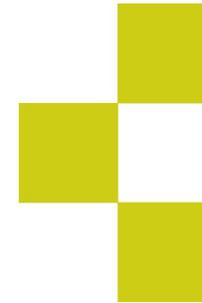


MEMORIA DE ORDENACIÓN





# ÍNDICE



*Pág.*

<b>FINALIDADES DEL PLAN</b>	<b>55</b>
<b>OBJETIVOS DEL PLAN</b>	<b>57</b>
<b>ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN</b>	<b>61</b>
1. BASES DEL PLAN	61
2. ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN	62
<b>DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN</b>	<b>65</b>
1. SÍNTESIS DE LA ORDENACIÓN	65
2. LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO TERRITORIAL	67
3. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LOS USOS URBANOS	72
4. LA ARTICULACIÓN INTERNA DEL ÁMBITO Y SU INTEGRACIÓN CON EL EXTERIOR	76
5. CONFIGURACIÓN Y ORDENACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO Y RECREATIVO	83
6. LA PREVENCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	95
7. EL TERRITORIO DE LA ENERGÍA	95
8. LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y DE TELECOMUNICACIÓN	97



## FINALIDADES DEL PLAN



Este Plan se inicia con el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, en el cual se establecen como finalidades u objetivos generales los siguientes:

- Asegurar la integración territorial del Campo de Gibraltar en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
- Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan tanto con las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, como con las que se establezcan para el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda.
- Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.
- Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Campo de Gibraltar y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.

- Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.
- Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.
- Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos suelos urbanos.



## OBJETIVOS DEL PLAN



El potencial económico y territorial del Campo de Gibraltar descansa, por un lado, en su posición geoestratégica y, por otro, en su calidad climática y ambiental.

El primer factor ha sido aprovechado, en las últimas décadas, como soporte de una gran factoría-isla de producción energética y productos químicos y un gran centro de organización del tráfico marítimo de contenedores. En el futuro esta favorable posición, entre mares y entre continentes, debe articularse con el territorio peninsular y aprovechar todo su potencial para dar cabida a múltiples actividades transformadoras y logísticas relacionadas con los tráficos intercontinentales.

El segundo factor, la bondad climática, unida a la calidad del patrimonio natural y cultural de este territorio, debe ser aprovechada en la forma que mejor convenga al interés general, dando lugar a aprovechamientos productivos, generadores de empleo y riqueza y de un tejido social maduro y productivo, en un contexto de elevada calidad de vida.

La propuesta de ordenación de este Plan tiene por objeto preparar este territorio para los retos que le plantea el nuevo modelo económico y territorial del siglo XXI. Para ello es preciso adoptar medidas que contengan y reorienten las tendencias de transformación más intensas en el corto plazo, las cuales pueden proporcionar altos beneficios económicos y sociales con agilidad y eficacia pero que pueden ser igualmente generadoras de disfunciones en la estructura territorial a medio y largo plazo.

El carácter de territorio-isla que ha definido el especial esquema de conexiones del ámbito (fuertes relaciones por mar y débiles y difíciles por tierra) durante las últimas décadas, inicia un proceso de sustitución por un complejo entramado de relaciones económicas, territoriales y sociales, en el cual el Campo de Gibraltar tiene una función básica de nodo. Estas relaciones están soportadas por transporte aéreo, marítimo, ferroviario y viario. El gran cambio que se está operando requiere una ordenación territorial que articule correctamente las diferentes funciones y que optimice el aprovechamiento de las nuevas oportunidades.

Frente a este potencial territorial de medio y largo plazo, en la dinámica actual adquiere un gran protagonismo el crecimiento de la demanda de promociones inmobiliarias residenciales ligadas a viviendas estacionales y a los residentes climáticos. Ante esta tendencia, el Plan de Ordenación del Territorio plantea criterios para la ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana, su patrimonio territorial y sus recursos productivos del futuro, asegurando un cambio de modelo del espacio turístico, orientando los nuevos sectores urbanos hacia una estructura productiva basada en establecimientos turísticos reglados y actividades de diverso tipo que fundamenten su competitividad en la diferenciación basada en los atractivos naturales, culturales y paisajísticos del Campo de Gibraltar. En este sentido, el Plan establece nuevas fórmulas para la activación territorial de espacios dotados de gran singularidad y atractivo paisajístico.

Por otro lado, este territorio ha jugado un papel muy especial en el espacio de la energía. La Bahía ha proporcionado el soporte para instalaciones básicas de obtención de energía eléctrica a partir de combustibles fósiles (carbón, fuel y gas) y de obtención de combustibles a partir del petróleo. En las próximas décadas este modelo energético será sustituido por uno nuevo, donde ocuparán un papel relevante las energías renovables, los ciclos combinados y la adaptación del espacio construido a un nuevo escenario de ahorro y eficiencia energética, con los nuevos materiales adaptados al clima mediterráneo como protagonistas de la urbanización y la edificación.

Por último, el Plan afronta el reto histórico de reestructurar el Arco de la Bahía y generar un marco supralocal de usos, servicios supramunicipales y redes, en el cual se integren las ordenaciones urbanas de los cuatro municipios ribereños (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción). En esta nueva propuesta de estructura urbana ocupan un papel básico en el sistema relacional tanto los transportes públicos, como la red de espacios libres metropolitanos.

A estos efectos, son objetivos del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar los siguientes:

1. DESARROLLAR EL POTENCIAL TERRITORIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR Y FAVORECER SU CONSOLIDACIÓN COMO GRAN NODO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICO DEL SUR DE EUROPA.
2. POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES, DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES Y DE LAS DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS.
3. PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS RESIDENCIALES Y TURÍSTICOS.
4. ORDENAR LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.
5. PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES.



## Objetivo 1

### DESARROLLAR EL POTENCIAL TERRITORIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR Y FAVORECER SU CONSOLIDACION COMO ESPACIO PRODUCTIVO Y GRAN NODO DE TRANSPORTE Y LOGISTICO DEL SUR DE EUROPA

El Campo de Gibraltar ocupa una posición geoestratégica de trascendencia permanente a lo largo de la historia, que se está revalorizando en el nuevo contexto mundial de relaciones. Durante décadas el Puerto de Algeciras ha tendido a funcionar como un poderoso organizador de flujos de transporte marítimo, pero con un bajo nivel de conexión con su hinterland. También sus industrias portuarias, han aprovechado las conectividades marítimas para aprovisionamiento de materias primas, pero no han optimizado su integración en el territorio.

El Plan debe acometer una misión histórica para este ámbito, resolviendo los déficits de estructuración del puerto con su territorio y ordenando la consolidación como espacio productivo de significación global, vinculado a las funciones de transporte y logísticas, así como a las nuevas actividades energéticas y transformadoras que emerjan y se desarrollen en el siglo XXI.

Además, este ámbito dispone de potenciales endógenos de producción primaria, apoyados en la climatología, la disponibilidad de agua y su propia estructura productiva que requieren una optimización de sus oportunidades.

## Objetivo 2

### POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES, DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES Y DE LAS DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS

La Bahía de Algeciras es hoy un complejo urbano vinculado, por un lado, a un fenómeno decisivo en el desarrollo económico del siglo XX (el aprovechamiento energético y químico de los combustibles fósiles) y, por otro, a un factor que tendrá una papel creciente en la próxima década, el espacio geoestratégico del Estrecho de Gibraltar.

El propósito de este Plan es crear las mejores condiciones para que se aprovechen las oportunidades como territorio nodal en las relaciones continentales

mediante la integración plena del Puerto en el sistema de transportes español y en su hinterland regional. Para ello, el Plan plantea un esquema de infraestructuras articuladas en los diferentes modos de transporte: ferroviario, viario, marítimo y aéreo. Asimismo, el Plan apuesta por la potenciación del transporte público de viajeros, tanto en las relaciones de largo recorrido, como en las de carácter metropolitano.

El Campo de Gibraltar ha mejorado su posición territorial con la puesta en servicio de la autovía A-381 (Jerez-Los Barrios), que articula este ámbito con el eje del Guadalquivir y la Meseta. Esta gran iniciativa infraestructural debe ser adecuadamente integrada por el Plan en la red viaria de alta capacidad y articulada con el resto de las redes de transporte.

El Plan establece, además, el esquema de articulación que permite una adecuada accesibilidad a las distintas partes del territorio del Campo de Gibraltar y prevé un modelo territorial de distribución y acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal, cuya localización debe ser definida de forma tal que estos equipamientos estén bien estructurados y regularmente repartidos en el territorio.

El reforzamiento de la cohesión territorial de la aglomeración urbana se completa con la definición de una red territorial de espacios libres de valor ambiental, articulada con los espacios urbanos, residenciales, industriales, turísticos y recreativos.

## Objetivo 3

### PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS URBANOS Y TURÍSTICOS

Las demandas privadas de suelo para promoción inmobiliaria residencial son cuantiosas y superan, con mucho, las necesidades vegetativas y las ligadas al desarrollo endógeno del territorio. Esta presión actúa sobre las estructuras territoriales, forzando sus capacidades y alterando la configuración conveniente de sus estructuras. Estas demandas tienden a limitar, además, otros usos productivos (establecimientos empresariales) que no ofrecen rentabilidades tan altas a corto plazo como la promoción inmobiliaria residencial.

El Campo de Gibraltar dispone de excelentes condiciones para el desarrollo de iniciativas turísticas que aprovechen el buen clima, la fuerza de sus paisajes na-

turales, la significación y espectacularidad del Estrecho y los recursos culturales y antropológicos de la zona. Estas condiciones no han sido aprovechadas suficientemente hasta la fecha.

El Plan debe garantizar una progresiva adaptación del desarrollo urbano a las necesidades de nuevas viviendas y nuevos equipamientos, al ritmo de formación de nuevos hogares, tanto por crecimiento vegetativo y modificación de pautas sociales, como por la llegada de la población inmigrante laboral que acude atraída por el desarrollo económico del ámbito.

El espacio de la Bahía de Algeciras debe disponer de un marco de ordenación supramunicipal que le permita reestructurar usos centrales y redes para recomponer de forma radical la negativa situación actual.

El Plan debe establecer los criterios de actuación generales para regular el desarrollo urbanístico, garantizando las dotaciones de equipamientos y servicios y el respeto a los valores ambientales y paisajísticos del territorio. Asimismo, el Plan determina los criterios que orienten el desarrollo de los usos turísticos ligados a establecimientos empresariales.

#### Objetivo 4

### SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

El esquema productivo de la Bahía de Algeciras está fuertemente ligado a la energía debido a las facilidades de su acceso marítimo y a la disponibilidad de suelo en la costa marismeña preexistente. Ambos factores facilitaron la implantación de instalaciones de producción de energía eléctrica (centrales térmicas de carbón, de fuel-gas y, más recientemente, de ciclo combinado) y refinería de productos petrolíferos. Además, este territorio es un nodo en la red intercontinental de transporte de energía enlazando en Tarifa dos cables de conexión de energía eléctrica con Marruecos y un gasoducto.

En el nuevo modelo de generación de energía, las renovables ocupan un lugar preferente y el Campo de Gibraltar dispone de unas condiciones excepcionales en recursos básicos: viento y sol, a los que podría añadirse la biomasa.

El Plan debe establecer las condiciones de ordenación para el nuevo modelo energético del siglo XXI, propiciando el mantenimiento del protagonismo del Campo de Gibraltar en el escenario de producción energética no contaminante, de manera que se configure como un factor generador de empleo y riqueza compatible con la calidad de vida en la zona y con la conservación de su rico patrimonio natural.

Por último, el Plan asume el objetivo de sentar las bases para que la densa malla de líneas eléctricas se integre en el territorio y viabilice la recuperación de un espacio estratégico para la reestructuración urbana del Arco de la Bahía.

#### Objetivo 5

### PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES

El Campo de Gibraltar es un espacio que alberga un valioso y diverso patrimonio territorial, con destacados valores ambientales, paisajísticos y culturales. De hecho, la mayor parte del ámbito está incluida en espacios protegidos por la normativa ambiental, destacando el Parque Natural del Estrecho y el sur de los Alcornocales.

El Plan establece las medidas necesarias para lograr que las intervenciones sean plenamente respetuosas con las características de este territorio; evitando inserciones que dañen un paisaje muy humanizado en la costa pero sujeto a patrones de integración con el medio natural; y salvaguardando los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica del Campo de Gibraltar.

Además de su protección, el Plan debe buscar la puesta en valor de estos espacios naturales, especialmente los ligados a la costa por sus mejores condiciones para el uso público, así como mejorar la integración entre espacios naturales litorales e interiores.

El Plan asume también como contenido propio la identificación y desarrollo de actuaciones de mejora y conservación de los recursos histórico-culturales y la posible adecuación de instalaciones para su aprovechamiento turístico o recreativo.

# ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN



## 1. Bases del Plan

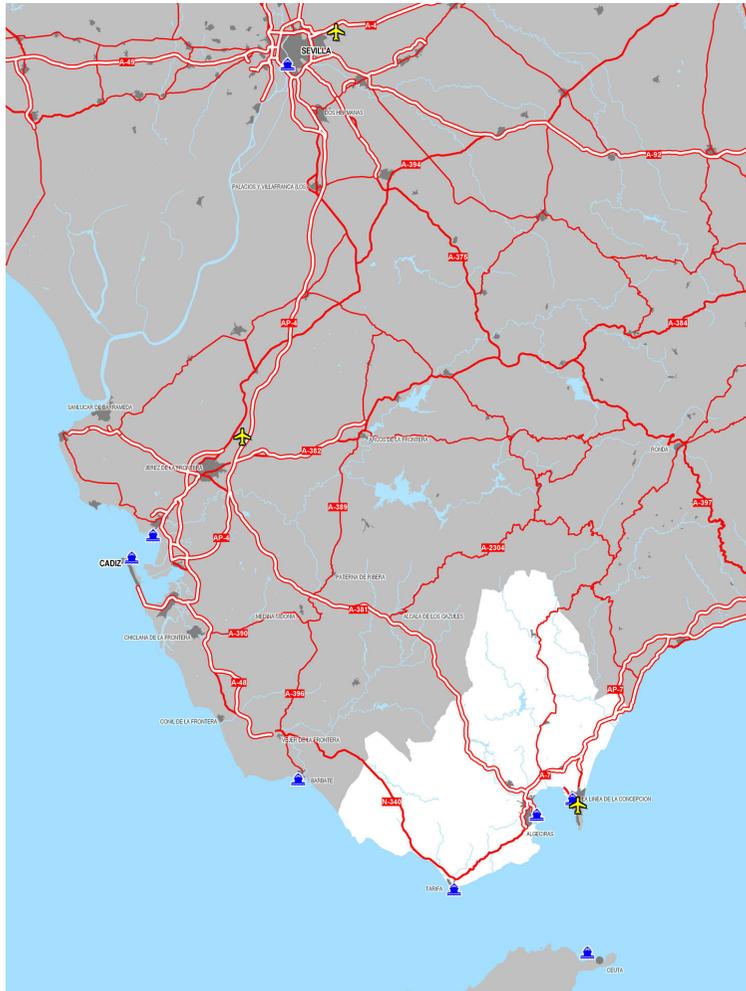
El Campo de Gibraltar es un territorio sometido a procesos muy dinámicos y con expectativas de transformación de gran alcance geoestratégico. Los procesos y las expectativas más destacados son:

- *La configuración de un nuevo modelo industrial y logístico* en torno a la posición geoestratégica del Estrecho y las nuevas oportunidades del modelo productivo emergente.
- *El incremento histórico de las relaciones intercontinentales, especialmente las correspondientes a Europa-África.* Independientemente de la articulación de estas relaciones mediante enlace fijo ó puente marítimo, esta intensificación tendrá grandes consecuencias en la ordenación del territorio de este ámbito.
- El agotamiento de las posibilidades de una acumulación de usos urbanos, portuarios e industriales en el *Arco de la Bahía, carentes de estructura urbana y de modelo de ciudad.*
- *La configuración de un nuevo espacio turístico,* compartido con el litoral gaditano, por el noroeste, y una progresiva articulación del litoral mediterráneo del Campo de Gibraltar como territorio residencial y turístico, por el este.

- Un desarrollo muy potente en las décadas anteriores de distintos *fenómenos residenciales ligados al ocio,* desde la segunda residencia más convencional en Andalucía, veraneo nacional en Atlanterra, a las fórmulas residenciales con presencia de usuarios variable y discontinua de Sotogrande y otras urbanizaciones colindantes de la zona del Guadiaro. Estos distintos crecimientos tienen orígenes y lógicas de desarrollo muy diferentes, pero todos ellos son consecuencia de la creciente valorización de los recursos territoriales existentes y de la mejora de la accesibilidad y de la aparición de las primeras oleadas de compradores de viviendas de origen extranjero con planteamientos de uso de primera residencia, tras la consolidación de los selectos contingentes de las urbanizaciones de lujo.

Partiendo del diagnóstico realizado y para dar respuesta a estos retos, las bases sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

- a) Abordar la reestructuración urbana del Arco de la Bahía en una perspectiva de integración supramunicipal de todos sus componentes y mejorando sustancialmente su integración territorial.
- b) Establecer un esquema ajustado y equilibrado de las infraestructuras que completen y garanticen el buen funcionamiento de las redes territoriales, sin que se generen efectos desequilibrantes indeseables o disfunciones urbanas y en las propias redes territoriales.
- c) Otorgar carácter prioritario al tratamiento de los crecimientos del espacio residencial asociados a la satisfacción de las necesidades de vivienda de escala metropolitana en condiciones que contribuyan a reforzar la estructura urbana y la cohesión territorial. El resto de los nuevos desarrollos urbanos deben estar plenamente justificados por su capacidad de generar espacios productivos, que contribuyan de forma eficaz a la generación de empleo y tejido empresarial.
- d) Asegurar el correcto aprovechamiento de los valiosos recursos territoriales escasos, especialmente los litorales, optimizando su orientación de aprovechamiento hacia las opciones de mayor interés general desde el punto de vista económico, social y ambiental y garantizando un ritmo de transformación que no genere disfunciones en los procesos territoriales.



- e) Orientar la movilidad hacia el sistema de transporte público y reforzar los sistemas de los modos con menor consumo de recursos y energía y menos contaminantes.
- f) Facilitar la pervivencia de los valores territoriales asociados al medio rural, mediante una integración gradual y progresiva de las transformaciones urbanas y adaptadas a las condiciones locales.

- g) El sistema urbano deberá mantener el modelo de ciudad compacta y desarrollar modelos de adaptación a las condiciones del territorio para optimizar su metabolismo urbano, reduciendo al máximo las necesidades de agua y energía y la generación de residuos.
- h) Asegurar el despliegue de los componentes estratégicos del papel del Estrecho de Gibraltar en las relaciones intercontinentales en todo su potencial, cuando se den las condiciones para ello.

