

AJUNTAMENT
DEL CAMPELLO

REVISIÓ DEL
PLA GENERAL
D'ORDENACIÓ
URBANA


MEMÒRIA

REFUNDICIÓN SEGÚN
ACUERDO DE APROBACIÓN
DEFINITIVA DE 30/7/86

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 O JULIO 1986

I N D I C E

	<u>Pag.</u>
1. EL PROCESO DE PLANEAMIENTO	01
2. JUSTIFICACION DE LA REVISION DEL PLAN GENERAL	00
3. CRITERIOS Y SOLUCIONES GENERALES DE PLANEAMIENTO	14
3.1. El contexto del crecimiento urbano.	18
3.2. Objetivos generales de planeamiento.	21
3.3. Elementos para la determinación de soluciones generales de planeamiento.	22
3.4. Criterios en relación al Plan General de 1.978	25
4. PROPUESTAS Y SOLUCIONES DE ORDENACION Y AVANCE DEL PLAN	27
4.1. Metodología de Planeamiento.	27
4.2. Análisis de alternativas de estructura territo- rial y municipal.	28
4.3. Elementos de la estructura general y orgánica de la alternativa adoptada.	33
4.4. El Plan en las distintas áreas municipales.	42
4.5. Tratamiento del suelo urbano.	46
4.6. El desarrollo urbanístico en las nuevas orde- naciones.	49
5. DATOS NUMERICOS DEL PLAN GENERAL	53
6. JUSTIFICACION DE LOS PARAMETROS PARA EL CALCULO DEL APROVECHAMIENTO MEDIO	95
7. EQUIPO REDACTOR	98
ANEXO: RELACION DE AREAS DE SUSPENSION DEL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS.	100


Jordi Romero, Arqt.º

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 0 JUL. 1986

1. EL PROCESO DE PLANEAMIENTO

El Ayuntamiento de El Campello en pleno, en sesión celebrada el 27 de Junio de 1.983, acordó revisar el Plan General de Ordenación Urbana del municipio vigente en aquellos momentos.

A este primer acuerdo siguieron varios más tendentes todos ellos a substanciar la decisión:

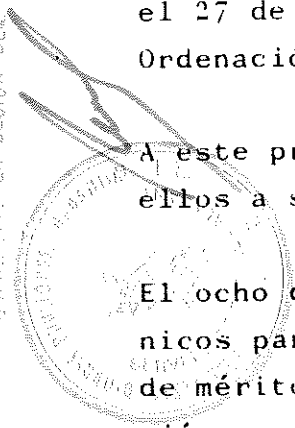
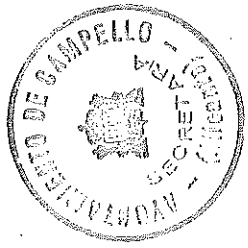
El ocho de Agosto al Consistorio acordó que los trabajos técnicos para la revisión fueran encargados mediante concurso de méritos. Celebrada tal convocatoria la mesa de contratación reunida el 14 de Noviembre elevó propuesta de acuerdo al pleno municipal. propuesta que fué refrendada en sesión plenaria del Ayuntamiento de 9 de Diciembre de 1.983. En tal fecha se acordó, en consecuencia, recabar los servicios de asistencia técnica para la revisión del Plan General de El Campello al equipo técnico encabezado por el arquitecto Jordi Romero Sabí.

Fruto de los trabajo de asistencia técnica contratados fue el documento "Avance de plan, diagnosis, objetivos y alternativas".

Los procesos técnico-administrativos que dan lugar a la formación de los Planes Generales de Ordenación Urbana, procesos que en síntesis son los mismos tratase de su formación, modificación o revisión, tienen por costumbre una división en fases.

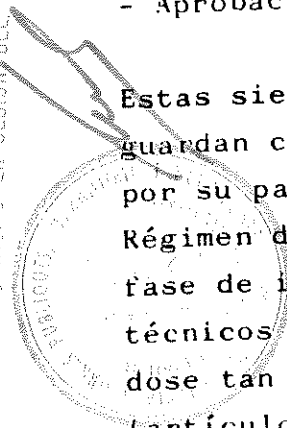
La práctica profesional, y así se recoge en las bases de convocatoria y en el pliego de condiciones técnicas, tienden a establecer 7 fases:

- Información Urbanística.
- Avance de plan.
- Propuesta de ordenación.
- Aprobación inicial.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

- Refundición de alegaciones.
- Aprobación provisional.
- Aprobación definitiva.



Estas siete fases no se corresponden exactamente, si bien --
guardan cierto paralelismo. con las fases de Tramitación que,
por su parte, fija el Reglamento de Planeamiento de la Ley de
Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. En este reglamento la
fase de información urbanística como tal fase de trabajos --
técnicos o de tramitación administrativa no existe, reducién
dose tan sólo a formar parte de la documentación del plan --
(artículos 37, 38 y 39 del Reglamento).

A los avances de plan, el reglamento de planeamiento les re-
serva un papel estrictamente interno, preparatorio para la -
redacción del plan definitivo y con el fin de orientar la re-
dacción de los documentos de planeamiento (vease a éste res-
pecto, textualmente, lo dispuesto en el art. 115 del citado
reglamento).

Frente a ello, el art. 125, de texto mucho más conocido y --
profusamente difundido, establece:

"En el momento en que los trabajos de elaboración
del Plan General hayan adquirido el suficiente gra
do de desarrollo que permita formular criterios, -
objetivos y soluciones generales de planeamiento. -
la corporación... anunciará ... la exposición al -
público de los trabajos ... para que puedan formu-
larse sugerencias y en su caso otras alternativas".

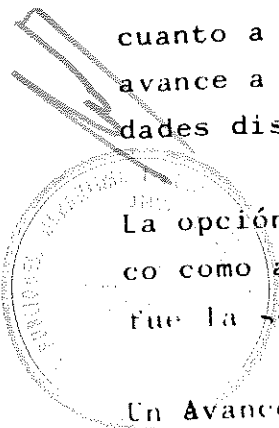


En su día, en el momento de redacción del avance de plan, se
decía en su memoria técnica:

En el fondo las posibilidades de formalización del avance de
planeamiento son dos que se corresponden, a su vez, con dos -
concepciones de plan. Al plan de crecimiento, estructurante,

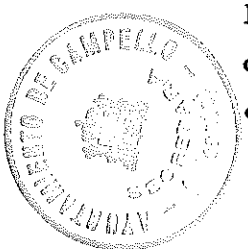
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

territorial deberá corresponderle un avance de plan de grandes líneas, de intenciones, de escasa concreción territorial. Por el contrario a un plan concreto en suelo urbano, trabado en cuanto a la gestión en el Suelo Urbanizable, rígido en -- cuanto a las medidas de protección, deberá corresponderle un avance a su vez concreto, desarrollado, sin grandes posibilidades disyuntivas.



La opción que adoptan los documentos que se expusieron al público como avance de la Revisión del Plan General de Campello - fue la segunda.

Un Avance de plan concreto, que se corresponde con un Plan - General de Ordenación desarrollado en suelo urbano, etc., no obedece a tomas de posición en polémicas técnico-profesionales. Se trata de dar respuesta a unos problemas muy determinados en una situación muy concreta: la de un Plan General - que debe revisarse sólo a los cinco años de su entrada en vigor. En este contexto no caben matices, desde un primer instante debe quedar claro el porqué de la revisión, en que medida afecta a cada suelo en particular, que propone, etc. En definitiva se trata de dar el máximo de elementos para facilitar el debate público en torno al plan. Pero al mismo tiempo un avance de plan concreto responde a una clara voluntad de economía en el trámite administrativo. Con las principales propuestas sobre la mesa desde el momento del avance, no caben grandes sorpresas (y por tanto no se precisan grandes cambios) a partir del momento de la aprobación inicial.



Un avance de plan con un grado suficiente de concreción como el que se propuso supone una opción a una clara invitación a la participación pública, a la aparición, desde un primer momento, de los problemas que la nueva ordenación pueda suscitar. En definitiva una opción de avance de plan muy concreta supone poder evitar la prolongación de trámites ante la necesidad de sucesivas aprobaciones iniciales y sus consecuentes periodos de información al público.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
UNIVERSIDAD EN SESION DEL 30 JUL. 1986

El avance de plan fue aprobado en fecha _____ y expuesto a información pública por acuerdo publicado en el B.O.P.

Fruto de la exposición del documento de avance de plan y de su conocimiento público se presentaron 118 escritos de sugerencias a su contenido. La valoración global del resultado de trámite de información pública al amparo del art. 125 del Reglamento de Planeamiento, podría sintetizarse como sigue:

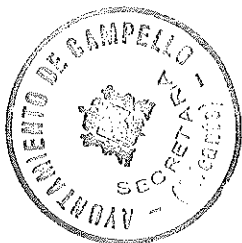
El análisis particularizado de los escritos de sugerencias, permite establecer los siguientes elementos de valoración global del resultado de la exposición al público consecuente al acuerdo municipal de someter los trabajos del Avance a Exposición al Público.

a) El número de escritos (118) con no ser muy elevado en relación a otros planes sometidos al mismo trámite, es suficientemente importante como para poder considerar que la Información Pública tuvo un importante éxito de audiencia, lo que legitima los resultados y las conclusiones que de el se deriven.

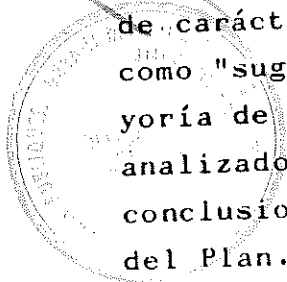
b) A este éxito de audiencia cabe añadir el que tuvo lugar a lo largo de los diversos actos de participación ciudadana promovidos por el Ayuntamiento, en los que debatieron la mayoría de los temas que posteriormente se han plasmado en los escritos.

c) Es un elemento muy positivo en la valoración del resultado de éste trámite, la existencia de un importante grupo de escritos conteniendo reales alterativas a aspectos concretos del Avance, es decir, escritos que obedecen al preciso contenido de lo establecido en el artículo 125 del R.P.

Entre estos escritos destacan por un lado los promovidos por organismos institucionales (Diputación, F.E.V.E., C.O.A.V., etc.) y por otra parte los presentados por particulares o Asociaciones no oficia-



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
DEFINICION EN SESION DEL 30 JUL. 1985



les pero conteniendo en todos los casos criterios globales de planeamiento de inestimable valor para la próxima fase de trabajo, donde deberán, sin duda, aportar datos muy valiosos para su ejecución.

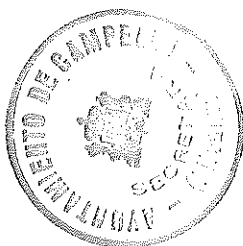
Del conjunto de escritos de sugerencias unos expresaban temas de carácter puntual, a pesar de no englobarse conceptualmente como "sugerencias" o "alternativas de planeamiento" en la mayoría de los casos, los escritos de carácter puntual fueron analizados individualmente, con la determinación de aquellas conclusiones que se utilizaron para la definitiva redacción del Plan.

Otros escritos eran de carácter y tenor más general, muchos de ellos planteaban a la vez temas de carácter puntual y temas de carácter general. Como ya se ha dicho, los elementos de carácter puntual se analizaron individualmente, mientras que los elementos generales, debido a que en ocasiones son objeto de atención de más de un escrito, se agruparon de forma temática.

En forma resumida puede decirse que los escritos de sugerencias hacían referencia a:

- a) Infraestructuras,
 - sobre la propuesta de desvío del ferrocarril
 - sobre el trazado de la N-332
 - sobre diversas vías comarcales de enlace.

- b) Estructura urbana del Plan,
 - política de suelo como consecuencia de ser un documento que revisa un plan en vigor.
 - calificación del suelo de planes parciales
 - delimitación del suelo urbano
 - el suelo industrial
 - la ocupación del campo.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
EN SESION DEL 30 JUL. 1986

- c) La gestión del Plan
 - los planes de desarrollo previstos
 - determinaciones de los planes parciales

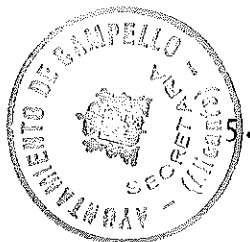
d) Sobre la documentación del Plan y el carácter de la revisión.

El equipo técnico, a la vista de las sugerencias presentadas propuso, como resolución municipal al trámite de información pública, el siguiente texto:

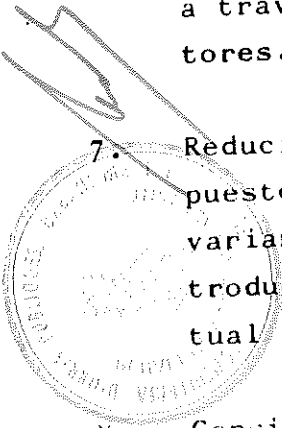
"De acuerdo con el contenido del anterior informe se proponen, como elementos a considerar ante la continuación de los trabajos de redacción del P.G.O.U., los siguientes:

1. Modificar el carácter de la propuesta respecto al desvío del ferrocarril de Alicante a Dénia en el sentido de establecer una reserva de suelo para el paso de infraestructuras de transporte, dentro del término de Campello.
2. Eliminar la propuesta de variante de la CN-332.
3. Introducir la prolongación de la Avda. de Alcoi hasta la CN-332 y reducir en lo posible el mínimo de salidas a dicha carretera.
4. Modificar la vía comarcal propuesta con el fin de que discorra exclusivamente por el término de Campello, a menos que pueda conseguirse un acuerdo previo con los municipios colindantes.

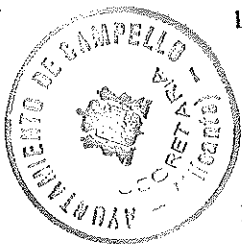
Ajustar en lo posible la propuesta de suelo urbano y urbanizable a las reales necesidades de suelo en el periodo de vigencia prevista del P.G.O., y considerar la posibilidad puntual de convertir parte del suelo urbano en suelo urbanizable programado.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

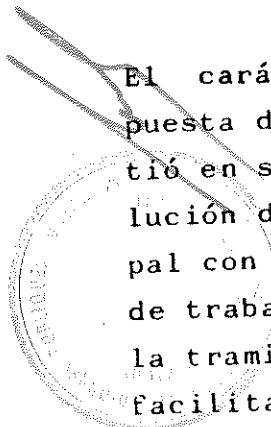


- 6. Mantener, en líneas generales, la propuesta de extensión urbana (suelo urbanizable) propuesta en el Avance, si --- bien con el criterio de controlar el exceso de potencial a través de una contención de las densidades de los sectores.
- 7. Reducir el suelo urbanizable de carácter industrial propuesta en el Avance, debido a que tenía su soporte en la variante de la CN-332 que ahora se propone eliminar. Introducir suelo industrial en la franja oeste de la actual CN-332.
- 8. Considerar favorablemente, pero con las limitaciones establecidas en este mismo informe, la propuesta de "huerta civilizada".
- 9. No tomar en consideración, por ser absolutamente incompatible con las demás propuestas del Plan General, la posibilidad de permitir desarrollos al oeste de la autopista A-7.
- 10. Reducir en todo lo posible el número de Planes Especiales de Reforma Interior que deban establecerse como desarrollo del Plan General.
- 11. Mantener el criterio de que sea el propio P.G.O., el que determine los ámbitos de las unidades de actuación en suelo urbano, por las razones expresadas en el informe.
- 12. Reducir el grado de predeterminación en el diseño de los planes parciales, eliminando la definición indicativa de los sistemas locales.
- 13. Eliminar cualquier referencia, aunque solo fuese indicativa, respecto a propuestas de ordenación que afecten a otros municipios distintos del de Campello.
- 14. Considerar en los trabajos de redacción del P.G.O., las



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 O JUL. 1986

propuestas contenidas en los escritos de carácter puntual
cuya propuesta de resolución del equipo redactor está --
contenida en el Anexo de este informe."

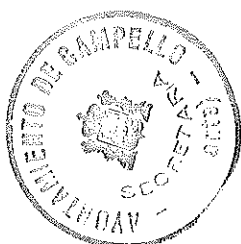


El carácter concreto y detallado de la pro-
puesta de planeamiento contenidos en el Avance de Plan permi-
tió en su día una amplia participación popular y, con la reso-
lución de las sugerencias presentadas y el documento municipi-
pal con los criterios de culminación de los trabajos, la fase
de trabajo técnico (redacción del plan) que debe conducir a -
la tramitación de la aprobación inicial, ha sido enormemente
facilitada.

El documento sometido a aprobación inicial es el lógico desa-
rrollo de las propuestas contenidas en el avance de plan modi-
ficadas y concretadas con las aportaciones derivadas de las
sugerencias.

Cabe añadir que en el desarrollo de los trabajos del Plan ha
sido posible incrementar el número de escritos que han sido -
tenidos en cuenta favorablemente en la redacción final del -
Plan, de forma que estos superan el 80% de los presentados.

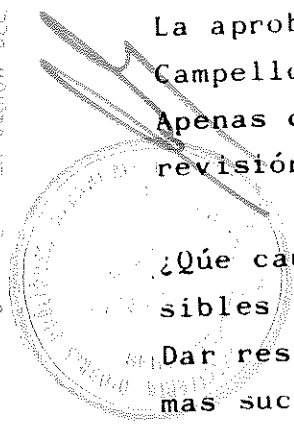
A continuación se reproducen los documentos municipales refe-
rentes a los criterios y objetivos para la continuación de --
los trabajos a que hace referencia el artículo 125.4 del Re--
glamento de Planeamiento.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
DESARROLLO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

2. JUSTIFICACION DE LA REVISION DEL PLAN GENERAL

La aprobación definitiva del plan de ordenación urbana de El Campello, vigente en la actualidad, data de finales de 1.978. Apenas cinco años después, el Ayuntamiento decide acometer la revisión del citado plan.



