# TERRITORIO Y CIUDAD

*Portfolio*

2020

# índice


| | |
|---|---|
| presentación | 3 |
| equipo | 5-7 |
| medios técnicos | 8-11 |
| oficinas | 12-13 |
| servicios | 14-15 |
| premios/ reconocimientos | 16-17 |
| principales clientes | 18-19 |
| principales publicaciones | 20-21 |
| trabajos seleccionados | 24-95 |

# presentación

Territorio y Ciudad es una empresa especializada en la planificación, urbanismo, gestión integral del territorio y arquitectura.

Constituida en 1997 es fruto de la ilusión de un equipo de profesionales que acredita una amplia experiencia en urbanismo, gestión y ejecución de proyectos públicos.

A ellos se han unido a lo largo de los años, profesionales de diversas disciplinas que en su conjunto conforman un sólido equipo multidisciplinar comprometido con los proyectos, a los que aportan un elevado nivel de conocimiento y experiencia.

Territorio y Ciudad ha acumulado un amplio bagaje en proyectos y en desarrollos para las distintas Administraciones Públicas y OPERADORES significativos, habiendo implantado y perfeccionado con el tiempo un método de intervención en el territorio que se ha mostrado eficaz y viable a la vista del alto grado de ejecución alcanzado.

Territorio y Ciudad se posiciona entre las principales consultoras en trabajos de planificación urbana y territorial y crece al asumir y desarrollar nuevas áreas de actividad, resultado de la actitud positiva, del carácter emprendedor y del espíritu de superación continuo tanto en lo referente al conocimiento, calidad, eficiencia, innovación, tecnología y capacidad de gestión

TERRITORIO Y CIUDAD

# equipo

**Fundada en 1997, Territorio y Ciudad es fruto de la ilusión de un equipo de profesionales con gran experiencia en urbanismo, gestión y ejecución de proyectos.**

**Territorio y Ciudad se ha ido enriqueciendo con la incorporación, al actual Equipo de Dirección, de profesionales altamente cualificados, que acreditan un nivel de excelencia en la capacidad y coherencia como grupo de trabajo.**

**En este equipo multidisciplinar concurren profesionales de muy diversa titulación, visiones caleidoscópicas, que resultan imprescindibles para elaborar trabajos no sólo técnicamente correctos, sino adecuados y específicos para cada realidad, y con garantías de viabilidad y sostenibilidad así como dotados de seguridad jurídica.**

**Así mismo Territorio y Ciudad ha tejido redes de colaboración con profesionales externos que gozan de un alto nivel de prestigio, y que confiando en la trayectoria y la filosofía de nuestra empresa, se integran en nuestro equipo cuando la especificidad de las proyectos lo requiere o aconseja.**

## MANUEL A. GONZÁLEZ FUSTEGUERAS

**ARQUITECTO Y URBANISTA.**
**CEO. COORDINADOR Y DIRECTOR DEL EQUIPO**

Desde el año 1987 hasta el año 1994 desempeña el cargo de Gerente de Urbanismo en Jerez de la Frontera, y desde el año 1998, coordina el equipo de TERRITORIO Y CIUDAD SLP, desarrollando su actividad como experto consultor en el desarrollo de proyectos.

## SEBASTIÁN OLMEDO PÉREZ

**LICENCIADO EN DERECHO.**
**CEO. ASESOR JURÍDICO.**

Con amplia experiencia (desde el año 1986 hasta 1998) en el asesoramiento jurídico en materia de legislación urbanística, conocedor y experto de la realidad urbanística y administrativa de Andalucía. Desde 1998, con el equipo de TERRITORIO Y CIUDAD SLP, desarrolla su actividad como asesor jurídico y miembro del equipo de dirección para el desarrollo de distintos instrumentos de planeamiento urbanístico.

## ANDRÉS LUQUE RAMOS

**ARQUITECTO TÉCNICO.**
**CFO. GERENCIA.**

Experto en temas de iniciativa y desarrollo empresarial, ha implementado sistemas de gestión aplicados a la administración pública. Con amplia experiencia y conocimiento de la realidad administrativa (es desde 1983-1994 jefe de servicio de la GMU de Jerez y desde 1994-1996 Gerente) especializándose en el área de urbanismo. Desde 1998, ya en exclusiva con TERRITORIO Y CIUDAD SLP, asume la función gerencial del equipo.

## PEDRO GÓRGOLAS MARTÍN

**ARQUITECTO. DOCTOR POR LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA.**
**DIRECTOR DE PROYECTOS**

Profesor de Urbanismo de la ETSA de Sevilla desde el año 1988, Máster en Proyectos Arquitectónicos, cuenta con experiencia profesional acreditada (desde el año 1988 hasta el año 1999) en el campo de la edificación y el urbanismo. Desde 1999 desarrolla una intensa actividad profesional en exclusividad, en el complejo campo del planeamiento urbano y la planificación territorial como parte del equipo de dirección de Territorio y Ciudad SLP.

## JUAN CARLOS PUERTO ANDRADES
**ARQUITECTO.**
**SENIOR. PROJECT MANAGER**

Arquitecto con una amplia experiencia en planeamiento territorial y urbano, así como, en planes de desarrollo; forma parte del equipo técnico de la consultora Territorio y Ciudad SLP desde el año 1998.

## REYES PATA VILA
**ARQUITECTO.**
**SENIOR. PROJECT MANAGER**

Arquitecta, con una amplia experiencia en planificación y gestión urbanística, desarrolla su labor profesional dentro de la consultora Territorio y Ciudad SLP desde el año 2000.

## JUAN ANTONIO LOBATO BECERRA
**ARQUITECTO Y SOCIÓLOGO.**
**PROJECT MANAGER**

Arquitecto, Grado en Sociología y experto en derecho urbanístico, cuenta con una gran experiencia en planificación y gestión urbanística. Desarrolla su labor profesional dentro de la consultora Territorio y Ciudad SLP desde el año 2003.

## MIGUEL GONZÁLEZ MÁRQUEZ
**DOCTOR EN ANTROPOLOGÍA. LICENCIADO EN HISTORIA.**
**GESTIÓN DEL PATRIMONIO Y PROCESOS PARTICIPATIVOS**

Doctor en Antropología, Máster en Antropología Urbana y Licenciado en Historia, desarrolla su actividad profesional como miembro de Territorio y Ciudad desde el año 2006, en el campo de la gestión de patrimonio histórico, estudios urbanos y los procesos participativos.

## Mª VICTORIA RUIZ POMAR
**LICENCIADA EN CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES.**
**ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN**

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales, es miembro de la consultora Territorio y Ciudad SLP desde el año 2000 y tiene amplia experiencia en el desarrollo de los aspectos económicos de los instrumentos de planificación urbanística.

## JUAN DE DIOS OLMEDO PÉREZ
**EDICIÓN Y MAQUETACIÓN DE PROYECTOS**

Técnico especialista en diseño gráfico y maquetación, con formación en el Instituto de las Artes de la Comunicación de Madrid (TRACOR) especializándose en sistemas multimedia, edición de video interactivo y modelado de infografías 3d.

## FRANCISCO JAVIER PEDRO JIMÉNEZ
**EDICIÓN DE PROYECTOS**

Técnico Superior en Proyectos de edificación, con amplia experiencia en el diseño de estructura, edificación y edición de proyectos, desarrolla su actividad con exclusividad en Territorio y Ciudad SLP desde 2014.

## Cristóbal Muñoz García
**EDICIÓN DE PROYECTOS**

Técnico Superior en Proyectos de edificación, con amplia experiencia en el diseño de estructura, edificación y edición de proyectos, desarrolla su actividad con exclusividad en Territorio y Ciudad SLP desde 2007.

# medios técnicos

**Territorio y Ciudad cuenta con una dotación de medios técnicos y tecnológicos que les permiten abordar con garantía tanto sus propias necesidades internas, como las necesarias para la ejecución de Proyectos, Programas y Planes de la más diversa índole, bien mediante el uso de software comercial, o bien mediante el desarrollo propio de software específico. La dotación en cuanto a medios puede quedar sintetizada en varios sistemas:**

**1. Sistema de Comunicaciones.**
**2. Sistema de Copias de Seguridad**
**3. Sistemas de Diseño y Dibujo.**
**4. Sistemas de Cálculo Técnico.**
**5. Sistema de Reprografía.**
**6. Sistema de Desarrollo de Aplicaciones Personalizadas.**

## 1. SISTEMAS DE COMUNICACIONES

El equipo redactor cuenta con la implantación de un Sistema de Comunicaciones cuyas principales características son: • La base del Sistema de comunicaciones es una Red de Área Local Intranet. • Cableado estructurado de la más alta categoría conectado con todas las dependencias. • Telefonía digital y datos de alta velocidad. • Red multiprotocolo y multiservidor donde se combinan las prestaciones de los más avanzados sistemas operativos de red. • Internet • Fax • Nube • Chat • Video conferencias

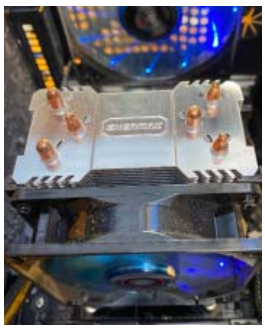
## 2. SISTEMA DE COPIAS DE SEGURIDAD

Servidor PROLIANT DL-120-G6, para la gestión de usuarios con capacidad de 3,5 TB conectado por 3 switch de 24 puertos cada uno • Copias de seguridad NETGEAR NAS 1500 (8.000 GB), realizando copias de seguridad diarias

## 3. SISTEMA DE DISEÑO Y DIBUJO

El sistema de diseño y dibujo se compone de estaciones de trabajo basadas en ordenadores personales conectados por medio de la Red de Área Local. El contenido cuantitativo y cualitativo de las estaciones de diseño/ dibujo es el que a continuación se describe:

PROCESADOR Intel Core i7-6700K CPU @ 4.00GHz 4.00GHz RAM 16GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GTX 1060 6GB PROCESADOR Intel Core i7-4770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GTX 660 2GB PROCESADOR Intel Core i7-4770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz R M 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 740 PROCESADOR Intel Core i7-4770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 740 PROCESADOR Intel Core i7-4770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 740 PROCESADOR Intel Core i7-4770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 740 PROCESADOR Intel Core i7-3770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 740 PROCESADOR Intel Core i7-2600 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 630 PROCESADOR Intel Core i7-3770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA AMD RADEON HD 7700 series PROCESADOR Intel Core i7-4770 CPU @ 3.40GHz 3.40GHz RAM 8GB TARJETA GRÁFICA GeForcer GT 740



## 4. SISTEMAS. SOFTWARE

El software con el que trabajamos la georeferenciación de datos preferencialmente es QGIS, un Sistema de Información Geográfica de software libre para plataformas GNU/Linux, Unix, Mac OS, Microsoft Windows y Android. Fue uno de los primeros ocho proyectos de la Fundación OSGeo y en 2008 oficialmente graduó de la fase de incubación. Permite manejar formatos ráster y vectoriales a través de la biblioteca GDAL (GADL/OGR), así como bases de datos. empleado es Autocad, y Microstation PC, empleándose como formato de intercambio entre los diferentes sistemas y software el estándar DXF. Contamos con el diseño de una aplicación que convierte biunívocamente los archivos facilitados por el Centro de Gestión Catastral (ASCII) a DXF y viceversa, aportando gran facilidad a las complejas labores de intercambio de información. En cuanto a la edición, gestión y maquetación, manejamos a nivel experto-usuario una amplia gama de programas entre los que cabe destacar:

Además contamos con otra series de programas:

1. Programas de hoja de cálculo.
2. Programa de procesador de textos
3. Programa de generación de base de satos
4. Programa de generación de archivos en .pdf
5. Programas de cálculo y edición de presupuestos y mediciones.
6. Programas de cálculo hidráulico, energético y medioambiental.
7. Programas de cálculo de estructuras e instalaciones.
8. Conjunto de aplicaciones para la gestión de GIS (Sistema de Información Geográfica)

## 5. SISTEMA DE REPROGRAFÍA

En relación, con los elementos, con los que dispone el sistema para abordar las tareas relacionadas con la digitalización de cualquier información cartográfica, y en cuanto a los dispositivos de obtención de imágenes, contamos con los siguientes instrumentos:

ESCÁNER • Scanner HP designjet 4200C, 42” • Scanner, Impresora, Fotocopiadora y fax Canon 5255 • Scanner, Impresora, Fotocopiadora y fax Canon 2380 • Scanner, Impresora, Fotocopiadora y fax Canon 1022

CÁMARAS DIGITALES FOTOGRAFÍAS • Cámara Modelo Sony Reflex con zoom óptico de 12x, 10 megapíxeles • Cámara Modelo Canon EOS 450 Reflex, 12,2 megapíxeles • Cámara de video Canon HD, capacidad 60Gb • Cámara Modelo Canon HG20 60Gb de Disco duro

PROYECTOR • LG RD-JT90

PLOTTERS • Plotter Hewlett Packard Designjet 5500 PS 42”, , Ploter 42” color 512M • Plotter Hewlett Packard Designjet 800 • Plotter Canon Imageprograf LP24

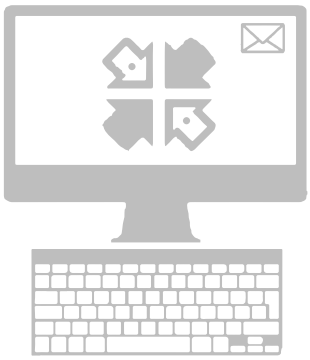
IMPRESORAS A COLOR • Impresora, Scanner, Fotocopiadora y fax Canon 5255 • Impresora, Scanner, Fotocopiadora Canon IRC2380i IMPRESORAS EN BLANCO Y NEGRO • Impresora IR1022F Canon, Láser A4 PostScript b/n 16M

Se dispone de diferentes MACROS para la realización de formatos y edición de documentos que permiten la inclusión de anagramas en la realización de los diferentes formatos a utilizar, eliminando la dependencia del papel pre impreso. En relación con el final de este proceso de edición, el sistema cuenta con el siguiente instrumental de encuadernación cuyo empleo revierte en el acabado final del mismo:

Cortadora de planos (rodillo de mesa profesional) • Guillotina IDEAL 3950 • Destructora papel profesional HSM 390.2 • Encuadernadora automática Mustang 250 • Encuadernadora manual Mustang 200 • Taladradora de documentos A3 • Perforadora Petrus 720 • Grapadora de caballete PMA RING

## 6. SISTEMA DE DESARROLLO DE APLICACIONES PERSONALIZADAS

A través de él se integran y se desarrollan nuevas herramientas de software para cubrir las necesidades específicas de cada departamento, entre los que se hallan: • Elaboración de aplicaciones específicas de gestión y comunicación. • Publicación en soporte multimedia de la documentación elaborada en cada uno de los sistemas anteriores. • Sistemas de Información y análisis de datos Internet/Intranet. • Archivo y clasificación electrónicos de documentos. • Software propio: Sistema de Información para la Gestión de Expedientes Urbanísticos.



# oficinas

**Jerez de la Frontera (España)**
C/ Santo Domingo, 7 Duplicado.
11402 Jerez de la Frontera.
España.

**Bruselas (Bélgica)**
Bureau à Bruxelles
Villa Eugénie
20 place Jean Vander Elste
1180 Uccle
Bruselas

**Montevideo (Uruguay)**
Canelones, 1792.
11200 Montevideo.
Uruguay.

**Tánger (Marruecos)**
Bureau Tanger
Angle Avenue Mohammed V et Youssef Ibn Tachfine
Immeuble Yamna
Appartement 92
90000 Tanger

# servicios

## ¿qué podemos ofrecer?

Territorio y Ciudad SLP está especializada en la gestión integral del territorio, siendo una de las EMPRESAS LÍDERES en el sector de la PLANIFICACIÓN URBANA Y TERRITORIAL.

Entre los servicios ofrecidos se encuentran:

## > PLANIFICACIÓN URBANA Y REGIONAL

**Territorio y Ciudad SLP es una de las empresas líderes en la producción de PLANIFICACIÓN URBANA Y REGIONAL DE ÚLTIMA GENERACIÓN, con una larga trayectoria en la elaboración de Planes de Ordenación del Territorio, Planes Generales de Ordenación Urbana, Planes Estructurales Generales y Programas de Ordenación Detallada, así como sus Innovaciones y/o Modificaciones de Plan, ofreciendo un servicio EFICIENTE basado en la EXPERIENCIA que está avalada por su trayectoria, así como en la GARANTÍA DE ÉXITO de los objetivos y determinaciones que se marcan en los diferentes planes que produce, herramientas reales de GESTIÓN Y DESARROLLO de este tipo de instrumentos, lo que resulta en la conformación de territorios mucho más SOSTENIBLES.**

## > PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO

**Territorio y Ciudad SLP es experto en la redacción de Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle, ofreciendo un servicio basado en los PRINCIPIOS DE PLANIFICACIÓN URBANA ECOLÓGICA, garantizando las más altas dosis de EFICIENCIA URBANA Y HABITABILIDAD en la transformación de los tejidos existentes, así como en los nuevos desarrollos urbanos.**

## > PROYECTO URBANO / MASTERPLAN

**Territorio y Ciudad SLP está especializada en la generación de proyectos basados en el estudio exhaustivo y el respeto al soporte territorial existente, preservando sus valores naturales y paisajísticos, desarrollando modelos basados en la COMPACCIÓN, INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD, así como en la SOSTENIBILIDAD de la propuesta.**

## > GESTIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

**Territorio y Ciudad SLP tiene una probada trayectoria en la elaboración de Planes de Protección y Mejora de Lugares Históricos, así como en la elaboración de Catálogos de Elementos Protegidos, basando la generación de este tipo de documentos en la PROTECCIÓN Y AJUSTE DE LA PATRIMONIO, así como en el establecimiento de pautas para su intervención respetuosa, de tal forma que al mismo tiempo que se preservan los valores, es posible la MODERNIZACIÓN DE LA RED URBANA en la que se insertan.**

## > GESTIÓN DEL SUELO

**Territorio y Ciudad SLP cuenta con una gran experiencia en la gestión del suelo ofreciendo asesoramiento basado en una METODOLOGÍA ÚNICA ESPECÍFICA, capaz de producir documentos caracterizados por la VIABILIDAD de su instrumentación, implementando esta singularidad tanto en los Proyectos de reparcelación y urbanización que desarrolla como en los Informes de Viabilidad que proporciona.**

## > CONSULTORÍA LEGAL

**Territorio y Ciudad SLP ofrece ASESORAMIENTO Y SERVICIO LEGAL en procedimientos de EVALUACIÓN de suelos, con una amplia experiencia en la generación de INFORMES LEGALES y OPINIONES, gracias a EXPERTOS EN SOLUCIONES EN DERECHO URBANO.**

## > ARQUITECTURA

**Territorio y Ciudad SLP tiene experiencia en el diseño y ejecución de HITOS URBANOS, construyendo proyectos caracterizados por su EXPLICACIÓN y SINGULARIDAD, en los que predomina una fuerte apuesta por el PAISAJE Y LA ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA.**

# premios

**SPECIAL PRIZE OF THE AETU** SPANISH ASSOCIATION OF URBAN TECHNIQUES IN THE FRAMEWORK OF THE EUROPEAN URBAN PRIZES. GRANTED BY THE EUROPEAN COUNCIL OF URBANISTS BY THE NEW GENERAL PLAN FOR URBAN PLANNING OF SEVILLE

GUADALAJARA UNIVERSITY AND TECHNOLOGY CAMPUS INTERNATIONAL CONTEST. **ACCESSIT**

SPANISH NATIONAL URBAN PRIZE 2010. **FINALIST**

INTERNATIONAL PUBLIC COMPETITION FOR IDEAS FOR THE PLANNING AND BUILDING OF THE FACULTY OF HEALTH SCIENCES OF GRANADA. **THIRD PRIZE.**

INTERNATIONAL COMPETITION OF IDEAS FOR THE RECOVERY AND MANAGEMENT OF THE BANKS OF THE TAGUS AND ALBERCHE RIVERS IN TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO). **FINALIST**

BANK OF THE REPUBLIC OF URUGUAY. CONTEST. **2ND PRIZE.** MONTEVIDEO (URUGUAY)

INTERNATIONAL COMPETITION FOR THE GENERAL URBAN PLAN OF THE RIO 2016 OLYMPIC PARK. BRAZIL. **FINALISTS**

MASTER PLAN FOR ROOSVELT PARK. DEPARTAMENTAL TOGETHER OF CANELONES. URUGUAY. **FIRST AWARD**

**CEMEX INTERNATIONAL AWARD** FOR SUSTAINABLE BUILDING AND THE INTERNATIONAL INSTITUTIONAL-INDUSTRIAL AWARD BY THE FACULTY OF HEALTH SCIENCES OF GRANADA

INTERNATIONAL CONTEST OF IDEAS CITY OF LEVANTE. CORDOBA. **FIRST PRIZE.**

INTERNATIONAL CONTEST OF IDEAS: MERCADO MODELO MONTEVIDEO THINK THE CITY OF THE XXI CENTURY. **FIRST PRIZE.**

# reconocimientos

**“ONE” PRIZE** TO THE LABOR INTEGRATION OF PERSONS WITH DISABILITIES. AWARDED BY THE CENTER FOR THE RECOVERY OF PERSONS WITH PHYSICAL DISABILITIES (CRMF) OF SAN FERNANDO, THE GADITANA FEDERATION OF PEOPLE WITH PHYSICAL AND ORGANIC DISABILITIES (FEGADI) AND THE CONFEDERATION OF ENTREPRENEURS OF THE PROVINCE OF CÁDIZ.

**ILLUSTRA VISITOR** OF THE CITY OF MONTEVIDEO. AWARDED BY THE MUNICIPALITY OF MONTEVIDEO.

**R&D PROJECTS 2011-2015. ERDF FUNDS.**THE URBANISM OF THE NON-CITY: FROM CLANDESTINITY VULNERABLE TO SUSTAINABLE VISIBILITY. TERRITORIAL AND URBAN INTEGRATION OF IRREGULAR INSADES IN THE NON-URBANIZABLE FLOOR

**R&D PROJECTS 2011-2015. ERDF FUNDS.** {RE} PROGRAMA. (RE)HABITATION + (RE)GENERATION + (RE)PROGRAMMING. THE RECYCLING AND THE SUSTAINABLE MANAGEMENT OF THE ANDALUSIAN HOUSING STOCK. MANAGEMENT OF HABITABLE SURROUNDINGS FROM THE CRITERIA OF ACTIVE AGING, GENDER AND URBAN HABITABILITY.

**AD-HONOREM PROFESSOR** OF THE FACULTY OF ARCHITECTURE. AWARDED BY THE UNIVERSITY OF THE REPUBLIC OF URUGUAY

# principales

# clientes

JUNTA DE ANDALUCIA

JUNTA DE
EXTREMADURA

Intendencia
de Montevideo

Diputación
de Cádiz

Ayuntamiento
de Algeciras

Ayuntamiento de
Chiclana

Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

Ayuntamiento de
San Fernando

NO8DO
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

Ayuntamiento
Los Barrios

Ayuntamiento
de Jerez

Mancomunidad de Municipios
BAHÍA DE CÁDIZ

AYUNTAMIENTO DE
VEJER

Ayuntamiento de
MORÓN
de la Frontera

Ajuntament
de Benicarló

Ayuntamiento
de Montilla

PENÍSCOLA
AJUNTAMENT

Royaume du Maroc
Ministère de l'Urbanisme
et de l'Aménagement du Territoire
Secrétariat Général
Direction de l'Aménagement du Territoire

# principales

*El sistema cooperativo en el marco de la rehabilitación. El ejemplo uruguayo. Manuel Ángel González Fustegueras. (Re) habitación+(Re) generación+(Re) programación: el reciclaje y la gestión sostenible del parque edificado andaluz, gestión de entornos habitables desde criterios de envejecimiento activo, género y habitabilidad urbana /* Ángela Barrios Padura(aut.), Emilio González Villegas(aut.), José Carlos Mariñas Luis(aut.), Marta Molina-Huelva(aut.), 2015, ISBN 9788460813825, pages. 90-97

*La influencia de la liberación del suelo en el nuevo Plan General: la posición de la Oficina del Plan de Sevilla.Manuel Ángel González Fustegueras. La economía y el urbanismo en las ciudades/* coord. por José Manuel Borras Álvarez, 2001, ISBN 8495499487, pages. 153-182.

*El plan general de ordenación urbanística. Contenido técnico. Manuel Ángel González Fustegueras. Manual práctico de derecho urbanístico de Andalucía/* coord. por Venancio Gutiérrez Colomina, Francisco Javier Gutiérrez Julián, 2009, ISBN 978-84-88282-88-0, pages.. 397-432.

*Luces y sombras de la ordenación del territorio en Andalucía. Nuevas perspectivas. Manuel Ángel González Fustegueras. Práctica urbanística: Revista mensual de urbanismo, ISSN 1579-4911, Nº. 147, 2017*(Ejemplar dedicado a: La ordenación del territorio en Andalucía).

*132 Viviendas en Valdelagrana, El Puerto de Santa María, Cádiz.Manuel Angel González Fustegueras, Fernando Visedo. Neutra: revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental*, ISSN 1138-1507, Nº 7, 2002, pages.. 26.

*Rehabilitación del Palacio Dávila (Jerez de la Frontera). Ramón González de la Peña, Manuel Ángel González Fustegueras. Arquitectura pública en Andalucía: obras construidas,* 1984-1994, 1994, ISBN 8480950390, pages.. 158-159.

*Coordinador de la edición de la Publicación de los Premios de Arquitectura del COAAO años 1995/ 1996.*
*Górgolas, P. Conferencia sobre Turismo y Ordenación del Litoral. Colegio de Arquitectos de Cádiz.* Noviembre de 2.000.

*Reflexiones sobre la necesidad de una nueva legislación urbanística para la comunidad andaluza: ¿obsolescencia o inobservancia del marco legislativo actual? Pedro GórgolasRevista de derecho urbanístico y medio ambiente,* ISSN 1139-4978, Año nº 52, Nº 319, 2018, pages.. 43-84.

*Planeamiento urbanístico y suburbanización irregular en el litoral andaluz: directrices y recomendaciones para impulsar la integración urbano-territorial de asentamientos. Pedro Górgolas. Ciudad y territorio: Estudios territoriales,* ISSN 1133-4762, Nº 195, 2018, pages. 33-52.

*El reto de compactar la periferia residencial contemporánea: densificación eficaz, centralidades selectivas y diversidad funcional. Pedro Górgolas ACE: architecture, city and environment,* ISSN-e 1886-4805, Nº. 38, 2018, pages. 57-80.

# publicaciones

*Espacio escénico de AndújarMiguel Bretones del Pozo, Pedro Górgolas, Alberto Martín-Loeches. Arquitectura escénica*, 2002, pages.. 38-41.

*Diez años de vigencia del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía : luces y sombras de la planificación territorial. La desnaturalización del modelo de ciudad compacta. Pedro Górgolas. Administración de Andalucía: revista andaluza de administración pública*, ISSN 1130-376X, Nº. 97, 2017, pages.. 319-350.

*La regulación de los campos de golf en la Comunidad Autónoma de Andalucía: ¿interés turístico o interés inmobiliario? Pedro Górgolas. Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, ISSN 0210-5462, Vol. 57, Nº 1, 2018, pages.. 283-304

*Márquez, M. G. (2015). Transformaciones urbanas en ciudades costeras e intermedias en el contexto mediterraneo-sur-atlántico español (Doctoral dissertation,Universitat Rovira i Virgili).*

*Márquez, M. G. (2018). Vivencias, prácticas y concepciones urbanas en el barrio del Puerto de Tarragona. Arxiu d'Etnografia de Catalunya*, (17), 155-178. ISSN: 0212-0372; EISSN: 2014-3885.

