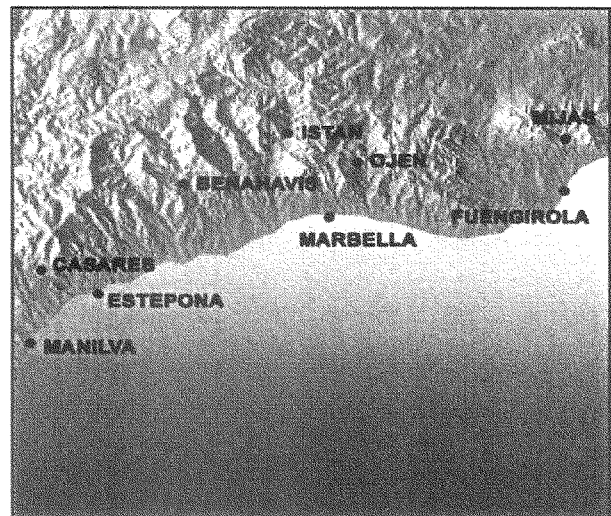
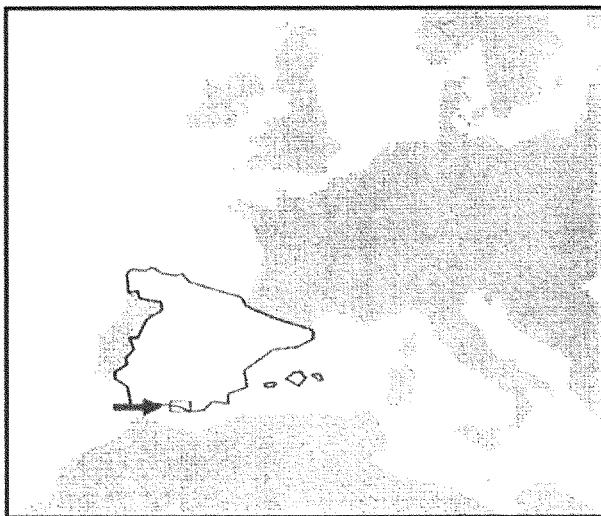
**Año 1.974**



**Año 1.984**



Transformaciones recientes y situación actual: año 2005



Situación del ámbito del POT en sus diferentes escalas territoriales

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

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

**B) Las transformaciones recientes.**

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

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

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

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

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

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

Las mejoras de la red de carreteras, sobre todo la construcción de la autopista de peaje, ha resuelto momentánea-

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

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

- Inadecuada estructuración del sistema de asentamientos del litoral y del interior, estableciendo una dualidad que es preciso integrar como consecuencia de sus diferentes objetivos territoriales.
- Tendencia hacia el desequilibrio del sistema urbano, puesto de manifiesto en un proceso de concentración poblacional y de funciones en las áreas más dinámicas (Marbella y Estepona) en detrimento de los asentamientos en la zona de la montaña (Ojén e Istán) con carácter regresivo.
- Insuficiente desarrollo de las comunicaciones, que se manifiesta en una situación de aislamiento entre municipios cercanos. Deficientes ejes vertebradores externos entre los centros más potentes y debilidad o saturación de las conexiones internas, así como baja accesibilidad en los municipios más regresivos del interior.
- Concentración de los déficit de equipamientos sociales en las áreas más regresivas del sistema urbano y en los espacios periféricos, que sin embargo aportan la más importante y mejor oferta medioambiental.
- Presencia de problemas asociados al desarrollo urbano derivados del acelerado proceso de urbanización y las transformaciones que ello conlleva en el sistema de asentamientos, estructura interna de los núcleos urbanos y en los entornos territoriales próximos: congestión de tráfico, falta de equipamientos, contaminación acústica, deterioro ambiental, paisajístico y de la imagen urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

- El deterioro de la calidad de las aguas superficiales en numerosos cauces por los vertidos directos de aguas residuales y la explotación excesiva de los acuíferos por el consumo indiscriminado de recursos hídricos para riego de jardines, campos de golf, llenado de piscinas y consumo humano en general.
- La trasgresión de los límites de equilibrio más adecuados desde el punto de vista ecológico y agronómico en la frontera entre los espacios urbanos y rurales.
- El deterioro y banalización de los ecosistemas y paisajes litorales, principalmente la ocupación de arroyos colapsando los procesos de aportación de sólidos al litoral.
- La maximización de los riesgos naturales (inundación, desprendimientos, deslizamientos, etc.) como consecuencia de la actividad humana sin la consideración y prevención de los posibles efectos o riesgos derivados de estas actuaciones.

### **C) El modelo territorial de los asentamientos.**

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

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

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

- a) Los asentamientos tradicionales costeros como Marbella, Estepona y Fuengirola se configuran como primeros asentamientos turísticos, sirviendo de base para colonizar el frente litoral.
- b) A medida que la ribera se colmata, el crecimiento se dirige hacia los asentamientos tradicionales de interior, como Mijas y Manilva, colonizando los valles más cercanos.
- c) El crecimiento se dirige hacia enclaves en los escarpes de la serranía como Istán, Ojén y principalmente Casares y Benahavís.

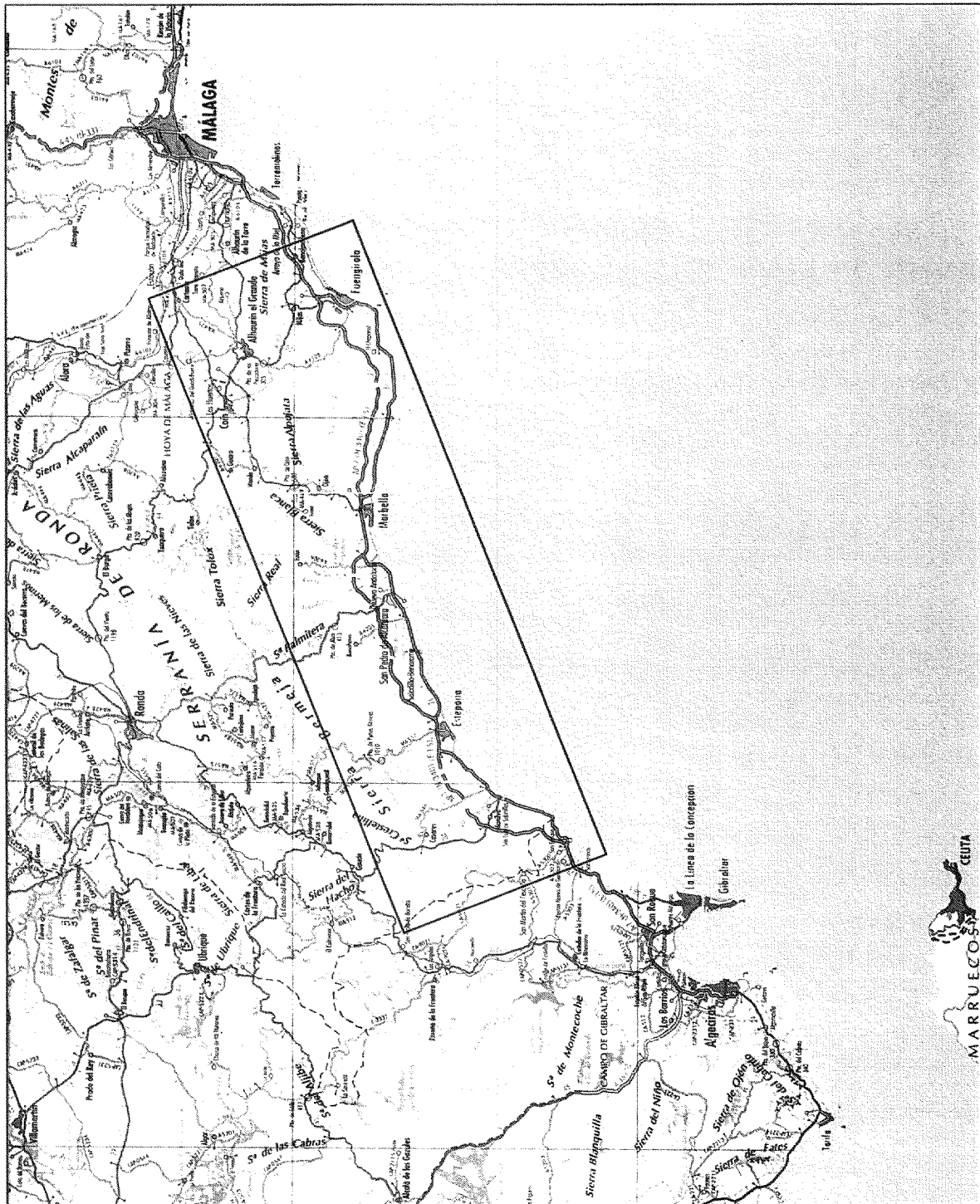
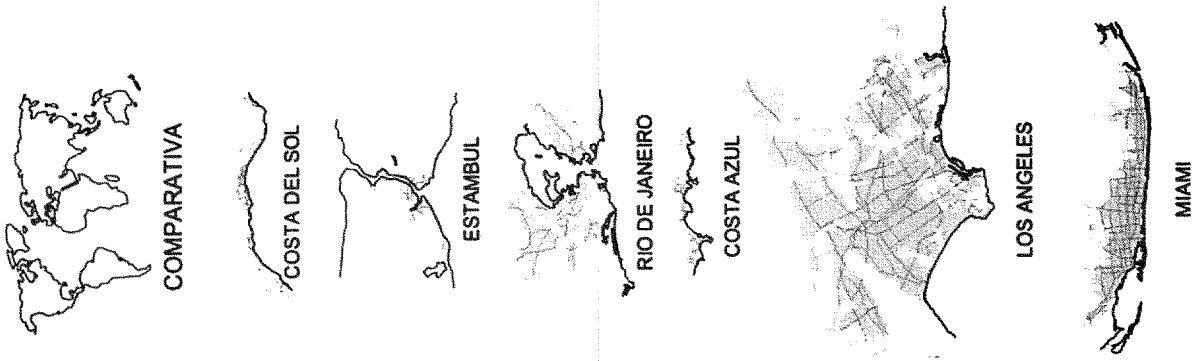
#### *La línea de costa*

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

#### *Los núcleos originales*

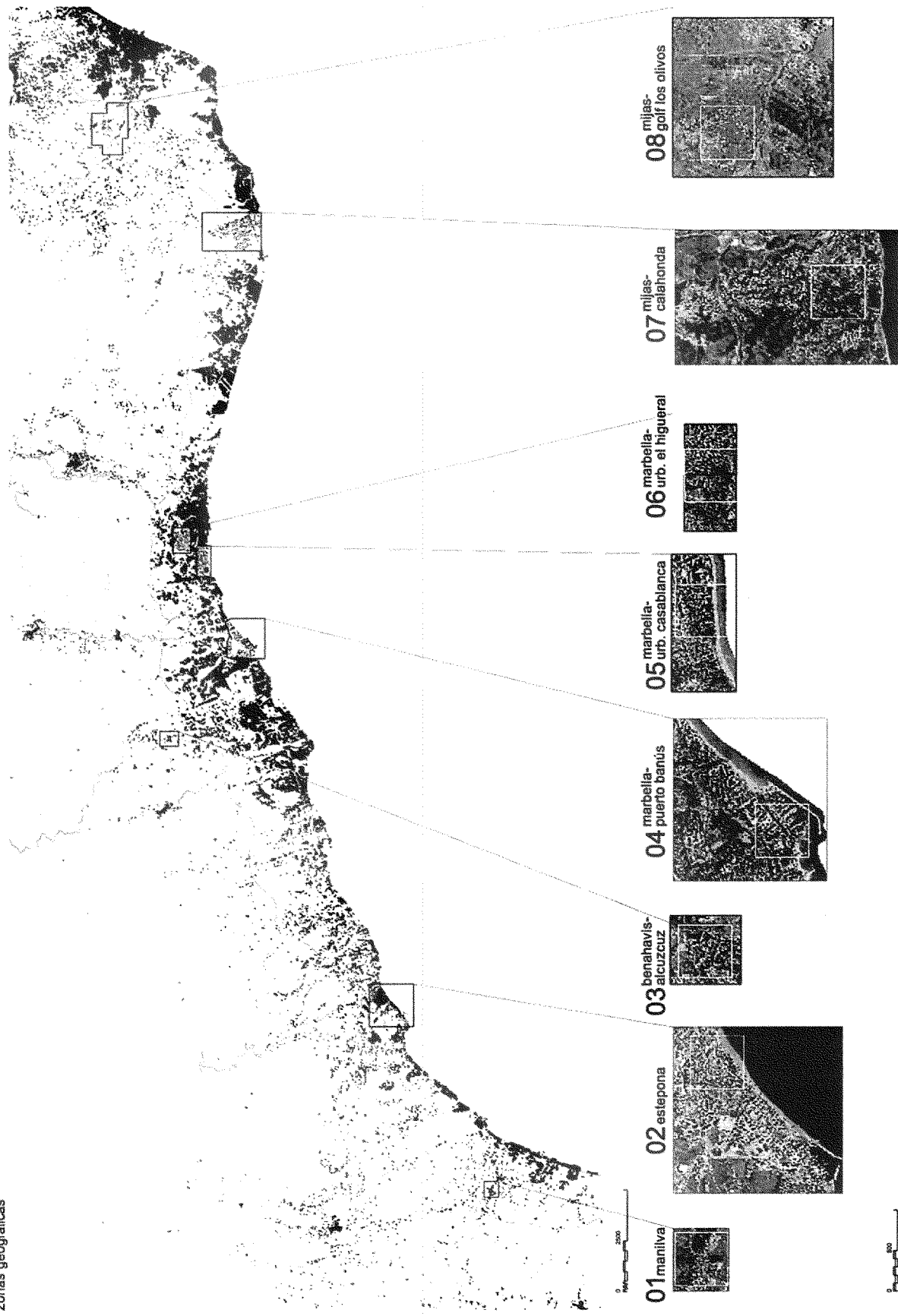
El avance hacia los valles y las laderas, en dirección a los núcleos tradicionales de interior, tiende a ocupar el espacio comprendido entre la franja costera y la autopista. Las tipologías empleadas presentan densidades en general menores que en la costa, con predominio de los usos residenciales turísticos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





Ubicación del ámbito territorial del POT entre Málaga y Algeciras

situación  
zonas geográficas



El modelo Territorial de los Asentamientos (I)

**matriz**  
morfología urbana



1	manilva				
2	estepona				
3	benahavis-alcuzcuz				
4	marbella-puerto banus				
5	marbella-urb. casablanca				
6	marbella-urb. el higueral				
7	mijas-calahonda				
8	mijas-golf los olivos				

**estructura viaria**  
leyenda

**estructura parcelaria**  
leyenda

**edificación**  
leyenda

**foto aérea**

El modelo Territorial de los Asentamientos (II)

### Los enclaves

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

### *Fragmentación-desconexión: la discontinuidad de los fragmentos.*

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

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

### *Saturación de infraestructuras y crecimiento parasitario sobre las infraestructuras existentes*

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

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

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

provincia de Cádiz, atraviesa el municipio de Estepota, con dirección a la subestación Tajo de la Encantada.

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

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

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

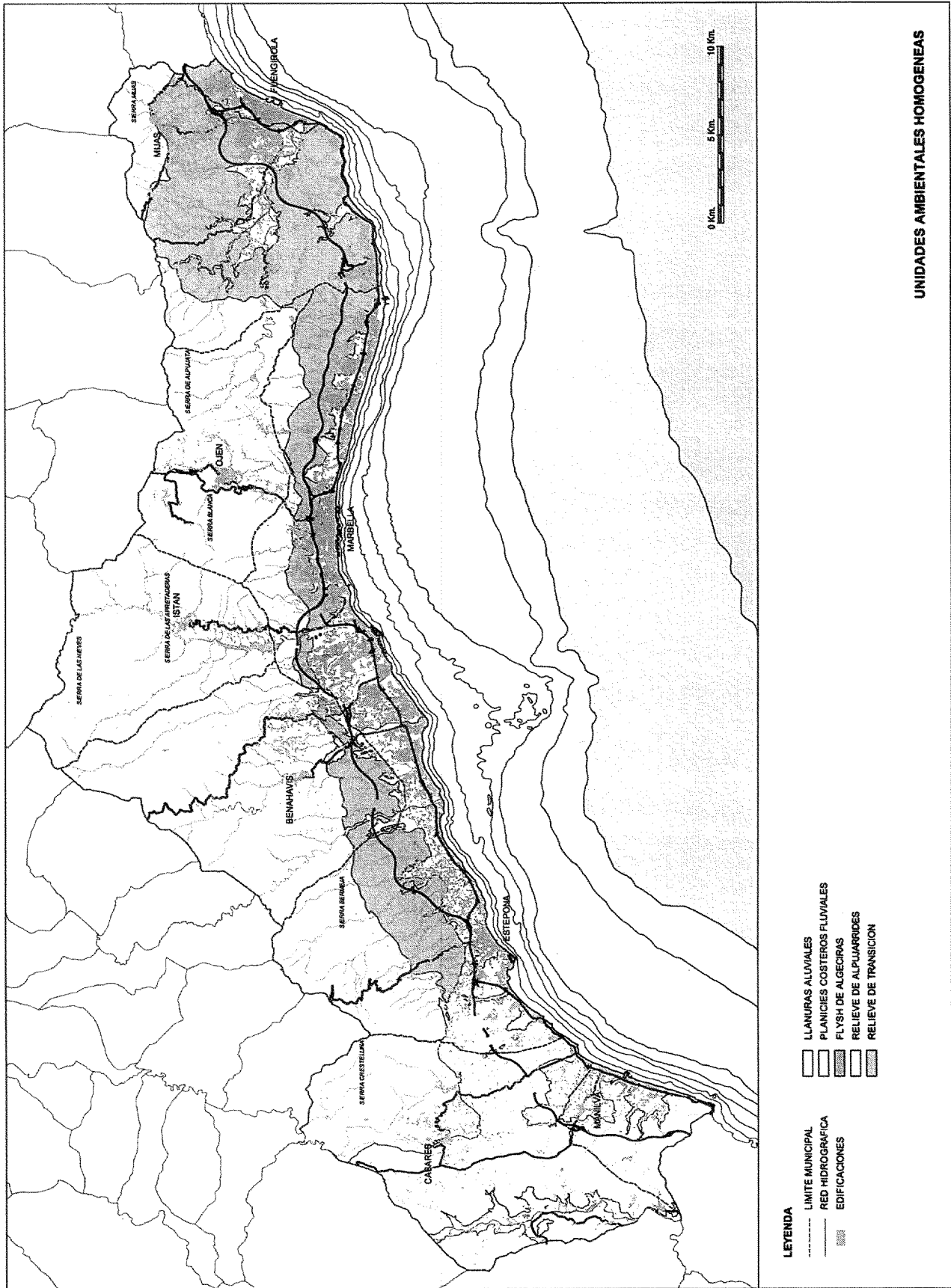
## **2. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL**

### **A) Unidades físico-ambientales.**

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

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

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



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

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

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

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

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

**B) La población**

La Costa del Sol ha experimentado un elevado incremento demográfico en la segunda mitad de siglo XX, aunque desigual desde un punto de vista territorial, en función del desarrollo del sector turístico en los municipios a lo largo de es-

tas décadas. También se ha incrementado, sobre todo en las décadas más recientes, el número de extranjeros residentes en el ámbito, de manera que si en números absolutos estos se concentran en Fuengirola, Marbella y Mijas, en términos relativos llegan a suponer el 50% de los residentes en municipios más pequeños del interior, como es el caso de Benahavís. La población del ámbito no se reparte uniformemente, siendo la franja costera de los municipios orientales, los lugares donde se produce la mayor concentración de población. Marbella, Fuengirola, Estepona y Mijas concentran un 94% de la población de toda la Costa del Sol.

**Evolución demográfica desde 1960**

Según Censo (Instituto Nacional Estadística)

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

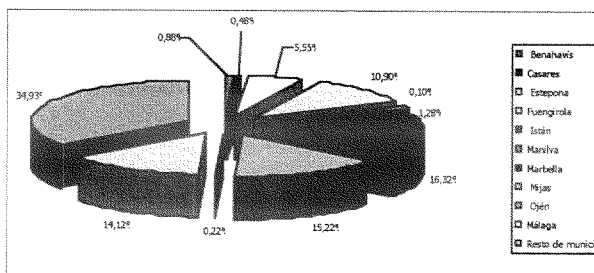
Fte. INE (2004): Resultados del Censo de población 2001

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

Municipios	Población total	Total extranjeros	Población extranjera %
Benahavís	2.401	1.149	47,86
Casares	3.661	624	17,04
Estepona	47.697	7.223	15,14
Fuengirola	57.133	14.191	24,84
Istán	1.362	131	9,62
Manilva	7.270	1.661	22,85
Marbella	116.234	21.243	18,28
Mijas	52.189	19.802	37,94
Ojén	2.253	283	12,56
Total Provincial	1.374.890	130.146	7,47

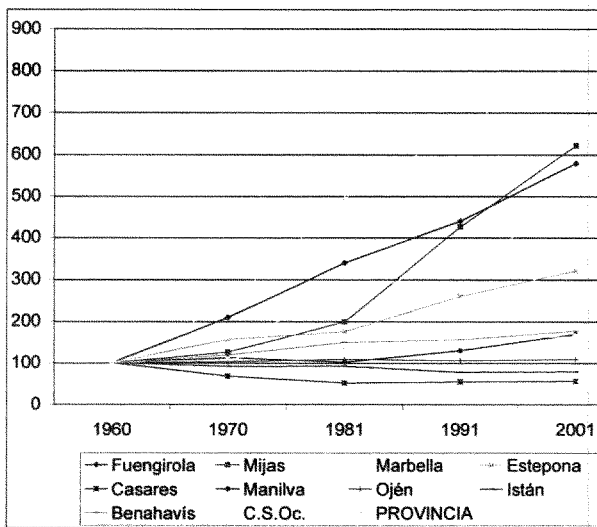
Fte. INE (2004): Resultados del Censo de población 2001

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



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

**Evolución de la población desde 1960**



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

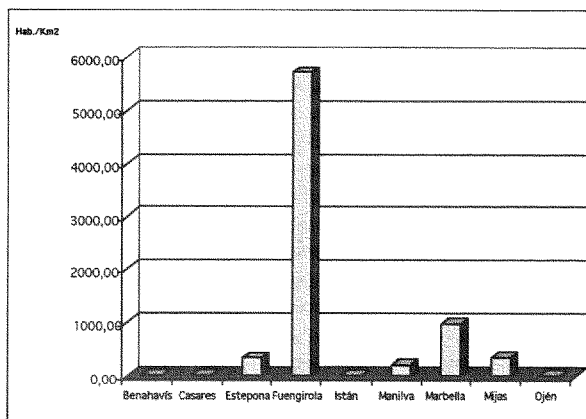
La densidad de población de la Costa del Sol Occidental es el resultado de los procesos señalados anteriormente. Casi el doble que la densidad provincial, a nivel de municipios es posible hacer algunas apreciaciones justificativas:

- El poder de atracción de la actividad turística que, combinada con la laxitud de la planificación de los primeros años, se traduce en cifras como los 4.967,5 habitantes por km<sup>2</sup> de Fuengirola, que junto a dos municipios ajenos a la zona de estudio (Torremolinos y Benalmádena) componen un continuo urbano en el litoral.
- Los 855 habitantes por km<sup>2</sup> de Marbella son también muestra inequívoca del fenómeno, al que tan sólo la mayor extensión territorial del municipio impide alcanzar la extraordinaria cifra de Fuengirola.
- Estepona y Mijas presentan densidades también elevadas, pero su incorporación a la actividad turística, algo más tardía, la mayor atracción de los anteriores núcleos así como su mayor dimensión espacial, son factores que atenúan el proceso de concentración demográfica y el efecto resultante.
- Istán, Casares y Ojén representan el área menos poblada, con densidades muy inferiores a la media de la zona de es-

tudio, e incluso a la provincial. Son la muestra del resultado de trayectorias demográficas diferentes, ligadas a comportamientos que, como se ha mencionado con anterioridad, se oponen al de la franja litoral.

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

**Densidad de población (2003)**

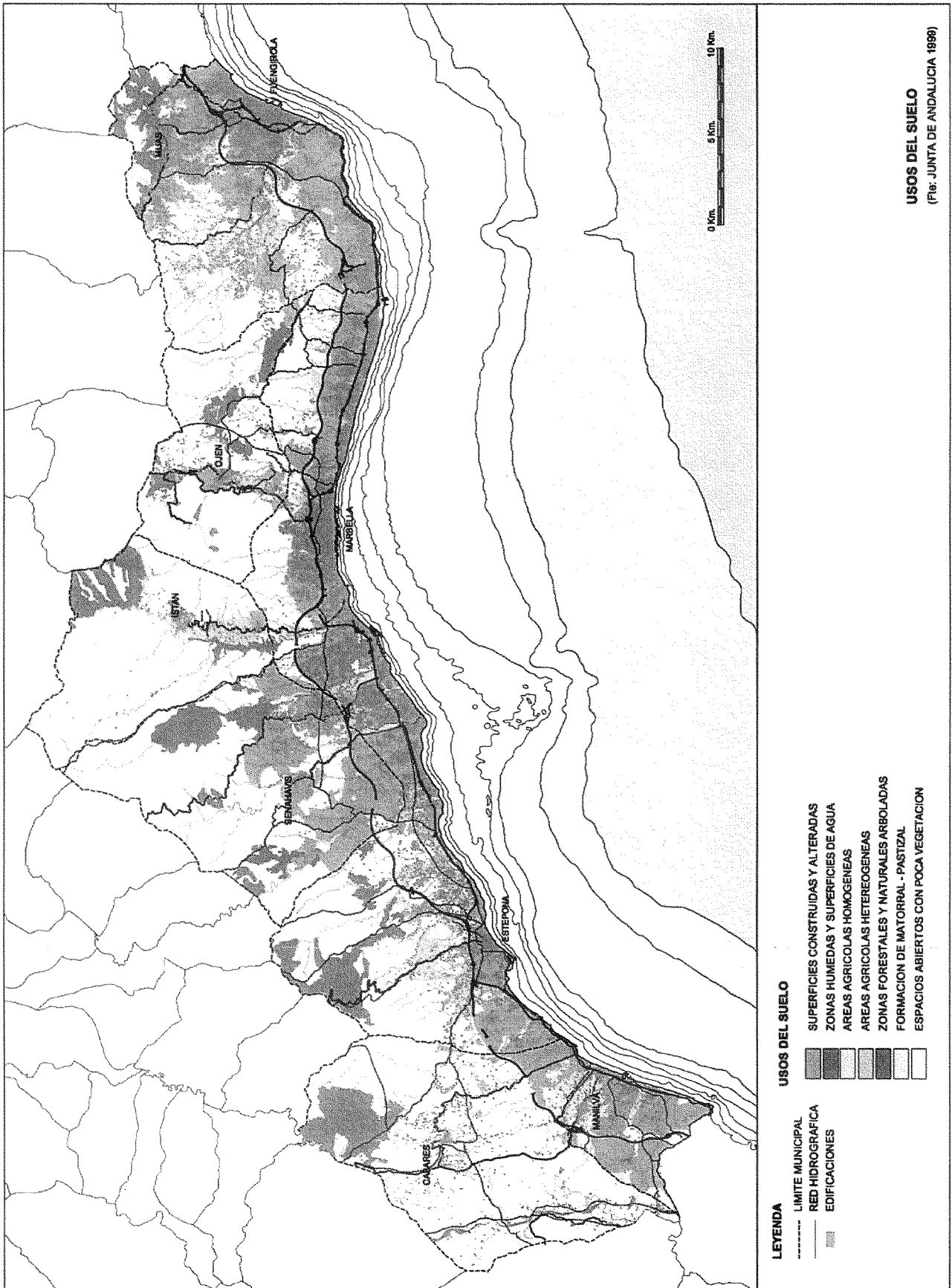


Fte. Instituto Estadística Andalucía. Elaboración propia.