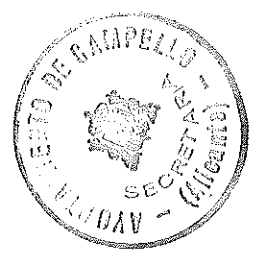
¿Qué causas justifican esta decisión? ¿Existían otras vías posibles para subsanar los inconvenientes resultantes del plan? Dar respuesta a estas preguntas nos obliga a abordar tres temas sucesivos:

- Los contenidos y determinaciones del plan de 1.978.
- Los resultados de su aplicación.
- Vías alternativas a la revisión.

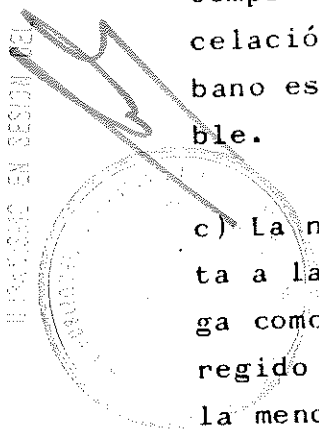
2.1. El plan de Ordenación de 1.978 en sus contenidos y determinaciones.

Resumiendo cuanto ya se dijo en el apartado 5.3 del capítulo 5 de la memoria de la información Urbanística pueden señalarse, como elementos más importantes en el contexto del plan que hacen necesaria su revisión:

- Una clasificación excesiva del suelo que en sus categorías de urbano y urbanizable ocupa el 78,4% del término municipal. Quedan fuera del proceso urbanizador los suelos ya utilizados por el hombre en infraestructuras (autopista carreteras, FF.CC.), los suelos de cauces públicos secos - en la mayor parte del año y aquellos terrenos, de difícil -por no decir imposible urbanización- debido a las pendientes.
- Superposición de un modelo de infraestructuras viarias y de elementos urbanos singulares al territorio sin tener en cuenta los elementos estructurantes del mismo, ni tan siquiera las preexistencias urbanas.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 10 DE JULIO 1986



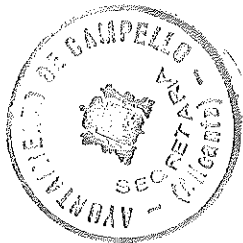
La nueva vialidad propuesta, en malla ortogonal, no contempla las directrices fundamentales del terreno ni la parcelación preexistente. Con todo, el modelo territorial y urbano es un modelo indiferenciado y difícilmente comprensible.

c) La normativa propuesta, es una normativa que no se ajusta a las necesidades del moderno proceso urbanizador. Valga como ejemplo el hecho de que el volumen de edificación, regido únicamente a partir de coeficiente de parcela sin la menor referencia a alturas máximas, permite edificios de cualquier altura al acumular la totalidad del volumen en una pequeña porción de la parcela.

d) los instrumentos de desarrollo del plan, son, o bien inexistentes o inadecuados a las necesidades del proceso de creación de suelo urbanizado. Así, por ejemplo, falta la división en sectores del suelo urbanizable programado, el cálculo del aprovechamiento que permita la utilización de este importante instrumento de gestión, no están previstos mecanismos concretos de gestión en el suelo urbano, etc.

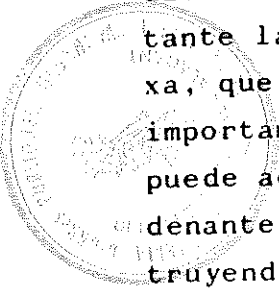
2.2. Resultados de la aplicación del Plan del 78.

Un plan como el de 1.978, con las características que someramente hemos destacado, termina por ser, en su generalidad inaplicable. Solo aquellos aspectos más formales, y favorables a los intereses de la propiedad del suelo (aprovechamientos expresados en volumen sobre parcela, generosidad en la conceptualización de urbano, etc.) han sido desarrollados.



Por el contrario, en otros aspectos, el plan ha resultado inviable: la inconcreción de las determinaciones instrumentales (como por ejemplo, todo lo relativo a la división en sectores, y la falta de determinación del aprovechamiento medio), ha tenido como resultante la imposibilidad real de la aprobación de planes parciales, como lo demuestra el he

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



cho de que sucesivamente hayan sido denegados por la Comisión Provincial de Urbanismo.

La inconcreción en los instrumentos de gestión, cuando finalmente se han ejecutado obras de urbanización correspondientes a distintos planes parciales, ha dado como resultado la ejecución de una infraestructura parcial e inconexa, que no ha dado respuesta a los temas más candentes e importantes. Finalmente, y entre los resultados negativos, puede achacarse al plan el hecho de haber sido el desencadenante del proceso de substitución de la edificación, destruyendo la tipología tradicional y fomentando la aparición generalizada de tipologías en altura.

2.3 Vías alternativas a la revisión.

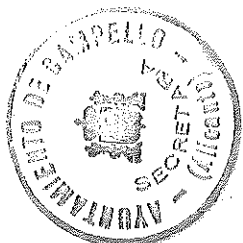
Ante la evidencia de la inviabilidad del plan de la que los párrafos anteriores no son sinó pequeñas muestras, era necesaria su substitución por un instrumento operativo.

La Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento, tienen establecidos diversos mecanismos para el cambio en las determinaciones del Plan o el desarrollo de aspectos que el propio plan deje inconcretos.

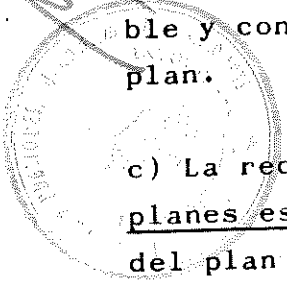
a) En primer lugar la modificación de alguno de los elementos del plan que, como determina el art. 154 del Reglamento de Planeamiento, se trata de la alteración del contenido del Plan que no contenga criterios distintos en cuanto a la estructura general del territorio, el modelo territorial propuesto o la clasificación del suelo.

De hecho, la modificación se configura desde los textos legales como el mecanismo para el cambio de aspectos parciales y concretos del planeamiento.

b) Elaboración de Normas Complementarias de planeamiento que supongan cubrir aquellos aspectos que el plan del 78 -



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
TECNICAS EN SEPTIEMBRE DE 1986



obvia o trata de forma incompleta.

Sería el caso, por ejemplo, de una norma complementaria que estableciese una división en sectores del suelo urbanizable y contuviera el cálculo del aprovechamiento medio del plan.

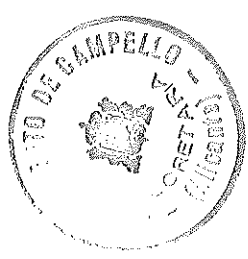
c) La redacción de programas de actuación urbanística y planes especiales a fin de desarrollar aquellos elementos del plan anterior que dificultan su ejecución.

d) La suspensión del plan a la que se refiere el art. 163 del Reglamento de Planeamiento y su substitución por unas normas subsidiarias dictadas por el organismo correspondiente.

e) La revisión del plan en los términos establecidos en los artículos 156 y 157 del Reglamento de Planeamiento.

Obviamente el camino a seguir es la revisión del Plan de 1.978. La entidad de las modificaciones necesarias suponen cambios substanciales en la estructura general del plan. Vías intermedias como la redacción de normas complementarias o planes especiales serían simples parcheos que a corto plazo solucionarían aspectos parciales, pero que a medio plazo, requerirían sin lugar a dudas, la revisión total del plan.

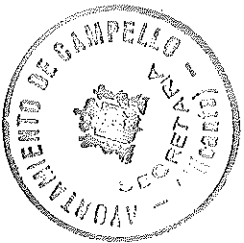
Finalmente solicitar de la Conselleria de Obras Públicas y Urbanismo la suspensión del Plan sería hacer dejación de las competencias y obligaciones municipales.



En consecuencia, nos hallamos ante la revisión del Plan General de el Campello, revisión que se hace imprescindible por cuanto, al margen de elementos opinables (clasificación de suelo más o menos holgada, red infraestructural discordante con la vocacionalidad del territorio, etc.) existen determinaciones en el plan vigente que por su formulación o por su simple existencia hacen inviable el plan. La subsanación de tales defec-

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
VALIANTO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

tos tiene entidad suficiente como para obligar a la revisión estricta del planeamiento en el Campello.



3. CRITERIOS Y SOLUCIONES GENERALES DE PLANEAMIENTO

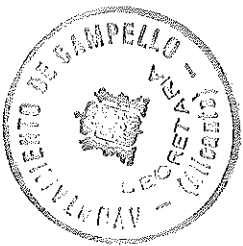
Cuando en el mes de Junio de 1.984 se acometían los trabajos de información urbanística dentro del marco más amplio de la revisión del Plan General del El Campello, se recorrieron el amplio espectro de elementos que constituyen la realidad física, económica, urbana, humana del municipio. Desde los temas más amplios del marco territorial en el que El Campello vive y se desarrolla, a los más concretos de la gestión urbanística de tal o cual iniciativa de ordenación.

A aquellas páginas debemos remitirnos y asumir en su totalidad cuanto allí se analizaba en rigor y profundidad. Sin embargo, y al emprender la tarea del diseño de criterios y soluciones generales del planeamiento general, parece oportuno retomar la línea argumental con la que concluíamos aquella memoria informativa. En su capítulo octavo y último, síntesis y conclusiones, puede leerse:

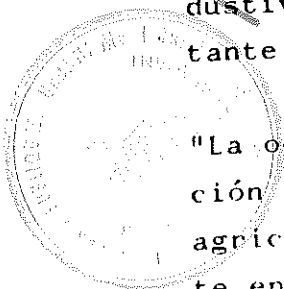
"Analizar lo que hemos dado en llamar la realidad urbana de El Campello, su evolución y las perspectivas y posibilidades de desarrollo, hace necesario poner en presencia dos grandes tipos de cuestiones:

- Por una parte la realidad y evolución de las actividades económicas, de la población y sus características demográficas, de la forma de la edificación y de ocupación de territorio, de las funciones urbanas, en definitiva de la estructura urbana resultante.
- Y por otra las condiciones de disponibilidad y vocacionalidad territorial y urbana, las previsiones de ordenación y los grandes proyectos de infraestructuras.

"Junto a un crecimiento poblacional que se situa por encima del crecimiento vegetativo y la media nacional



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

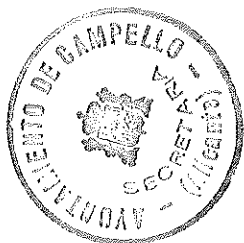


y provincial (31% entre 1.960 y 1.970, y el 41% entre 1.970 y 1.980) y un crecimiento todavía más acelerado de alojamientos de todo tipo (viviendas, apartamentos, chalets, bungalows), las actividades directamente productivas - agrícolas e industriales - están en constante recesión.

"La ocupación de las vegas tradicionales por urbanización ha ido paralela a la reconversión profesional del agricultor en trabajador de los servicios o simplemente en rentista fruto de la venta progresiva de sus tierras, dejando las actividades agrícolas en un papel -- prácticamente residual.

"Otro tanto podría decirse de las actividades industriales convertidas en la actualidad en prácticamente inexistentes. Las industrias tradicionales de pequeños astilleros están en trance de desaparición y sólo puede hablarse de un cierto desarrollo de industrias artesanales, talleres de reparación, y auxiliares de la construcción. Tan sólo el sector servicios (restauración, hostelería, servicios personales) y la construcción son sectores -- económicos que muestran una dinámica autosostenida.

"Las actividades económicas y el desarrollo demográfico junto a la situación geográfica del municipio, nos llevan a la necesidad de contemplar la realidad urbana en El Campello y su posible evolución en el contexto metropolitano de Alacant. La conurbación alicantina, dejando al margen el fenómeno polarizado de Elx, comprende diversos términos municipales con una clara funcionalidad urbana diferenciada.



"Alacant, capitalidad con el conjunto de funciones centrales que ello implica, centro terciario y de servicios a nivel provincial y ciudad con una dinámica propia, fundamentalmente en las actividades turísticas.

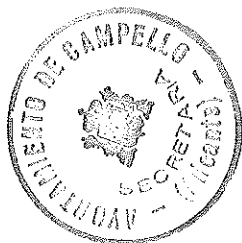
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 EL CAMPELLO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

"St. Vicent de Raspeig, ciudad dormitorio con un equipamiento singular, la universidad, que acoge en su situación periférica, diversas instalaciones a lo largo del eje de la carretera que une el municipio con la Capital.

"St. Joan y Mutxamel, zonas fundamentalmente residenciales que a su vez constituyen el hinterland de la llamada Playa de san Juan. El Campello, por su situación costera, se convierte en zona de ocio (playa) de los residentes en el conjunto metropolitano y las aglomeraciones del interior. zona de primera residencia en baja densidad de los alicantinos, núcleo de expansión de la zona turística de la Playa de San Juan y asentamiento privilegiado de segundas residencias unifamiliares.

"En este contexto las posibilidades de futuro desarrollo del El Campello parecen acotadas:

- La agricultura quedará limitada a explotaciones intensivas de alta productividad, ligadas generalmente a cultivos tempranos o de estacionalidad, que aprovechen la climatología de la zona.
- El turismo tenderá a desarrollarse a partir de las tendencias que se apuntan en la actualidad: prolongación y expansión de la playa de St. Juan en el extremo meridional del término municipal y turismo residencial y de larga estancia en el resto del término.
- La industria y los asentamientos industriales tenderán a constituirse a lo largo del corredor interior que une al Campello con Alacant, en base a industrias auxiliares, de servicios, almacenamiento e industrias escaparate.



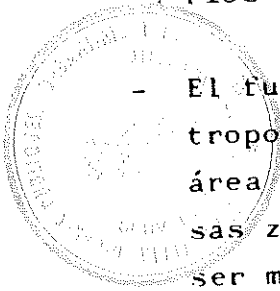
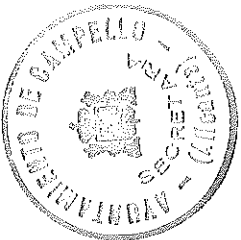
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 (176) 1986 EN SESION DEL 30 JUL. 1986

- El desarrollo de los servicios estará condicionado a su mayor o menor dependencia de las familias y el territorio. Deberán desarrollarse más que en la actualidad los servicios de ocio relacionados tanto con los residentes vacacionales como con los usuarios-visitantes de jornada.

- El futuro reservado a El Campello en el contexto metropolitano de Alacant, es convertirse en el gran área residencial (con diferenciaciones según diversas zonas del término municipal). Este papel debe ser minuciosamente ponderado en cuanto a sus efectos a corto y medio plazo. En este contexto, y a corto plazo, cabe pensar en una alta actividad del sector de la construcción, e industrias auxiliares.

- A largo plazo, una vez colmatada la demanda (hecho que siempre antecede al agotamiento de la oferta del suelo), la entrada en crisis del sector de la construcción puede incidir negativamente en los niveles de empleo. Otros aspectos negativos a largo plazo si no se ordena convenientemente el crecimiento urbano pueden ser:

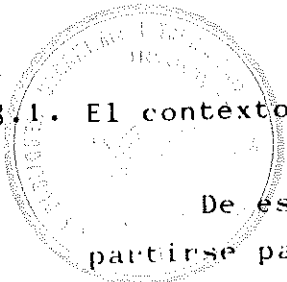
- Exceso de demanda de servicios para abastecer una población dispersa.
- Alto coste en la reposición de la obra de urbanización.
- Bajo nivel de ingresos presupuestarios en relación con la demanda de servicios de persistir en la consideración como de protección oficial, viviendas que se destinan a segundas residencias.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

"En consecuencia las operaciones de urbanización y construcción que se programen, y muy especialmente aquellos que tengan lugar antes de la plena vigencia del plan revisado deberán cuidar aquellos aspectos de su ejecución y gestión que impliquen, en un futuro, cargas excesivas para la administración local, mantenimiento de infraestructura, reposición de la infraestructura urbanística, etc.

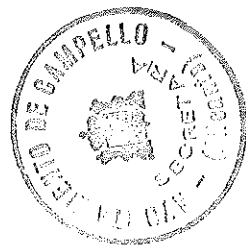
3.1. El contexto del crecimiento urbano.



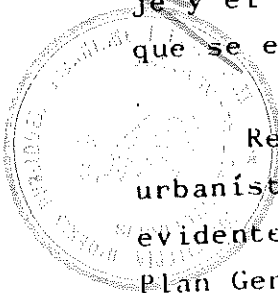
De esta síntesis de la realidad socio-urbana, debe partirse para ordenar el conjunto de actividades urbanas, para programar las actuaciones urbanísticas, en definitiva para encauzar las tareas de la planificación del crecimiento de la ciudad, todo lo cual exige, ante todo, diseñar cuales van a ser los principales elementos de este crecimiento. En otras palabras los principios y objetivos en los que se fundamenta el P.G.O.U. de El Campello se apoyan en el papel económico y territorial del término municipal y en la definición de los que pueden considerarse factores fundamentales en las actividades socio-urbanas y económicas.

En este sentido el primer tema sobre el que se precisa una definición clara es alrededor de la posible dicotomía entre:

- El Campello como municipio con una relativa autonomía territorial y funcional, cuyas actividades económicas y la ocupación del territorio podrían en hipótesis, estructurarse con independencia de su entorno territorial o,
- El Campello plenamente inserto en el espacio territorial de la costa norte de la comarca del alacantí y en consecuencia, jugando un papel en el ámbito metropolitano, constituyendo un elemento más en el continuo de asentamientos residenciales y turísticos que se extienden al norte de la capital.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 PLANEAMIENTO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



A nuestro entender es totalmente incoherente buscar una tercera vía intermedia entre ambas: una solución más matizada entre los extremos es posible, únicamente, en cuanto a los niveles de ocupación del territorio y a las tipologías, más acorde quizás con un respeto por el paisaje y el entorno. Es hacia estas soluciones matizadas a las que se encaminan las propuestas del plan.