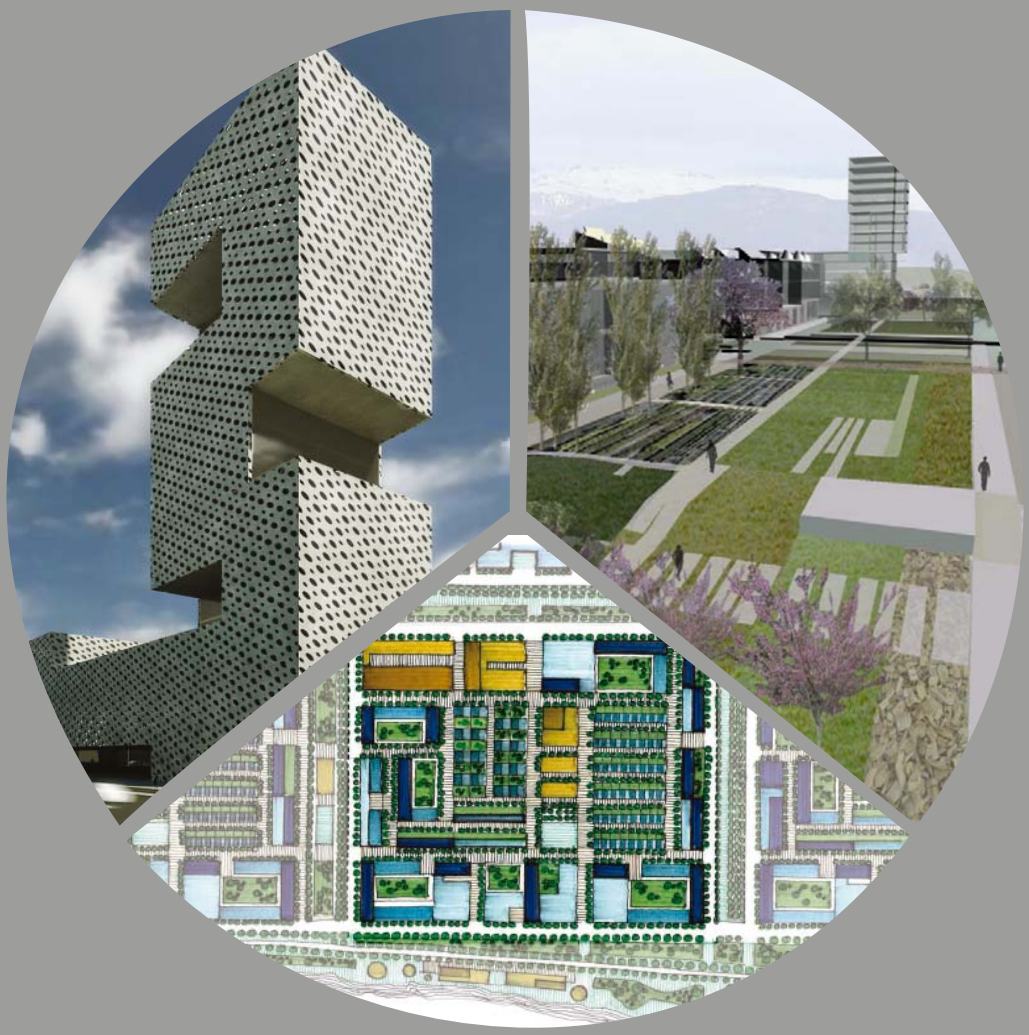
*Francisco Gómez Díaz. Edita: Abada Editores y Territorio y Ciudad SLP*

*Olmedo Pérez, Sebastián et al. Comentarios a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Editorial Aranzadi. 2004.* ISBN: 84-9767-770-6.

*Olmedo Pérez, Sebastián. La insularización de la gestión del agua en Canarias: Los Consejos Insulares de aguas. Administración de Andalucía: revista andaluza de administración pública*, ISSN 1130-376X, Nº. 54, 2004, pages.. 89-119.

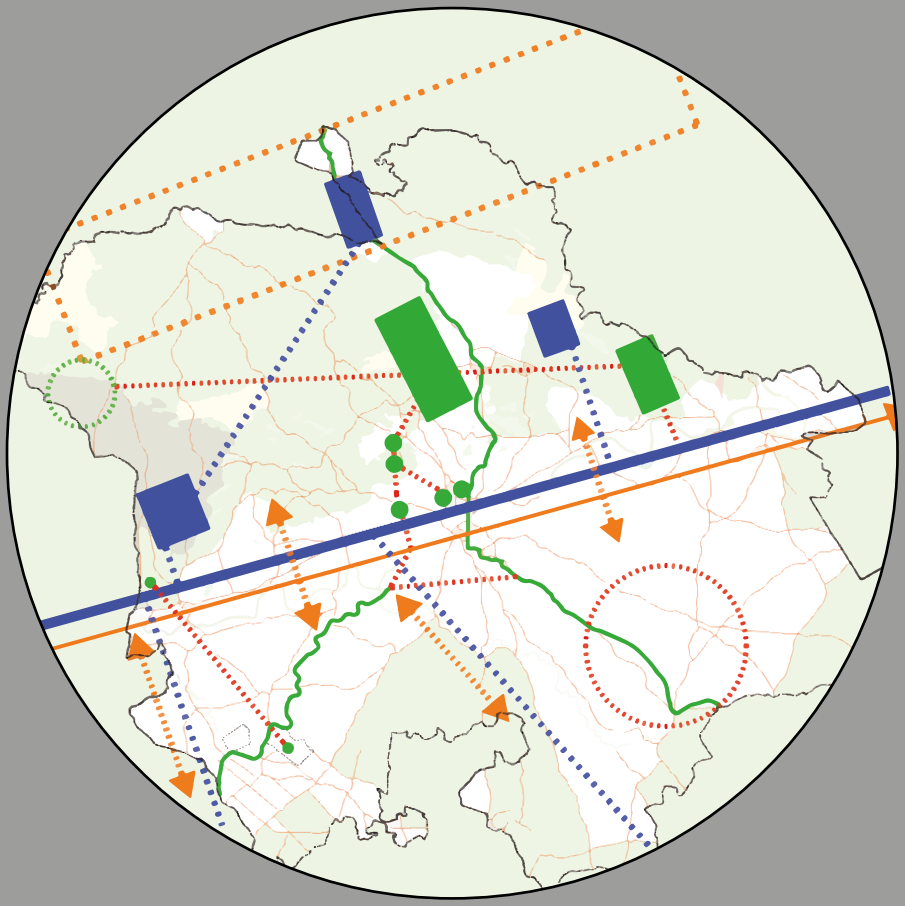
*La planificación de la ciudad en el cambio de milenio (1997-2017). Propuestas para reconducir la herencia recibida: Los casos de casares (Málaga) y Chiclana de la Frontera (Cádiz). Pedro GórgolasTesis doctoral dirigida por Victoriano Sainz Gutiérrez (dir. tes.). Universidad de Sevilla (2016).*

*El reto de compactar la periferia residencial contemporánea: densificación eficaz, centralidades selectivas y diversidad funcional. Pedro Górgolas ACE: architecture, city and environment*, ISSN-e 1886-4805, Nº. 38, 2018, pages. 57-80.



# trabajos seleccionados

> PLANEAMIENTO TERRITORIAL
> PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
> PLANEAMIENTO DE DESARROLLO
> PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL
> ASESORÍA-CONSULTORÍA
> MASTERPLAN
> SOSTENIBILIDAD
> PLANES MUNICIPALES DE VIVIENDA Y SUELOS
> PROYECTOS DE URBANIZACIÓN
> PAISAJE Y ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA
> INVESTIGACIÓN



# >Planeamiento Territorial

**Plan de Ordenación del Territorio de La Aglomeración Urbana de Málaga.**
**Plan de Ordenación del Territorio de La Comarca de La Serena. Badajoz.**
**Plan de Ordenación del Territorio de La Aglomeración Urbana de Córdoba.**
**Asesoramiento técnico para la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Morelia. Estado de Michoacán de Ocampos. México.**
**Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Provincia de Almería**
**Plan de Ordenación del Territorio de La Costa del Sol Occidental, Málaga.**
**Plan de Acción Territorial de La Vega Baja del Segura**
**Plan de Acción Territorial de Las Comarcas Centrales de la Comunitat Valenciana**

# Plan de Ordenación del Territorio de La Aglomeración Urbana de Málaga.

| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| Málaga, ESPAÑA | 832.446 | 6.381.675.260 € |

La aglomeración urbana de Málaga, conformada por 13 municipios incluida la capital provincial, Málaga, se constituye en un elemento esencial de la organización del territorio de Andalucía, debido a las múltiples y complejas funciones que desempeña:

- Concentración de actividad económica e innovación; nodos principales de transporte y comunicaciones;
- Principal nodo funcional por la presencia de servicios públicos y privados muy especializados; centros decisionales;
- Uno de los principales referentes para la integración exterior de Andalucía.

Pero la aglomeración urbana de Málaga es, también, un ámbito de concentración de problemas territoriales. Pese a ser uno de centros económicos principales de Andalucía, cuenta con una base productiva relativamente débil y escasamente integrada internamente y en el conjunto regional, lo que supone una debilidad clave para el territorio y el sistema productivo andaluz. Del mismo modo, el proceso de crecimiento urbano y los fenómenos de conurbación han dado lugar a un modelo urbano-territorial que no es el resultado de un proceso consciente y ordenado de desarrollo. Esto comporta importantes carencias y déficit en cuanto a su organización y funcionamiento, a la vez que ha puesto de manifiesto la inadecuación del actual ámbito administrativo de gestión municipal frente a los procesos metropolitanos.

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga se concibe como un proyecto estratégico de construcción del territorio metropolitano mediante la definición de un nuevo escenario y la imbricación de sus distintos componentes: infraestructuras, naturalezas y asentamientos. Por ello, el principio rector determina la necesidad de convertir la complejidad y fragmentación del entorno metropolitano en un recurso, anulando la actual carga peyorativa: variedad es ciudad, diversidad es territorio. Para la consecución de este fin, es necesario dotar al territorio de la aglomeración de una estructura que sea coherente, anulando las disfuncionalidades que motivan que en la actualidad no exista un sistema metropolitano integrado, sino piezas desgajadas de carácter autista que van sucediéndose episódicamente en el territorio sin voluntad relacional.

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga persigue el reconocimiento de la escala metropolitana mediante la conformación de un ámbito de calidad, funcional y atractivo, que sirva de referencia para asegurar un progreso y desarrollo económico y social equilibrado, así como consolidar la aglomeración como Centro Regional correspondiente al primer nivel del sistema de ciudades de Andalucía y configurada como área urbana de naturaleza metropolitana.

Los criterios específicos para el desarrollo de estos objetivos son:

- La definición de un marco territorial que permita mantener el desarrollo y contener el crecimiento respecto de la capacidad de carga ambiental, social y económica de la aglomeración;
- La preservación de sus recursos naturales, su restauración y rehabilitación; la conservación del patrimonio cultural y del paisaje como recursos imprescindibles en la definición de la identidad social y de una alta significación económica;
- El paulatino reequilibrio entre las diferentes áreas, desde la conservación de sus características diferenciales, mediante el incremento de la calidad de vida y el acceso a los servicios y equipamientos;
- La extensión y profundización en el principio del ahorro y uso eficiente de los recursos, mediante la reutilización y renovación del patrimonio usado, especialmente en materia de suelo y actividades económicas;
- La utilización del suelo de acuerdo con su aptitud natural, su productividad potencial y en congruencia con la función social de la propiedad;

IMPLEMENTACION DE LA AGLOMERACIÓN COMO CENTRO REGIONAL DEL PRIMER NIVEL<>RECONOCIMIENTO DE LA ESCALA METROPOLITANA:

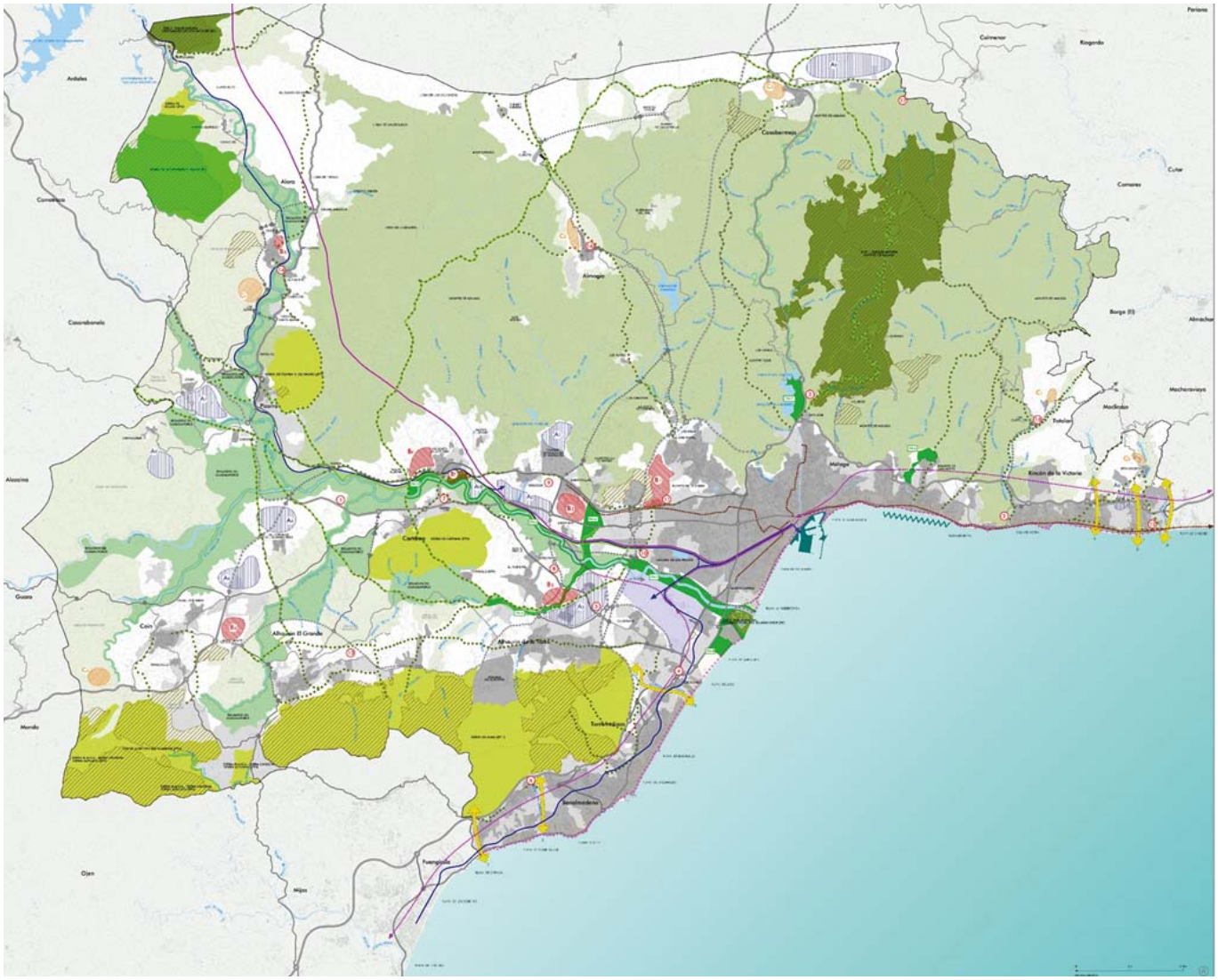
**EQUILIBRIO TERRITORIAL**

CORRECCIÓN DISFUNCIONALIDADES RED VIARIA<> REDEFINICIÓN DEL **SISTEMA DE MOVILIDAD**: SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ACCESIBLIDAD UNIVERSAL. MODELO RADIOCÉNTRICO VS MODELO RETICULAR

**150 Has** SUELO PARA VIVIENDAS SOMETIDAS A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

- El mantenimiento de la actividad turística como motor económico, mediante su renovación, diversificación y cualificación, al tiempo que el aprovechamiento de su empuje para la potenciación y mejora de los restantes sectores económicos;
- El fomento del uso eficiente y la diversificación de las energías convencionales y extensión de las energías renovables; la disminución en la producción de todo tipo de residuos, y el incremento de su valorización y reutilización;
- El uso eficiente de las infraestructuras existentes, su adaptación y mejora, como alternativa sostenible a la creación de nuevas infraestructuras; la potenciación del transporte interterritorial y con el exterior, y especialmente los transportes colectivos menos contaminantes, reduciendo la presión del uso y las infraestructuras asociadas sobre el territorio.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga se encuentra aprobado definitivamente, según Decreto 308/2009 de 21 de julio (BOJA nº 142 de 23 de julio de 2009).



PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA. PROTECCIONES AMBIENTALES Y TERRITORIALES. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.

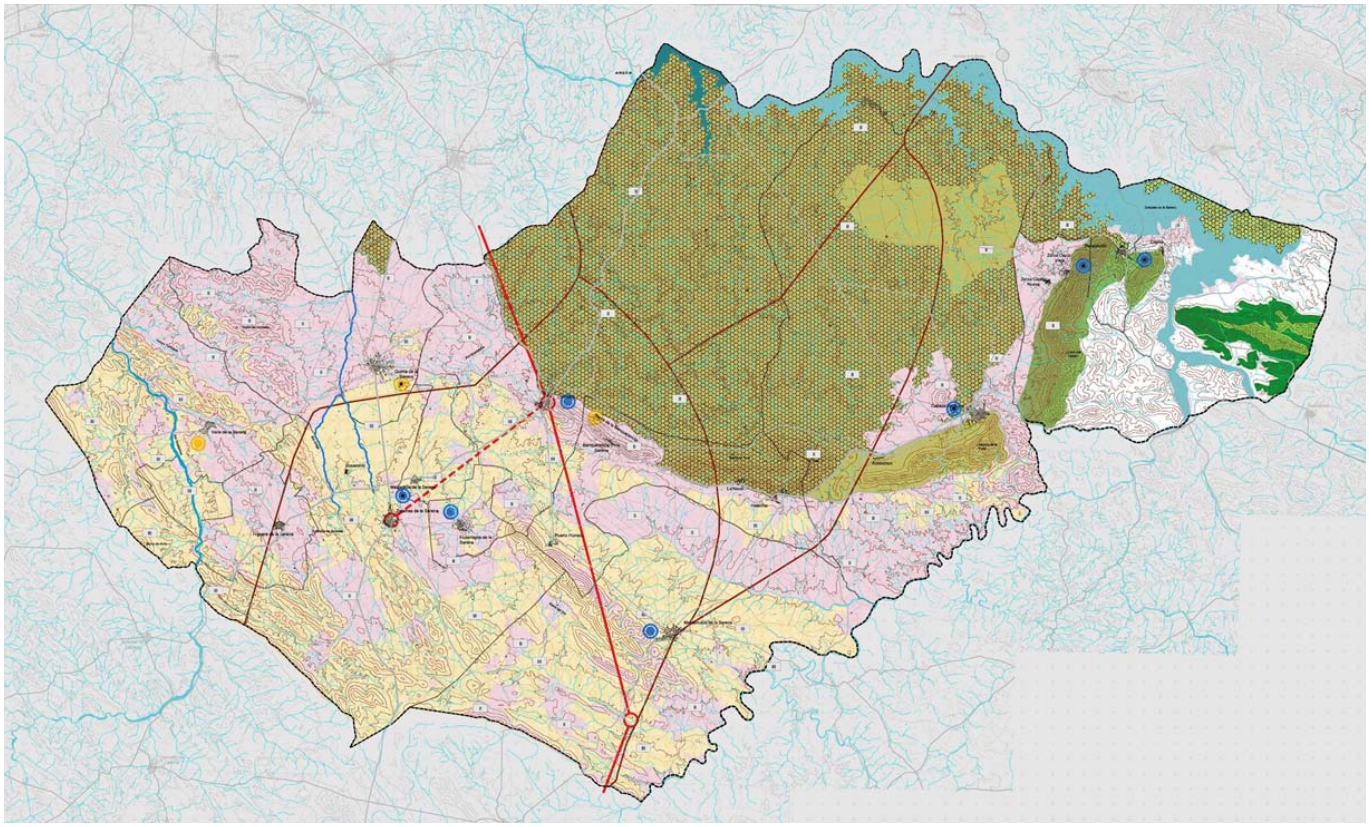
# Plan de Ordenación del Territorio de La Comarca de La Serena. Badajoz.

La Serena, constituida por 14 municipios, representa uno de los espacios claramente definidos del territorio extremeño. Se emplaza al Este de la provincia de Badajoz, presenta una de las densidades de población más bajas de Extremadura (14'65 hab/km2), y también notablemente envejecida (tasa de madurez del 58,46%). El carácter rural de los asentamientos se refleja en que ninguno de los municipios alcanza los 10.000 habitantes, siendo Castuera la cabecera demográfica principal, seguida de cerca por Cabeza del Buey.

Las características climáticas unidas a los tipos de suelos existentes han restringido los posibles recursos primarios, dando lugar a unos usos del suelo donde predominan los pastizales y barbecheras además de cultivos de secano, con usos ganaderos asociados entre los que destaca el ganado ovino, con una cabaña muy numerosa. Las sierras periféricas albergan algunas masas forestales. La aparente monotonía de la penillanura de pastos y siembras con pequeñas sierras residuales alberga unas interesantes zonas dignas de protección ambiental, siendo está reconocida con zonas ZEPAs y LICs. Otros enclaves de interés son los embalses, ocupando el Embalse de la Serena una notable superficie de la cuenca del río Zújar.

De su posición con respecto a las principales infraestructuras viarias, centros de demanda y flujos comerciales, se ha derivado una posición de relativo aislamiento. No obstante, las previsiones infraestructurales hacen que la Serena mire hacia el Este buscando otras posibilidades de movilidad y accesibilidad, sin olvidar sus conexiones con la autovía de la Plata y el futuro eje A-43 Badajoz-Granada, que tiene la capacidad de dar otro sentido a este espacio.

El análisis y diagnóstico del territorio de La Serena nos muestra un soporte inestable, incapaz de fijar a una población que en definitiva encuentra dificultades para hallar respuestas desde la referencia del espacio aun habitado. Su naturaleza rural resultó severamente debilitada, al igual que muchos entornos de Extremadura, a causa del desplazamiento de la actividad primaria suscitado por la Política Agrícola Común hacia la terciarización de los usos, con la consiguiente desnaturalización del hábitat y sus recursos vitales: la pérdida progresiva del mínimo conjunto social que justifique una acción colectiva que trascienda de cada uno de los términos municipales.



PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA COMARCA DE LA SERENA. BADAJOZ. ÁREAS RELEVANTES PARA EL EQUILIBRIO FUNCIONAL.

Ello no puede ser de otro modo, una vez quebrantado el marco histórico de relaciones que dio razón de ser a este territorio, y que vino a suponer la enervación del sistema de regulación autárquica que ponía en relación las estructuras espaciales, técnica y social que permitían vincular suelo, producción, jerarquía y vida. Este sistema perdió sentido con la consolidación de una sociedad capitalista global que vino a sustituir la fuerza de trabajo como medio por la remuneración económica como fin. Se instala así otra lógica de ingreso y consumo, restando esencia al sustrato territorial, cuya importancia en este caso se hallaba más justificada en la producción que en la geografía. Una vez consolidada una lógica monetarista, las nuevas funciones terminan por desintegrar el territorio: buscada la oportunidad allende la Comarca, los jóvenes emigran. Sin su retorno (procrear, aportar manos y conocimiento), el reemplazo no es posible. Finalmente, el retorno de las rentas no será el mismo que el de los años '60 y '70, y gran parte de ellas sobrevolará los territorios menos favorecidos, buscando aquéllos que ofrecen una máxima movilidad.

El efecto sobre el territorio es obvio: pérdida de superficie forestal, aumento de pastizales por abandono, fijación de usos de baja intensidad sobre zonas extensas, declive del conjunto y hegemonía improductiva del matorral, con la consiguiente merma de calidad y madurez del sistema natural. Este ámbito, conforme hemos apreciado en el apartado relativo al clima, se manifiesta como uno de los más frágiles al efecto combinado de su elevado régimen de temperaturas medias, negativa evolución del caudal de precipitaciones, y desfavorable progresión interanual en la duración estival. Bajo la actual evolución el impacto sobre el asentamiento humano puede resultar altamente nocivo, incidiendo gravemente sobre las condiciones de habitabilidad.

Anunciado el umbral de desertización, las operaciones éticas (subvención positiva del territorio) han comenzado a ceder, de modo que la aplicación del estándar más optimista redunda en nano-políticas de escaso efecto cualificador.

El escenario viene a completarse con la posición funcional en fondo de saco respecto de la conurbación Villanueva de la Serena-Don Benito, amputada toda posibilidad de continuidad o diversidad relacional a causa de los colindantes vacíos físico-administrativos de las Comunidades de Andalucía y Castilla-La Mancha.

Es, por tanto, necesaria y urgente la rehabilitación de los flujos históricamente articulados desde y hacia el exterior de Extremadura, aprovechando las acciones transversales proyectadas en el nivel nacional y europeo. Igualmente procede superar el ámbito local en la gestión pública del territorio, construyendo una red de espacios públicos que determine otros niveles de proximidad y cooperación entre los distintos núcleos que conforman La Serena. La restitución de la razón productiva ha de representar el motivo ecológico fundamental, dado que en semejante principio se encuentra la pervivencia del sustrato, tanto como la razón de un regreso tecnológico. Las nuevas relaciones de movilidad brindarán la posibilidad de un reemplazo tanto como de un acceso. Cuidar la vida así emergente, así como la que subyace, será la nueva intención ética.

Con este propósito, el Plan Territorial de La Serena establece los siguientes objetivos:

- Fortalecimiento de la estructura territorial y funcional.
- Ordenación activa de usos del territorio.
- Ordenación activa de los recursos naturales y el paisaje.
- Lograr la consolidación de la vecindad.
- Fortalecer la cultura territorial.

Los trabajos de redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca de la Serena (2006-2007) realizados por la Consultora Territorio y Ciudad SLP se encuentran finalizados.

ORDENACIÓN ACTIVA DE USOS DEL TERRITORIO.

FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y FUNCIONAL. CONFORMACION DE ÁREAS RELEVANTES PARA EL EQUILIBRIO FUNCIONAL.

CONSOLIDACIÓN DE LA VECINDAD.

PREFERENCIA POR MEDIOS DE TRANSPORTE RESPUETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE

# Plan de Ordenación del Territorio de La Aglomeración Urbana de Córdoba.

El ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Córdoba, de 2.522 Km2 de extensión superficial y 386.078 habitantes, se organiza a ambos lados del Río Guadalquivir, quedando enmarcada la Vega del mismo por la Sierra Morena al norte y la Campiña Cordobesa al Sur. Está conformado por catorce municipios: la capital provincial, Córdoba y los municipios de Almodóvar del Río, La Carlota, El Carpio, Fernán Núñez, Guadalcázar, Montemayor, Obejo, Pedro Abad, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria, Villafranca de Córdoba, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba. La aglomeración urbana de Córdoba se constituye en un nodo estratégico de articulación a escala regional, nacional y europea. Como Centro Regional se constituye en un elemento esencial de la organización del territorio de Andalucía, específicamente de su interior, y de las relaciones entre la región y el centro peninsular, para lo que cuenta con algunos de los nodos y ejes de primer nivel de transporte y comunicaciones –aeropuerto, áreas logísticas y red viaria de gran capacidad y ferroviaria de alta velocidad- en los que se apoya la actividad logística, una de las principales potencialidades del ámbito. En este ámbito territorial se desarrollan también, actividades económicas de primer nivel, se constata la presencia de centros de investigación –como paradigmas citar la Universidad de Córdoba y el Hospital Universitario Reina Sofía- y de innovación –que se refuerzan con el Parque Científico y Tecnológico de Rabanales-. El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Córdoba se concibe como un proyecto estratégico de construcción y legibilidad del territorio metropolitano mediante la definición de un nuevo escenario y la imbricación de sus distintos componentes: infraestructuras, asentamientos y naturaleza. Se basa en una estrategia territorial conjunta para la aglomeración, reconociendo no sólo la evidencia de su realidad funcional, difícilmente discutible, sino la conveniencia de una consideración de conjunto que permita dar un salto cualitativo fundamental.

La redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Córdoba persigue la conformación de un ámbito cohesionado, con calidad, funcional y atractivo, que sirva de referencia para asegurar un progreso y desarrollo económico y social equilibrado. Se actúa para ello reconociendo las potencialidades que actualmente se desarrollan o están latentes, a las que es necesario reforzar dotándolas de visión y escala metropolitana, aplicando principios de cooperación y conformación de redes.

Los principales objetivos del Plan de Ordenación del Territorio para el ámbito de la aglomeración urbana de Córdoba son los siguientes:

A. Integrar funcionalmente el conjunto de la aglomeración.

La propuesta en el sistema de comunicaciones y específicamente en la red viaria, debe garantizar la adecuada conexión del sistema de asentamiento, solucionando los problemas de segregación generados por la presencia del pasillo ferroviario y dl río Guadalquivir. Se deben permitir las relaciones supramunicipales entre municipios que hoy día presentan fuertes sinergias e incorporar un nuevo orden funcional en el sistema de redes existente.

La potenciación de los modos ferroviarios y específicamente de un servicio de Cercanías como elemento clave y articulador principal de la movilidad metropolitana, se convierte en un elemento fundamental de la ordenación para la aglomeración urbana de Córdoba.

B. Generar y articular el espacio productivo, soporte de la nueva economía.

Para la necesaria diversificación de la base económica de esta comarca -que no sólo reactivación- se requiere, de un lado, adecuar, regenerar y recuperar los espacios degradados u obsoletos aún existentes, para incentivar la implantación de nuevas actividades o la transformación de aquellas de carácter maduro o tradicional y de otro lado, propiciar la generación de espacios diversificados, tecnológicamente avanzados y sostenibles energéticamente, dirigidos diferencialmente a las nuevas actividades productivas. El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Córdoba otorga, en función de los sectores estratégicos detectados en el ámbito –actualmente o con gran proyección de futuro-, orientaciones a los diferentes espacios productivos, según el uso global que los caracteriza.