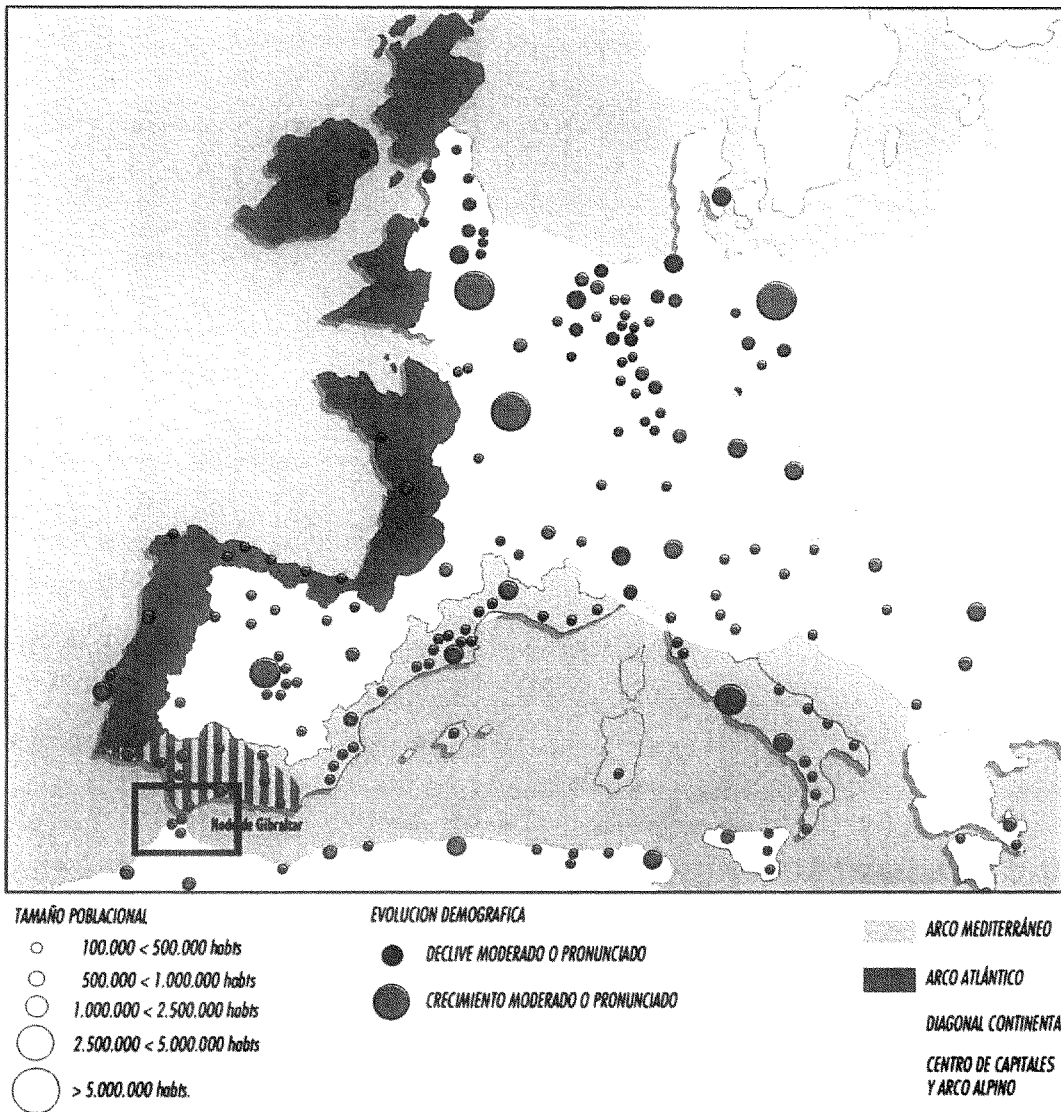
La Costa del Sol Occidental presenta densidades de población que casi duplican la media provincial (245.55 hab./km<sup>2</sup> frente a 178.15 hab./km<sup>2</sup> de la provincia). A escala municipal aparecen dos grupos diferenciados, el primero integrado por Fuengirola, Marbella, Estepona y Mijas, con densidades muy por encima de la media provincial (con valores extremos en Fuengirola que cuenta con 5.713 hab./Km<sup>2</sup>), y un segundo grupo constituido por Benahavís, Casares, Istán y Ojén que no superan la media provincial. Manilva se encontraría entre ambos grupos con unos valores de 207.71 hab./Km<sup>2</sup>, por tanto, más cerca del primer grupo que del segundo. Las variables económicas ponen de manifiesto la dinamicidad de la zona y su especialización. Tres cuartas partes de la población ocupada trabaja en los servicios y casi un 20% en la construcción, careciendo de significación los restantes sectores de actividad.

**C) La actividad agraria e industrial.**

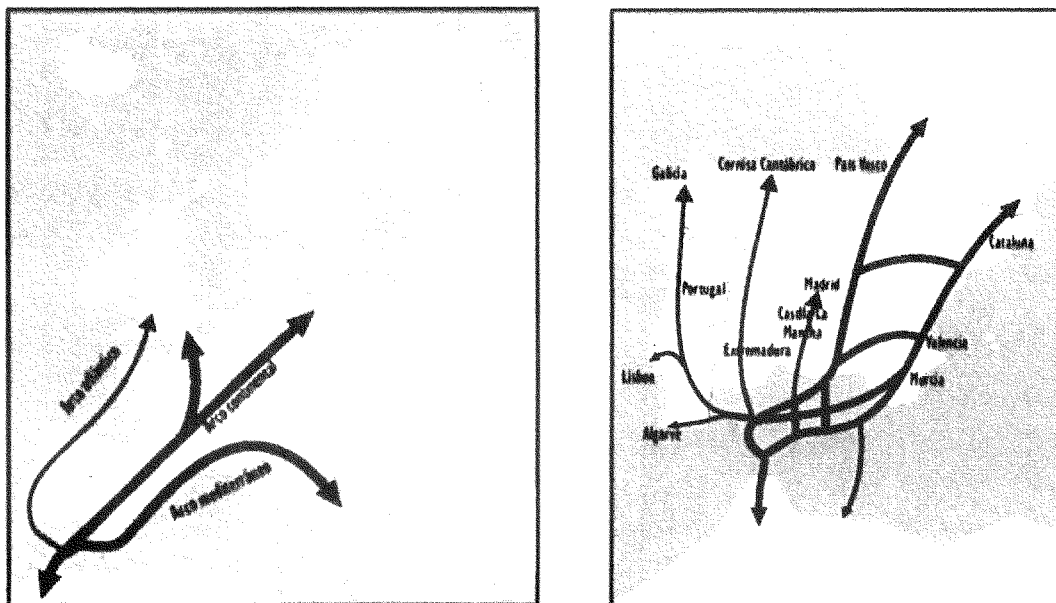
Las actividades agrarias así como la pesca y la industria tienen frente al sector turístico y la construcción un valor casi marginal desde el punto de vista económico. La expansión de los usos urbanos ha determinado que las áreas con poten-







Fuente: Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007



Fuente: Comunidad Europea. Europa 2000+. Elaboración propia

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

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

En cuanto al tipo de cultivo, predominan los leñosos (frutales y asociados) sobre los herbáceos, en especial en Ojén e Istán, si bien el regadío es el protagonista fundamental de la actividad agraria. Además de los cítricos, cabe señalar la reciente importancia que están adquiriendo los frutales subtropicales, entre ellos el aguacate, que en Mijas ocupa más de la mitad de la superficie dedicada a los leñosos. Este fru-

tal junto con los cítricos, constituyen los productos que presentan mejores perspectivas amparadas en la importancia que adquieren en la provincia por su vocación comercial, disfrutando de los beneficios de una red ya instalada en los mercados internacionales. Por su función en el paisaje, y no tanto por su aportación económica, caben destacar los viñedos de Manilva, y los olivares de Istán, que ocupan extensiones de cierta importancia. Sin embargo, los aprovechamientos forestales alcanzan mayor representación superficial, lo que conviene señalar no tanto por su aprovechamiento directamente productivo (limitado a actividades puntuales como la extracción del corcho de los alcornoques de Istán) como por su significado desde el punto de vista de la conservación del paisaje, del uso recreativo o de la captación de recursos hídricos.

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

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

#### Evolución y situación actual de las actividades industriales

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

Fuente: Anuario Económico de La Caixa, 2003.

#### D) El sector turístico.

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

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

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

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

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

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

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

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

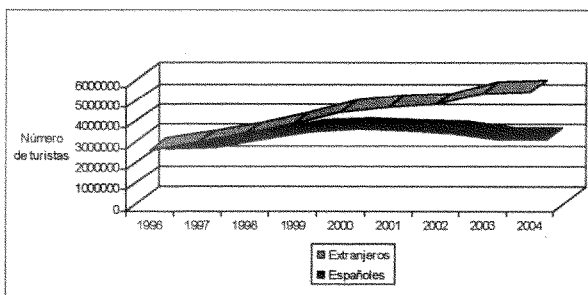
El volumen de turistas es muy probable que siga creciendo pero a un ritmo más lento del observado en los últimos años, debido a que la competencia más cercana empieza a despuntar (Malta, Sicilia, Túnez, Turquía, Marruecos), especialmente la oferta de los touroperadores que empiezan a

desviar parte de sus clientes a otros destinos más competitivos económicamente. El contrapunto a los factores anteriores es que cada día aumentan los turistas que organizan su propio viaje y al margen de las ofertas masivas del touroperador, tanto por la creciente importancia de Internet (más de la mitad del comercio on-line tiene una relación con el turismo) o bien porque se planifican sus vacaciones buscando la calidad turística, o también porque han adquirido alguna propiedad que les hace cautivos de su lugar de vacaciones, siendo esta la casuística más influyente en la actual demanda turística de la Costa del Sol.

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

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

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



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

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

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

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

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

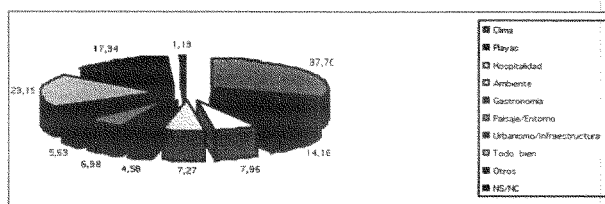
En cuanto a la dinámica de su oferta los resultados son espectaculares. La evolución de la vivienda de uso turístico (secundaria y desocupada) en los últimos veinte años es desbordante, al crecer un 187% (9,4% media anual), bastante más que la oferta reglada; pero en Mijas, Marbella, Estepona, Manilva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

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

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

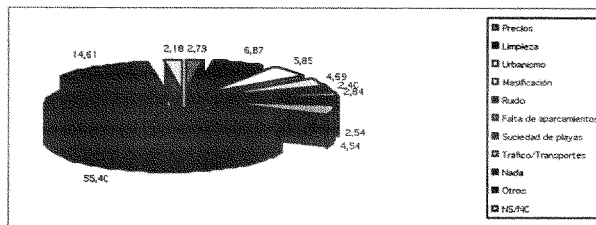
Para ello es necesario la cooperación entre las administraciones y el sector privado, y la coordinación de los sectores y actuaciones que puedan afectar al sector, compartiendo y coordinando todos los agentes implicados los objetivos y los recursos necesarios.

**Distribución de los aspectos satisfactorios de la Costa del Sol**



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

**Distribución de los aspectos insatisfactorios de la Costa del Sol**



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

**E) La vivienda**

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

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

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

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

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

Estos aspectos generalizados en la sociedad, se acentúan en la Costa del Sol Occidental. Contribuye a ello la naturaleza urbana de este espacio, no sólo en el área turística por excelencia sino que se extiende más allá de los principales núcleos a medida que se acentúa la integración del espacio

restante en la dinámica turística. Al poder de atracción de la zona y al aumento de la densidad poblacional, se une el rejuvenecimiento por vía natural y migratoria que, a su vez, consolida la estructura por edad como factor favorecedor de la demanda de vivienda.

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

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

### 3. LAS AFECCIONES: NORMATIVA AMBIENTAL Y DE PATRIMONIO.

Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.

#### A) Los espacios protegidos por legislación específica.

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

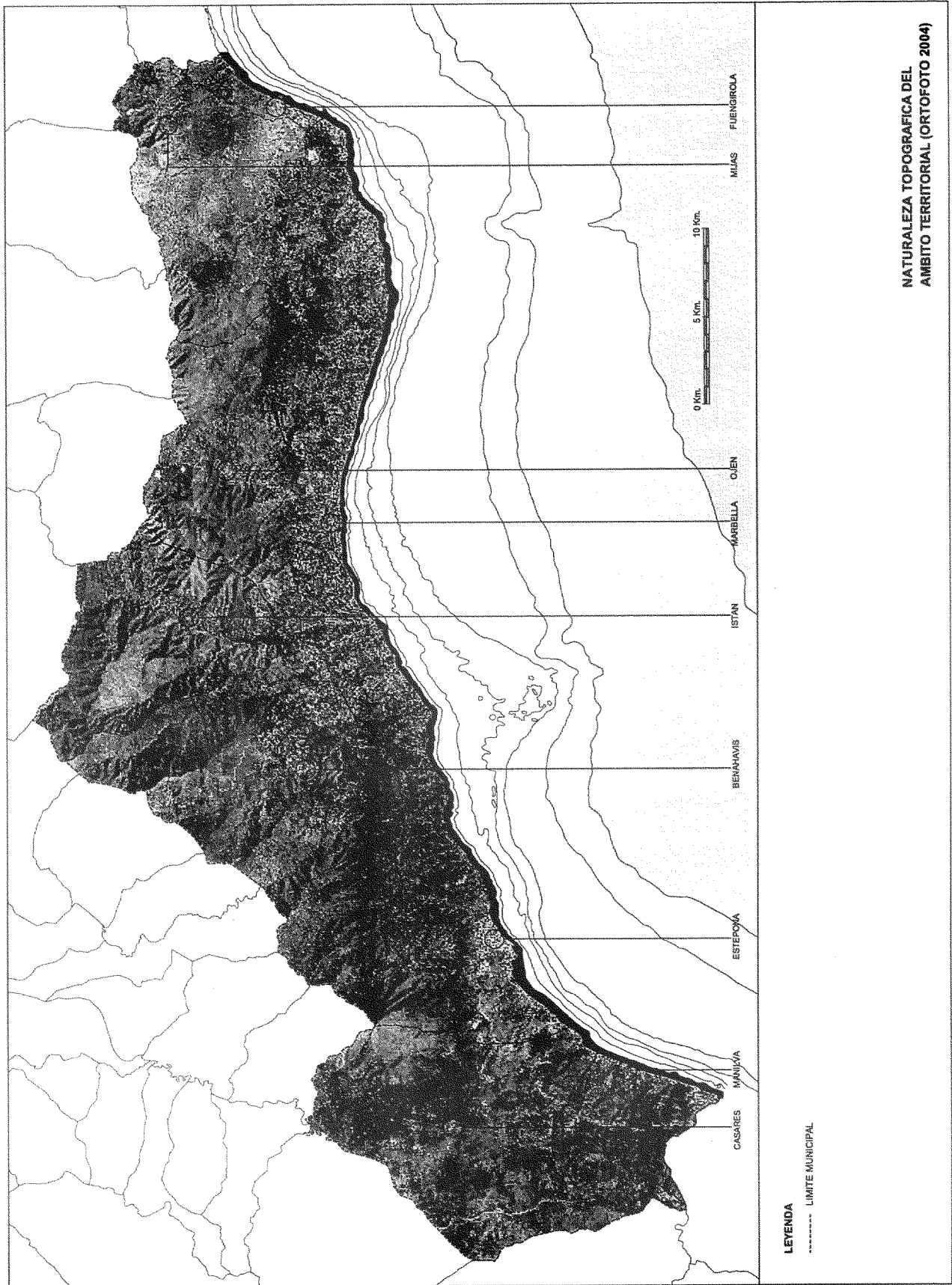
Normativa: Ley 2/1989, de de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de Espacios Naturales Protegidos de

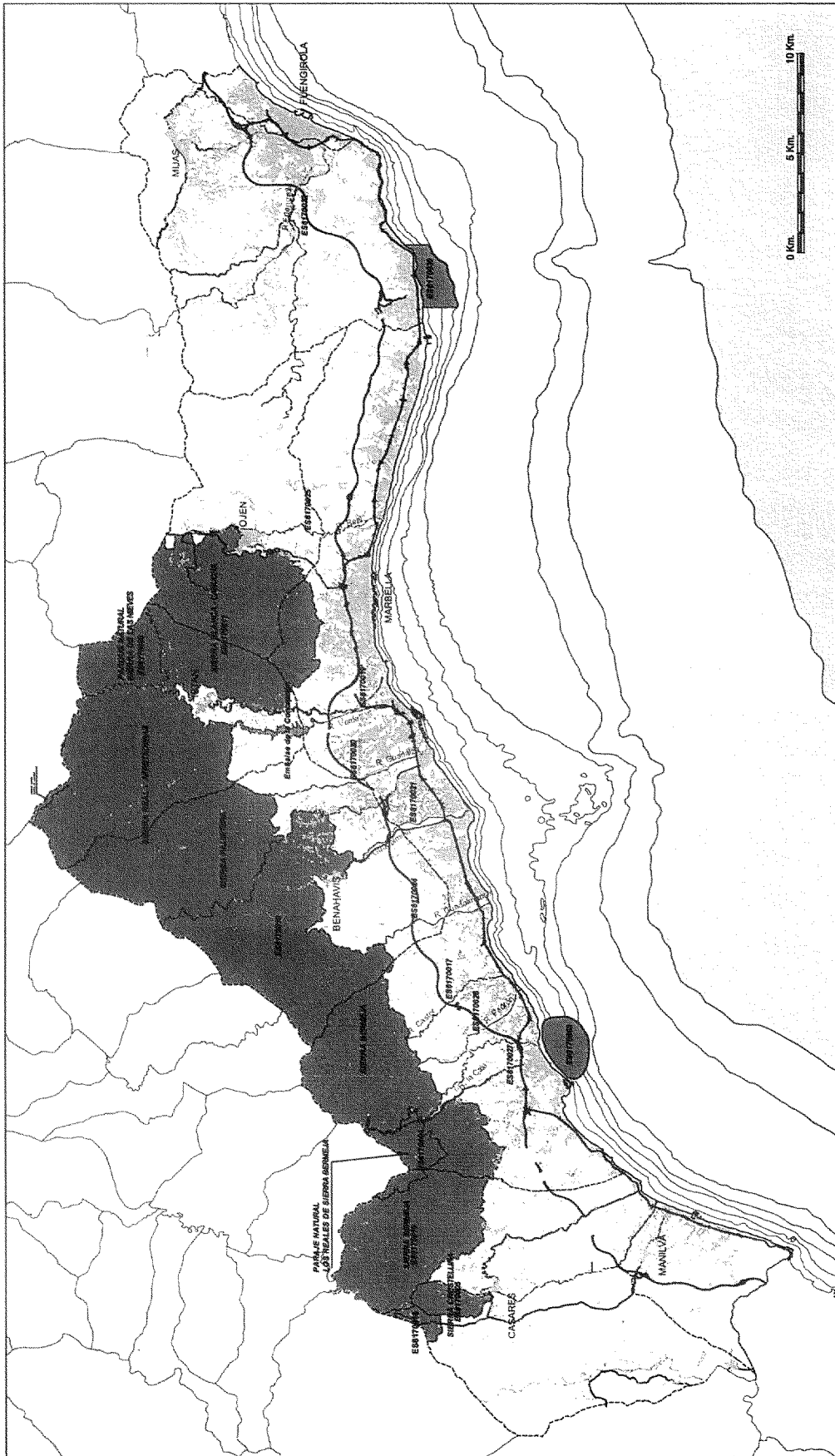
#### Espacios Naturales protegidos

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

#### Zonas de Importancia Comunitaria. Red Natura 2000

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





**ZONAS DE IMPORTANCIA COMUNITARIA**

- ZONAS ESPECIAL PROTECCION PARA LAS AVES**  
 ES8170004 LOS REALES DE SIERRA BERMEJA  
 ES8170005 SIERRA CRESTELLINA  
 ES8170006 SIERRA DE LAS NIEVES

- LEYENDA**  
 - - - - - LIMITE MUNICIPAL  
 - - - - - RED HIDROGRAFICA  
 ■ EDIFICACIONES

- ZONAS ESPECIAL CONSERVACION (ZEC)**  
**PROPUESTA DE LUGARES DE INTERES COMUNITARIO DE ANDALUCIA (LIC)**  
 ES8170004 LOS REALES DE SIERRA BERMEJA ES8170021 RIO GUADALMINA  
 ES8170005 SIERRA CRESTELLINA ES8170022 RIO FUENGIROLA  
 ES8170006 SIERRA DE LAS NIEVES ES8170024 RIO GUADALMANSA  
 ES8170010 SIERRAS BERMEJA Y REAL ES8170025 RIO REAL  
 ES8170011 SIERRA BLANCA ES8170026 RIO DEL PADRON  
 ES8170016 VALLE DEL RIO GENAL ES8170027 ARROYO DE LA CALA  
 ES8170017 RIO DE CASTOR ES8170029 RIO MANILVA  
 ES8170019 RIO VERDE ES8170030 CALAHONDA  
 ES8170020 RIO GUADAIZA ES8170063 FONDOS MARINOS BAHIA DE ESTEPONA

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

**B) Vías pecuarias**

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

**CAÑADA REAL**

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

**COLADA**

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

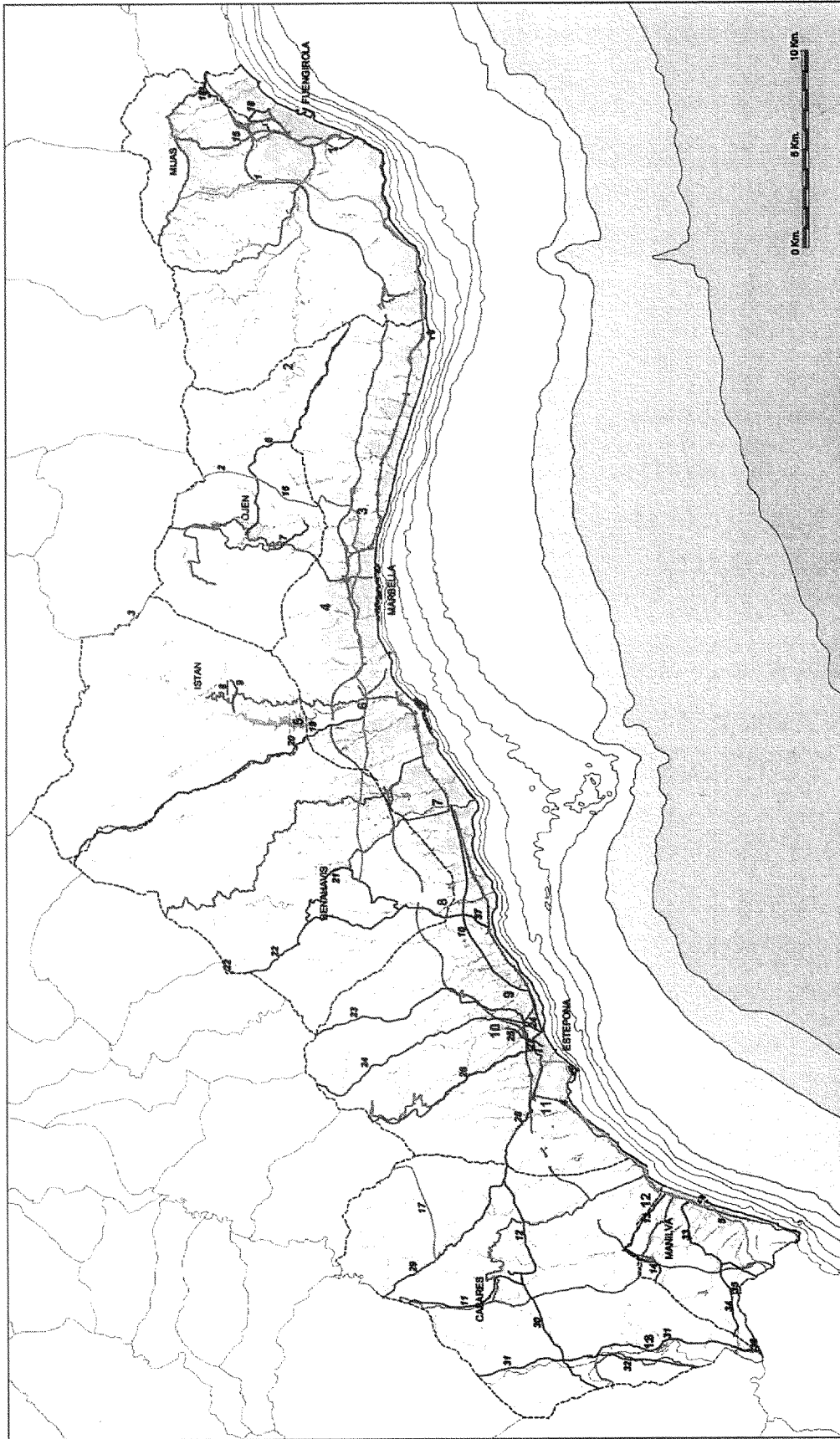
**CORDEL**

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

**VEREDA**

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





LEYENDA	
---	LIMITE MUNICIPAL
—	RED HIDROGRAFICA
▨	EDIFICACIONES
▭	CANADA
▭	COLADA
▭	CORDEL
▭	VEREDA

VIAS PECUARIAS	
1	CANADA REAL DE LA BUENTE DE LA ABEJA
2	CANADA REAL DE RONDA Y DE MOJON VERDE
3	CANADA REAL DE LOS BARRIOS (CAJAS A ESTEPONA)
4	CANADA REAL DE LOS BARRIOS (CAJAS A ESTEPONA)
5	COLADA DEL RIO DE LA PUENTE- FUERTO DE CARRIBERO Y LOMA DE PUERTO LLANO
6	COLADA DE GANAPUAS
7	COLADA DE LA LOMA DEL RAYO
8	COLADA DE GANAPUAS
9	COLADA DE GANAPUAS
10	COLADA DE RENOSCO Y CANCERADA
11	COLADA DE GAUCIN Y CASARES
12	COLADA DE LOS MOLINOS A ESTEPONA
13	COLADA DE LOS MOLINOS DEL DUQUE
14	COLADA DE CASARES
15	CORDEL DEL CERMO
16	CORDEL DE BENAUVIS A OJEN
17	CORDEL DE PUERTO DE LOS GUARDAS A GERALGUACEL
18	VEREDA DE PALMERES
19	VEREDA DEL PUENTE DE RONDA

RED HIDROGRAFICA	
1	RIO PUERBUELA
2	RIO OJEN
3	RIO REAL
4	EMBALSE DE SAN JUAN PN
5	EMBALSE DE LA CONCEPCION
6	RIO VERDE
7	RIO GUADALUPE
8	RIO SAN JUAN
9	RIO BARRON
10	RIO DE LA CALA
11	RIO GUADALOBON
12	RIO DE LA CALA
13	RIO BUJARDO

VIAS PECUARIAS Y RED HIDROGRAFICA	
20	VEREDA DE MARBELLA RONDA
21	VEREDA DESDE EL PUERTO VALENCIA A BENAUVIS
22	Y VENTORILLO DEL TAMBOREJO
23	VEREDA DE RONDA
24	VEREDA DEL CAMINO DE EGUALIA
25	VEREDA DEL CAMINO DE AJRUGLE
26	VEREDA DE LA LOMBA
27	VEREDA DE LOS ENALLES DE CAJANCHA
28	VEREDA DE LA LOMBA
29	VEREDA DE LOS ENALLES DE CAJANCHA
30	VEREDA DE GAUCIN Y CASARES
31	VEREDA DE GAUCIN Y ESTEPONA
32	VEREDA DE LOS PECIABEROS
33	VEREDA DE LAS ROSAS DE ESPADA
34	VEREDA DE SAN ROQUE
35	VEREDA DE LA LAGUNA DEL APARTADERO
36	VEREDA DE PATRONA
37	VEREDA DEL CAMINO DE RONDA

**C) Espacios protegidos por la UNESCO**

---

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

---

**D) Montes de titularidad pública.**

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

---

**Montes de titularidad pública**

---

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

---

**E) Plan Especial de Protección del Medio Físico. Catálogo**

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

---

**Espacios con Protección Especial Integral**

---

Paraje Excepcional de los Reales de Sierra Bermeja (PE-3).  
Paraje Excepcional del Bosque de Bornoque (PE-4).