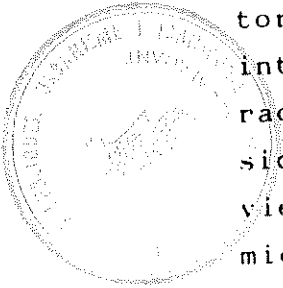
Retomando los argumentos finales de la información urbanística que páginas atrás hemos reproducido, parece evidente que en las condiciones que allí se exponen el Plan General de Ordenación Urbana de El Campello debe ordenar la ocupación del territorio teniendo en cuenta que la demanda del suelo está determinada por los siguientes factores:

- a) El término municipal del El Campello, por su localización y tradición reciente viene constituyéndose como área de asentamiento de primeras residencias en baja densidad para las clases media y media-alta del área metropolitana alicantina. Al propio tiempo y en forma no contradictoria, el Campello, y de forma específica sus zonas costeras, son áreas de recepción de ocupación turística de tipo residencial no hotelero. Se trata de visitantes turísticos de índole tradicional y familiar, con estancias superiores a las medias, que ocupan chalets o apartamentos que en grado importante pueden ser propietarios de los alojamientos.



Esta doble consideración residencial del término municipal debe tener en cuenta las necesidades de las actividades económicas generadas: el equipamiento comercial y su inserción en la red comercial metropolitana y a los servicios de carácter personal y familiar. Al mismo tiempo los asentamientos residenciales generan una peculiar demanda de equipamientos sociales de índole diversa según estén destinados a los

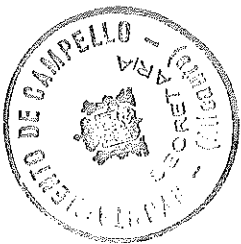
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 ECONOMIA EN SESION DEL 30 JUL. 1986



residentes permanentes o estacionales.

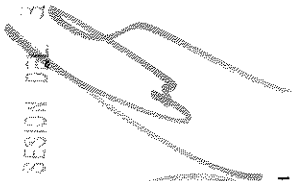
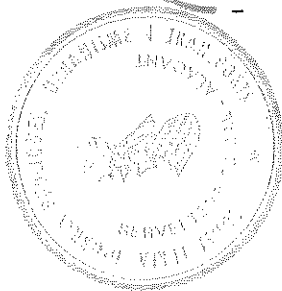
El hecho de considerar las actividades residenciales(permanentes y turísticas) como factor fundamental de la demanda urbana, plantea a su vez, un problema que a medio y largo plazo puede resultar conflictivo: el sobredimensionado económico del sector de la construcción. En definitiva el Plan debe intentar encontrar un equilibrio entre la consideración residencial del término municipal y la necesidad de que el sector de la construcción no se convierta en la única o preponderante actividad económica del municipio. Una crisis en el sector o la colmatación de la demanda de nueva edificación podría acarrear la caída en picado de todo tipo de actividad en el municipio.

- b) La tradición industrial en El Campello se reduce a los pequeños astilleros(ligados a la flota pesquera), actividad industrial que ha entrado en franca recesión. Dificilmente puede pensarse en un despegue industrial fundamentado en esta tradición más allá de un par o tres de posibles industrias y talleres de reparación en relación con las actividades náuticas. En todo caso tales actividades, de aparecer con pujanza, tendrían a buen seguro un impulso netamente exterior. Por el contrario el desarrollo de actividades industriales, y de lo que en términos del Plan de Ordenación Urbana es más importante, de formas de ocupación del suelo y de edificación industriales, tendrá su origen en Campello en un doble factor:



- Industrias de caracter metropolitano, localizadas a lo largo de las vías de comunicación y que adoptan formas edificatorias conocidas como de industrias escaparate.(fábricas de muebles y equipamiento familiar, concesionarios y talleres de distribuidores de automóviles, embotelladoras, Etc.).

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANO EN SESION DEL 30 JUL. 1985

Para este tipo de asentamientos industriales el Plan debe adecuar su red infraestructural a fin de evitar posibles problemas con los accesos (desdoblamientos, vías paralelas, etc.).

- Industrias y naves industriales de servicio y almacenamiento acorde con las necesidades de los nuevos asentamientos residenciales. Ello comporta prever pequeñas zonas industriales pero, y sobre todo, adecuar las tipologías de edificación de estas necesidades (industrias nido, naves parcelables, etc.)

c) Aunque se ha asistido a un abandono progresivo de las actividades agrícolas en los últimos lustros, últimamente han aparecido núcleos de agricultura intensiva (tomate de regadío) en el interior, al otro lado de la traza de la autopista. Estas actividades, así como el conjunto del territorio situado al norte de la citada vía de comunicación deben preservarse en una doble perspectiva, tanto económica como ambiental, a fin de producir vacíos de ocupación urbana que sirvan para reestablecer el equilibrio territorial.



3.2. OBJETIVOS GENERALES DEL PLANEAMIENTO.

El Plan General de Ordenación Urbana, además de responder a distintos criterios de índole territorial o de dar respuesta a temas sectoriales concretos, debe fundamentarse en unos objetivos de carácter más general que ayuden a su comprensión y a su asimilación por parte del conjunto de la población.

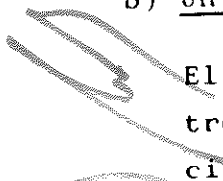
a) Un Plan claro y unívoco

Bajo este enunciado se pretende un plan que sea fácilmente comprensible y constituya un documento único de la ordenación urbana en Campello. En este sentido debe refundir en sí mismo, como documento único, los distintos planeamientos y ordenaciones de

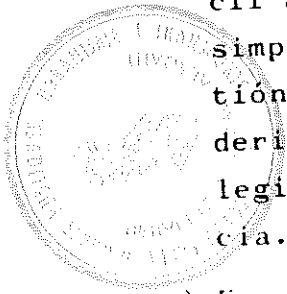
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANO EN SESION DEL 30 JUL. 1968

carácter parcial.

b) Un plan fácil de gestionar.



El Plan, en su carácter normativo, debe evitar introducir mecanismos de gestión complejos de difícil alcance. Al propio tiempo debe tenderse a la simplificación máxima de los instrumentos de gestión habituales, aunque sin renunciar a las ventajas derivadas de las técnicas de gestión basadas en la legislación vigente y respaldadas por la experiencia.



c) Un programa de actuación coherente.

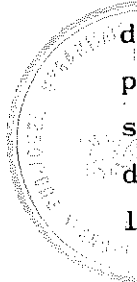
En Plan, y con él, su programa de actuación, debe tener como principal característica su coherencia y la viabilidad de las propuestas. Para ello, la financiación de las actuaciones deben asignarse - distinguiendo entre los actores públicos y privados. Además los costes generados por el nuevo crecimiento deben repercutir sobre los beneficiarios y usuarios de este nuevo crecimiento y solo en lo imprescindible sobre el conjunto de ciudadanos.



3.3. ELEMENTOS PARA LA DETERMINACION DE SOLUCIONES GENERALES DE PLANEAMIENTO.

LOS LIMITES DE LA OCUPACION URBANA. Considerando el Plan general de 1.978 como un instrumento que ultrapasa con creces las reales necesidades de crecimiento de Campello se propone como objetivo básico del nuevo plan el acotar el desarrollo urbano a los elementos que ya en la Información Urbanística aparecen como claros limitadores del crecimiento. En este sentido se adopta como primer criterio el limitar la expansión a la franja entre el mar y la CN-332, y tan solo con ocupaciones puntuales, no generalizadas, entre ésta y la autopista. Se descarta pues, la ocupación urbanística del -

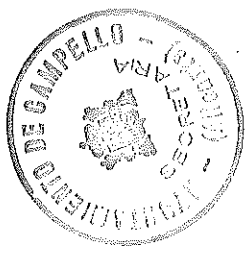
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 O JUL. 1986



resto del suelo del término, basando tal opción en los objetivos de protección y contención que se expresan en otros puntos de este documento. De una manera más concreta, los límites del crecimiento urbano deberían tener como marco la posibilidad de completar la zona de Mutxavista, esencialmente en base a bajas densidades de ocupación, completar los desarrollos unifamiliares de la costa norte allí donde lo permitan las condiciones del territorio y las necesidades del suelo para reequipamiento y, el tratamiento en profundidad del área urbana central, pieza clave de la reconducción de los procesos urbanísticos en Campello.

CARACTER MULTIPLE DEL NUEVO MODELO URBANO. El Campello ha tenido un origen diversificado (el pueblo, el "barri de pescadors", las urbanizaciones, etc.). Este carácter debe ser mantenido e impulsado por el Plan, en base a evitar la creación de un continuo urbano indiferenciado que tienda a unir los diversos asentamientos difuminando sus propias características.

LA CREACION DE UN MODELO VERTEBRADO. Para conseguir este objetivo se propone la recuperación y puesta en valor de aquellos elementos básicos del territorio, de carácter histórico, que han sido tradicionalmente ignorados por el planeamiento. Solo recuperando los ejes, nodos e hitos del territorio será posible adecuar las funciones urbanas a la aptitud potencial del territorio para recibirlas, recuperando, además, las señas de identidad que lo han caracterizado a través de su proceso de creación y consolidación.

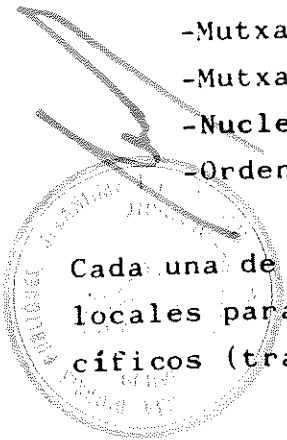


LA CONSOLIDACION DE UNA CORRECTA IMPLANTACION DE AREAS FUNCIONALES. El Plan deberá basar todas sus propuestas en la consideración individualizada de las distintas zonas, barrios o áreas funcionales en que va a ser tratada urbanísticamente el municipio. El objetivo será, pues, la relativa autosuficiencia de cada una de estas piezas con niveles de dotaciones, espacios libres, actividades centrales, etc. Las suficientes zonas que inicialmente pueden

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
DESARROLLO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

considerarse son:

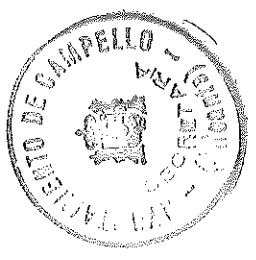
- Mutxavista Sur
- Mutxavista Norte
- Nucleo Central(Pueblo, Barrio Pesacadores, Pla Barr).
- Ordenaciones y urbanizaciones costa norte.



Cada una de estas grandes zonas va a subdividirse en áreas locales para el tratamiento homogéneo de sus problemas específicos (tratamiento normativo, de imagen urbana, etc.)

PROIECCION DEL ENTORNO Y LA HISTORIA. Frente a una ocupación exhaustiva del territorio, el Plan General revisado debe proponer para el Campello un modelo alternativo, respetuoso con el entorno y la historia. Muy particularmente, el Plan deberá establecer un especial tratamiento de:

- a) La zona costera, en el que deberán tenerse presentes la protección de las playas, el impacto de la utilización de la costa y las primeras líneas de edificaciones, el posible diseño de un paseo marítimo continuado y alternativo a la actual carretera, etc.
- b) La protección de los elementos singulares de gran significación histórica como es, fundamentalmente, el caso de los vestigios de LA ILLETA.

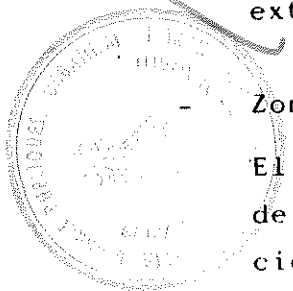


LOS EQUIPAMIENTOS. El Plan General de Ordenación debe abordar como tema con carácter específico y propio el de los equipamientos sociales, tanto para cubrir las necesidades de la población como por lo que representan como elementos importantes en la estructura de la ordenación. En particular el Plan deberá establecer, con carácter diferenciado, propuestas alrededor de:

- El equipamiento escolar.

Si bien a corto plazo deberán crearse nuevas plazas en escolar de carácter general, a medio y largo plazo estos equipamientos deberán poderse reconvertir en parte, en utilizables para enseñanzas de tipo

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



medio y bachillerato. La piramide de edades de El Campello muestra claramente una mutación de las características demográficas que a medio plazo obligarán a estos cambios. Para ello es necesario un dimensionado de suelo en paquetes de extensión suficiente para este cometido.

Zonas verdes y equipamientos deportivos.

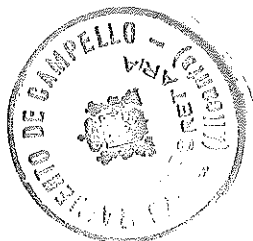
El Plan debe tender a compatibilizar ambos tipos de ubicaciones a fin de dotarlas de una utilización conjunta y coherente, por parte de los residentes permanentes y de los estacionales.

- Equipamientos turísticos.

El Plan deberá efectuar las reservas de suelo necesarias para la ubicación de equipamientos y servicios para uso de los residentes turísticos, como parques litorales, etc.

3.4. CRITERIOS EN RELACION AL PLAN GENERAL DE 1.978.

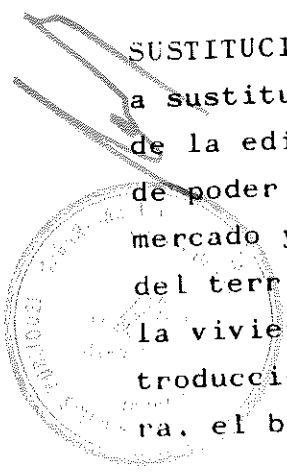
LAS PREVISIONES DEL P.G. 78. El sobredimensionado del Plan de 1.978 en relación con la demanda potencial, es evidente. Las previsiones se basaban en hipótesis de crecimiento que el tiempo transcurrido desde la aprobación ha demostrado equivocadas. En este sentido es ilustrativo el hecho de que solo se hayan tramitado y aprobado tres planes parciales de toda la ingente previsión de suelo urbanizable que el plan preveía. Un criterio esencial del nuevo plan es, por lo tanto, reducir el potencial.



CAMBIO DE MODELO TERRITORIAL. Mientras que el P.G. 78 se basaba en la imposición sobre el territorio de un esquema o modelo ortogonal abierto, ignorante de las reales aptitudes o capacidades del territorio (pendientes, redes de caminos, parcelación, etc.), se propone la reconducción de este modelo hacia otro más

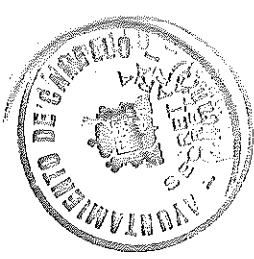
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1956

amoldado a los principios de adaptación al medio físico y de mayor protección del patrimonio paisajístico.



SUSTITUCION DEL MODELO TIPOLOGICO. Deberá procederse a sustituir el tipo de implantación urbana (tipologías de la edificación) en algunos puntos, con el doble fin de poder dar respuesta a los reales requerimientos del mercado y de mejorar la adaptación a las condiciones del territorio. Así, se propone una traslación hacia la vivienda unifamiliar en Mutxavista Norte y una introducción de nuevos tipos, como las viviendas en hilera, el bloque en parcela pequeña, etc.

MODIFICACION DEL ESQUEMA DE USOS. Especial énfasis en la caracterización de los asentamientos turísticos (dotaciones, infraestructuras, reserva para zonas hoteleras, etc.) así como introducción de centros y subcentros en las distintas áreas funcionales antes descritas. Mayor atención en la definición y control de los procesos urbanos.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
ESTADISTICA EN SESION DEL 30 JUL. 1986

4. PROPUESTAS Y SOLUCIONES DE ORDENACION

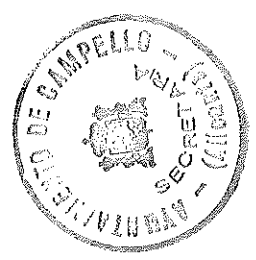
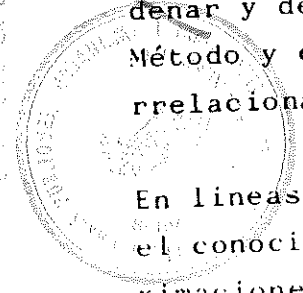
4.1. METODOLOGIA DE PLANEAMIENTO.

El método de elaboración del Plan está directamente relacionado con las características del territorio a ordenar y de los objetivos y criterios de planeamiento. Método y contenido, por ello, están absolutamente interrelacionados.

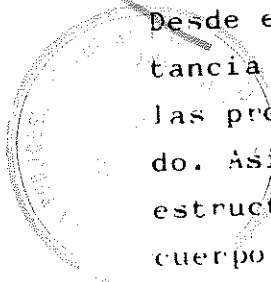
En líneas generales, puede decirse que se ha seguido el conocido método de "prueba y error", mediante aproximaciones sucesivas, que se han ido ajustando en los distintos momentos de redacción del Plan General. Este método se apoya en la formulación de propuestas que en su formalización inicial no constituían más que hipótesis de trabajo que fueron encajándose y ajustándose, analizándose las contradicciones que se iban produciendo desde las distintas líneas de aproximación, desarrolladas con cierta autonomía. Ello permitió ir eliminando sucesivamente las hipótesis que no cumplían las condiciones establecidas, evitando llevar hasta el final del proceso alternativas de planeamiento absurdas, que no resistían el "cedazo" de las comprobaciones citadas.

El Plan General se ha elaborado simultáneamente "desde arriba", mediante un enfoque estructural, de esqueleto y "desde abajo", mediante el análisis y proyecto de cada una de las piezas de ciudad diferenciables.