C. Diversificar el espacio residencial.

El Plan de Ordenación y su instrumentación propone nuevos suelos aptos para el uso residencial, especialmente en áreas próximas a medios

de transporte público de gran capacidad., para tender a la mayor integración del mercado conjunto. De igual forma, se propone la densificación de áreas que, contando en sus inmediaciones con infraestructuras de comunicaciones adecuadas, presentan densidades tan bajas que infravaloren la inversión pública, siendo este, uno de los objetivos que se establecen para la localización de los apeaderos de la red de Cercanías.

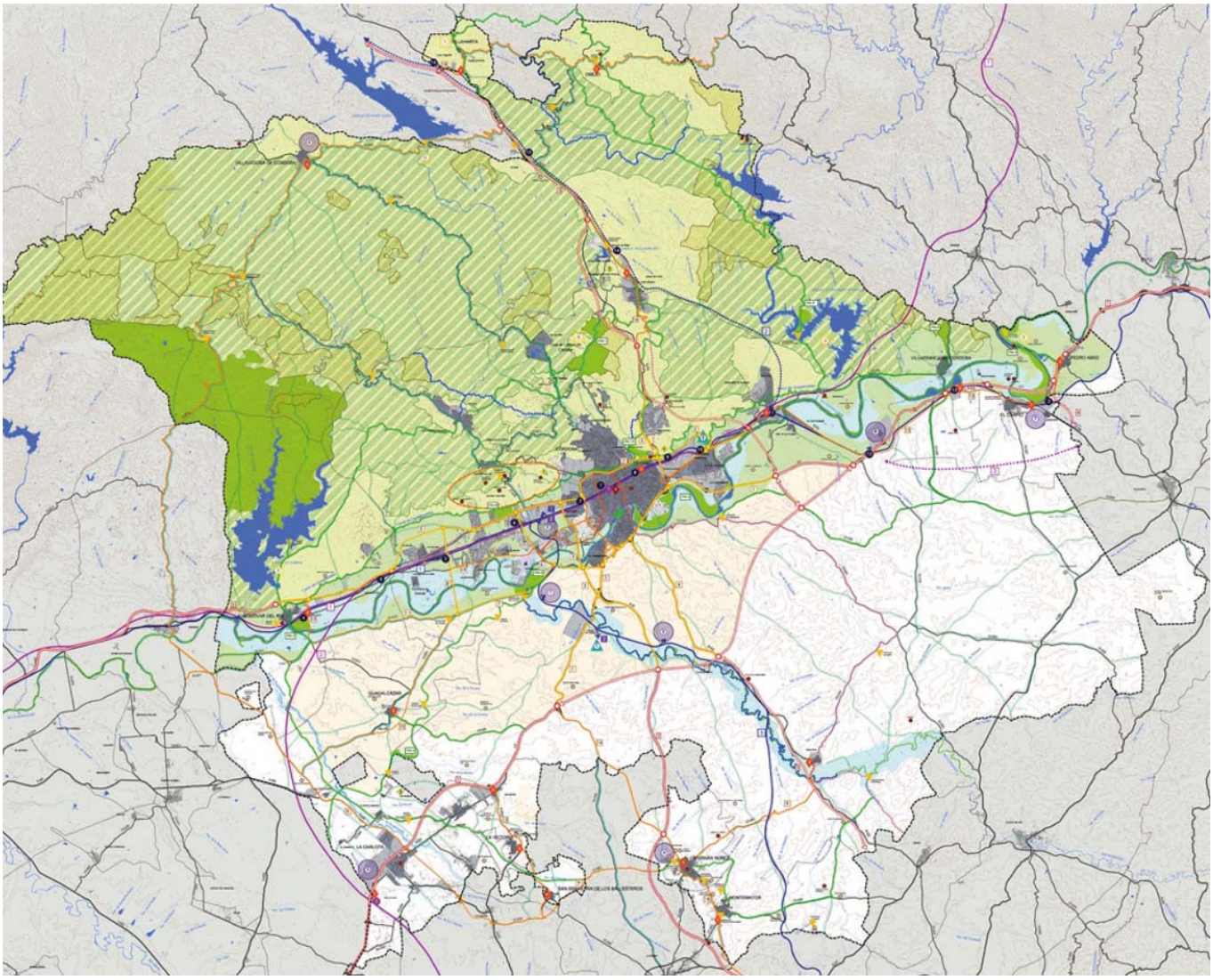
D. Equipar el espacio metropolitano en su singularidad diferencial al servicio del conjunto.

La configuración de un sistema de espacios libres y de usos recreativos de escala supralocal, que conformen una red continua y conectada a través de la red de Itinerarios Recreativos o Fluviales, se convierte en un requerimiento importante para la calidad de vida de la población, para el control y preservación de los recursos naturales, y finalmente, para la propia definición del orden territorial de esta comarca. Así se reconsidera la misión de los equipamientos colectivos como base de una estrategia de recualificación urbana y territorial, a los efectos de consolidar una red equilibrada y que contemple la escala provincial/regional.

E. Integrar el espacio medioambientalmente valioso.

Junto a los espacios naturales protegidos, el plan subregional, integra otros elementos como componentes esenciales del nuevo escenario y orden territorial. Lejos de considerar estos espacios en términos residuales, se incorporan en términos positivos, a la aglomeración urbana cordobesa. Constituyen, componentes ineludibles del espacio completo de la aglomeración, en tanto, por así decir, áreas positivas o naturalísticas, no sólo a preservar sino cuyo uso, distinto sin duda, constituye un objetivo a propiciar y proteger.

Los trabajos de redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Córdoba (2009-2012) realizados por la Consultora Territorio y Ciudad SLP se encuentran finalizados.



PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE CÓRDOBA. ORDENACIÓN.

# Asesoramiento técnico para la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Morelia. Estado de Michoacán de Ocampos. México.

La zona metropolitana de Morelia, constituida por los municipios de Morelia, Charo, Tarímbaro y Álvaro Obregón, es una de las 56 zonas metropolitanas identificadas por el Gobierno Federal de México. Se trata de un centro regional de primer nivel y se constituye en un elemento esencial de la organización del territorio del Estado de Michoacán, debido a las múltiples y complejas funciones que desempeña: concentración de actividad económica e innovación; nodos principales de transporte y comunicaciones; principal nodo funcional por la presencia de servicios públicos y privados muy especializados; centros decisionales; etcétera.

Sin embargo, pese a ser uno de centros económicos principales del Estado de Michoacán, cuenta con una base productiva relativamente débil y escasamente integrada internamente y en el conjunto nacional, lo que supone una debilidad clave para el territorio y el sistema productivo michoacano. Del mismo modo, el proceso de crecimiento urbano y los fenómenos de conurbación han dado lugar a un modelo urbano-territorial que no es el resultado de un proceso consciente y ordenado de desarrollo. Esto comporta importantes carencias y déficit en cuanto a su organización y funcionamiento, a la vez que ha puesto de manifiesto la inadecuación del actual ámbito administrativo de gestión municipal frente a los procesos metropolitanos.

El Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Morelia (POTZMM) se deriva del Programa Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán 2009-2030, y se concibe como un instrumento estratégico de construcción del territorio metropolitano mediante la definición de un nuevo escenario y la imbricación de sus distintos componentes: infraestructuras, naturalezas y asentamientos. Y ello para dotar al territorio metropolitano de una estructura que sea coherente, anulando las disfuncionalidades que motivan que en la actualidad no exista un sistema metropolitano integrado, sino piezas desgajadas de carácter autista que van sucediéndose episódicamente en el territorio sin voluntad relacional.

El Modelo Territorial adoptado por el Programa se constituye en el referente básico de los objetivos de la política territorial en el ámbito de la zona metropolitana, ofreciendo un esquema de la organización de este ámbito que responde a los objetivos y necesidades propios del mismo y a su adecuada integración en los objetivos territoriales para Michoacán, estableciendo la estructura territorial de la Zona Metropolitana de Morelia, integrada y sostenible, cuyos objetivos generales son:

a. Asegurar la integración territorial de la zona metropolitana urbana en el sistema de ciudades del Programa Estatal de Desarrollo Urbano y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito.

b. Garantizar la coordinación de los contenidos del Programa con las determinaciones establecidas en los Planes y Programas superiores.

c. Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas, culturales e históricas, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

d. Reforzar la articulación interna de la zona metropolitana y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando el transporte público.

e. Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de rango metropolitano.

f. Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto de la zona metropolitana.

g. Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.

h. Atender las nuevas necesidades de infraestructuras, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.

SOSTENIBILIDAD

IDENTIFICACIÓN DE SUELOS QEU DEBEN QUEDAR PRESERVADOS DEL DESARROLLO URBANO

TERRITORIO

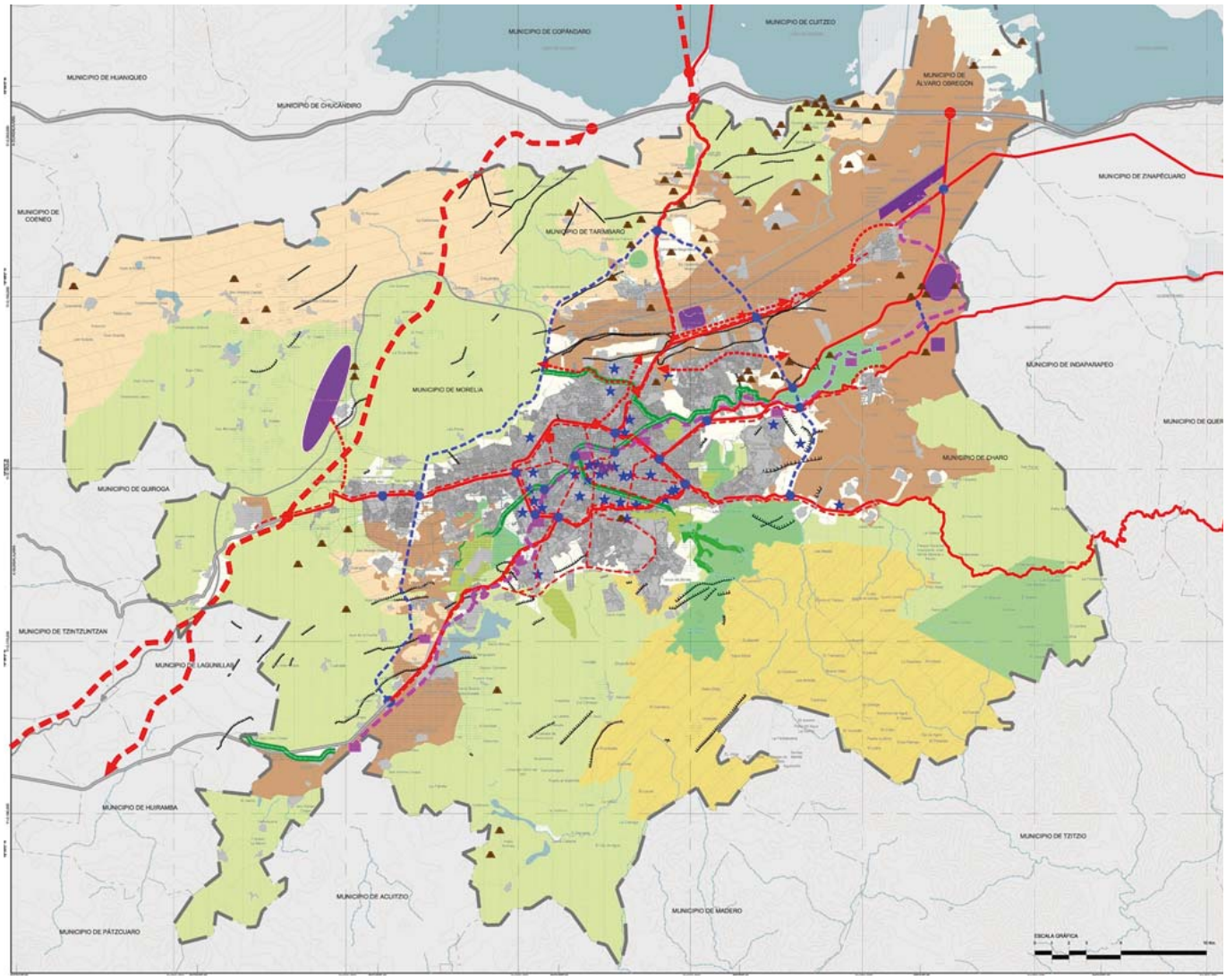
**EQUILIBRIO TERRITORIAL.**

PREFERENCIA POR MEDIOS DE TRANSPORTE RESPUETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE

El Modelo Territorial de la Zona Metropolitana de Morelia se conforma por las determinaciones que se establecen en el Programa para:

- El sistema de asentamientos.
- El sistema de protección territorial, con la identificación de las áreas sometidas a restricción de usos y transformaciones por sus valores naturales, paisajísticos, culturales o en razón de los riesgos.
- El sistema de comunicaciones y transportes,
- El sistema de espacios libres y de equipamientos de carácter metropolitano.
- Las redes de infraestructura y servicios básicos

Los trabajos de asesoramiento en la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Morelia (2009-2010) realizados por Manuel A. González Fustegueras se encuentran finalizados




PROGRAMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA METROPOLITANA DE MORELIA. PLANO SÍNTESIS.

# Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Provincia de Almería.

El ámbito del Plan coincide con los municipios integrados en la unidad territorial del Poniente Almeriense delimitada por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y abarca una extensión superficial de 969 km2, correspondientes a los términos municipales de Adra, Balanegra, Berja, Dalías, El Ejido, Enix, Felix, La Mojonera, Roquetas de Mar y Vícar. La población total del ámbito, según el Padrón Municipal de Habitantes de 2015, asciende a 255.066 habitantes.

Transcurrida más de una década desde la entrada en vigor del actual Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense, se considera necesaria la revisión del mismo para dar respuesta a las modificaciones normativas y a los cambios socioeconómicos y de tecnología de la información experimentados durante este periodo. Entre ellos, destacan el importante crecimiento determinados sectores económicos como la agricultura intensiva, el turismo, el comercio y la construcción, con un incremento demográfico cercano al 50%.

El diagnóstico efectuado en la comarca del Poniente Almeriense revela las siguientes debilidades estructurales en lo que respecta al sistema de asentamientos, a los desarrollos turísticos y a la red de articulación interior, con gran dependencia del principal canal de comunicación territorial la Autovía A7 y las presiones de la superficie invernada sobre la red interior de carreteras y caminos.

Se detecta una extremadamente baja funcionalidad del transporte público intermunicipal e ineficiencia del transporte asociado a la agricultura intensiva y una distribución desequilibrada de las dotaciones supramunicipales, con importante carencia de espacios libres de escala comarcal.

Las Estrategias de Ordenación a impulsar por el nuevo Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense.

1. En materia de Infraestructura Verde, se entiende necesario, por tanto, activar un sistema estructural del medio rural de modo que se fortalezca una vertebración en base a la actividad ecológica y a la explotación agropecuaria teniendo como esquema los criterios que emanan del carácter paisajístico del ámbito de ordenación. Se distinguen en este modelo dos tipos de elementos básicos, estos son los dominios rurales y los corredores ecológicos.

2. En materia de ordenación del sistema de asentamientos, el Plan debe establecer criterios para el establecimiento de modelos urbanos sostenibles, mediante la minimización de la antropización del suelo e impulsar modelos urbanos que prioricen la mejora, puesta en valor, regeneración, reutilización o reciclaje de los tejidos consolidados y la gestión y rehabilitación del patrimonio edificado frente al consumo de suelo para el desarrollo extensivo de nuevos tejidos.

3. En materia de sobreexplotación, por la actividad agrícola intensiva, de los recursos hídricos impulsando, para ello, el desarrollo de las acciones previstas en el Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas: mejora y ordenación de regadíos, desarrollo de fuentes alternativas a través de la reutilización de aguas depuradas y la desalación de agua de mar.

4. En materia de eficacia y sostenibilidad de la agricultura intensiva, se promueve el aprovechamiento de los residuos – vegetales, plásticos- generados por esta actividad.

5. En materia de articulación territorial:

   - Desarrollar las actuaciones previstas en el Plan de Infraestructuras para la sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020).

   - Mejorar la accesibilidad interna en el Poniente Almeriense, destacando el reforzamiento de las relaciones norte-sur, la mejora de la accesibilidad al litoral y completar la transformación urbana de las travesías de la CN-340.

   - Impulsar la movilidad sostenible, proponiendo una red de intercambiadores modales y Centro de Transporte de Mercancías, mejorando y reordenando las actuales líneas de transporte metropolitano y valorando la posibilidad de implementar un sistema en plataforma reservada.

6. En materia de Espacios Libres Comarcales, aprovechar la potencialidad de tres subsistemas territoriales insuficientemente valorados: (a) la densa red de ramblas existente en el sector meridional; (b) el corredor fluvial del Río Adra-Río Grande-Embalse de Benínar y (c) la red de vacíos territoriales existente en el "mar de plástico" del Campo de Dalías.

7. En materia de Dotaciones Supramunicipales, el objetivo del Nuevo Plan será ofrecer una propuesta de implantación de dotaciones de rango comarcal que presente unas pautas de localización equilibradas, identificando 4 escenarios territoriales idóneos: (a) el distribuidor subregional de la A-7; (b) el entorno de La Mojonera-llanos de Vícar; (c) el distribuidor litoral y (d) el núcleo de Balanegra.

8. En materia de Actividades Económicas alternativas y complementarias a la agricultura intensiva, el Nuevo Plan promueve el desarrollo de un clúster agroindustrial (Parques Logísticos, Empresariales y Tecnológicos, Centros de Formación especializada) y, al tiempo, impulsar un cambio de ciclo en el modelo turístico existente.

El Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la Provincia de Almería se encuentra en fase de redacción, estando entregado a la fecha de hoy la subfase a de la Fase 2º de los trabajos, Diagnostico Territorial Propositivo (Documento Borrador del Plan) y Documento Inicial Estratégico.

SOSTENIBILIDAD

INNOVACIÓN PARA LA SOSTENIBILIDAD HÍDRICA

MOVILIDAD

PREFERENCIA POR MEDIOS DE TRANSPORTE RESPUETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE

COHESIÓN SOCIAL

IDENTIFICACIÓN DE ZONAS PARA LA UBICACIÓN DE VIVIENDAS CON ALCANCE SUPRAMUNICIPAL

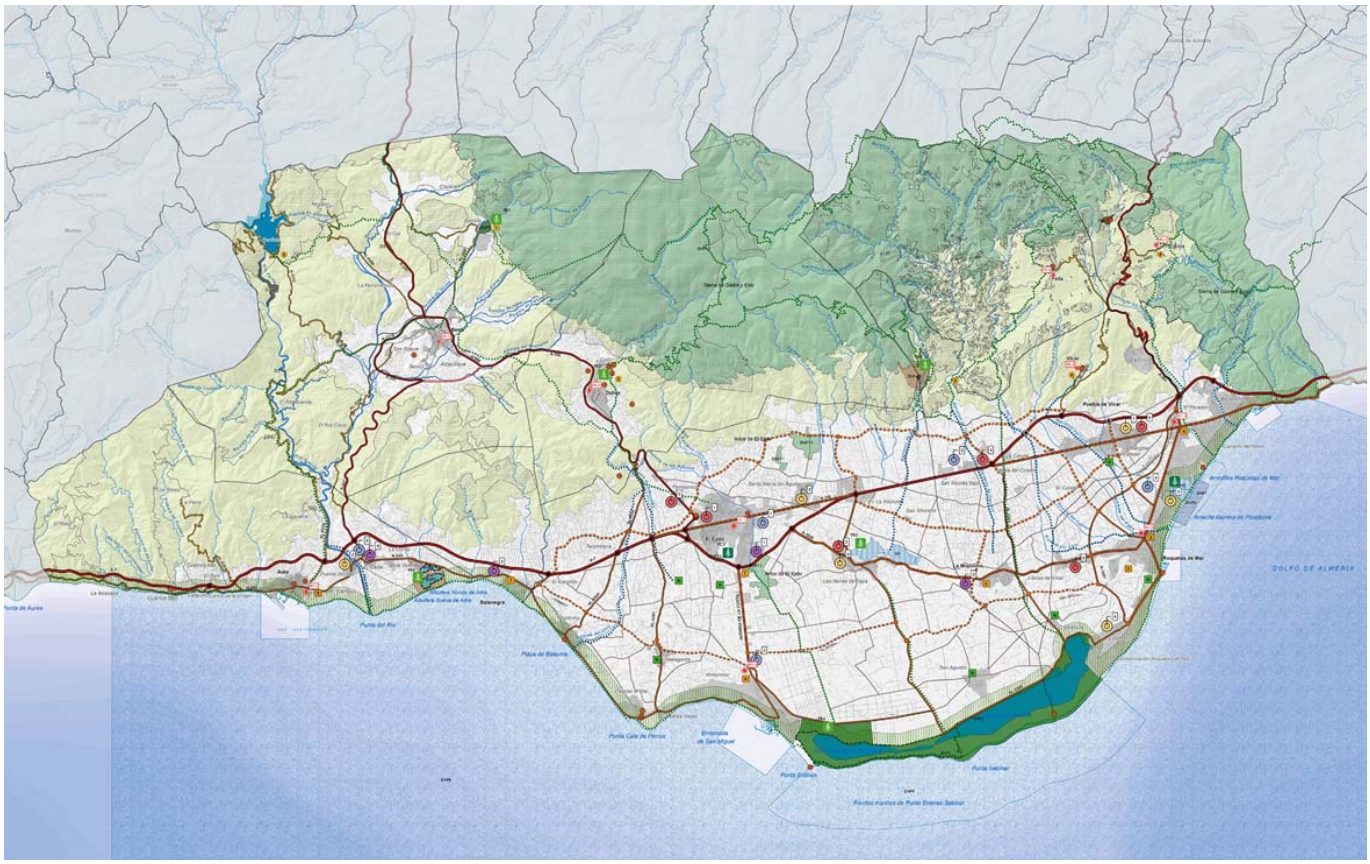
TERRITORIO

**EQUILIBRIO TERRITORIAL.**

INVERSIÓN PÚBLICA

**"GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RESIDUOS VEGETALES: HACIA "LA AUTOSUFICIENCIA CONECTADA"**

**I+D+I.**



PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PONIENTE DE LA PROVINCIA DE ALMERÍA. PROPUESTA BÁSICA DE ORDENACIÓN

# Plan de Ordenación del Territorio de La Costa del Sol Occidental, Málaga.

| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| Costa del Sol, ESPAÑA | 396.012 | 1.904.209.120 € |

La Costa del Sol Occidental es el ámbito subregional que se sitúa a medio camino litoral entre los centros subregionales de Málaga y Algeciras. Ocupa la parte suroccidental de la provincia de Málaga a lo largo de una ancha franja próxima al litoral que alcanza en su lado oeste la provincia de Cádiz, llegando en el lado opuesto hasta el municipio de Fuengirola.

Está constituida por nueve municipios, de los cuales, seis presentan colindancia con el litoral (Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Manilva y Casares), mientras que los otros tres son exclusivamente de interior (Istán, Benahavís y Ojén). El liderazgo se encuentra en Marbella, apareciendo Estepona y Fuengirola como centros intermedios. Tiene una extensión superficial de 941 km2 de superficie, siendo la población censada en 2015 de 396.012 habitantes, que se duplica si consideramos la población real residente y que puede alcanzar el millón si contabilizamos la población residente flotante de carácter turístico.

La definición de un proyecto territorial sostenible para el ámbito de la Costa del Sol Occidental de Málaga tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio de manera que se constituya en referente de todos los demás instrumentos de planificación sectorial y municipal. Se concibe desde una perspectiva estratégica, orientada a sintetizar e integrar las actividades territoriales en un proyecto coherente, más allá del enfoque puramente normativo.
Este enfoque "estratégico" de la ordenación del territorio pretende aprovechar las sinergias existentes y coordinar las potencialidades con objeto de permitir que la realidad territorial sea capaz de adaptarse a ese futuro dinámico y cambiante, irremediablemente inmerso en un marco global de competitividad y complementariedad espacial.

Los principios rectores que se proponen para conseguir los objetivos generales que se han establecido para el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol son los siguientes:

- La consideración, ponderación y respeto de la capacidad de carga de los diferentes ecosistemas, al objeto de que el consumo de los recursos materiales hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los ecosistemas para reponerlos y el ritmo de consumo de los recursos no renovables no supere el ritmo de sustitución de los recursos renovables duraderos; evitando, igualmente, que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua y del suelo para absorberlos y procesarlos.

- La ocupación sostenible del suelo, priorizando la rehabilitación y reutilización del suelo sobre el nuevo crecimiento y procurando la integración y asociación de usos y funciones con el fin de reducir la movilidad.

- El fomento de la movilidad sostenible, mediante la reducción de la movilidad forzada y el uso innecesario de vehículos motorizados y mediante el otorgamiento de preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, y accesibles para todas las personas, incluso mediante la planificación de su uso combinado.

Entre los aspectos que se desarrollan en el Plan de Ordenación del Territorio, destacamos la construcción de la infraestructura verde y la movilidad sostenible.

Con respecto a La Infraestructura Verde: el POT de la Costa del Sol promueve la integración de las áreas expresivas de valores naturales y patrimoniales en la Infraestructura Verde del Territorio. Los elementos determinantes del sistema de protección ambiental propuesto, son los Espacios Naturales Protegidos, los Espacios Protegidos de la Red Natura 200, el Dominio Público Marítimo Terrestre e hidráulico, la red de vías pecuarias, los Paisajes Serranos, los Hábitats de Interés Comunitarios, los Montes públicos y los Espacios Fluviales Singulares.

Al tiempo, el POT propone una Red de Espacios Libres públicos de carácter territorial o supramunicipal, en la que destacan el corredor litoral, los "caminos del agua" –espacios libres asociados a los cauces fluviales, los senderos recreativos –entre los que destaca la Gran Senda de la Costa del Sol Occidental- y, finalmente un conjunto de 7 Parques Subregionales correctamente distribuidos en el territorio objeto de ordenación.
Con respecto a La Movilidad Sostenible: La reconfiguración de la actual autovía A-7 en una vía urbana intermodal singularizada por la incorporación de un medio de transporte público rápido (BRT o Metro Ligero) se constituye, sin duda, en una de las actuaciones de mayor significación y relevancia del modelo territorial propuesto por el Plan. La metamorfosis pretendida se sustenta en la introducción de un sistema transporte público en plataforma reservada compatible con la presencia de modos no motorizados y del transporte motorizado privado que quedaría recluido, sustancialmente, a los tráficos de conexión interzonal.

**SOSTENIBILIDAD**
AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL.

PRIORIZACIÓN DE LA CULMINACIÓN DE DESARROLLOS EXISTENTES EVITANDO FORMACIÓN DE NUEVOS NÚCLEOS.

PREFERENCIA POR MEDIOS DE TRANSPORTE RESPUETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE

CAPACIDAD PARA GENERAR RENTAS Y EMPLEO, MEJORAS EN EL SISTEMA DOTACIONAL, EXCELENCIA TURÍSTICA,
**I+D+I.**

Se trata de alterar el carácter y funcionalidad que ha tenido históricamente esta arteria viaria, al objeto de favorecer la vertebración territorial, a través de una gestión eficiente de la movilidad y de su reconfiguración como un itinerario cívico principal de la ciudad lineal del litoral, realizando de manera paralela un ejercicio de "recosido selectivo", mediante la infiltración el en territorio de nuevas centralidades y accesibilidades.

Ante la diversidad de situaciones territoriales existente en el entorno de la A-7, se definen tres tipos de Ámbitos Estratégicos que presentan un objetivo común: singularizar la imagen del territorio a lo largo del trazado del "Bulevar Metropolitano" aprovechando el potencial cualificador que presenta la simbiosis entre movilidad y centralidad.

1. Ámbitos Estratégicos para la implantación de Equipamientos Metropolitanos de carácter referencial, sobre vacíos urbanos existentes en los centros urbanos litorales de mayor escala y significación.

2. Ámbitos Estratégicos para nuevas centralidades urbanas. Se localizan en determinados centros urbanos de la ciudad litoral para impulsar procesos de renovación urbana.