## 2. Estrategias de actuación

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

1. En relación con los recursos territoriales.
  - La protección de los elementos paisajísticos, ambientales y culturales referentes del Campo de Gibraltar y las condiciones para el desarrollo turístico de carácter rural y recreativo.
  - La configuración de una red territorial de espacios acondicionados para el uso recreativo y disfrute de la naturaleza.
2. En relación con el incremento de la cohesión territorial.
  - La adecuada jerarquización de los equipamientos de nivel supramunicipal, y la racionalización de su distribución en el territorio.
  - El acceso a los servicios públicos de carácter supramunicipal mediante una elección de emplazamiento de estos equipamientos que contribuya a reforzar la centralidad y en zonas con facilidades para una buena conexión con los sistemas de transporte público.
  - La identificación y adecuación de un sistema metropolitano de espacios libres, basado en parques fluviales como componentes de cualificación ambiental de los entornos urbanos, asimilación de las demandas sociales de espacios recreativos cualificados y como espacios de transición urbano-rural y en parques metropolitanos de uso público, ligados a los anteriores.



### 3. En relación con el sistema de asentamientos y la aglomeración urbana.

- La creación de condiciones favorables a la configuración de una estructura urbana en el Arco de la Bahía que mejore la articulación del inconexo conjunto de funciones residenciales, industriales, logísticas y comerciales, facilitando la configuración de un marco en el cual los municipios puedan desarrollar sus propias políticas urbanísticas.
- El desarrollo ordenado de los usos litorales para el mejor desenvolvimiento de las actividades económicas, el aprovechamiento del potencial residencial y de referencia urbana del borde costero de la Bahía y la fructífera relación puerto-territorio.
- Crecimientos urbanos.
- El impulso al desarrollo de las actividades productivas industriales, logísticas y comerciales mediante el desarrollo de zonas productivas de interés supramunicipal que propicien una relación no conflictiva con el resto de las funciones urbanas.

### 4. En relación con la articulación territorial interna y con el exterior del ámbito.

- La mejora de condiciones para incrementar la contribución territorial a la consolidación del Estrecho de Gibraltar como nodo mundial del transporte.
- El establecimiento de un sistema de transportes intermodal (viario, ferroviario, marítimo) y una red viaria jerarquizada que mejore la conexión con el exterior y permita una adecuada accesibilidad a las distintas partes del Campo de Gibraltar.
- La potenciación de un nuevo modelo de movilidad metropolitano basado en el transporte público de pasajeros y que posibilite los desplazamientos en medios no motorizados.

### 5. En relación con los usos industriales, logísticos y portuarios.

- La definición de áreas de reserva estratégicas ligadas a las conexiones con África y a las oportunidades de nuevas actividades industriales y de servicios empresariales relacionadas con el nuevo modelo productivo.



- La identificación de zonas de interés supramunicipal para la localización de actividades productivas, logísticas e industriales y al desarrollo de actividades productivas vinculadas al nuevo modelo energético.
- La integración territorial del espacio portuario y la búsqueda de la optimización de sus oportunidades.

### 6. En relación con el desarrollo turístico.

- El incremento del potencial turístico del interior favoreciendo la implantación de instalaciones turísticas y el desarrollo de las actividades recreativas y de ocio.
- La diferenciación de modelos territoriales. Estableciendo para el litoral mediterráneo un modelo equilibrado de espacio urbano turístico, mientras que en el litoral atlántico se plantea la ordenación de un modelo natural-turístico.
- La efectiva incorporación de los principales recursos territoriales de interés turístico al programa de estancia de los visitantes mediante la promoción de áreas de activación territorial en un contexto de actividad desestacionalizado y de flujos no masificados.

- La identificación de zonas de interés supramunicipal para la dinamización turística que sean capaces de implantar nuevos modelos urbanos de espacio turístico basados en un denso y estable tejido empresarial que preste servicios de diverso tipo.
  - La identificación de zonas que gozan de unos importantes activos territoriales de carácter natural, cultural y paisajístico, las cuales son objeto de protección por los instrumentos sectoriales correspondientes y que requieren de una intervención eficaz y coordinada de las administraciones para activar turísticamente estos activos, sin menoscabo de su conservación.
  - El mantenimiento de las características del litoral, evitando la formación de un continuo urbanizado, mediante la protección de los espacios de mayor valor territorial y la priorización de los usos turísticos y recreativos en la Zona de Influencia Litoral.
7. En relación con las actividades agrarias y el uso recreativo del medio rural.
- La consolidación de la actividad agraria en las vegas de regadío y espacios apropiados para la actividad ganadera.
  - La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los usos recreativos que permitan valorizar el abundante patrimonio territorial existente.
8. En relación con las infraestructuras energéticas.
- La definición del territorio de la energía y de nuevas condiciones de relación entre factores territoriales y oportunidades energéticas de origen renovable, facilitando su implantación y optimizando su integración en el territorio.
9. En relación con los riesgos naturales y la sostenibilidad de las actuaciones urbanísticas.
- La reducción de los riesgos naturales y tecnológicos mediante medidas de protección y de control de los usos del territorio.
  - La determinación de criterios de sostenibilidad para la inserción ambiental de las actuaciones de interés territorial.
10. En relación con las infraestructuras ligadas al metabolismo urbano y a la telecomunicación.
- La consolidación de las redes asociadas a la gestión integral del ciclo del agua para garantizar los suministros, mejorar su calidad e incrementar el ahorro del recurso y su reutilización.
  - La inserción territorial de las instalaciones que permiten la recogida selectiva y tratamiento de los residuos, tanto en sus escalas intermedias, como finales.
  - El establecimiento de los criterios de implantación de las instalaciones de telecomunicación para la protección del paisaje.

## DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN



### 1. Síntesis de la ordenación

El Plan aborda la ordenación del ámbito a escala supramunicipal para afrontar al mejor aprovechamiento de las potencialidades de desarrollo existentes, sin merma de su capital territorial, y para resolver disfuncionalidades derivadas de una larga etapa de crecimiento urbano y productivo carente de un modelo apropiado para este territorio.

Las potencialidades provienen de su privilegiada posición geoestratégica, entre dos mares y dos continentes. Esta posición nodal a nivel mundial ha sido generadora de asentamientos urbanos y relaciones sociales y económicas de diferente tipo a lo largo de la historia y en época más reciente. La intensificación de relaciones globales propias del siglo XXI va a reforzar estas relaciones, especialmente en el caso de las correspondientes a Europa y África, revalorizando la posición de este territorio.

Por ello, el Plan revisa y refuerza las previsiones de las redes de infraestructuras de transportes tanto de pasajeros como de mercancías y establece las medidas para asegurar que, en el futuro, se dispondrá de recursos territoriales para nuevas infraestructuras aeroportuarias, que permitan dar respuesta a las posibles necesidades de apoyo a un enlace fijo con África o para disponer de una adecuada relación entre las instalaciones portuarias y el territorio del Campo de Gibraltar.



Desde los años sesenta la bahía de Algeciras ha cumplido un papel básico en la configuración y funcionamiento de la red de ciudades y de los espacios industriales españoles. Las instalaciones energéticas, la obtención de productos químicos y la función logística son ingredientes sin los cuales no se hubiera producido el despegue urbano-industrial de nuestro país. Sin embargo, este modelo ha alcanzado los límites de sus posibilidades de expansión y sostenimiento, por agotamiento de materias primas y por la inviabilidad ambiental de la acumulación de residuos. En estos años se está gestando a nivel mundial un nuevo modelo energético y productivo y la estructura urbano-productiva de la bahía de Algeciras debe aspirar a cumplir un papel relevante en el mismo. Por ello, junto a la revisión de los fundamentos de la estructura urbana actual, se adoptan medidas de previsión para los citados esquemas de infraestructuras y estableciendo reservas de suelo en Facinas, Botafuegos y Santa Rosa, que responden tanto a las necesidades pendientes de concreción del nuevo modelo productivo, como a las necesidades logísticas del nodo estratégico intercontinental.

La declaración y desarrollo del Polo de Desarrollo del Campo de Gibraltar ha plasmado en el Arco de la Bahía un modelo de grandes piezas urbanas y pro-

ductivas yuxtapuestas y con una escasa o nula estructura de integración urbana o relacional. Mientras el nivel de expansión de intensidad de los flujos relacionales lo permitió, el Arco de la Bahía funcionó como soporte pasivo de funciones urbanas y productivas acumuladas. Pero este modelo está totalmente agotado y ha creado una situación de muy compleja reversibilidad y que genera múltiples disfuncionalidades. La solución, en ningún caso, puede venir de una suma los planeamientos urbanísticos de los cuatro municipios de la Bahía (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción).

El Plan trata de poner las bases de una nueva estructura urbana con los siguientes ingredientes:

- Establecimiento y potenciación de un nuevo esquema de centralidad basado en el reforzamiento del potencial de las entidades urbanas de mayor nivel (Algeciras y Las Línea) y configuración de un nuevo área de centralidad en la zona de Cortijillos (Los Barrios) que sirva de germen a una estructura urbana moderna y compleja donde se hibriden funciones residenciales, equipamientos supralocales, dotacionales públicas y de servicios terciarios en modelos compactos y ordenados.
- Creación de un eje estructurante relacional y emblemático en torno a la actual N-340, que pasaría a funcionar como gran avenida organizadora de la macro-ciudad del Arco de la Bahía.
- Reforzamiento de los sistemas de transporte público en el Arco de la Bahía, con un sistema de tipo tranviario, con la posible incorporación de servicios marítimos internos a la Bahía y con una mejora y refuerzo de los servicios de autobuses y ferroviarios de cercanías.
- Establecimiento de dos parques fluviales, Palmones y Guadarranque, y protección de los componentes básicos identitarios de esta estructura urbana: los dos principales cauces fluviales citados, el borde de la Bahía y los referentes elevados: Getares y sierra Carbonera. Los parques fluviales funcionan como grandes espacios libres estructurantes del Arco de la Bahía que deben facilitar un nuevo tipo de relaciones urbano-rurales donde conviven espacios de uso público y privados no urbanizados, dotados de grandes parques de uso público de escala metropolitana.

El otro gran proceso territorial del Campo de Gibraltar está relacionado con la bondad climática y la calidad y singularidad paisajística. En los últimos treinta años se han ido desarrollando diferentes modelos de aprovechamiento del potencial de este ámbito para atraer visitantes estacionales, ocasionales o recurrentes, e inclusive residentes semipermanentes en urbanizaciones de alto nivel.

En la parte final del río Guadiaro y el litoral comprendido entre su desembocadura y la Línea se ha implantado un modelo de urbanización, con buenas dotaciones de servicios y de instalaciones deportivas al aire libre, campos de golf, campos de polo y navegación deportiva, que constituye un referente europeo de alta calidad y que son el soporte de gran número de empleos estables durante todo el año, tanto en el mantenimiento de urbanizaciones y servicios domésticos, como en los establecimientos hoteleros y en los destinados a otros servicios y actividades.

En torno al éxito de esta experiencia han surgido en los últimos años múltiples iniciativas de promoción de urbanizaciones con intención de replicar el modelo, aunque es dudosa la viabilidad de una reproducción significativa del mismo modelo sin que se diluyan los beneficios económicos y sociales del espacio actual.

El Plan considera que este gran espacio, desarrollado en tipología urbanística de baja densidad, está necesitado de una articulación en todo su frente litoral, configurando una nueva estructura urbano-turística, denominada Territorio Turístico Mediterráneo. Esta nueva estructura urbana de escala supramunicipal debe ser capaz de contener y evitar los riesgos de conurbación, canalizar las tendencias de reconversión hacia residencia principal y lograr un refuerzo significativo de la oferta turística de servicios de alojamiento y de actividades empresariales que den soporte a una estructura productiva competitiva y con capacidad para generar empleo estable y de calidad.

Con este fin, se identifican zonas de desarrollo turístico en Los Pinos (Guadiaro) y y Portichuelos y establece un área de protección para contener los riesgos de conurbación en el alcornocal de Guadalquítón, de excepcional calidad naturalística y paisajística. En la zona de Borondo, se contempla una actuación que posibilite su conservación, compatible con la incorporación de la parte más adecuada de este espacio litoral para reforzar la oferta de uso público para esparcimiento de toda la población urbana del ámbito.



En el litoral atlántico (Tarifa) se está consolidando un modelo de aprovechamiento turístico singular apoyado en los recursos de sol, mar, viento y naturaleza. Junto a este sector en proceso de maduración se registra una intensa demanda residencial para uso veraniego que tiene su plasmación más significativa en el núcleo urbano de Zahara-Atlanterra. Además, este ámbito es el destino de miles de personas procedentes del Arco de la Bahía que utilizan sus playas como espacio recreativo de referencia en fines de semana de primavera y en los meses de verano. Para dar respuesta a estos intensos flujos de demanda el Plan mantiene una estrategia de servicio público especializado que goce de tratamiento preferente en los servicios de carretera por la N-340 y con el establecimiento de nuevos servicios de transporte público marítimo entre la Bahía y Tarifa. Estas vías de acceso se complementan con medios de distribución por los 11 kilómetros de costa entre Los Lances y Valdevaqueros.

El Plan contempla la necesidad de consolidar el potencial de desarrollo turístico ligado a los deportes de viento y de naturaleza, para lo cual establece la composición de usos urbanos del suelo en desarrollo de los Lances y elevar la capacidad alojativa de la zona, junto con las ofertas de servicios a la actividad deportiva, comerciales y de hostelería.

Por último, el Plan da respuesta a la necesidad de proteger los recursos naturales, culturales y paisajísticos mediante el establecimiento de amplias zonas de protección territorial que reconocen valores de significación supralocal y que protegen los potenciales corredores ecológicos y las valiosas relaciones que se ven amenazadas por las tendencias de fragmentación territorial. Conjuntamente con los instrumentos de protección se habilita un nuevo instrumento de intervención en la ordenación territorial denominado Áreas de Activación Territorial localizadas en zonas de una especial acumulación de valores y singularidad cultural, natural y paisajística y que tiene como finalidad activar su potencial mediante la intervención pública con intervenciones compatibles con la conservación y con desarrollos específicos de mecanismos de coordinación interdepartamental que sean capaces de incorporar estos recursos a la dinámica social y económica, contribuyen a reforzar el atractivo del ámbito y contribuyendo a su conservación mediante la valorización socioeconómica de los recursos.

De acuerdo con los objetivos del Plan y las estrategias planteadas se establece la siguiente ordenación territorial del Campo de Gibraltar:

Epígrafe	Objetivo relacionado
LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO TERRITORIAL	1 y 5
EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LOS USOS URBANOS	1, 2, 3 y 5
LA INTEGRACIÓN Y LA COHESIÓN DEL ÁMBITO Y SU ARTICULACIÓN CON EL EXTERIOR	2
LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO Y RECREATIVO	1, 2 y 3
LA PREVENCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	1, 2 y 5
LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA ENERGÍA	1, 4 y 5
LAS INFRAESTRUCTURAS LIGADAS AL METABOLISMO URBANO Y LAS DE TELECOMUNICACIÓN	3 y 5
<i>Objetivo 1. Desarrollar el potencial territorial del Campo de Gibraltar y favorecer su consolidación como gran nodo de transporte y logístico del sur de Europa.</i> <i>Objetivo 2. Potenciar la articulación territorial externa e interna mediante la mejora de las infraestructuras de transportes, de la red de espacios libres y de las dotaciones de equipamientos.</i> <i>Objetivo 3. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales y turísticos.</i> <i>Objetivo 4. Ordenar las infraestructuras energéticas.</i> <i>Objetivo 5. Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales.</i>	

## 2. La protección y puesta en valor del patrimonio territorial

El Campo de Gibraltar es un territorio con destacados valores ambientales, paisajísticos y culturales, que contrastan con el importante desarrollo de los sistemas urbano, relacional y productivo del Arco de la Bahía. La concentración de determinados usos en esta parte del ámbito y la ausencia de una ordenación apropiada, han generado una acumulación de riesgos ambientales y un deterioro paisajístico en determinados enclaves.

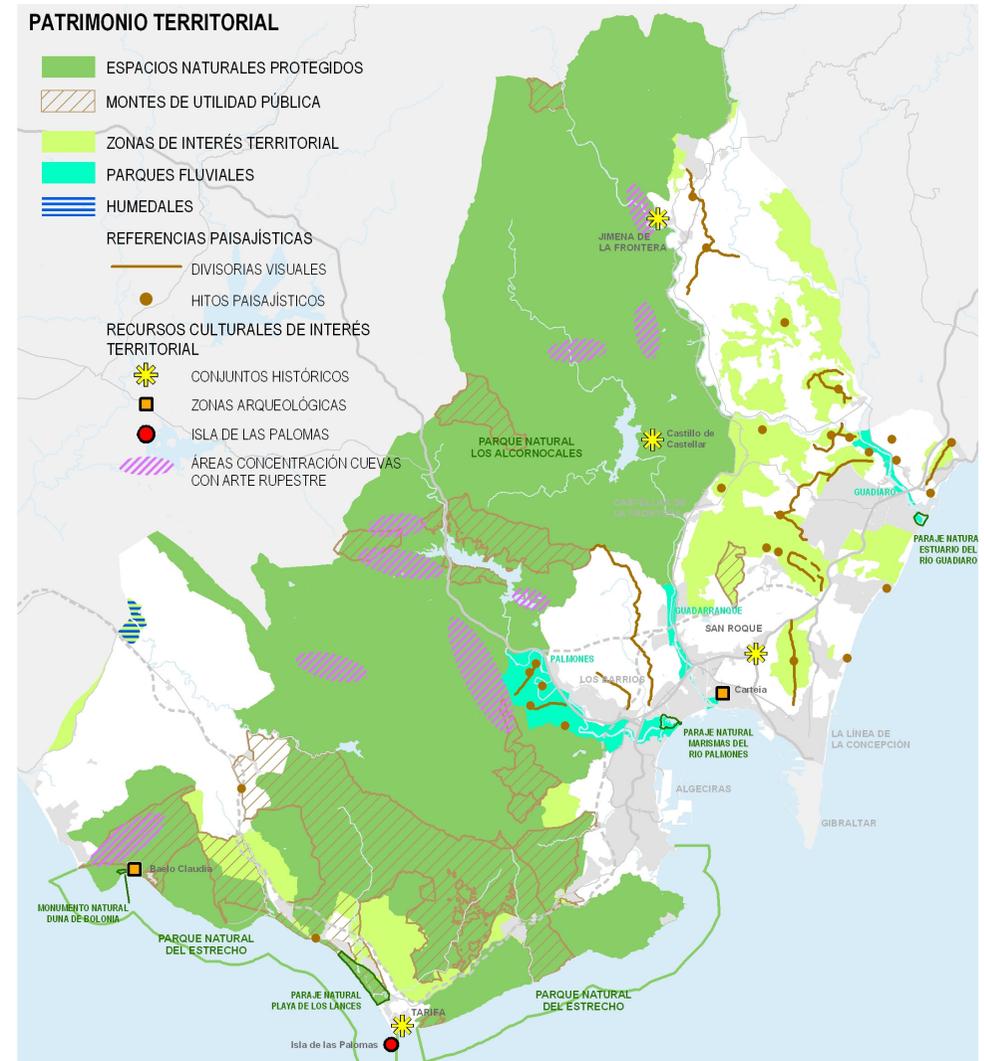
En este contexto, la propuesta del Plan contempla tanto la preservación y mejora de un territorio, donde predomina la presencia de valores naturales, con significativa presencia de patrimonio cultural emblemático y con un paisaje dotado de una gran singularidad, como la reconducción de procesos tendenciales de ocupación del territorio hacia fórmulas de una mayor integración entre usos y de éstos en el territorio. Se propugna, así, un cambio de orientación que propicie la progresiva configuración de una estructura urbana bien relacionada con su territorio y la introducción de criterios ambientales y paisajísticos respecto al medio natural en los procesos decisivos de carácter urbano, turístico e industrial. En un

escenario de futuro, el desarrollo de la Bahía como un espacio capaz de acoger nuevas actividades de calidad, ya sean económicas, residenciales, dotacionales, o de ocio y recreo, debe ir asociado al fortalecimiento de los valores positivos de su medio natural y a la progresiva corrección de los paisajes urbanos degradados.