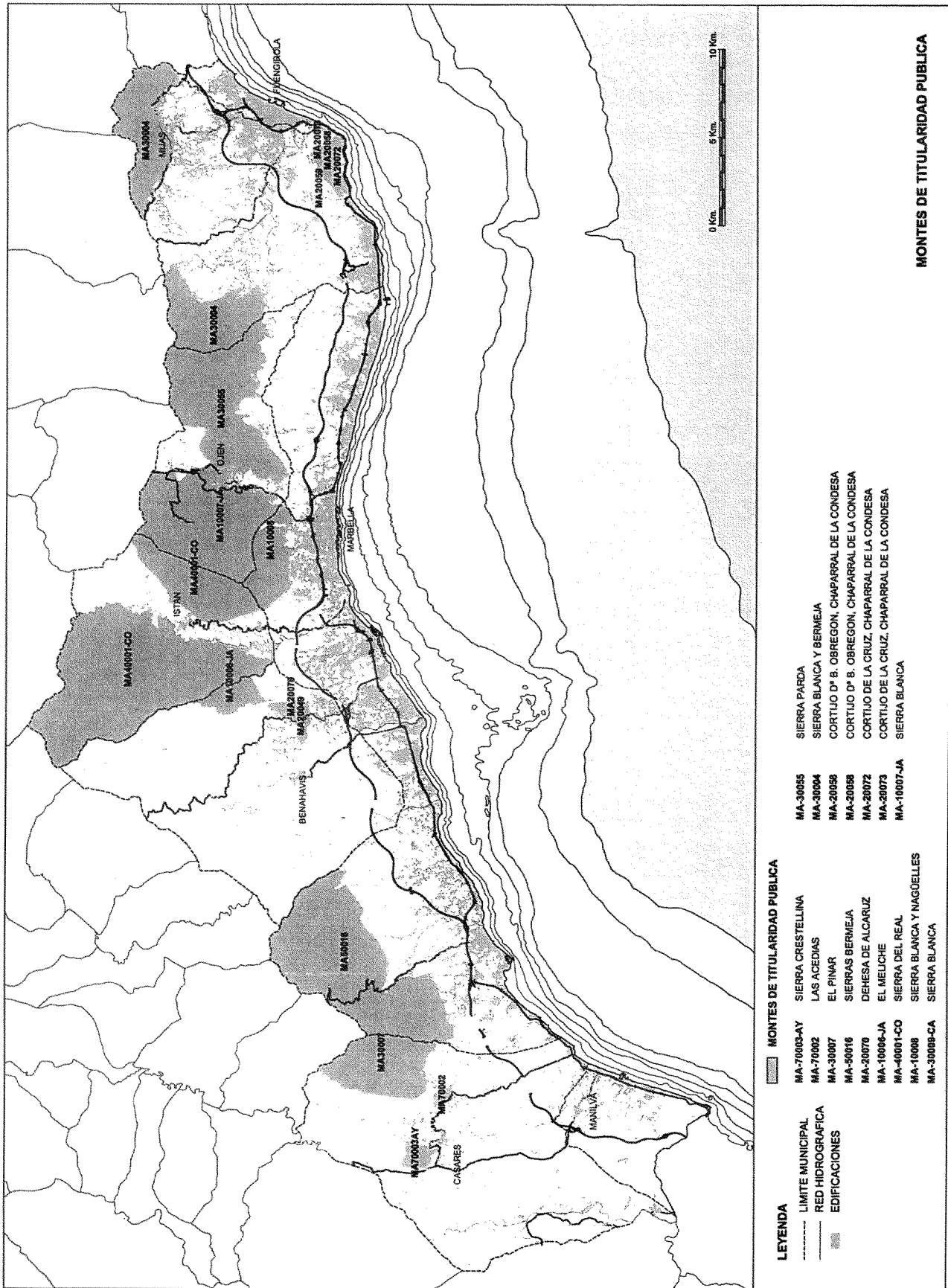
---

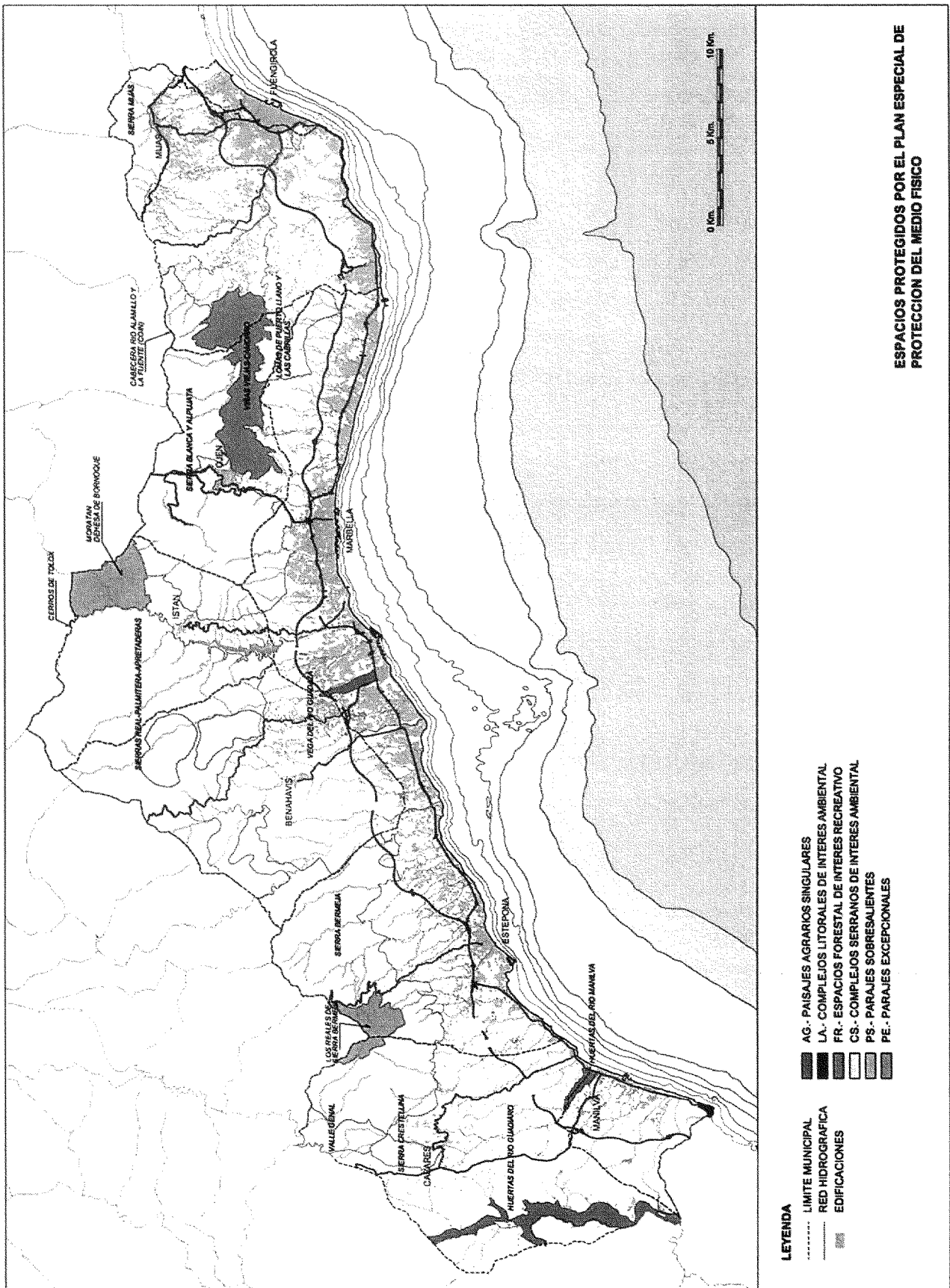
---

**Espacios con Protección Especial Compatible**

---

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



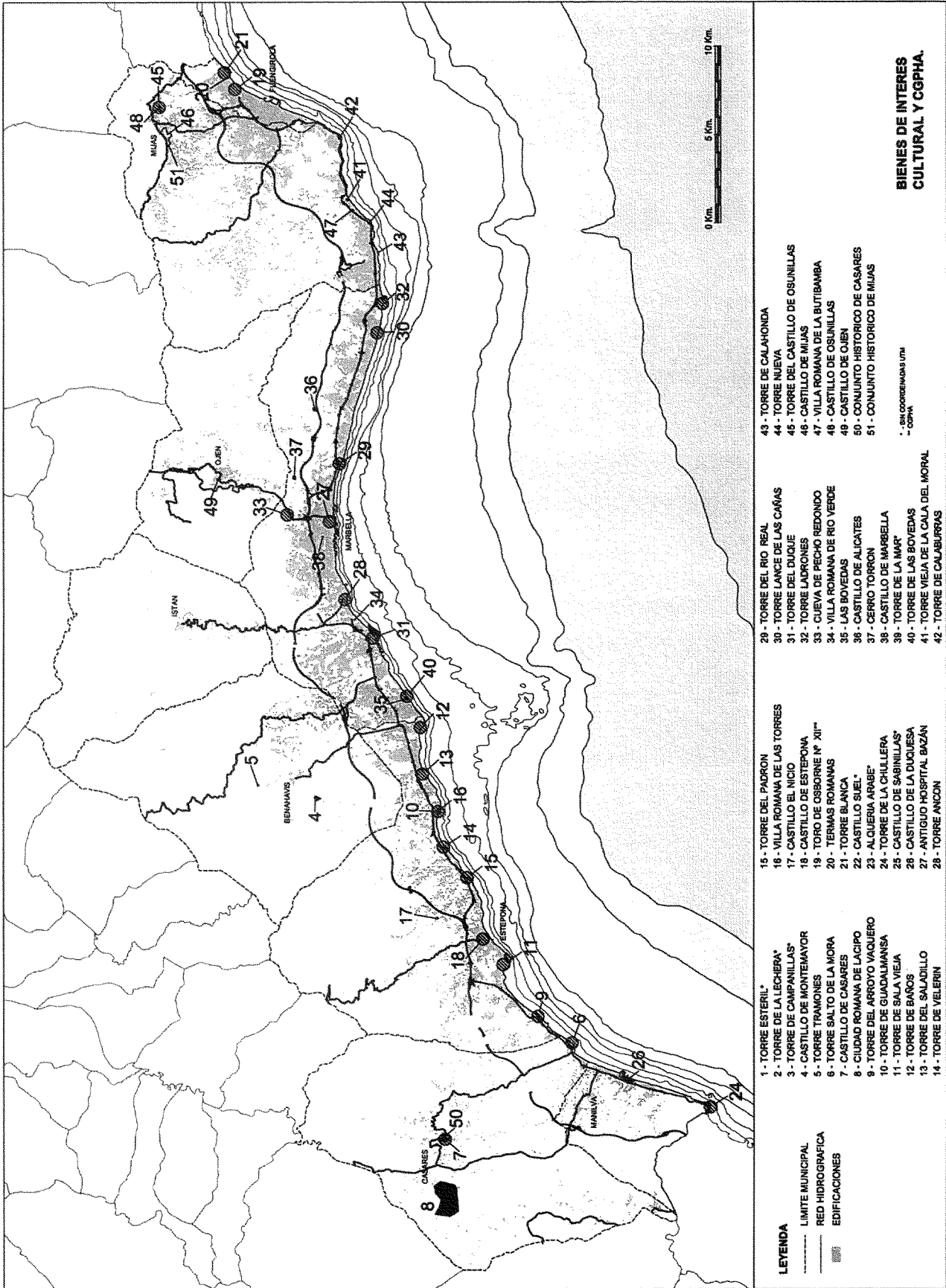


**F) El patrimonio histórico y cultural.**

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

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

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



- LEYENDA**
- LIMITE MUNICIPAL
  - RED HIDROGRAFICA
  - ▨ EDIFICACIONES
- |                              |                                 |                                       |                                      |
|------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 - TORRE ESTERIL*           | 15 - TORRE DEL PADRON           | 29 - TORRE DEL RIO REAL               | 43 - TORRE DE CALAHONDA              |
| 2 - TORRE DE LA LECHERA*     | 16 - VILLA ROMANA DE LAS TORRES | 30 - TORRE LANCE DE LAS CAÑAS         | 44 - TORRE NUEVA                     |
| 3 - TORRE DE CAMPANILLAS*    | 17 - CASTILLO EL NIGIO          | 31 - TORRE DEL DUCIE                  | 45 - TORRE DEL CASTILLO DE OSUNILLAS |
| 4 - CASTILLO DE ESTEPONA     | 18 - CASTILLO DE ESTEPONA       | 32 - TORRE LADRONES                   | 46 - CASTILLO DE MIJAS               |
| 5 - TORRE TRAMONES           | 19 - TORRE DE OSORRIVE Nº XII** | 33 - CUEVA DE PECHO REDONDO           | 47 - VILLA ROMANA DE LA BUTIBAMBA    |
| 6 - TORRE SALTO DE LA MORA   | 20 - TERNAS ROMANAS             | 34 - VILLA ROMANA DE RIO VERDE        | 48 - CASTILLO DE OSUNILLAS           |
| 7 - CASTILLO DE CASARES      | 21 - TORRE BLANCA               | 35 - LAS BOVEDAS                      | 49 - CASTILLO DE OJEN                |
| 8 - CIUDAD ROMANA DE CASARIS | 22 - CASTILLO SUEL*             | 36 - CASTILLO DE ALICATES             | 50 - CONJUNTO HISTORICO DE CASARES   |
| 9 - TORRE DEL ARROYO VAQUERO | 23 - ALGUERIA ARABE*            | 37 - CERRO TORRON                     | 51 - CONJUNTO HISTORICO DE MIJAS     |
| 10 - TORRE DE GUADALMANSA    | 24 - TORRE DE LA CHULLERA       | 38 - CASTILLO DE MARBELLA             |                                      |
| 11 - TORRE DE SALA VIEJA     | 25 - CASTILLO DE SABINILLAS*    | 39 - TORRE DE LA MAR*                 |                                      |
| 12 - TORRE DE BAROS          | 26 - CASTILLO DE LA DUEÑESA     | 40 - TORRE DE LAS BOVEDAS             |                                      |
| 13 - TORRE DEL SALADILLO     | 27 - ANTIGUO HOSPITAL BAZÁN     | 41 - TORRE VIEJA DE LA CALA DEL MORAL |                                      |
| 14 - TORRE DE VELLERIN       | 28 - TORRE ANCON                | 42 - TORRE DE CALABURRAS              |                                      |
- BIENES DE INTERES CULTURAL Y CGOPHA.**
- \* - DEL ORDENAMIENTO UTM  
 \*\* - COPHA

**4. ELEMENTOS DE DIAGNÓSTICO**

**A) El contexto territorial.**

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

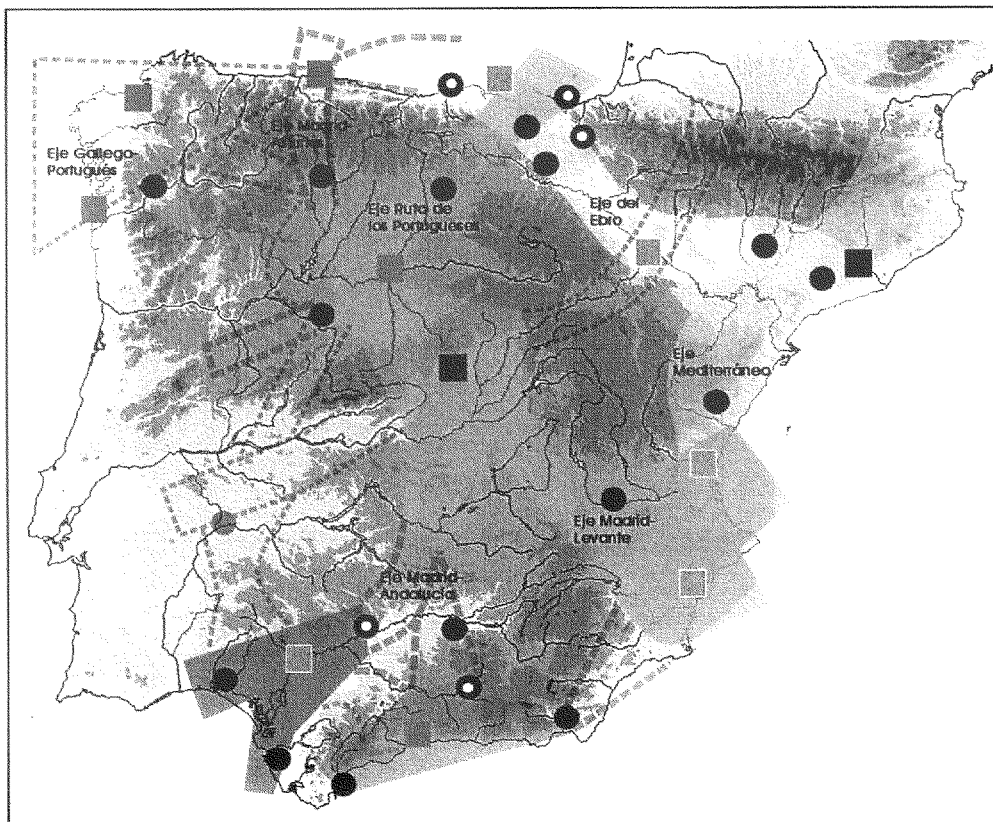
En el contexto nacional, la Costa del Sol Occidental se configura como un ámbito relevante que además presenta una dinámica positiva. Frente a la pérdida relativa de importancia de grandes núcleos tradicionales en actividad económica global, favorecida por una dispersión de esta actividad hacia municipios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

mano de obra total. Se aprecia también que el ámbito tiene, en cuanto a servicios y en términos de mano de obra, una estructura bastante diversificada y con un tamaño agregado asimilable al de ámbitos con una imagen más urbana.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

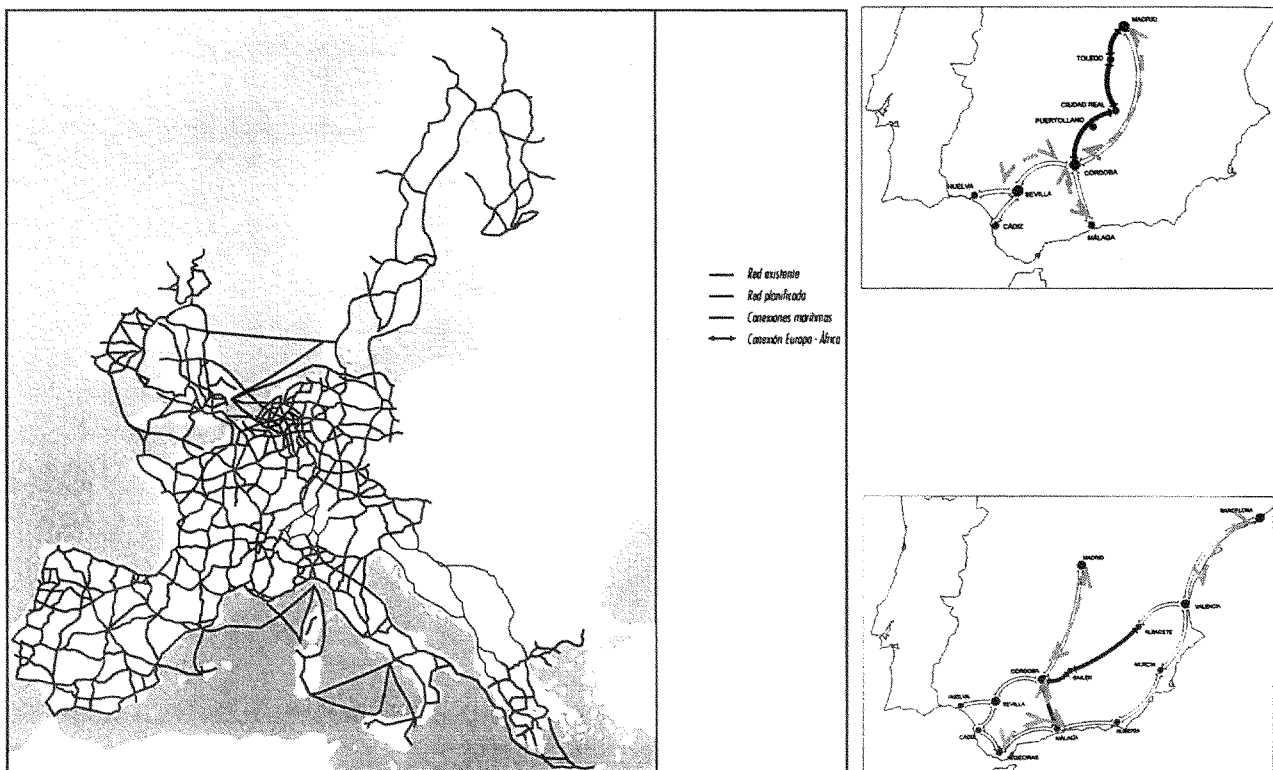
Este importante condicionante, que afecta especialmente a las conexiones del ámbito con los grandes núcleos de Andalucía Occidental, justifican que el acceso se efectúe, so-

bre todo, a través de la Bahía de Algeciras con la nueva autovía A-381, enlazando en Jerez de la Frontera con el sistema A-4 y AP-4, y, por el extremo oriental, a través del núcleo de Málaga, por Antequera y Osuna mediante las autovías A-331 y A-92.

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

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

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



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



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

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

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

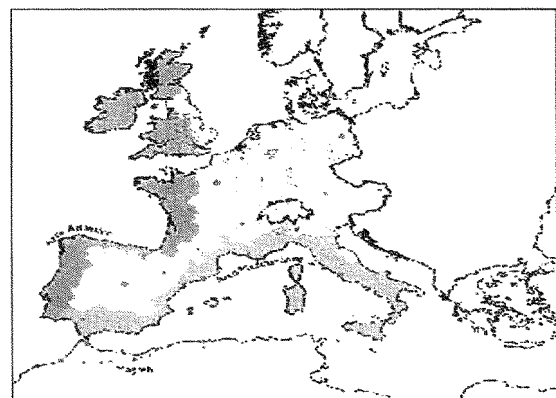
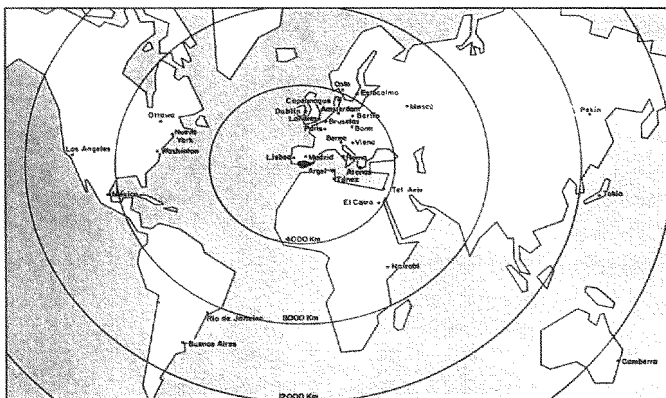
La heterogeneidad de la red de infraestructuras de transportes de la Costa refleja el reparto desigual en el entorno del Arco Latino y el esquema europeo de centro-periferia. Los índices de accesibilidad potencial de la región tanto por carretera como por ferrocarril (muestran estructuras muy similares) son de los más bajos de la zona ORATE. El principal eje viario, la A7, que articula la vertiente española de la costa mediterránea conectando Cádiz con la frontera de Fran-

cia por Barcelona, se satura con frecuencia al soportar la mayor parte del peso de los movimientos de la zona, y además acusa la discontinuidad del tramo granadino del eje. Tras la apertura al tráfico de la autopista de peaje AP-7 en 1.999 con un trazado paralelo en tres tramos entre Málaga y Guadiaro, existe un itinerario alternativo particularmente atractivo para los desplazamientos de largo recorrido. En las inmediaciones del extremo occidental del ámbito, la apertura de la autovía A-381 de Jerez a Los Barrios, parte de la Red Transeuropea de Transportes, conectará la red regional con la del Arco Atlántico, mejorando notablemente la conexión con el sur de Portugal.

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

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

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



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

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

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

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

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

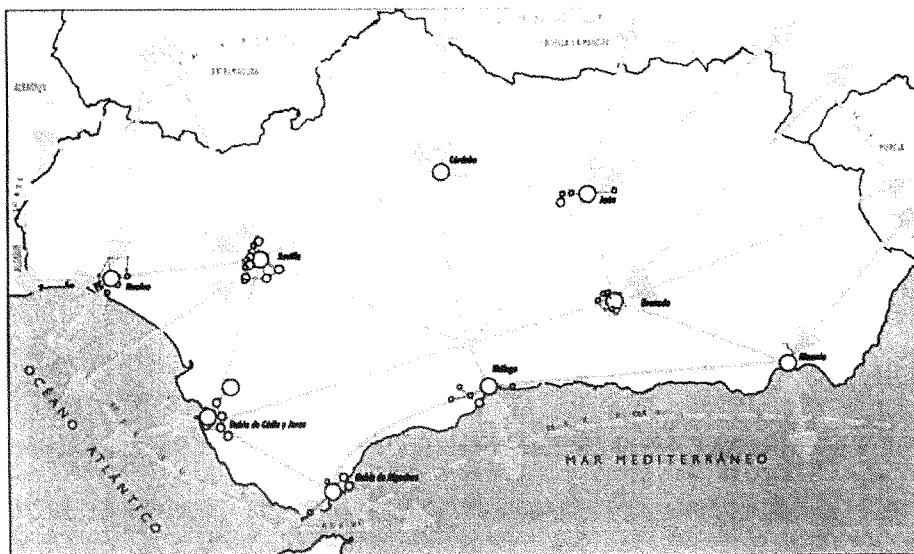
- Mejora de la capacidad de la carretera Algeciras- Cádiz por Tarifa. Esta iniciativa mejorará sustancialmente la accesibilidad a la franja costera sur de Cádiz, y supone especializar la A-381 para recorridos Costa del Sol-Jerez- Andalucía Occidental.
- Nueva autovía A-357 Málaga-Cártama y mejora de las carreteras existentes entre Cártama y La Roda de Andalucía, aprovechando el corredor natural del valle del Guadalhorce y configurando un nuevo acceso a Sevilla por la A-92. En paralelo se encuentran programadas tres actuaciones que mejorarán la accesibilidad del ámbito a mayor escala, en relación con Andalucía Oriental y el norte peninsular.
- Nueva autovía, en paralelo a la A-331, desde Casabermeja hacia el Oeste del cinturón de Málaga. Esta acción duplica el principal acceso a la capital provincial.

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

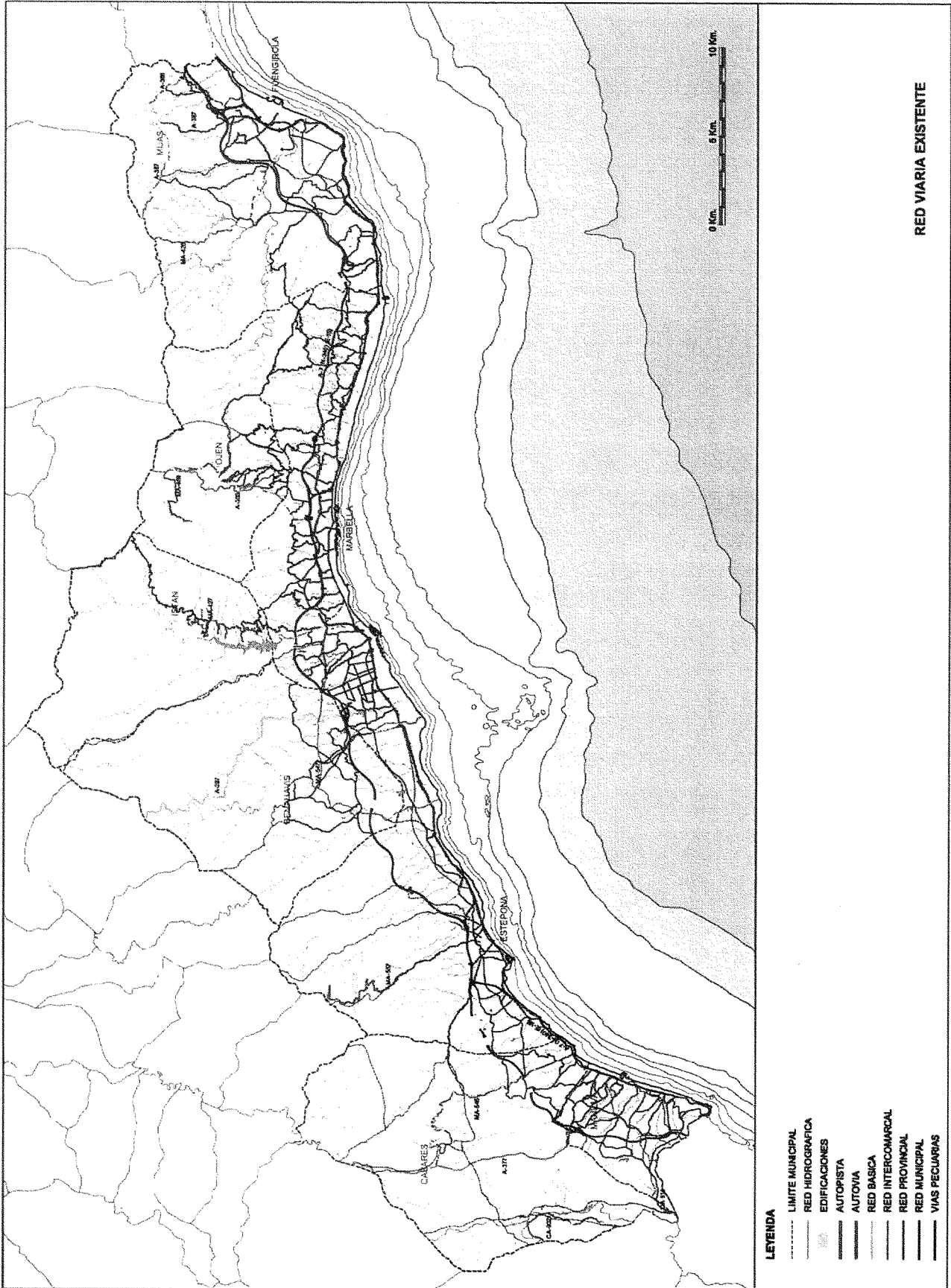
- Finalización de la autovía A-340 a lo largo del tramo que falta por completar en la costa granadina. Debe entenderse como claramente vinculada a esta acción la finalización de la autopista Granada- Salobreña, que completa el mallado viario de gran capacidad en la zona. Estas autovías, que mejorarán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

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

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



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



### C) La estructura del viario interior

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

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

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

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

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

Las principales conexiones son:

- A-7053: acceso a la Sierra de Mijas desde Fuengirola
- A-7176: Acceso a Istán desde la N-340 en el área de Marbella
- A-7175: Acceso a Benahavís desde la A-7 en San Pedro de Alcántara
- A-7103: Acceso a Ojén desde la A-355

– MA- 469: Acceso a Juanar desde la A-355

– A-7150: Acceso a Casares desde la A-377

– MA- 546: Acceso a Casares desde la N-340 en San Luís de Sabinillas

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

### D) El transporte público por carretera y ferrocarril.

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

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

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

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

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

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

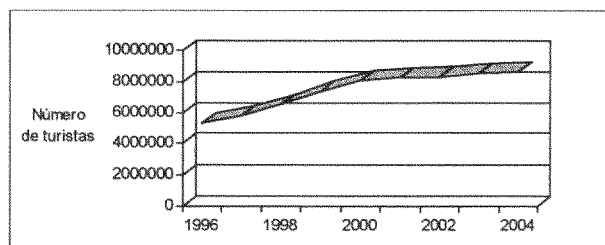
## E) El turismo y los equipamientos turísticos.