3. Ámbitos Estratégicos para nuevas centralidades turísticas.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental se encuentra en su fase final de redacción, estando entregado a la fecha el documento completo de Plan, compuesto por Memoria Informativa, Memoria de Ordenación, Normativa, Memoria Económica y Estudio Ambiental Estratégico.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL. PROPUESTA BÁSICA DE ORDENACIÓN

# Plan de Acción Territorial de La Vega Baja del Segura.

Desde el punto de vista de la infraestructura verde los **OBJETIVOS** del Plan de Acción Territorial son:

1. Desarrollar un sistema de espacios abiertos que tenga como principales elementos de articulación el río Segura, las zonas húmedas de relevancia internacional, los cordones dunares y las sierras interiores, así como sus conexiones funcionales y ecológicas.
2. Garantizar la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural de la Vega Baja, la conservación de sus procesos ecológicos y el mantenimiento y mejora de los bienes y servicios ambientales tales como: la adaptación y lucha contra el cambio climático, la protección frente a los riesgos y la mejora de la calidad del medio ambiente.
3. Evitar una excesiva fragmentación del territorio favoreciendo su continuidad territorial y visual, así como el mantenimiento de espacios agrícolas (green belts) en torno a los núcleos urbanos para mejorar su integración paisajística y mantener su personalidad urbana.
4. Desarrollar un sistema de preferencias en cuanto a la implantación de usos y actividades en el territorio, dirigiendo los nuevos desarrollos hacia los espacios de menor valor ambiental y menor afección de riesgos naturales e inducidos.
5. Proponer una zonificación del suelo no urbanizable y su correspondiente régimen de usos y actividades, partiendo de las coberturas del territorio y de las unidades de paisaje.
6. Definir un conjunto de conexiones e itinerarios para fomentar el uso público sostenible de los espacios abiertos, tanto los rurales como los urbanos, y que permitan el acceso en sistemas de movilidad sostenible no motorizada a los recursos paisajísticos de mayor valor.
7. Preservar los terrenos necesarios para el buen funcionamiento del ciclo hidrológico y mantener en buen estado los ecosistemas húmedos y sus perímetros de protección. También es importante la mejora de las masas forestales por sus múltiples funciones.
8. Definir a escala del Plan de Acción Territorial las infraestructuras verdes urbanas, la interconexión de los espacios verdes y la interfaz rural-urbano.

ESTUDIO DE DESTINOS TURÍSTICOS MADUROS DEL LITORAL. EL CASO DE TORREVIEJA. VISUALIDAD Y PROPUESTAS DE RECUALIFICACIÓN.

Desde el punto de vista del sistema de asentamientos los **OBJETIVOS** son:

1. Adaptar las determinaciones de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana a las características específicas de este territorio, dentro de un marco de desarrollo urbano y territorial racional y sostenible.
2. Priorizar la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes en el área frente al desarrollo de nuevos suelos.
3. Actuar sobre aquellos sectores de suelo urbanizable que presenten una marcada insostenibilidad con los criterios de desarrollo territorial y urbano sostenibles determinados por la legislación vigente y el presente Plan de Acción Territorial.
4. Proponer de forma racional nuevos desarrollos urbanísticos para satisfacer las demandas reales y objetivas de este territorio, utilizando los suelos de mayor aptitud y menor vulnerabilidad, reforzando la estructura urbana y alcanzando masas críticas que puedan hacer viable el transporte público.
5. Potenciar un modelo policéntrico para la comarca de la Vega Baja favoreciendo los nodos urbanos compactos y de usos mixtos.
6. Delimitar los ámbitos más idóneos para la implantación de equipamientos supramunicipales y concretar las vocaciones del territorio respecto de los ámbitos estratégicos definidos por la ETCV.
7. Favorecer la integración de los crecimientos urbanísticos y sus dotaciones, incluir la perspectiva de género, combatir los riesgos de segregación urbana y garantizar el principio de equidad en cuanto al acceso a los equipamientos de la sociedad del bienestar.

SOSTENIBILIDAD

**SOSTENIBILIDAD**
AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL.

TERRITORIO

EVITAR LA FRAGMENTACIÓN DEL TERRITORIO

MOVILIDAD

POTENCIAR UN CAMBIO EN LA ESTRUCTURA DE LA MOVILIDAD ACTUAL EN FAVOR DE SISTEMAS DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE

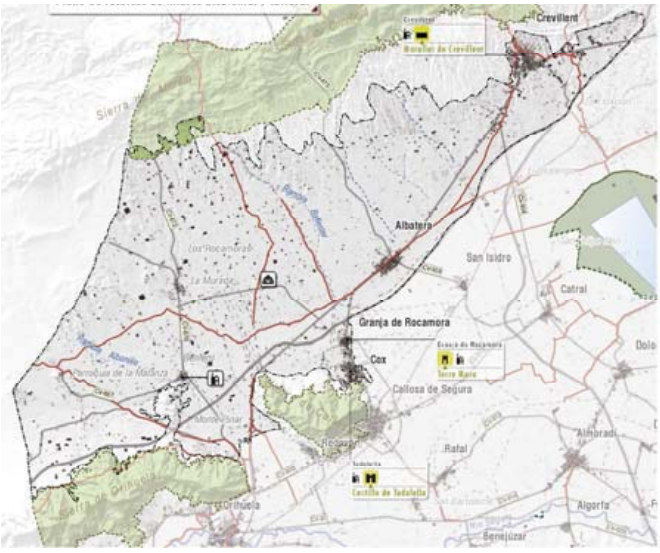
COHESIÓN SOCIAL

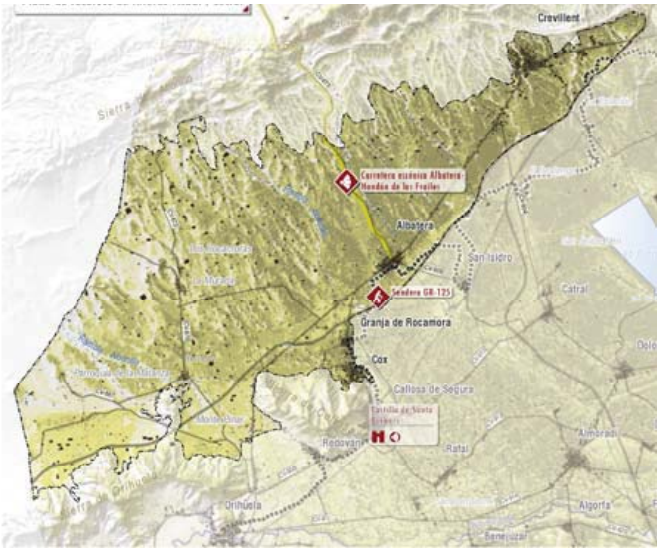
SUELO PARA VIVIENDAS SOMETIDAS A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

8. Racionalizar la implantación de usos y actividades de naturaleza económica (industrial, logístico, terciario) en el territorio en función de la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad, la conectividad en el transporte público y las demandas de la nueva economía.
9. Mejorar la cooperación urbana entre Orihuela y Torrevieja para conseguir efectos sinérgicos y complementarios entre las dos ciudades en beneficio del conjunto de la comarca.
10. Favorecer la imagen urbana vinculada a la máxima calidad del paisaje y desarrollar su potencialidad como recurso turístico y de refuerzo del carácter identitario del territorio.

Desde el punto de vista de las infraestructuras de movilidad, los **OBJETIVOS** son:

1. Potenciar un cambio en la estructura de la movilidad actual en favor de sistemas de transporte más sostenible, y con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.
2. Vincular la accesibilidad con los nuevos usos del territorio, potenciando los modelos económicos compactos y el mayor equilibrio posible entre residencia, empleo y dotaciones.
3. Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para el conjunto de la comarca que permitan mejorar la eficiencia global en cuanto a las nuevas demandas de movilidad, incluyendo las de las urbanizaciones residenciales-turísticas.
4. Proponer mejoras en cuanto al transporte público en la conexión Orihuela - Torrevieja, y las comunicaciones de vertebración externa de la comarca, especialmente las del corredor ferroviario mediterráneo tanto en pasajeros como mercancías.
5. Reforzar el eje de la N-332 como bulevar metropolitano y eje de las estrategias de movilidad sostenible en el litoral.
6. En su caso, determinar las reservas de suelo para nuevas infraestructuras o ampliación de las existentes.
7. Diseñar las nuevas infraestructuras de movilidad o ampliación de las existentes de forma que eviten duplicidades consumidoras de suelo innecesario e incorporen en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.
8. Propiciar un buen ajuste de los trazados de las infraestructuras a la infraestructura verde del territorio y una buena integración paisajística.
9. Señalar posibles opciones de nuevas infraestructuras a largo plazo para la comarca de la Vega Baja.
10. Incorporar las necesidades de la población cautiva y las que tengan problemas de movilidad.




RECURSOS PAISAJÍSTICOS DE CARÁCTER AMBIENTAL, CULTURAL Y VISUAL DE LA ZONA DE ESTUDIO

# Plan de Acción Territorial de Las Comarcas Centrales de la Comunitat Valenciana .

Los trabajos para el PAT DE LAS COMARCAS CENTRALES se plantean sobre 3 ejes centrales y un eje transversal que nutre a los anteriores: Éstos: Eje 1. Infraestructura verde y paisaje; Eje 2. sistema de Asentamientos. Eje 3. Sistema de infraestructuras y movilidad. El Eje 4. Medio socioeconómico dota de sentido y contexto las acciones en el territorio. La participación pública se plantea como una base de trabajo para todo el PAT. Se pretende crear el primer PAT en la COMUNITAT VALENCIANA inspirado en estrategias de RESILICIENCIA FRENTE A LA CRISIS CLIMÁTICA y escenarios alternativos.

Del mismo modo el trabajo se organiza en 6 fases, éstas son:

Fase I: Programa de trabajo
Fase II: Versión inicial del Plan y documentos anexos
Fase III: Análisis de las alegaciones e informes sectoriales
Fase IV: Propuesta de Plan y documentos anexos
Fase V: Propuesta de Plan definitiva
Fase VI: Documentación del Plan en la fase de aprobación definitiva.

## 1. INFRAESTRUCTURA VERDE

La Memoria Informativa reflejará los elementos estructurales del medio físico, tales como la geología, geomorfología, la red fluvial (incluidos los riesgos) y ecosistemas húmedos, suelos, vegetación, fauna, etc. Supone la base física y ecológica del territorio, a partir de la cual se define la IV. Ésta aparecería ya en la Memoria de Ordenación, junto a otros elementos. A partir de estos trabajos, se profundizará en los cambios y patrones existentes en el paisaje, como pueda ser EL ABANDONO DE SUELO AGRÍCOLA y su impacto, efecto de especial importancia en este PAT como se desprende del borrador del plan. Cambios producidos en el mosaico agroforestal, debido a causas de origen natural o antrópico (cambio climático-desertización o la implantación de actividades humanas). Las áreas no transformadas o con valor en el territorio, pueden verse alteradas por infraestructuras que pueden generar "efecto barrera" o fragmentación en el paisaje.

## 2. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Partiendo de las relaciones directas entre las centralidades principales del ÁREA DE ESTUDIO se establecerá el modelo para el sistema de asentamientos. El eje de desarrollo urbano litoral, así como los ejes de desarrollo del interior en corredores y valles-foias serán los otros espacios de especial atención. Partiendo de este contexto, se analizará la ocupación antrópica en el territorio, tanto en sus procesos como en sus tendencias de cambio. A la vista de los datos de evolución de población entre 1986 y 2017 el crecimiento de población fue de un 34%, evideciándose una dicotomía entre litoral (Crecimientos del 50%) e interior. Según las metodologías del IVE la población para 2031 se reducirá en 25.000 personas. Estas previsiones tienen que adaptarse a la especificidad de cada territorio asumiendo situaciones dispares entre costa e interior por ejemplo.

Surge el razonamiento que obliga a estudiar la capacidad de los planes urbanísticos actuales, con la intención de determinar el número de viviendas y la población que se pueda acoger, atendiendo del mismo modo al número de empleos y/o empresas que puedan dar cabida en los suelos de carácter terciario, de servicios o de naturaleza industrial. Se definirán, además, los niveles de ocupación de acuerdo al IMOS/IMOSE para este ámbito geográfico, según nos marca en la ETCV. Según el documento borrador entre 1990 y 2012 el crecimiento de suelo artificial es del 64,76%. El desequilibrio interior-costa es una de las pautas a corregir

REGENERAR LA BIODIVERSIDAD: FAVORECER LA RENATURALIZACIÓN DE LA CIUDAD Y SU MEDIO RURAL, RESPETANDO Y FORTALECIENDO LOS ELEMENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

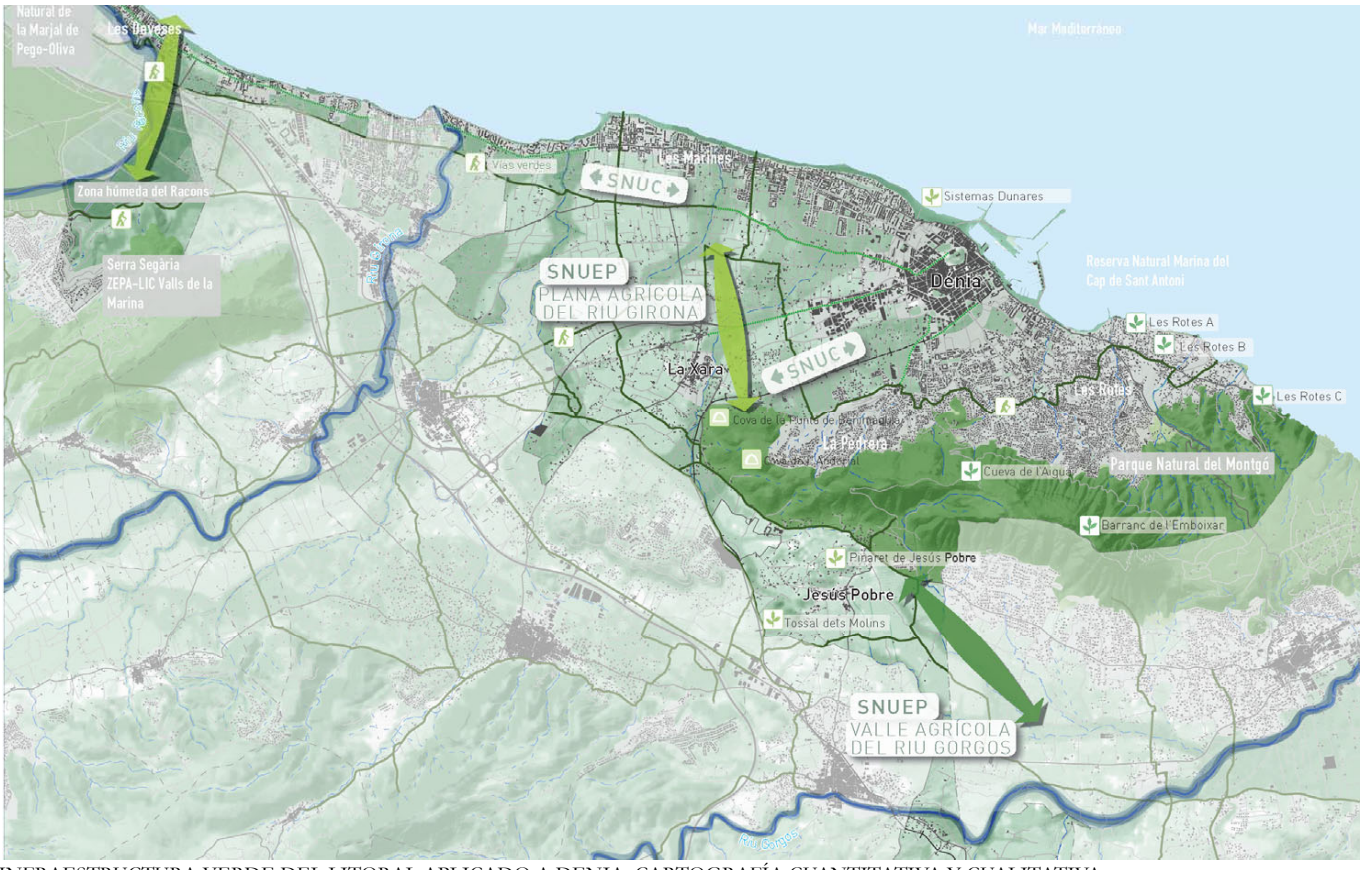
PREFERENCIA POR MEDIOS DE TRANSPORTE RESPUETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE

SUELO PARA VIVIENDAS SOMETIDAS A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

ADAPTAR LAS DETERMINACIONES DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

CAPACIDAD PARA GENERAR RENTAS Y EMPLEO, MEJORAS EN EL SISTEMA DOTACIONAL, EXCELENCIA TURÍSTICA,

**I+D+I.**



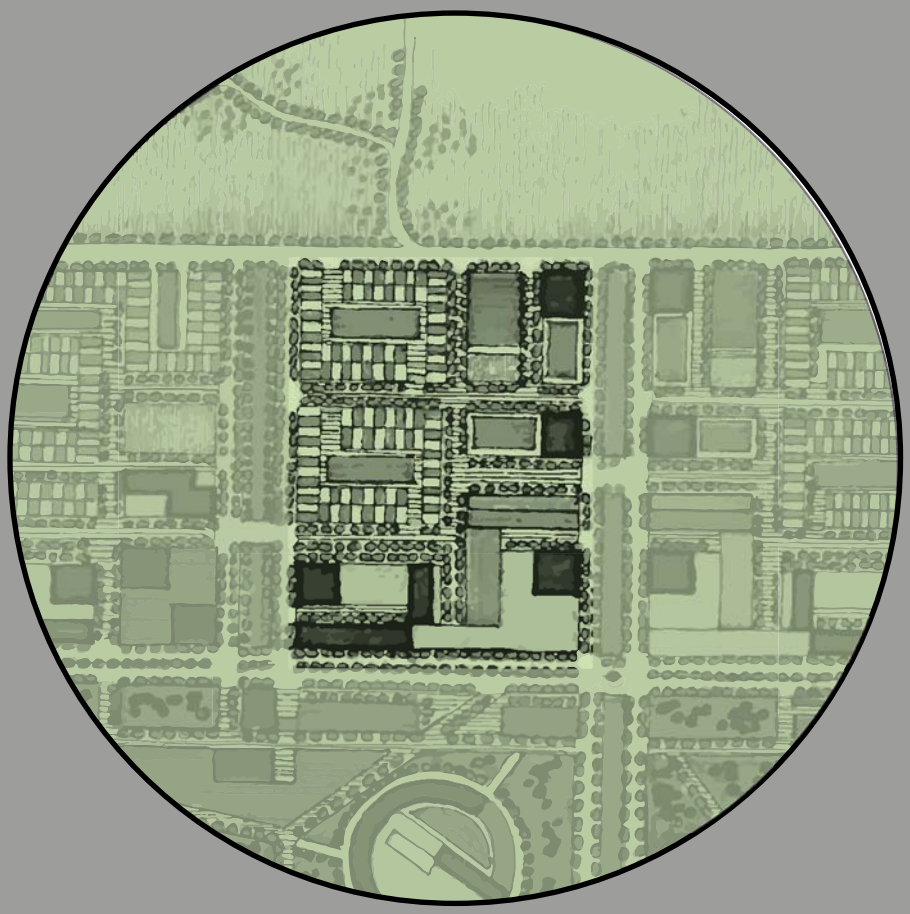
INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL APLICADO A DENIA. CARTOGRAFÍA CUANTITATIVA Y CUALITATIVA.

en los escenarios de futuro que plantee el PAT. Más allá de poder corroborar y contrastar estos datos, se estudiarán también los modelos y formas urbanísticas de compacidad o dispersión, así como sus repercusiones en el territorio. Especial atención al proceso de dispersión urbana en zonas de interior como la Vall d'Albaida o en el litoral en general. Debe profundizarse, además, en todo aquello que sirva para marcar un modelo industrial-logístico, en sus posibilidades de localización y en las demandas de suelo. El Área del PAT es la articulación entre el Área Metropolitana de Valencia y el área funcional Alicante-Elche. Este hecho puede proporcionar grandes oportunidades de desarrollo. Se parte de la premisa de que este plan no pretende ser en sí mismo (no lo será), un documento ortodoxo de estrategia económica. Sin embargo, sí puede ayudar a sentar las bases para buscar ese modelo diferenciado para la actividad económica. Finalmente, se definirán tejidos urbanos con problemáticas urbanísticas y sociales, estudiando su localización y sus pautas de concentración.

## SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Ante una situación de alta dispersión, baja cobertura de transporte público y baja dotación de infraestructuras para el desplazamiento peatonal-ciclista es necesario establecer una estrategia de vertebración que dé solución a las necesidades urgentes de este territorio. Queda finalizar el tramo de alta velocidad entre la Encina y Xàtiva, mejorar el ferrocarril Alcoi-Xàtiva y estudiar las posibilidades del conocido como tren de la costa desde Alicante a la zona de estudio. Se propondrán además de lo expuesto, posibles acciones de interconexión y de mejora entre carreteras mediante sistemas blandos de conexión, focalizando la cuestión en criterios de conectividad, accesibilidad y demanda de estos usos, en relación con la reserva de una IV de naturaleza urbana. Se atenderán las necesidades de la población cautiva y las que tengan problemas de movilidad.

PROPUESTAS DE RECUALIFICACIÓN DEL PAISAJE URBANO DE DESTINOS TURÍSTICOS MADUROS DEL LITORAL. EL CASO DE GANDÍA Y CALPE.



Sin plan no hay planeamiento,
Sin planeamiento no hay modelo,
Sin modelo no hay ciudad.

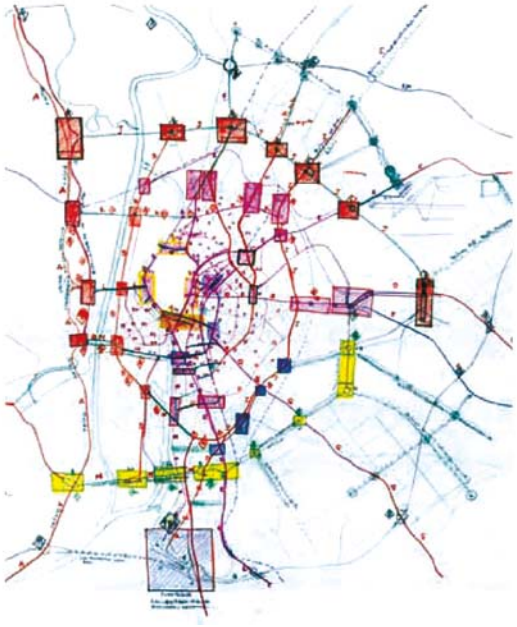
# Planeamiento urbanístico

| *PLAN* | *ESTADO DE LOS TRABAJOS* |
|---|---|
| PGOU. ALCALÁ DE GUADAIRA | *EN PROCESO* |
| PGOU. ALGAR | *COMPLETADO* |
| PGOU. ALGECIRAS | *COMPLETADO* |
| **PGOU. ALMENDRALEJO** | *EN PROCESO* |
| PGOU. BARBATE | *COMPLETADO* |
| PGOU. BENALUP | *COMPLETADO* |
| PGE Y POP. BENICARLO | *EN PROCESO* |
| PGOU. BOLLULLOS DE LA MITACIÓN | *COMPLETADO* |
| PGOU. CASARES | *EN PROCESO* |
| **PGOU. CHICLANADE LA FRONTERA** | *COMPLETADO* |
| CHIPIONA | *COMPLETADO* |
| **PGOU. EL PUERTO DE SANTA MARIA** | *COMPLETADO* |
| FUENTE-OBEJUNA | *COMPLETADO* |
| JEREZ | *COMPLETADO* |
| JIMENA DE LA FRONTERA | *EN PROCESO* |
| LORA DE ESTEPA | *COMPLETADO* |
| LOS BARRIOS | *COMPLETADO* |
| MARBELLA | *COMPLETADO* |
| MARINALEDA | *EN PROCESO* |
| MARTÍN DE LA JARA | *COMPLETADO* |
| **P.O.T. MONTEVIDEO (URUGUAY)** | *COMPLETADO* |
| MONTILLA | *COMPLETADO* |
| MONTORO | *EN PROCESO* |
| MORÓN DE LA FRA | *EN PROCESO* |
| **P.O.T. PEREIRA (COLOMBIA)** | *COMPLETADO* |
| **P.G. DE PALMA DE MALLORCA** | *EN PROCESO* |
| **PGOU. PEÑÍSCOLA** | *EN PROCESO* |
| SAN FERNANDO | *COMPLETADO* |
| SAN MARTÍN DE LA VEGA | *EN PROCESO* |
| SANLUCAR | *COMPLETADO* |
| **PGOU. SEVILLA** | *COMPLETADO* |
| TARIFA | *COMPLETADO* |
| VEJER DE LA FRONTERA | *EN PROCESO* |
| RONDA | *COMPLETADO* |
| TREBUJENA | *COMPLETADO* |
| VILLALUENGA | *EN PROCESO* |

# PGOU Sevilla

| **Localización** | **Población** | **Presupuesto** |
|---|---|---|
| Sevilla | 688.711 | 2.631.578.563 € |

El Plan de Sevilla asume el RETO de transformar una ciudad caracterizada en el año 2000 por una gran Inercia tradicional-costumbrista, una economía mala y muy polarizada y una alta tasa de desempleo, implementando su condición de CAPITALIDAD, la presencia de una importante red infraestructural y su condición de ATRACTOR TURÍSTICO. Para ello, y basándose en una METODOLOGÍA DE TRABAJO PROSPECTIVA fundamentada en la PARTICIPACIÓN PÚBLICA de la ciudadanía, se construye un documento asentado en tres ideas claves: LA REINTERPRETACIÓN de la relación de Sevilla con el Río Guadalquivir, la REHABILITACIÓN del espacio público y el DESCUBRIMIENTO del potencial del Río Guadaira. El nuevo modelo de ordenación implementa la INTEGRACIÓN SOCIAL y TERRITORIAL, la SOSTENIBILIDAD, EFICIENCIA y DIVERSIDAD URBANA, así como por la APUESTA TECNOLÓGICA.



MOVILIDAD

**70.000** VIAJES DIARIOS BICICLETA
**120 km** CARRIL BICI
**46.400** VIAJES DIARIOS METRO
**11.000** VIAJES DIARIOS TRANVÍA
**211.470** VIAJES DIARIOS BUS

INVERSIÓN PÚBLICA

**565 €/hab** INVERSIÓN PÚBLICA
**43.860** EMPLEOS DIRECTOS
**26.316** EMPLEOS INDIRECTOS

COHESIÓN SOCIAL

**22.041** VIVIENDAS SOCIALES
**40% +** COHESIÓN SOCIAL

SOSTENIBILIDAD

**1.031.744 m2 +200% 13,18 m2/hab.**
SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES.

**86 NUEVAS** ÁREAS DE REFORMA INTERIOR.
**+ CRECIMIENTO INTERIOR**

**+ SOSTENIBILIDAD**
NUEVO CORREDOR FLUVIAL DEL GUADAIRA

TERRITORIO

**RECONOCIMIENTO** DE LA EMERGENCIA DE LA **AGLOMERACIÓN METROPOLITANA**

# PGOU Chidana de la Frontera

| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| Chidana de la Frontera, ESPAÑA | 83.831 | 995.848.841 € |

**30 m2/hab.** INTEGRACIÓN DE RED DE PARQUES METROPOLITANOS

**+20.000.000 m2** SUELO DE REGULARIZACIÓN E INTEGRACIÓN URBANO-AMBIENTAL

SOLUCIONES INFRAESTRUCTURALES PARA EL
**CICLO DEL AGUA**

**5.440** VIVIENDAS SOMETIDAS A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

**16.598** EMPLEOS DIRECTOS
**9.959** EMPLEOS INDIRECTOS

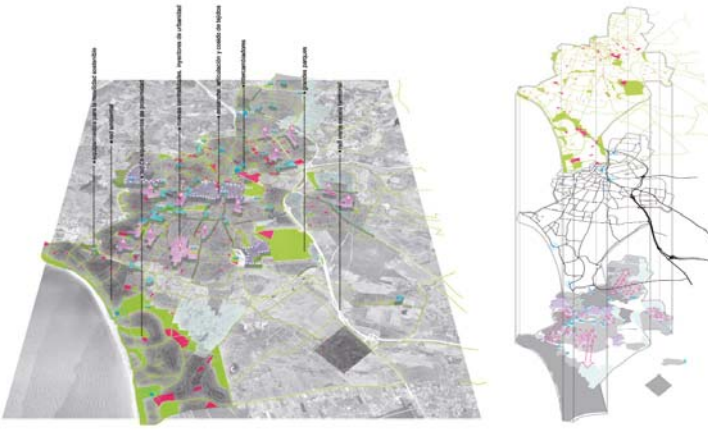
El término municipal de Chiclana presenta más **de 20 millones de metros cuadrados de suelo sin urbanizar** en el que se localizan **más de 13.000 viviendas en situación irregular,** singularidad que lo convierte en una **EXPERIENCA PILOTO para la REGULARIZACIÓN E INTEGRACIÓN URBANO-AMBIENTAL** de este tipo de tejidos.