El Plan establece las medidas necesarias para:

- Reconducir la intervención hacia acciones más respetuosas con las características de este territorio.
- Evitar inserciones que dañen un paisaje muy humanizado pero sujeto a patrones de integración con el medio natural.
- Salvaguardar los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica del Campo de Gibraltar.

Junto a los importantes recursos naturales y paisajísticos del Campo de Gibraltar protegidos por la normativa sectorial, el Plan reconoce, asimismo, el valor patrimonial de las vegas y los elementos integrantes de la red de drenaje natural, así como los bordes costeros, como componentes básicos de la identidad territorial, especialmente aptos para la ubicación de espacios libres y elementos lineales de relación y de conectividad ecológica. El Plan incluye, por tanto, una estrategia de activación del uso público y puesta en valor de estos espacios de interés (mediante el reconocimiento del valor de las actividades agrarias y otras compatibles como la adecuación para actividades de tipo recreativo, didáctico, científico, etc...), como fórmula para la integración de estos espacios en el sistema territorial, garantizando la conservación de sus valores.





*Punta Camarinal. Al fondo, Loma de San Bartolomé y África*

La estrategia de conservación del patrimonio territorial del ámbito se completa con la preservación y recuperación de los espacios libres vinculados al litoral mediante la articulación de varios instrumentos: la determinación del “corredor litoral” (200 m.), el establecimiento de protección territorial en varios enclaves de esponjamiento y/o valores naturales asociados a su posición supra-litoral (Palmones, Portichuelos y Guadalquítón) y la recomendación de estudiar la viabilidad de recuperación de las playas de la Bahía, especialmente El Rinconcillo, por su posición central.

#### ■ Protección de Espacios Naturales declarados y zonas de protección territorial

Cerca del 60% del ámbito se encuentra sometido a régimen de protección especial por la legislación y planificación ambiental al estar incluido en la Ley 2/89 de Inventario de Espacios Protegidos de Andalucía y/o haber sido incorporado a

la Red Natura 2000. A estos espacios cabe añadir algunas zonas que por sus valores ambientales, su posición territorial y/o su interés paisajístico deben ser protegidas frente a los usos que pudieran alterar o degradar sus valores o potencialidades.

La propuesta incluye, por tanto, la identificación de las zonas con un patrimonio territorial relevante, tanto las ya reconocidas por la Administración ambiental como aquellas otras que reúnen otro conjunto de valores por los que deben ser objeto de protección. Su importancia radica en presentar elementos y procesos naturales de especial singularidad e importancia territorial, una localización estratégica a nivel territorial, constituir referencias paisajísticas con gran peso en la escenografía del Campo de Gibraltar y poseer potencialidades como posibles espacios libres de carácter supramunicipal. La configuración de algunos de estos espacios cumple, a su vez, la función de asegurar la conexión ecológica entre la costa y el interior, y la de establecer grandes espacio libres que mejoren la estructura general del espacio turístico del litoral mediterráneo.

El Plan establece, así, los siguientes espacios a proteger bajo la identificación de Zonas de Interés Territorial, incluidas en la protección territorial:

- Cauces y riberas de los principales ríos del ámbito (Jara, Palmones, Guadarranque, Guadalquivir y Guadiaro).
- Manchas forestales de valor naturalístico (alcornocal de Castellar-Pinar del Rey-Alcaidesa, alcornoques costeros de Guadalquivir y de Diente Borondo, acebuchales y matorrales de Jimena de la Frontera y norte del municipio de San Roque, bosques-isla, masas mixtas de Botafuegos -colindantes con el Parque Natural de los Alcornocales y con valores similares a este espacio protegido).
- Referentes paisajísticos del Campo de Gibraltar, entre los que se destacan las sierras litorales (Carbonera, del Arca, Almenara y Chullera).
- El Valle del Santuario, en el municipio de Tarifa, por configurarse como área de concentración de la avifauna migratoria en su paso a través del Estrecho y por su valor paisajístico en el conjunto del tramo litoral de Los Lances-Valdevaqueros.
- Otras áreas de importancia territorial, que por su localización estratégica a nivel territorial, suman diversas potencialidades (espacios libres, potenciación del acceso público al litoral, conectividad ecológica y freno a la conurbación desestructurada).

Además se incluye la protección territorial para los siguientes componentes singulares del valor paisajístico:

- Divisorias visuales, las cuales definen los principales horizontes del ámbito.
- Hitos paisajísticos, conformados por lugares elevados y miradores (cerros, peñones, etc.) y el entorno de elementos patrimoniales y culturales con importancia en el paisaje (torres vigías, faros, etc).
- Los humedales de Laguna de Tarifa y Los Derramaderos, que complementan la medida de protección contemplada en el Plan de Ordenación del Territorio de la Janda, y que tendrán consideración de zonas de interés ambiental-paisajístico.

Junto a éstos, cabe mencionar la protección que el Plan establece mediante otros instrumentos en los espacios conformados por el Corredor litoral y el Sistema de espacios libres vinculados al litoral y a los principales cauces fluviales del ámbito (Parques Fluviales: Palmones, Guadarranque y Guadiaro).

### ■ Protección, restauración y puesta en valor de los paisajes

El Plan concede al paisaje una significación territorial estratégica en el Campo de Gibraltar como valor patrimonial intrínseco, en su calidad de recurso turístico-recreativo, reconociendo su función social e identitaria y como factor para la recualificación del espacio urbano. En relación con este recurso territorial el Plan se plantea actuar con tres enfoques complementarios. En primer lugar identificando los elementos paisajísticos de mayor valor para ir introduciendo criterios de integración paisajística en todos los procesos de transformación y de construcción de nuevas infraestructuras o adecuaciones del medio que regula este Plan; en segundo lugar fomentando la valorización de los recursos paisajísticos a través de medidas de activación territorial de los paisajes y adecuación de itinerarios y miradores; por último actuando sobre los paisajes deteriorados de la bahía de Algeciras para posibilitar su regeneración y potenciando la recualificación de las zonas de mayor significación metropolitana.

El criterio paisajístico (a menudo ligado al ambiental), ha sido uno de los considerados como base de la definición del esquema de protección territorial descrito. En este esquema de protección, también se ha incluido la identificación y preservación de los principales elementos de referencia del paisaje (divisorias visuales, hitos paisajísticos). Además, el Plan establece una serie de determinaciones para regular procesos de transformación en el planeamiento urbanístico, los criterios de trazado y diseño en la red viaria, en infraestructuras con especial incidencia paisajística, como las energéticas y otras que se deben implantar con criterios de integración paisajística en el suelo no urbanizable.

El paisaje ha sido a su vez objeto central en el diseño de una política activa de conservación-uso público y consideración de la articulación territorial (sistema general de espacios libres), tanto en su función recreativa como identitaria, incorporando, además, los atractivos naturales, culturales y del paisaje a la oferta básica del espacio turístico. Esta política activa supera el planteamiento de una ordenación convencional de los usos recreativos y plantea una estrategia de activación territorial mediante la potenciación de la interpretación y el “uso culto”



de los paisajes en aquellos enclaves de valor paisajístico singular: la ensenada de Bolonia, la Isla de las Palomas, los Cerros del Estrecho y el entorno de Castellar-embalse de Guadarranque.



Por último, el Plan se plantea la recuperación de los paisajes degradados, debido a que la gran concentración de usos y actividades industriales en la aglomeración de la Bahía, junto con la inexistencia de criterios adecuados para las zonas residenciales o comerciales, ha provocado la acumulación de elementos desprovistos de interés y atractivo para la identificación ciudadana, marginalizando además los elementos del medio más característicos, como los cauces, el borde marítimo de la Bahía o los conjuntos de vegetación.

Por ello se plantea la conveniencia de actuar de forma coordinada entre la administración autonómica y la local para diseñar un nuevo referente visual para el

conjunto urbano de la Bahía de Algeciras, a través de un Plan Especial supra-municipal en el que se determinen las zonas del paisaje urbano que deben ser intervenidas para corregir su deterioro, minimizar los impactos visuales y recualificar los tramos residenciales de la Bahía. En dicho Plan se establecerán las tipologías de intervención, la identificación concreta de las intervenciones y su forma de obtención de los suelos que resulten necesarios, los instrumentos de intervención y los agentes responsables de ejecutar las mismas. De esta forma se pretende recuperar el potencial de estos espacios urbanos para asumir un papel de mayor cualificación y protagonismo en el futuro desarrollo urbano de la aglomeración.

### ■ Preservación e integración de los recursos culturales

El Campo de Gibraltar cuenta con una variada oferta histórico-cultural que incluye los conjuntos históricos de los núcleos de San Roque, Tarifa, Jimena y Castillo de Castellar, así como numerosos yacimientos arqueológicos y bienes de interés arquitectónico, a los que cabe añadir el Peñón de Gibraltar como elemento geográfico e histórico complementario.

Las propuestas del Plan están orientadas a la identificación de los recursos culturales (antiguos cortijos, eras, molinos, bunkers, etc.) hasta su definitiva incorporación en los catálogos y protección específica por los instrumentos de planeamiento general. Asimismo, se recogen los bienes incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía. Por último, se reconoce la oportunidad de potenciar su integración con otros espacios de interés metropolitano, en especial, con el sistema de espacios libres, y así como su puesta en valor como atractivo turístico y como alternativa en las actividades educativas y de ocio de la población residente.

La propuesta del Plan recoge la definición de los denominados Recursos culturales de interés territorial, los cuales se corresponden con elementos y edificaciones que además de mantener un reconocido valor histórico-cultural, presentan una localización adecuada en relación a su incorporación o cercanía a los espacios libres, parques fluviales metropolitanos e itinerarios recreativos. Se han identificado así, los siguientes Recursos culturales de interés territorial:

- Conjuntos históricos: Jimena de la Frontera, San Roque, Tarifa y Castillo de Castellar.

- Áreas arqueológicas: ciudad romana de Baelo Claudia, ciudad romana de Carteia, sitio arqueológico de Algeciras, necrópolis de El Rinconcillo, dolmen de Facinas y yacimiento del Cerro del Prado.
- Cuevas con representaciones de arte rupestre: XX enclaves con especial manifestación en los municipios de Tarifa, Los Barrios, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera.
- Construcciones defensivas: castillos (Castellar, Torre de la Almoraima, Jimena de la Frontera, Guzmán el Bueno, Torre Cartagena) torres costeras (Torre Almiranta, Torre de los Adalides, Torre del Fraile, Torre de Getares, Torre de Montelatorre, Torre de Entrerrios, Torre Guadiaro, Torre Caída de Guadiaro, Torre del Rocado, Torre de Punta Mala, Torre Nueva, Torre de las Palomas, Torre del Cabo de la Plata, Torre de la Peña, Torre del Rayo, Torre de Guadalmequí, Torre del Cabo de Enmedio); fuertes (Fuerte de San García, Fuerte del Tolmo, Fuerte de San Diego, Fuerte de Santa Bárbara); y los 209 bunkers situados a lo largo de todo el litoral del ámbito de los que se significan como de relevancia territorial los de Carteia, Campamento, Guadiaro, Guadarranque, Guadalquivir, San Enrique y La Línea de la Concepción, a los que se suman los de la Isla de Tarifa, que también incluye varias baterías defensivas.
- Cortijos: La Almoraima, Casa de Porqueriza, Cortijo Tinoco, Cortijo El Españal Bajo, Cortijo El Esparragal, Cortijo Sambana, Cortijo del Puerto, Cortijo de Dientes, Cortijo Don Carlos, Cortijo La Parra, Cortijo El Gordo, Casa Barroso, Cortijo de Almoguer o La Almoguera, Cortijo Grande de Guadarranque, Cortijo Viña El Patrón, Cortijo de La Cuesta del Carpintero, Cortijo de Palmosilla, Cortijo del Pedregoso, Cortijo del Almendral, Casillo del Pinar de Redón, Cortijo La Alcaidesa, Cortijo La Zahonera, Cortijo Mojones Blancos, Cortijo de Guadalquivir, Cortijo Borondo, La Solana, Venta Anchón, Rancho de Venta Anchón, Cortijo La Isla.
- Otros: Faro de Punta Carnero, Faro de Punta Camarinal, Molino del Gaitan, Molino de la Peña, Molino de Rodete, Puente sobre río Guadiaro, Acueducto de El Cobre, Acueducto de San Miguel, Acueductos de Bolonia.

Asimismo, el Plan recomienda que se definan los recursos culturales a integrar en el Espacio Cultural del Círculo del Estrecho, ligado a la presencia de restos

de poblamiento prehistórico en cuevas y abrigos con manifestaciones rupestres y a las construcciones defensivas del litoral.

### 3. El sistema de asentamientos y la ordenación territorial de los usos urbanos

A la vista de las distintas determinaciones recogidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y, considerando las características específicas y particulares de este ámbito, se contemplan los siguientes componentes de la propuesta de ordenación:

- Definición del esquema global de organización urbana:
  - Dos estructuras urbanas complejas, Bahía de Algeciras y el Territorio Turístico Mediterráneo, junto con varios núcleos vinculados, Pelayo a la Bahía y San Enrique al Territorio Turístico Mediterráneo.
  - La estructura rural tradicional de núcleos urbanos reconocible en ambas vertientes, núcleo histórico de Tarifa, núcleo costero de Atlanterra y núcleos históricos rurales de Castillo de Castellar y Jimena de la Frontera, además de los núcleos rurales de Castellar de la Frontera, Facinas, Tahivilla, Almarchal, Zarzuela, Cuartón, San Martín de Tesorillo y San Pablo de Buceite.
  - Núcleos turísticos y residenciales del Estrecho y vertiente atlántica, Zahara-Atlanterra, Lentiscal, Cuartón y Getares, además de otros dos núcleos en formación (Los Lances y Valdevaqueros).
- Configuración de un nuevo espacio de centralidad que contribuya eficazmente a la estructuración urbana del Arco de la Bahía y a la organización territorial del conjunto del ámbito, conformado por ámbitos con capacidad para acoger funciones centrales de servicios públicos y privados, adecuadamente relacionados con la red de transporte público metropolitana.
- Definición y desarrollo de un sistema relacional compuesto por las redes de transporte público, por la red viaria metropolitana y por la red de espacios públicos metropolitanos.

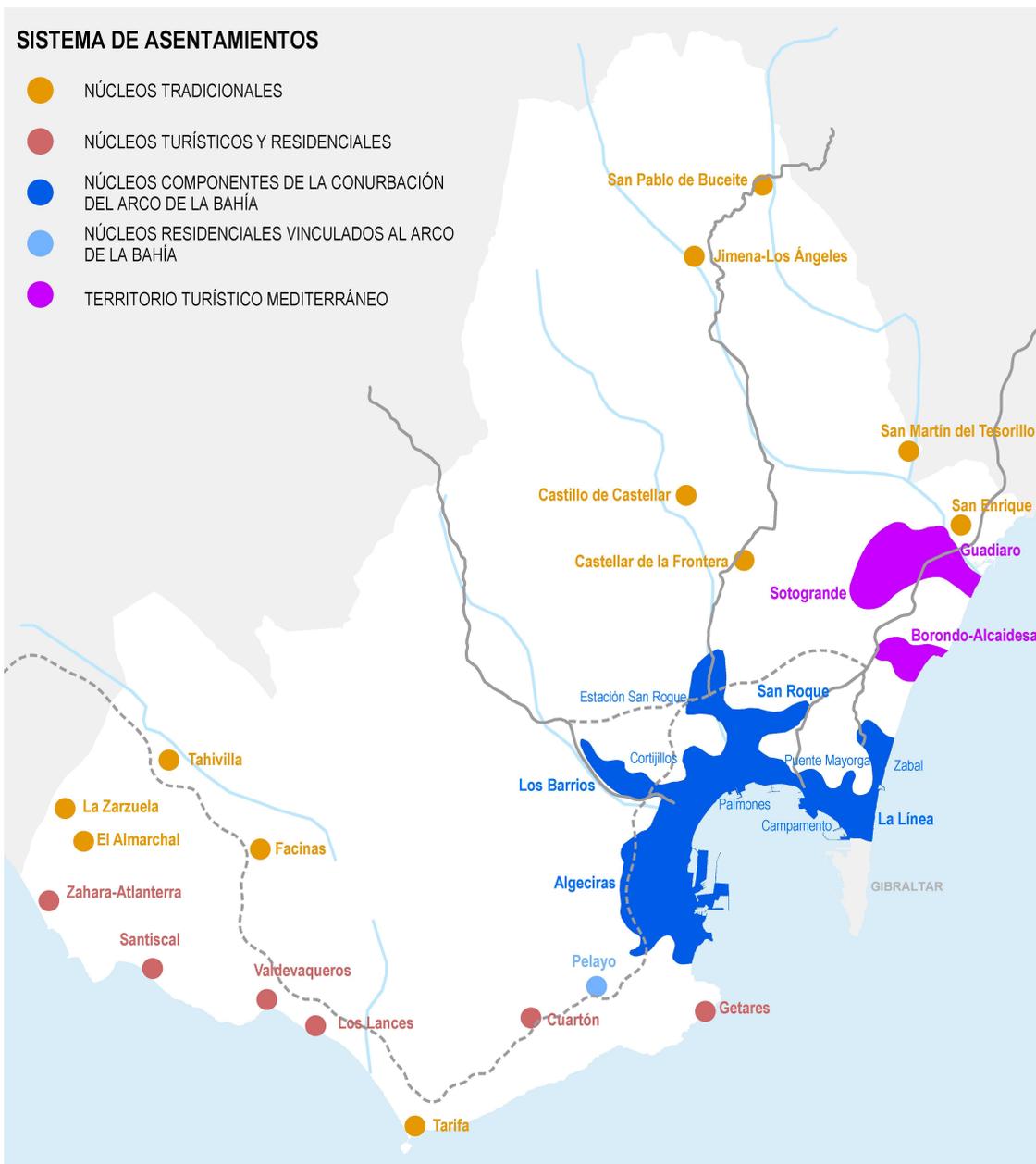


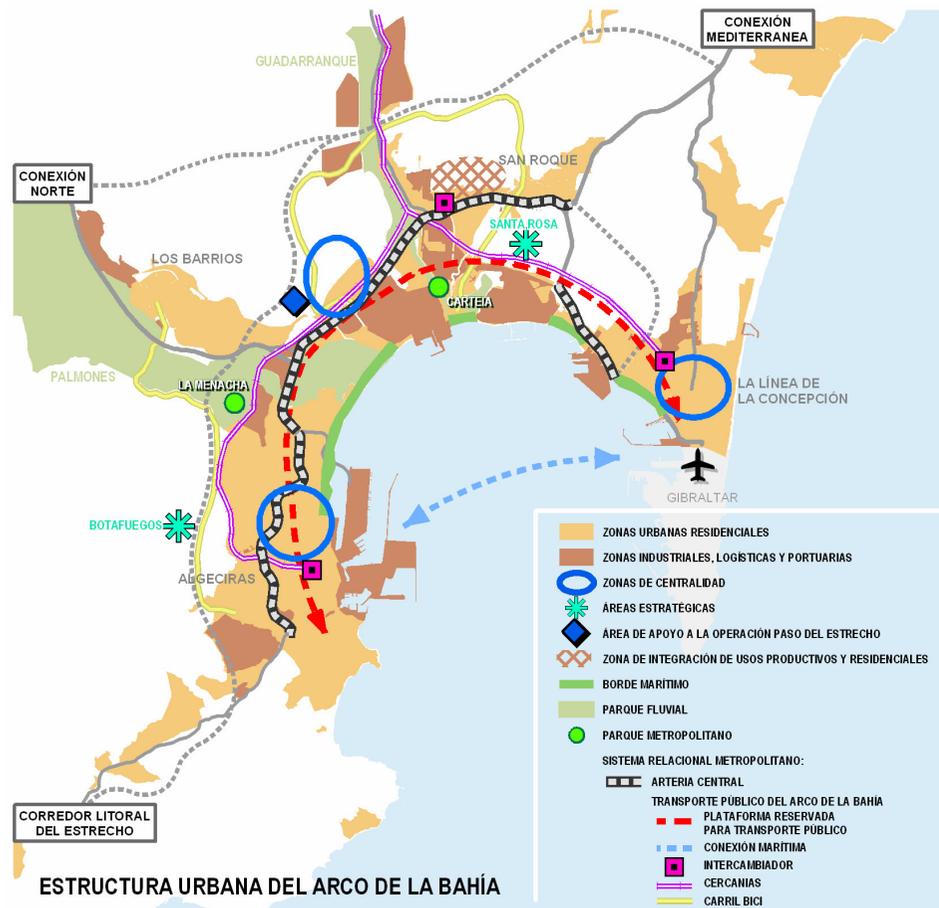
■ El esquema básico del sistema de asentamientos

En desarrollo de las determinaciones de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, los crecimientos de los núcleos urbanos que se planteen por el planeamiento urbanístico deberán mantener el modelo de ciudad compacta y garantizar las infraestructuras y dotaciones y, en especial, su viabilidad respecto a la dotación de agua, cumplimiento de parámetros energéticos y eliminación de residuos. También se incide especialmente en la integración de los valores naturales, paisajísticos y culturales más significativos en los criterios de ordenación, garantizándose la protección de los componentes del capital público natural, paisajístico, cultural y la prevención y defensa del dominio público.