La aproximación global, estructural, se ha abordado mediante líneas sectoriales (red de espacios libres, sistema de equipamientos públicos, etc.) en las que el protagonismo lo ha tenido, sin duda, la red viaria, que posteriormente ha debido articularse funcional y orgánicamente con los demás sistemas que constituyen la estructura territorial. La consideración de estos siste-



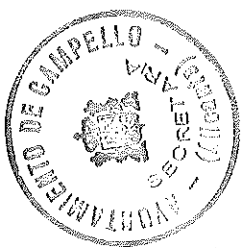
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1988



mas se ha apoyado a la vez en una aproximación global de dimensionado en función de necesidades detectadas y en otra de patrón espacial, - escalas y distribución en el espacio.

Desde el primer momento se ha otorgado la máxima importancia conceptual y metodológica a la formalización de las propuestas, en función del método iterativo empleado. Así, a la vez que las propuestas, en sus aspectos estructurales, cuantitativos y de gestión iban tomando cuerpo, se apuntaban formalizaciones tentativas para comprobar, a nivel de conjunto, la coherencia formal de las propuestas. El resultado simplificado de este trabajo a nivel provisional, lo constituyó el plano de "ordenación general" que se incluyó en el Avance presentado en su día.

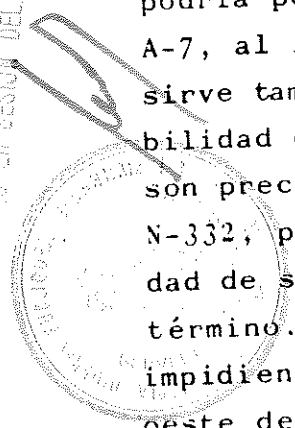
Finalmente, el Plan se ha basado en la atención a las situaciones consolidadas, tanto de hecho como de derecho, incluso siguiendo atentamente los procesos que se han desarrollado mientras tenían lugar los trabajos, analizando y proponiendo soluciones alternativas, cuando era el caso, a temas coyunturales que podían tener incidencia sobre los resultados del planeamiento. La estrecha vinculación y relación del equipo redactor con los políticos y técnicos municipales ha sido la mejor herramienta para este seguimiento de la gestión urbanística municipal.



4.2. ANALISIS DE ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURA MUNICIPAL Y TERRITORIAL.

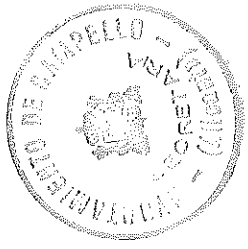
Como se ha dicho y desarrollado en los estudios de la Información Urbanística de este Plan General, El Campeello es una pieza desarticulada a nivel territorial e invertebrada a escala municipal, con escaso aprovechamiento de las importantes infraestructuras que cruzan su te

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
VIAJES EN SESION DEL 30 JUL. 1986



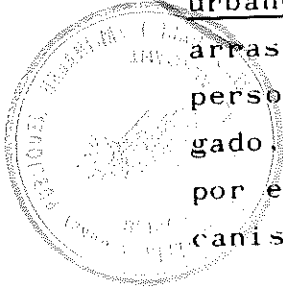
su territorio. Así, el F.C. Alacant-Dènia, el "trenet", no cumple la función estructurante que por su trazado - podría pensarse y desearse. De otro lado, la autopista A-7, al interrumpirse bruscamente en nuestro término no sirve tampoco, de una forma clara, a elevar la comunicabilidad de El Campello, cuyos déficitis de movilidad -- son precisamente hacia Alacant y Murcia. Finalmente, la N-332, por su trazado plenamente urbano y baja velocidad de servicio, cumple un papel marginal. En nuestro término, además, ejerce un importante papel de barrera impidiendo el correcto enlace con los desarrollos al -- oeste de la ciudad.

Los problemas de El Campello, recordémoslo, no se limitan a las infraestructuras viarias. Junto a ello cabe - añadir la falta de usos de ámbito comarcal que eleven - el papel a ejercer en éste ámbito, y la practica inexistencia de infraestructuras al servicio de las actividades turísticas, que son, sin duda, el principal - y casi único - motor de los procesos urbanos actuales y futuros de El Campello.



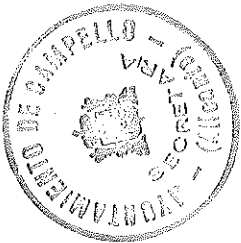
La opción que se planteaba ante ésta situación, desarrollada en otros puntos de esta memoria era la de fundamentar la alternativa urbanística de El Campello en la afirmación de su personalidad en el contexto comarcal/regional, revalorizando la potencialidad extraordinaria - de más de siete kilómetros de playa en una de las costas turísticamente más atractivas del mundo, previendo para ello una oferta de residencia turística de alta calidad respetuosa de las condiciones naturales del paisaje (elemento de atractivo diferencial respecto a otras ofertas turísticas próximas), sin olvidar el esfuerzo por consolidar y desarrollar las actividades industriales y agrícolas, entendiendo que tales actividades no solamente son compatibles, sino que se potencian mutuamente, - según demuestran multitud de casos análogos.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 GOBIERNO EN SESION DEL 10 JUL. 1986



Los elementos iniciales que se dibujan para la alternativa urbanística incluyen, pues, los elementos citados (infraestructura turística, mejora de comunicaciones, reserva de vivienda turística de calidad, previsión suelo industrial) otros como la necesidad de crear un núcleo urbano central potente y estabilizado, que sea capaz de arrastrar y coordinar los desarrollos urbanos tan dispersos que genera un municipio físicamente tan desagregado configurando una capitalidad muchas veces citada por el planeamiento pero jamás implementada mediante mecanismos eficaces y posibles.

El método proyectual, que antes se ha explicado en profundidad, obvia la discursión formal sobre los modelos posibles. El análisis de alternativas de planeamiento está íntimamente ligado, como se ha dicho, a la opción sobre las bases económicas del desarrollo urbano. Así, el Plan General vigente ni siquiera ha servido para la extensión del modelo espontáneo, basado en el crecimiento indiferenciado, en la ocupación en mancha de aceite apoyándose en las infraestructuras existentes, sin previsión de los mecanismos que permitieran consolidar sobre bases firmes éste crecimiento. Es decir, no ha existido un cimiento de criterios políticos que basasen el desarrollo de El Campello en la utilización respetuosa de los recursos paisajísticos naturales. A ello se ha sumado la desorientación de un modelo urbano basado en hipótesis de crecimiento irreales y desprovisto de mecanismos de gestión válidos.



En base a ésta reflexión previa podemos plantear una primera división de los tres grandes "paquetes" o tipos de modelo urbano, alternativas primarias que han permitido la posterior aplicación de la metodología antes citada.

a) Alternativas según el "pattern" o modelo.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 DESARROLLO Y SESION DEL 30 JUL. 1986

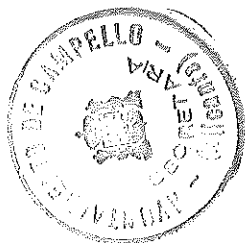


- Modelo espontáneo, según la aplicación de la Ley del mínimo esfuerzo, sobreutilizando las escasas infraestructuras existentes sin crear otras nuevas, superposición de tipos edificatorios, ausencia de reparcelación como figura básica del urbanismo, etc. En líneas generales, se ajusta al modelo anterior al Plan General de 1.978, donde el desarrollo se produjo al margen del planeamiento, en base a grandes o medianas fincas agrícolas, desarrolladas autónomamente y sin creación de infraestructuras de ningún género.

- Modelo superestructural. Un ejemplo sería el que pretendía desarrollar el P.G. 78. Pretente substituir el pattern orgánico, blando, histórico, por otro ajeno a cualquier directriz natural. El conflicto entre éste intento y la resistencia del propio territorio crea el caos del modelo, que no llega a definirse. Un fenómeno de este tipo sucedió en el sector sur de Mutxavista muchos años antes, donde fracasó en gran manera un intento sobreestructural parecido.

- Modelo alternativo. Es una opción basada en los siguientes puntos:

- Adopción de la ciudad existente como punto de partida.
- Reconducción de las infraestructuras, no su sustitución total.
- Adaptación a la realidad física y jurídica del territorio.
- Progresividad del modelo, de manera que vaya conformándose a través de su implementación. Que no solo sea coherente al final de su hipotética realización, sino en cada momento.
- Prioridad en la gestión. Caracter procesual y di



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 VIVIENDA EN SESION DEL 30 JUL. 1986

námico del Plan.

Por supuesto, este tercer modelo es el que se adopta - en este Plan, y su definición mejor sería en el sentido de negar los dos primeros tipos de modelo comentados.

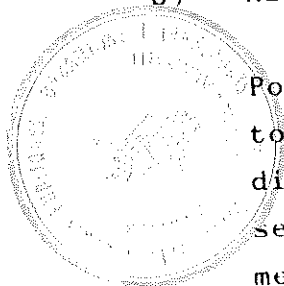
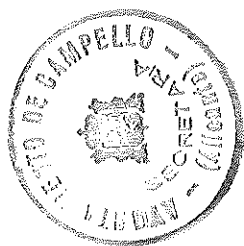
b) Alternativas según hipótesis de desarrollo.

Por supuesto, sobre el modelo anteriormente descrito es posible aplicar alternativas sectoriales atendiendo a aspectos concretos. En el caso presente se plantea como alternativa el dato de la mayor o menor densidad de las áreas urbanas o urbanizables. Esta discusión no es menor dada la repercusión de éste extremo. Así, densidades altas podrían suponer "salto" del tipo edificatorio común en muchas áreas en la actualidad, pérdida de cualidades ambientales o paisajísticas, etc. Por el contrario, densidades excesivamente bajas en puntos de vocación central podrían cuestionar la necesaria dinámica urbana.

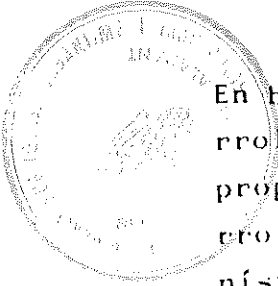
En líneas generales, como se ha dicho, son alternativas que no llegan a suponer cambio del modelo, - sino tan solo lo "adjetivizan".

c) Otro parámetro de éste género lo constituye el tipo de uso. Se pueden plantear alternativas concretas, por ejemplo, sobre la mayor o menor significación del suelo destinado a uso industrial, o sobre las reservas para dotaciones de ámbito comarcal, - etc.

d) Alternativas puntuales sobre temas concretos. Ello es especialmente importante dado el tipo de plan - que se está perfilando, donde las operaciones de - "recomposición" o "sutura" de los diversos tejidos



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



urbanos aparece como más importante que la mera -- expansión o extensión de la mancha urbana. Como anteriormente se expresó, desde el primer momento de la proyectación se ha avanzado una línea de pre-di- seño, incluso a nivel formal, de las distintas pie- zas básicas que configuran el modelo básico que se expresa en éste Plan.

En base a todo ello, en las páginas siguientes se desa- rrolla, de forma pormenorizada, la explicación de las - propuestas que constituyen la alternativa que se desa- rrolla a los niveles exigidos por la Legislación urba- nística vigente.

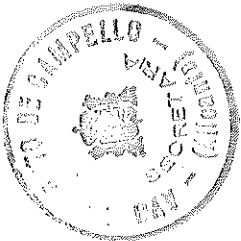
4.3. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA DE LA AL- TERNATIVA ADOPTADA.

MUTXAVISTA, Reserva de suelo para actividades turísticas

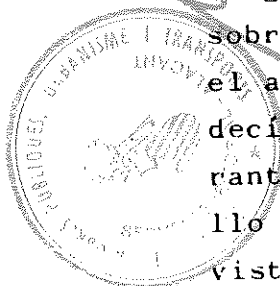
Mutxavista constituye todavía, sin duda, una oferta po- tencial de residencia de media y baja densidad con una importancia cualitativa y cuantitativamente muy notables.

Los problemas para desencadenar éstas potencialidades - existen y son importantes. Así, se plantean como temas clave el resolver la estructura interna de la zona, evi- tar las barreras que suponen una subutilización de la - franja costera, y dotar a la costa de elementos que per- mitan multiplicar su capacidad de servicio.

El paso del trenet por Mutxavista es un problema impor- tante. Por ello, el AVANCE DE Plan que en su día se pro- puso incluía como propuesta importante el desvío traza- do siguiendo sensiblemente el límite entre los términos de El Campello y Sant Joan, trazado que iba acompañado de una previsión de vía comarcal que discurría paralela- mente y canalizaba el tráfico desde Alacant por la costa.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



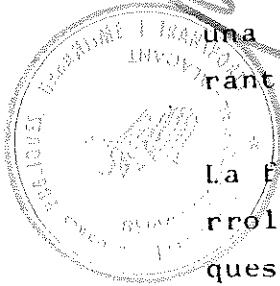
El propio Avance sugería las dificultades en la definición del tipo de servicio que el trenet podía tener en el futuro, incluso citando posibilidades de tratamiento como vehículo ligero y compatible con áreas urbanas (light-metro) con posibilidad de paradas más próximas y sobre todo, con la exigencia de su prolongación hasta el aeropuerto de El Altet. Con esta caracterización se decía allí- la línea así definida, además de tener garantizada su rentabilidad, permitiría apoyar un desarrollo lineal importante de la "fachada posterior" de Mutxavista, donde el trenet sería el potencial apoyo de actuaciones a lo largo de la costa en este sector

Se sugería un trazado en trinchera con el fin de permitir una fuerte permeabilidad entre El Campello y Sant Joan.

Sin embargo, y ello ya se insinuaba en el Avance, las variables que inciden sobre la toma de decisiones sobre las actuaciones en elementos de infraestructura de tanta magnitud son poco contralables desde un Plan General e incluso desde la propia Administración municipal. Posteriores reflexiones sobre el tema han aconsejado flexibilizar la propuesta, manteniendo el trazado actual pero estableciendo una reserva de suelo capaz de acoger, en el momento en que ello se plantee, una posible variante del trenet, una vía de acceso comarcal, o ambos elementos. Esta franja de protección y reserva de sistemas garantiza la correcta transición con el término de Sant Joan, y solo es atravesado por aquellos elementos de la red viaria que pueden, de ser preciso, garantizar las conexiones con el término vecino.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 PLANEACION EN SESION DEL 20 JULIO 1966

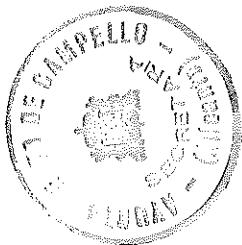


Otra propuesta básica del Avance en ésta zona es la -- creación de un eje rodado y cívico que vertebre los crecimientos existentes y los de nueva creación. Para ello se aprovecha en parte el trazado de la vía de 30,00 metros prevista en el Plan anterior, configurándola como una "vía rambla", que tenga una función más estructu-- rante que de carga viaria.

La función de ésta vía será apoyar y vertebrar los desa-- rrollos residenciales y articular los sistemas de par-- ques y jardines y de equipamientos.

En otro sentido, el Plan propone una concepción nueva -- de los nuevos crecimientos, entendidos como piezas que-- reconstruyen los tejidos urbanos, actualmente faltos de consolidación y coherencia. En síntesis, se trata de -- completar una malla ortogonal (especialmente en el sec-- tor Sur), sobre la que se vinculan tipologías edificato-- rias adaptadas e intercambiables. La red viaria se plan-- tea a la vez como cierre del modelo actual y como espa-- cio dinámico que contiene parte del sistema de parques y jardines y que conecta a todos ellos. El propio dise-- ño de elementos de la red viaria enfatiza ésta concep-- ción de la calle como el más utilizable de los espacios libres, especialmente en áreas de baja densidad.

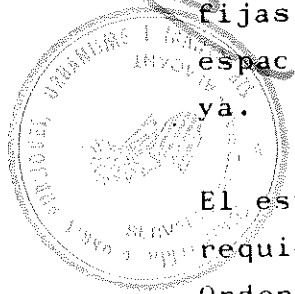
En cuanto al modelo de ocupación del suelo, la propues-- ta ha sido la de mantener a ultranza la baja densidad, aunque fuese a costa de permitir una extensión impor-- tante del suelo ocupable a través de los procesos de -- urbanización.



La franja costera aparece no solo como el motor del de-- sarrollo de Mutxavista, sino de toda la población. Se ha-- lla en la base de cualquier proceso de revaloración tu-- rística.

Para ello, es imprescindible resolver de forma satisfac--

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 O JUL. 1986



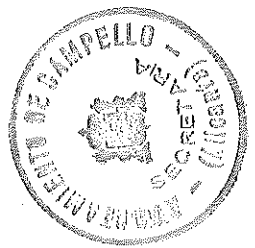
toria los principales obstáculos: Eliminar el ferrocarril de la costa, impedir la creación de cualquier tráfico a través por la zona, ampliar la oferta de los espacios de ocio marítimo, construcción de instalaciones fijas y móviles en la playa, previsión de dotaciones y espacios libres que amplien la funcionalidad de la playa.

El estudio detallado y pormenorizado de éstos aspectos requiere la redacción específica de un Plan Especial de Ordenación de la Costa, que se base en las propuestas del Plan General y las desarrolle y concrete.

EL NÚCLEO CENTRAL DE EL CAMPELLO.

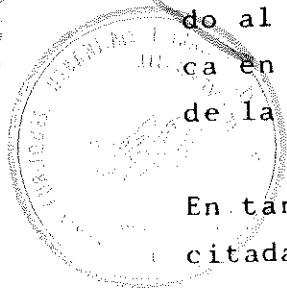
Un reto esencial del Plan es el de crear un espacio urbano central capaz de aglutinar y polarizar los sub-espacios que conforman la compleja realidad urbana de El Campello, superando y resolviendo las dificultades que para ello supone actualmente la existencia del ferrocarril, cuyo efecto de barrera ha supuesto la aparición invertibrada de núcleos diversos faltos de coherencia y cohesión.