**El nuevo modelo urbano-territorial** por el que apuesta el Plan General de Ordenación Urbanística se fundamenta en los siguientes pilares básicos:

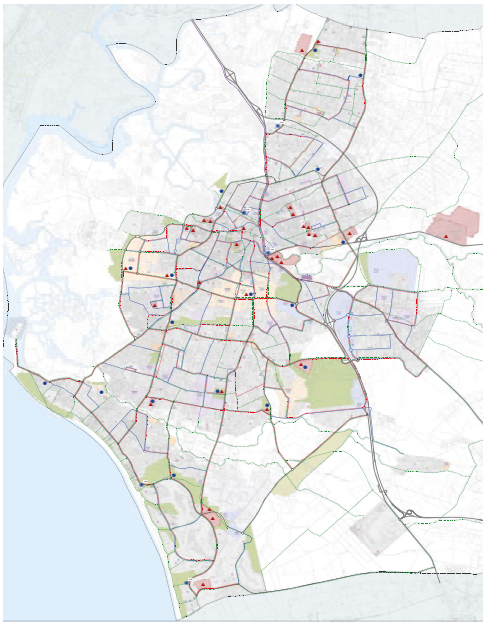
**La MOVILIDAD SOSTENIBLE** (reduciendo el cautiverio que ejerce el automóvil privado),

Las **CENTRALIDADES PERIFÉRICAS** (configuradas en Nodos y Ejes)

Y la incorporación del **ESPACIO LIBRE COMO ELEMENTO MATRIZ DEL DISEÑO** (conformando una red continua que articule el conjunto de los grandes parques).



*"…Toda relectura implica una nueva mirada, una nueva forma de entender, en este caso, la realidad territorial de Chiclana que procure nuevos argumentos de reordenación orientados a enriquecer y cualificar el modelo actual…"*



# Plan General de Palma de Mallorca

| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| Palma | 409.6661 | 2.157.894.421 € |

**El NUEVO PLAN** de Palma deberá basar sus objetivos y criterios en los dos objetivos estructurantes que establece la LUIB: el principio general del **DESARROLLO SOSTENIBLE**; y la mejora de la **CALIDAD DE VIDA** de la ciudadanía. Los aspectos territoriales del Plan General de Palma se afrontarán desde la perspectiva del **URBANISMO SOSTENIBLE.**

**INFRAESTRUCTURA VERDE**: La definen los siguientes espacios: los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio, donde su transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que posen en relación todos los elementos anteriores. La infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión. El Nuevo Plan General conforma un sistema integrado que alcanza desde la Sierra de Tramontana y Na Burguesa hasta el ecosistema marítimo con su pradera de posidonia.

**LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO**: cuenta con 5.153,22 hectáreas de suelo urbano y con 320,54 hestáreas de suelo urbanizable. Este dato supone una reducción notable de la expansión permitida en el planeamiento anterior, pues supone dos tercios aproximadamente. El suelo rústico cuenta con 15.481,72 hectáreas.

**ESTRUCTURA GENERAL Y ORGÁNICA**: el sistema general viario cuenta con diversas actuaciones propuestas en nudos de cambio, una valoración alternativa del tramo norte de la MA-30; y una reconfiguración de arterias viarias troncales como el Paseo Marítimo, avenidas y Vía de Cintura. Se proponen también ampliaciones selectivas de viario principal y una fuerte apuesta por las formas de movilidad no motorizadas y el transporte público.

**VIVIENDA**: Uno de los mayores atractivos del nuevo Plan General es la apuesta por la vivienda protegida. Se reservan 3.124 viviendas protegidas en el total del suelo urbano y 4.686 de las 9.554 del suelo urbanizable (un 49,04%). También se apuesta por el incremento del parque público en alquiler.

**PATRIMONIO**: El Plan General amplía notablemente la protección sobre inmuebles, aumenta las rutas de interés e incluye un número destacado de elementos urbanos. Propone, como novedad, una protección específica para los espacios diferenciada de los inmuebles.

# PGOU Marbella

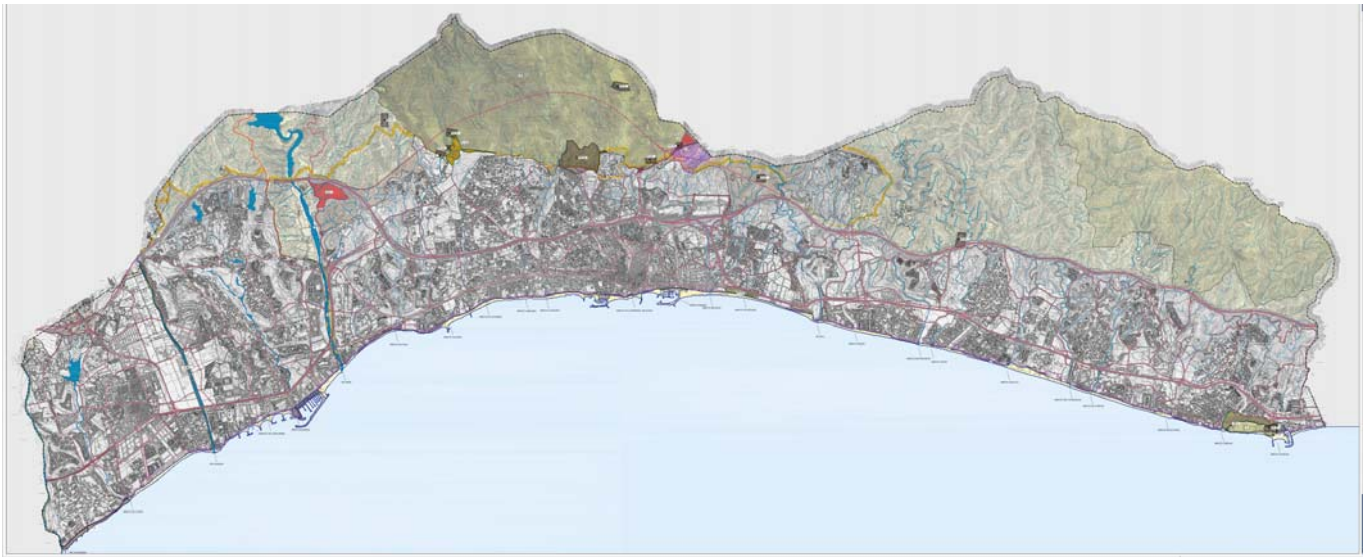
| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| Marbella | 141.463 | 1.832.703.111€ |

**UN PLAN ASENTADO EN LA LÓGICA.** Es decir, que el Nuevo Plan realiza una adecuada hermenéutica de la ciudad y el territorio, como condición indispensable para proponer su transformación, desarrollo y crecimiento. Las cuestiones deducidas de esta actitud que se constituyen en los argumentos principales de la propuesta del Plan son:

A. La calidad integral, la diferenciación y la rentabilidad estratégica: claves del futuro
B. La modernización de la base productiva
C. Un importante esfuerzo en los sistemas orgánicos de la ciudad: las infraestructuras básicas
D. Marbella como "ciudad jardín razonablemente compacta", mediante:
   a. El reforzamiento de una cierta estructura policéntrica, de jerarquía variable, junto a un nivel de explotación sostenible de los sistemas no urbanos (rurales y naturales).
   b. Apuesta por la compacidad y la diversidad, buscando una ciudad con continuidad formal, multifuncional y heterogénea en toda su extensión.
   c. Una potenciación y mejora del transporte colectivo, sobre todo del ferrocarril, y una adecuada localización de las nuevas actividades urbanas en relación con éste.
   d. Frente a las lógicas de la polarización de usos en el territorio, la apuesta por la mezcla y la diversidad de usos compatibles entre sí.
   e. La integración espacial de los diferentes grupos sociales en el territorio.
   f. Protagonismo al sistema ambiental como elemento que da forma, legibilidad y comprensibilidad al territorio.
E. Revitalización de los centros históricos de Marbella y San Pedro de Alcántara
F. Creación de nuevas centralidades para acoger actividades dinamizadoras:
G. Intervención en las áreas turístico-residenciales
H. Marbella "capital" de la Costa Sol occidental
   a. Recomponer la conurbación existente, introduciendo los elementos estructurantes de los que los desarrollos anteriores han carecido, e identificando nuevas áreas de centralidad con equipamientos y servicios.
   b. Dar respuesta a la demanda de grandes espacios para el ejercicio de actividades recreativas y deportivas al aire libre y para el disfrute de la naturaleza, valorando especialmente la creación de un sistema verde que articule el espacio urbano con el espacio rural y natural, teniendo como especial protagonista a la red hidrográfica.
I. Equidad social: Reparto proporcional de las cargas derivadas del desarrollo y mantenimiento de la ciudad, y garantizar la participación de la comunidad en los beneficios generados por su crecimiento.

**UN PLAN ÉTICO: LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CIUDAD DE TODOS.**

A. La apuesta por una movilidad sostenible, moderna y eficiente
B. La puesta en juego de nuevos valores en la ocupación del suelo
C. La corrección de las desigualdades territoriales
D. El Plan como medio para definir y llevar a cabo una política que posibilita que los vecinos de Marbella puedan acceder a una vivienda a precio asequible:
E. El protagonismo público en el mercado de suelo y la cooperación público-privada sobre la base de una visión global del espacio urbano
F. La normalización: Ponderando adecuadamente cada una de las diversas manifestaciones y efectos que se derivan del proceso de actuación urbanística ilegal padecido en Marbella, el Nuevo Plan asume la normalización urbanística de la ciudad como uno de sus objetivos, por representar éste un interés público indudable.



# PGOU El Puerto de Sta. María

| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| El Puerto de Santa María, ESPAÑA | 88.364 | 811.728.003 € |

Este plan como **"PROYECTO DE CIUDAD"** se establece en torno a un **DECÁLOGO** de propuestas:

1. **El enfoque metropolitano:** el reconocimiento del hecho metropolitano que supone la presencia de la ciudad en el marco de la Bahía de Cádiz-Jerez es crucial a la hora de enunciar el nuevo modelo urbano-territorial.
2. **El reequilibrio urbano:** el nuevo plan es un Plan de reequilibrios, que procura difundir infraestructuras y equipamientos equitativamente.
3. **La preservación urbana y territorial.** El nuevo Plan defiende el patrimonio natural y edificado desde una perspectiva interdisciplinar, haciendo frente al deterioro desde el derecho a la ciudad.
4. **El Plan como medio para definir y llevar a cabo una política pública de vivienda:** diversificación de la oferta de vivienda, ampliando tipos y formas permitiendo el acceso a la demanda de todas las capas sociales.
5. **El mantenimiento de un justo equilibrio entre los usos residenciales y los no residenciales,** componente esencial de riqueza, diversidad y complejidad del hecho urbano.
6. **La apuesta por mantener y potenciar el empleo existente,** diversificando la oferta y servicios de las actividades económicas.
7. **La reconsideración general de las infraestructuras de comunicaciones,** reconstruyendo el modelo urbano que las integra y las dota de sentido.
8. **Un importante esfuerzo en los sistemas orgánicos de la ciudad:** las infraestructuras básicas, nuevos estudios sectoriales y esquemas directores para el desarrollo de estas redes funcionales vertebradoras de los servicios.
9. **La asunción por el nuevo Plan de la necesidad de intervenir en los procesos de edificación irregular** consumidores y contaminadores de suelo y recursos.
10. **La gestión eficaz** potenciando los instrumentos urbanísticos, jurídicos, administrativos y técnicos que forman parte intrínseca del Plan.

El marco territorial: la

MOVILIDAD

**> AHORRO ENERGÉTICO,**
**> REDUCCIÓN CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA**
**> INTERMODALIDAD**
**>TRANSPORTE COLECTIVO**

PARQUES

**>INTEGRACIÓN DE LOS SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES URBANOS-PERIURBANOS BAHÍA DE CÁDIZ: MÁS DE 20 M2/HAB.**

SOSTENIBILIDAD

**> MENOS HUELLA ECOLÓGICA**
**>MÁS REFORMA INTERIOR Y REHABILITACIÓN**
**>PROPORCIÓN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO/SUELO URBANIZABLE 1,18**

# PGOU Almendralejo

| Localización | Población | Presupuesto |
|---|---|---|
| Badajoz, ESPAÑA | 33.468 | 489.078.985 € |

**55%** NUEVAS VIVIENDAS EN OPERACIONES DE REHABILITACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA

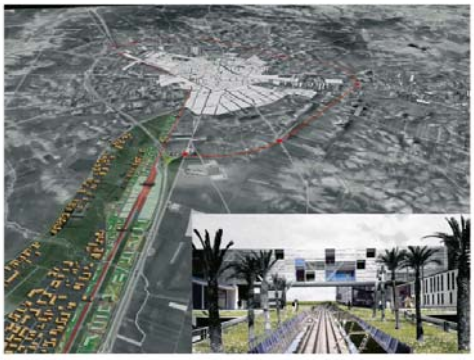
CREACIÓN DE **INTERCAMBIADORES** DE PRIMER ORDEN

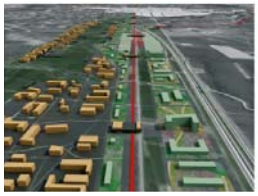
CONSERVACIÓN **<>** DINAMIZACIÓN MEDIO NATURAL

**7.000** VIVIENDAS SOMETIDAS A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

MÁS DE **190** INMUEBLES Y YACIMIENTOS CATALOGADOS

La caracterización que le imprime su propio emplazamiento urbano territorial supone **REDEFINICIÓN DEL PAPEL** de Almendralejo en la **COMARCA DE TIERRA DE BARROS** por parte del nuevo Plan. En este sentido, la capacidad ambiental y paisajística de este territorio constituye un potente **RECURSO** para la ordenación del nuevo modelo basado en la **ACTIVACIÓN** forestal, agraria y turística. En el ámbito económico, el nuevo plan trata de **POTENCIAR las NUEVA ACTIVIDADES ECONÓMICAS** y mejorar las condiciones productivas, en el ámbito social, **PROMOVER LA COHESIÓN SOCIAL,** garantizando la HABITABILIDAD de la ciudad mediante **MEDIDAS QUE FOMENTEN la VERTEBRACIÓN SOCIAL** y la calidad de vida. El modelo previsto debe priorizar la solución a la integración y articulación urbana del trazado del ferrocarril y ofrecer una **RECOMPOSICIÓN COHESIVA de la COLONIZACION ESPONTÁNEA** surgida al noroeste del núcleo principal.





# Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo

**Localización:** Uruguay **Población: 1.381.000 Presupuesto: 536.000.000 $**

Las líneas estratégicas para la conformación del modelo territorial buscan identificar aquellos caminos posibles para lograr el ordenamiento y el desarrollo del territorio del departamento de Montevideo, en el marco del área metropolitana, el país y la región, en función de las transformaciones que se avizoran en los escenarios posibles y acordes con los objetivos del Plan. A su vez, las líneas estratégicas se agrupan en función de ser ideas fuerza que fundamentan la propuesta:

1. EL ENFOQUE METROPOLITANO Y REGIONAL. La interdependencia entre las diferentes escalas y espacios es uno de los fundamentos de la propuesta. El Plan tiene una visión asociada de ciudad y territorio, de complementariedad entre los espacios urbano y rural. Una nueva relación de la ciudad y su territorio revaloriza el ámbito departamental y posiciona Montevideo en el ámbito metropolitano, nacional y regional.
2. EL REEQUILIBRIO SOCIO-URBANO. El Plan Montevideo es un plan de reequilibrios, que procura difundir infraestructuras y equipamientos en el acceso a las calidades de vida urbana, como modelo alternativo al de la segregación socio-espacial.
3. EL SOPORTE E IMPULSO TERRITORIAL DE LAS ACTIVIDADES. El Plan Montevideo pretende dar soporte territorial para todas las actividades, con un modelo racional de asentamiento de las actividades productivas: El Puerto de Montevideo y sus posibles futuras expansiones; la localización de instalaciones del Mercosur, del desarrollo del turismo y del sector de servicios avanzados; y la producción hortofrutícola del departamento, como recurso básico en el suministro de alimentos frescos.
4. LA PRESERVACIÓN Y LA CONFORMACIÓN URBANO-TERRITORIAL. Se trata de hacer frente al deterioro como un todo, mediante una concepción del derecho a la ciudad y al territorio en su conjunto, en tanto patrimonio para ser utilizado socialmente por los montevideanos, por las generaciones presentes y las futuras.
5. EL MODELO DEL PLAN. La estructura del Plan se corresponde con una interpretación de la realidad compuesta, por un lado, de estructuras y sistemas territoriales vinculantes que interrelacionan el conjunto y, por otro lado, de usos del suelo y localización de actividades bien adaptadas a las peculiaridades de cada parte del territorio.
6. LA GESTIÓN DEL PLAN. La creación de nuevos instrumentos jurídicos, administrativos y técnicos forman parte intrínseca del Plan, posibilitando su ejecución y adaptando las propuestas a la mutante relación entre el Plan y el desarrollo real de la ciudad y el territorio.

El **Parque Roosevelt**, ofrece la oportunidad de integración al sistema de parques metropolitanos, en coordinación con la IMM, para actividades de ocio, recreación, comercio, turismo y educación.

**1.2.5 las ventajas del territorio**

Las ventajas del territorio son valores intangibles que confieren al territorio nuevas oportunidades:

- **La existencia de numerosas organizaciones sociales activas**, con propuestas concretas, representan un fuerte capital social con capacidad de generar proyectos colectivos. Estos proyectos se integran a las estrategias de planificación territorial, basada en la participación activa de sus ciudadanos.
- La percepción de la **Micro región de la Costa como un área de oportunidades**, a partir de la idea de que "está todo por hacerse", es un capital intangible, que atrae nuevas actividades dinamizadoras desde el punto de vista económico.

**1.3 prospectiva participativa**

En los talleres realizados en el Costaplan se planteó la construcción de una imagen futura de la Micro región de la Ciudad con un horizonte al 2025. La estrategia de planificación irá en ese sentido y todas las acciones tendrán como objetivo alcanzar dicha imagen.

En esta etapa de diagnóstico prospectivo, proponiendo la mirada en el futuro deseado, se desprende en forma consensuada:

- **consolidar a la Micro región de la Costa como una zona con creciente calidad de vida, socialmente integrada, con infraestructuras adecuadas y con capacidad para aumentar la oferta de empleo para los residentes.**

Una Micro región con un sistema de transporte público accesible, moderno y comunicador no solo con Montevideo, sino también con las localidades de Barros Blancos y Pando al norte del departamento y dentro de la propia Ciudad vinculando el Norte con el Sur y sus barrios entre sí. Se identifica entre los vecinos la voluntad expresa de vivir en una ciudad jardín, que conserve el fuerte vínculo con la naturaleza que los llevó a elegir este lugar para afincarse.

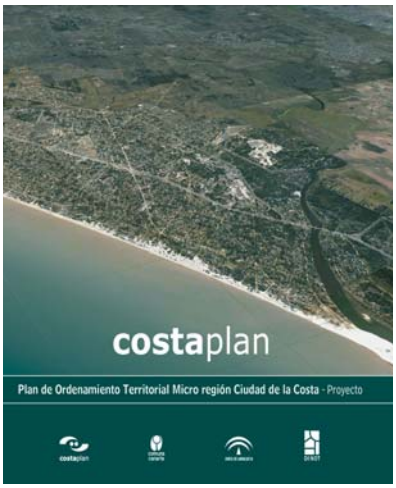
Este vínculo es uno de los elementos que definen su identidad.

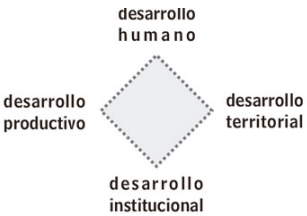
Por sus cercanías con Montevideo y por su ubicación en la ruta hacia el Este, muchos imaginan a la Ciudad como receptora de turismo, con enorme potencialidad para incluir roles específicos en materia de deporte, cultura y recreación. La impronta que a la ciudad le da el vínculo con la naturaleza parece uno de los elementos más importantes para reafirmar su identidad.

En el ámbito metropolitano, la estrategia definida es:

- **posicionar a Ciudad de la Costa como una ciudad de alta calidad residencial y de servicios singulares de excelencia, espacio de ocio y recreación.**







**APLICACIÓN Y COHESIÓN INTERNA DEL TERRITORIO DEPARTAMENTAL:**
**METROPOLITANO <>NACIONAL <>REGIONAL.**

**SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA:**
**TIEMPO DE ANÁLISIS <>VIABILIDAD Y CAPACIDAD DE AHORRO <>ENDEUDAMIENTO**
**OPTIMIZACIÓN DEL FACTOR DE USO DEL SUELO A PARTIR DE LA ZONIFICACIÓN**

# PGOU Peñiscola

**Localización**
Peñiscola,
ESPAÑA

**Población**
7.447

La fuerte **COMPONENTE TURÍSTICA** impresa sobre el **ADN URBANÍSTICO** de este territorio supone un abordaje proyectual muy complejo, que debe traducirse en la manifestación de **INTERVENCIONES SELECTIVAS** conducentes a la conformación de un **NUEVO MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL SOSTENIBLE.**

El nuevo Plan General de Peñíscola supone en este sentido una **REDEFINICIÓN** de la ciudad pensada por el planeamiento que se revisa, constituyendo una **NUEVA OPORTUNIDAD** para la **SOSTENIBILIDAD URBANA Y TERRITORIAL.**

*"…entender el territorio como principal activo turístico…"*

SOSTENIBILIDAD

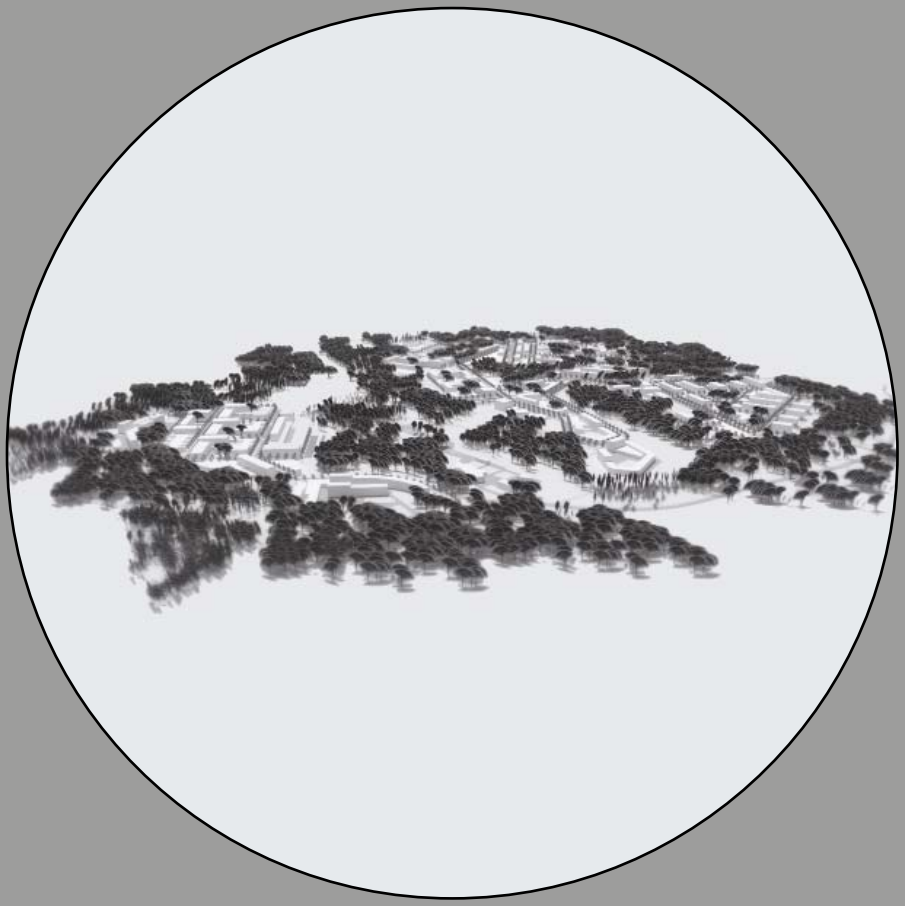
DESCLASIFICACIÓN DE MÁS DE **900 Has** DE SUELO URBANIZABLE NO DESARROLLADO<>CRECIMIENTO EN CONTINUIDAD MALLA EXISTENTE: URBANISMO TRANSFORMACIONAL VS URBANISMO EXPANSIVO

PARQUES

LA **INFRAESTRUCTURA VERDE** DEFINE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO.

TURISMO

INDUSTRIAS COMPLEMENTARIAS Y **SERVICIOS TURÍSTICOS** FRENTE VS POLÍGONO INDUSTRIAL



# >Planeamiento de Desarrollo

> PLAN PARCIAL GUADALQUITÓN (SAN ROQUE)
> PLAN PARCIAL SECTOR HOSPITAL (JEREZ DE LA FRONTERA)
> PLAN PARCIAL LA FLORIDA (EL PUERTO DE SANTA MARÍA)
> PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN (E)-1. PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO DE CÓRDOBA

# Plan Parcial Guadalquitón (San Roque)

**Localización**
San Roque, ESPAÑA

**Población**
2.015.512

**Presupuesto**
31.851.127 €

Este proyecto supone una drástica transformación del modelo urbano-territorial inicialmente previsto para el ámbito, basado en una fuerte ocupación y densificación del suelo, apostando por la implantación de UN NUEVO MODELO basado en los principios del **URBANISMO ECOLÓGICO**, que apueste por el respeto a los valores ambientales, naturales y paisajísticos del soporte territorial en el que se desarrolla, contribuyendo a la **MATERIALIZACIÓN** de una **INICIATIVA DE DINAMIZACIÓN** residencial-turística fomentando **LA INTEGRACIÓN PACÍFICA ENTRE LAS DIVERSAS ESCALAS** de planificación (territorial y local). **El ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO** de este plan, que cuenta con las recomendaciones del Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Universidad de Sevilla, constituye **UN REFERENTE** en la **INFORMACIÓN y VALORACIÓN** ambiental de planes y programas llevadas a cabo hasta la fecha.

COMPACIDAD<>COMPLEJIDAD.
EFICIENCIA<>COHESIÓN SOCIAL

MENOR CONSUMO DE SUELO<HUELLA ECOLÓGICA: OCUPACIÓN DEL **17%**.DENSIDAD **40%**, INTENSIDAD EDIFICATORIA **1,78m2/m2**

PROTECCIÓN DEL **83%** DEL ÁREA A INTERVENIR COMO RED AMBIENTAL: **204,4 M2/HAB.**

SUPERFICIE DE ESPACIOS LIBRES POR HABIANTE MAYOR A **200 m2/hab 20** VECES SUPERIOR AL VALOR RECOMENDABLE.
IMPLANTACIÓN DE MÁS DE **3.000** ÁRBOLES, INCREMENTO DEL MÁS DEL **50 %**
ÍNDICE DE PERMEABILIZACIÓN DEL **85%**

RESTRICCIÓN DE TRÁFICO RODADO <>ESPACIO RESERVADO PARA EL PEATÓN: **75%** DE LA SUPERFICIE DE LA RED DE CALLES PROPUESTA.