Entre las medidas planteadas por el Plan para la cualificación de los crecimientos residenciales, se prioriza el desarrollo de suelos urbanizables en tipología de ciudad mediterránea compacta y se establecen determinaciones para la mejor adaptación de éstos a las características del entorno y a su diseño ecoeficiente. Asimismo, se hace hincapié en que la inundabilidad establece condicionantes estrictos a la planificación de sectores urbanizables en zonas con expectativas como son las proximidades de los ríos de la Jara, Palmones, Guadarranque, Guadaro y Hozgarganta.

El Plan establece que la ampliación de capacidad y ocupación territorial del sistema de asentamientos tendrá lugar mediante el desarrollo de suelos colindantes al núcleo consolidado aplicando el principio de contigüidad, a la vez que insta al planeamiento municipal a la identificación e incorporación de urbanizaciones o edificaciones irregulares en Suelo No Urbanizable, con las garantías que se determinan en la Normativa.





■ **La estructura urbana del Arco de la Bahía**

En relación con la estructura urbana de la Bahía de Algeciras, el Plan contempla como uno de sus principales contenidos la propuesta de un nuevo marco para su reestructuración, dando por finalizada la larga etapa de colmatación del territorio por acumulación de grandes unidades yuxtapuestas y desestructuradas. Para ello se plantea la acción combinada de medidas de reforzamiento de la cen-

tralidad supralocal, definición de nuevos sistemas de transporte público de viajeros, establecimiento y adecuación de los espacios libres metropolitanos y dotación de equipamientos públicos de índole territorial.

Para lograr este ambicioso propósito, el Plan identifica dos áreas de centralidad metropolitana reforzada: el centro remodelado de Algeciras (operación acceso central y articulación urbana de equipamientos supralocales) y un nuevo espacio de centralidad metropolitana en Los Cortijillos (Los Barrios), que funcionaría articulado con el nudo Taraguilla (San Roque). Estas dos áreas de centralidad se complementan con la situada en el núcleo urbano de La Línea, entorno al hospital y otras referencias supralocales. Estas áreas centrales deben estar correctamente articuladas con tres nudos del sistema de transporte público metropolitano (intercambiadores) que se describe en el capítulo siguiente.

En el nuevo espacio centralidad urbana de Cortijillos se combinan los usos residenciales, con equipamientos supralocales y otros usos terciarios can capacidad de atracción. En este espacio se estudiará, de forma preferente, la viabilidad de una estación para el tren de alta velocidad.

En el nuevo modelo es estructura urbana ocupa un papel central la reconversión de la actual carretera desdoblada N-340 en un gran avenida central que organice desplazamientos en transporte público y privado y que sirva de gran espacio relacional del Arco de la Bahía. El esquema de movilidad metropolitana contará asimismo con una red de carriles-bici que discurrirá por la avenida central y por otros itinerarios periféricos, pero relacionados con la movilidad de base diaria.

La viabilidad del área de centralidad de Los Cortijillos está condicionada por la existencia de grandes líneas eléctricas situadas al norte de Los Cortijillos y ligada al refuerzo de equipamientos y dotaciones comerciales en esa zona. Para ello, el Plan propone la posibilidad de nuevos crecimientos residenciales contiguos a los núcleos existentes, acompañados de equipamientos y dotaciones.

El esquema estructurante se complementa con los parques fluviales de Palmones y Guadarranque y con la recualificación del borde costero. Estos dos parques, apoyados en sendos elementos territoriales relevantes, tiene la misión de asegurar la permanencia de singularidades territoriales de alto valor para el reconocimiento identitario del territorio, proporcionar espacio libre las actividades de ocio, encuentro social y contacto con el medio natural y espacio de transición entre los intensivos usos urbanos y los usos rurales.



Ambos parques fluviales incorporan un parque público metropolitano plenamente acondicionado para el uso público, La Menacha en el Palmones y Carteia en el Guadarranque. Las características de estos espacios se describen en el capítulo siguiente posterior dedicado a la adecuación de espacios turísticos y recreativos.

Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) establece que es preciso consolidar el carácter de complejo industrial de la Bahía de Algeciras, propiciando el mantenimiento de su nivel de empleo mediante una clara contribución a su modernización y adaptación a las nuevas condiciones productivas y ambientales.

El Plan combina el propósito de consolidar la función portuaria e industrial de este ámbito con las oportunidades vinculadas al nuevo modelo productivo que se está gestando al inicio del siglo XXI. En este modelo no tendrán cabida las industrias y las formas de producción de energía que generen emisiones perjudiciales a nivel global o local.

Por ello, se actúa en un doble enfoque. Por una parte, adoptando medidas de cautela y reserva par asegurar que la función productiva básica disponga de condiciones territoriales para su evolución y acogida de las futuras necesidades relacionadas con el tráfico portuario, con las actividades logísticas asociadas y con actividades transformadoras compatibles, por otro, contribuyendo a resolver la mejora de los nexos con las redes territoriales (transporte y otras) y la relación urbana puerto-ciudad y zonas industriales-ciudad.

De esta forma se contemplan las áreas de reserva estratégica de Botafuegos y Santa Rosa. La primera estará destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demanden las nuevas necesidades derivadas de la intensificación de tráficos comerciales intercontinentales, sean éstos canalizados por un enlace fijo o por intensos tráficos marítimos, y asimismo, serán compatibles otras actuaciones de interés público de iniciativa municipal. La segunda, Santa Rosa, estará destinada a garantizar la disponibilidad de grandes superficies de suelo para futuras necesidades relacionadas con el cambio de modelo productivo de la Bahía de Algeciras.

## ■ Los nuevos crecimientos

La estrategia de recualificación territorial del ámbito se completa además con la definición de diversas áreas en las que el Plan pretende reorientar el modelo territorial hacia estructuras basadas en la cohesión de sus diversos componentes urbanos y con una implantación en el territorio que mejore la integración en el mismo y preserve sus valores y su atractivo. Para lograr estos objetivos el Plan establece unas determinadas opciones de crecimiento en aprovechamientos, siempre que éstos contribuyan decisivamente a la consolidación del modelo. El control del proceso se apoya en los límites de carga y en los condicionantes de implantación tanto desde el punto de vista funcional, urbanístico, como de metabolismo urbano y de integración en el medio natural y en el paisaje. El desarrollo de estas determinaciones corresponderá al planeamiento general, el cual podrá clasificar suelos con destino a nuevos usos turísticos, productivos y residenciales con estricta sujeción al cumplimiento de las condiciones establecidas, suficientemente justificadas y documentadas. De esta forma se espera conseguir la reorientación y mejora de los procesos de desarrollo urbano y favorecer una ordenación equilibrada que garantice la compatibilidad de usos, la integración ambiental y la cohesión territorial del ámbito, garantizando además el interés supramunicipal.

Los nuevos crecimientos destinados a la dinamización turística y reorientación del modelo se justifican por la necesidad de aprovechar el potencial de desarrollo turístico, orientándolo hacia fórmulas de implantación en el que prevalezca la presencia de establecimientos de alojamiento reglado, equipamientos y servicios, así como usos empresariales de actividades de ocio y deportivas, que consoliden los atractivos existentes y optimicen su capacidad de generación de empleo estable. En el tramo de litoral comprendido entre Gibraltar y el límite de Manilva se plantea una ordenación turística de baja intensidad global, fijando un volumen de aprovechamiento tope para todo el tramo mediante la fijación de una superficie máxima de sectores urbanizables de 380 hectáreas que se pueden acoger a esta opción y la fijación de parámetros estrictos de intensidad y composición de los aprovechamientos que garantizan su carácter turístico vinculado al modelo pretendido con generación de empleo y actividad económica. La definición de aprovechamientos edificables está plenamente orientada a la configuración de un modelo turístico basado en la identidad del territorio y en la integración en el medio ambiente local. Asimismo, se adoptan normas para prevenir la utilización incorrecta de estos instrumentos como fórmulas para el crecimiento de áreas urbanas insuficientemente vinculadas al modelo turístico que se

pretende implantar, fijando mínimos de plazas de alojamiento regular para las operaciones que se planifiquen.

Con esta estrategia se pretende combinar la movilización de este potencial endógeno como soporte de generación de empleo y actividad económica para el ámbito, con la asignación de un valor a estos espacios que refuercen la protección de sus valores ambientales. El cumplimiento y sujeción a los condicionantes establecidos se justificará en el proceso de revisión del planeamiento general mediante estudios específicos y de detalle.

Las propuestas para la dinamización turística del ámbito se concentran, con criterios diferenciados, en tres ámbitos: el litoral atlántico, el litoral mediterráneo y las zonas de interior. Para la zona atlántica se vinculan al ámbito recreativo-turístico de Tarifa en torno a su atractivo de naturaleza y a los deportes de viento. Para la zona mediterránea, en la franja litoral entre La Línea y Guadiaro en San Roque, se vinculan a la actividad turística en torno a deportes ecuestres (polo e hípica). Y en el interior para los ámbitos de Los Barrios, Castellar de la Frontera, San Roque y Jimena de la Frontera, se vinculan a sus valores natural-paisajísticos y al deporte del golf.

La identificación y localización de estos crecimientos serán definidas por el planeamiento general quedando ligados a la materialización efectiva de iniciativas empresariales que las ejecuten y desarrollen.

El Plan contempla, asimismo, medidas para permitir crecimientos urbanos que contribuyan a la estructuración del modelo de cohesión urbana que se propone. De esta forma se plantea la posibilidad al planeamiento general de clasificar suelos de carácter residencial, en la zona de El Guijo-Albacerrado en Tarifa, Los Barrios, El Cañuelo en el oeste de Guadiaro en San Roque y Hozgarganta en Jimena de la Frontera.

La propuesta de Los Barrios se justifica por la necesidad de reorientar y reforzar la estructura urbana del arco de la Bahía en cuanto a funciones centrales, así como por la necesidad que tiene el conjunto de la Bahía de suelos aptos para las operaciones de vivienda de protección oficial. En este sentido, se pretende propiciar en esta zona una ordenación equilibrada y compatible entre usos residenciales, equipamientos supralocales y servicios privados ligados a la posición central de este espacio, contribuyendo a la cohesión territorial del Arco de la Bahía.

Las áreas de Tarifa, de San Roque y de Jimena de la Frontera estarán ligadas a las necesidades de viviendas derivadas del incremento de empleo en el espacio turístico. A éstas se une el área de Taraguilla-Miraflores (San Roque) en la que se propone al planeamiento general la inclusión tanto de usos residenciales, como otros de carácter productivo como pequeña industria, servicios comerciales, servicios tecnológicos y logística urbana.

#### **4. La articulación interna del ámbito y su integración con el exterior**

El Estrecho de Gibraltar es un nodo estratégico para el transporte de mercancías a nivel mundial. Ya se ha insistido en el hecho de que este papel se reforzará en los próximos años, tanto por el incremento de funciones en las relaciones atlánticas como por las relaciones Europa-África. La integración de las diferentes y potentes infraestructuras de transporte planificadas para el ámbito permitirá que en el Campo de Gibraltar se integren flujos peninsulares e intercontinentales de máxima jerarquía. Ello conlleva fuertes exigencias en la ordenación de usos y en las redes territoriales, con el fin de optimizar el aprovechamiento de las oportunidades ligadas a este hecho y contribuir al buen funcionamiento de la estructura territorial de las relaciones intercontinentales.

En este contexto, es preciso plantear un esquema de ordenación territorial que optimice esta gran oportunidad para el ámbito y que facilite el incremento de relaciones de este nodo con el territorio peninsular. Para ello se requiere establecer un sistema de transportes integrado, que propicie la intermodalidad, tanto en transporte de pasajeros como en mercancías, y que estimule el desarrollo funcional y bien articulado de las actividades productivas.

La propuesta del Plan toma como punto de partida las decisiones ya adoptadas por la planificación de los sistemas de transportes de interés general y establece medidas y actuaciones que procuran su efectiva integración en el ámbito así como la mejora de las relaciones internas. Para ello, se deberán priorizar aquellas actuaciones que fomentan la eficiencia y el uso del transporte público en las relaciones internas de la Bahía.

### Principales directrices de Ordenación en Transporte

- **Puerto.** Prevista la ampliación de las instalaciones de Algeciras, Campamento y Tarifa. Tratamiento de los accesos viarios y ferroviarios y relación puerto-ciudad. Integración en el sistema intermodal de transportes.
- **Conexión internacional Europa – África.** En estudio la construcción del enlace fijo a través del Estrecho. Reservas para instalaciones complementarias. Solución transitoria para la Operación Paso del Estrecho en época estival.
- **Aeropuerto.** Estudio de localización de un futuro aeropuerto que proporcione servicio al Campo de Gibraltar y al sur de la Costa del Sol.
- **Ferrocarril.** Reforzamiento de capacidad de la línea de conexión con Bobadilla, refuerzo de la Estación de San Roque para organización de tráficos de mercancía y nuevas conexiones con el Euromed y con la Bahía de Cádiz. Accesos a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) y a nuevos apartaderos para las Grandes Industrias de la Bahía (Acerinox, Endesa, Eon,...).
- **Transporte público de viajeros.** Futuro sistema de transporte metropolitano basado en una red de autobuses y estructurado por una plataforma reservada para transporte público en el arco de la Bahía con vocación de incremento exponencial de su participación en el conjunto de la movilidad metropolitana. Además se prevé el complemento de la red de cercanías y un transporte marítimo interno en la Bahía. Los autobuses dispondrán de plataforma reservada.
- **Dispositivos especiales** para los tráficos entre la Bahía y playas de Tarifa. Prioridad al paso de autobuses de servicio público, conexión marítima.
- **Red viaria.** Estructura organizada por los ejes primarios de conexión con la Costa del Sol (A-7) y con la Bahía de Cádiz y el Valle del Guadalquivir (A-381). Sobre esta relación básica se plantea la conexión con Tarifa y Vejer de la Frontera (A-48), la construcción de variantes, y posterior reordenación urbana de tramos de la N-340 y CA-34. Adecuación de viarios paisajísticos.



## ■ Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa

Las líneas de actuación previstas en las principales zonas en torno a la Bahía de Algeciras tienen por objeto que las infraestructuras existentes establezcan nuevas oportunidades de desarrollo y coadyuven a la mejora de la competitividad regional y nacional, así como al desarrollo de su área de influencia. Para el caso del puerto de Tarifa, la propuesta plantea su ampliación y reconversión, respondiendo tanto a la necesidad de satisfacer la falta de capacidad de sus infraestructuras para dar respuesta al tráfico generado y previsible en el futuro, como a la separación de usos portuarios y la consolidación del puerto de Tarifa como uno de los motores socioeconómicos y turísticos del ámbito.

Para ello, todas las intervenciones propuestas en los municipios del Campo de Gibraltar para mejorar la calidad de los servicios básicos, las infraestructuras de accesos y la adecuación de usos no productivos, deben tener como objetivo la mejora de la eficiencia del complejo portuario (Plataforma de actividades logísticas, políticas de modernización portuaria, actualización Plan Estratégico y Plan Director Portuario...).

Con este objetivo deben entenderse las directrices a desarrollar por los planeamientos urbanísticos de cada uno de los municipios, dirigidas a mejorar el grado de integración urbana del espacio portuario, especialmente de las zonas de contacto con los sectores centrales de sus ciudades y con el borde costero. Estas directrices deberán tener en consideración los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria.

### • Mejora de los accesos a las instalaciones portuarias

#### *Accesos ferroviarios*

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras está acometiendo el desarrollo ferroviario ligado a los muelles en servicio y la dotación ferroviaria en los nuevos desarrollos portuarios en marcha. Concretamente, se ha prolongado el ramal ferroviario que llegaba a Isla Verde, se ha ejecutado una playa de vías en la zona posterior de la terminal de contenedores del muelle Juan Carlos I que permitirá recibir y evacuar trenes directos desde la Terminal, y también se ha puesto en servicio un haz de vías que hará las veces de terminal de expedición y recepción para el resto de muelles. Asimismo, está prevista la ejecución del acceso ferro-

viario a los nuevos desarrollos portuarios del Exterior de Isla Verde, consistente en un nuevo vial y ramal ferroviario interior que incorporará un haz o playa de tres vías que permitirá montar trenes de hasta 750 metros de longitud desde la Terminal Ferroviaria de Isla verde Exterior.