Por ello, aparece como esencial resolver el problema de la travesía urbana del ferrocarril de FEVE. Abordar éste complejo tema supone asumir el hecho de que el planeamiento no puede pretender imponer una solución rígida, cuando los márgenes de concreción del futuro son muy amplios en este aspecto, en la medida que la decisión no es únicamente municipal.



El punto de partida ha sido una reflexión sobre la solución que históricamente ha recibido el problema de las travesías de F.C., es decir, la reserva de vías laterales amplias que permitan la doble dirección del tráfico hacia los escasos puntos por los que existan pasos para

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

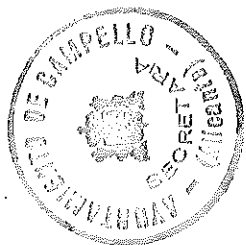


atravesar la línea. Cualquiera de las alternativas de futuro que puedan acaecer al tran (enterrarlo, desviarlo, eliminarlo, etc.) es compatible con el Plan y supone la creación de un amplio espacio central que, volviendo al modelo histórico, constituye la vía central básica en una multitud de ciudades españolas (caso próximo de la Avda. de la Llibertat en Elx, etc.).

En tanto no se produzca cualquiera de las alternativas citadas, si bien el modelo no funcionará todavía a pleno rendimiento, tampoco queda plenamente comprometido, funcionando, en todo caso, como mínimo, con las limitaciones actuales.

Este espacio, futura Avenida del Ferrocarril, se propone como vertebrador de los nuevos espacios libres y dotaciones, y de los crecimientos urbanos previstos en el Plan, a diferencia del modelo actual, que se desarrolla hasta el tren, considerado como límita interior.

El vacío urbano producido por el efecto de barrera supone una oportunidad histórica para la reconducción del modelo urbano. Este vacío permite prever un núcleo central alternativo, apoyado en la Avenida del Ferrocarril alrededor del parque central, espacio libre de singular importancia, obtenible por compensación de las importantes densidades situadas en otros puntos de la misma área de actuación. Esta densidad relativamente alta aparece como necesaria para generar el tipo de actividades que caracterizan a los espacios centrales (comerciales, terciarias, etc.).



La "Rambla de Mar", se propone como nuevo eje de enlace con los barrios marítimos (Barri de Pescadors, ...).
 Supone un eje cívico fundamental para la consolidación del nuevo modelo urbano, donde la jerarquización y especialización de las vías contrasta con el modelo indife-

renciado contenido en el plan vigente. Esta vía se ofrece como un eje con prioridad peatonal, abierto a las perspectivas sobre el mar y los barrios marítimos de El Campello.

El Plan propone, por otro lado, un tipo de crecimiento urbano que recoja los desarrollos en "arrabal", basados en los ejes viarios históricos y prevea otros que den coherencia al modelo.

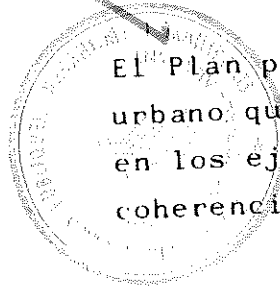
De esta forma, la consolidación del Raval de Santa Teresa, al Sur, y el eje cívico hacia la illeta, constituyen dos ejemplos de ésta propuesta. Este último se plantea como el soporte de un desarrollo urbano que enlace el centro de la ciudad con la illeta. Esta, se propone como resolución del eje citado pero también como elemento de conclusión del paseo marítimo. Se enfatiza su carácter de elemento singular, de mirador sobre el mar, equipado con dotaciones culturales compatibles con su carácter de protección arqueológica y potenciadoras de su papel referencial y simbólico en El Campello.

Se plantea una red viaria básica articulada y segregada, mediante las vías se articulan con las otras que se citan, formando, en sentido N-S, las siguientes:

- Carretera A-191 (carretera de Prieto)
- Avenida del Ferrocarril.
- Ramón y Cajal-Desemparados.
- Calvo Sotelo.
- Trazado actual de la N-332

Dichas vías son atravesadas, en sentido E-O por las siguientes:

- Vía de margen o ribera del Riu Sec.
- Prolongación tramo Avda. de Alcoi.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
TRANSPORTE EN SESION DEL 30 JUL. 1956



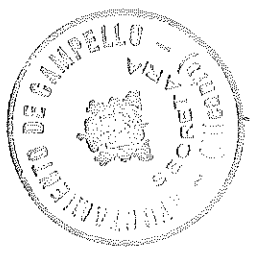
- Avenida de Alcoi.
- Rambla de Mar.
- Vial de nueva creación.
- Ruperto Chapí y prolongación.
- Carretera d'Aigües de Bussot.

El conjunto de todas ellas forma un modelo de tráfico - complejo y muy desarrollado de vias que entrelazan y recorren los diferentes espacios existentes y que se proponen.

LA PROPUESTA DE ESPACIO INDUSTRIAL.

Consecuentemente con la voluntad de que el Campello pueda tender hacia un mayor equilibrio de las bases económicas en que sustenta su desarrollo, se propone una cierta política de creación de suelo industrial cualificado.

Las condiciones para una significativa reindustrialización del término existen. Adecuadas comunicaciones, oferta de mano de obra comarcal, calidad de vida apetecible para cuadros y técnicos, etc., son elementos que configuran la imagen de un tipo de industria de alto valor de implantación, especialmente de transformación, electrónica, almacenaje, ventas, etc. Son las comunmente conocidas como industrias escaparate. Por ello se ha propuesto como emplazamiento óptimo la franja de suelo junto a la carretera N-332.



La propuesta concreta de suelo industrial se desglosa en los siguientes elementos:

- Poligono industrial (suelo U.P.) como consolidación del polígono del Mesell.
- Reconocimiento del suelo industrial existente como suelo urbano.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 5 O JUL. 1986



- Creación de una franja de suelo urbano industrial a lo largo de la N-332, siguiendo la tendencia espontánea actual.

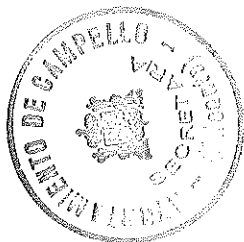
De esta forma, el espacio industrial aparece como diferenciado de los tejidos residenciales, no interfiriéndolos, aunque formen parte, de manera evidente, del mismo modelo de implantación territorial.

LA COSTA NORTE.

A partir del barranco del Mesell, el territorio adquiere condiciones físicas diferentes, que requieren un tratamiento urbanístico específico. La estratificación topográfica, la práctica ausencia de playas, las dificultades en introducir elementos de conexión en las áreas urbanizadas, y, especialmente, el alto grado de consolidación de la urbanización y la edificación, determinan en gran manera las propuestas.

La propuesta general consiste en consolidar la oferta de suelo para usos residenciales turísticos a partir de las urbanizaciones en marcha que se adaptan y corrigen y se completan.

Los problemas básicos de éstas urbanizaciones son la -- falta de accesibilidad, de infraestructura, de nivel de urbanización y de servicios.



Se propone reforzar el papel de apoyo de la N-332 como modelo de acceso, mejorando las conexiones con ésta vía caracterizando algunas vías de la red existente (completándolas en algún caso) para conseguir una red interior aceptable. De otro lado, se propone establecer el nivel de dotaciones y espacios libres que deberá obtenerse a través del desarrollo de operaciones de re-urbanización y adquisición de suelo a través del sistema de coopera-

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1966



ción.

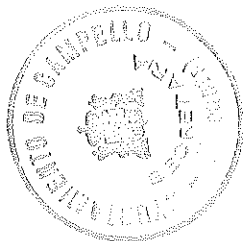
El suelo Urbanizable Programado deberá servir, también, para resolver algunos problemas de frontera del suelo urbano.

La propuesta consiste, pues, en consolidar el actual modelo de implantación, elevando los niveles de cesión y de urbanización vial para acercarlos, en la medida que el alto grado de consolidación urbana lo permita, a los que deberían tener por asimilación al Suelo Urbanizable.

EL SUELO NO URBANIZABLE.

Los usos no urbanos consolidados en el término de El Campello no son muy significativos cuantitativamente, aunque si lo son desde el punto de vista estructural, dada la significación de los usos primarios existentes, cuyo mantenimiento y extensión se considera un objetivo prioritario.

Así se establecen áreas de protección de los usos agrícolas existentes en las áreas lindantes con el término de Sant Joan, donde en las amplias vegas de los barrancos que definen la especial geomorfología del territorio se cultiva intensivamente el tomate, junto con explotaciones de frutales.



Las áreas forestales, objeto de protección, son poco significativas. Son más importantes, en éste sentido, desde el punto de vista de la propuesta urbanística, las áreas de protección forestal, de situación estratégica a lo largo de la N-332 o en áreas protegidas vinculadas al uso urbano.

Las medidas específicas de protección del suelo no urbanizable que se proponen en el Plan se contienen en el capítulo IX de las Normas del mismo.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

4.4. EL PLAN, EN LAS DISTINTAS AREAS DEL MUNICIPIO

MUTXAVISTA SUR.

La propuesta, como se ha dicho, consiste en completar, ordenándola, la malla ortogonal producida a través de ordenaciones aisladas reguladas por normas y planeamientos anteriores.

Se propone permitir el cambio tipológico en las dos primeras líneas de edificación, consolidando en el resto la residencia de baja densidad en el suelo urbano, y de baja-media en el urbanizable.

En el suelo Urbanizable, el Plan define detalladamente la vialidad y sistemas generales, con el fin de asegurar que el desarrollo del planeamiento no comprometerá la coherencia de la estructura propuesta.

Los elementos vertebradores del conjunto son las vías-rambla concebidas como espacios-canal coincidentes con la función de espacio libre dinámico, que a su vez "riega" y alimenta los demás espacios libres y conecta con el sistema dotaciones públicas.

El elemento esencial de éste conjunto es el vial central de Mutxavista que, enlazando con el casco de la población supone el nexo o eje equipado entre aquel y las ordenaciones de la costa hasta el término de Alacant.

MUTXAVISTA CENTRAL

La pieza esencial de éste "tramo" de costa lo constituye el sector "Las Lanzas", cuya dimensión y significado condicionan la ordenación de todo el conjunto.

Se incluye, asimismo, con consideración de Suelo U.P., el área de "Villa Marco", cuya particularidad más notable es la de incluir la propuesta de parque municipal más importante de todo Mutxavista.



ACORDADO POR COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1936

La red viaria del sector se articula alrededor de la vía-rambla central, que cumple una función más jerárquica que en sector Sur antes descrito.

Se mantiene, asimismo, el carácter de baja densidad del sector, consolidando el cambio topológico producido en la primera línea del frente marítimo. Es en éste sector donde se prevé, también, la más importante reserva de suelo urbanizable, apoyando la revalorización de la "fachada trasera" de Mutxavista que pueda producir el hipotético traslado del trenet.

El elemento infraestructural más importante de ésta zona lo constituye el acceso desde la N-332 hasta el mar, permitiendo el enlace con la carretera hasta Xixona y resolviendo así una importante reivindicación comarcal.

MUTXAVISTA NORTE.

Abarca sectores muy desarrollados (Finca Eduardo, Finca Campello, La Mezquita) y otros con procesos muy heterogéneos o con implantaciones muy singulares (Salesianos, etc.).

La situación descrita ha sido favorecida por un territorio donde se reflejan las primeras dificultades orográficas del terreno, ante la vecindad del Riu Sec.

Asimismo, la costa aparece como la menos dotada de toda la franja de Mutxavista, en cuanto a playas e instalaciones.

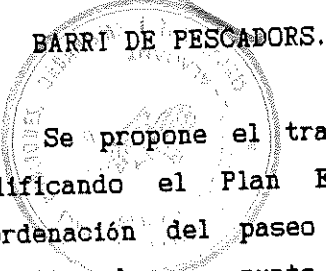
La propuesta del Plan es en el sentido, precisamente, de convertir éste sector en una importante rótula equipada fuertemente, al servicio de Mutxavista y del Pueblo.

Ello, acompañado de la necesidad de dotar a la costa de singulares dotaciones marítimas, por ser el punto de máxima accesibilidad, tanto en ferrocarril como en tráfico rodado o peatonal.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 13 JUL. 1986

El traslado del trenet, por supuesto, podría ser un elemento determinante de la recualificación del sector, acompañando la creación de tejidos urbanos intersticiales de consolidación de la trama urbana y de la creación de un área de dotaciones al servicio específico de las actividades de ocio.



BARRI DE PESCADORS.

Se propone el tratamiento como suelo urbano de actuación directa, modificando el Plan Especial vigente para la zona. Se propone la reordenación del paseo marítimo, prolongándolo hacia el norte, con la creación de un punto singular de cambio de sección integrando el promontorio existente al final del tramo construido.

NUCLEO CENTRAL

Se propone el mantenimiento estricto de la actual trama viaria, suprimiendo innecesarias afectaciones por ensanchamiento de la sección de las vías.

Las actuaciones más significativas se sitúan en la franja de borde, con la ampliación de las dotaciones existentes (escolar y deportiva).

COLONIA TRINIDAD Y CARRER LLAURADORS.

Mantenimiento de las actuales características físicas.

Reequipamiento perimetral, con la creación de una franja edificable de enlace con el tronco de la población. Gradual transición de la edificación hacia el Suelo N.U.

DESARROLLOS URBANOS DEL PLA BARRAQUES.

La zona se ha ordenado por medio de una importante reserva de suelo urbanizable no programado, con una organización estructural definida y



desarrollada desde el Plan para conseguir que no se distorsione el esquema global.

El elemento común de la propuesta es la sistematización de los espacios libres como ejes de penetración hacia el mar, articuladores de desarrollos mediante tipos edificatorios de alta significación urbana.

Además, la estructura viaria se ha imbricado con la del pueblo, con el fin de reducir la existencia de discontinuidades en las tramas.

Las áreas edificables se han dispuesto con la intencionalidad de crear una fachada al río, mediante una vía de borde que además enlaza con la N-332.

AREA DE LA CASA NOVA.

Previsión de crecimiento de baja densidad apoyado en la N-332 y adaptado a las sugerencias y condicionantes físicos del territorio, organizándolo alrededor de un importante espacio libre central.

BARRIO DE LA ILLETA Y DEL LLOP MARI.

Al margen de la protección arqueológica y paisajística de la illeta, se propone la creación de un significativo parque litoral en la illeta, como resolución de los recorridos ambientales (paseo marítimo, etc.) creados y como vertebración de los desarrollos turísticos de media densidad, enlazados con el núcleo central del pueblo mediante una importante penetración de verde público.

LA COVETA FUMADA.

Constituida por la urbanización "Amerador" (sin P.P. aprobado) y por las tres fases del P.P. "Coveta Fumá". Es objeto en el Plan de un tratamiento unitario, en base a la delimitación de Unidad de Actuación cuyos objetivos



APROBADA POR LA COMISION PROVISORIA DE URBANISMO EN SESION DEL 30 JUNIO 1986

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

- Conseguir un nivel adecuado de urbanización vial.
- Alcanzar un nivel de equipamiento mínimo aceptable.
- Introducir mejoras puntuales en los elementos de -
la estructura general, principalmente la vialidad -
básica.


LLOMES DE REIXES.

El Plan propone la re-urbanización y reequipamiento del sector constituido por las diversas fases y modificaciones parciales de que ha sido objeto el Plan Parcial "Virgen de la Merced", cuya ejecución, por lo demás, ha visto distorsionar gravemente las propuestas de aquel plan.

VENTA LLANUSSA.

Con el mismo criterio que en los casos anteriores, se propone un tratamiento unitario del sector, constituido por los ámbitos de los planes parciales "Monte Lanuza" y Venta Lanuza.

El suelo correspondiente a las distintas fases se sitúa dentro de unidades de actuación que garanticen el correcto desarrollo de la urbanización pendiente.



495. EL TRATAMIENTO DEL SUELO URBANO

Las especiales características del desarrollo urbano de El Campello, hacen que el suelo urbano deba tener una especial significación. Ello es motivado por el hecho de la dispersión y fragmentación de éste suelo, donde existen, además, importantes áreas intersticiales aptas para recibir edificación y, por la misma razón, susceptibles de ser reordenadas y de generar suelo de cesión para dotaciones y espacios libres en las zonas más degradadas.

Por estas razones, y por la flexibilidad que el suelo urbano permite ante la gestión del Plan, se ha delimitado el perímetro de dicho suelo con

critério amplio, aunque introduciendo los mecanismos que garanticen la consecución de los fines sociales derivados de la ejecución del planeamiento recogidos por la Ley.

El suelo urbano, en el Plan tiene dos tipos de tratamiento distinto:

- Suelo de actuación directa, en los casos en que la ordenación no plantea problemas ni aparecen necesidades de reequipamiento.
- Suelo incluido en el ámbito de Unidades de Actuación en Suelo Urbano, sin mediar nueva ordenación, con el fin exclusivo de obtener suelos de cesión mediante compensaciones de edificabilidad.

El Plan General define, además, las Actuaciones Aisladas en Suelo Urbano (A.A.S.U.) necesarias para la correcta ejecución de las propuestas urbanísticas, para que puedan ser incluidas dentro de los Programas de Actuación del Plan General.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
U.T. 1500 EN SESION DEL 30 JUL. 1986

DESCRIPCION DE LAS UNIDADES DE ACTUACION EN SUELO URBANO

U.A.1 Pieza urbana de tamaño pequeño, con una parte calificada como zona 14c, capaz de compensar la cesión de un aparcamiento público, de clave V1. Enclavada en la esquina de Isaac Peral y Benavente.