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

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

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

### Evolución del número de turistas en la Costa del Sol



Fte. SOPDE (2003). Elaboración propia.

Una aproximación mayor es el establecimiento de la media mensual de los turistas/día que hay en el destino, es decir, la denominada carga turística. Los volúmenes absolutos y los incrementos interanuales son de importante consideración, la existencia de más de 500.000 turistas en Agosto en

la Costa del Sol Occidental implica la necesidad de una serie de infraestructuras y servicios que han desbordado en algunas ocasiones las previsiones más optimistas. Pero estos datos reflejan otra serie de cuestiones de enorme interés, concretamente:

- La dinámica de crecimiento desde 1997 a 2002 es muy alta (80% en apenas cinco años), aunque las cifras del 2002 tienden a un menor crecimiento (10%)
- Esta carga se concentra especialmente en Marbella (228.535 en Agosto 2002 y una media anual de 129.168 turistas/día), seguido de Mijas, Fuengirola y Estepona; los restantes tienen volúmenes escasos (Manilva y Benahavís) o muy escasos.
- La desestacionalización se manifiesta en que turísticamente los crecimientos más notables se dan la temporada media y baja con 200.000 turistas en febrero.

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

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

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

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

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

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

Fuente: I.E.A. Elaboración propia.

En el actual modelo de desarrollo turístico coexisten varias tipologías de usos, que han repercutido en la desestacionalización de la demanda y en el incremento de los flujos. Al llamado turismo residencial, compuesto por residentes, que alar-

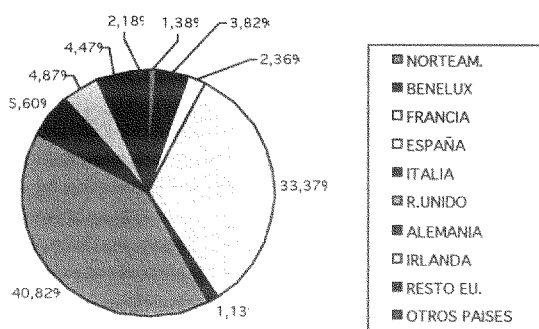
gan su estancia cada vez más, se unen al turismo de playa los importantes turismos de golf, el náutico, de salud, incluso el turismo de congresos-negocios, la mayoría de los cuales se apoyan en la bondad del clima y en la cualidad del paisaje.

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

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

Fuente: Censos de viviendas. Elaboración propia

**Distribución de los turistas por nacionalidad en la Costa del Sol**



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

• Las Playas

La configuración del litoral costasoleño está directamente relacionada con la significación que adquieren las sierras y su proximidad al mar. Las características físicas de estas sierras litorales determinan la forma irregular de la costa donde se alternan acantilados, costas bajas rocosas y pla-

yas de arena por lo que se presenta una configuración de este litoral no homogénea ni topográfica ni estructuralmente. Como resultado, la costa está formada por una sucesión de amplios tramos arenosos, separados por zonas rocosas y ligeramente abruptas; las playas son de gran longitud en Fuengirola, Marbella, Estepona y Manilva, mientras que en Mijas tiene un frente costero especialmente abrupto.

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

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

La creación de los puertos, deportivos o pesqueros, provoca acumulación de arena a levante y erosión de la playa a poniente. El emplazamiento inadecuado de algunos puertos, desde el punto de vista de la dinámica litoral, ha con-

tribuido a agravar la erosión de las playas contiguas, generalmente a poniente, aparte de la insuficiencia de accesos terrestres y la edificación masiva dentro y alrededor de los recintos.

#### Avances y retrocesos medios experimentados por las playas en las últimas décadas.

\*Playa regenerada en 1990-91

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

Fte: *HIDTMA*, 2.003

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

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

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

una infraestructura de saneamiento más completa y acorde con el desarrollo de la zona.

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

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

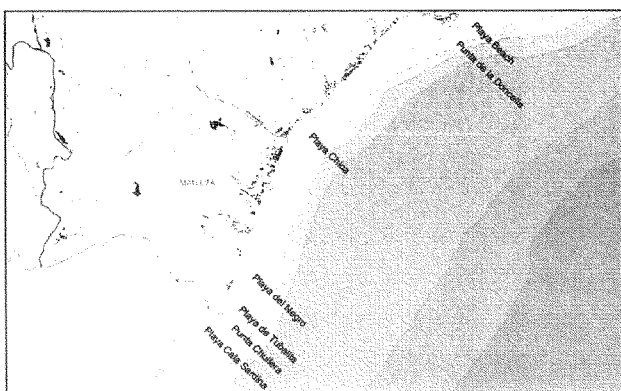
Cabe resaltar la importante función turística de las distintas unidades de relieve, funciones que directa o indirectamente son aprovechadas para el desarrollo turístico, ya sean por el valor que adquiere el suelo (vistas panorámicas), por el papel fundamental que adquiere las playas en el modelo turístico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

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

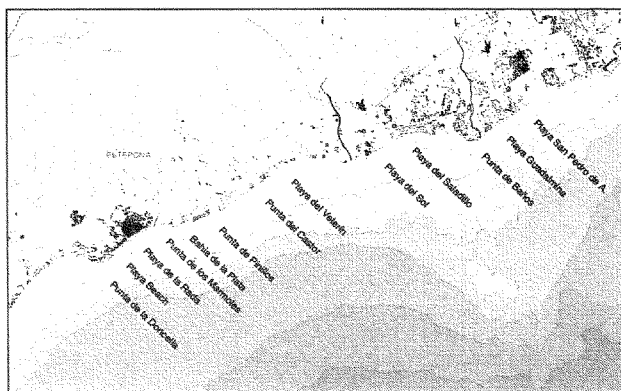
Municipio	Zona de baño	1995	1996	1997	1998	1999
Fuengirola	Torreblanca	2	2	2	2	2
	Fuengirola	2	2		2	2
	El Ejido-Castillo		1	1	0	2
	El Ejido-Castillo		1	1	1	1
Mijas	La Campana	1	2	2	2	2
	Butiplaya (La Cala)	2	2	2	2	2
	Butiplaya		2	2	2	2
	Calahonda	2	1	1	1	2
Marbella	La Vibora-Artola	2	2	2	2	2
	Las Chapas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

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

Fte.: Navarro Jurado, E. (2.003)

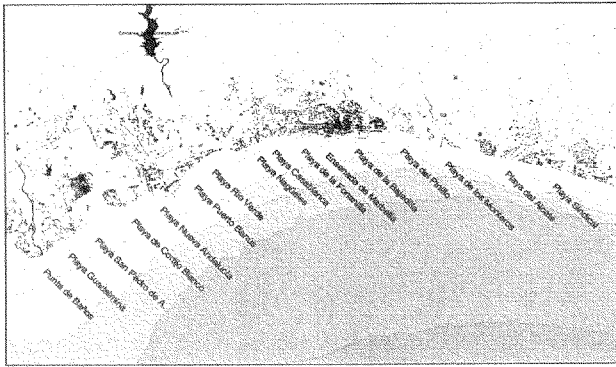


1. Situación de las playas de Manilva, Casares y Estepona



2. Situación de las playas de Estepona

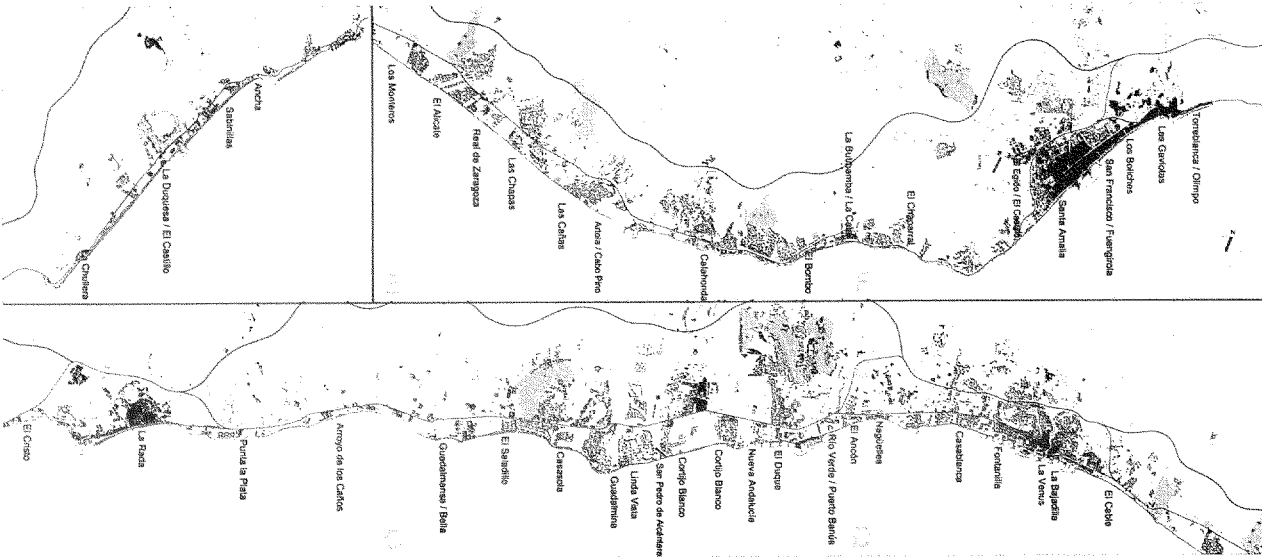




3. Situación de las playas de Marbella



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



USO	ANCHURA	LONGITUD	Ocupación	ARENA	COLOR ARENA	SITUACIÓN
<b>MARBELLA</b>						
QUADALMENA	25	4300	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
LINDAVISTA	30	800	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
SAN PEDRO DE ALCANTARA	35	1800	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
CORTUJO BLANCO	15	200	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
<b>FUENGIROLA</b>						
EL FARO / EL CASTILLO	65	800	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
SANTA AMALIA	30	2100	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
SAN FRANCISCO / FUENGIROLA	30	250	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
LOS BOLDOS	60	2500	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
LAS CAÑAS	60	2500	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
TORREBLANCA	30	1500	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
OLIMPOS	15	100	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
<b>Mijas</b>						
USO	ANCHURA	LONGITUD	Ocupación	ARENA	COLOR ARENA	SITUACIÓN
<b>MARBELLA</b>						
CHULLERA		2000	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
LA DUEÑESA / EL CASTILLO	40	1500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
SABRILLAS	40	1500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
<b>CABRILLES</b>						
ANCHA	70	2100	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
<b>Mijas</b>						
LA GALERA	30	1000	BAJA	MEJOR	GRIS	RUSTICA
BAHIA DORADA	20	500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
ARROYO VAQUERO / GUADALCIBON	15	3100	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
COSTA NATURA	15	850	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
EL CRISTO	30	600	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
LA RADA	25	2400	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
PUNTA LA PLATA	8	2500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
ARROYO LOS CAÑOS	14	1500	BAJA	MEJOR	GRIS	RUSTICA
GUADALMANSA / RIELLA	15	2700	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
EL SALADILLO / CASABLANCA		3700	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA

USO	ANCHURA	LONGITUD	Ocupación	ARENA	COLOR ARENA	SITUACIÓN
<b>MARBELLA</b>						
QUADALMENA	25	1700	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
LINDAVISTA	40	1000	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
SAN PEDRO DE ALCANTARA	25	425	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
CORTUJO BLANCO	15	1500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
LA VENUSSA / EL DUQUE	40	1600	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
RIO VERDE	40	200	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
PUERTO BANUS	15	700	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
EL ANCON	25	2500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
BOJONES (MARBELLA CLUB)	30	1500	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
CASABLANCA	900		BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
FONTANILLA	30	200	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
EL FARO	20	1000	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
LA VENUSSA / LA JADILLA	50	800	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
EL CABLE	15	2000	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
LOS MONTEROS	15	1900	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
EL ALICATE	12	3450	BAJA	MEJOR	GRIS	URBANA
REAL DE ZARAGOZA	15	750	BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
LAS CAÑAS	1000		BAJA	MEJOR	DORADA	URBANA
ARTOLA - CABO PINO	40	1250	BAJA	MEJOR	DORADA	RUSTICA

CARACTERISTICAS DE LAS PLAYAS EXISTENTES

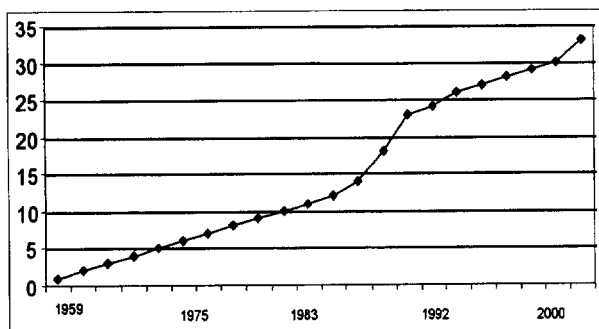
• *Los campos de golf*

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

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

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

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



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

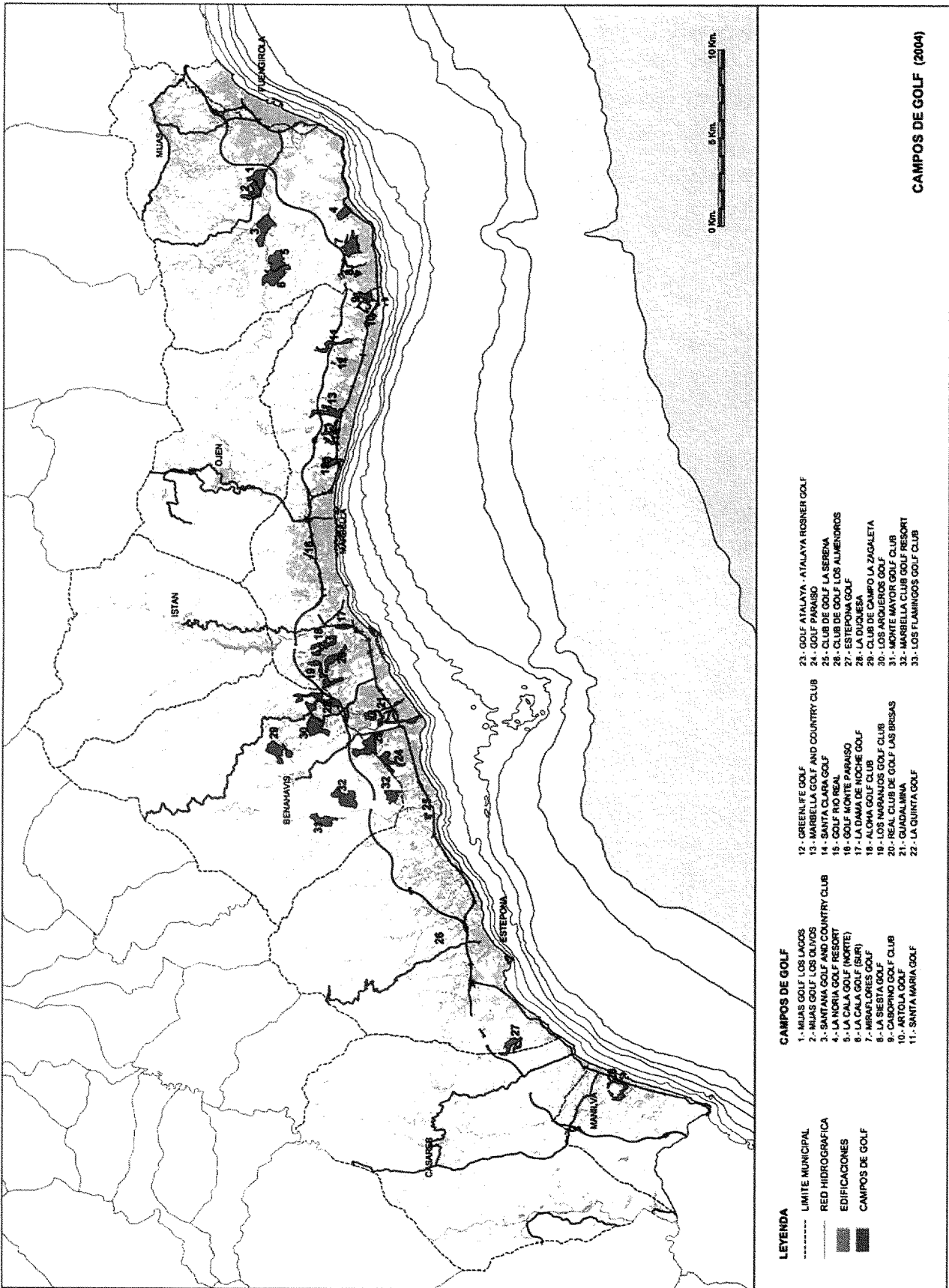
La auténtica explosión se realiza a finales de los años ochenta y principios de los noventa, y es la apuesta más decidida dentro de la estrategia de diversificación de la oferta que emprende el nuevo modelo turístico.

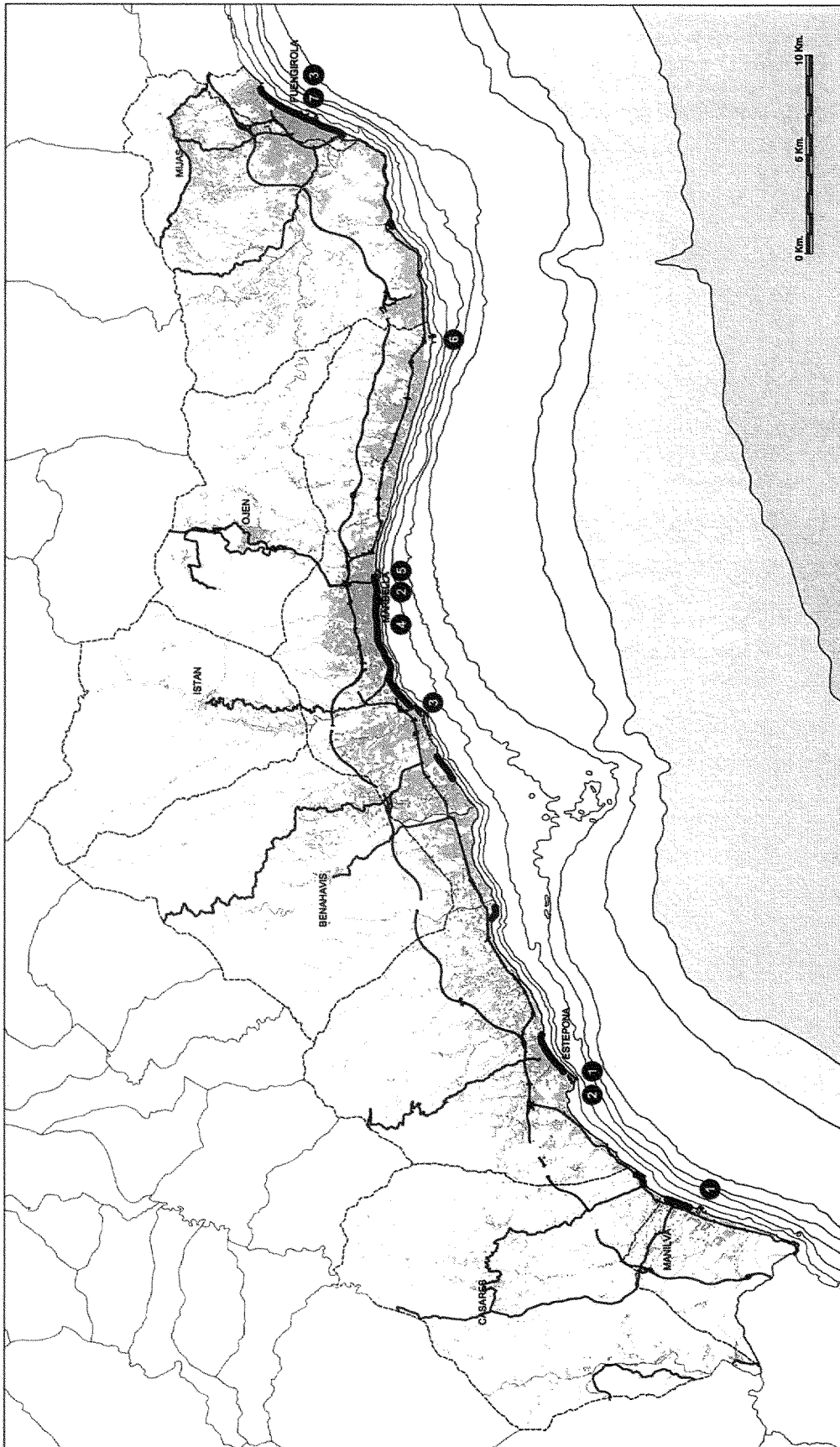
Es posible que aumente su demanda en los próximos años, debido a las exigencias de un turismo muy cualificado y diferenciado del touroperador que requiere de este tipo de instalaciones en un atractivo territorio y buen clima como el que se da en la Costa del Sol. Sin embargo, deberán considerarse estas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

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

• *Puertos pesqueros y deportivos*

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





**LEYENDA**

- LIMITE MUNICIPAL
- RED HIDROGRAFICA
- EDIFICACIONES
- PUERTOS PESQUEROS
- PUERTOS DEPORTIVOS
- ▬ PASEOS MARITIMOS

**PUERTOS PESQUEROS**

- 1.- PUERTO PESQUERO DE ESTEPONA
- 2.- PUERTO PESQUERO DE MARBELLA
- 3.- PUERTO PESQUERO DE FUENGIROLA

**PUERTOS DEPORTIVOS**

- 1.- PUERTO DE LA DUCUESA, MANILVA
- 2.- PUERTO MARINA DEL MEDITERRANEO, ESTEPONA
- 3.- PUERTO JOSE BANIUS, MARBELLA
- 4.- PUERTO DEPORTIVO, MARBELLA
- 5.- PUERTO LA BAJADILLA, MARBELLA
- 6.- PUERTO DE CABOPINO, MARBELLA
- 7.- PUERTO DEPORTIVO, FUENGIROLA

**PUERTOS Y PASEOS MARITIMOS**

**Características de los Puertos Deportivos del tramo Fuengirola-Manilva.**

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

Fte: *HIDTMA, 2.003.*

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

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

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

La necesidad de nuevas plazas de amarre en la costa malagueña es un hecho reconocido por todo el sector; no obstante, por motivos ambientales y de operatividad del sistema, tanto la Dirección General de Costas como la Empresa

Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), consideran prioritario dar respuesta a esta demanda preferentemente mediante la ampliación de las instalaciones náuticas actuales, siempre y cuando resulten viables.

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

• *Otros equipamientos de interés turístico*

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

**Oferta hotelera con instalaciones para reuniones y congresos (2003)**

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

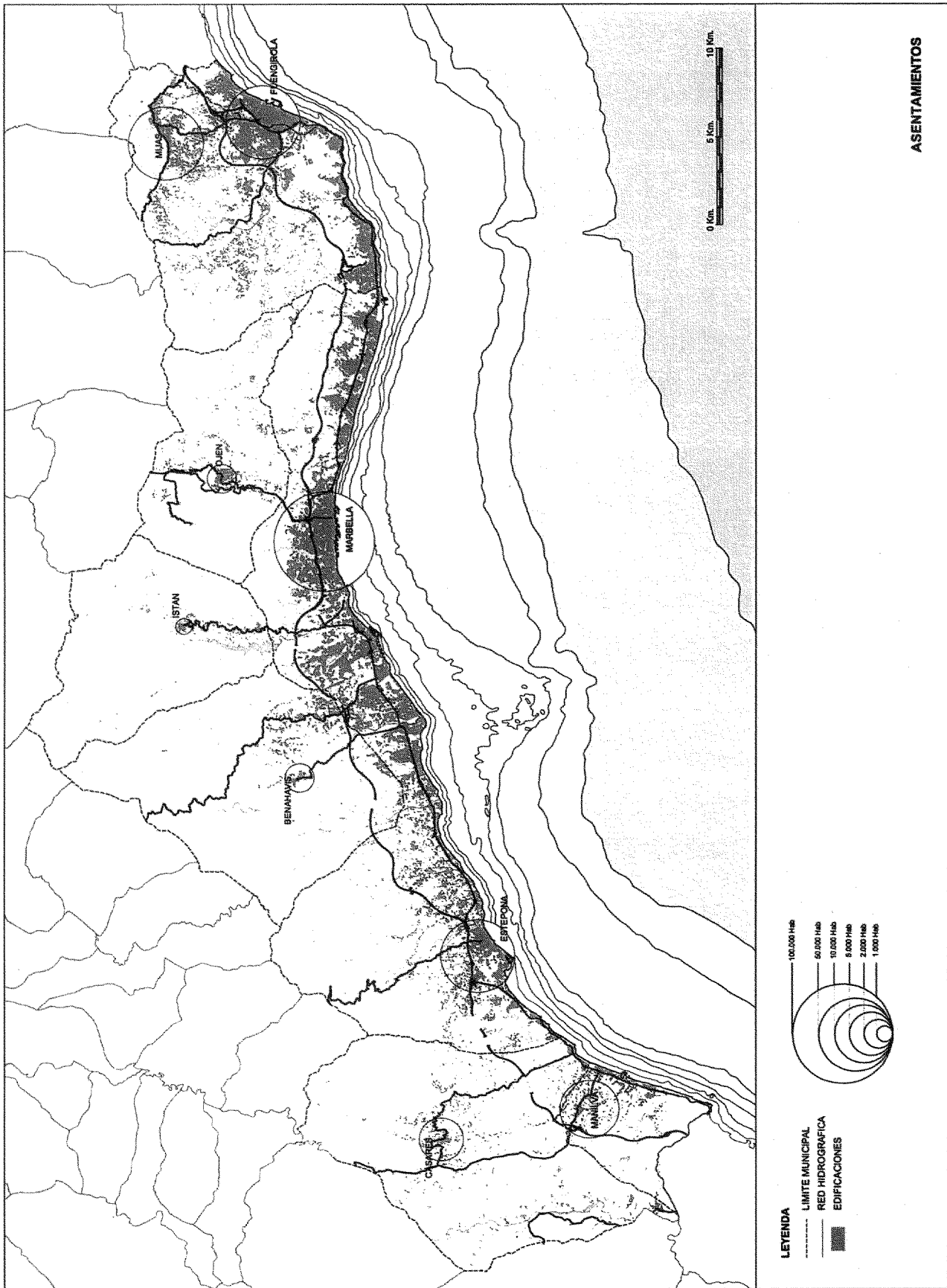
Otros equipamientos que contribuyen a cualificar y diversificar la oferta son los ligados al turismo ecuestre (hipódromo de Mijas, Escuela de Arte Ecuestre de Estepona, y centros ecuestres de Fuengirola, Mijas y San Pedro de Alcántara) y al turismo de salud, de gran expansión en los últimos cuatro años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

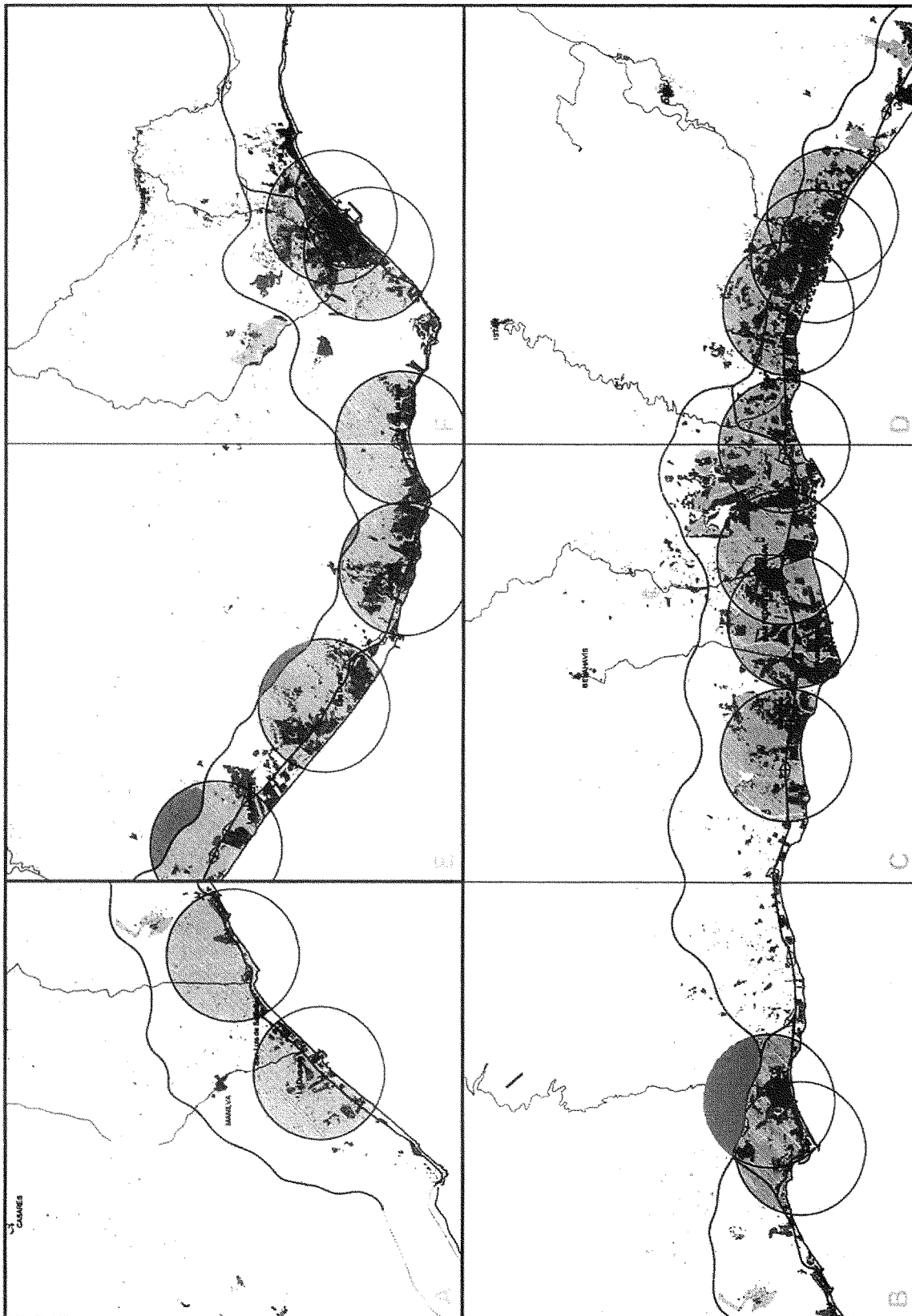
**F) El sistema de asentamientos**

Destacan en este ámbito dos centralidades:

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

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





**CONSOLIDACION DE LOS NUCLEOS URBANOS DEL LITORAL**

● AREAS DE INFLUENCIA DIRECTA 2KM ENTORNO A LAS ESTACIONES

▨ INTERSECCIÓN CON ESPACIOS PROTEGIDOS

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

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

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

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

Todo ello, origina territorialmente un sistema dual de asentamientos. Por un lado, los del litoral en donde se concentra la mayor población y conforma la actual conurbación de la Costa del Sol (Fuengirola, Mijas-Costa, Marbella, Estepona), siendo Marbella quien ostenta la centralidad; y por otro lado,

los del interior (Mijas, Ojén, Istán, Benahavís, Casares y Manilva) que conforman la segunda línea de implantación más limitada por su topografía y espacios protegidos.