Este Plan propone dotar a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) de acceso ferroviario y mejorar las conexiones del puerto con la Zona de Actividades Logísticas y apartaderos ferroviarios para dar servicio directo a las grandes industrias instaladas en su entorno (Acerinox, Endesa, Eon,...).

#### *Accesos viarios*

Las actuaciones previstas en los accesos al puerto de Algeciras consisten en la duplicación del acceso sur y en la remodelación del falso túnel que limita la capacidad del acceso norte.

Toda la ordenación de los accesos viarios está, además, condicionada por la necesidad de garantizar las condiciones adecuadas de seguridad y tránsito de la circulación en las operaciones de embarque y desembarque del pasaje en la Operación Paso del Estrecho.



A largo plazo, las funciones de tránsito de pasajeros se refuerzan con el incremento de capacidad del puerto de Tarifa, el cual va a experimentar una ampliación de sus instalaciones para alcanzar una capacidad de movimiento de pasajeros de unos dos millones al año. Esta función portuaria requiere una conexión viaria a la red con capacidad suficiente para absorber los flujos intensos de verano y unos nuevos accesos desde la red viaria general (A-48) al puerto, sin pasar por el intrincado viario urbano de Tarifa.

El desarrollo del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa y su dimensionamiento está lógicamente condicionado, a largo plazo, por la viabilidad del enlace fijo. Es por ello, que este Plan recomienda que el proyecto se diseñe de forma modular, limitando los impactos ambientales y de transformaciones urbanas no deseables a las necesidades constatadas, para poder ir incrementando la capacidad del puerto de forma acompasada a las mismas.

- **Las áreas vinculadas a usos logísticos del Puerto de Algeciras**

El escenario de potencialidades del puerto en cuanto a actividades logísticas puede rebasar a largo plazo las superficies previstas en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras situadas en El Fresno y en Estación de San Roque.

El Plan considera que es preciso garantizar el total desenvolvimiento del potencial productivo y por ello propone la creación de la denominada Área Estratégica de Botafuegos. Esta reserva ha de tener una superficie mínima de 140 hectáreas y se localiza al oeste del núcleo de Algeciras, en colindancia con la nueva autovía A-48. Esta nueva área estratégica se destinará a acoger los usos y actividades que en el futuro requiera la mejor integración territorial de las relaciones intercontinentales de tráfico de mercancías y sus actividades logísticas asociadas, estén éstas ligadas al enlace fijo con África o a otro tipo de relaciones marítimas. Asimismo, serán compatibles en dicha área otras actuaciones de interés público de iniciativa municipal.

Vinculada a la Operación Paso del Estrecho (OPE), el Plan se plantea habilitar un espacio como área de apoyo en Los Barrios, cuya función será gestionar la clasificación de vehículos de la OPE en un área exterior al puerto de Algeciras. Esta reserva ha de tener una superficie mínima de 50 ha y se localizará en un paraje con viabilidad de acceso a la futura autovía A-7.

La reserva estratégica de Santa Rosa (San Roque) podría acoger asimismo algunas de las actividades productivas vinculadas con las oportunidades que genera la excepcional posición de Algeciras en la red de tráficos marítimos y en la existencia de un complejo industrial potente y dinámico.

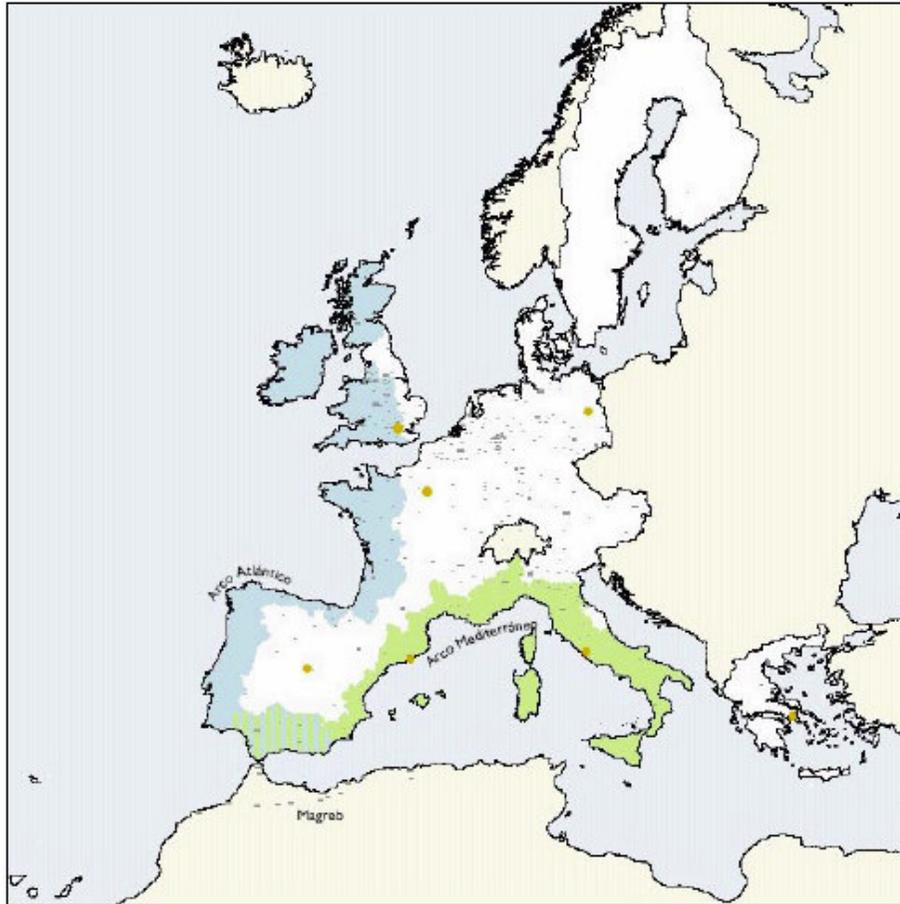
- **Conexión Europa – África: el Estrecho de Gibraltar**

La relación entre la Unión Europea y el norte de África, la instauración de un área de libre comercio en el Mediterráneo: la Zona Euromediterránea, llevará aparejado un aumento de las relaciones entre los continentes ribereños. La UE, que ya apuntó la necesidad de completar las infraestructuras de transporte y comunicaciones entre ambas zonas, ha encargado diversos estudios y documentos sobre varios aspectos del Magreb como su estructura empresarial y sus infraestructuras.

La importancia de esta conexión intercontinental radica en los beneficios en cuanto a comunicaciones, comercio e industria y, fundamentalmente, en la posibilidad de convertir las redes de transporte de España en un puente obligado de unión de las redes de Europa, África y América, dando lugar a una intensificación del tráfico y a elevar en mayor grado la ya privilegiada posición geográfica y estratégica de la Península, de forma que actúe como un punto de concentración y distribución de cargas hacia los tres continentes.

La mejora sustancial y estructural de la conexión Europa - África no puede ser viable si se considera como un proyecto aislado, ya que es necesario planificar la ordenación del territorio y particularmente las infraestructuras de transporte y comunicaciones en ambos extremos, que deberán integrarse funcionalmente con las infraestructuras actuales y futuras, por lo que se requiere una estrecha colaboración y un elevado grado de implicación.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía considera esta conexión intercontinental como una oportunidad para Huelva, Sevilla y Cádiz para “funcionar como terminales de intercambio entre modos de transporte hacia el Norte de África o las regiones del Arco Mediterráneo”, una nueva funcionalidad en la que el Estrecho de Gibraltar juega un papel decisivo.



En relación con el proyecto de construir un enlace fijo entre Tánger y Tarifa, se establece una reserva estratégica con una superficie mínima de 120 hectáreas destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demande la ejecución y funcionamiento de esta infraestructura, en el caso de que se declare viable y se programe. Si se desistiera de este proyecto, podrá desafectarse esta reserva. En todo caso, este Plan recomienda que si finalmente se construyera una conexión ferroviaria por el enlace fijo, ésta debería conectar con Algeciras y la reserva de

Botafuegos para poder aprovechar todo su potencial en el marco de una estructura urbana y productiva de nivel adecuado a esta función.

#### ■ La conexión aérea

El Estrecho de Gibraltar necesita completar su esquema de relaciones de transporte con una potente conexión aérea que dé servicio a sus múltiples funciones territoriales relacionadas con el espacio europeo.

La posición del Campo de Gibraltar en la periferia peninsular, dotado de un gran nodo industrial y portuario con sólidas perspectivas de crecimiento y con un litoral en expansión turística, genera unas condiciones adecuadas para la dotación de un aeropuerto que se integre en la red de interés general.

Dicho aeropuerto se nutriría de la demanda de viajes europeos que relacionan la costa con diversos países emisores de turistas y residentes climáticos, así como de los viajes multipropósito relacionados con las funciones complejas de la aglomeración de Campo de Gibraltar. En los estudios iniciales que se están haciendo de posibles aeropuertos en la zona se concluye que existe una demanda que podría alcanzar el millón y medio de pasajeros al año. Durante un tiempo el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar puede cubrir las necesidades de esta demanda, pero a largo plazo es preciso prever la construcción de una instalación aeroportuaria que proporcione la accesibilidad aérea necesaria dando servicio al Campo de Gibraltar y a la Costa del Sol Occidental, como así se contempla en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Para concretar la ubicación conveniente y preferible de esta infraestructura es preciso abordar diversos estudios aeronáuticos, ambientales, paisajísticos, así como de conexión a las redes de transporte terrestre que permitan seleccionar la alternativa más idónea.

#### ■ La red ferroviaria

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contempla para este ámbito la conexión ferroviaria de altas prestaciones con la línea costera mediterránea (Málaga) y con la Bahía de Cádiz. El trazado de esta última deberá tener en cuenta las instalaciones vinculadas al Enlace Fijo Europa - África.



Desde el Plan se propone, además de las ya señaladas ligadas al puerto, la mejora funcional de la línea Algeciras – Bobadilla, que incluye los ramales de Isla Verde y Algeciras – Estación de San Roque, con la finalidad de reducir los tiempos de los servicios actuales, así como la ampliación de la estación de San Roque y su vinculación con la ZAL Bahía de Algeciras. La actuación de mejora de las condiciones de la línea Algeciras-Bobadilla para que soporte los tráficó de mercancías resulta costosa y compleja desde el punto de vista ambiental, debiendo el proyecto adecuarse a las características del medio, plantear las menores afecciones posibles, y recoger todas las medidas correctoras necesarias.

Por último, para mejorar la accesibilidad interna en el ámbito, el Plan propone estudiar la viabilidad para establecer nuevos servicios de transporte de cercanías para pasajeros con Jimena de la Frontera y reducir los tiempos actuales.

### ■ La red de transporte público metropolitano

El Estrecho de Gibraltar es reconocido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía como nodo de transporte de nivel regional, por lo que la dotación de equipamientos y servicios de gestión del transporte resultan prioritarias. Ello justifica además, la constitución en febrero de 2006 del Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar, cuyo objetivo principal se centra en el incremento de la participación del transporte público en la movilidad general del ámbito. El Nodo del Estrecho de Gibraltar debe ser objeto de un Plan Metropolitano, en el que quede definido un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en criterios de sostenibilidad.

Por ello, con objeto de fomentar la intermodalidad de los desplazamientos, completando los modos de transporte público existentes, y mejorar la movilidad en el arco de la Bahía, el Plan incorpora la creación de una plataforma reservada de transporte público que conectará Algeciras con La Línea de la Concepción atravesando Los Barrios y los núcleos de La Menacha, Palmones, Carteia-Guadarranque, Campamento y Puente Mayorga.

El trazado debe procurar la proximidad con las zonas de mayor densidad urbana de los municipios de la Bahía. A tal efecto, el Plan plantea aprovechar la futura reordenación urbana propuesta en los tramos viarios de la N-340 entre Algeciras-San Roque y la CA-34 (San Roque-La Línea), incorporándolos a la futura plataforma de transporte colectivo.

El Plan propone además, la implantación de tres intercambiadores de viajeros en el ámbito, ubicados en los núcleos de Algeciras, Taraguilla (San Roque) y La Línea de la Concepción, así como una estación/apeadero para transporte público de viajeros por carretera en Tarifa.

Se plantea, por último, estudiar la viabilidad de la conexión marítima para transporte público de viajeros entre La Línea de la Concepción y Algeciras, así como la posible idoneidad de una conexión similar pero de carácter estacional que de acceso a la población de la Bahía a las playas de Tarifa en época estival.

### • Intercambiador de viajeros en Algeciras

En Algeciras se produce un importante trasbordo de viajeros, entre los tres modos de transporte presentes en la zona, viario, ferroviario y marítimo, por el triple motivo siguiente:

- Relación con Ceuta, cuyo nexo de unión con el resto del territorio nacional se produce exclusivamente por vía marítima y a través de Algeciras, con la que además mantiene relaciones bilaterales crecientes, de tipo económico y de servicios.
- Paso de ciudadanos magrebíes radicados en España y en el resto de Europa, con afluencias puntas en verano. Flujos turísticos, especialmente en verano, pero que se van incrementando progresivamente a otras épocas del año.

Para mejorar las disfunciones que actualmente se producen como consecuencia de la dispersión entre las diferentes terminales, cabría plantear un intercambiador modal de transporte carretera-ferrocarril, localizado junto a la nueva terminal marítima, o bien la localización de una nueva estación de autobuses en contacto con la actual estación de ferrocarril, alternativa más viable ya que la construcción de la nueva estación de autobuses está proyectada en este emplazamiento, por lo que habría de conectarse este enclave mediante un elemento de transferencia sobre el antiguo cauce del río, con la terminal marítima. Ello exige un estudio específico de la zona que abarca las actuales terminales, que contemple las soluciones a adoptar para resolver los respectivos accesos, viario y ferroviario y la posible centralización total o parcial de dichas terminales, que permitiría una mayor rentabilización de las instalaciones y servicios.

- **Intercambiador de viajeros en La Línea de la Concepción**

La potenciación de las instalaciones portuarias de La Línea para el tráfico de viajeros, especialmente con Ceuta, y el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar, pueden justificar la implantación en la zona de un intercambiador viario-marítimo-aeroportuario, que facilitaría especialmente los flujos turísticos hacia la Costa del Sol y de ésta hacia Marruecos.

- **Intercambiador de viajeros en Taraguilla (San Roque)**

Este intercambiador se propone como nexo de unión entre el Arco de la Bahía y el interior del ámbito, y como tal supondrá una importante mejora de la articulación territorial interna.

- **La red viaria**

La red viaria, centrada en los ejes de la conexión norte (A-381) y la conexión mediterránea (A-7), debe ser el soporte de las relaciones de movilidad urbana metropolitana, tráficos de pasajeros del Estrecho y parte de los tráficos de mercancías que no son captables por otros modos de transporte.

Con el objeto de mejorar la conexión con el exterior y facilitar el acceso a todo el territorio, el Plan realiza la siguiente jerarquización de la red viaria:

- Red exterior: Viarios de conexión con los grandes ejes regionales-nacionales del centro y norte peninsular (A-381) y el oeste mediterráneo (Autovía del Mediterráneo), junto con el arco de interconexión entre ambos y los viarios que favorecen las conexiones subregionales tanto litorales, con la Bahía de Cádiz, como internas con el ámbito territorial de Ronda. Incluye, asimismo, la mejora o la creación de nuevos accesos viarios al puerto de Algeciras, al puerto de Tarifa y a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque), con los cuales el Plan persigue conseguir la integración plena del sistema portuario en el territorio.

Junto a éstas, el Plan recoge las actuaciones que sobre las conexiones exteriores están previstas por la planificación sectorial y propone algunas mejoras:

- Nuevo itinerario de conexión de alta capacidad entre la A-381 y la A-7 (variante de la A-7) en las proximidades del núcleo de Los Barrios, considerando su posible futura integración en la organización urbana de la ciudad. Para ello el planeamiento urbanístico de Los Barrios ha de mantener la reserva prevista en el Plano de Articulación Territorial para la futura construcción de una variante.
- Nuevo itinerario A-48 Vejer de la Frontera-Tarifa-Algeciras (Autovía de la Luz, de alta capacidad).
- Recomendación de un nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a esta ciudad.
- Refuerzo de capacidad de la A-405, con el objeto de mejorar las conexiones con el interior de la región.
- Red de articulación interior: Viario complementario del anterior cuya finalidad es mejorar las conexiones en el interior del ámbito.

La propuesta recogida por el Plan para esta red de articulación interior es la siguiente:

- a) Nuevo itinerario de acceso a Atlanterra desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal, con objeto de diversificar los tráficos y evitar la sobrecarga de tráficos de paso en Zahara de los Atunes. La ejecución de este itinerario estará ligada a la ordenación de este ámbito y sus nuevos desarrollos.
- b) Ejecución de la variante de San Martín del Tesorillo (A-2102), propuesta por el Plan Más Cerca.
- c) Acondicionamiento, mejora y/o seguridad vial de varios itinerarios: A-2102, de conexión de San Martín del Tesorillo y la A-7, propuesto por el Plan Más Cerca; A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2102; A-2101, de conexión de Jimena con San Martín del Tesorillo; CA-9207, de acceso al Complejo Medioambiental Sur de Europa y el viario de acceso a las instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones, que incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque).

A ellos se suman los denominados viarios paisajísticos, ejes interiores que transcurren por Espacios Naturales Protegidos y presentan gran interés paisajístico. Tendrán la consideración de carreteras turísticas y mantendrán características



poco impactantes (trazado, anchura, señalización, etc.) para evitar en la medida de lo posible las alteraciones del medio natural por el que transcurren. Además de una adecuada señalización, estos viarios contarán con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a dicha actividad recreativa. También podrán contar con aparcamientos de pequeña dimensión y carril bici.

El Plan recoge, asimismo, que el tramo de la N-340 Tarifa-Algeciras tendrá consideración de carretera paisajística, una vez que dicho viario haya pasado a formar parte de la red de articulación interna, y a su vez, acogerá una plataforma reservada de uso estacional para la circulación preferente de transporte público colectivo entre la Bahía de Algeciras y las playas de Tarifa.

Se contempla la interconexión entre los trazados de los sistemas viarios, carriles bici y paseos peatonales de los municipios litorales del ámbito (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción) en las franjas donde existan suelos urbanos colindantes.

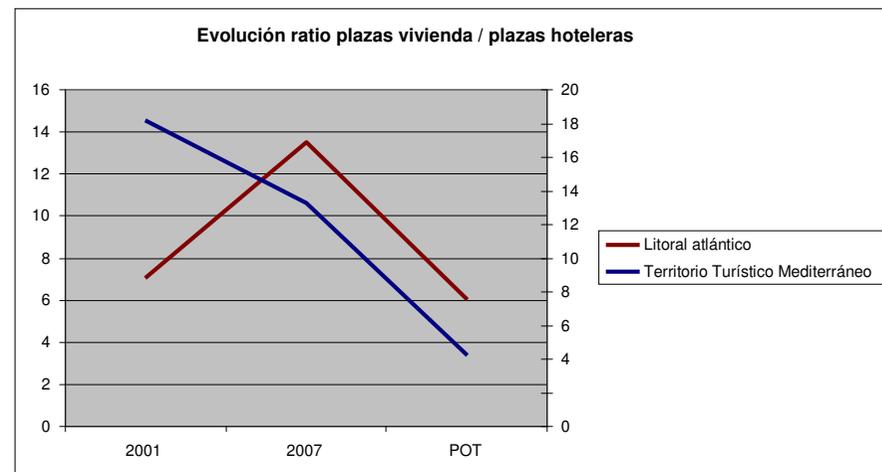
Por último, se plantea la necesidad, una vez ejecutados los nuevos ejes exteriores de primer nivel (autovías Algeciras-Tarifa, Algeciras-San Roque y San Roque-Campamento), de realizar la reordenación urbana de los tramos Algeciras-San Roque (N-340) y San Roque-La Línea (CA-34) con el objeto de transformar estas vías en ejes blandos, de generación urbana, que puedan ir complementados con plataformas de transporte colectivo y movilidad alternativa.