U.A.2 Pieza de tamaño pequeño-medio y de forma sensiblemente triangular, apoyada en las calles Sorolla, Murillo y sin nombre. Calificación mayoritaria de 14c, con cesión obligatoria de una franja de Pc.

U.A.3 Pieza junto a la anterior, separada de ella por la calle de Sorolla. Una unidad de zona 14c, debe compensar la cesión de otra de menor tamaño calificada como espacio libre público.

U.A.4 Situada entre la carretera A-191 y la línea del ferrocarril de Alacant a Dénia. Consiste, como las anteriores, en una unidad de zona 14c y otra de suelo verde de cesión.

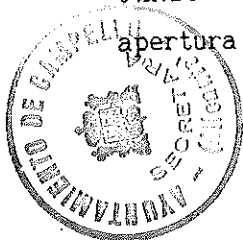
U.A.5 Pieza de terreno de forma triangular entre la carretera A-191 y la Z.M.T., consistentes también en piezas de zona 14c, y de respectivos espacios públicos de cesión, en éste caso junto a la línea marítima.

U.A.8 y U.A.9 Abarcan entre ambas unidades el suelo situado entre la carretera A-191, el trenet y el Riu Sec, en la zona de los Salesianos. Disponen de una calificación específica para este sector.

U.A.11 Pieza de terreno de tamaño pequeño para compensar la cesión de una pieza verde con otra zona de clave 16.

U.A.12 y U.A.13 Consisten en la más importante actuación en el suelo urbano. Abarcan los terrenos situados entre la línea del F.C., y el barri de Pescadors. El Plan General señala importantes reservas para uso de espacios libres, compensables con los demás suelos calificados como zona 16 o 14c.

U.A.14 Unidad de Actuación de pequeño tamaño destinado a compensar la apertura de la calle Alicante hacia la carretera N-332.



U.A.12 y U.A.13 Consisten en la más importante actuación en el suelo urbano. Abarcan los terrenos situados entre la línea del F.C., y el barrio de Pescadors. El Plan General señala importantes reservas para uso de espacios libres, compensables con los demás suelos calificados como zona 16 o 14c.

U.A.14 Unidad de Actuación de pequeño tamaño destinado a compensar la apertura de la calle Alicante hacia la carretera N-332.

U.A.15 Unidad de pequeño tamaño junto a la línea del F.C., de Alacant a Dénia en la que una pequeña unidad de zona 14c compensa la cesión de otra de jardín urbano.

U.A.16 Corresponde a la totalidad del suelo urbano del sector "Coveta Fumada" donde se pretende obtener, a través de la aplicación del sistema de cooperación, la correcta re-urbanización del área y la obtención de algunos espacios para usos públicos.

U.A.17 y U.A.21 Corresponde a las dos fases del Plan Parcial Virgen de la Merced. Se plantean los mismos objetivos que en la U.A. anterior.

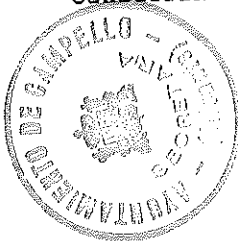
U.A.18,19 y 20 Corresponde a las diversas fases del Plan Parcial Venta Lanuza. Idénticos objetivos que en las U.A., anteriores.

4.6. EL DESARROLLO URBANISTICO EN LAS NUEVAS ORDENACIONES.

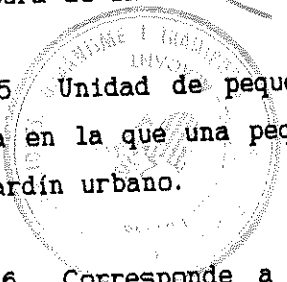
El suelo urbanizable es aquel que ha de permitir consolidar y extender el desarrollo urbano, en función de las necesidades actuales y previstas en el periodo de validez del Plan General.

El suelo urbanizable programado es aquel que se considera necesario para el periodo de programación del Plan.

La división en sectores se ha realizado en función de los objetivos globales del planeamiento, completando en unos casos las ordenaciones no consolidadas o deterioradas (Mutxavista, por ejemplo), o bien señalando



APROBADO POR LA COMISION MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA EN SESION DEL 10/11/86



directrices donde se ha propuesto que se verifiquen los futuros crecimientos.

El suelo Urbanizable No Programado es aquel que se presume pueda ser necesario fuera del primer cuatrienio, a pesar de que sea factible desarrollar este suelo antes de este periodo a través de P.A.U., (Programas de Actuación Urbanística), con la única diferencia de mayores cesiones y cargas para los propietarios que no deseen esperar la inclusión en el Programa.

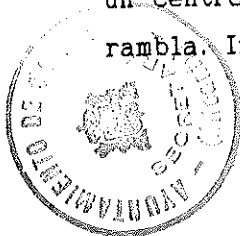
La delimitación del Suelo Urbanizable (programado o no programado) se ha hecho con el criterio de que no fuese excluido ningún sector perteneciente a Planes Parciales aprobados, aunque no ejecutados. En algunos casos concretos partes de éstos sectores son constreñidos a redactar un nuevo Plan Parcial de acuerdo con las directrices del P.G. En todos los casos dichos planeamientos anteriores están fuera de plazos de ejecución y han perdido, por lo tanto, el derecho a hipotéticas indemnizaciones.

El dimensionado del suelo U.P., y U.N.P., es amplio, calculado de forma laxa sobre las previsiones más optimistas de desarrollo urbano, como se puede ver en el resumen numérico incluido al final de ésta memoria.

DESCRIPCION DE LOS SECTORES

SECTOR U.P.1 Pieza que reconstruye el tejido viario del sector más al Sur de Mutxavista. Implantación en base a tipologías de media densidad. Los elementos estructurantes son un importante espacio verde central y las vías rodadas con cosido perfecto de la ordenación propuesta con la trama existente.

SECTOR U.P.2 Idénticos criterios tipológicos y de red viaria. Incorpora un elemento viario "diagonal" como elemento central de la trama, con un importante espacio libre que, a la vez que señala el emplazamiento de un centro comercial y de dotaciones, resuelve el cambio de dirección de la rambla. Incluido en el primer cuatrienio.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANIZACION DEL 10 JUL 1956

SECTOR U.P.3 Corresponde aproximadamente con el ámbito del proyecto de Plan Parcial Villa Marco con tramitación iniciada pero no completada.

SECTOR U.P.4 Corresponde al área situada entre el vial central de Mutxavista, y el ferrocarril de Alacant a Dènia, junto al sector de Las Lanzas, se prevé un uso mayoritario de vivienda de media densidad.

SECTOR U.P.5 Sector de forma trapezoidal situado en la confluencia de la carretera N-332 y la prolongación de Ausias March. Media densidad de viviendas.

SECTOR U.P.6 Sector de alta densidad de viviendas en la zona de Pla Barraques, entre el límite del suelo urbano, Ausias March y la línea del F.C. de Alacant a Dènia.

SECTOR U.P.7 Situado entre Colonia Trinidad y la Autopista A-7. Calificación mayoritaria de vivienda de baja densidad.

SECTOR U.P.8 Corresponde al área situada entre el Barranquet y el ferrocarril de Alacant a Dènia. Se prevé un uso mayoritario de residencia de baja densidad.

SECTOR U.P.10 Corresponde a la pieza delimitada por la urbanización "Llop Mari", "els Xinos", el ferrocarril y la nueva línea costera. Residencial de baja densidad.

SECTOR U.P.11 Sector de carácter industrial que amplía el polígono Mesell.

SECTOR U.P.12 y SECTOR U.P.13 Corresponden a ampliaciones de la urbanización "Coveta Fumada". Residencial de media densidad.

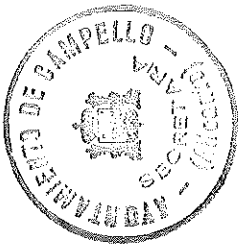
SECTOR U.P.14 Corresponde a la pieza de terreno situada entre "els Banyets", el ferrocarril y el barranco del Ameraor. Baja densidad.



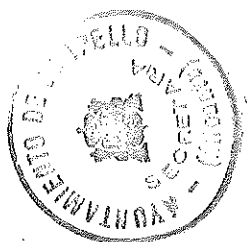
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
DESARROLLO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



5. DATOS NUMERICOS DEL PLAN GENERAL



RESUMEN GENERAL		
REGIMEN DE SUELO	SUPERFICIE	POTENCIAL
Suelo Urbano	6.994.451	89.515
S. Urbanizable en Ejecución	777.697	16.214
S. Urbanizable Programado	1.466.839	13.132
S. Urbanizable No Programado	1.793.832	10.417
S. No Urbanizable	43.437.181	3.970
TOTAL	54.470.000	133.248



SUELO URBANO			
SISTEMAS		SUPERFICIE	
TOTAL SISTEMAS		2.615.544	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Edificación en Manzana Cerrada	11	413.767	33.101
Edificación en hilera	12	86.600	2.423
Edif. unifamiliar aislada	13	2.410.004	14.460
Plurifamiliar abierta	14	221.219	5.373
Plurifamiliar abierta esp.	14b	54.130	1.952
Plurifamiliar abierta	14c	73.867	3.104
Plurifamiliar abierta esp.	14d	52.350	2.092
Plurifamiliar abierta esp.	14e	6.320	252
Ordenación anterior subzona -a	15a	319.658	17.990
Ordenación anterior subzona -b	15b	397.817	15.912
Comercial, Terciario y Vvda.	16	71.415	2.856
Industrial	17	187.910	-
Industrial trans, uso	17p	13.640	-
Campamentos de turismo	Ec	9.240	-
Dotaciones turísticas priv.	E3	10.970	-
TOTAL ZONAS		4.328.907	89.515
TOTAL SUELO URBANO		6.944.451	89.515



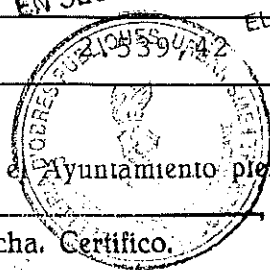


UNIDAD DE ACTUACION Nº 1. DE NUEVA DELIMITACION.

SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE M2.	%
Viabilidad Aparc.-Jardín	V1	1.279,24	52,91
Viabilidad Vial propiamente dicho.	V	85,76	0,85
TOTAL SISTEMAS		1.365,00	53,76

ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14 c	1.174,42	46,24
TOTAL ZONA		1.174,42	46,24
TOTAL U.A.		2.539,42	100

**APROBADO POR LA COMISION
TERRITORIAL DE URBANISMO
EN SESION DE 15 JUN 1990**



DILIGENCIA: Aprobado por el Ayuntamiento pleno
unánimemente
sesión del día de la fecha. Certifico.
Campello, 25 ABR 1990

El Secretario.



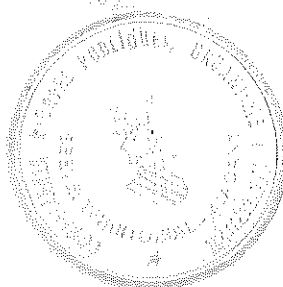
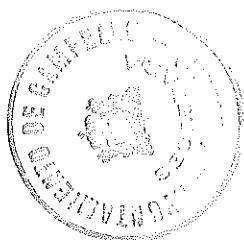
VER MOD. P.
11.618/50

COMISION PROVINCIAL DE
 DEL 5 0 JUL. 1986

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.2	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc.	3.400	29,61
Vialidad	V.	1.200	10,45
TOTAL SISTEMAS		4.600	40,06
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14c.	6.880	60,00
TOTAL ZONAS		6.880	59,93
TOTAL U.A.		11.480	100



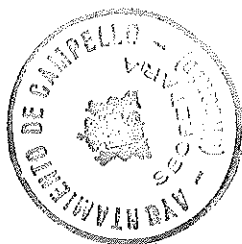
UNIDAD DE ACTUACION		U.A.3	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc.	2.520	25,30
Vialidad	V.	502	5,04
Protección Sistemas	S	1.458	14,63
TOTAL SISTEMAS		4.480	44,7
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliaie abierta	14c.	5.480	50,40
TOTAL ZONAS		5.480	50,40
TOTAL U.A.		9.960	100



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE URBANISMO EN SESION DEL 03 JUL. 1986

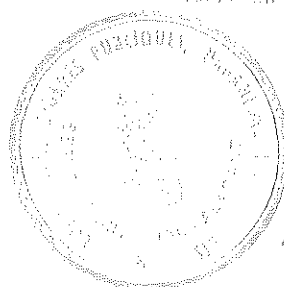
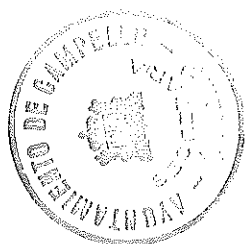
UNIDAD DE ACTUACION		U.A.4.	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pe.	3.320	26,14
Vialidad	V.	360	2,83
Protección Sistemas	S.	1.260	9,92
TOTAL SISTEMAS		4.940	38,89
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14c.	7.760	61,10
TOTAL ZONAS		7.760	61,10
TOTAL U.A.		12.700	100

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1956



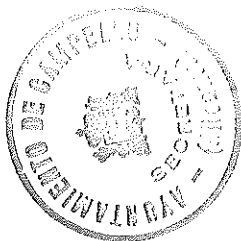
UNIDAD DE ACTUACION		U.A.5.	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc.	6.088	67,64
TOTAL SISTEMAS		6.088	67,64
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14c.	2.912	32,35
TOTAL ZONAS		2.912	32,35
TOTAL U.A.		9.000	100

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 DELEGADOS EN SESION DEL 30 JUL. 1986



[Handwritten signature]

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.6	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc.	3.960	40,90
TOTAL SISTEMAS		3.960	40,90
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14c.	5.720	59,09
TOTAL ZONAS		5.720	59,09
TOTAL U.A.		9.680	100



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

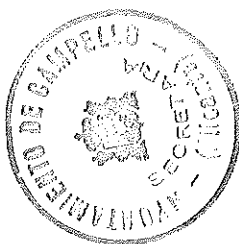
[Handwritten signature]

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.7	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc	3.040	27,83
TOTAL SISTEMAS		3.040	27,83

ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14c.	7.880	72,16
TOTAL ZONAS		7.880	72,16

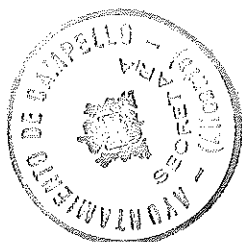
TOTAL U.A.		10.920	100
------------	--	--------	-----

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 U JUL. 1986



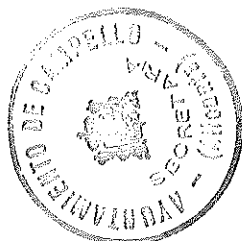
UNIDAD DE ACTUACION		U.A.8	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc	16.580	23,05
Vialidad	V	10.510	14,61
TOTAL SISTEMAS		27.090	37,66
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta esp	14d.	44.830	62,33
TOTAL ZONAS		44.830	62,33
TOTAL U.A.		71.920	100

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 INGENIERIA EN SERION DEL 30 JUL. 1986



[Handwritten signature]

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.9	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc	8.650	47,63
Vialidad	V.	1.990	10,95
TOTAL SISTEMAS		10.640	58,59
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta esp.	14d.	7.520	41,40
TOTAL ZONAS		7.520	41,40
TOTAL U.A.		18.160	100



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 3 D JUL. 1986



[Handwritten signature]

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.11	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	P	2.280	30,00
TOTAL SISTEMAS		2.280	30,00

ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Comercial, Terciario y S-			
Servicios	16	5.320	70,00
TOTAL ZONAS		5.320	70,00

TOTAL U.A.		7.600	100
------------	--	-------	-----



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



UNIDAD DE ACTUACION		U.A.12	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Vialidad	V.	6.886	24,21
Dotaciones públicas	E2.	9.871	34,71
TOTAL SISTEMAS		16.757	58,92
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Comercial, Terciario y --	16	11.680	41,07
Servicios			
TOTAL ZONAS		11.680	41,07
TOTAL U.A.		28.437	100



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL
 DE SEGURIDAD EN SESION DEL 30 JUL. 1986

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.13	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc.	22.765	26,55
Vialidad	V.	23.395	27,29
Espacios públicos	P	4.780	5,57
TOTAL SISTEMAS		50.940	59,42
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Plurifamiliar abierta	14c.	34.780	40,57
TOTAL ZONAS		34.780	40,57
TOTAL U.A.		85.720	100



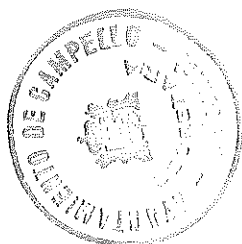
APROBADO POR LA COMISIÓN PROVINCIAL DE URBANISMO EN SESION DEL 3 DE JUL. 1986



UNIDAD DE ACTUACION U.A.14			
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Vialidad	V.	947	35,06
TOTAL SISTEMAS		947	35,06

ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Edif. en manzana cerrada	11a.	1.754	64,93
TOTAL ZONAS		1.754	64,93

TOTAL U.A.		2.701	100
------------	--	-------	-----

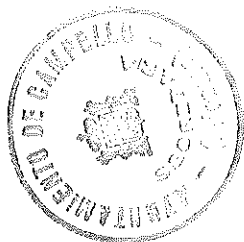


VER MOD.
8.917/50



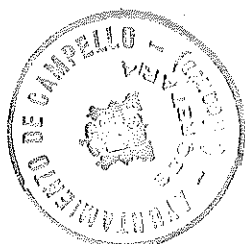
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.15	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	Pc.	690	20,29
Vialidad	V.	1.900	55,88
TOTAL SISTEMAS		2.590	76,17
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Edi. plurifamiliar abierta	14c.	810	23,82
TOTAL ZONAS		810	23,82
TOTAL U.A.		3.400	100