### **G) Impacto de la urbanización sobre el medio natural.**

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

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

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

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

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

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

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

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



- Benahavís: Huertas del Guadalmanza, del Guadaiza, y del Valle del Arroyo del Llano de la Leche.
- Casares: Zonas de regadíos de las vegas de los ríos Genal, Guadiaro, Manilva y Acedia y Zonas de secanos del río Manilva y del río Guadiaro.
- Estepona: Huertas del Padrón, del arroyo La Cala y del Castor-Velerín. Zonas agrícolas de Guadalmanza-Cancelada y Regadíos del Guadalmina.
- Marbella: Huertas del río Guadaiza.
- Manilva: Huertas del río Manilva y cultivos agrícolas de viñedos.
- Mijas: Regadíos del río Fuengirola y Huertas del arroyo de la Cañada.
- Ojén: Huertas en la cabecera del río Fuengirola
- Istán: Regadíos del arroyo de río Molinos.
- Manilva: Huertas del río Manilva y otras zonas agrícolas menores protegidas.

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

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

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

- Estepona: Sierra Bermeja.
- Ojén: Sierra Blanca, Canucha y Alpujata.

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

- Benahavís: Torre Tramores, Torre Campanillas, Torre de Torrecilla, Torre Estéril, Torre de la Leonera, Despoblado de Daidín y Castillo y despoblado de Montemayor.
- Casares: Taller lítico de Ferrete, Sierra Crestellina I y II, Lacipo, Acueducto de Lacipo, Fortaleza romana de la Sierra

Crestellina, Baños de Hedionda, Piletas de la Torre de la Sal, Castillo de Casares, Torre de la Sal o Salto de la Mora, Torre Cuadrada, Cerro Reales, Recinto fortificado de Sierra Crestellina, Puente sobre el arroyo Albarrán, Presa sobre el arroyo Albarrán I y II.

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

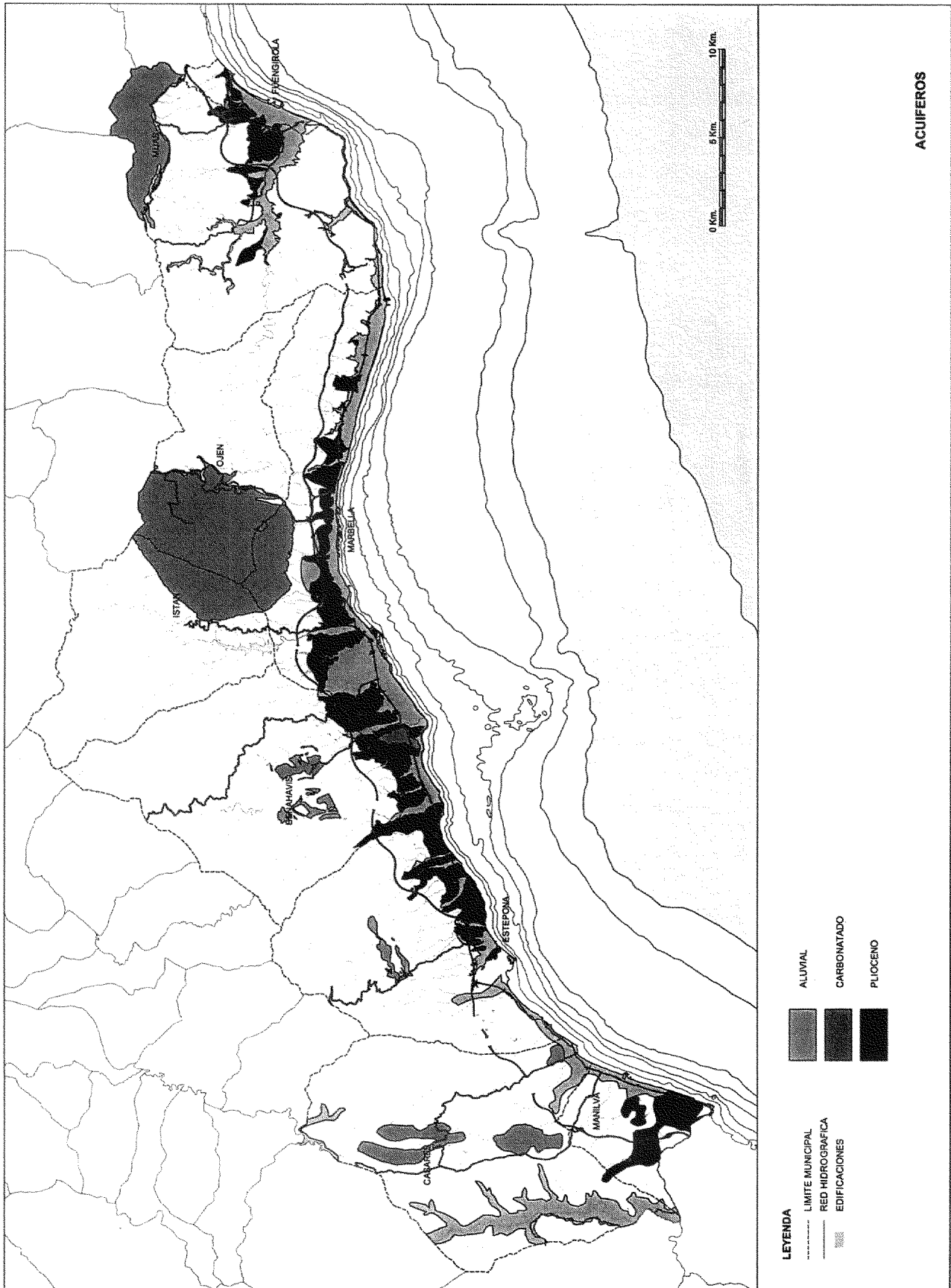
*Protección Especial.* Se trata de espacios de singular interés ecológico por sus características naturales. Aunque forestales están relativamente bien conservadas y gestionadas, presentan una amenaza constante de los incendios forestales que aqueja de modo endémico a estos espacios.

- Casares: Pinsapar de Sierra Bermeja, Playa ancha y Bahía de Casares.
- Estepona: Reales de Sierra Bermeja, y Zonas protegidas del litoral.
- Fuengirola: Zonas protegidas del litoral.
- Marbella: Zonas protegidas del litoral y Cauce del río Guadalmina.
- Mijas: Zonas protegidas del litoral y Zonas protegidas de la Sierra de Mijas.
- Manilva: Zonas protegidas del litoral.
- Istán: Bosque de Bornoque.

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

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

- Benahavís: Categoría denominada Espacios Forestales de Interés Recreativo y Forestal, Guadaiza-Las Máquinas, Valle del Alisal, Loma de la Torrecilla, Categoría denominada Suelos No Urbanizables de Potencialidad Forestal, Parajes de la Cañada de las Higueras y Parajes de los Almajales.
- Casares: Denominados por el planeamiento como Espacios de Protección Forestal Productivo, incluye a los Mon-



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

- Marbella: Se califica como suelo forestal, los suelos poblados por el arbolado o con características apropiadas que le harían susceptible de tal actividad, así como los terrenos que, en orden a evitar el proceso de erosión deberían ser repoblados.
- Mijas: Sierra de Mijas.
- Ojén: Viñas Viejas-Camorro. Zonas forestales de protección ambiental.

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

*Protección complejo serrano.*

- Benahavís: Angosturas del Guadalmina. Cerros de Montemayor. Cerros de Abanto y el Duque. Sierra de las Apreta-

deras. Sierra Palmerita. Cerros y Lomas de Doña Juana Guadalmansa-Hinaharro. Guadaiza-Daidín.

- Istán: Gran parte del término municipal de Istán.

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

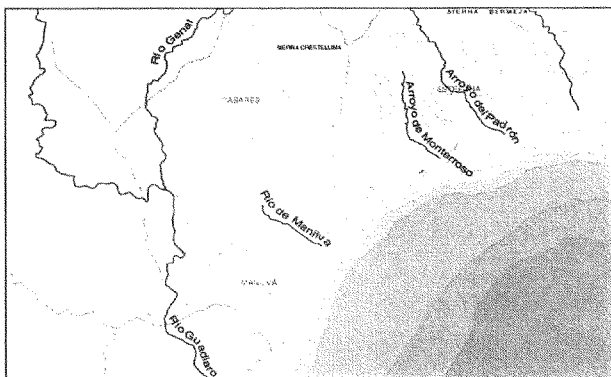
- Benahavís: Embalse de la Leche. Embalse de Cancelada o Taraje.
- Istán: Embalse de la Concepción.

*Protección de cauces.*

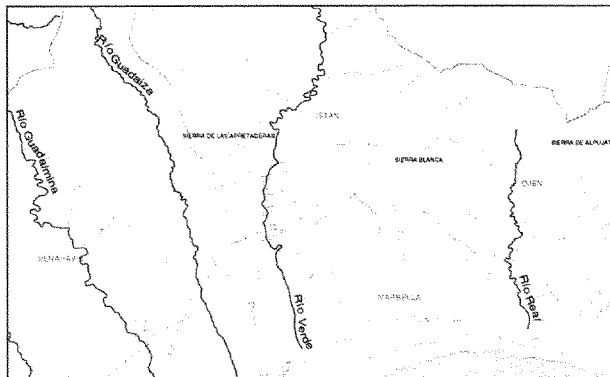
- Benahavís: Riveras del Guadalmina.
- Istán: Riveras del río Verde.

*Parajes singulares.*

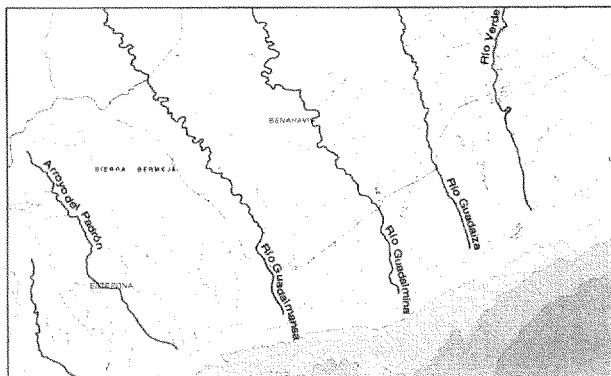
- Benahavís: Parajes singulares entorno al núcleo urbano.



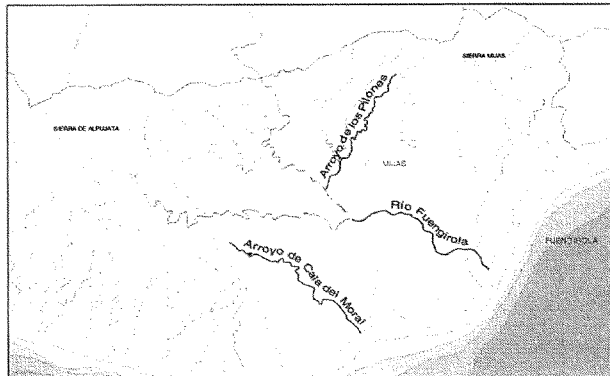
1. Detalle de la red hídrica de Manilva, Casares y Estepona



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



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



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

**H) Red hídrica y recursos hídricos disponibles.**

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

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

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

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

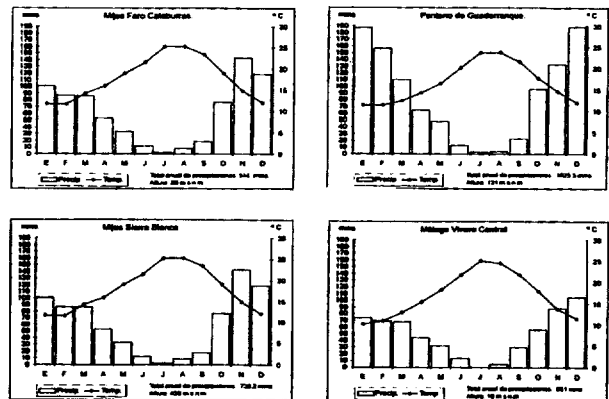
Las características de la red hidrográfica, tanto en lo relativo a los cursos como al régimen de sus aguas, están influidas por un conjunto de factores, agrupables en dos categorías: relieve e hidrometeorología.

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

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

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

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



*Climogramas de las estaciones del ámbito*

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

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

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

Las perspectivas de futuro nos ponen de manifiesto importantes incertidumbres en cuanto a la disponibilidad de recursos. La demanda urbana prevista cifrada en 48 hm<sup>3</sup>/año casi se ha duplicado mientras que la demanda agrícola se ha reducido de los 46 hm<sup>3</sup> planificados a 22-30 hm<sup>3</sup>/año. La demanda crece a un ritmo superior al 5% anual frente al 2% que preveía el Plan Hidrológico, lo que implica la necesidad de buscar nuevos recursos para hacer frente a los desarrollos futuros.

En los últimos años se han planteado diversas soluciones por parte de los diversos organismos con competencias en la materia, entre ellas, el recrecimiento de la Presa de la Concepción hasta una capacidad de 100 hm<sup>3</sup>, la conexión Málaga Costa del Sol mediante infraestructuras con 1500l/s de capacidad, el túnel de trasvase Genal - Verde, o las presas de los ríos Ojén y Alaminos, No obstante, el Programa AGUA del Ministerio de Medio Ambiente y la administración hidráulica de la Junta de Andalucía se plantean como objetivos a más corto plazo la necesidad de mejorar la gestión de los recursos hídrico, un mejor aprovechamiento de las aguas residuales, e incrementar la disponibilidad del recurso mediante la desalación, remodelando y poniendo en servicio la desaladora de Marbella y condicionando los nuevos desarrollos turísticos a la construcción de las desaladoras que se precisen.

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

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

#### I) Los riesgos naturales, tecnológicos y antrópicos.

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

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

#### • Avenidas e Inundaciones

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

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

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

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

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

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

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

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

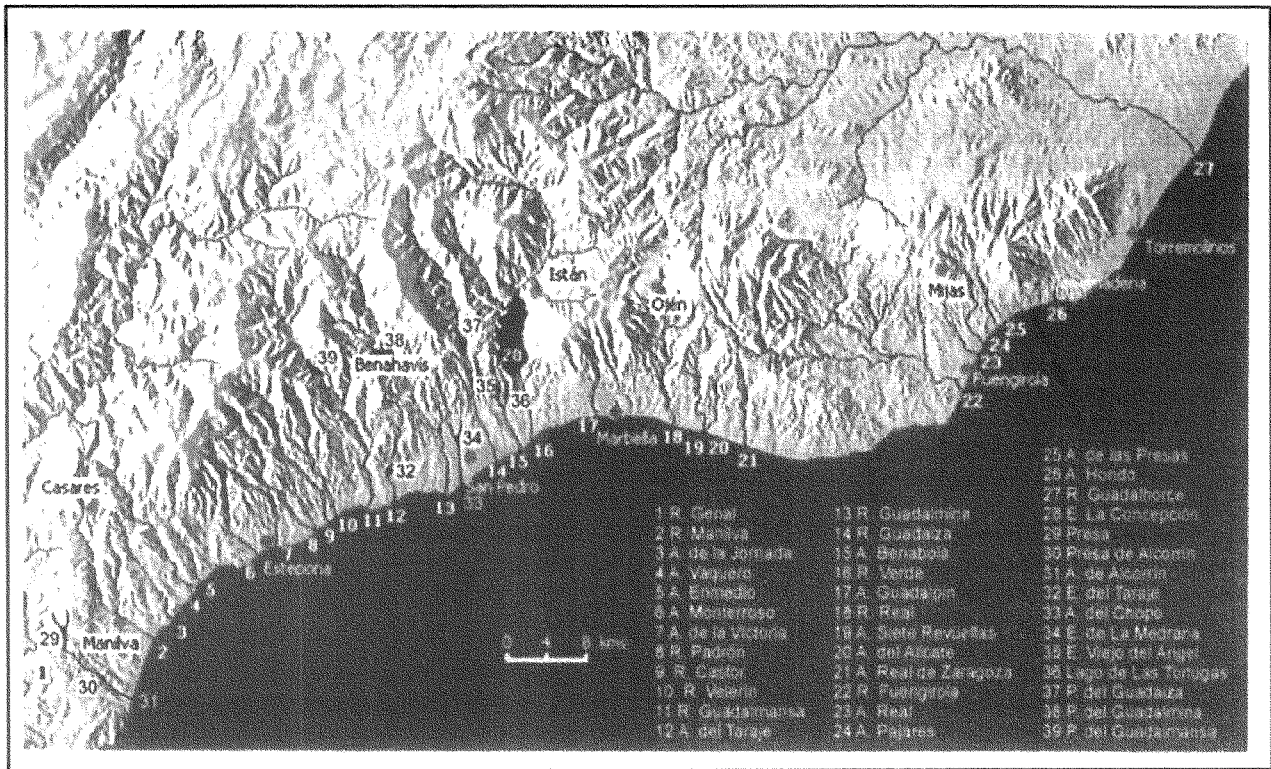
Las principales causas que motivan los procesos de inundación en los núcleos urbanos son, principalmente:

– Fuerte ocupación urbana y viaria de los cauces,

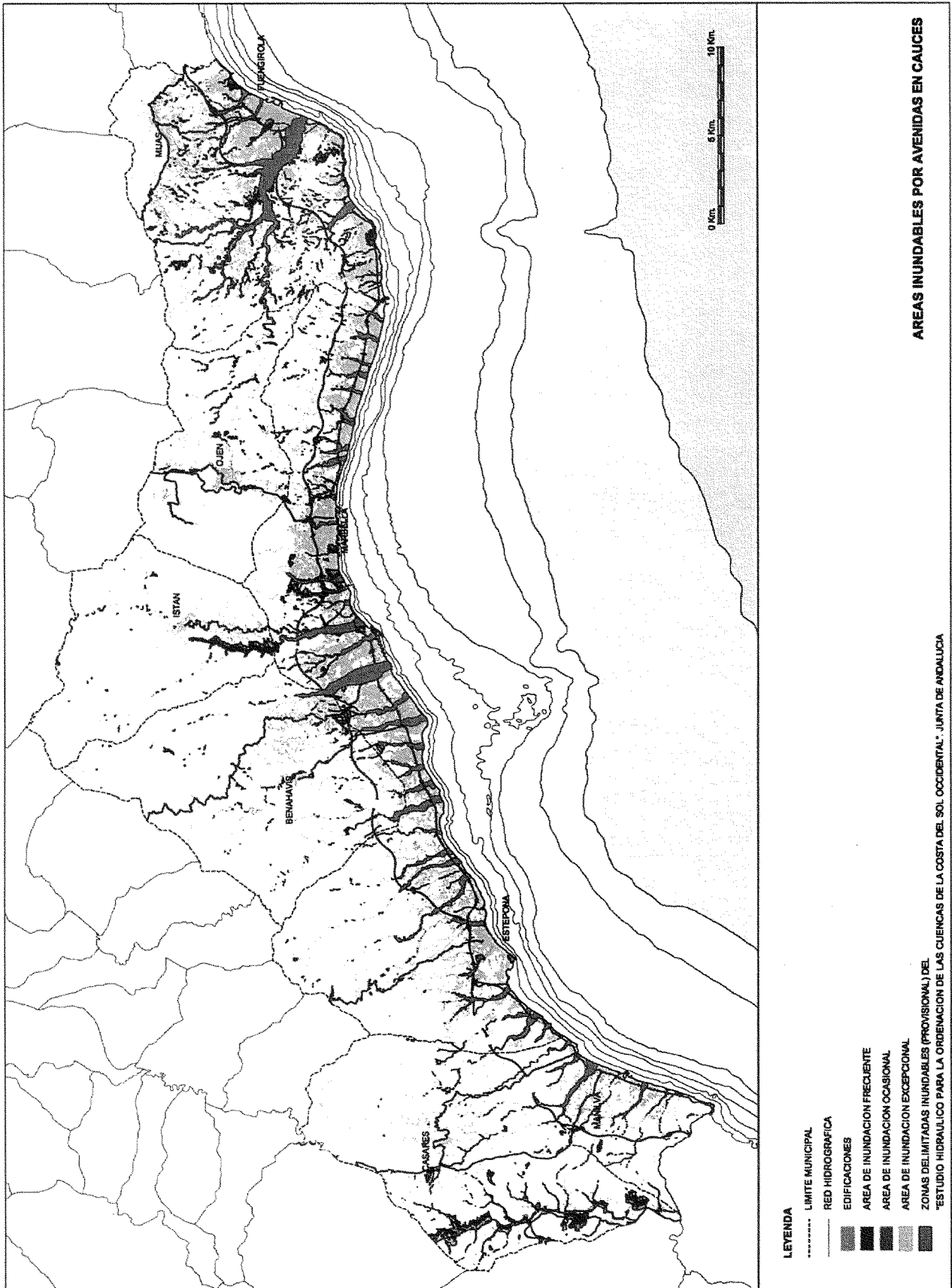
- Sección insuficiente del cauce,
- Red de alcantarillado o drenaje insuficiente,
- Concentración y depósito de materiales sólidos,

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

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



Red hidrográfica superficial de la Costa del Sol Occidental





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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*Playa regenerada en 1990-91

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

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

En la costa malagueña, los temporales marinos alcanzan alturas de olas superiores a los 6 metros con periodicidad de-

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

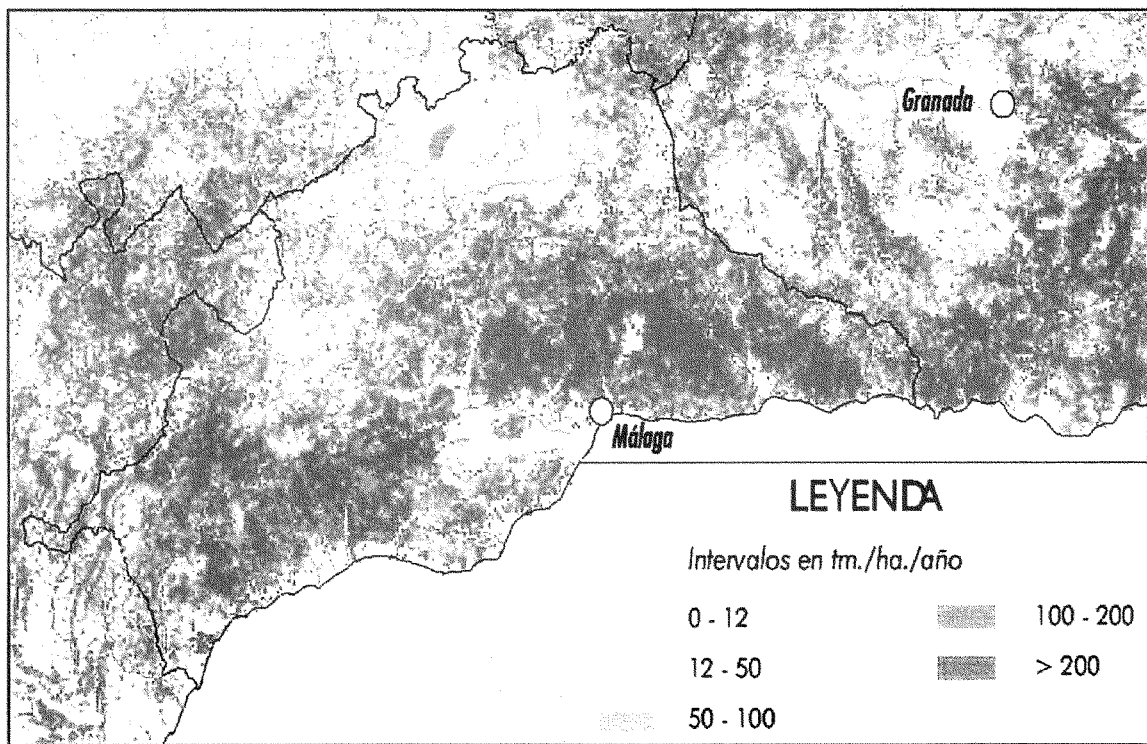
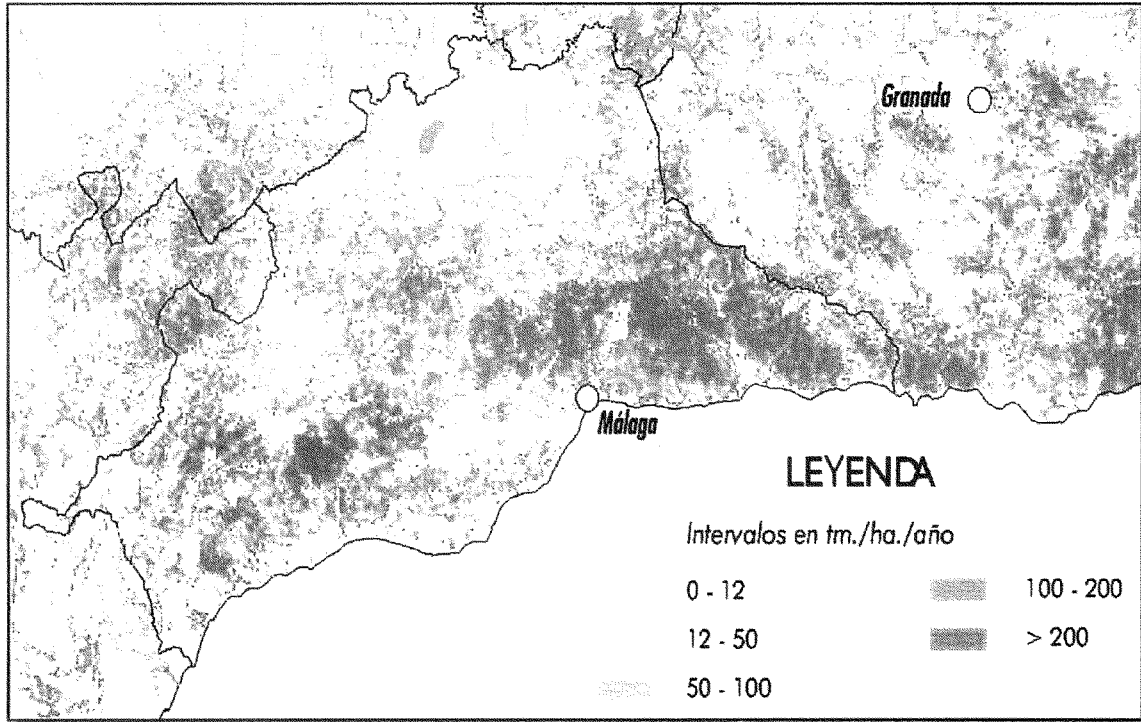
A esta misión de defensa de la costa de los paseos marítimos hay que sumar el carácter de último obstáculo frente a las avenidas de los ríos y arroyos, en los que un cordón de montañas muy próximas al mar provocan caudales de avenida intensísimos. Estos caudales son concentrados en cauces que cada vez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

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

Por otro lado, la cota del paseo marítimo viene frecuentemente impuesta por la presencia de obras en la costa, como

son los colectores de saneamiento y las redes de abastecimiento, construidos previamente por diversas Administraciones bajo la traza del paseo, y que dificultan el rebaje de su cota de coronación en gran parte de su longitud y limitan su capacidad efectiva de desagüe durante la avenida.