## 5. Configuración y ordenación del espacio turístico y recreativo

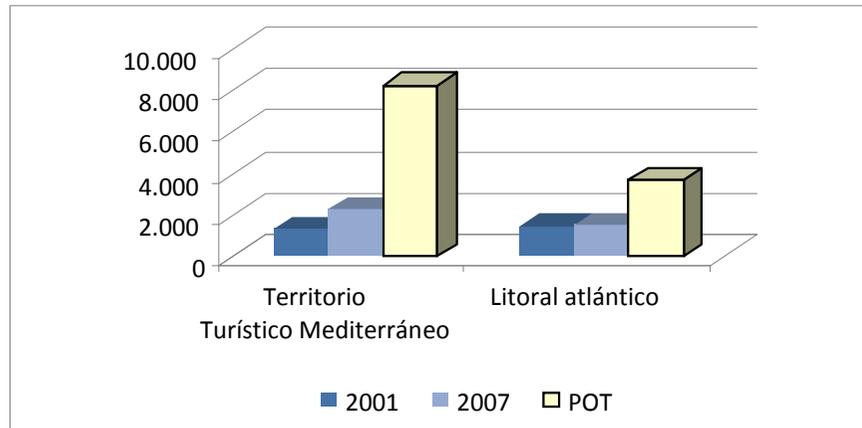
### ■ Ordenación del espacio turístico

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

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



El Plan se posiciona totalmente a favor de la utilización de los mejores espacios turísticos litorales para el desarrollo, ambientalmente bien integrado, de operaciones de alto contenido en plazas hoteleras y establecimientos turísticos de ocio, comercio y actividades. De esta forma se pretende mejorar sustancialmente la relación entre plazas en viviendas de uso turístico y plazas hoteleras, que en el conjunto del ámbito subió del 7 al 8 entre 2001 y 2007, previendo el Plan una mejora hasta solo 5 plazas residenciales por cada plaza hotelera. Para ello, se propone al planeamiento general la posibilidad de identificar suelos para la dinamización turística con elevado contenido de empleo y producto turístico de alto atractivo turístico y refuerzo de la competitividad. El Plan se plantea como objetivo la incorporación de un mínimo de 4.050 plazas hoteleras en el litoral, parte de ellas en el más alto nivel de categoría.



• Componentes del espacio turístico

El espacio turístico está constituido por cuatro grandes ámbitos con los componentes que se indican:

- El espacio natural-turístico de la vertiente atlántica, con los núcleos urbanos de Zahara-Atlanterra, Vadevaqueros, Los Lances, Tarifa, El Cuartón y Getares. Incorpora la ensenada de Bolonia y sus recursos naturales y culturales, el frente litoral de los Lances y Valdevaqueros y sus espacios urbano-turísticos, playas de Tarifa y la isla de las Palomas y los cerros del Estrecho.
- Los núcleos urbanos ligados al Territorio Turístico Mediterráneo: Portichuelos-Alcaidesa-Borondo, Sotogrande-Guadiaro.



- El espacio rural-natural ligado a Los Alcornocales con los cascos históricos de San Roque y Jimena de la Frontera, el área de activación territorial del Castillo de Castellar-Guadarranque, las adecuaciones turístico-recreativas existentes o que puedan ser desarrolladas, y los itinerarios y espacios de uso público establecido en el Parque Natural de Los Alcornocales.
- El espacio portuario e industrial de la Bahía, que reúne los lugares atractivos para el turismo industrial del puerto y grandes industrias de la Bahía de Algeciras y el espacio portuario de relación con África y de recepción de cruceros.

La interpretación de este Plan sobre los referentes estratégicos del espacio turístico del Campo de Gibraltar se fundamenta en dos relaciones existentes y otras dos potenciales:



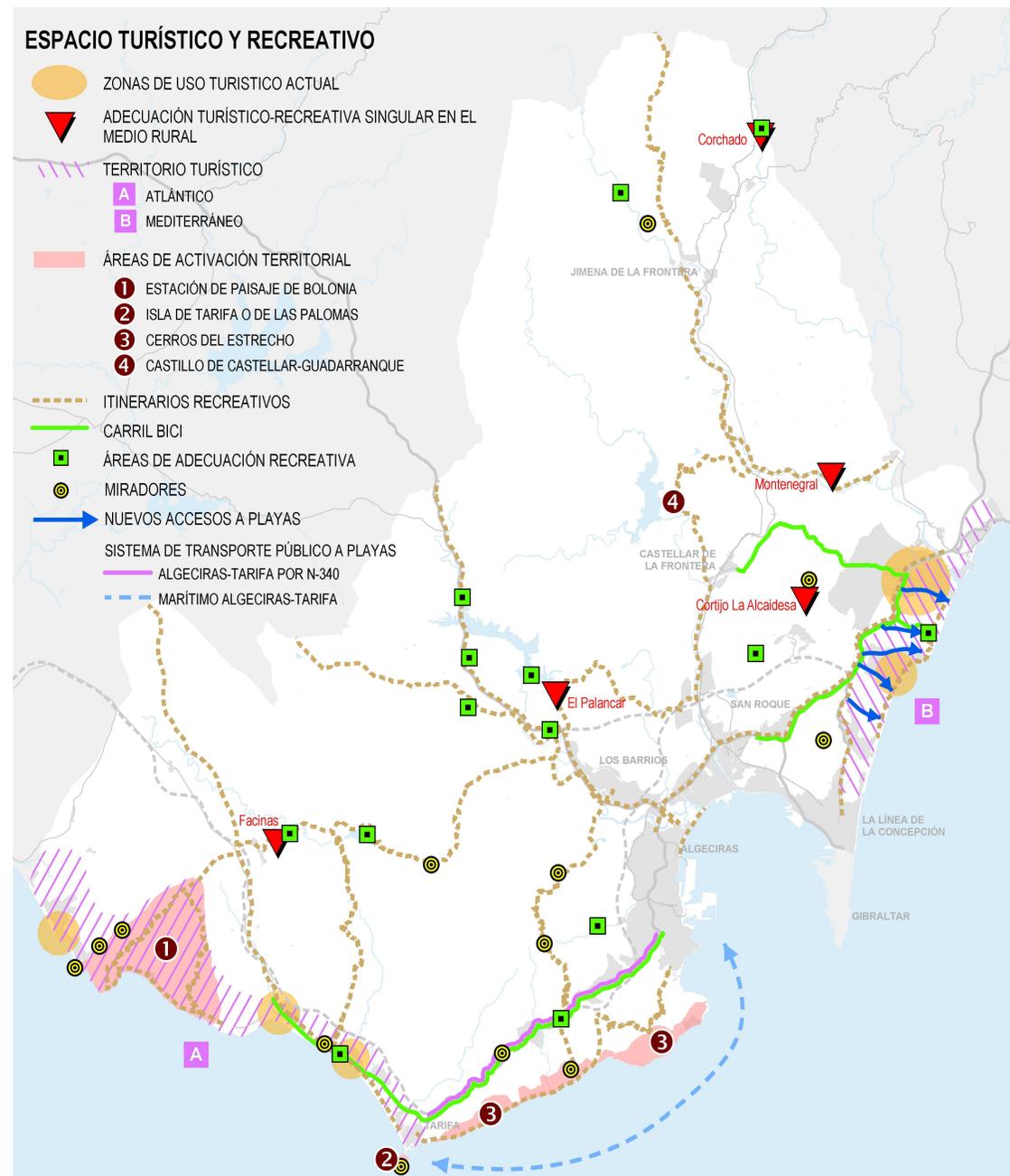
- Integración del litoral atlántico del ámbito (Tarifa, Los Lances, Valdevaqueros, Bolonia y Atlanterra) en un mismo destino turístico (Costa de la Luz-Cádiz) junto con Barbate, Vejer de la Frontera, Conil de la Frontera y Chiclana de la Frontera.
- Relación diferenciadora del espacio turístico-residencial Guadiaro-Sotogrande-Alcaidesa respecto al destino turístico Costa del Sol, enfatizando su marcada identidad diferencial y marca personalizada.
- Reconocimiento de los componentes comunes del espacio natural Alcornocales con zonas próximas de La Janda, con Grazalema y con el Valle del Genal, de potencial turístico rural y de naturaleza.
- Oportunidades de la conexión con Marruecos, a través de Ceuta y Tánger, que refuerza el atractivo turístico del ámbito, por las posibilidades excursionistas de ambiente exótico que ofrece.

Para cada uno de los cuatro grandes ámbitos del espacio turístico se establecen en el Plan las siguientes orientaciones y determinaciones:

### Espacio natural-turístico de la vertiente atlántica

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifican tres áreas de activación territorial: Estación de Paisaje de Bolonia, Isla de las Palomas o de Tarifa y Cerros del Estrecho, cuyo contenido se desarrolla en apartado posterior.
- Ordenación de Zahara-Atlanterra. En coherencia con lo establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, pendiente de aprobación, se establecen determinaciones para la ordenación de forma coordinada de la franja litoral entre Zahara de los Atunes (Barbate) y Atlanterra (Tarifa), al que se incorporan además criterios de integración paisajística. Esta ordenación intermunicipal debe propiciar la reorientación del ámbito hacia otro modelo turístico con mayor participación de los establecimientos turísticos empresariales, reduciendo el alojamiento residencial de temporada, la inte-



gración del espacio turístico en el territorio y el establecimiento de una red de transporte público y conexiones internas en medio no motorizados, junto con la ordenación de los espacios que deben ser destinados al uso y disfrute público.

- Ordenación de Los Lances. El Plan plantea al planeamiento general de Tarifa la formulación de un instrumento de ordenación que incorpore el ámbito de influencia inmediato de la N-340 en el frente de La Peña-Los Lances y el espacio costero (incluido en el Parque Natural del Estrecho), con objeto de desarrollar un enfoque de ordenación integral que considere la consolidación del modelo de establecimientos turísticos de pequeña y mediana dimensión, la integración de los espacios urbanos, y la ordenación de los usos recreativos de las playas y su entorno, así como los usos náutico-deportivos, compatibilizando estos usos con los valores naturales existentes, especialmente los hábitats de interés y las especies protegidas y migratorias y ordenando los desplazamientos longitudinales en medios no motorizados y transporte público.
- El ámbito turístico-recreativo de Tarifa tiene como finalidad ordenar y canalizar las potencialidades existentes en torno a dos segmentos de especial importancia en este ámbito: turismo de viento (surf, windsurf y Kitesurf) y turismo de naturaleza, complementados por la corta temporada de sol y playa estival.

### **Territorio Turístico Mediterráneo**

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifica un ámbito de dinamización turística mediterránea, comprendido entre el litoral y la A-7 y su continuación por la A-383, en el que se incluyen las zonas de Portichuelos, Alcaidesa, Borondo y Los Pinos.
- La incorporación a la explotación turística de parte del litoral existente entre los suelos urbanos y urbanizables al norte de la Línea de la Concepción y los suelos urbanos de La Alcaidesa. Esta incorporación debe ser compatible con la preservación de un tramo libre de litoral para evitar los fenómenos indeseables de conurbación continua.

- En el ámbito de Borondo contiguo a Sotogrande se identifica un espacio de elevado valor natural y paisajístico. La propuesta para esta zona se justifica por la conveniencia de ordenar el aprovechamiento turístico de este espacio, posibilitando la conservación de los valores naturales, reservando suelo para el acceso público a la naturaleza y al paisaje litoral. En su entorno próximo se ubican espacios turísticos con instalaciones de elevada calidad y prestigio internacional, por lo que una actuación en este ámbito se plantea con el fin de: mantener y potenciar el segmento de mayor nivel en el mercado turístico europeo con establecimientos hoteleros de alta calidad y de características singulares, integrados en el medio natural; facilitar la integración del espacio turístico de La Alcaidesa en el ámbito territorial de Borondo; y habilitar los recursos territoriales de las playas, el alcornocal y el entorno fluvial del río Guadalquivir para reforzar las dotaciones de espacios libres metropolitanos con fines de uso público y recreativo.
- Espacio del polo y la hípica. En la zona de la vega del Guadiaro y su área de influencia se impulsará la instalación en el suelo no urbanizable de explotaciones agropecuarias destinadas al uso recreativo de los caballos para diferentes usos, deportivos y de paseo. Así mismo se propone al planeamiento general de San Roque la incorporación al espacio turístico del ámbito litoral de Los Pinos en Guadiaro, que tendrá la finalidad de articular los componentes de mayor nivel y complejidad de las actividades de polo e hípica, localizando servicios especializados y servicios turísticos vinculados a los turistas ecuestres.

### **Espacio rural-natural ligado a Los Alcornocales**

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifica un área de activación territorial en Castillo de Castellar-Guadarranque, cuyo contenido se desarrolla en apartado posterior.
- Se reconoce el interés público de las adecuaciones turístico-recreativas en suelo no urbanizable, con incorporación de alojamiento de dimensión unitaria no superior a 60 plazas. Entre éstas se identifican tres actuaciones preferentes para la iniciativa pública: Facinas (Tarifa), El Palancar (Los Barrios) y El Corchado (Jimena de la Frontera).

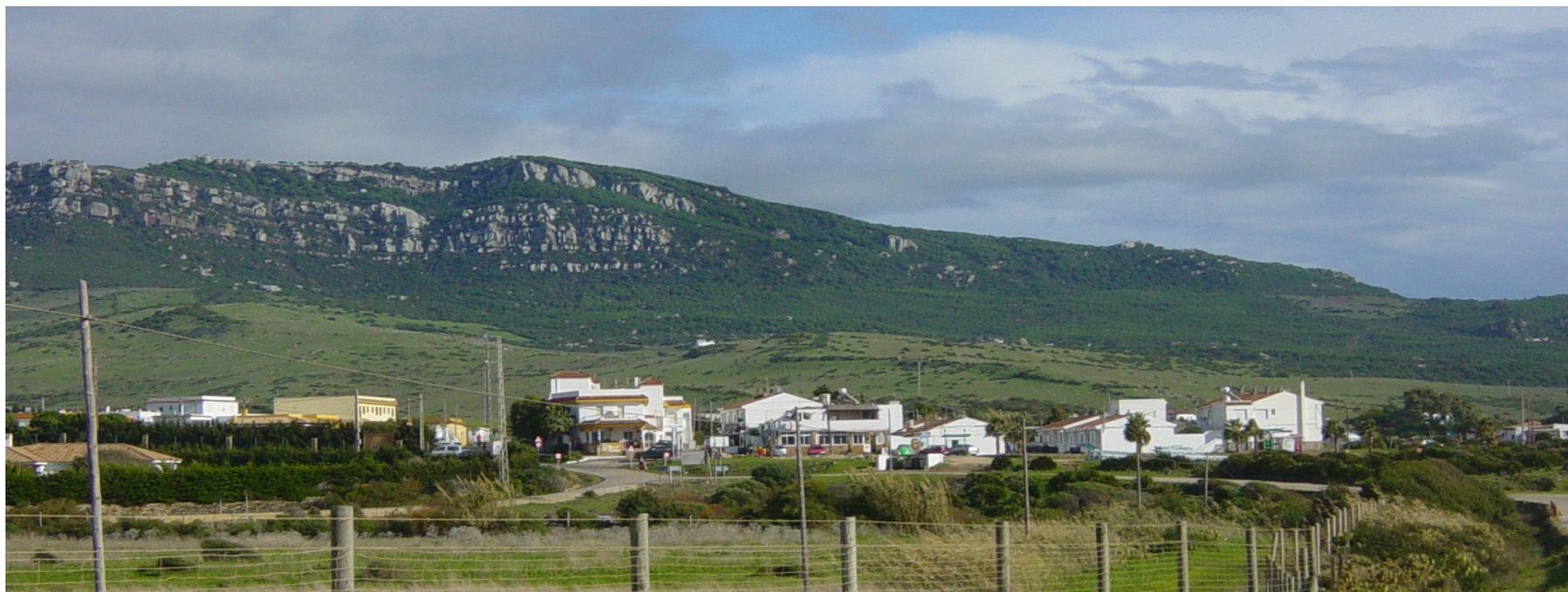


- Itinerarios recreativos y áreas de adecuación recreativa en espacios de especial interés rural y natural. Parte de los itinerarios recreativos debe ser compatible con los recorridos a caballo y parte de ellos con bicicleta. En todo caso se debe habilitar el recorrido adosado a la carretera Algeciras-Tarifa (cuando se desafecte del uso actual) y a la antigua carretera Jerez-Los Barrios para recorridos en carril-bici.
- Se recomienda la adecuación de puntos de especial interés paisajístico y naturalístico, compatible con la conservación de los valores existentes, tales como el entorno de los embalses, puntos de observación de fauna o formaciones de vegetación, de forma que sea posible su uso y disfrute.

### *Espacio de interés turístico ligado a los puertos*

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se recomienda la adecuación de los puertos de La Línea de la Concepción y Tarifa para escala de cruceros. En el caso del puerto de Tarifa, el proyecto de la ampliación prevista incluye una terminal específica para dicho uso.
- Se recomienda la adecuación del espacio de tránsito de pasajeros de los puertos de Algeciras y Tarifa para su uso por parte de los turistas.
- Se recomienda la adecuación de determinados espacios del Puerto de Algeciras para propiciar y fomentar la visita de turistas a sus instalaciones.
- Se recomienda la adecuación de determinadas instalaciones industriales privadas para propiciar y fomentar su visita.



*El Lentiscal y Loma de San Bartolomé*

- **Ordenación del litoral**

### *Playas*

Respecto a las playas se establece la obligatoriedad de realizar un acondicionamiento turístico de las mismas, dotándolas de servicios para facilitar la estancia, el confort y el ocio. Asimismo, se dispondrán nuevos accesos a las playas con déficit de accesibilidad, como es el caso de las localizadas al nordeste del ámbito, entre Torre Nueva (La Línea de la Concepción) y la urbanización Sotogrande (San Roque).

### *Puertos*

Se plantea la necesidad de adoptar medidas para facilitar la oferta de actividades náutico-recreativas, deportes subacuáticos y náuticos de vela y motor por parte de empresas turísticas en las instalaciones existentes, así como la introducción de medidas en la ordenación de los puertos para potenciar su uso como espacio de interés turístico, en actividades de hostelería, contacto con las actividades pesqueras y comerciales.