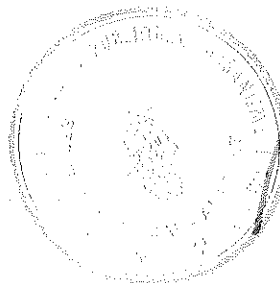


APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URB - 1130 EN SESION DEL 30 JUL. 1986

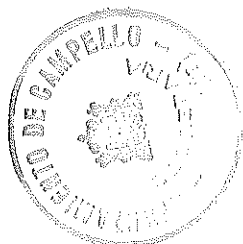
UNIDAD DE ACTUACION		U.A.16	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Ferroviano	F.	32.745	2,46
Dotaciones públicas	E2.	36.160	2,72
Espacios libres públicos	P.	164.538	12,40
Vialidad	V.	137.741	10,38
Protección de Sistemas	S.	280	0,02
Dotaciones públicas	E1	1.320	0,09
TOTAL SISTEMAS		372.784	28,10
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Dotaciones turísticas pri.	E3.	4.090	0,30
Edif. unifamiliar aislada	13	929.768	70,09
Ordenación anterior	15b.	14.090	1,06
Comercial, terciario y V&a	16	5.740	0,43
TOTAL ZONAS		953.688	71,89
TOTAL U.A.		1.326.472	100



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



UNIDAD DE ACTUACION		U.A.17	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Torrentes y Rieras	T.	21.708	4,03
Espacios libres públicos	P.	133.922	24,87
Ferroviario	F.	7.209	1,33
Viario	V.	67.241	12,48
Dotaciones públicas	E2.	23.440	4,35
TOTAL SISTEMAS		253.520	47,08
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Ed. unifamiliar aislada	13	218.967	40,66
Ordenación anterior	15b.	42.740	7,93
Edificación en hilera	12b.	11.100	2,06
Comercial, Terciario y Vvda	16	12.120	2,25
TOTAL ZONAS		284.927	52,91
TOTAL U.A.		538.447	100

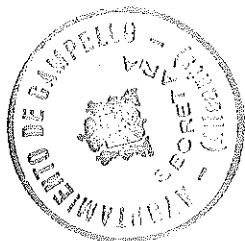


[Handwritten signature]

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 5 D JUL. 1986

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.18	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Ferroviano	F*	2.196	2,33
Espacios libres públicos	P.	6.560	6,98
Protección de Sistemas	S.	1.720	1,83
Viario	V.	17.347	18,47
TOTAL SISTEMAS		27.823	29,63
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Edif. unifamiliar aislada	13.	61.937	65,96
Ordenación anterior	15b.	4.140	4,40
TOTAL ZONAS		66.077	70,36
TOTAL U.A.		93.900	100

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 U.P.A. EN SESION DEL 5 O JUL. 1985



[Handwritten signature]

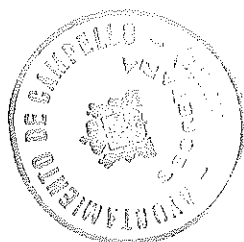
UNIDAD DE ACTUACION		U.A.19	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	P.	15.770	10,08
Ferroviano	F.	4.787	3,06
Viario	V.	23.940	15,31
TOTAL SISTEMAS		44.497	28,46
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Edif. unifamiliar aislada	13	111.823	71,53
TOTAL ZONAS		111.823	71,53
TOTAL U.A.		156.320	100



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL
 EN SU SESION DEL 30 JUL. 1986

UNIDAD DE ACTUACION		U.A.20	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Viario	V.	44.817	17,20
Espacios libres públicos	P.	46.210	17,73
Dotacions públicas	E2.	13.590	5,21
Ferroviano	F.	5.553	2,13
TOTAL SISTEMAS		110.170	42,28
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Edif. Unifamiliar aislada	13	143.400	55,04
Comercial, Terciario y Vda	16	6.960	2,67
TOTAL ZONAS		150.360	57,71
TOTAL U.A.		260.530	100

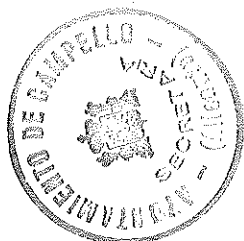
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL, 1986



UNIDAD DE ACTUACION		U.A.21	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Espacios libres públicos	P.	91.890	23,19
Ferrovionario	F.	1.430	0,36
Viario	V.	42.588	10,79
TOTAL SISTEMAS		135.908	34,30

ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	%
Edif. Unifamiliar aislada	13	16.200	4,08
Ordenación anterior	15a	230.055	58,06
Comercial, Terciadio y Vvda	16	14.035	3,54
TOTAL ZONAS		260.290	65,69

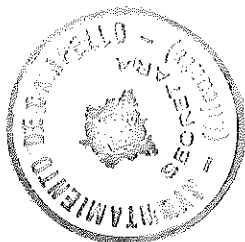
TOTAL U.A.		396.198	100
------------	--	---------	-----



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

[Handwritten signature]

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO			
SISTEMAS		SUPERFICIE	
TOTAL SISTEMAS		544.673	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	313.645	1.881
Residencial media densidad	22	510.849	10.024
Residencial alta densidad	23	34.382	1.029
Desarrollo Industrial	24	55.110	--
Comer., Terciario y Vivien.	26	8.180	198
TOTAL ZONAS		922.166	13.132
TOTAL S.U.P.		1.466.839	13.132



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 EN SESION DEL 30 JUL. 1926



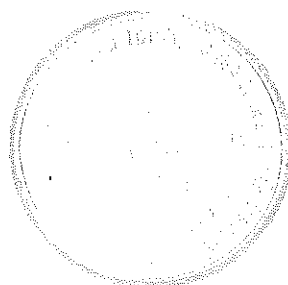
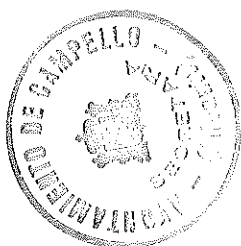
[Handwritten signature]

SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.1.	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Espacios libres públicos	P.	16.170	
Dotaciones públicas	E2.	15.860	
Viario	V.	22.956	
TOTAL SISTEMAS		54.986	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Zona Desarrollo Res. Media Densidad	22.	30.984	494
Centro Comercial, Terciario y Servicios	26.	1.590	40
TOTAL ZONAS		32.574	534
TOTAL SECTOR		87.560	534

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector 0,2163
 Techo total (m2) 18.947
 residencial 14.975
 industrial -
 terciario 874
 Potencial de viviendas 133,70 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 EN SESION DEL 30 JUL. 1986



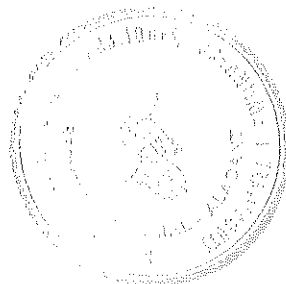
[Handwritten signature]

SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.2	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Espacios libres públicos	P.	9.010	
Dotaciones públicas	E2.	11.780	
Estacionamiento	V ₁ .	3.590	
Viario	V.	39.790	
TOTAL SISTEMAS		64.170	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial media densidad	22.	44.210	708
Comercial, Terciario y Ser <u>v</u> icios	26.	6.590	160
TOTAL ZONAS		50.800	868
TOTAL SECTOR		114.970	868

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,2802
Techo total (m2)	32.222
residencial	24.177
industrial	--
terciario	8.045
Potencial de viviendas	216 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE PLANEAMIENTO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



M

Sector de planeamiento U.P. 3

Sistemas	Clave	Superficie
Dotaciones públicas	E2.	20.080 m2
Espacios libres publicos	P.	43.536 m2
Protección de Sistemas	S.	16.362 m2
Viario PRINCIPAL 19.956 SECUNDARIO 22.620	V.	42.576 m2
Total Sistemas		122.554 m2

Zonas	Clave	Superficie	Potencial
Residencial media densidad	22	107.407 m2	
VIARIO SECUNDARIO		22.620 m2	
Total Zonas		130.027 m2	

Total Sector	122.554 + 107.407	229.961 m2
---------------------	----------------------	-------------------

Municipal

2011

4210
10.11
12500

115.2
118.2

243.380

Techo total m2

Residencial	58.512 m2	58.512
Terciario	13.003 m2	13.003
Total	71.515 m2	

Número de viviendas: $13,0027 \times 40 = 520,1$.-

473

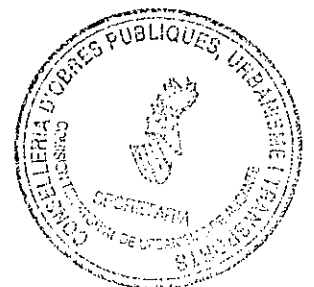
Municipal

sección del terreno la techo. Certificado

Campello, 27



VER MOD. P
PL-5/91-50



SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.4	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Espacios libres públicos	P.	22.350	
Viario	V.	14.946	
TOTAL SISTEMAS		37.296	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	8.080	48
Residencial media densidad	22	38.700	619
TOTAL ZONAS		46.780	667
TOTAL SECTOR		84.076	667

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,2858
Techo total (m2.)	24.032
residencial	20.162
industrial	--
terciario	3.870
Potencial de viviendas	167 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 DEPARTAMENTO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



[Handwritten signature]

SECTOR DE PLANEAMIENTO	U.P.5
------------------------	-------

SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE
Viario	V.	21.970
TOTAL SISTEMAS		21.970

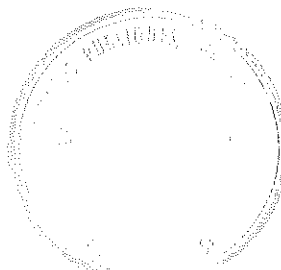
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial media densidad	22	33.370	533
TOTAL ZONAS		33.370	533

TOTAL SECTOR	55.340	533
---------------------	--------	-----

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,3316
Techo total (m2.)	18.353
residencial	15.016
industrial	--
terciario	3.337
Potencial de viviendas	133,48 Viv.

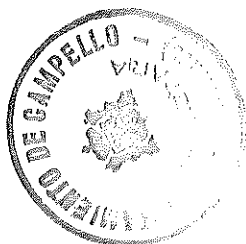
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.6	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Dotaciones públicas	E2.	12.698	
Ferrovionario	F.	1.232	
Espacios libres públicos	P.	13.040	
Viario	V.	17.248	
TOTAL SISTEMAS		44.218	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial alta densidad	23	34.382	1.031
TOTAL ZONAS		34.382	1.031
TOTAL SECTOR		78.600	1.031

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,4374
Techo total (m2)	34.381
residencial	27,505
industrial	--
terciario	6.876
Potencial de viviendas	257,86



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE URBANISMO EN SESION DEL 10 JUL. 1986

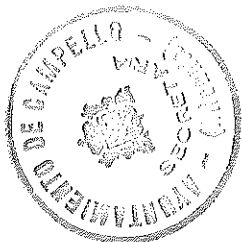
M

SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.7	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Espacios libres públicos	P	26.556	
Viario	V	3.250	
TOTAL SISTEMAS		29.806	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	31.080	186
TOTAL ZONAS		31.080	186
TOTAL SECTOR		60.886	186

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector 0,1735
 Techo total (m2.) 10.567
 residencial 10.567
 industrial --
 terciario --
 Potencial de viviendas 46,62 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 PLANEAMIENTO EN SESION DEL 30 JUL. 1985

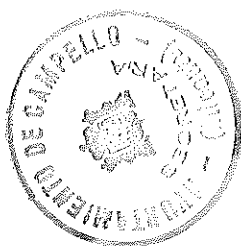


SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.8	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Ferroviario	F.	2.392	
Espacios libres públicos	P.	12.852	
Viario	V.	12.128	
TOTAL SISTEMAS		27.372	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	41.828	250
TOTAL ZONAS		41.828	250
TOTAL SECTOR		69.200	250

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,2055
Techo total (m2.)	14.221
residencial	14.221
industrial	--
terciario	--
Potencial de viviendas	62,74 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL, 1986

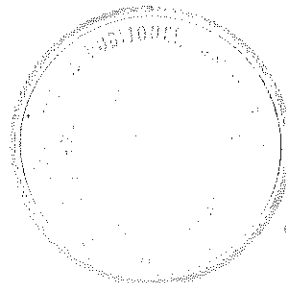
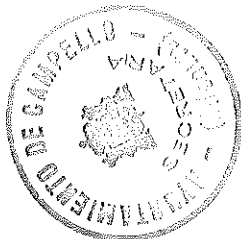


SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.10	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Espacios libres públicos	P.	13.920	
Ferrovionario	F.	1.787	
TOTAL SISTEMAS		15.707	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	53.140	318
TOTAL ZONAS		53.140	318
TOTAL SECTOR		68.847	318

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector 0,2624
 Techo total (m2.) 18.067
 residencial 18.067
 industrial --
 terciario --
 Potencial de viviendas 79,65 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE PLANEAMIENTO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



SECTOR DE PLANEAMIENTO		U.P.11	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Torrentes y Rieras	T.	15.700	
Viario	V.	4.350	
TOTAL SISTEMAS		20.050	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Desarrollo Industrial	24	55.110	--
TOTAL ZONAS		55.110	--
TOTAL SECTOR		75.160	--

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,4399
Techo residencial	33.066
residencial	--
industrial	33.066
terciario	--
Potencial de viviendas	--

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 U.P.11 EN SESION DEL 30 JUL, 1986



[Handwritten signature]

SECTOR DE PLANEAMIENTO		S.U.P.12	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Viario	V.	6.865	
TOTAL SISTEMAS		6.865	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial media densidad	22	161.415	2.582
TOTAL ZONAS		161.415	2.582
TOTAL SECTOR		168.280	2.582

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,5275
Techo total (m2)	88.777
residencial	72.636
industrial	--
terciario	16.141
Potencial de viviendas	645,66 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
DESARROLLO EN SESION DEL 10 JUL. 1986

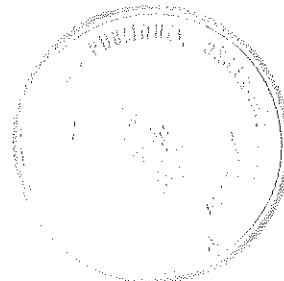


SECTOR DE PLANEAMIENTO		S.U.P.13	
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE	
Dotaciones públicas	E2.	34.900	
Espacios libres públicos	P.	8.980	
Viario	V.	12.800	
TOTAL SISTEMAS		56.680	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial media densidad	22	83.920	1.342
TOTAL ZONAS		83.920	1.342
TOTAL SECTOR		140.600	1.342

CARACTERISTICAS

Edificabilidad media del sector	0,3282
Techo total (m2.)	46.156
residencial	37.764
industrial	--
terciario	8.392
Potencial de viviendas	335,68 Viv.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL
 U. ... LA SESION DEL 30 JUL, 1986



[Handwritten signature]

SECTOR DE PLANEAMIENTO		S.U.P.14
------------------------	--	----------

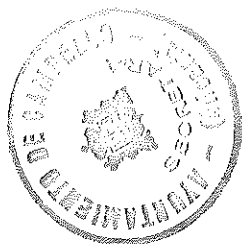
SISTEMAS	CLAVE	SUPERFICIE
Viario	V.	5.583
TOTAL SISTEMAS		5.583

ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	21.897	1.313
TOTAL ZONAS		21.897	1.313

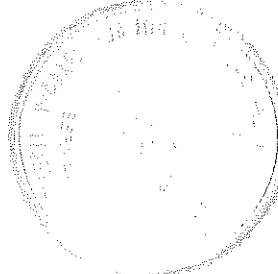
TOTAL SECTOR		27.480	1.313
--------------	--	--------	-------

CARACTERISTICAS

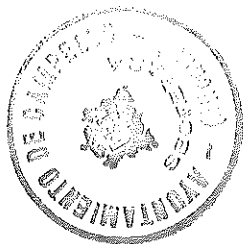
Edificabilidad media del sector	0,2709
Techo total (m2.)	7.445
residencial	7.445
industrial	--
terciario	--
Potencial de viviendas	32,84 Viv.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL
 LA BARRA, JUL. 30 JUL, 1981



SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO		S.U.N.P.	
SISTEMAS		SUPERFICIE	
TOTAL SISTEMAS		677.063	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad opcional	31	1.071.569	9.784
Residencial media densidad opcional	32	45.200	633
TOTAL ZONAS		1.116.769	10.417
TOTAL S.U.P.		1.793.832	10.417

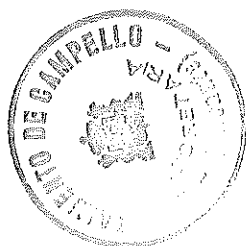


APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



[Handwritten signature]

RESUMEN SUELO URBANIZABLE		
SISTEMAS	SUPERFICIE	
En Urbanizable en Ejecución	209.625	
En Urbanizable Programado	510.333	
En Urbanizable No Programado	677.063	
TOTAL SISTEMAS	1.397.021	
ZONAS	SUPERFICIE	POTENCIAL
En Urbanizable en Ejecución	760.032	17.159
En Urbanizable Programado	764.546	12.339
En Urbanizable No Programado	1.116.769	10.417
TOTAL ZONAS	2.641.347	39.915
TOTAL SUELO URBANIZABLE	4.038.368	39.915

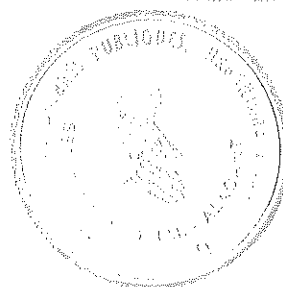
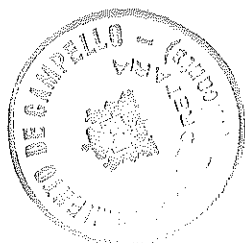


APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



[Handwritten signature]

SUELO URBANIZABLE TOTAL			
SISTEMAS		SUPERFICIE	
TOTAL SISTEMAS		1.397.021	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Residencial baja densidad	21	156.025	936
Residencial media densidad	22	510.849	10.024
Residencial alta densidad	23	34.382	1.029
Desarrollo Industrial	24	55.110	--
Ord. en curso de ejecución	25	760.032	17.159
Comercial, terciario y servicios	26	8.180	198
Residencial baja densidad opcional	31	1.071.569	9.784
Residencial media densidad opcional	32	45.200	633
TOTAL ZONAS		2.641.347	39.763
TOTAL SUELO URBANIZABLE		4.038.368	39.763



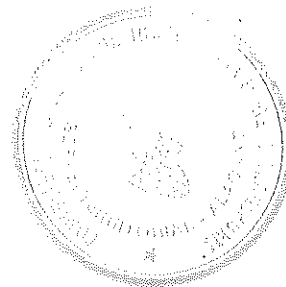
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL, 19...