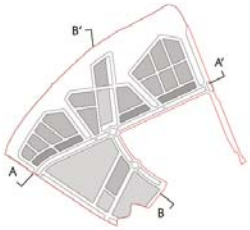
# Plan Parcial Sector Hospital(Jerez)

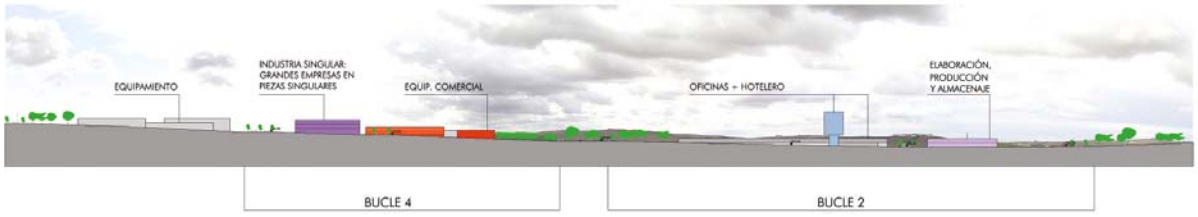
**Localización:** Jerez de la Frontera, Cádiz, España **Población:** 832.446 **Presupuesto:** 6.381.675.260 €

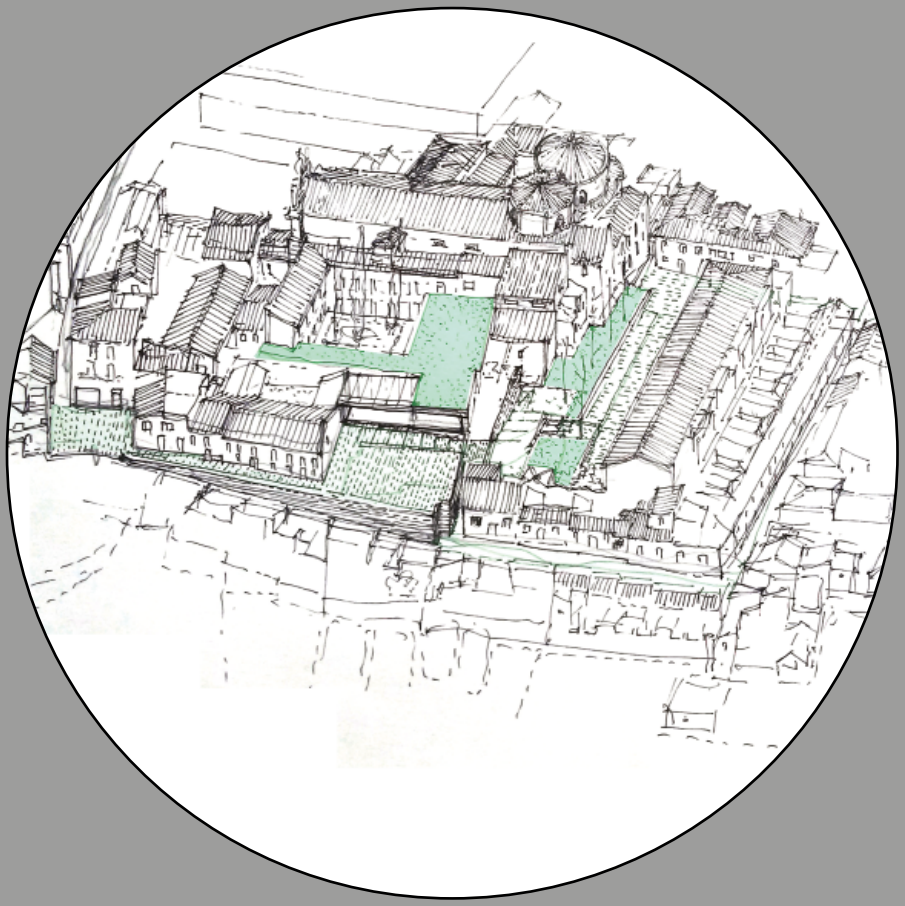
El proceso de TERRITORIALIZACIÓN de la industria en las coronas metropolitanas suele estar asociado a espacios AD HOC, espacios calificados sin una especial relevancia en sectores de TECNOLOGÍA AVANZADA. La TRANSFORMACIÓN TOPONÍMICA a la que se asiste desde POLÍGONO INDUSTRIAL a PARQUE (TECNOLÓGICO, LOGÍSTICO, EMPRESARIAL…) muestra un cambio de ACTITUD de la doctrina urbanística para con estos espacios. El Plan Parcial recoge este marco conceptual e implementa unas CLAVES COMPOSITIVAS y articuladoras de la estructura urbana a proponer:

- La ESTRUCTURA VIARIA, elemento básico para la lectura de la ordenación como soporte del producto y la actividad y su necesaria flexibilidad.
- La ORGANIZACIÓN PARCELARIA, elemento primordial de la ordenación
- El SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES y su relación con otros aspectos estructurantes.
- El SISTEMA DOTACIONAL su significación y localización.

El Plan plantea como criterios y objetivos básicos de ordenación: la ADECUACIÓN a la caracterización del soporte territorial, otorgar PROTAGONISMO SIMBÓLICO, escénico y funcional al SISTEMA DE BULEVARES previsto en el Plan General, así como la SERIACIÓN Y SINGULARIDAD como premisas de la estructura urbana propuesta.







# >Protección del Patrimonio Cultural

> PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO SAN FERNANDO
> PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO Y ENTORNO DE PRIEGO DE CÓRDOBA
> PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE VEJER DE LA FRONTERA
> PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO DEL PUERTO DE SANTA MARÍA
>

# PEPyRICH San Fernando

**Localización**
San Fernando, España

**Superficie**
86 Has

La imagen urbana del conjunto histórico de San Fernando está constituida por dos factores asociados:

Por un lado **«el PAISAJE URBANO»**, conformado por calles, plazas y espacio público en general y la forma en que éste se nos presenta. Incluyendo materiales de pavimentación, colores, texturas, mobiliario urbano, etc. **«EL VACÍO»** de nuestro objeto de protección.

Por otro la **«MORFOLOGÍA CONSTRUCTIVA»**, las edificaciones que delimitan y conforman ese espacio público. Las construcciones constituyen el **«LLENO»** o positivo de la trama urbana. De tal forma que lo que no es construcción, es espacio libre.

Por tanto, la imagen urbana que intentamos valorar y proteger está constituida por un «TODO» en el que intervienen como elementos objetivos la calidad de la edificación que conforma dicho espacio, las características de la urbanización y la propia **ESCENA URBANA** generada por la **INTERRELACIÓN** de los elementos anteriores a los que hay que sumar un factor decisivo: el **SOCIOLÓGICO** que engloba la población residente y las actividades socioeconómicas que en estos espacios se realizan.

PATRIMONIO CULTURAL

PUESTA EN VALOR DEL
**PATRIMONIO CULTURAL**

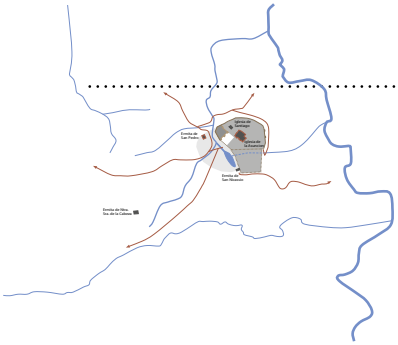
PAISAJE URBANO=DERECHO COLECTIVO

MOVILIDAD

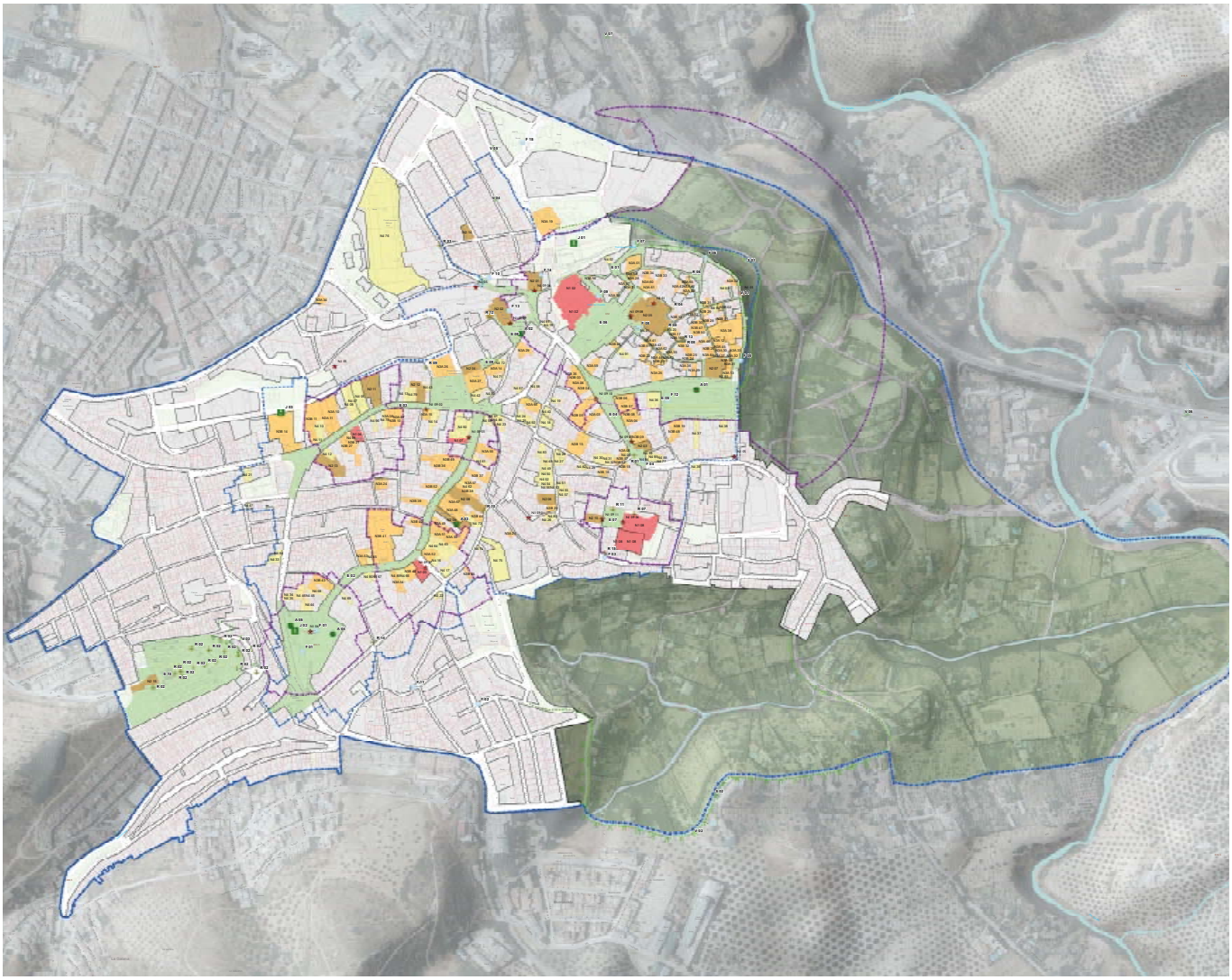
IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

REHABILITACIÓN PATRIMONIO EDIFICADO<>SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL

SOSTENIBILIDAD



# PEPRICHyE Priego de Córdoba



# >masterplan

> PARQUE OLÍMPICO RÍO 2016
> GRAN PLAZA DEL MAR DE CÁDIZ
> MASTERPLAN PARA EL FRENTE MARÍTIMO DE SANT ADRIÁ DEL BESÓS
> ESTUDIO RELATIVO A LA PROMOCIÓN DE UNA ECOCIUDAD EN BENSLIMANE. MARRUECOS
> ESTUDIO RELATIVO A LA PROMOCIÓN DE ECOBARRIOS EN MARRAKECH. MARRUECOS
> NUEVO MODELO DE ORDENACIÓN URBANÍSTICO-TERRITORIAL PARA NOUAKCHOTT. MAURITANIA
> MASTERPLAN SANCHEZ BLANCA. MÁLAGA
> ESTUDIO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE BATA Y SU ENSANCHE (GUINEA ECUATORIAL)
> PLAN URBANÍSTICO DEL DISTRITO DE MALABO (GUINEA ECUATORIAL)
> ESTUDIO DE VIABILIDAD FINCA LOS BATES, MOTRIL (GRANADA)

# Parque Olímpico Río 2016

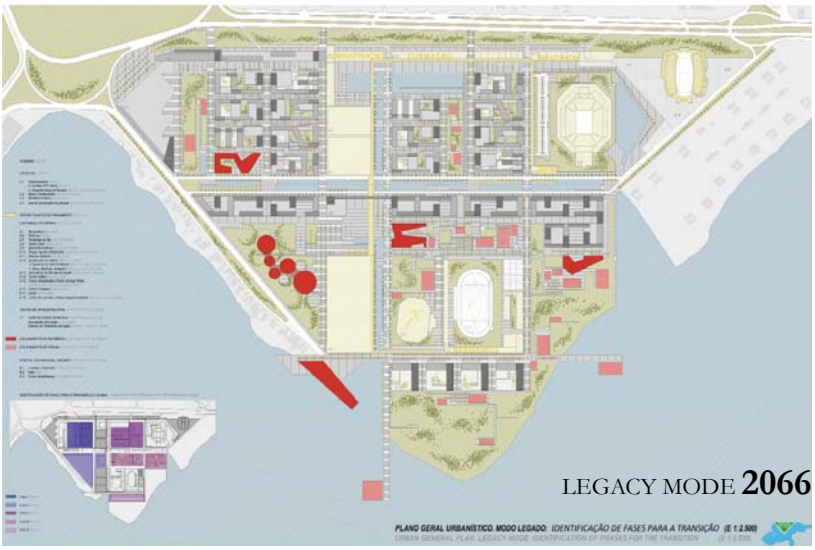
**Localización**
Río de Janeiro, BRASIL

**Superficie**
96, 4388 Has

*"Para ser sostenible, la ciudad necesita un proyecto, un patrón de crecimiento que asocia la vida y el trabajo. Debe promover la integración de las funciones urbanas y una combinación de niveles de ingreso y grupos de edad dentro de su territorio. Cuanto más grande sea la mezcla, más humana y por lo tanto más sostenible será la ciudad. Eso es la sociodiversidad"*

Jaime Lerner. Architect. Ex-Alcalde de Curitiba.

El proyecto establece una clara estrategia de colonización fundamentada en tres argumentos básicos: la **INTEGRACIÓN DE LAS PREEXISTENCIAS** (Instalaciones deportivas de María Lenk, Río Arena y Velódromo), el **AGUA COMO PRINCIPAL ARGUMENTO DE VERTEBRACIÓN** del recinto y la dualidad **PERMANENCIAS PROGRAMÁTICAS = HIBRIDACIÓN ARQUITECTÓNICA**. La principal singularidad del proyecto urbano es su condición metamórfica. Ha de estar pensado, ideado y programado para su mutación de espacio olímpico a espacio urbano. En el primer estadio, el **MODO OLÍMPICO**, la claridad en la organización funcional del parque es la idea conformadora clave, en el MODO LEGADO, supone la generación de un **ECOBARRIO** para la ciudad RECICLANDO las instalaciones que se pongan en funcionamiento durante el evento. Las ideas claves de esta actuación: **BIODIVERSIDAD+ RECICLAJE+ ACCESIBILIDAD+ SOCIODIVERSIDAD+ INTENSIDAD+ LEGIBILIDAD.**

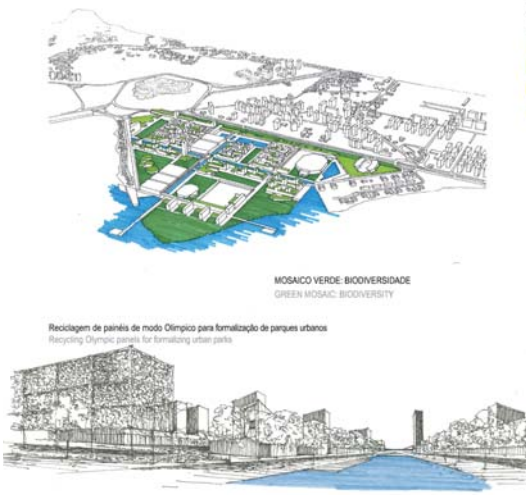


MODO OLÍMPICO<> MODO LEGADO: TRANSICIÓN PACÍFICA. APUESTA POR URBANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PERMANENTES, PIEL VERDE PARA LOS ESPACIOS EFÍMEROS>TRANSFORMACIÓN EN GRANDES PARQUES EN MODO LEGADO

PRINCIPIOS DEL **ECOBARRIO**:
DENSIDAD CUALIFICADA<>CLUSTERS RESIDENCIALES. HIBRIDACIÓN FUNCIONAL Y TIPOLÓGICA. ECOLOGÍA URBANA Y CLIMA. MOVILIDAD SOSTENIBLE.

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA<>VIABILIDAD DEL DESARROLLO URBANÍSTICO

**6.500** VIVIENDAS SOMETIDAS A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN



# Sanchez Blanca Masterplan

**LOCATION:** SPAIN

Se propone un nuevo DISTRITO RESIDENCIAL SOSTENIBLE en las afueras de la ciudad, basado en un modelo de planificación dentro de los principios básicos del URBANISMO ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE, así como en los conceptos de COMPACIDAD, COMPLEJIDAD, EFICIENCIA Y COHESIÓN SOCIAL. El superbloque como elemento formal, compositivo y funcional en conjunción con la MOVILIDAD SOSTENIBLE es la fuente del diseño planificado.

EL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE Y LA CONSIDERACIÓN DEL DESARROLLO DEL EL SUNP G-2 "SANCHEZ BLANCA" Y COMO ACTUACIÓN ESTRATÉGICA PARA LA RECONFIGURACIÓN DE LA PERIFERIA OCCIDENTAL DE MÁLAGA.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MÁLAGA. ORDENACIÓN GENERAL
USOS PORMENORIZADOS

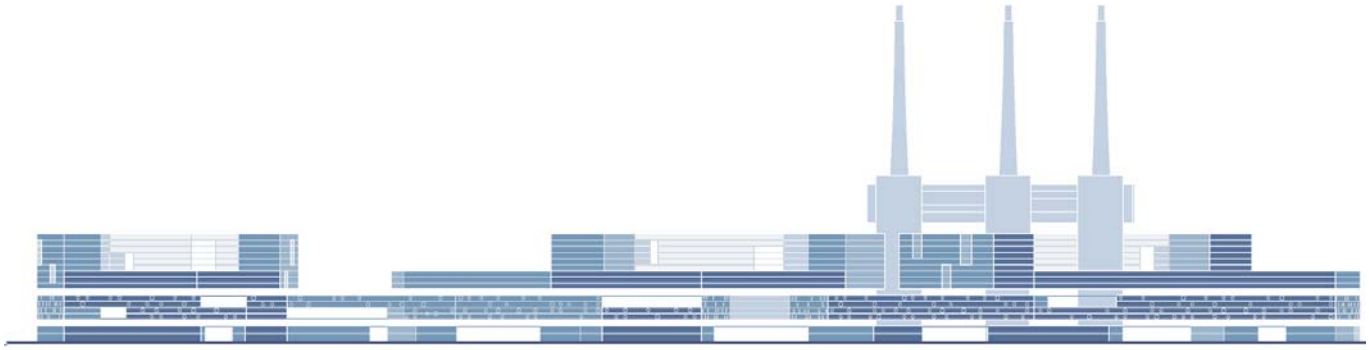
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MÁLAGA. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL
USOS GLOBALES Y SISTEMAS GENERALES

# Masterplan para el frente marítimo de Sant Adría

**Localización:** Barcelona. España.

El proyecto supone la INTEGRACIÓN URBANA en el frente marítimo de Sant Adriá, entre el Parque Litoral y la Marina de Badalona de una importante pieza de suelo donde se ubicaba la central térmica y en la que sobresale las tres chimeneas de la misma, hoy convertidas en SÍMBOLO de la PARTICIPACIÓN CIUDADANA en procesos urbanísticos, y para las que la propuesta de Territorio y Ciudad SLP planteaba una SEGUNDA OPORTUNIDAD[1].

*(1) http://www.rtve.es/alacarta/videos/escala-humana/escala-humana-segundas-oportunidades/4986186/*



# Gran plaza del mar de Cádiz

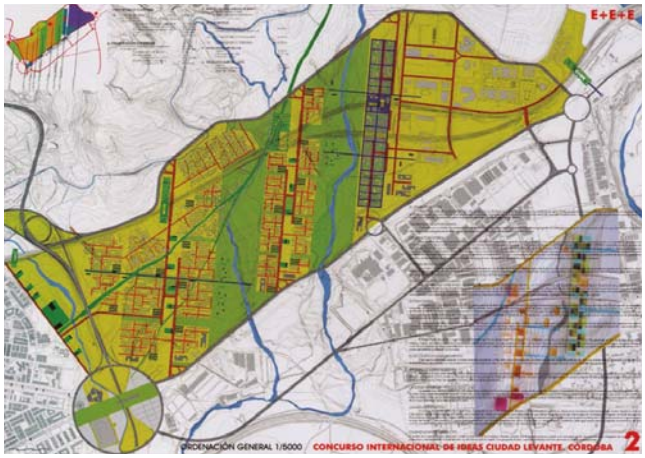
**Localización:** Cádiz. España.

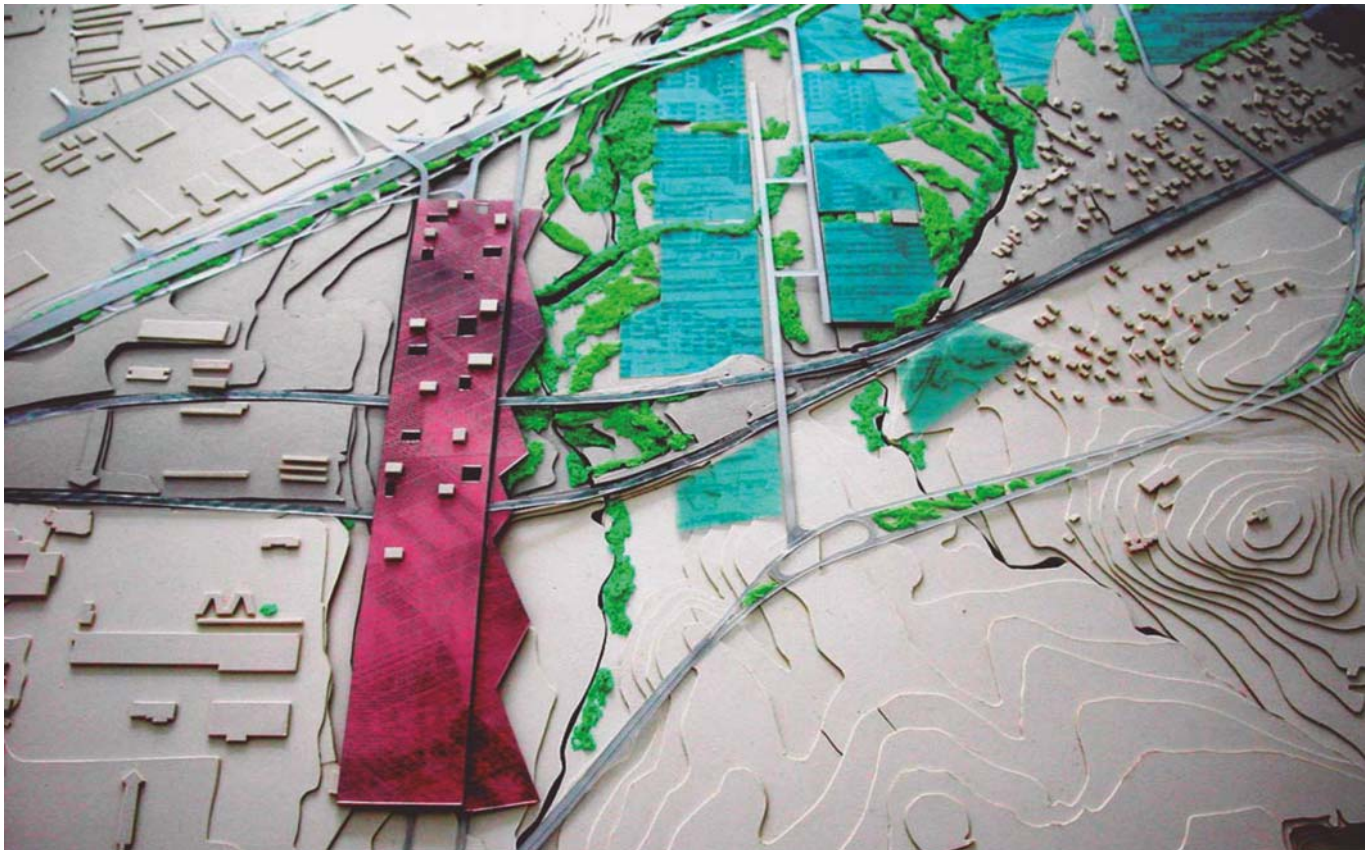
El proyecto plantea una **GRAN PLAZA EQUIPADA** por **TOPOGRAFÍAS HABITABLES**, conseguidas con pliegues del terreno que recuerdan a la muralla marina. Bajo la Gran Plaza se dispone un aparcamiento de casi 1.300 plazas que sirven de apoyo al cercano **INTERCAMBIADOR** de Transportes como al Centro Histórico. Se propone la ampliación del recorrido del **TRANVÍA URBANO** previsto, de modo que se pueda recorrer el perímetro de la ciudad. La propuesta queda enmarcada por dos edificios, de distinta factura, que complementan **SERVICIOS DE APOYO AL PUERTO** y la propia operación propuesta. La previsión de un Parque de Actividades Empresariales y Tecnológicas, y Centros de Negocios, ligado a operaciones específicamente marítimas y portuarias, en los suelos de depósito de contenedores que quedarán vacantes tras la ampliación portuaria prevista constituye una magnífica **OPORTUNIDAD** para introducir actividad económica, distinta al terciario, en la ciudad histórica.

# «Ciudad de Levante». Córdoba Masterplan

**Localización:** Córdoba, España

El objetivo del concurso fue seleccionar aquellas propuestas que, debido a su **ADAPTACIÓN FUNCIONAL, MORFOLÓGICA Y TIPOLÓGICA**, así como su conveniencia y oportunidad, sin descuidar aspectos como su **INTEGRACIÓN MEDIOAMBIENTAL** y su **VIABILIDAD** técnica y económica, fueron considerados más adecuados por los miembros del jurado para diseñar la gestión de una gran superficie de terreno integrado por el nuevo residencial y no residencial, establecido por el **PGOU 2001** al este del núcleo de Córdoba y, por lo tanto, establecer la base para la redacción de las diversas figuras de planificación. La propuesta **NO CIRCUNSCRIBE AL ÁMBITO PROPUESTO**, amplía el horizonte del programa previsto después de una lectura lenta del **APOYO TERRITORIAL**, priorizando la **CONEXIÓN** con la ciudad existente, modificando el sistema de infraestructura previsto, alejándose de la consideración del sector como un suelo aislado donde se implementa el clásico modelo de ensanchamiento y acercando la disposición a la conformación de un sistema **CLUSTERS** más flexible y adaptable que permite incorporar el nuevo diseño en la **LÓGICA del PROCESO DE CONFIGURACIÓN** de Ciudad-Levante.

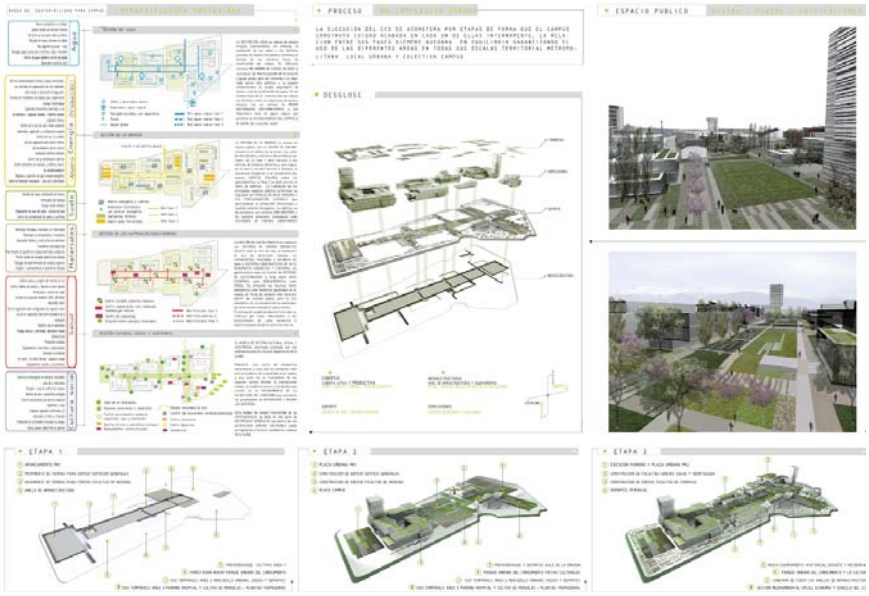


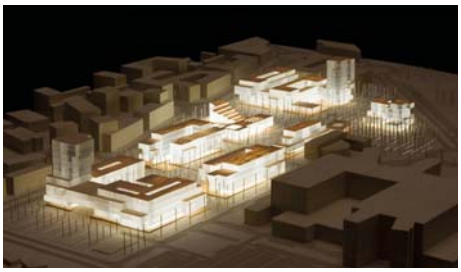


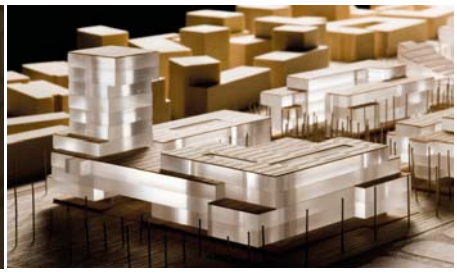
# Facultad de ciencias de la salud de Granada

**Localización:** Granada, España

El premio otorgado a TERRITORIO Y CIUDAD SLP por el concurso supuso el diseño y ejecución de la Facultad de Ciencias de la Salud. Con el lema NATURALEZA URBANA, la ordenación plantea la oportunidad de ARTICULAR una nueva relación de la ciudad y sus DINÁMICAS locales (urbanas) con dinámicas territoriales y metropolitanas. Para ello se implementan los conceptos de GRADIENTE DE ESPACIOS LIBRES (transición de escalas y apropiación: Rural /Urbano/ Colectivo/ Común o Privado), NATURACIÓN URBANA (Matriz Vegetal a distintas escalas y con carácter diverso), ESPACIO DIVERSO (ni único, ni varios, CAMPUS: INFORMACION-FORMACIÓN), SOSTENIBILIDAD: SOCIAL / EOCONOMICA / AMBIENTAL (campus= ciudad sana).