Para el puerto de Tarifa, y asociado a la ampliación prevista de sus instalaciones, el Plan recoge la oportunidad de su adecuación para la recepción de cruceiros y la adaptación de la dársena pesquera para el uso turístico (marina náutico-deportivo-pesquera).

### *Zona de Influencia Litoral*

Se establecen criterios para que este espacio funcione como banda de protección de los suelos litorales actualmente libres, que en el caso de que estos fueran incorporados en un futuro al proceso urbanizador, deberán quedar como reserva especial para espacios libres y uso público, dotaciones de equipamientos y servicios a la población y a la actividad turística y alojamientos hoteleros.

- **Creación de nuevos elementos de atracción turístico-recreativa**

El Plan propone la puesta en valor e incorporación al uso público y aprovechamiento turístico de cuatro ámbitos concretos en los que se observa una especial potencialidad para que sus valores ambientales, naturales, paisajísticas y recrea-



*Playa de Valdevaqueros, en el Parque Natural del Estrecho, Tarifa*



*Vista aérea de la Isla de Tarifa o de las Palomas*



tivos lleguen a constituir nuevos elementos de atracción turística – recreativa, si bien para ello precisan de una intervención específica.

Se trata de las denominadas Áreas de Activación Territorial, en las que la ordenación está centrada en estrategias de potenciación y acondicionamiento de los recursos y espacios de valor desde un enfoque especialmente adaptado a criterios turísticos, bajo una perspectiva de generación de actividad y empleo.

### *Estación de Paisaje de Bolonia*

La configuración del relieve en el entorno de la ensenada de Bolonia, en forma de gran anfiteatro, la calidad del paisaje y la fuerza simbólica de su patrimonio natural y cultural, justifican la singularidad y significación territorial de este ámbito a escala supramunicipal.

El adecuado acondicionamiento para el uso y disfrute público de este ámbito singular, precisa de una ordenación integrada, que se plantea mediante políticas activas que permitan incorporar parte de estos recursos a los atractivos turísticos del Campo de Gibraltar, poniendo en valor los recursos históricos de la ensenada de Bolonia, el potencial del Conjunto Arqueológico de Baelo Claudia y la potencialidad ambiental y paisajística del Parque Natural del Estrecho.

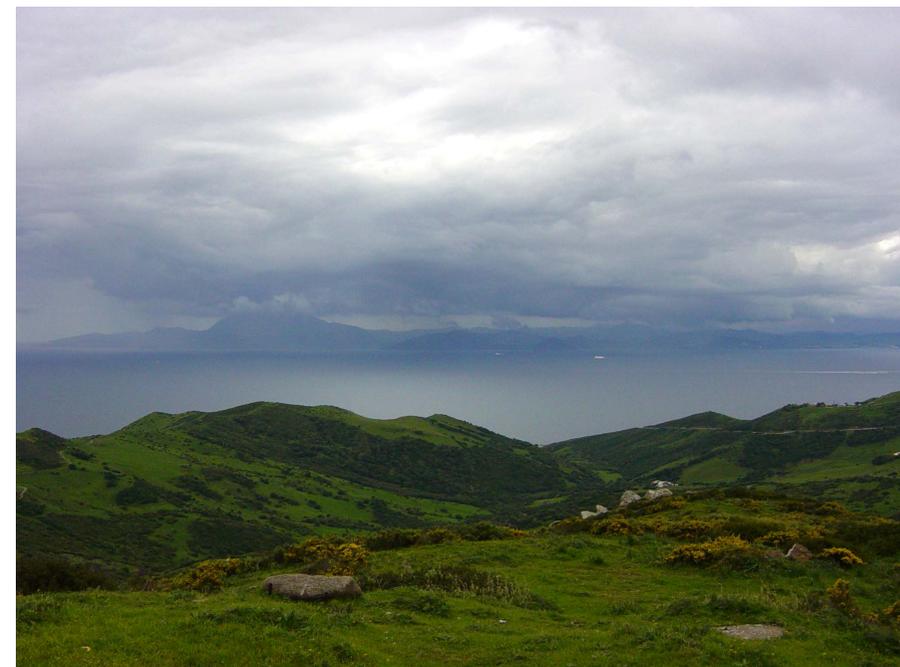
Con la implantación de la Estación de Paisaje de Bolonia se pretende configurar un espacio con carácter, dotado de un fuerte atractivo para segmentos de turismo de comportamiento no masificado, que constituya una referencia de escala regional en relación a la calidad original del territorio litoral en la zona de influencia del Estrecho de Gibraltar.

### *Isla de Tarifa o de las Palomas*

La Isla de Tarifa tiene un importante potencial para acoger usos de interés turístico. Sus propios valores de vistas y paisaje, la singularidad de sus escenarios “defensivos” y especialmente su posición en el Estrecho de Gibraltar, la convierten en un lugar idóneo para formalizar la interpretación del patrimonio territorial como expresión de una estrategia identitaria y de uso público, con una propuesta de aprovechamiento centrado en el interés general.

La Isla puede estructurar los recursos turísticos relacionados con los flujos migratorios de especies, con los ecosistemas del Estrecho y con el patrimonio cultural

asociado al Estrecho de Gibraltar, actividades de investigación biológica, así como las relaciones con África en su dimensión artística y de comunicación.



Por su protección medioambiental (Zona de Regulación Especial B1 “Espacios costeros de interés naturalístico y paisajístico” del Parque Natural del Estrecho) y su fragilidad ecológica y paisajística, la propuesta se sustenta en fórmulas de intervención que garanticen la preservación de sus valores naturales. Así, el diseño de las actuaciones a desarrollar en la Isla deberá adecuarse a las directrices establecidas en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, favoreciendo la reutilización de construcciones en desuso y la eliminación de las que no tengan utilidad, en una ordenación que garantice la conservación de los valores existentes y con un diseño de funcionamiento basado en la autosuficiencia.

El cambio de uso de la Isla de las Palomas representa una oportunidad para formalizar un espacio de referencia que articule los valores patrimoniales, los flujos naturales y el carácter emblemático de Tarifa en el espacio geoestratégico del Estrecho.

### **Cerros del Estrecho**

La franja comprendida entre Punta Camorro (Tarifa) y Punta del Carnero (Algeciras) cuenta con un especial potencial recreativo y de uso público vinculado a las perspectivas del Estrecho y del continente africano.

La ordenación de este frente litoral, perteneciente al Parque Natural del Estrecho, consiste en su activación territorial mediante la puesta en valor y acondicionamiento de sus recursos, especialmente basados en el potencial de las panorámicas que ofrece y en constituir el punto más meridional del continente europeo, para su integración en el conjunto de atractivos turísticos del ámbito, así como en la composición del sistema de espacios libres de interés territorial del Campo de Gibraltar.

La propuesta está basada en una ordenación unitaria de este ámbito en base al atractivo que representan los valores paisajísticos que presenta y se articula con itinerarios recreativos que ofrecen panorámicas diversas, apoyándose, asimismo, en la presencia de miradores y zonas de descanso.

### **Castillo de Castellar - Guadarranque**

En el ámbito del Parque Natural de los Alcornocales, en el entorno del embalse del Guadarranque y del Castillo de Castellar se ha identificado un enclave de especial singularidad y potencial turístico y recreativo asociado a su patrimonio natural, a su vinculación al paisaje del agua del embalse y a la presencia de un bien histórico de interés como es el Castillo de Castellar (declarado BIC, con la categoría de conjunto histórico).

La estrategia de activación de esta zona mediante la adecuación de las posibilidades de uso recreativo y turístico de estos recursos desde una actuación de carácter supramunicipal contribuiría a su conservación y puesta en valor como atractivo representativo del interior del Campo de Gibraltar, así como su configuración y fomento como espacio de uso público.

La propuesta de ordenación compatibiliza la conservación del patrimonio territorial, la recuperación de las posibilidades del uso público y turístico del castillo y sus edificaciones anexas, y la preparación de la zona contigua al embalse para la realización de actividades deportivas y de relación con la naturaleza.

### **Ordenación del uso recreativo**

Las medidas de ordenación del uso recreativo en el ámbito se centran en las siguientes cuestiones:

- Intensificar y mejorar el uso recreativo de los Espacios Naturales Protegidos, especialmente en el Parque Natural de los Alcornocales.
- Ordenar y canalizar la intensa demanda de uso del espacio de playas, en función de la capacidad de carga y del nivel de uso que soportan.
- Configurar una red de espacios libres y de uso recreativo que articule e integre el medio natural y el urbano.

#### **Intensificación y mejora del uso recreativo en los Espacios Naturales Protegidos**

La mejora de la red de infraestructuras y equipamientos de uso público en el interior de los Parques Naturales de Los Alcornocales y del Estrecho es un objetivo básico para la puesta en valor y aprovechamiento, de forma respetuosa con el medio, de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.

Para la consecución de este objetivo, el Plan apuesta por la creación de adecuaciones recreativas, así como redes de miradores e itinerarios recreativos, que conjuntamente con las vías pecuarias, articulan e interrelacionan todo el territorio.

Entre las adecuaciones recreativas se recogen, aparte de las ya previstas por la Consejería de Medio Ambiente en ambos Parques Naturales, tres nuevas propuestas por el Plan a localizar, respectivamente, en las inmediaciones de los Embalses de Guadarranque, Charco Redondo y Almodóvar, con el objeto de aprovechar las favorables condiciones recreativas de las láminas de agua.

Las redes de miradores y los itinerarios recreativos propuestas por el Plan recogen, asimismo, los puntos de observación y senderos planteados por la Consejería de Medio Ambiente para dichos Parques, a los cuales se añaden:



Cuatro miradores, localizados, respectivamente, en los hitos paisajísticos de las cimas de las sierras litorales de Carbonera y del Arca, en La Peña y en la Isla de Tarifa o de las Palomas.

- Varios itinerarios recreativos, algunos ya existentes o en realización, y de gran importancia como el Gran Recorrido GR-7 (E4), el Corredor Verde Dos Bahías, o la Puerta Verde de La Línea de la Concepción, y otros propuestos por el Plan con el objeto de potenciar la interconexión entre los distintos itinerarios y favorecer, de este modo, el reconocimiento global del Campo de Gibraltar. Se recogen, así, los siguientes itinerarios recreativos:
  - a) Sendero de Gran Recorrido GR-7 (Sendero Europeo E-4), cuya función es unir Tarifa con el Peloponeso. Recorre de sur a norte el ámbito a través del Parque Natural de los Alcornocales, conectando el litoral con la sierra. Es además el primer sendero señalizado a nivel nacional y el primer sendero intercontinental, ya que pasa de Europa a África. Desde el Plan se propone su prolongación hacia San Martín del Tesorillo a través de vías pecuarias para permitir su conexión con la parte oriental del ámbito.
  - b) Corredor Verde Dos Bahías (promovido por la Consejería de Medio Ambiente y la Diputación de Cádiz), que permitirá recorrer la totalidad de la provincia en sentido transversal, comenzando a orillas del Atlántico, en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, y terminando en el Mediterráneo, en el Parque Natural Marismas del Río Palmones. Mantiene una doble finalidad: ecológica, al servir de nexo de unión entre distintos espacios naturales, y socioeconómica, ya que puede convertirse en un marco idóneo para el desarrollo de actividades turístico-recreativas. Está siendo ejecutado por la Junta de Andalucía y transcurre íntegramente por cañadas; mantiene un trazado este-oeste suponiendo la conexión con el vecino ámbito de La Janda; y discurre durante gran parte de su recorrido por el Parque Natural de los Alcornocales. Su conexión a la altura del río Palmones con el sendero GR-7 permite la interrelación N-S y E-O del ámbito (en la parte occidental).
  - c) Puerta Verde de la Línea de la Concepción, primera fase de la actuación denominada Puertas Verdes del Campo de Gibraltar, iniciativa de la Consejería de Medio Ambiente, cuya función es conectar dicho núcleo urbano con su entorno natural a través de la red de vías pecuarias, y permitirá, junto con las Puertas Verdes previstas para San Roque y Algeciras, contar con una salida privilegiada al Parque Natural de los Alcornocales, a través de su entronque con el Corredor Verde Dos Bahías.
  - d) Carril bici Valle del Guadiaro-Algeciras, proyectado por el Ministerio de Fomento, que toma como referencia la autovía A-7 y supondrá la conexión de todos los núcleos de la Bahía.
  - e) Itinerario Río Almodóvar-Balcón de España, que conecta la costa de Tarifa con el interior a través de la vega del Almodóvar. Supone el acceso al ámbito colindante de La Janda y al conectar con el GR-7 (en La Peña) permite la interrelación de esta zona con el interior y el norte del Parque Natural de los Alcornocales. Su trazado discurre por vías pecuarias.
  - f) Itinerario por Bolonia, cuya función es acceder al frente litoral de Punta Camarinal-Punta Paloma, a través de Baelo Claudia y el núcleo de El Lentiscal, enlazando con el itinerario Río Almodóvar-Balcón de España en las proximidades de Facinas. Su trazado discurre por vías pecuarias y caminos existentes.
  - g) Itinerario Facinas-Embalse de Almodóvar, que supone la conexión del GR-7 y el itinerario Río Almodóvar-Balcón de España, permitiendo la relación este-oeste del ámbito. Su trazado discurre por el camino existente (antigua CA-221).
  - h) Itinerario por los Cerros del Estrecho, cuya función es conectar Tarifa y Algeciras a través de este espacio de especial interés ambiental (Parque Natural del Estrecho) y paisajístico (vistas panorámicas). Su trazado discurre por vías pecuarias.
  - i) Itinerario Cerros del Estrecho-Los Barrios, cuya función es conectar dicho núcleo urbano con el frente costero. Asimismo, supone la interconexión del Corredor Verde Dos Bahías y el itinerario por los Cerros del Estrecho, completando la trama de itinerarios recreativos de la mitad sur del ámbito. Discurre por el Parque Natural de los Alcornocales y el Parque Fluvial Metropolitano del Río Palmones. Su trazado discurre por vías pecuarias y senderos ya existentes.
  - j) Itinerario ruta de Los Alcornocales por la vía de servicio de la A-381.
  - k) Itinerario costero Torre Nueva-Sotogrande, cuya finalidad es conectar el frente litoral de La Línea de la Concepción y la urbanización Sotogrande, permitiendo el acercamiento y el acceso público a estas playas. Su traza-

do discurre por el sendero existente desde Punta Mala a La Alcadesa, desde donde deberá habilitarse su continuación hacia Sotogrande.

- l) Itinerario costero Playa del Rinconcillo-río Palmones-río Guadarranque-Carteia (dos tramos).

- **Ordenación de la demanda de uso de las playas**

En las playas de mayor grado de ocupación se desarrollarán mejoras dotacionales que garanticen la calidad y acondicionamiento de las mismas como espacios fundamentales de uso público metropolitano.

El principal problema de ordenación es el de accesibilidad, debido a la proliferación de vehículos privados que acuden desde la Bahía de Algeciras a las playas en fines de semana de primavera y verano. Esta demanda no es posible resolverla con un incremento de capacidad del viario y dotaciones de aparcamiento público en las playas. Por ello, el Plan plantea una solución que incluye al transporte público de funcionamiento estacional y adaptado a estos flujos.

El Plan plantea en primer lugar el incremento de oferta de playas con la incorporación al uso público de las playas de Portichuelos y Borondo-Guadalquítón. En segundo lugar se plantea una estrategia de movilidad para la relación Bahía de Algeciras-playas de Tarifa basada en el transporte público: servicios especiales de autobuses con paso preferente (plataformas reservadas u otras medidas), transporte marítimos y distribuidor longitudinal en Lances-Valdevaqueros en autobús y medios no motorizados.

- **Configuración de una red de espacios libres**

*Corredor litoral*

La franja litoral (comprendida por los terrenos de dominio público marítimo terrestre, las zonas de servidumbre de protección, y los terrenos colindantes que a la entrada en vigor del Plan estuviesen clasificados como no urbanizables o urbanizables sin instrumento de desarrollo aprobado, en una franja de al menos 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar) tiene una especial relevancia en la configuración de un sistema de espacios libres y de uso recreativo para el ámbito, por lo que se establecen medidas para su protección y adecuada utilización y, en su caso, recuperación.

**Espacios libres vinculados al litoral y a los cauces fluviales. Parques Fluviales y Parques Metropolitanos**

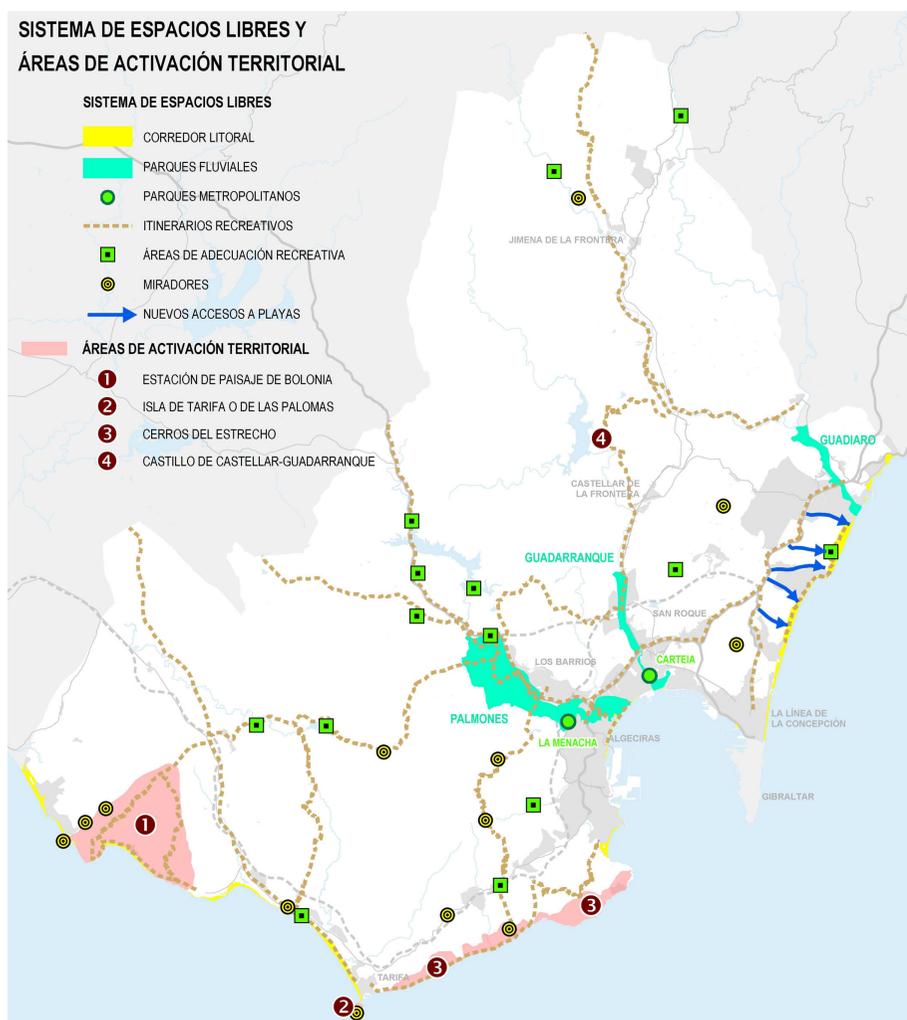
El Plan propone la creación de una red de espacios libres apoyada en elementos naturales de la red hidrográfica que estructuran transversalmente el territorio y le dotan de valor ambiental.