[Handwritten signature]

SUELO NO URBANIZABLE			
SISTEMAS		SUPERFICIE	
TOTAL SISTEMAS		1.989.190	
ZONAS	CLAVE	SUPERFICIE	POTENCIAL
Protegido de Repoblación Forestal	41	1.575.000	--
Protegido de Interés Agrícola	42	4.951.000	497
Protegido de Interés Paisajístico	43	32.694.437	3.253
Rústico de Baja Productividad Agrícola	44	2.231.034	223
TOTAL ZONAS		41.451.471	3.973
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE		43.440.661	3.973



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
 10 JUL 1986



[Handwritten signature]



SISTEMAS

REGIMEN DEL SUELO	Viálidad (V)	Aparcamiento (V1)	Ferrovia-rio (F)	Parques y Jardines (P)		Dotaciones	
						(E 1)	(E 2)
Suelo Urbano	1.287.060	8.581	71.937	662.517	-	167.540	151.175
Suelo Urbanizable en Ejecución	89.864	-	6.792	24.009	-	-	17.510
Suelo Urbanizable Programado	233.997	3.590	9.387	164.978	-	-	95.318
Suelo Urbanizable No Programado	245.402	-	13.457	254.488	-	6.080	76.720
Suelo No Urbanizable	581.860	-	18.700	-	-	-	86.000
TOTAL	2.438.183	12.171	120.273	1.105.992	-	173.620	426.723

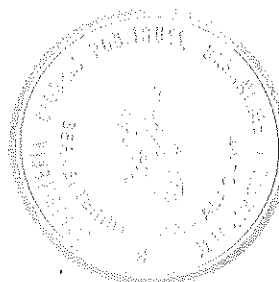
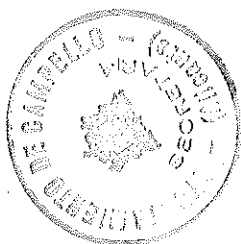
SISTEMAS

REGIMEN DEL SUELO	P.Arqueol. (A)	Cauces (T)	Protección Sistemas (S)	TOTAL	
Suelo Urbano	6.160	25.748	83.702	2.464.420	
Suelo Urbanizable en ejecución	-	43.346	4.912	186.433	
Suelo Urbanizable Programado	-	15.700	16.120	539.090	
Suelo urbanizable No Programado	-	810	67.696	664.653	
Suelo No Urbanizable	-	1.302.630	-	1.989.190	
TOTAL	6.160	1.388.234	172.430	5.843.786	

De los anteriores datos numéricos es posible extraer las siguientes conclusiones finales:

- a) El Plan General cumplimenta, en cuanto a su dimensionado, las determinaciones de la Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento. En efecto, el estandar de espacios libres se obtiene de dividir los 1.105.992 m². - de suelo para espacios libres por los 133.248 habitantes potenciales del P.G.O.U., de lo que resulta una cifra de 8,30, superior al mínimo establecido legalmente.
- b) El potencial total del Plan se sitúa dentro de los márgenes de flexibilidad adoptados como aceptables. El potencial de 133.248 habitantes no supera la mayoración de dos veces las previsiones de crecimiento en el periodo de vigencia del Plan General, lo que permite flexibilizar la oferta de suelo sin inflacionarla ni favorecer la especulación.
- c) Los datos demuestran, finalmente, el peso del suelo urbano dentro de las propuestas generales del Plan. En efecto, con un potencial de 89.515 habitantes, el suelo urbano sería capaz, por si solo, de absorber el crecimiento previsible de Campello en los próximos años.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986



6. JUSTIFICACION DE LOS PARAMETROS PARA EL CALCULO DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

Para la fijación del aprovechamiento medio del total del suelo urbanizable programado en el primer cuatrienio y de cada uno de los sectores en que la divide, según se determina en el artículo 30.b del Reglamento de Planeamiento se han determinado de acuerdo con el artículo 31 del citado Reglamento -- los siguientes coeficientes de zona y de sector que dan lugar al de homogeneización.

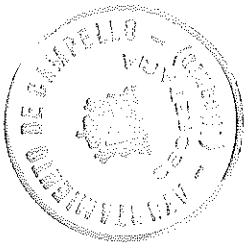
Sector	Zona	Coef.zona	Coef.sector	Coef.hom
U.P.1	Res.Media Densidad	0,9	1	0,9
	Comercial,Terciario	1		1
U.P.2	Resu.Media Densidad	0,9	1	0,9
	Comercial,Terciario	1		1
U.P.3	Res.Media Densidad	0,9	1	0,9
U.P.4	Res.Baja Densidad	1	1	1
	Res. Media Densidad	0,9		0,9
U.P.5	Res.Media Densidad	0,9	1	0,9
U.P.6	Res.Alta Densidad	0,9	1	0,9
U.P.7	Res.Baja Densidad	1	1	1
U.P.8	Res.Baja Densidad	1	1	1
U.P.9	Res.Baja Densidad	1	1	1
U.P.10	Res.Baja Densidad	1	1	1
U.P.11	Industrial	0,6	1	0,6
U.P.12	Res.Media Densidad	0,9	1	0,9
U.P.13	Res.Media Densidad	0,9	1	0,9
U.P.14	Res.Baja Dnesidad	1	1	1

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE PLANEAMIENTO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

Respecto al coeficiente de sector es necesario remarcar el hecho de que en todos los casos su valor es 1. Esto responde -- fundamentalmente a que cada una de las áreas es la más idonea y adecuada para el uso y la tipología asignada. Así mismo es de destacar que todos tienen una situación relativa respecto a la estructura general del Plan similar.

En relación a los coeficientes de zona los distintos valores

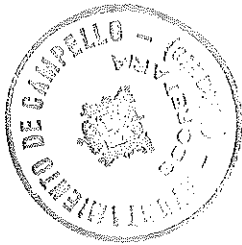
se han ajustado teniendo en cuenta la relación recíproca que se establece entre los usos y su localización territorial -- concreta, atendiendo fundamentalmente a la repercusión del - coste del suelo en el precio final del producto inmobiliario.



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
UPV 1983 EN SESION DEL 5 D JUL 1986



EQUIPO REDACTOR



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
EDUCACION EN SESION DEL 30 JUL. 1986



A handwritten signature in black ink, written over the right side of the second stamp.

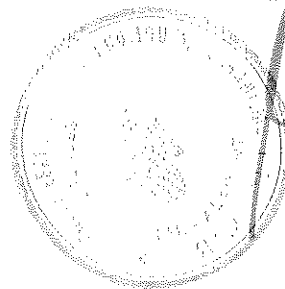
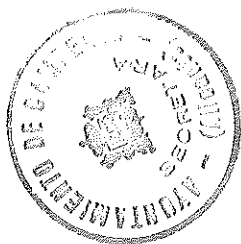
EQUIPO REDACTOR

Los trabajos de Revisión del P.G.O.U., han sido elaborados por el equipo de ESTUDI CIUTAT, con la siguiente composición:

Jordi Romero. Arquitecto. Director y Adjudicatario.
Marçal Tarragó. Economista. Co-Director.
Antoni Miralles. Arquitecto.

COLABORADORES.

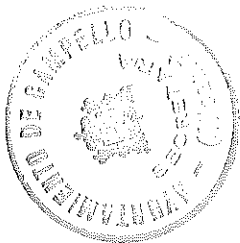
Manuel Fernández
Modest Baquedano
Mirora Roig
Jaume Guillamat
Sergi López-Grado
Montse Herranz
Montse Riba
Xavier Cantó
Ricardo Irles
Rosa Gil
Imma Barbal
Cristina Riverola



APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 30 JUL. 1986

ANEXO:

RELACION DE AREAS DE SUSPENSION DEL OTORGAMIENTO DE
LICENCIAS.

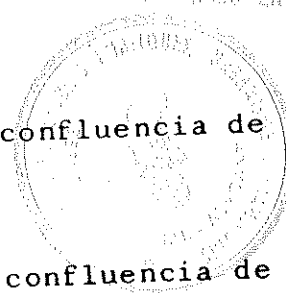
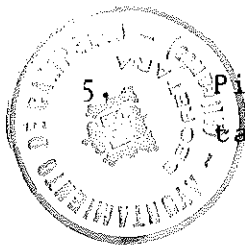


APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
URBANISMO EN SESION DEL 6 U JUL. 1986



La siguiente relación, que se corresponde con el plano a escala 1:5.000 donde se grafían sus perímetros precisos, contiene las áreas de suspensión del otorgamiento de licencias, de acuerdo con lo que especifica el artículo 8.1 del Real Decreto-Ley 16/1981 de Adaptación de Planes Generales, que modifica el art. 27.3 de la Ley del Suelo. La siguiente relación se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el citado art. 8.1 del R.D.L. 16/81.

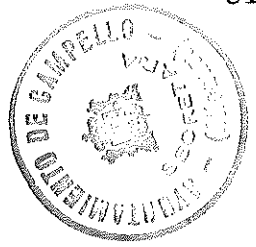
1. Pieza de terreno de forma triangular en calles Mallorca junto al límite del término municipal con Alicante.
2. Pieza de terreno limietada por término de Alicante, calle de Juan Ramón Jiménez. límite del proyectado sector UP-1 del P.G. revisado y prolongación de calle de Gran Canaria.
3. Pieza de terreno limitada por carretera de Benimagrell, unidad de zona de clave 13, calles de Gran Canaria, Hierro, las Anclas, Doctor Flemimng, límite suelo urbano, suelo incluido en la pieza anterior.
4. Pieza de terreno comprendida entre las calles Barcelona, Tarragona, vial de penetración, Juan de la Cierva, Doctor Fleming, Juan Ramón Jiménez-Cartagena, límite suelo urbano, las Anclas y Gran Canaria.
5. Pieza de terreno entre las calles las Anclas, Barcelona, Cartagena y la pieza anteriormente descrita.
6. Pieza de terreno en la confluencia de la Cierva y Alborán.
7. Pieza de terreno en la confluencia de las calles Benavente e Isaac Peral.



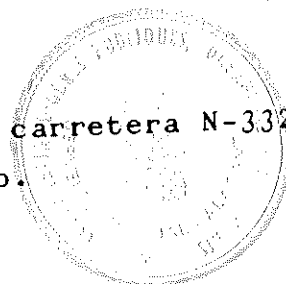
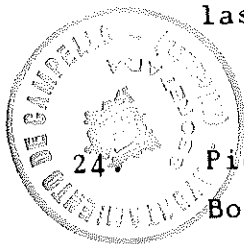
APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
EN SESION DEL 30 JUL. 1986

8. Pieza de terreno junto al límite con el término de San Juan, - limitando al este con el suelo urbano y el Camino de los Salesianos.
9. Pieza de terreno de forma triangular junto a la urbanización - "Las Mezquitas", al oeste de la vía central de Mutxavista.
10. Pieza de terreno de forma triangular en la confluencia de las calles Sorolla y Murillo.
11. Pieza de terreno entre la calle de Sorolla y el ferrocarril de Alacant a Dènia. limitando al norte por la calle de Murillo.
12. Pieza de terreno situada entre la línea del F.C. de Alacant a Dènia y la carretera A-191.
13. Pieza de terreno limitada entre la línea del F.C. de Alacant a Dènia y la carretera A-191. Limita al norte con vial de acceso a los Salesianos.
14. Pieza de terreno de forma triangular junto a la carretera A-191.
15. Pieza de terreno de forma rectangular entre la carretera A-191 y la línea de zona marítimo-terrestre.
16. Pieza de terreno limitada por la carretera A-191, la Z.M.T., y el cauce del Riu Sec.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
U.T.C. EN LA SESION DEL 30 JUL. 1926



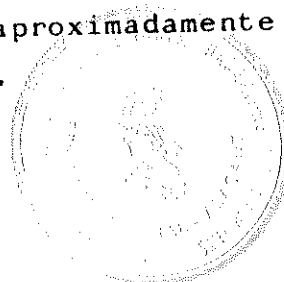
17. Pieza de terreno situada entre el cauce del Riu Sec, la línea del F.C. de Alacant-Dènia, carretera A-191 y vial posterior - al grupo escolar Pla Banagues.
18. Pieza de terreno situada entre la carretera A-191, el paseo - marítimo, unidad de zona 14 y el cauce del Riu Sec.
19. Pieza de terreno de forma triangular junto al ferrocarril de - Alacant a Dènia, junto a la Avenida de Alcoi.
20. Pieza de terreno de forma trapezoidal entre la carretera A-191 (Calle San Bartolomé) y calle de San Pedro, en el límite sur - del Barri de Pescadors.
21. Pieza de terreno de gran extensión ocupando el espacio entre la línea del ferrocarril de Alacant a Dènia, vial de nueva crea- - ción paralelo a Pedro Arlitio, suelo urbano, calle de San Barto- - lomé, vial de penetración a Colonia Trajo y via rambla de nueva creación.
22. Pieza de terreno situada entre límite polideportivo municipal, calle Valencia, alineaciones posteriores de Avenida Calvo Sote- - lo y plaza Ayuntamiento y línea del F.C. Alacant-Dènia.
23. Pieza de terreno de forma triangular, sita en la confluencia de las calles Virge de los Desamparados y de Alicante.
24. Pieza de terreno entre la carretera N-332, calle de San Juan -- Bosco y calles en proyecto.



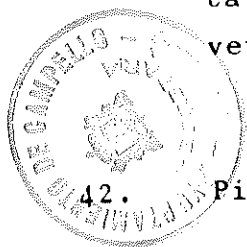
50 JUL. 1986

25. Pieza de terreno entre la línea del F.C. de Alacant a Dènia, calle de Santa María y calle de Alcalde Carratalà Baeza.
26. Pieza de terreno ubicada simétricamente a la anterior con relación a la línea del F.C., de Alacant a Dènia, constituyendo la Unidad de Actuación UA-10.
27. Pieza de terreno de forma rectangular junto a la línea del F.C. de Alacant a Dènia, a la altura de la calle Ruperto Chapí.
28. Pieza de terreno situada en el paraje "La Illeta". Constituye, junto con la pieza descrita en el nº 18, la Unidad de Actuación UA-8.
29. Pieza de terreno, de forma sensiblemente rectangular, en el interior de la urbanización Pueblo Español, junto al cementerio.
30. Pieza de terreno en la urbanización "Els Banyets".
31. Pieza de terreno en el paraje "Coveta Fumà", junto a la línea del F.C. de Alacant a Dènia.
32. Pieza de terreno de forma aproximadamente triangular, situada en el paraje "Coveta Fumà".
33. Pieza de terreno de forma aproximadamente triangular, situada en el paraje "Coveta Fumà".

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
U. EN SESION DEL 30 JUL. 1986



34. Pieza de terreno en el paraje Coveta Fumà, junto a la línea del F.C., de Alacant a Dènia.
35. Pieza de terreno de forma aproximadamente rectangular en el paraje Coveta Fumà.
36. Pieza de terreno de forma aproximadamente rectangular en el paraje Coveta Fumà.
37. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, junto al F.C., de Alacant a Dènia.
38. Pieza de terreno de forma alargada e irregular dispuesta aproximadamente paralela a la línea del F.C.
39. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, en el lugar conocido como "Morro Blanc".
40. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, entre la cala del Mig y la cala del Morro Blanc.
41. Pieza de terreno de forma sensiblemente cuadrada, junto a la carretera N-332, correspondiente al antiguo Plan Parcial "Coveta Fumà 2º Plan", en el límite con el antiguo Plan Parcial "Coveta Fumà 6ª-7ª hojas".



42. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, frente a la playa.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE
II SESION DEL 30 JUL. 1986



- 43. Pieza de terreno de importante extensión en parte de lo que --
fué el P.P. Coveta Fumà 6ª-7ª hojas.
- 44. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, junto a la línea del F.C.,
de Alacant a Dènia.
- 45. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, junto a la línea del F.C.,
de Alacant a Dènia.
- 46. Pieza de terreno en la Coveta Fumà, junto a la línea del F.C.,
de Alacant a Dènia.

APROBADO POR LA COMISION PROVINCIAL DE ALICANTE EN LA SESION DEL 30 JUL, 1986



[Handwritten signature]

DECLARACION: Para hacer que la hoja inicial (Judicial), y los 105 (ciento cinco) hojas siguientes rubricadas por mi y que integran la presente Memoria, son las que se han recibido del redactor de los borradores de reunión del Plan General de Ordenación Urbana de esta localidad, Don Jordi Romero Sabí, el que los ha redactado para dar cumplimiento al acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo, por el que se aprobó definitivamente el citado Plan General, si bien ordenando ciertas refundiciones, y que se adoptó en la Sesión del Comité de julio del actual. Certifico.

Campello, a 18 de Septiembre de 1986.

El Secretario

[Large handwritten signature]