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



Fuente: Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

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

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

#### • Incendios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

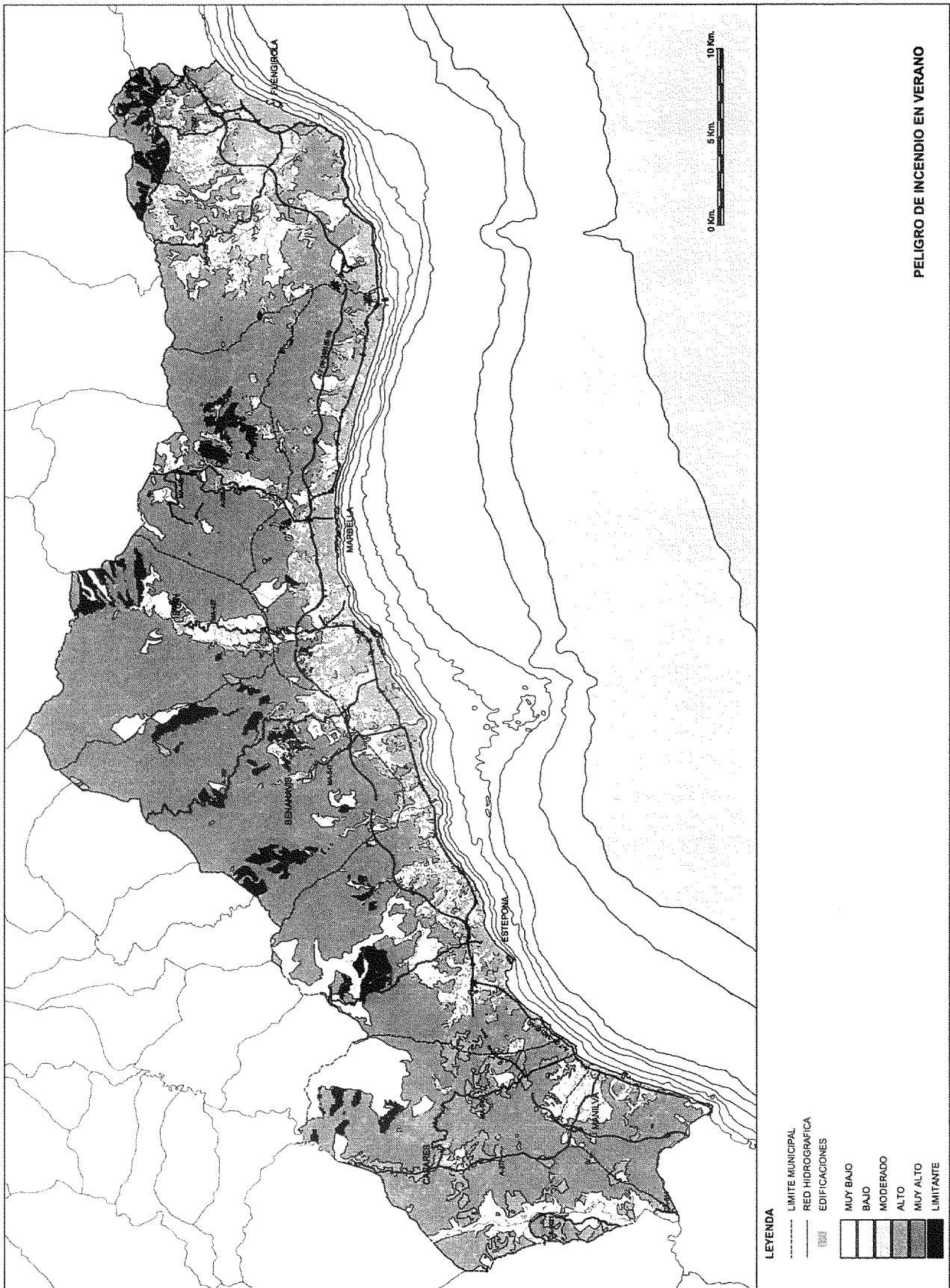
#### • Movimientos en masa. Deslizamientos de laderas.

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

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

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

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



## J) El paisaje como recurso

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

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

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

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

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

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

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

*La Sierra de Mijas*. En la configuración paisajística de este complejo serrano, los elementos más importantes son el abrupto relieve y los reductos de vegetación natural, funda-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Paisaje de los piedemontes transformados* entre las sierras litorales y la franja costera desde Estepona hasta Mijas, aparece un paisaje en el que se mezclan, de forma caótica y sin orden aparente, una arboricultura difusa a modo de mosaico de cultivos arbóreos de secano como olivares, en muchos casos abandonados, con vegetación natural fundamentalmente de matorral, alternándose este matorral en unos casos denso y en otras muy escaso. A partir de las sierras litorales, este paisaje se desarrolla entre los 200-300 m. de altura, adosados a estas sierras donde aparecen otros materiales, que configuran un relieve alomado que fue

ocupado por los ríos Ojén, Fuengirola, Guadalmanza, Guadalmina, etc. Este piedemonte cae hacia la línea de playa suave y progresivamente dando forma a un segundo nivel entre los 50 y 100 m. constituido por una serie de niveles de glacis, construidos por los torrentes que bajan de las sierras. Se configura finalmente una amplia bahía (bahía de Marbella de 36 Km. de longitud) recubierta por materiales pliocenos y surcada por pequeños cursos de agua.

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

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

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

### **K) Las infraestructuras hidráulicas.**

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

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

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

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

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

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

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

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

En cuanto a las infraestructuras de saneamiento, aparecen recogidas en el Plan de Saneamiento, en el que el ámbito se

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

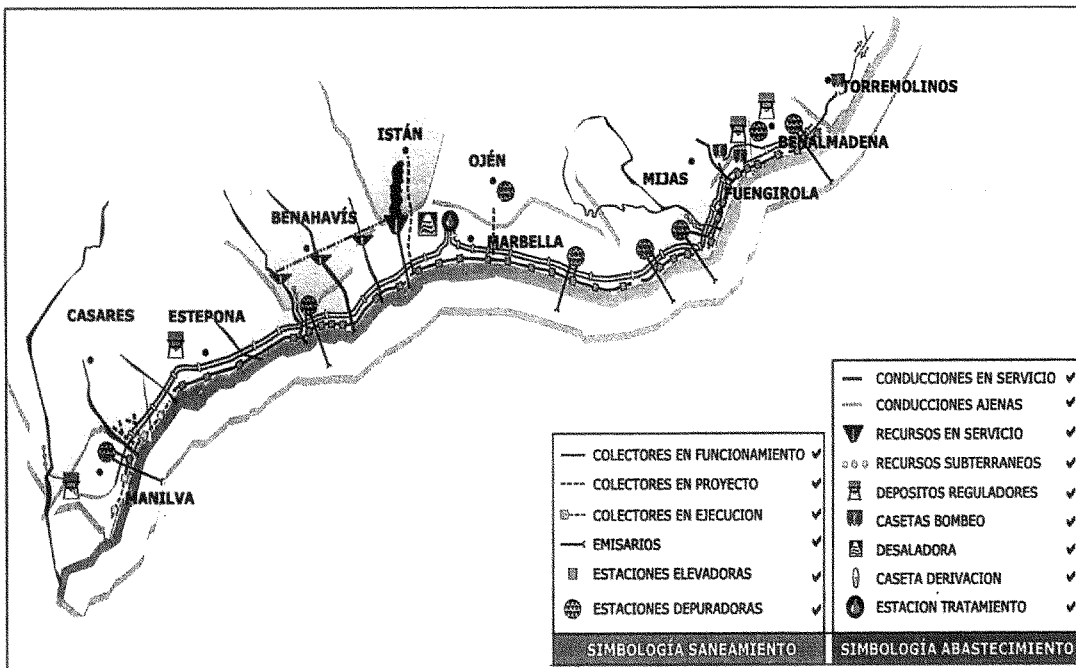
Una vez depuradas las aguas, a través del emisario terrestre, el agua vuelve a la playa, donde conecta con un emisario submarino que vierte posteriormente al mar, a una distancia aproximada de 1 kilómetro y a una profundidad variable entre 20 y 30 metros.

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

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

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

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



Infraestructura de abastecimiento y saneamiento. Fuente ACO-SOL, 2.003.

## 5. LAS TENDENCIAS DEL MODELO

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

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

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

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

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

El modelo urbanístico y de usos del suelo resultante del planeamiento municipal se reduce casi en exclusiva a una continua tendencia de crecimiento y transformación con usos exclusivamente residenciales. La estructura territorial se manifiesta acotada por los desarrollos previstos en cada uno de los términos municipales, sin que lleguen a superarse los desequilibrios territoriales y ambientales heredados y sin que se

eviten las consecuencias derivadas de la nueva situación económica y urbanística; así en la nueva fase de crecimiento económico de los últimos años se está provocando la reproducción y profundización de modelos de ocupación territorialmente desequilibrados y con enormes costes ambientales.

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

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

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

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

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

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



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

#### Clasificación de suelo (Superficies has.)

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

#### Clasificación de suelo.

##### (Proporción respecto a la superficie total municipal)

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

#### Clasificación de suelo.

##### (Proporción respecto a la superficie total del área)

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

#### Magnitud del Suelo Urbano y Urbanizable en los municipios del área.

##### (Proporción respecto a la superficie total del área)

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

La ausencia de ordenación territorial global incide en que los desarrollos planteados por las autoridades locales no conformen un esquema coherente de articulación del ámbito, tanto en materia de infraestructuras (viarias, abastecimiento, saneamiento, etc.), como en cuanto a zonas de creci-

miento, suelos de protección, sistemas generales a escala subregional y comarcal, lo que dificulta además la coherencia con los distintos programas puestos en marcha por las administraciones de carácter supralocal.

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

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

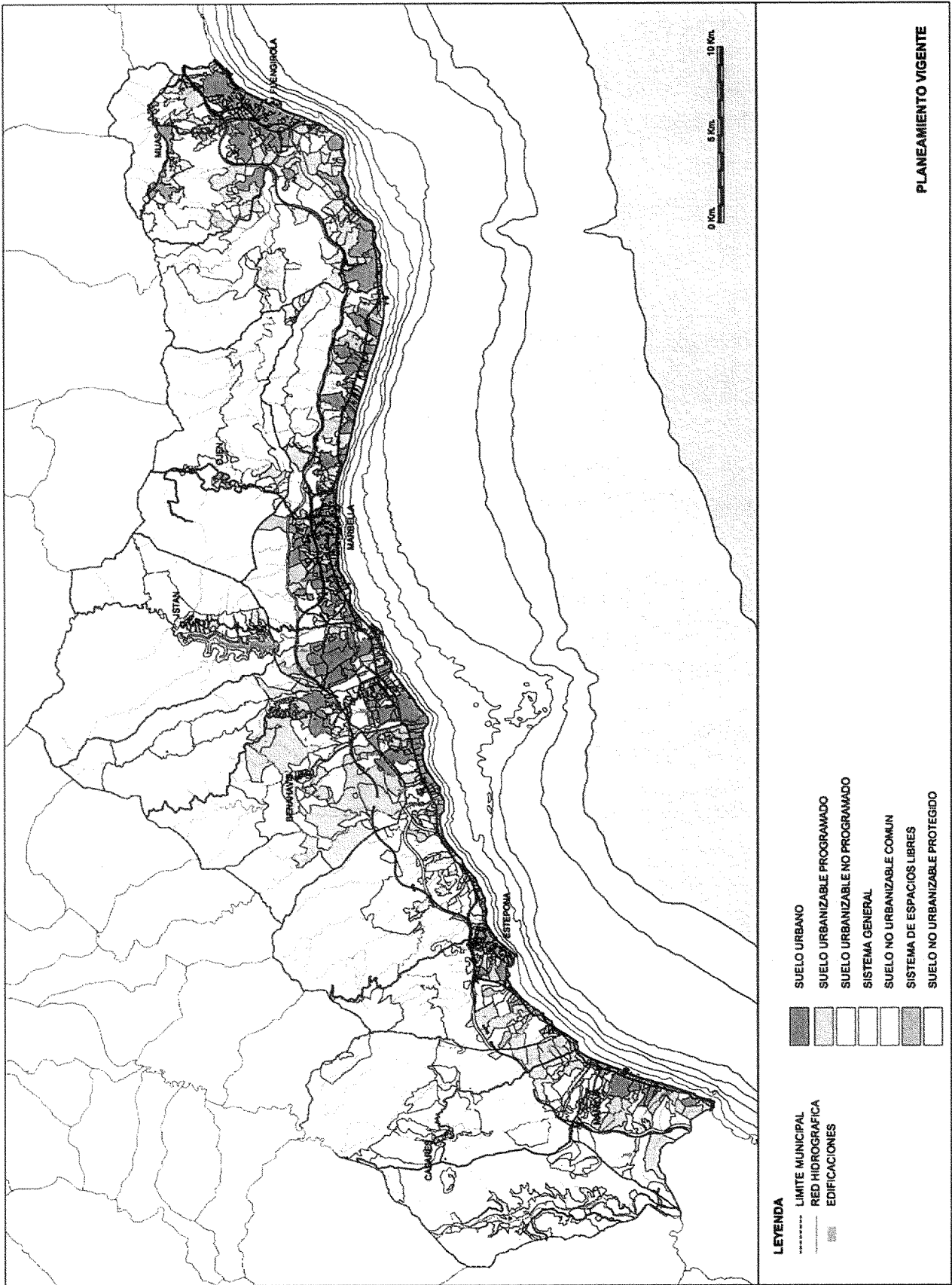
El número de habitantes residentes que como población de derecho se registra en el total de los municipios, alcanza en el 2.003 alrededor de los 300.000 habitantes. Esta cifra no refleja el total de la población que utiliza y vive realmente en la Costa del Sol Occidental que podrían acercarse a los 700.000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

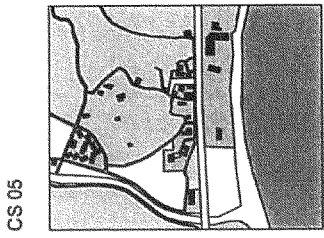
Para llegar a un valor poblacional que se acerque al número real de usuarios, se han de utilizar métodos indirectos como pueden ser el volumen de residuos sólidos urbanos y los gastos de agua, el cálculo de habitantes por viviendas según la Gerencia de Catastro del Ministerio de Hacienda, el cálculo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

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

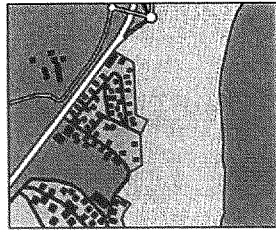
En cuanto a las previsiones de futuro, son de difícil cuantificación dado que dependen, en gran parte de factores exógenos. Las cifras estimadas en diversos estudios y en los cálculos del Instituto de Estadística de Andalucía difieren sustancialmente. El Instituto estima la población en la Costa del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

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

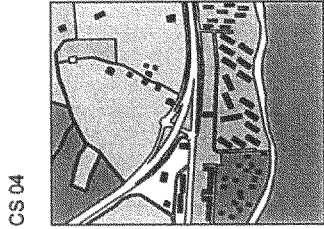




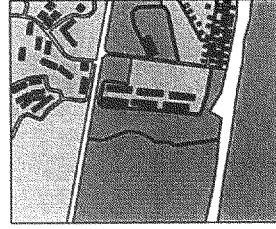
santa marta



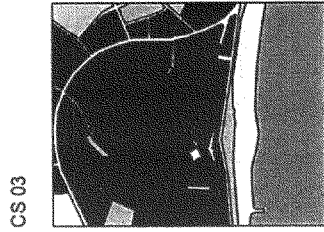
dunas de artola



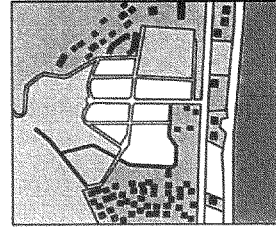
los llanos



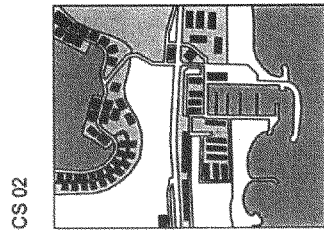
las chapas



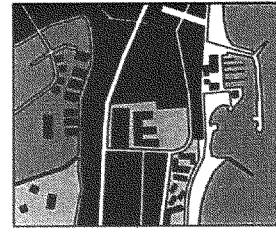
estepona centro



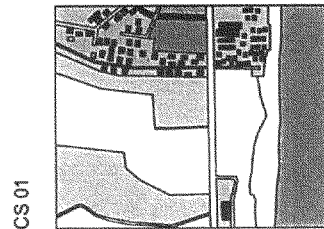
los monteros



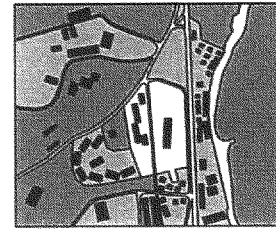
puerto de la duquesa



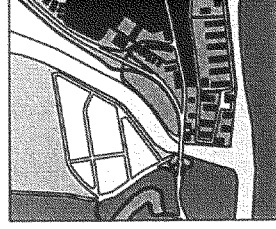
marbella este



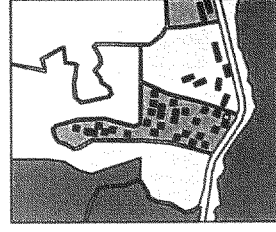
la duquesa



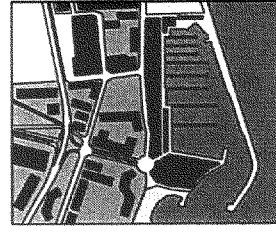
puente romano



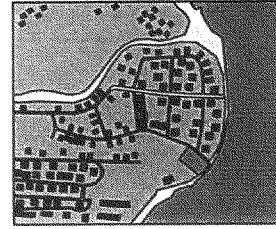
fuengirola este



cala de mijas



puerto banús



guadalmedina

RELACION ENTRE EL MEDIO URBANO Y  
EL MEDIO NATURAL  
A LO LARGO DE LA LINEA DE COSTA

- AGUA
- EDIFICACION
- VACIO
- ZONA VERDE BOScosa LIBRE
- ZONA DE CULTIVOS
- ZONA VERDE, PÚBLICA O PRIVADA
- PLAYA O CAUCE

CATALOGO DE SITUACIONES COSTERAS

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

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

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

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía y proyecciones propias.

#### Valores correspondientes al planeamiento vigente

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

## MEMORIA DE ORDENACIÓN

### OBJETIVOS GENERALES

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

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

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

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

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

a través de nuevas centralizaciones territoriales de áreas de oportunidad creadas a tal fin.

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

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

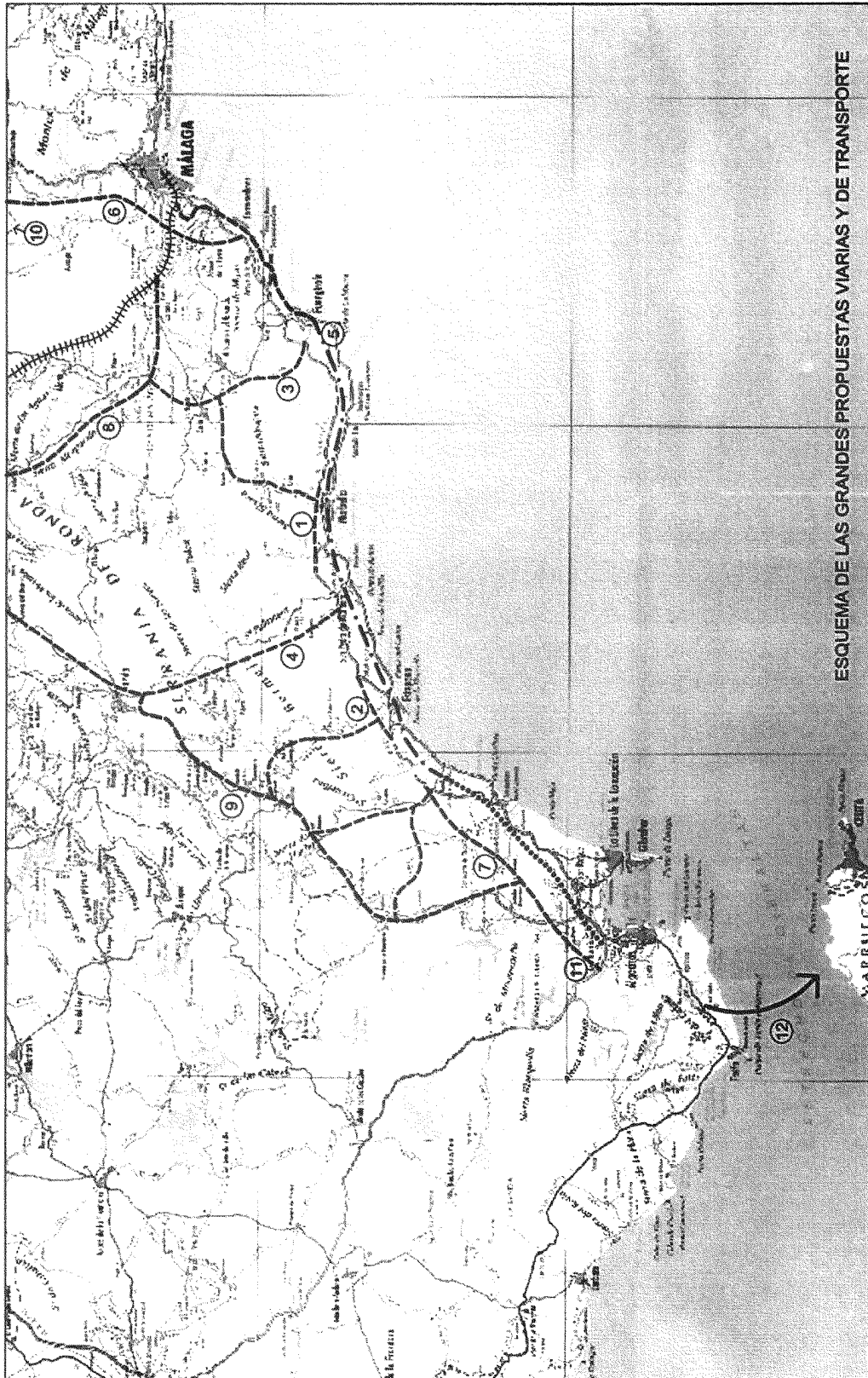
### 1. ESTABLECER UN MARCO INTEGRAL DE ORDENACIÓN PARA APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES QUE REPRESENTAN LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

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

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

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

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



ESQUEMA DE LAS GRANDES PROPUUESTAS VIARIAS Y DE TRANSPORTE

- |       |                                       |       |  |       |  |
|-------|---------------------------------------|-------|--|-------|--|
| +++++ | Trazado del AVE                       | ----- | Actuaciones Internas   | ----- | Actuaciones externas   |
| ----- | Cercanías Málaga-Fuengirola           | 1     | Enlace en Marbella de la Autovía de Peque (según reserva del PGO de Marbella 1986) | 6     | Autovía Antequera-Málaga (Nueva circunvalación de Málaga-Torremolinos) |
| ----- | Trazado FC Fuengirola-Estepana        | 2     | Enlace en Estepona de la Autovía de Peque  | 7     | Continuidad de Autovía A-7 hasta Algeciras                             |
| ..... | Prolongación del FC Estepana-Mániz    | 3     | Vía de conexión con Valle del Guadathorax (por el P9 de Pescadores)                | 8     | Mejora de la conexión vial del Valle del Guadathorax                   |
| ..... | Posible conexión del FC con Algeciras | 4     | Vía de conexión con la comarca de Ronda  | 9     | Conexión Ronda-Gaucín-Mániz  |
|       |                                       | 5     | Remodelación de la N-340 (A-7) como vía metropolitana                              | 10    | Posible ubicación del futuro aeropuerto de Antequera                   |
|       |                                       |       |  | 11    | Alternativa del futuro aeropuerto logístico de Algeciras               |
|       |                                       |       |  | 12    | Paso tipo de estrecho  |

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

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

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

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

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

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

Por lo tanto, la consecuencia es que este territorio de la Costa del Sol Occidental está en un importante proceso de transformación, al pasar de un espacio predominantemente

turístico y vacacional a un espacio residencial-turístico, lo que supone en términos físicos, mayores exigencias en dotaciones propias de una ciudad residencial (servicios colectivos, dotaciones públicas, etc.) que se suman a las dotaciones necesarias y propias de la ciudad turística.

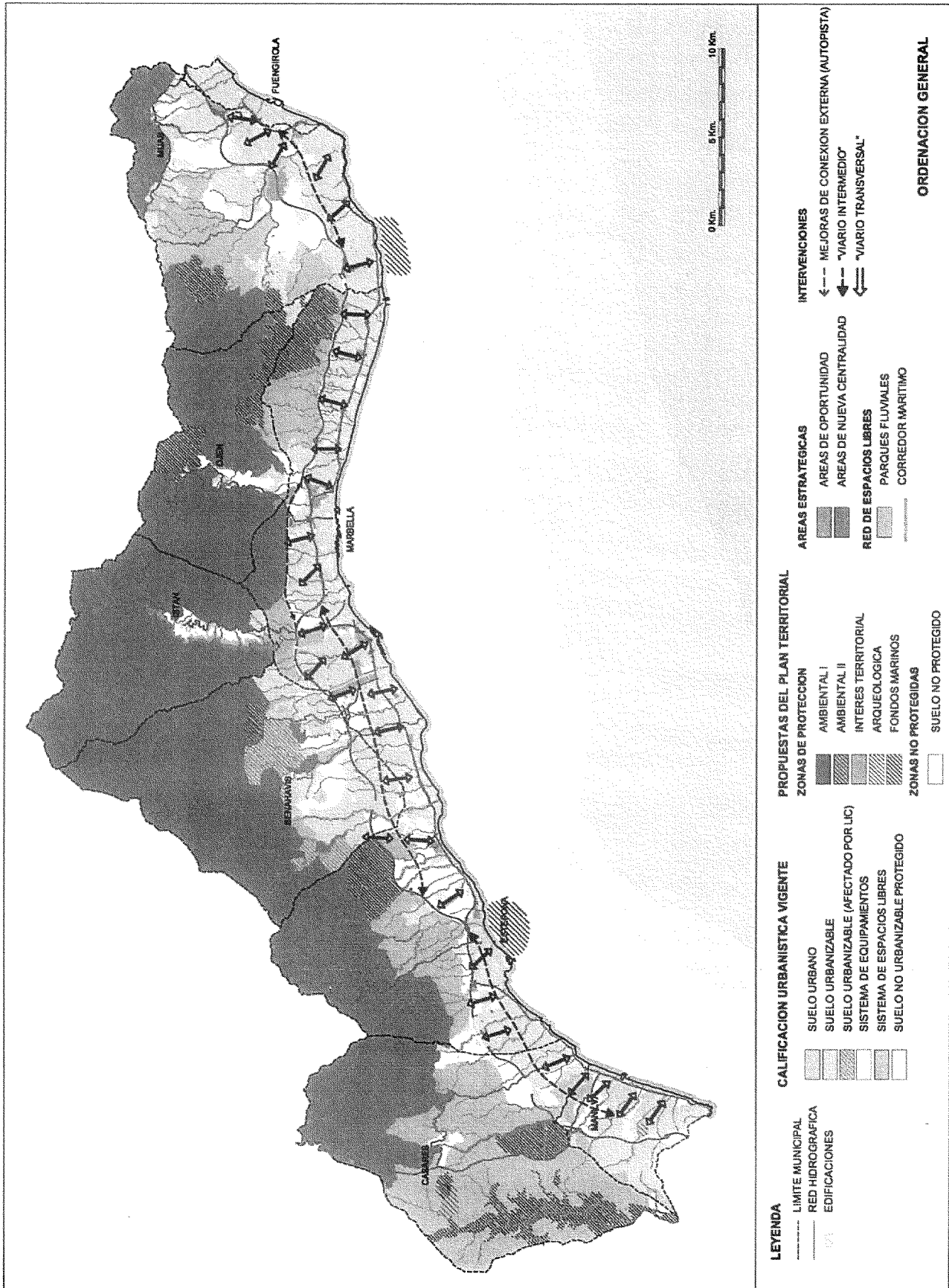
La residencia, la actividad terciaria y comercial, los equipamientos, el transporte, las infraestructuras y sus flujos relacionales, el agua, los vertidos o los espacios libres destinados al esparcimiento de la población, adquieren desde esta perspectiva un nuevo protagonismo y requieren nuevos modelos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

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

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

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

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



**LEYENDA**

--- LIMITE MUNICIPAL  
 --- RED HIDROGRAFICA  
 --- EDIFICACIONES

**CALIFICACION URBANISTICA VIGENTE**

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

**PROPIETAS DEL PLAN TERRITORIAL**

**ZONAS DE PROTECCION**  
 --- AMBIENTAL I  
 --- AMBIENTAL II  
 --- INTERES TERRITORIAL  
 --- ARQUEOLOGICA  
 --- FONDOS MARINOS  
**ZONAS NO PROTEGIDAS**  
 --- SUELO NO PROTEGIDO

**AREAS ESTRATEGICAS**

--- AREAS DE OPORTUNIDAD  
 --- AREAS DE NUEVA CENTRALIDAD  
**RED DE ESPACIOS LIBRES**  
 --- PARQUES FLUVIALES  
 --- CORREDOR MARITIMO

**INTERVENCIONES**

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

**ORDENACION GENERAL**



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

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

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

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

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

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

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

La acumulación de viviendas ocupadas por residentes no empadronados ha modificado sustancialmente el entorno en el que se desenvuelve el turismo en este ámbito. Por un lado, el espacio presenta síntomas de saturación en diversas zonas y genera incomodidades y malas condiciones de habitabilidad para turistas hospedados en alojamientos regulares y para los alojados en viviendas. Por otro, el espacio

turístico pierde atractivo por la reducción de calidad en el paisaje, en general, y en el paisaje urbano, en particular. De todo ello se desprende una pérdida de competitividad del destino que ya están registrando determinados indicadores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.1. MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL CRECIMIENTO URBANÍSTICO.**