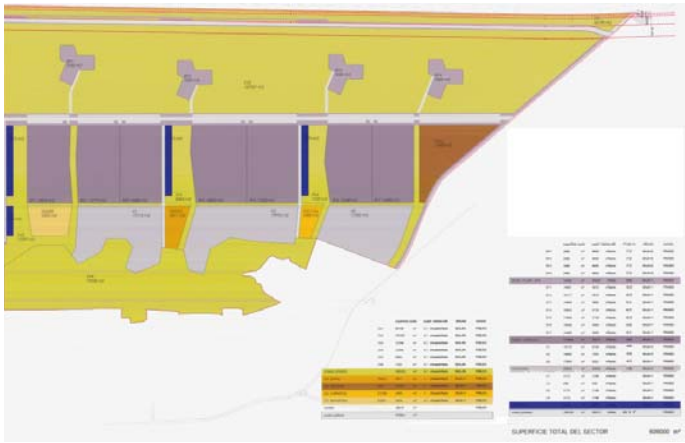


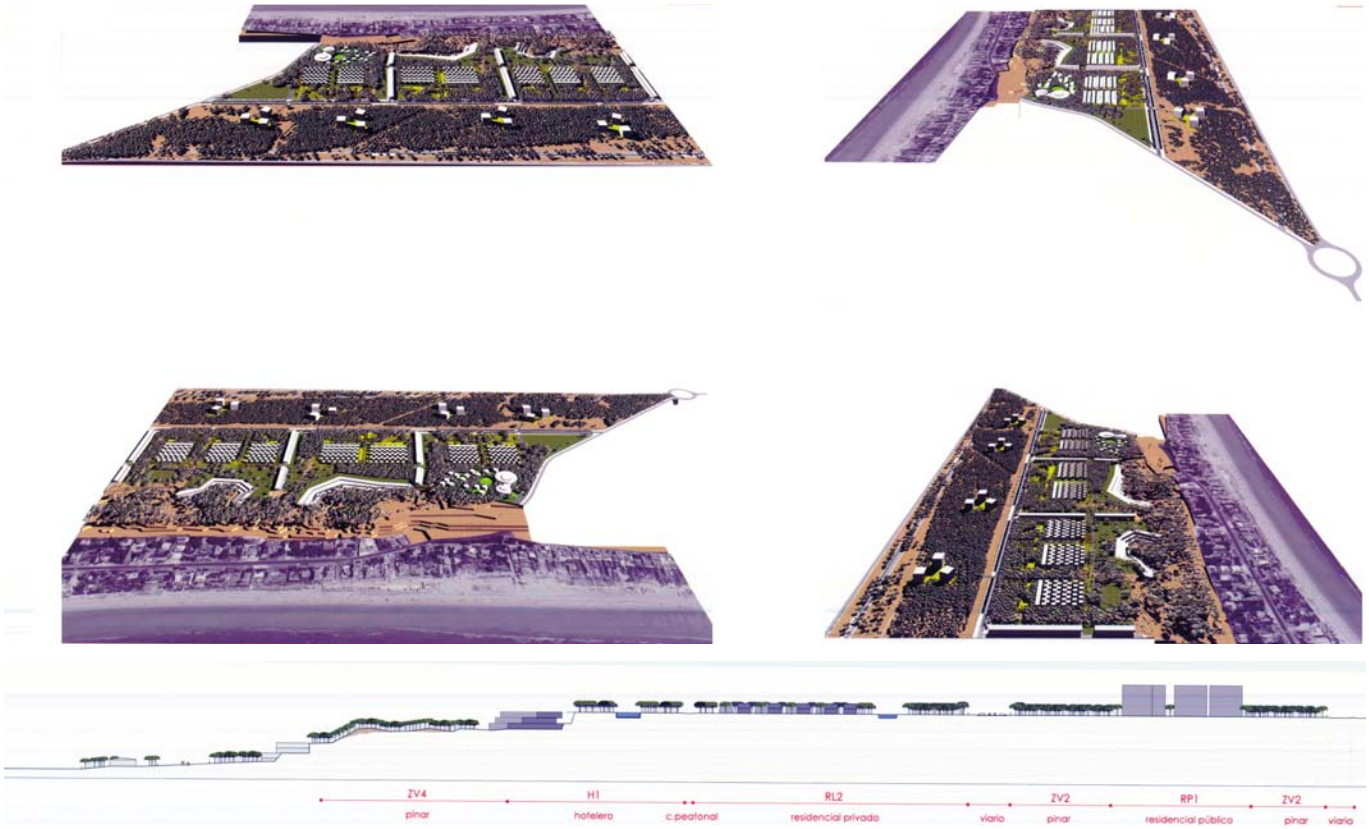
# Integración urbana del desarrollo turístico de Mazagón

**Localización:** Mazagón, Hueva, España

La nueva ordenación se sustenta en los siguientes PRINCIPIOS:

1. **MINIMIZACIÓN DE LA OCUPACIÓN del soporte territorial, máxima PERMEABILIDAD Y ESPONJAMIENTO en el modelo resultante.**
2. Máxima ADAPTACIÓN a la topografía.
3. Adecuada INTEGRACIÓN con el entorno urbano.
4. Proponer una oferta de ALOJAMIENTO DIVERSO en el que convivan usos residenciales y hoteleros.
5. Favorecer la adopción de tejidos urbanísticos innovadores, incorporando la DIMENSIÓN PAISAJÍSTICA al proyecto previsto.

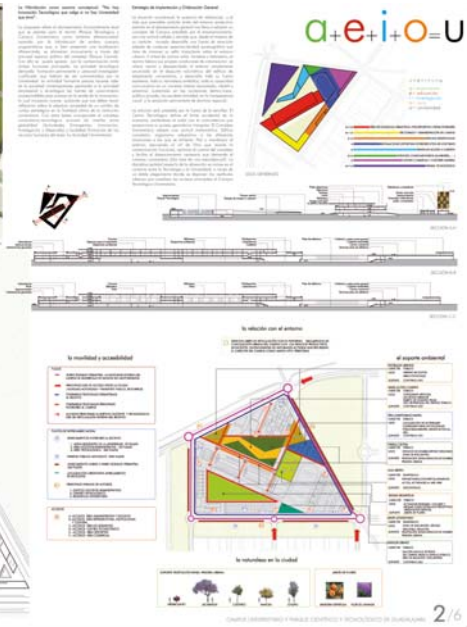


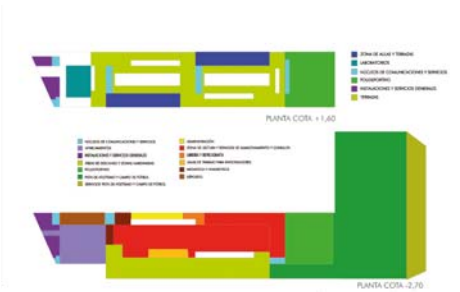


# Campus Universitario y Tecnológico de Guadalajara

**Localización:** Guadalajara, España

La propuesta excede las atribuciones propias del concurso y no se limita a la definición del campus, de manera que la acción combinada de la integración ferroviaria y la puesta en marcha del Campus Universitario y Tecnológico active el desarrollo de DINÁMICAS DE CRECIMIENTO Y RECICLAJE DE ESTRUCTURAS URBANAS EXISTENTES, en la búsqueda de un área de ciudad de nuevo cuño caracterizada por la CUALIFICACIÓN AMBIENTAL, la EXCELENCIA DOTACIONAL y la DIVERSIDAD FUNCIONAL, un nuevo HÁBITAT INTEGRADO, MULTIFUNCIONAL Y POLIFACÉTICO



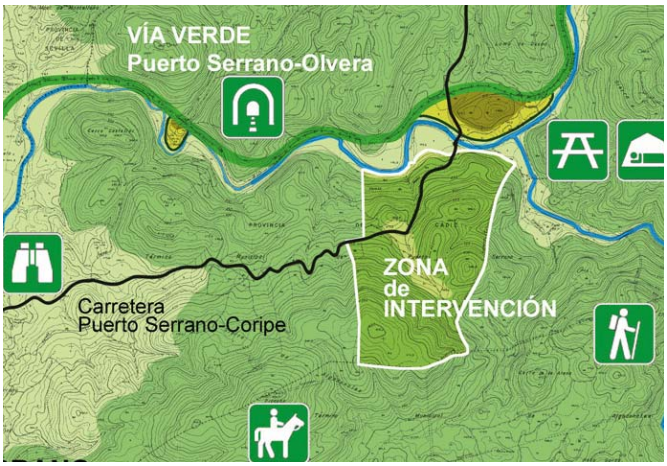
# >Sostenibilidad

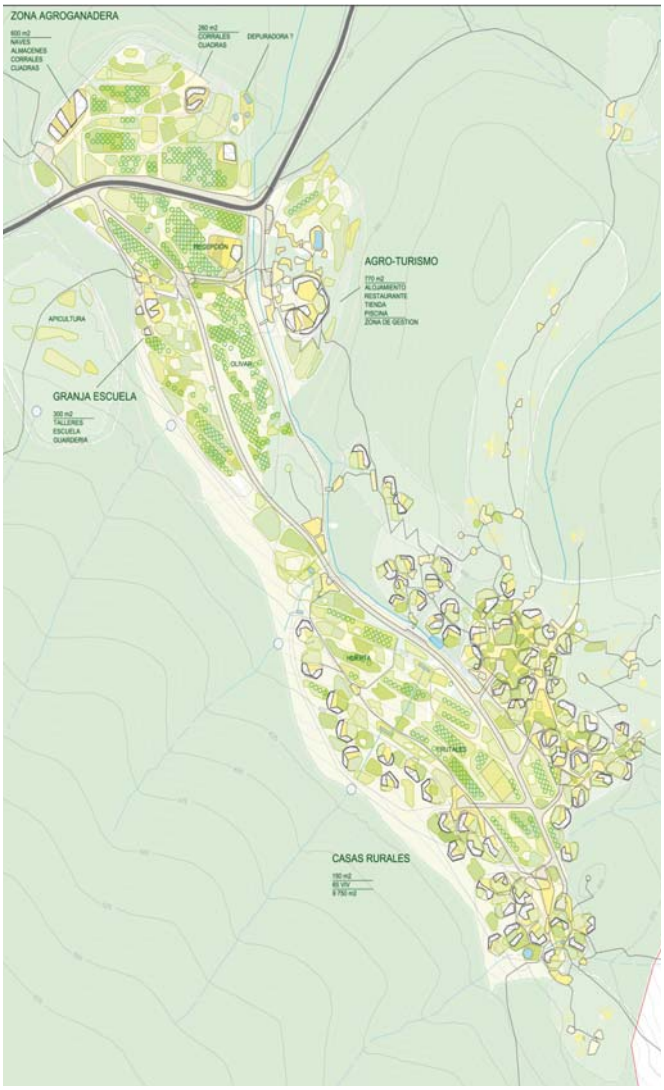
> PLAN ESPECIAL EN SUELO NO URBANIZABLE PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN COMPLEJO RURAL. FINCA LA MOTA. PUERTO SERRANO
> (CÁDIZ)
> CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS PARA LA RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LOS MÁRGENES DE LOS RÍOS TAJO Y ALBERCHE EN TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO). FINALISTA
> PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL PARQUE ROOSVELT. CANELONES. URUGUAY
> ACTIVACIÓN TERRITORIAL DE TABERNAS (ALMERÍA)
> ESTUDIO SOBRE UNA ECO-CIUDAD EN BENSLIMANE. MARRUECOS
> ESTUDIOS RELACIONADOS CON LA PROMOCIÓN DE LOS ECOBARRIOS. EL CASO DEL BARRIO ECOLÓGICO “ GUELIZ EST “ EN MARRAKECH. MARRUECOS

# Plan Especial en Suelo No Urbanizable para la implantación de un Complejo Rural. Finca La Mota. Puerto Serrano (Cádiz)

**Localización:** Puerto Serrano, Cádiz, ESPAÑA **Superficie:** 2.174.633 m2 **Presupuesto:** 22.988.270 €

El proyecto tiene como objeto **VIABILIZAR** la implantación de un **COMPLEJO AGROGANADERO Y TURÍSTICO** en el **MEDIO RURAL**, basado en el **DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE**, que revierta la coyuntura socioeconómica actual del soporte territorial en el que se inserta por medio de su **DECLARACIÓN de UTILIDAD PÚBLICA de INTERÉS SOCIAL**.






SOSTENIBILIDAD

RESPETO AL MEDIO AMBIENTE, APOYO A LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS TRADICIONALES Y MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA

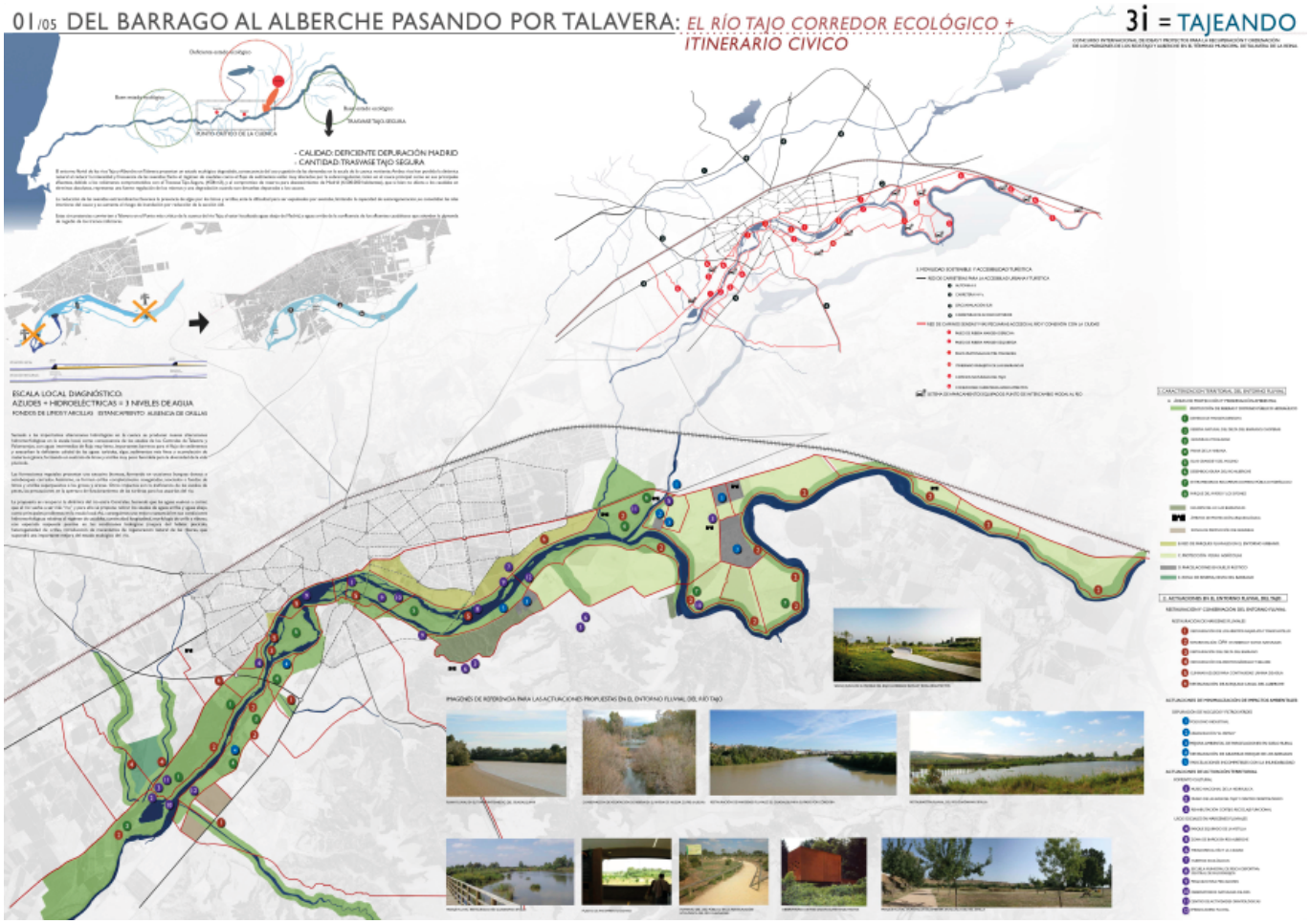
ACTIVIDADES AGRARIAS COMO MANTENEDORAS DE ECOSISTEMAS Y PAISAJES, DE FORMAS Y VALORES VINCULADOS CON EL PATRIMONIO CULTURAL Y ETNOLÓGICO, ETC.

REQUERIMIENTOS DE OCIO Y ESPARCIMIENTO ACTIVO DE REENCUENTRO CON LA TIERRA, CON EL MEDIO RURAL. SATISFACCIÓN DE EXPERIENCIAS PRIMARIAS (VOLVER A PRODUCIR, A CREAR CON LAS PROPIAS MANOS).

RESPUESTA A LA DEMANDA DE PRODUCCIONES AGRÍCOLAS ECOLÓGICAS.

# Concurso internacional de ideas para la recuperación y ordenación de los márgenes de los ríos Tajo y Alberche en Talavera de la Reina

El entorno fluvial presenta un estado ecológico degradado, ambos ríos han perdido su DINÁMICA NATURAL, convirtiendo a Talavera en un punto crítico de la cuenca. La propuesta plantea recuperar esa DINÁMICA haciendo que el río vuelva a ser más rico, generando tres niveles de agua mejorando las condiciones hidromorfológicas relativas al régimen de caudales, la morfología de orilla y riberas, así como la MEJORA del propio HÁBITAT piscícola. La propuesta no sólo supone RECUPERAR EL PROTAGONISMO DEL RÍO Tajo en el nuevo modelo de ciudad, sino una TRANSFORMACIÓN del propio MODELO URBANO hacia modos más SOSTENIBLES, implementando medidas para la mejora de la movilidad y accesibilidad, así como la DOTACIÓN de múltiples actividades que supondrán la DINAMIZACIÓN NATURAL-URBANA del entorno, permitiendo la INTEGRACIÓN CIUDAD-RÍO..



# Estudio relativo a la promoción de una Ecociudad en Benslimane

## Localización: Marruecos

Benslimane es una ciudad de Marruecos de la Región de Casablanca-Settat. La transición de Benslimane hacia una Ecociudad se sustenta en el desarrollo de las siguientes líneas de intervención:

1. **INNOVACIÓN URBANA. Acciones encaminadas a la REVITALIZACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE, al establecimiento de directrices y estrategias para el diseño de barrios residenciales COMPACTOS Y MULTIFUNCIONALES, a la creación una RED DE CENTRALIDADES de diferentes escalas correctamente distribuidas en la ciudad, a revalorizar el patrimonio local, a la creación de nuevos POLOS DE ACTIVIDAD TURÍSTICA Y EMPRESARIAL que contribuyan a reforzar la competitividad económica y al fomento de la INVESTIGACIÓN Y FORMACIÓN (Nueva Universidad).**
2. **MOBILIDAD SOSTENIBLE. Basada en la propuesta de diseño de una red de transporte colectivo, más ACCESIBLE Y EFICIENTE, y de elaboración de un PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD DULCE que apueste por la INTERMODALIDAD y posibilite la recuperación del ESPACIO PÚBLICO PARA LA CIUDADANÍA y los modos no motorizados, mediante la aplicación del concepto de SUPERMANZANA como unidad funcional de referencia.**
3. **METABOLISMO URBANO. Propuesta de implantación de un CENTRO INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLE, de fomento de medidas de AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA, de OPTIMIZACIÓN de la demanda de agua doméstica, y de reutilización de AGUA DEPURADA para el riego de los espacios públicos. Promoción de la GESTIÓN SOSTENIBLE DE RESIDUOS, mediante acciones encaminadas a la mejora de las infraestructuras destinadas a la recogida y reutilización de residuos.**
4. **BIODIVERSIDAD. Propuesta de elaboración de un PLAN VERDE Y DE LA BIODIVERSIDAD que, promueva la INTERRELACIÓN entre los espacios públicos de la ciudad y la CONECTIVIDAD BIOLÓGICA. Se propone el diseño de un EJE AMBIENTAL de transición entre la ciudad y la Reserva Forestal, de un PARQUE ECOLÓGICO para el disfrute, fomento y conocimiento de la biodiversidad de la zona, y de un proyecto de piloto de RIEGO DE JARDÍN DE PROXIMIDAD CON AGUA DEPURADA.**
5. **TRANSFORMACIÓN DIGITAL, propuestas para hacer de Benslimane una •" VILLA DIGITAL" ACCESIBLE a todos los ciudadanos, fomento del Plan Directeur de Transformation Numérique, implantación de PUNTOS WIFI DE ACCESO GRATUITO y desarrollo de programas para la FORMACIÓN de la población.**
6. **ECOCIUDADANÍA, mediante el desarrollo de programas para la formación de la población residente en materia de ecología urbana, y fomentar el uso de PRÁCTICAS COTIDIANAS SOSTENIBLES y respetuosas con el medio ambiente.**

# Estudio relativo a la promoción de los ecobarrios. El caso del barrio «Gueliz Est» en Marrakech.

**Localización: Marruecos**

**NATURALEZA, la reconversión del espacio público permitirá la creación de una red de PROXIMIDAD. JARDINES para los residentes del ecobarrio y se propone AUMENTAR LA NATURALEZA CAPITAL, a través del diseño de una nueva "piel verde" que rodea el tejido residencial, PERMEABILIZA EL SUELO y hace posible el desarrollo**

El proyecto se centra en la denominada Unité 4 de Gueliz Est. Se propone la intervención sobre un barrio consolidado de la periferia este de la ciudad de Marrakech, BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD, REEQUILIBRIO SOCIAL Y CALIDAD URBANA Y AMBIENTAL. La propuesta de transformación urbana se fundamenta en tres ejes o líneas de acción principal:

1. **MOBILIDAD. Se plantea una nueva organización funcional del Barrio, basada en la aplicación del concepto de SUPERMANZANA. La canalización del tráfico rodado y la localización selectiva de áreas de estacionamiento, posibilita la RE-ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO INTERIOR y su reurbanización y diseño como plataforma unitaria para la COEXISTENCIA Y CONVIVENCIA de los modos no motorizados y para la implantación de ESPACIOS ACTIVOS DE ESTANCIA Y OCIO de la población residente.**
2. **MIXTURA. Se proponen intervenciones para revitalizar el barrio y RECUPERAR LA ESCALA LOCAL, basadas en la inserción de nuevos equipamientos a nivel de barrio, en la creación NUEVAS CENTRALIDADES locales y en la DINAMIZACIÓN del tejido comercial existente.**
3. **NATURALEZA. La reurbanización del espacio público permitirá la creación de una red de JARDINES DE PROXIMIDAD para los residentes del ecobarrio, AUMENTANDO EL CAPITAL NATURAL mediante el diseño una nueva "piel verde" que envuelve el tejido residencial, que PERMEABILIZA EL SUELO y posibilita el desarrollo de la AGRICULTURA URBANA. Se incide en la mejora de la EFICIENCIA DEL METABOLISMO URBANO, y se proponen medidas y programas destinados al fomento de BUENAS PRÁCTICAS EN EL CONSUMO y GESTIÓN DE LOS RECURSOS.**

PMVS

# >Planes Municipales de Vivienda y Suelo

> PLAN MUNICIPAL DE VIVIENDA Y SUELO DE LA LINEA DE LA CONCEPCION
> PLAN MUNICIPAL DE VIVIENDA Y SUELO DE MONTILLA
> PLAN MUNICIPAL DE VIVIENDA Y SUELO DE MORON DE LA FRONTERA
> PLAN MUNICIPAL DE VIVIENDA Y SUELO DE EL EJIDO

# Plan Municipal de Vivienda y Suelo de La Línea de la Concepción

**Localización:** Cádiz, España **Población:** 62.940 **Presupuesto:** 3.347.409 €

El Plan supone la elaboración de un **ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO** de las necesidades actuales de vivienda y suelo en el municipio, la definición de unos **CRITERIOS, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS** que permitan paliar las carencias detectadas y **ARTICULAR MEDIDAS** necesarias para atenderlas, presupuestando y **PROGRAMANDO LAS ACTUACIONES** correspondientes.

ACCESO Y USO EFICIENTE DEL PARQUE RESIDENCIAL EXISTENTE:
**+ 6.000 Viviendas sociales**

ELIMINACIÓN DE INFRAVIVIENDA:
MÁS DE **1.300** VIVIENDAS

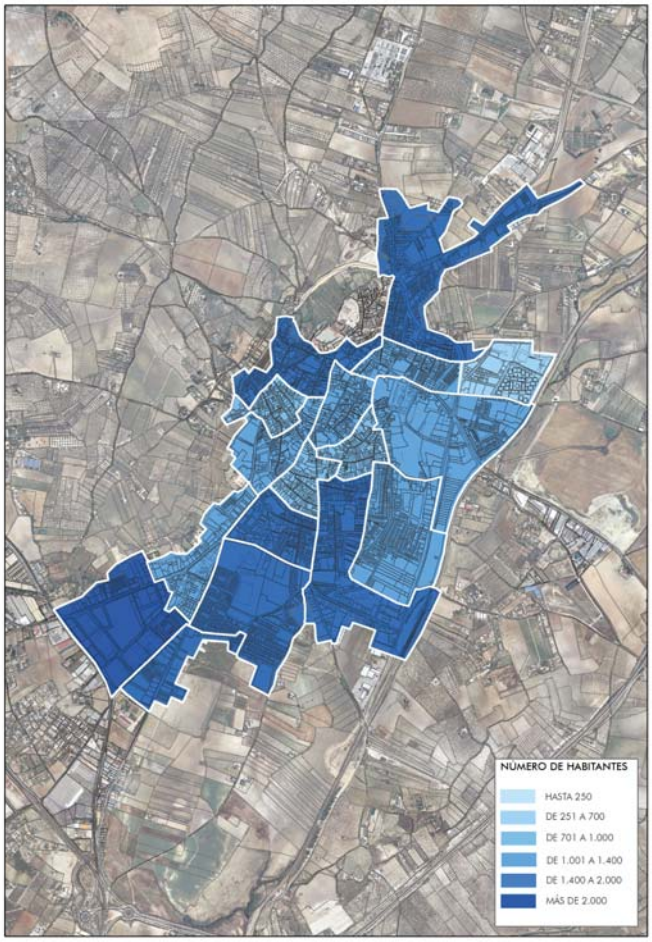
REHABILITACIÓN DE MÁS DE
**5.000** VIVIENDAS

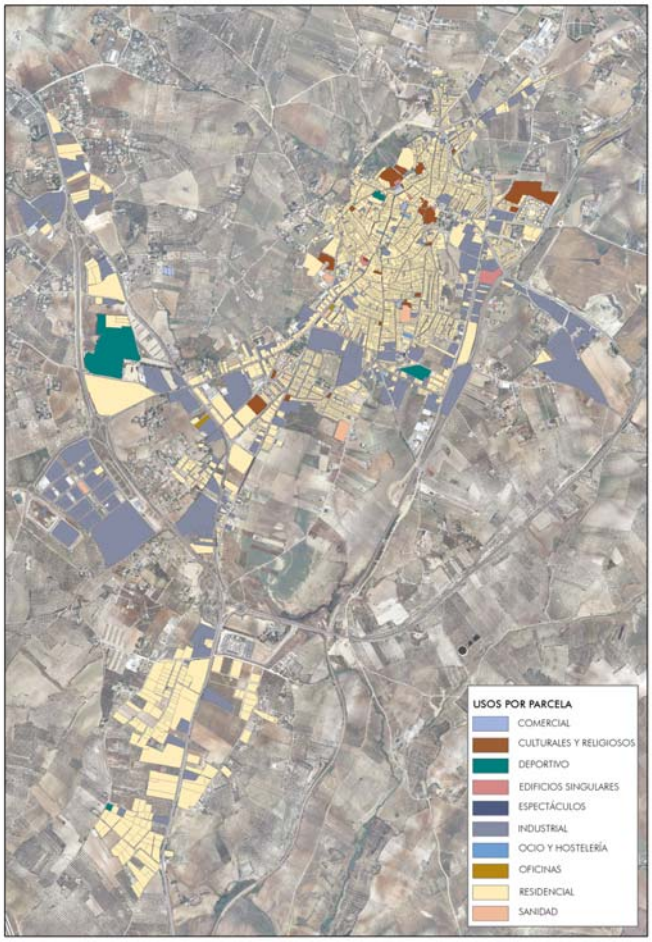
CREACIÓN DE OFICINA LOCAL DE VIVIENDA

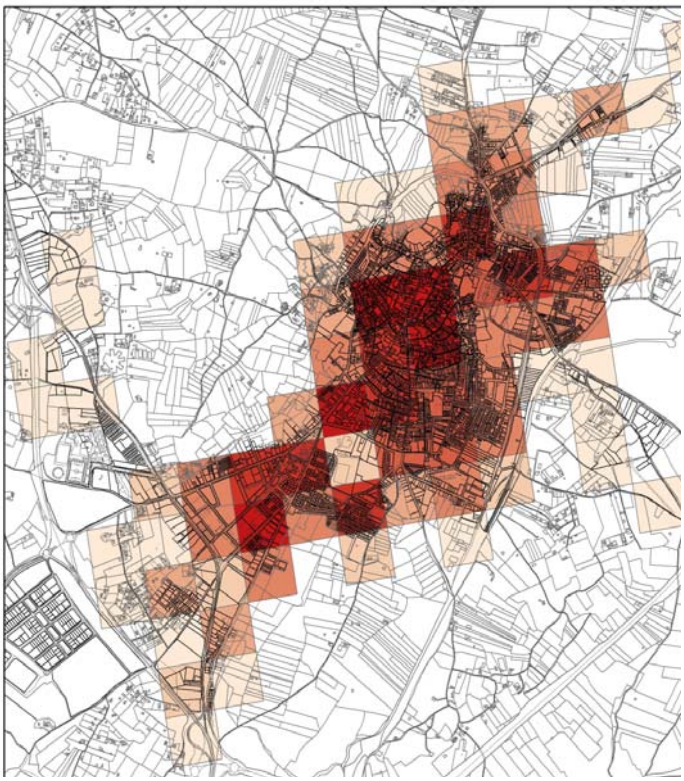
*no de localización de las viviendas socialesen el municipio de La Línea de la Concepción. Elaboración pia*

# Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Montilla

**Localización:** Córdoba, España **Población:** 23.030





# >Proyectos de Urbanización

> PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA CUARTEL DE SU EMINENCIA (SEVILLA)
> PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE EL PALMAR (VEJER DE LA FRONTERA)
> PLAN DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA RIBERA DEL MIGUELETE. URUGUAY
> PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL PALMAR

# Proyecto de Urbanización del Plan Especial de Reforma Cuartel de Su Eminencia (Sevilla)

**Localización:** Sevilla. España
**Presupuesto:** 1.778.958 €

**238** CASAS NUEVAS

**36.178 m2** **PARQUES Y EQUIPAMIENTOS**

**1.120** ÁRBOLES

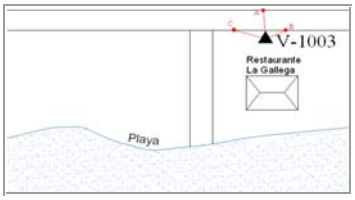
SUSTAINABILITY

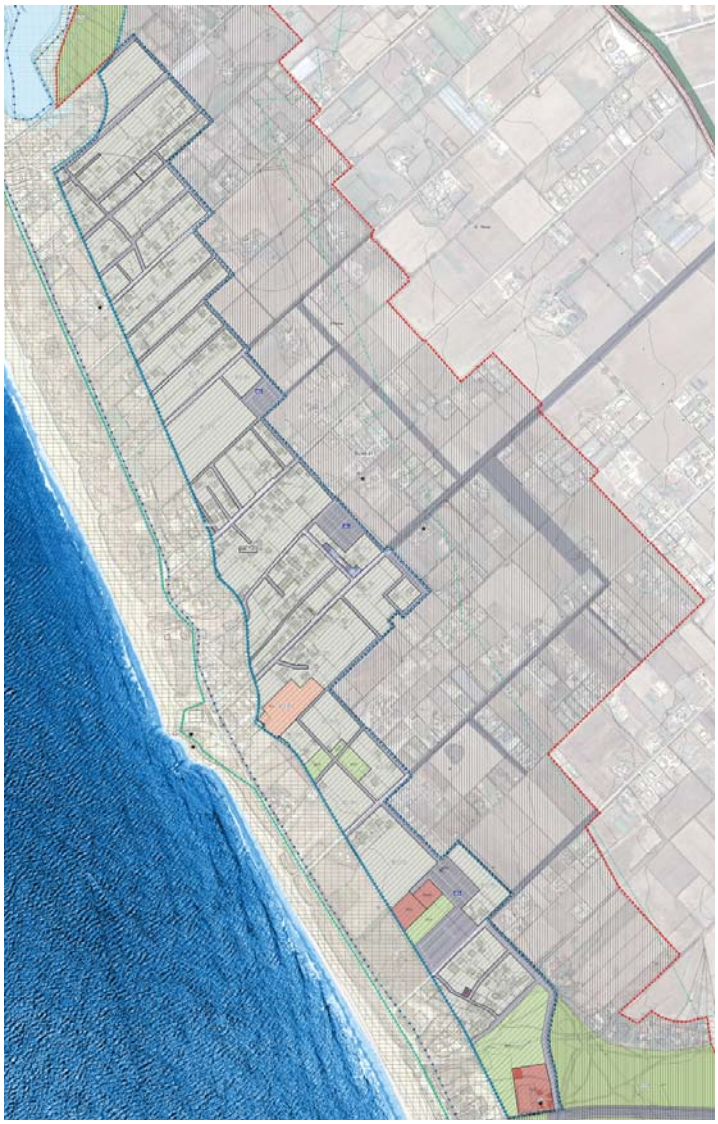
El proyecto consiste en la VIABILIDAD URBANISTICA de la planificación prevista para esta zona mediante la resolución de la incorporación de la carretera vertebradora Vía Parque del Guadaira y el ramal oeste del nudo de unión entre este parque viario, el paso del ferrocarril y la carretera de su eminencia.

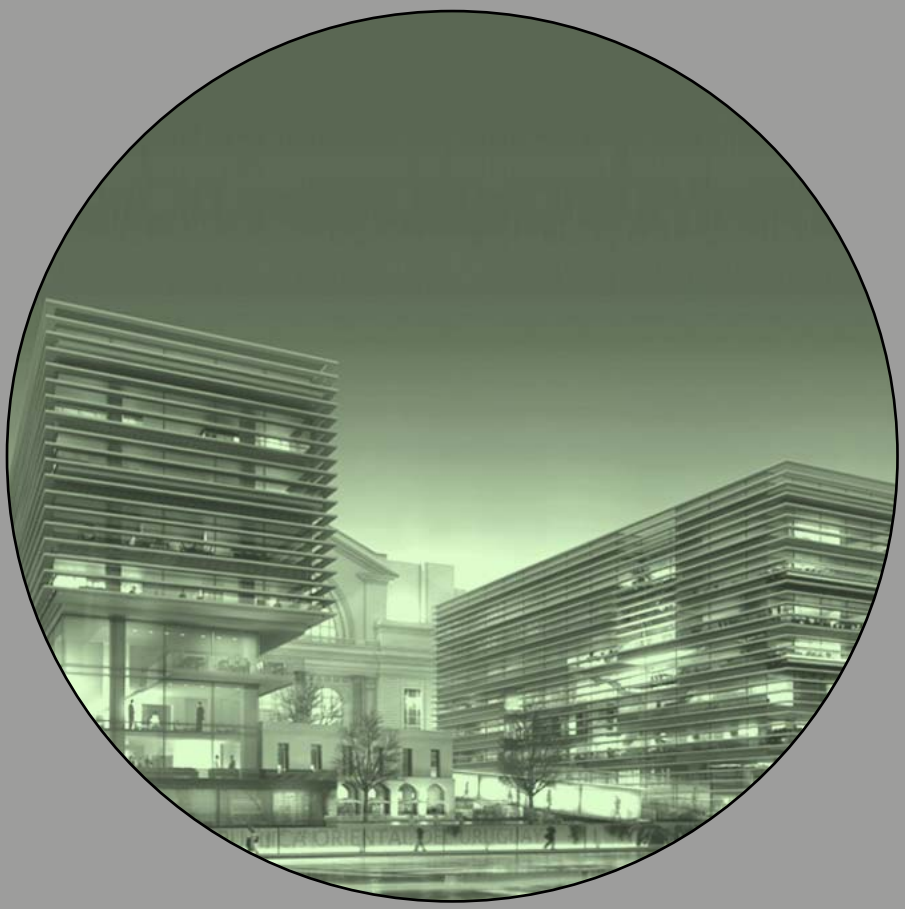
# PERI Proyecto de Urbanización del Plan Especial de Reforma Interior de El Palmar (Vejer de la Frontera)

**Localización:** Vejer de la Frontera, Cádiz, España **Presupuesto:** 12.436.370 €

CROQUIS 2







# >Paisaje y Arquitectura Contemporánea

> FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD DEL CAMPUS DE GRANADA
> DISEÑO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENANZA DE PAISAJE URBANO DE SEVILLA
> BANCO DE LA REPÚBLICA DE URUGUAY. MONTEVIDEO
> MERCADO MODELO DE MONTEVIDEO. URUGUAY.
> CAMPUS UNIVERSITARIO Y TECNOLÓGICO DE GUADALAJARA
> NUEVAS PUERTAS DE CÁDIZ.
> 132 VIVIENDAS EN PARCELA "Y". VALDELAGRANA. EL PUERTO DE SANTA MARÍA
> 7 VIVIENDAS PROTEGIDAS EN PLAZA DEL MERCADO NA 2. CENTRO HISTORICO. JEREZ DE LA FRONTERA. CADIZ.

# Facultad de ciencias de la salud del campus de Granada

**Localización:** Granada, ESPAÑA **Superficie** 16.200 m2 **Presupuesto** 15.970.000 €

El proyecto parte del CONCEPTO de arquitectura inteligente: aquella que es capaz de ESTIMULAR, ampliar e INTEGRAR los valores y las condiciones tecnológicas y culturales del lugar donde se inserta, confiriendo a la obra una LÓGICA económica, tecnológica y cultural propia, fundamentada en un diseño cuya complejidad se ofrezca con SENCILLEZ y SINCERIDAD, huyendo del exhibicionismo escénico desgraciadamente tan presente en estos últimos tiempos en este tipo de edificaciones.
En colaboración con Mediomundo Arquitectos.

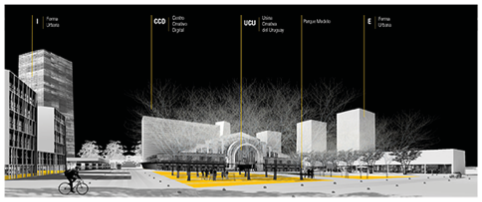
- ATENCIÓN Y CUIDADO DE LOS ESPACIOS EXTERIORES Y ESPACIOS LIBRES.
- LUGARES DE ENCUENTRO, DE INTERCAMBIO, DE DISTENSIÓN Y PASEO DENTRO DEL EDIFICIO.
- DESARROLLO DE UNA ARQUITECTURA INTELIGENTE.
- INTEGRACIÓN. ESPACIOS ABIERTOS Y TERRAZAS QUE FAVORECEN LA RELACIÓN INTERIOR-EXTERIOR.
- LÓGICA ECONÓMICA, TECNOLÓGICA Y CULTURAL.
- ARQUITECTURA BIOCLIMÁTICA: APROVECHAMIENTO DEL SOLEAMIENTO, OPTIMIZACIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO, CALIFICACIÓN ENERGÉTICA “A”. TRAZABILIDAD DE LA CONSTRUCCIÓN, LO QUE REDUNDA EN LA “SALUD” DE ESTA OBRA.

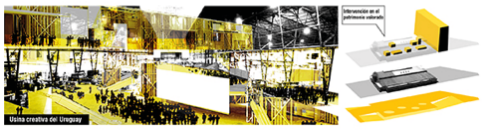
# Mercado Modelo de Montevideo, Uruguay

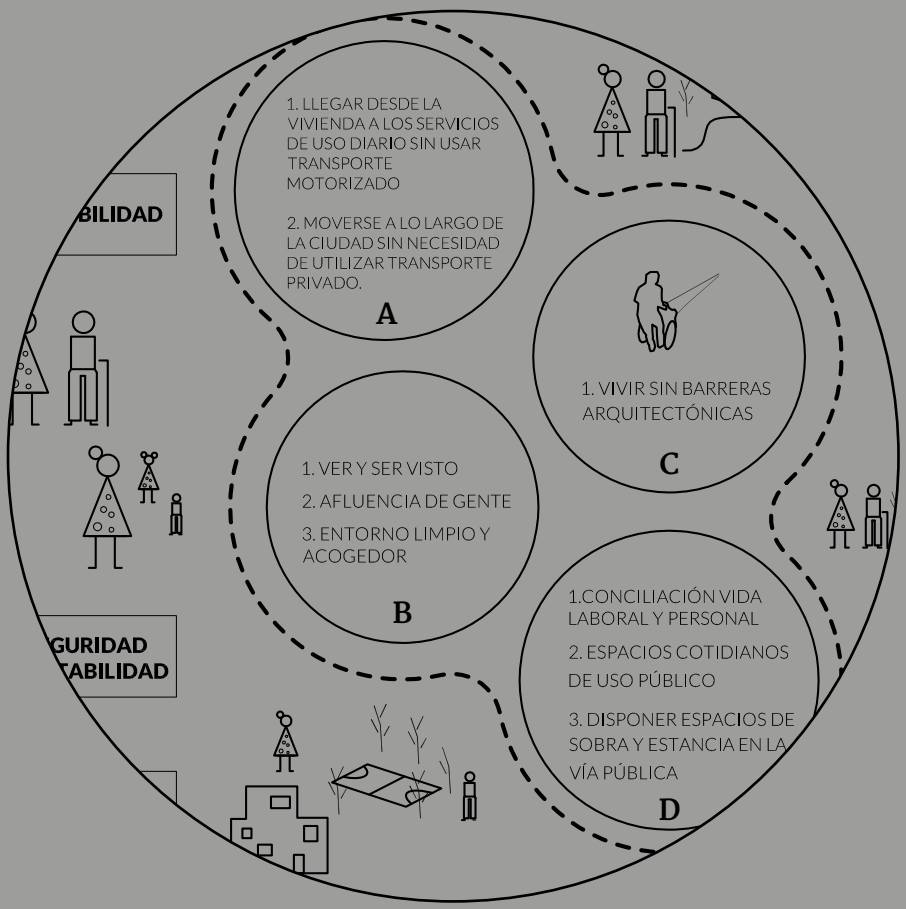
**LOCATION:** URUGUAY

La propuesta plantea un nuevo CONDENSADOR URBANO de paisaje, escalas y tiempo. Un nuevo PAISAJE PONDERADO, generador de una nueva CENTRALIDAD CONTEMPORÁNEA, un DISTRITO INTELIGENTE frente a las viejas "nuevas centralidades "(centros comerciales y shoppings). El proyecto implementa los conceptos de SUPER MANZANA INFRAESTRUCTURAL y FORMA URBANA PARAMETRIZADA, respetando y valorando el patrimonio existente, generando nuevos PERFILES PROGRAMÁTICOS y coadyuvando a conformar un nuevo ECOSISTEMA URBANO SOSTENIBLE.

En colaboración con Plan-Proyecto. Consultores






BILIDAD
GURIDAD
ABILIDAD
1. LLEGAR DESDE LA VIVIENDA A LOS SERVICIOS DE USO DIARIO SIN USAR TRANSPORTE MOTORIZADO
2. MOVERSE A LO LARGO DE LA CIUDAD SIN NECESIDAD DE UTILIZAR TRANSPORTE PRIVADO.
A
1. VIVIR SIN BARRERAS ARQUITECTÓNICAS
C
1. VER Y SER VISTO
2. AFLUENCIA DE GENTE
3. ENTORNO LIMPIO Y ACOGEDOR
B
1.CONCILIACIÓN VIDA LABORAL Y PERSONAL
2. ESPACIOS COTIDIANOS DE USO PÚBLICO
3. DISPONER ESPACIOS DE SOBRA Y ESTANCIA EN LA VÍA PÚBLICA
D

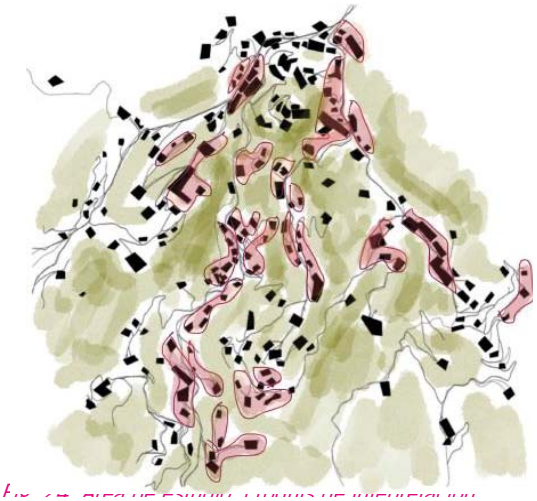
# >Investigación

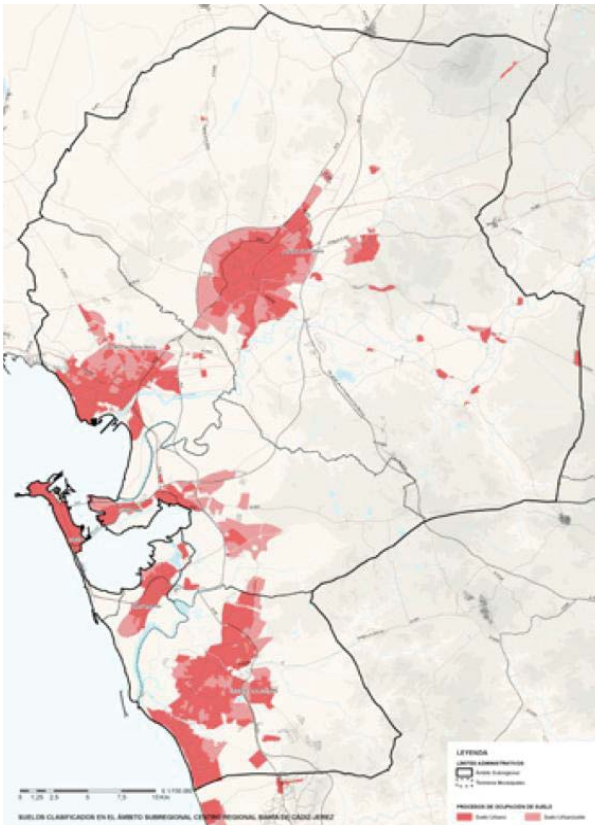
> {RE} PROGRAMA. (RE) HABITACIÓN+(RE) GENERACIÓN+(RE) PROGRAMACIÓN. SEVILLA. JEREZ DE LA FRONTERA
> EL URBANISMO DE LA NO CIUDAD: DE LA CLANDESTINIDAD VULNERABLE A LA VISIBILIDAD SOSTENIBLE. INTEGRACIÓN TERRITORIAL Y URBANA DE ASENTAMIENTOS IRREGULARES EN EL
> SUELO NO URBANIZABLE

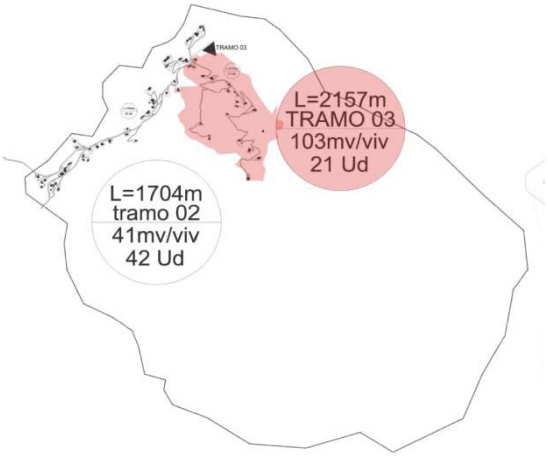
# El urbanismo de la no-ciudad

**LOCATION:** SPAIN **SURFACE:** ??????? m2 **BUDGET:** ??????? €

La PROLIFERACIÓN de ocupaciones irregulares en el suelo no urbanizable por toda la Comunidad Autónoma constituye una PROBLEMÁTICA TERRITORIAL, urbanística y social de primer orden. Los intentos de ABORDAR EL FENÓMENO desde el plano estrictamente normativo, se han demostrado INSUFICIENTES, toda vez que el proceso de DISTANCIAMIENTO ENTRE LA NORMA Y LA REALIDAD no deja de agrandarse. En el proyecto de investigación SE AVANZAN PROPUESTAS CON INSTRUMENTACIONES QUE SE DISTANCIAN DE LAS HERRAMIENTAS URBANÍSTICAS EXISTENTES, ensayando lo que puede dar de sí el territorio a partir de la tendencia o patrones de localización que se reconocen y del mantenimiento de los valores del paisaje.
En colaboración con la ETSA de la Universidad de Sevilla-Mariñas AA SLP-Trama Gestión S.L.





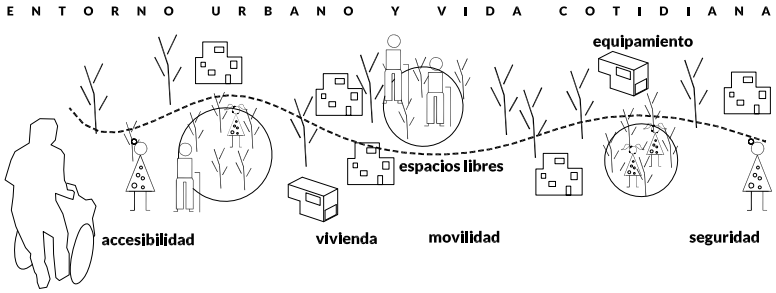


# {RE} PROGRAMA. (RE) HABITACIÓN+(RE) GENERACIÓN+(RE) PROGRAMACIÓN. Sevilla. Jerez de la Frontera

**Localización:** Cádiz, España

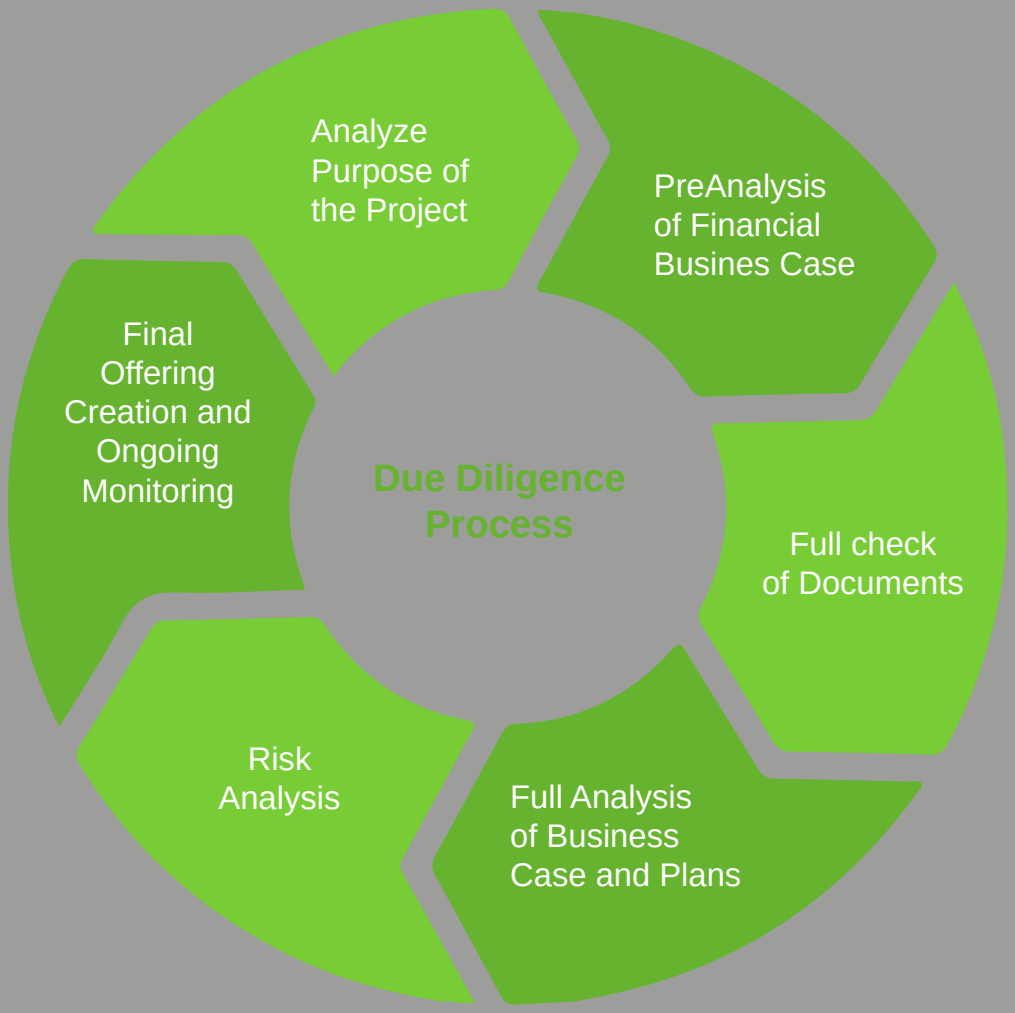
La publicación presenta los principales resultados en el marco del proyecto de investigación que tiene el mismo nombre acerca del parque residencial edificado el cual presenta un gran porcentaje de viviendas inadaptadas a los **REQUERIMIENTOS HABITACIONALES** exigidos por normativa que **PRECISAN OBRAS DE REHABILITACIÓN DE CARÁCTER URGENTE.** En {Re}Programa hemos diseñado **HERRAMIENTAS Y ESTRATEGIAS DE GESTIÓN** que permitirán a los colectivos sociales en situación de vulnerabilidad física y económica **ACOMETER OBRAS DE RECICLAJE**, rehabilitación y adecuación de espacios arquitectónicos y urbanos, **DE FORMA SOSTENIBLE**, es decir, limitando los impactos negativos desde criterios medioambientales, sociales, y económicos.

*En colaboración con la ETSA de la Universidad de Sevilla-Mariñas AA SLP-MRPR Arquitectos.*



# >ingeniería

> PLAN DE MOVILIDAD
> ASESORAMIENTO ESTRATÉGICO AMBIENTAL
> IMPACTO DEL ANÁLISIS DEL CAMBIO CLIMÁTICO
> INFORME DE IMPACTO SANITARIO
> INTEGRACIÓN DE GENDEL


Due Diligence Process
Analyze Purpose of the Project
PreAnalysis of Financial Busines Case
Full check of Documents
Full Analysis of Business Case and Plans
Risk Analysis
Final Offering Creation and Ongoing Monitoring

# >Asesoría-Consultoría

> ASESORAMIENTO LEGAL URBANISMO
- PLANIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO Y ESTRATEGIAS REGIONALES DE DESARROLLO SOSTENIBLE DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTEVIDEO (URUGUAY)
- GUÍA METODOLÓGICA PARA LA REALIZACIÓN DE LA ORDENANZA DEPARTAMENTAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL URUGUAYA
- PLANIFICACIÓN DEL USO DE LA TIERRA Y ESTRATEGIAS REGIONALES DE DESARROLLO SOSTENIBLE DEL ESTE DE URUGUAY
- ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO PARA LA IDENTIFICACIÓN Y TRAZADO DE RUTAS ECUESTRES EN LA COSTA NOROESTE (CÁDIZ)
- PLAN DE DESARROLLO ESPACIAL DE PEREIRA (COLOMBIA).
- PLAN DE DESARROLLO ESPACIAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE MORELIA. ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPOS. MÉXICO.
- PROYECTO DE INTERÉS AUTONÓMICO CEUS

> ESTUDIOS DE VIABILIDAD
> EVALUACIONES
> INFORMES DE EXPERTOS
> VALORACIONES CATASTRALES
> SENTENCIA JURÍDICA
> DUE DILIGENCE

# Legal Advice Urban Planning

# Estudios de Factibilidad

# Evaluaciones

# Informes de expertos

# Valoraciones Catastrales

# Sentencia legal

# Due Diligence

Territorio y Ciudad SLP cuenta con una gran experiencia en la gestión del suelo ofreciendo asesoramiento basado en una METODOLOGÍA ÚNICA ESPECÍFICA, capaz de producir documentos caracterizados por la VIABILIDAD de su instrumentación, implementando esta singularidad tanto en los Proyectos de reparcelación y urbanización que desarrolla como en los Informes de Viabilidad que proporciona.

**Territorio y Ciudad SLP ofrece ASESORAMIENTO Y SERVICIO LEGAL en procedimientos de EVALUACIÓN de suelos, con una amplia experiencia en la generación de INFORMES LEGALES y OPINIONES, gracias a EXPERTOS EN SOLUCIONES EN DERECHO URBANO.**

## ANÁLISIS DE RIESGOS

**TERRITORIO Y CIUDAD SLP como empresa especializada en planificación, urbanismo, gestión integral del suelo y arquitectura se posiciona como un experto en Due Diligence relacionado con la compraventa de terrenos, fincas y terrenos (construidos o no), aportando los conocimientos adquiridos durante sus más de 20 años de experiencia.**

TERRITORIO Y CIUDAD