Se prevén actuaciones en los principales cursos fluviales para su incorporación al sistema de espacios libre de uso público conformando parques fluviales, para los cuales se adoptan medidas de protección (serán considerados sistemas generales de espacios libres o suelos no urbanizable de especial protección) y de mejora (supondrán la restauración e integración socioambiental de márgenes y riberas).

Asimismo, para poner en valor sus recursos como parques fluviales, se potencian en ellos: las actividades didácticas, de ocio, recreo y deportivas; la construcción de caminos de accesos y de recorrido lineal para paseos fluviales; el acondicionamiento de miradores; y las instalaciones de restauración.

Los parques fluviales propuestos por el Plan se vinculan a hechos metropolitanos (Arco de la Bahía y Territorio Turístico Mediterráneo) y se corresponden con espacios abiertos que constituyen la transición del medio rural al entorno urbano e incorporan actividades económicas tradicionales (agrarias y forestales), que contribuyen al funcionamiento del conjunto de la estructura urbana. Entre los criterios de conservación de los recursos y valores naturales y paisajísticos de estos espacios se incluye el mantenimiento de los usos agrícolas, ganaderos extensivos y forestales preexistentes, favoreciendo en cualquier caso su integración con los espacios del entorno.

Además de los parques fluviales, el Plan promueve el desarrollo de los citados parques metropolitanos, los cuales serán espacios totalmente acondicionados para el uso público, dotados de vegetación, y aptos para la práctica de actividades lúdico-deportivas. Estos espacios deben contribuir, además, a reforzar la identidad del Campo de Gibraltar y el sentimiento de pertenencia de la población a dicho ámbito.



Se proponen dos parques metropolitanos: La Menacha y Carteia, que están insertos en el ámbito de los parques fluviales de Palmones y Guadarranque, respectivamente. Ambos deberán integrarse en los sistemas generales de espacios libres de interés territorial, en donde se compatibilizará la conservación de sus valores ambientales con el disfrute y esparcimiento del ocio en la naturaleza.

El Plan propone como parques fluviales los siguientes cauces:

- Río Palmones: Comprende ambas márgenes en su curso medio y bajo, desde el límite del Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en la Bahía, incorporando el Paraje Natural Marismas del Río Palmones.

El desarrollo de este parque fluvial supondrá la recuperación de un espacio de valor ambiental y paisajístico con una localización estratégica a nivel supramunicipal. En este sentido, las propuestas del Plan estarán dirigidas a la recuperación, restauración e integración ambiental y social del curso fluvial en el conjunto urbano de la Bahía, mediante una estrategia de dinamización territorial en la que se combina la protección de un espacio rural tradicional y su vocación como espacio recreativo de valor ambiental y paisajístico. El parque fluvial, en su contacto con el borde costero de la Bahía, debe articularse con las adecuaciones como espacio público de calidad tanto del núcleo residencial de Palmones (Los Barrios) como del borde urbano norte de Algeciras colindantes ambos con el Paraje Natural.

Se encuentra en proceso de tramitación el Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones en los términos municipales de Algeciras y Los Barrios (Cádiz).

Este parque fluvial incluye el parque Metropolitano de La Menacha, espacio de uso público que se encuentra actualmente en ejecución.

- Río Guadarranque: Comprende ambas márgenes del curso bajo, desde el límite con el Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en el ámbito de la Bahía, próxima al yacimiento arqueológico de Carteia.

Se trata de un ámbito intermunicipal, comprendido entre los municipios de San Roque y Los Barrios, de relevancia natural y paisajística, cuya regeneración y recalificación para su uso recreativo se vería, además, propiciada por su posición central estratégica en el espacio de la Bahía.

Este parque fluvial tiene, pues, una especial incidencia en el marco de la estrategia planteada por el Plan de contribuir a la estructuración urbana del Arco de la Bahía, dotándole de un espacio de calidad natural y paisajística con potencialidad como espacio libre de carácter supramunicipal, que debe incorporar el patrimonio cultural y otros elementos de identidad territorial significativos como son el yacimiento arqueológico de Carteia, el bosque de la casa-palacio de Guadacorte, la relación con la futura avenida central y el

propio cauce del río, además del borde costero de la zona urbana de la desembocadura.

Aparte de incrementar el grado de habitabilidad de su entorno urbano, este Parque cumple una importante función en la conectividad ecológica entre la costa y el interior.

Se prevé la ejecución de un parque metropolitano de uso público denominado Carteia que enlace, apoyado en las dos riberas del cauce, la avenida central con el borde costero de la Bahía.

- Río Guadiaro: Abarca desde el cruce con el límite del ámbito hasta su desembocadura, incorporando el Paraje Natural Estuario del Río Guadiaro.

Se trata de un espacio con una localización estratégica en el ámbito de la aglomeración, de valor ambiental y paisajístico y marcado potencial para el

uso público. No obstante, la desembocadura del Río Guadiaro ha quedado como un espacio residual, en un entorno de elementos territoriales escasamente estructurados y que requieren de componentes de articulación territorial para mejorar su funcionamiento y dinámica evolutiva.

Su potencial como espacio libre de carácter supramunicipal está ligado tanto a su localización en el extremo oriental de la zona turística de Sotogrande como al propio valor del cauce y sus riberas como espacio libre de recreo y ocio para la población de este ámbito. Se trata además, de un espacio de valor ambiental y paisajístico que permitirá estructurar el conjunto de enclaves urbanos que se localizan fundamentalmente en la margen derecha.

Se plantea en el marco de la estrategia del Plan de ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana y su patrimonio territorial.



Río Palmones



Río Guadarranque



## 6. La prevención frente a los riesgos naturales y tecnológicos

El Campo de Gibraltar es un espacio con una baja frecuencia e intensidad de los riesgos potenciales de origen natural destacando esencialmente los derivados de los incendios forestales, inundaciones fluviales y marinas, erosión costera y los riesgos sísmicos terrestres y tsunami.

La imposibilidad de predicción de riesgos con incidencia difusa, como los terremotos, no hace posible establecer medidas de carácter territorial que vayan más allá de las determinaciones establecidas por la legislación sectorial.

El Plan establece las determinaciones básicas para la protección cautelar ante riesgos de carácter frecuente como las avenidas e inundaciones, los derivados de la contaminación de residuos urbanos y agrícolas y los procedentes de las aguas residuales. Asimismo, se establecen determinaciones de carácter general a tener en cuenta para las actuaciones de transformación del suelo y normas de prevención para evitar los efectos de los posibles incendios sobre los usos urbanos colindantes a zonas forestales.

Debido a la acumulación de riesgos tecnológicos en este ámbito, las nuevas implantaciones industriales en el Arco de la Bahía, así como las ampliaciones de las existentes, deben ser controladas y limitadas de forma tal que no aumenten el riesgo potencial ni los valores de contaminación de la zona.

Las nuevas industrias deberán contemplar entre sus condiciones de implantación la corrección de sus impactos tanto sobre la población, como sobre el medio ambiente, y evitar, asimismo, su localización en áreas conflictivas.

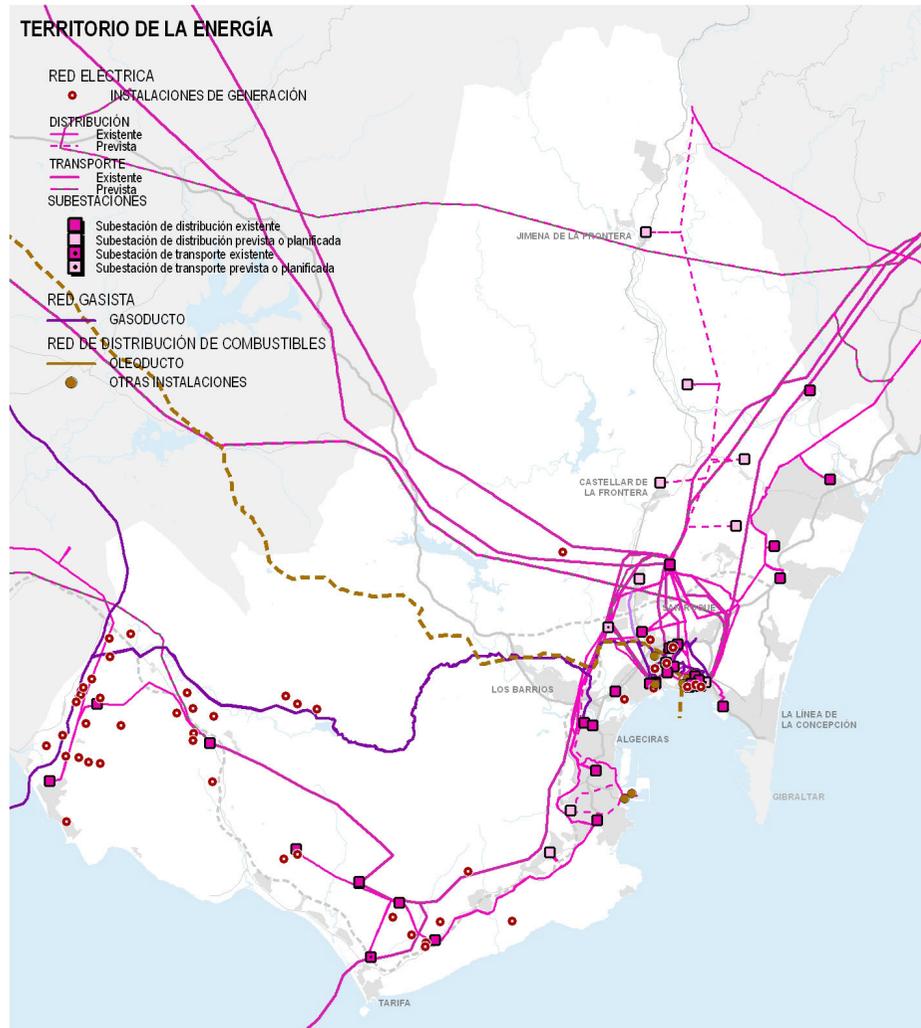
Además, se establece en el Plan que los instrumentos de planeamiento de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción ordenarán el enclave industrial del complejo petroquímico y los otros asentamientos industriales de la Bahía, planteando intervenciones para la minimización de los riesgos existentes por la coexistencia de usos industriales y residenciales, y para la corrección de los impactos ambientales y paisajísticos que estas instalaciones industriales generan.

## 7. El territorio de la energía

El Campo de Gibraltar concentra una gran cantidad de componentes del sistema energético del modelo actual y puede contener también muchos de los del nuevo modelo que sustituirá al existente en el siglo XXI. El Plan pretende contribuir a impulsar la nueva cultura de la energía, basada en criterios de sostenibilidad, con el fomento de medidas para el aprovechamiento de las energías renovables, que favorezcan el ahorro y la eficiencia energética y la adaptación integral del espacio urbano a los condicionantes energéticos del territorio.



Aerogeneradores (Tarifa)



La ordenación del territorio para afrontar de la mejor forma posible el nuevo escenario energético contempla las siguientes medidas:

- La regulación de las zonas compatibles con la ordenación del aprovechamiento eólico.
- La regulación de nuevas instalaciones de energía renovable en el suelo no urbanizable.
- El apoyo a la implantación de nuevas actividades industriales y de servicios en torno al nuevo modelo energético, siempre que no supongan un incremento de los impactos negativos en residuos, emisiones o impactos visuales en el ámbito.

En cuanto a la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo, se plantea el establecimiento de reservas que permitan una adecuada distribución de los posibles trazados, dando prioridad a los núcleos cabeceras municipales que aún no se incluyen en dicha red. Asimismo, el Plan contempla la ampliación de la red gasística hacia la ZAL Bahía de Algeciras.

#### *Establecimiento de criterios para la implantación de energías renovables*

El Plan establece en su normativa los criterios de implantación de las energías renovables en las zonas identificadas de protección, haciendo compatible el aprovechamiento de los importantes recursos renovables del Campo de Gibraltar con los valores ambientales y territoriales que necesitan preservarse.

Asimismo, esta propuesta favorece la integración de determinadas instalaciones de generación de energía a partir de fuentes renovables en el ámbito, contribuyendo al fomento de la sostenibilidad energética.



## 8. Las infraestructuras urbanas y de telecomunicación

### ■ Las infraestructuras hidráulicas

La explotación del sistema de regulación y abastecimiento de agua bruta y para riegos es competencia de la Agencia Andaluza del Agua. La demanda se concentra fundamentalmente en la costa y en las vegas agrícolas y presenta una modulación con valores punta en época de estiaje. La demanda iguala a los recursos disponibles (110 hm<sup>3</sup>/año) y presenta una distribución más o menos proporcional entre los sectores urbano, agrícola e industrial. Las tomas de aguas subterráneas se consideran recursos estratégicos.

El marco de ordenación que establece el Plan se basa en las orientaciones generales que indica la Directiva Marco del Agua, actualmente en fase de desarrollo por la nueva planificación de los recursos hídricos, que incorpora la dimensión territorial y ambiental del conjunto del sistema hidrogeológico.

Respecto a las propuestas relativas a las infraestructuras hidráulicas que mejoren el ciclo integral del agua en el ámbito, se han establecido en base a los siguientes criterios:

- Prevalencia de la escala supramunicipal en el desarrollo y gestión del sistema de infraestructuras del ámbito, tanto mediante la mejora y gestión del sistema gestionado por la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, como por la incorporación de Tarifa al sistema de Zona Gaditana.
- Adaptación de los requerimientos del territorio a las disponibilidades de recursos básicos contemplados en la planificación sectorial competente. En este sentido se recomienda el estudio de la viabilidad de medidas de interés territorial, como el recrecimiento de la presa del Guadarranque, la construcción de la presa en el río Gibralthmedina, la interconexión entre los embalses de Charco Redondo y Guadarranque, la conexión desde el río Hozgarganta al río Guadarranque, y la reestructuración de la distribución de los usos del embalse del Almodóvar, para reforzar dotaciones y garantías a los núcleos urbanos del municipio de Tarifa.

- Atender a las necesidades de la zona regable del Guadiaro, mediante el refuerzo de la capacidad de las conducciones o la construcción de otras nuevas.





- **Abastecimiento**

El Plan considera conveniente que la red de abastecimiento de agua a Tarifa se integre al Sistema Zona Gaditana con objeto de asegurar la disponibilidad de recursos, mejorar la eficiencia en el servicio en alta y elevar la garantía de suministro.

Las actuaciones recogidas en el Plan pretenden hacer frente a las necesidades planteadas por las nuevas previsiones del planeamiento urbanístico y remodelar las actuales redes de abastecimiento en alta, con objeto de reforzar la capacidad estructural del sistema mancomunado existente. Estas actuaciones hacen referencia a:

- Mejorar la capacidad de regulación de Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera mediante un nuevo depósito en alta en Castellar de la Frontera.
- Abastecimiento en alta y depósitos regulador para el abastecimiento de la zona norte de San Roque.
- Ampliar la red de abastecimiento de aguas superficiales a la zona de Sotogrande y valle del Guadiaro.

- **Saneamiento**

El Plan recoge las necesidades, identificadas por la Mancomunidad de Municipios, de propiciar un significativo desarrollo de infraestructuras de saneamiento y depuración que permitan garantizar el cumplimiento de los parámetros de calidad del agua de los vertidos a los cauces públicos y/o al litoral, con objeto de afrontar la problemática situación del saneamiento, generalizada a todos los municipios del ámbito, con estaciones depuradoras desbordadas y numerosos vertidos directos o escasamente tratados.

La propuesta se basa en la centralización de la depuración de las aguas residuales urbanas de la Bahía en tres grandes estaciones de depuración: las ya existentes en Algeciras (Isla Verde) y la Línea, que se amplía, y una nueva estación en Guadarranque (San Roque) con colectores desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones. Asimismo, se prevé centralizar la depuración de la zona de Guadiaro, mediante la construcción de una nueva EDAR en Guadalquítón (San Roque) con colectores desde San Martín del Tesorillo, estando prevista la eliminación de las ahora existentes.

Además, se propone completar el sistema mediante la construcción de nuevas depuradoras en los núcleos que carecen actualmente de instalaciones de depuración: Castellar de la Frontera, Bolonia-Lentiscal, Tarifa, El Cuartón (Tarifa), y Atlanterra (Tarifa). Y también está prevista la remodelación de la EDAR de Jimena de la Frontera.

Junto a esto, el Plan indica la necesidad de que las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas generales de depuración se doten de sistemas propios de depuración de vertidos. Asimismo, se contempla en el caso de las instalaciones de alojamiento turístico y las recreativas de interés territorial que se ubiquen en SNU o viviendas aisladas en la misma si-



tuación, mediante sistemas dimensionados al volumen, carga contaminante y medio receptor.

Por último, el Plan propone mejorar la reutilización de los recursos hídricos mediante la incorporación de las aguas residuales depuradas a la planificación y gestión de los recursos disponibles.

### ■ La gestión de los residuos

La propuesta del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar se acoge a la directriz del Plan Provincial de Residuos Urbanos de minimización de instalaciones de tratamiento de residuos, con objeto de alcanzar economías de escala y mejorar la eficiencia en la gestión, a la vez que se completa la red para la transferencia y la mejora de la recogida selectiva de residuos. El Plan determina en su desarrollo normativo directrices a los instrumentos de planeamiento para el mejor emplazamiento de estas instalaciones, salvaguardando los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico, así como los más vulnerables ante riesgos naturales.

Con estas premisas, se contemplan las siguientes líneas de actuación:

- Ampliación de la capacidad del Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), con la construcción de nuevas celdas de vertido y mejora de los sistemas de recuperación y tratamiento, e incorporación de un sistema de valorización energética de los residuos.
- Se propone, asimismo, desde el Plan la imprescindible mejora del acceso viario a este Complejo, especialmente de la Carretera Provincial CA-9207, para garantizar su accesibilidad, seguridad y funcionalidad.
- Reserva de los terrenos aledaños al Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), actualmente ordenados mediante Plan Especial, para la instalación en los mismos de empresas relacionadas con la gestión de residuos, posibilitando la implantación de dos actuaciones claves en la gestión integral de los residuos en el Campo de Gibraltar: la construcción de una Planta de Tratamiento de RCDs y la de una Planta de Tratamiento de Residuos Industriales No Peligrosos.



*Complejo Medioambiental Sur de Europa*

- Instalación de Estaciones de Transferencia de residuos urbanos en La Línea, San Roque, Tarifa y de Estaciones de Transferencia de RCDs en Algeciras, San Roque y Jimena de la Frontera.
- Construcción de nuevos puntos limpios en San Roque y La Línea de la Concepción.

### ■ Las telecomunicaciones

En cuanto a las infraestructuras de telecomunicación el Plan establece los condicionantes de localización territorial de estas infraestructuras. En general, el Plan plantea la salvaguarda de los espacios naturales más valiosos desde la perspectiva paisajística y los bienes de interés cultural y determina en los lugares permitidos la necesidad de propiciar su enmascaramiento y encomienda al planeamiento urbanístico para que a escala local establezca los condicionantes necesarios para la mejor integración de las actuaciones.