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

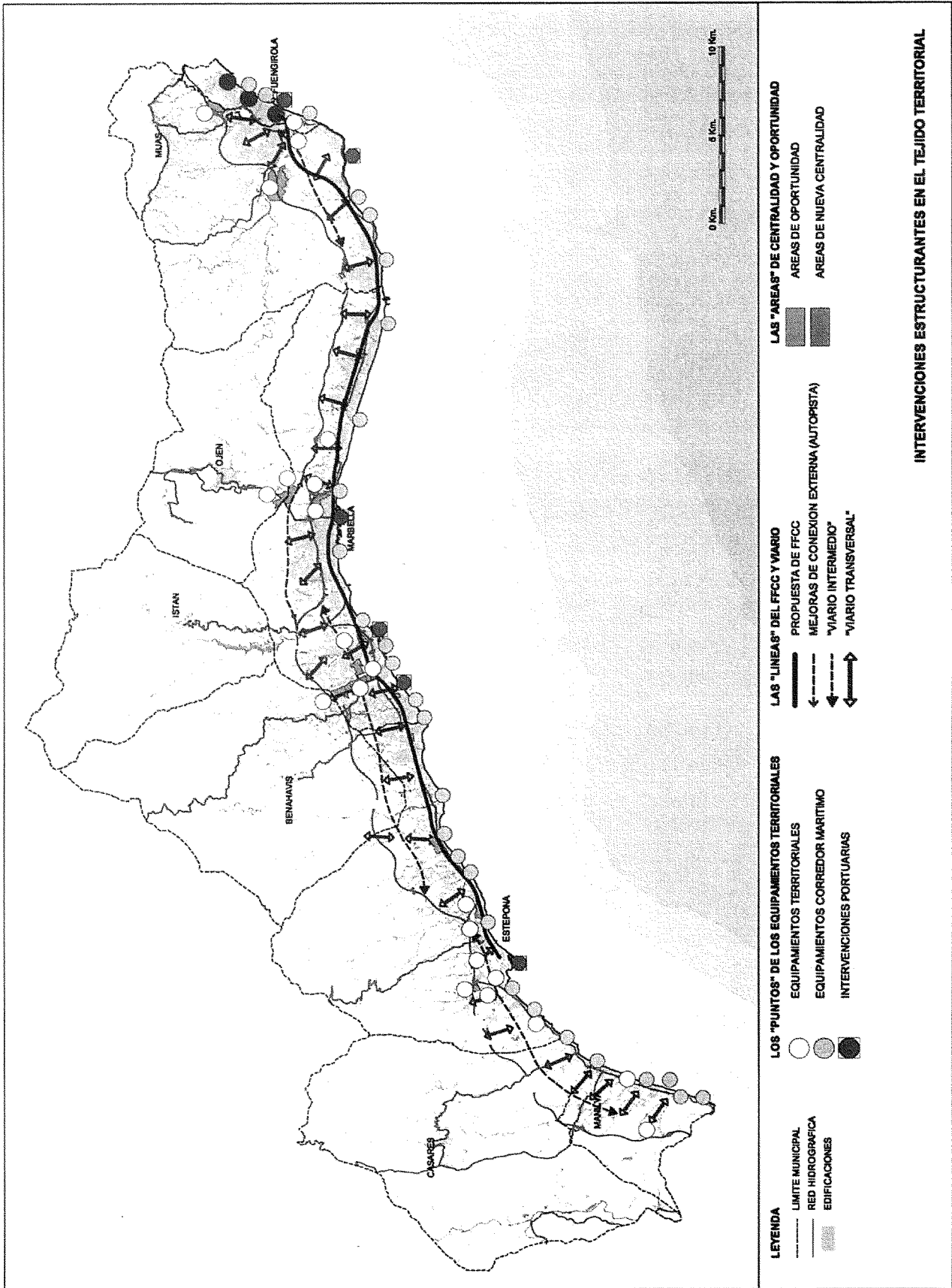
En este sentido, destacaremos tipológicamente dos modelos de crecimiento que si bien es diferenciado deberán ser tratados de manera especialmente integradora:

- a) Propuesta de la ciudad turística territorial, cuyo crecimiento coincide en gran medida con los suelos clasificados como urbanizables en los planeamientos generales aprobados con anterioridad a este Plan Territorial y que están comprendidos entre el frente marítimo y la Autopista AP-7. Se propone la reordenación y consolidación de sus espacios intersticiales con el fin de conseguir conformar su estructura urbana y sus continuidades espaciales y viarias.
- b) Bordes cautelares "ciudad-sierra", que lo constituyen los suelos de baja densidad que en parte se han desarrollado a lo largo de los accesos a los núcleos municipales del interior y en los suelos de transición existentes entre los espacios protegidos ambientalmente de la Sierra y los bordes de la Ciudad: Estas actuaciones no pueden ni deben realizarse con los mismos modos de ocupación ni parámetros edificatorios con los que se conformó la conurbación del frente litoral. En definitiva, no se trata tanto de plantear nuevos crecimientos residenciales masivos sino de realizar un "sellado" urbanístico en estos bordes cautelares mediante modelos tipológicos de disminución progresiva de la densidad y localización preferente de equipamientos turísticos y actuaciones singulares de excelencia turística, sellando definitivamente estas líneas o bandas de transición, sin afectar en ningún caso la delimitación de los suelos protegidos actualmente vigentes.

#### **4.2. INTERVENCIONES ESTRUCTURANTES COMO ELEMENTOS REFERENCIALES DE LA ORDENACIÓN.**

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

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



- El corredor ferroviario de la Costa del Sol Occidental se conforma como la "columna vertebral" de la estructura territorial y eje del Sistema intermodal del transporte público.
- La malla viaria conformada por el "Eje Intermedio" y sus "Vías Transversales" constituyen junto con la Autovía de la Costa y Autopista de Peaje la malla viaria estructurante de la propuesta.

b) Los "puntos" de los Equipamientos Territoriales.

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

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

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

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

#### 4.3. LOS ESPACIOS PROTEGIDOS COMO SISTEMAS VERDES ESTRUCTURANTES.

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

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

- a) Preservar del proceso urbanizador los espacios de mayor valor ambiental del ámbito mediante su consideración como Zonas de Protección Ambiental.
- b) Controlar las actuaciones en suelos considerados como Zonas de Interés Territorial atendiendo a sus posiciones de bordes perimetrales de transición entre la Sierra y los suelos urbanizados, en donde excepcionalmente se permitirán dotaciones y actuaciones singulares de excelencia turística previo los controles necesarios de la Consejería de Obras Públicas, con el fin de plantear protecciones activas de uso turístico.

#### OBJETIVOS ESPECIFICOS

En definitiva, el Plan Territorial de la Costa del Sol Occidental se plantea los siguientes OBJETIVOS ESPECIFICOS, en

base a las finalidades y modelos explícitos anteriormente y que se desarrollan en el siguiente capítulo:

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

#### 1. ARTICULAR Y CUALIFICAR EL ESPACIO URBANIZADO

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

- a) *El carácter longitudinal de la aglomeración litoral*, pues los terrenos comprendidos entre la AP-7 y la costa no presenta vacíos relevantes en la escala territorial, ni discontinuidades significativas en sus prolongaciones hacia Málaga y hacia la Bahía de Algeciras, concentrándose principalmente en esta franja el crecimiento de este territorio.
- b) *La dualidad entre los municipios costeros* que se incorporaron con anterioridad al proceso conformando la actual "conurbación lineal" de la franja costera y los municipios del interior, cuyo crecimiento más reciente en bordes de transición "ciudad-sierra" tiene unas características morfológicas y de ordenación bien diferenciadas.
- c) *El importante peso de la población residente* puesta de manifiesto en el hecho de que una población censal de 300.000 habitantes consume anualmente los recursos correspondientes a una ciudad de más de 700.000 habitantes residentes "reales" (con estancia entre uno y seis meses) consolidando el aumento de la estabilidad poblacional y la disminución de la estacionalidad estival.
- d) *La fragmentación del conjunto del espacio urbano*, al no existir una malla viaria interna que estructure el espacio urbanizado, se van yuxtaponiendo urbanizaciones de carácter residencial y diferente tamaño, cuyos viarios internos conectan exclusivamente con el viario distribuidor.
- e) *La dinamicidad del proceso*, que presenta unas tasas de crecimiento de las más altas de Andalucía, pero construido por la suma de pequeñas operaciones, diseñadas des-

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

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

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

El modelo propone desarrollar las siguientes estrategias:

#### **A. Reforzar los núcleos urbanos tradicionales.**

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

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

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

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

#### **B. Crear nuevas Áreas de estructuración urbana.**

El Plan establece la delimitación de nuevas áreas de carácter estratégico y estructurante, en las que se localicen dotaciones y sistemas generales de carácter local y supralocal, que equilibren la uniformidad del uso residencial del espacio

urbano y que contribuyan a la conformación de la estructura urbana de la franja litoral.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Se procurará un crecimiento basado en la continuidad urbana de los procesos de urbanización evitando la dispersión y posibilitando la estructuración de los vacíos urbanos generados por desarrollos anteriores, mediante ordenaciones que resuelvan y garanticen las continuidades viarias e infraestructuras generales con sus correspondientes conexiones.
- b) El desarrollo temporal de los suelos de extensión de las áreas urbanas se deberá realizar de acuerdo con la ejecución de las infraestructuras generales, así como con las previsiones en materia de transporte y comunicaciones, cuyas obras de ejecución deberán garantizarse previamente a la implantación residencial.
- c) Las nuevas extensiones completarán las dotaciones y servicios de la población asentada, según las determinaciones que recojan los Planes Generales de Ordenación Urbanísticas en sus previsiones de dotaciones de Sistemas Generales y ejecución de los mismos, así como en las determinaciones del presente POT.
- d) Los nuevos crecimientos deberán asumir la obligación de ejecutar las infraestructuras de la malla viaria de interconexión de los correspondientes sectores, así como participar de las cargas económicas para la ejecución de las infraestructuras generales (agua, saneamiento, riego,

energía y viario). Asimismo, se garantizará que los nuevos crecimientos se condicionen en sus plazos de puesta en marcha a la ejecución de las infraestructuras y dotaciones de suelos colindantes necesarios para su puesta en ejecución, con el fin de eliminar efectos de discontinuidades en sus desarrollos. Se evitará mediante medidas técnicas los efectos y contaminaciones sobre las aguas y el suelo, así como niveles aceptables de contaminación acústica y atmosférica.

- e) Tanto en los suelos ya calificados por el planeamiento general como en los posibles nuevos suelos que se clasifiquen, la sectorización de los mismos, en las condiciones que establezca cada Plan General, estará supeditada a que se garanticen los costes de las infraestructuras y a que se cumplan los plazos de desarrollo urbanístico definidos en el propio Plan General penalizando en caso de incumplimiento según las determinaciones que para tales casos especifica la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.
- f) La implantación residencial resolverá su localización en lugares no implicados en los impactos visuales ni comprometidos con el paisaje territorial, y se mantendrán y potenciarán las áreas arboladas existentes integrándolas en la propuesta global según el "Estudio de Ordenación Paisajística" que deberá tramitarse conjuntamente con los documentos de desarrollo urbanístico del planeamiento general.
- g) No se permitirá la edificación en pendientes superiores al 35% según estado actual del terreno natural.

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

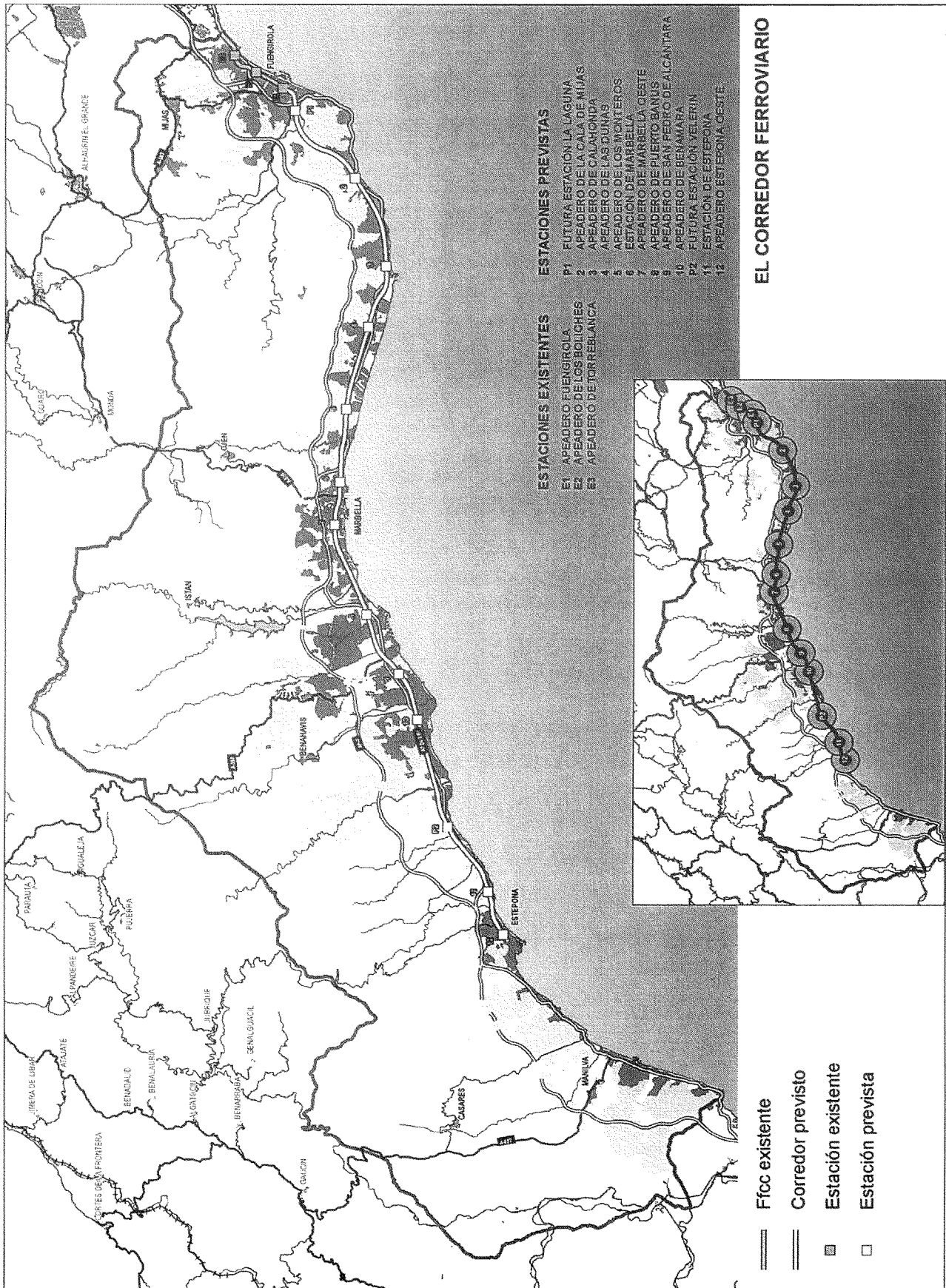
El sistema de transporte es el elemento sobre el que se sustenta la articulación del ámbito y la condición indispensable para plantear la transformación de este territorio en una verdadera ciudad con los atributos que le son propios.

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

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

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

1. *Mejorar la articulación* del ámbito con los territorios limítrofes y con el resto de la región y la Península.
2. *Favorecer la creación de un sistema intermodal de transporte* y propiciar la movilidad y el acceso al transporte público.
3. *Propiciar la mejora de las comunicaciones* entre los municipios del interior con el litoral.



4. *Garantizar la articulación interna y la permeabilidad del continuo urbano costero.*
5. *Adecuar el trazado de las redes a las previsiones de crecimiento, y garantizar su integración en el medio natural y paisajístico.*

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

#### **A. Articular el corredor ferroviario de la Costa del Sol**

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

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

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

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

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

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

- La red ferroviaria deberá enlazar los distintos núcleos del litoral costero del ámbito, y deberá contribuir a mejorar la comunicación del ámbito con el interior de Andalucía y con Europa.
- La red ferroviaria se diseñará con criterios de intermodalidad en relación con la red viaria, aeropuertos, servicios portuarios y transporte urbano.
- La ubicación de las estaciones, apeaderos y puntos de intercambio deberá contribuir a la especialización de sus entornos.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

- Fomentar la integración de todos los núcleos en un sistema de transporte urbano y metropolitano que responda a las necesidades de comunicación interna y externa, y que se basará en el transporte público del corredor ferroviario y el transporte público rodado (bus) con la reordenación prevista de carriles-bus en la actual N-340.
- Facilitar la accesibilidad de todos los habitantes del ámbito, especialmente a los de los núcleos del interior, a las estaciones del corredor ferroviario, mediante transporte público.
- Enlazar los nodos ferroviarios con la red viaria para asegurar la distribución de viajeros.
- Estudiar la implantación de fórmulas de transporte que den soluciones a las demandas específicas de comunicación de los núcleos turísticos.

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

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

### **C. Mejorar los accesos viarios con los espacios limítrofes.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

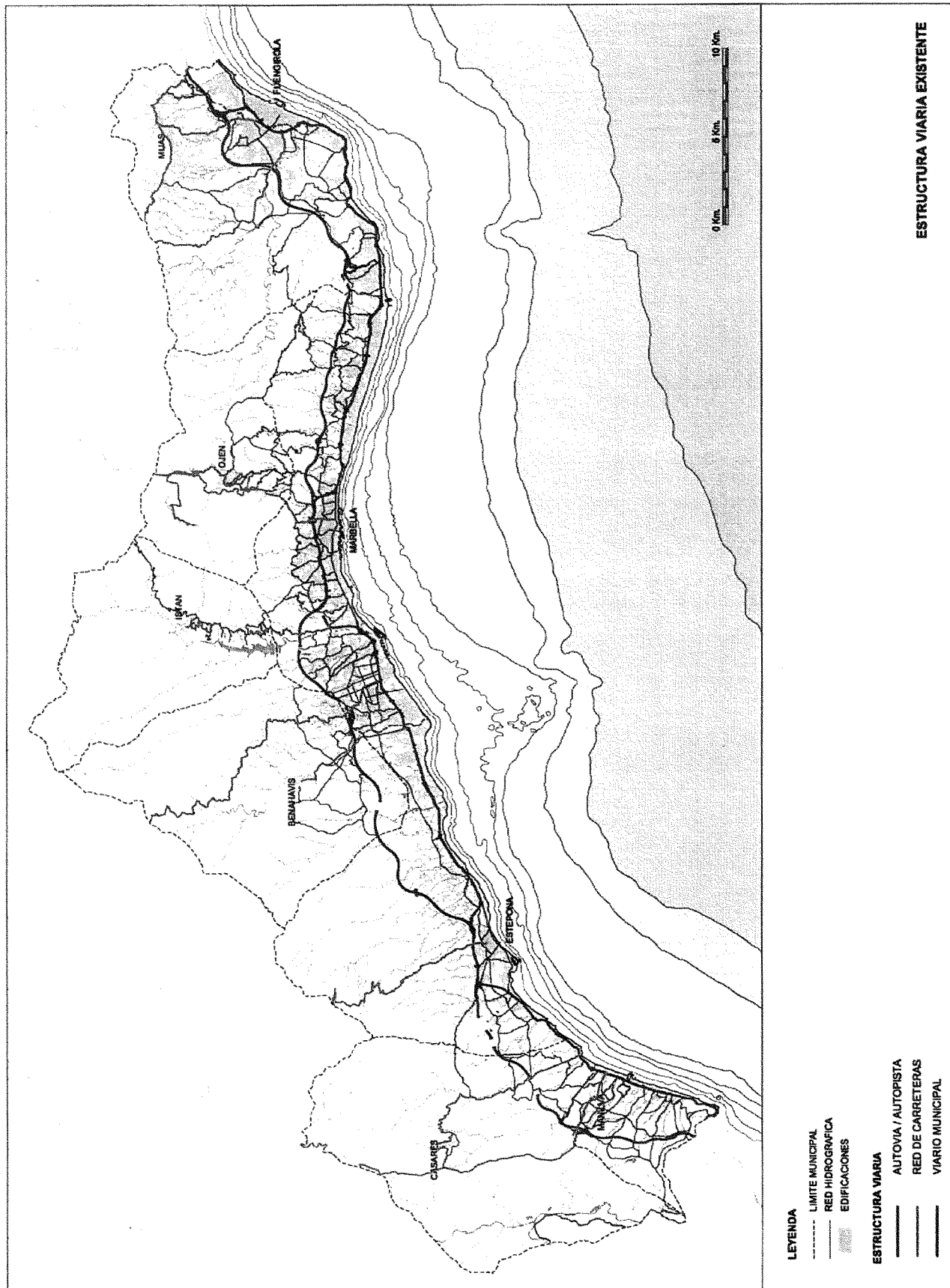
## **3. ARTICULAR LA CONURBACIÓN LITORAL Y LOS ACCESOS A LOS MUNICIPIOS INTERIORES.**

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

Salvo en los principales núcleos en los que se ha construido una variante, se ha configurado un continuo urbano de más de 4 Kms de profundidad con una red interna arborescente, que sirve además como elemento de apoyo para los nuevos crecimientos al norte de la autopista de peaje, mediante la prolongación de sus principales vías internas.

La construcción de la autopista de peaje ha permitido liberar a la vía costera de gran parte de los flujos de medio y largo recorrido y destinar la capacidad excedente para resolver la creciente demanda de movilidad en todo el continuo de urbanizaciones, focalizando en sus principales puntos de conexión con la red secundaria, las principales áreas de equipamiento comercial y de servicios básicos.

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



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

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

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

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

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

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

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

#### **A. La autovía de la costa.**

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

Se recomienda la creación de una doble banda de protección a ambos lados de 25 mts en los suelos no edificados

en donde se ubican los usos públicos de transporte rodado (carriles-bus) y vías de servicios, y priorizar el transporte público entre las zonas urbanas consolidadas donde no sea viable la ampliación de la calzada.

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

#### **B. Vía Intermedia.**

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

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

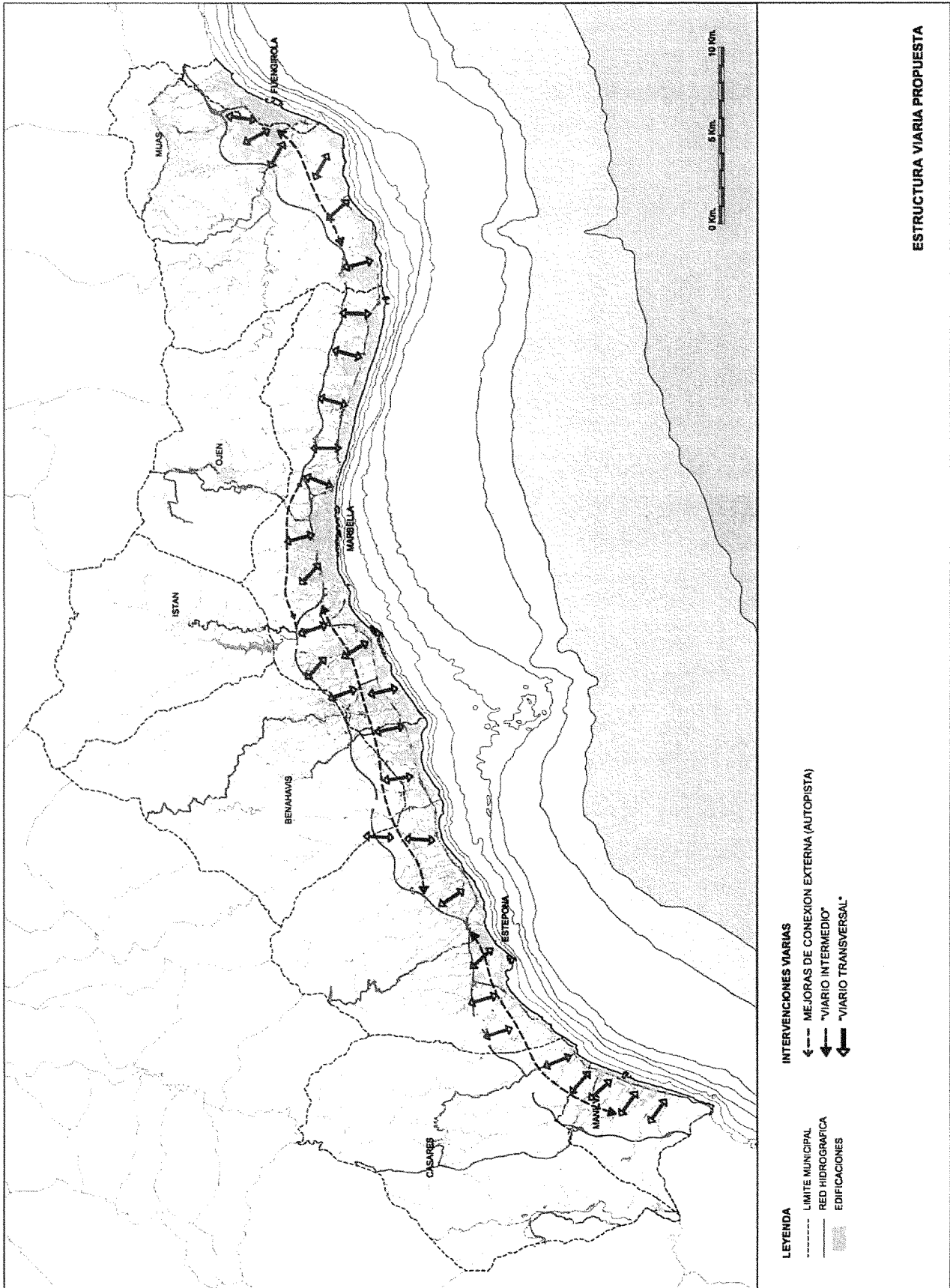
Dicha sección, se adaptará a su paso por zonas consolidadas priorizando la viabilidad del transporte público y el mantenimiento de las zonas ajardinadas. Se especifican, a modo orientativo, directrices preferenciales en el Plano de Ordenación.

#### **C. Vías transversales.**

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **A. Los grandes Espacios Protegidos de la Sierra.**

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

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

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

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

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

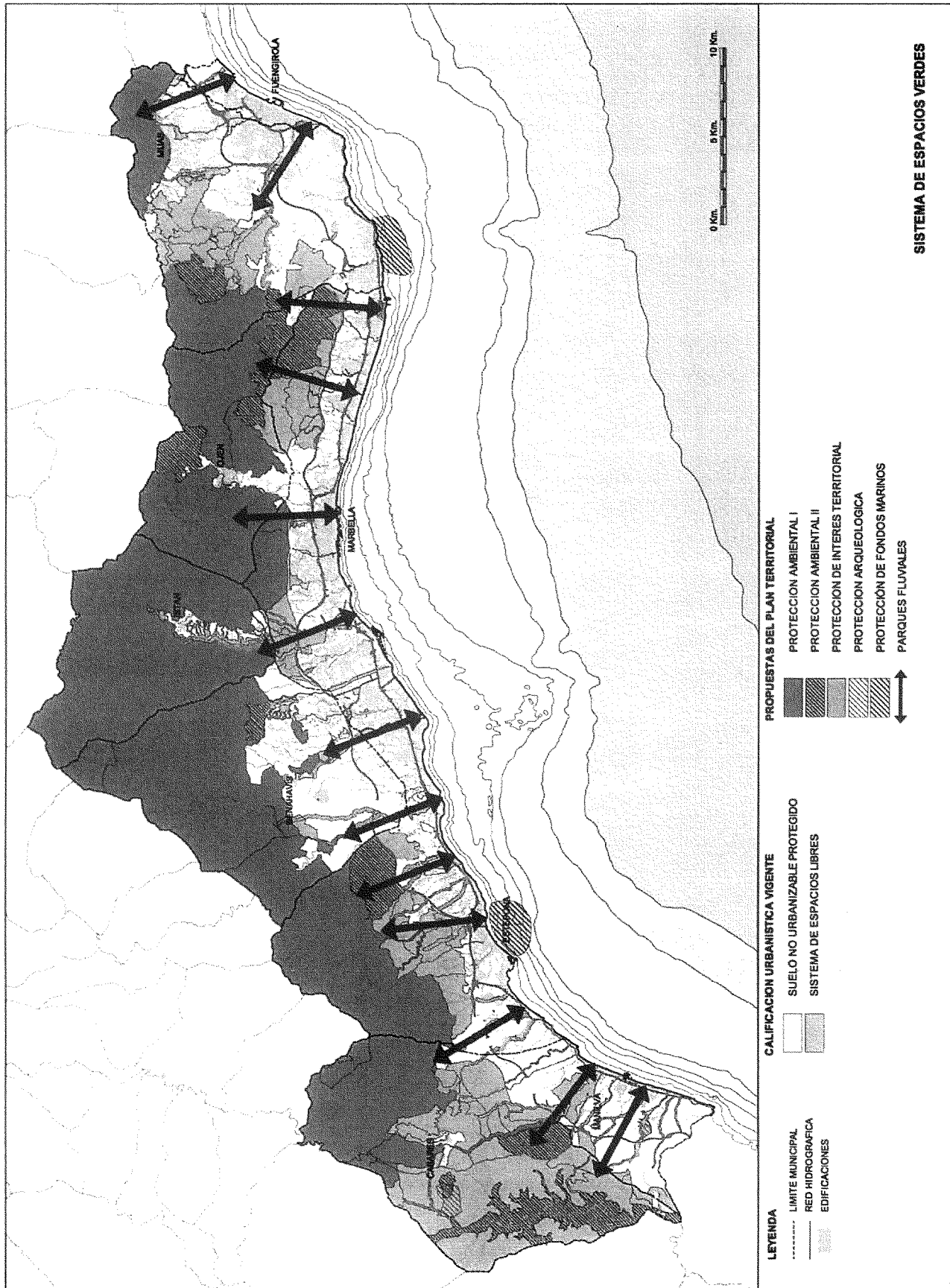
#### **B. El Corredor Marítimo.**

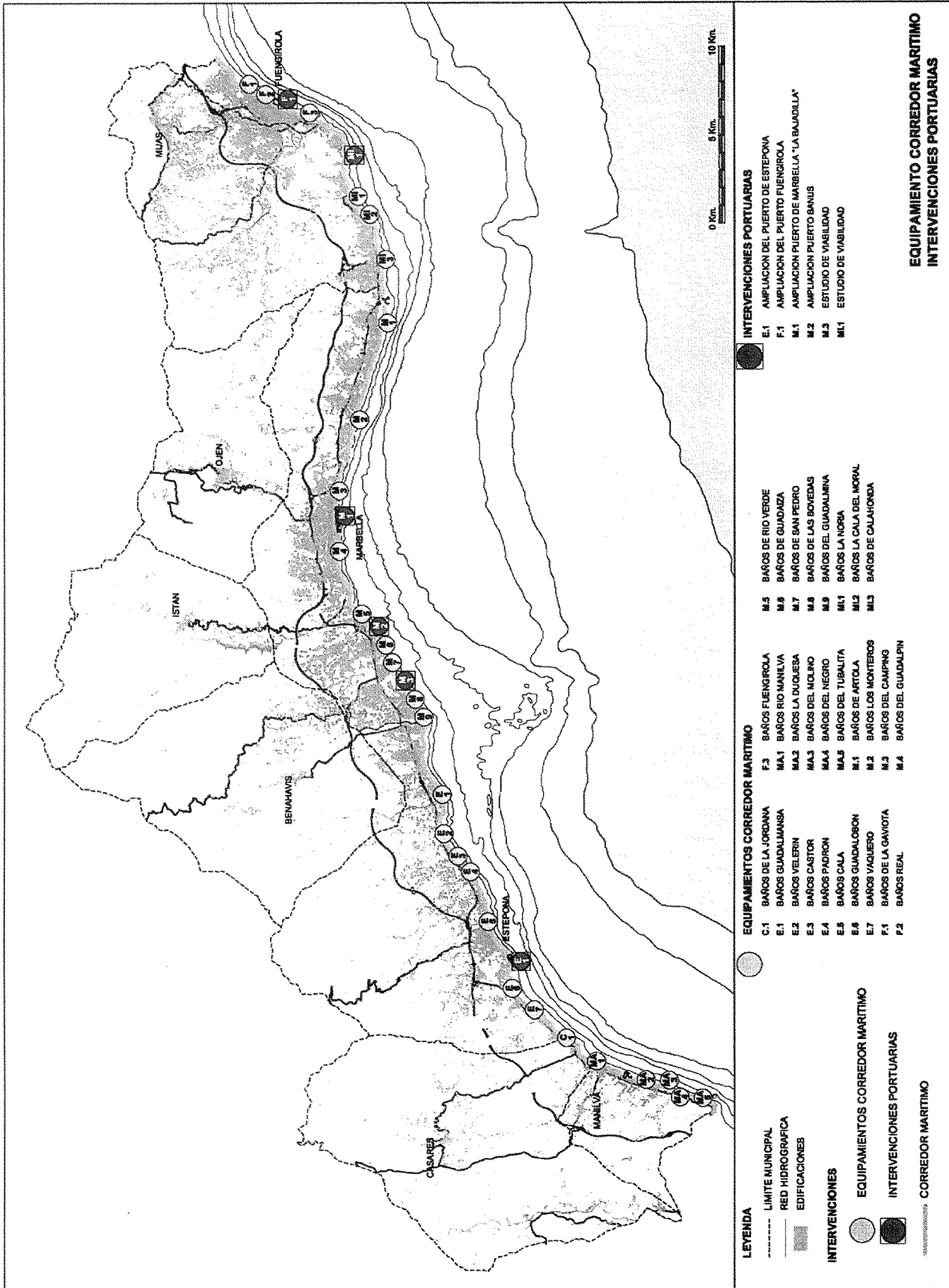
El Corredor Marítimo, es el principal equipamiento público de la franja litoral y uno de los principales espacios estructurantes de este territorio.

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

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

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





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

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

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

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

#### **Equipamientos de Playa o Bañerios**

##### **FUENGIROLA**

- F.1 BAÑOS DE LA GAVIOTA
- F.2 BAÑOS REAL
- F.3 BAÑOS FUENGIROLA

##### **MARBELLA**

- M.1 BAÑOS DE ARTOLA
- M.2 BAÑOS LOS MONTEROS
- M.3 BAÑOS DEL CAMPING
- M.4 BAÑOS DEL GUADALPIN
- M.5 BAÑOS DE RIO VERDE
- M.6 BAÑOS DE GUADAIZA
- M.7 BAÑOS DE SAN PEDRO
- M.8 BAÑOS DE LAS BÓVEDAS
- M.9 BAÑOS DEL GUADALMINA

##### **MIJAS**

- MI.1 BAÑOS LA NORIA
- MI.2 BAÑOS LA CALA DEL MORAL
- MI.3 BAÑOS DE CALAHONDA

##### **MANILVA**

- MA.1 BAÑOS RIO MANILVA
- MA.2 BAÑOS LA DUQUESA
- MA.3 BAÑOS DEL MOLINO
- MA.4 BAÑOS DEL NEGRO
- MA.5 BAÑOS DEL TUBALITA

##### **ESTEPONA**

- E1 BAÑOS GUADALMANSA
- E2 BAÑOS VELERIN
- E3 BAÑOS CASTOR
- E4 BAÑOS PADRON
- E5 BAÑOS CALA
- E6 BAÑOS GUADALOBON
- E7 BAÑOS VAQUERO

##### **CASARES**

- C.1 BAÑOS DE LA JORDANA

#### **C. Los Parques Fluviales**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Parques Fluviales**

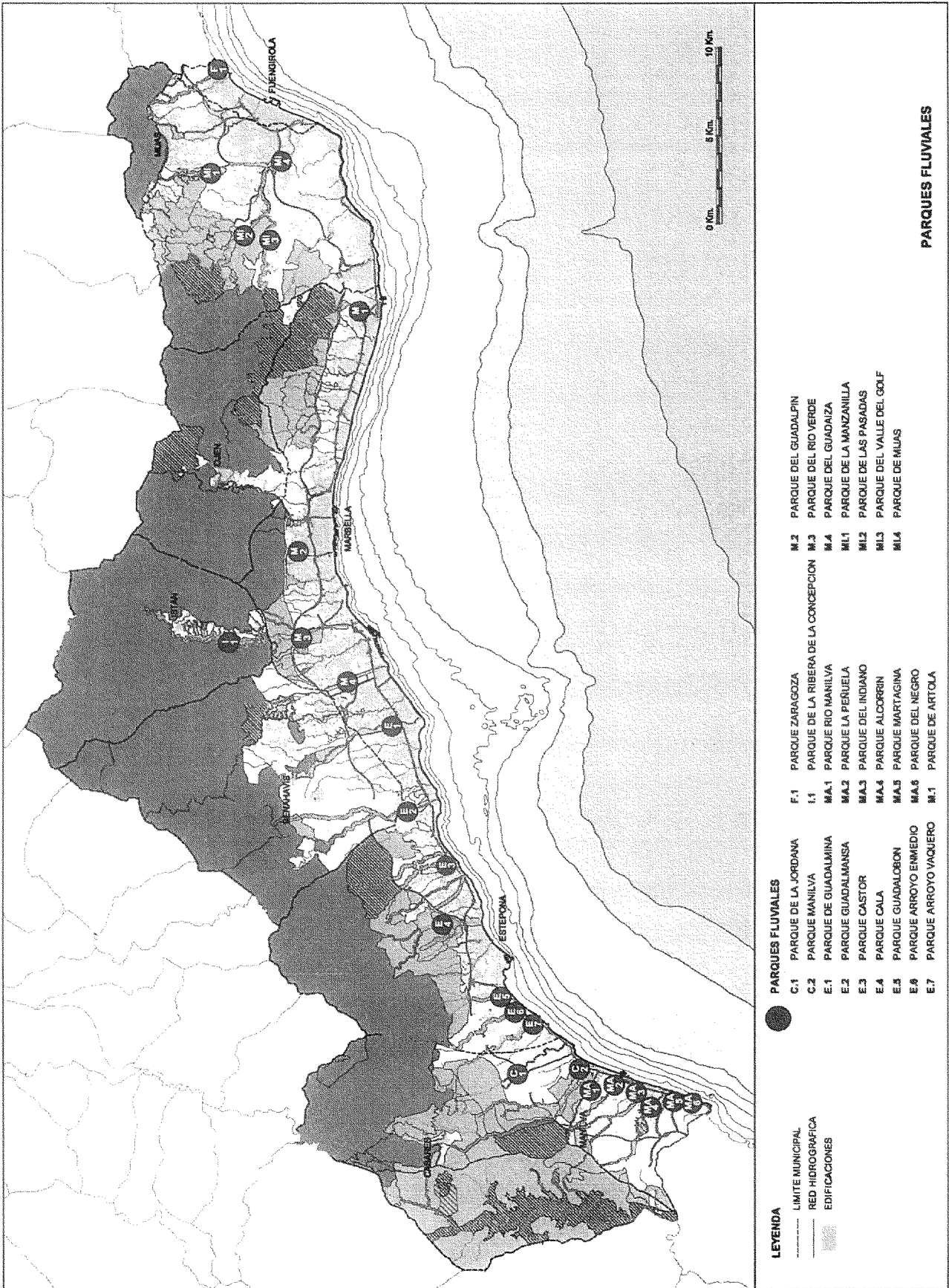
##### **MARBELLA**

- M.1 PARQUE DE ARTOLA
- M.2 PARQUE DEL GUADALPIN
- M.3 PARQUE DEL RIO VERDE
- M.4 PARQUE DEL GUADALMINA

##### **MANILVA**

- MA.1 PARQUE RIO MANILVA
- MA.2 PARQUE DE LA PEÑUELA
- MA.3 PARQUE DEL INDIANO
- MA.4 PARQUE ALCORRIN
- MA.5 PARQUE MARTAGINA
- MA.6 PARQUE DEL NEGRO





**ESTEPOÑA**

- E.1 PARQUE DEL GUADALMINA
- E.2 PARQUE DEL GUADALMANSA
- E.3 PARQUE CASTOR
- E.4 PARQUE CALA
- E.5 PARQUE GUADALOBON
- E.6 PARQUE ARROYO ENMEDIO
- E.7 PARQUE ARROYO VAQUERO

**MIJAS**

- MI.1 PARQUE DE LA MANZANILLA
- MI.2 PARQUE DE LAS PASADAS
- MI.3 PARQUE DEL VALLE DEL GOLF
- MI.4 PARQUE DE MIJAS

**CASARES**

- C.1 PARQUE LA JORDANA
- C.2 PARQUE MANILVA

**ESTEPOÑA**

- E1 PARQUE DE GUADALMINA
- E2 PARQUE GUADALMANSA
- E3 PARQUE CASTOR
- E4 PARQUE CALA
- E5 PARQUE GUADALOBON
- E6 PARQUE ARROYO ENMEDIO
- E7 PARQUE ARROYO VAQUERO

**FUENGIROLA**

- F.1 PARQUE FLUVIAL

**ISTÁN**

- I.1 PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION

**F.1 PARQUE ZARAGOZA**

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

**MI.1. PARQUE DE LA MANZANILLA**

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

**MI.2. PARQUE DE LAS PASADAS**

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

**MI.3. PARQUE DEL VALLE DEL GOLF**

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

**MI.4. PARQUE DE MIJAS**

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

**M.1. PARQUE DE ARTOLA**

Se trata del más importante Parque del Litoral de la Costa del Sol Occidental. A las dunas de Artola, protegidas como Paraje Natural, se le añade los bordes del suelo urbanizable

de las Cabrillas con el fin de consolidar y proteger el importante paraje de las dunas de Artola.

**M.2. PARQUE DEL GUADALPIN**

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

**M.3. PARQUE DE RIO VERDE**

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

**M.4. PARQUE DE GUADAIZA**

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

**I.1. PARQUE DE LA RIBERA DE LA CONCEPCION**

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

**E.1. PARQUE DE GUADALMINA**

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

**E.2. PARQUE GUADALMANSA**

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

**E.3. PARQUE CASTOR**

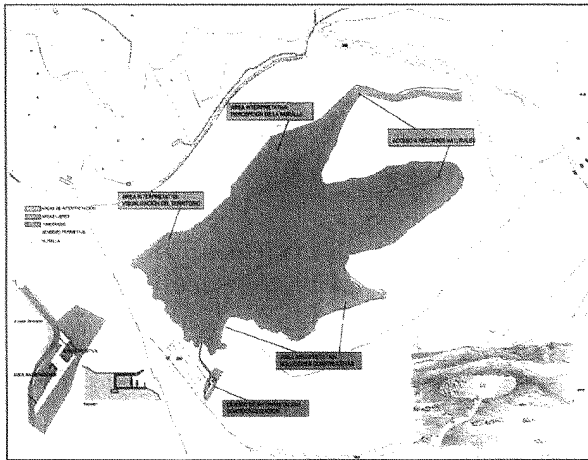
Sobre el cauce del río Castor se conforma este Parque que atraviesa zonas de huertas de diseminados hasta su parte alta que atraviesa los suelos de la Alberdina en Estepona.

**E.4. PARQUE CALA**

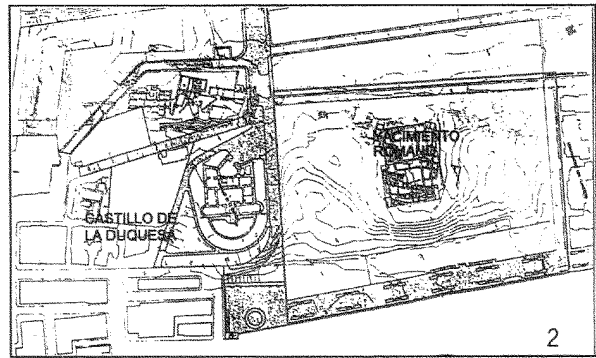
Se conforma como uno de los más importantes Parques en Estepona, cuyo diseño y dimensión merecen una consideración especial para su puesta en valor y uso. Recogen todos los suelos del Arroyo de la Cala y acaba en la loma de Atanasio de alto valor paisajístico.

**E.5. PARQUE GUADALOBON**

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



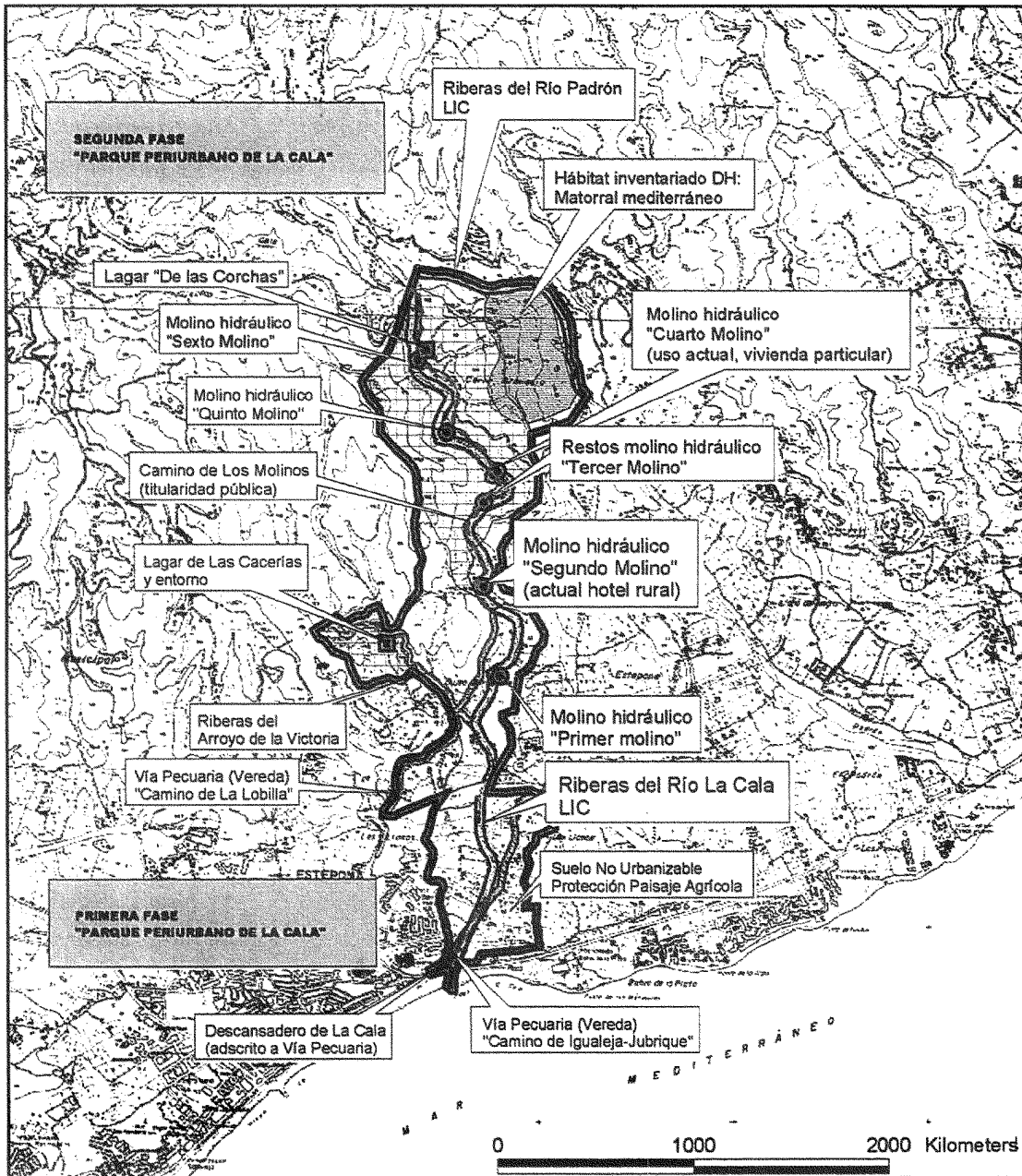
1



2

Ensayos proyectuales orientativos:

1. Parque Arqueológico "Castillo de Alcorrin" (Manilva)
2. Parque Arqueológico "Castillo de la Duquesa" (Manilva)
3. Parque de la Cala (Estepona)



3

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

#### E.6. PARQUE ARROYO EN MEDIO

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

#### E.7. PARQUE ARROYO VAQUERO

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

#### C.1 PARQUE DE LA JORDANA

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

#### C.2. PARQUE MANILVA

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

#### MA.1. PARQUE RIO MANILVA

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

#### MA.2. PARQUE DE LA PEÑUELA

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

#### MA.3. PARQUE DEL INDIANO

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

#### MA.4. PARQUE DE ALCORRIN

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

#### MA.5. PARQUE DE MARTAGINA

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

#### MA.6. PARQUE DEL NEGRO

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

### D. Itinerarios Recreativos

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

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

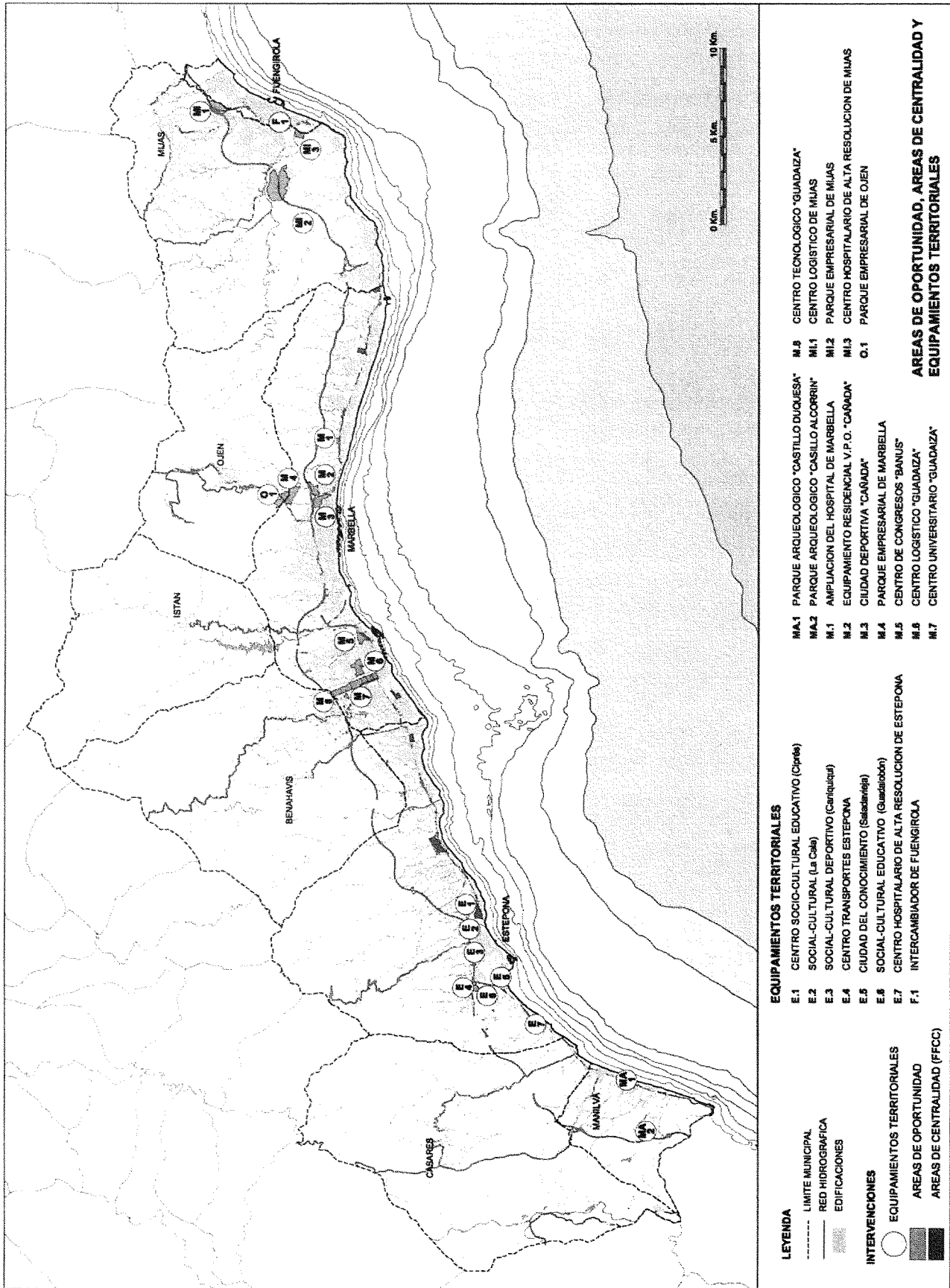
- Ruta Ronda Sierra de las Nieves-Marbella: Vereda del Puente de Ronda en Marbella y Vereda de Marbella a Ronda en Benahavís.
- Ruta Ronda-Estepona por Sierra Bermeja: Vereda del Camino de Jubrique y Vereda del Camino de Igualeja, en Estepona
- Ruta Puerta Verde de Fuengirola: Cordel del Cesmo en Fuengirola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

### 5. GENERAR "NUEVAS CENTRALIDADES" EN EL TERRITORIO.

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

#### A. Áreas de Centralidad

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



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

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

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

- a) Los Suelos delimitados en el Plano de Ordenación del Plan Territorial como "Áreas de Centralidad" tendrán carácter cautelar hasta tanto se delimiten en el correspondiente Proyecto de Actuación o en el planeamiento general.
- b) Se podrán incluir todos los usos previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, pero preferentemente los usos para los que se justifique la necesidad de especiales condiciones de accesibilidad mediante transporte público: Equipamientos Públicos, Espacios Productivos y Comerciales y Vivienda pública.
- c) Se procurará preservar el derecho de los propietarios de suelo a materializar el aprovechamiento susceptible de apropiación tomando como referencia el medio definido para los suelos sectorizados del área correspondiente.
- d) En la ordenación de usos que se establezca para cada área se destinará al menos el 50% de la superficie a usos dotacionales de carácter público que garanticen la funcionalidad de estos importantes nodos del transporte público.

## B. Las Áreas de Oportunidad

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

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

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

- a) Los Suelos delimitados en el Plano de Ordenación del Plan Territorial como "Áreas de Oportunidad" tendrán carácter cautelar hasta tanto se delimiten por el planeamiento urbanístico o, en su caso, por el correspondiente Proyecto de Actuación.
- b) Se podrán incluir todos los usos previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, previendo reservas de suelo para dotaciones públicas, equipamientos privados, y preferentemente, los Equipamientos Territoriales contemplados en la ficha correspondiente que se adjuntan en esta Memoria de Ordenación.
- c) Para establecer la ordenación y usos, se seguirán los criterios establecidos en las correspondientes Fichas de Equipamientos territoriales que se adjuntan.
- d) Se garantizará su articulación con el espacio urbano circundante, de manera que contribuya a mejorar la accesibilidad global de la zona.
- e) Se procurará preservar el derecho de los propietarios de suelo a materializar el aprovechamiento susceptible de apropiación tomando como referencia el medio definido para los suelos sectorizados del área correspondiente.

## C) Los Equipamientos Territoriales

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

Los criterios generales de las actuaciones son los siguientes:

- a) Suelos de actuación: Se especifican en el plano de ordenación del Plan Territorial como "Equipamientos Territoriales", cuyas condiciones dotacionales establecidas en las correspondientes fichas tendrán carácter vinculante, si bien el tipo de equipamiento especificado en dichas fichas tendrá un carácter orientativo partiendo de las necesidades de ámbito territorial de la Costa del Sol.
- b) En cuanto a los "Equipamientos del Corredor Marítimo", serán los establecidos con carácter orientativo en el plano de ordenación del Plan Territorial que deberán concretar-

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

- b) Usos admitidos: Exclusivamente los usos establecidos de carácter social, cultural, deportivo y educativo.
- c) Parámetros edificatorios: Serán los exigidos para cumplir la condición y uso específico del equipamiento establecido en los planos de ordenación y fichas correspondientes.

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

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

#### **Equipamientos Territoriales**

##### **FUENGIROLA**

##### **F.1 INTERCAMBIADOR FUENGIROLA**

##### **MARBELLA**

##### **M.1 AMPLIACION HOSPITAL DE MARBELLA**

##### **M.2 EQUIPAMIENTO RESIDENCIAL DE MARBELLA "CAÑADA" (VPO)**

##### **M.3 CIUDAD DEPORTIVA "CAÑADA"**

##### **M.4 PARQUE EMPRESARIAL DE MARBELLA**

##### **M.5 CENTRO DE CONGRESOS BANUS**

##### **M.6 CENTRO LOGISTICO GUADAIZA**

##### **M.7 CENTRO UNIVERSITARIO**

##### **M.8 CENTRO TECNOLÓGICO GUADAIZA**

##### **MIJAS**

##### **MI.1 CENTRO LOGISTICO DE MIJAS**

##### **MI.2 PARQUE EMPRESARIAL DE MIJAS**

##### **MI.3 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCIÓN DE MIJAS**

##### **OJEN**

##### **PARQUE EMPRESARIAL DE OJEN**

##### **MANILVA**

##### **MA.1 PARQUE ARQUEOLÓGICO "CASTILLO DUQUESA"**

##### **MA.2 PARQUE ARQUEOLÓGICO "CASTILLO ALCORRIIN"**

##### **ESTEPONA**

##### **E.1 CENTRO SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Ciprés)**

##### **E.2 SOCIAL-CULTURAL (La Cala)**

##### **E.3 SOCIO-CULTURAL DEPORTIVO (Caniquiqui)**

##### **E.4 CENTRO DE TRANSPORTES ESTEPONA**

##### **E.5 CIUDAD DEL CONOCIMIENTO (Saladavieja)**

##### **E.6 SOCIO-CULTURAL EDUCATIVO (Guadalobón)**

##### **E.7 CENTRO HOSPITALARIO DE ALTA RESOLUCIÓN DE ESTEPONA**

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

### **A. Los equipamientos deportivos en suelos no urbanizables.**

- La autorización de un Campo de Golf llevará implícito el cumplimiento de todas las especificaciones contenidas en los distintos suelos no urbanizables o protegidos en donde se ubicarían estas instalaciones deportivas según las determinaciones del presente documento del POT.
- Se acompañará la iniciativa de un "Estudio de Ordenación paisajística" con el medio natural circundante.

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

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

Además deberán cumplir las siguientes condiciones:

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

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

### **B. Los Puertos Deportivos.**

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

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

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

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

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

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

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63