



Universidad
Politécnica
de Cartagena

BLOQUE I – LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL A GRAN ESCALA

CAPITULO II – ANALISIS Y CRITERIOS DE DISEÑO DE UN PLAN GENERAL



Índice

- 1. CRITERIO DE DISEÑO PRINCIPALES DEL PLAN GENERAL**
- 2. PROCESO DE ZONIFICACION DEL SUELO**
- 3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: DETERMINACION DE SISTEMAS GENERALES, APROVECHAMIENTOS Y PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS**
- 4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA**
- 5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO**



1. CRITERIOS DE DISEÑO PRINCIPALES DEL PLAN GENERAL

*Lo primero es deslindar aquellas decisiones que tienen un **carácter político** de aquellas que tienen un carácter fundamentalmente **técnico**, sabiendo que habrá siempre un **amplio espacio de decisiones de carácter mixto**:*

PRINCIPALES DECISIONES

DECISIONES POLITICAS

- ¿Que modelo de PG queremos? (desarrollista, conservador, mixto, etc.)
- ¿Qué modelo de ciudad queremos? (compacta/ extendida, relación núcleo-pedanía, proyectos estratégicos, etc.)

DECISIONES TECNICAS

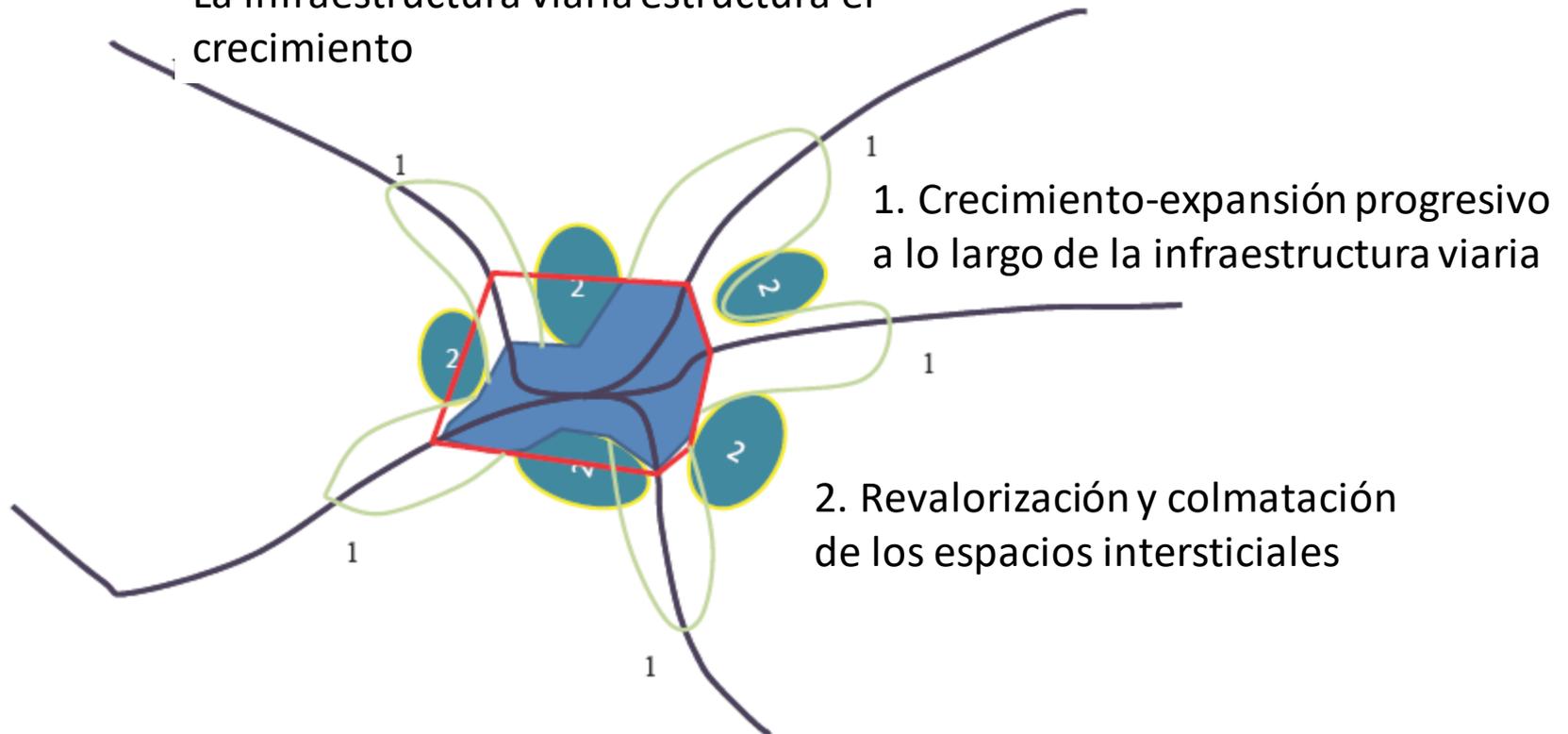
- Clasificación del suelo (SU, SNU, SURB)
- Calificación del suelo (RES, IND, TER, etc.)
- Configuración y aprovechamientos
- Trazado de infraestructuras
- Determinación de Sistemas Generales



1. CRITERIOS DE DISEÑO PRINCIPALES DEL PLAN GENERAL

Crecimiento urbano en “mancha de aceite” (modelo compacto)

La infraestructura viaria estructura el crecimiento

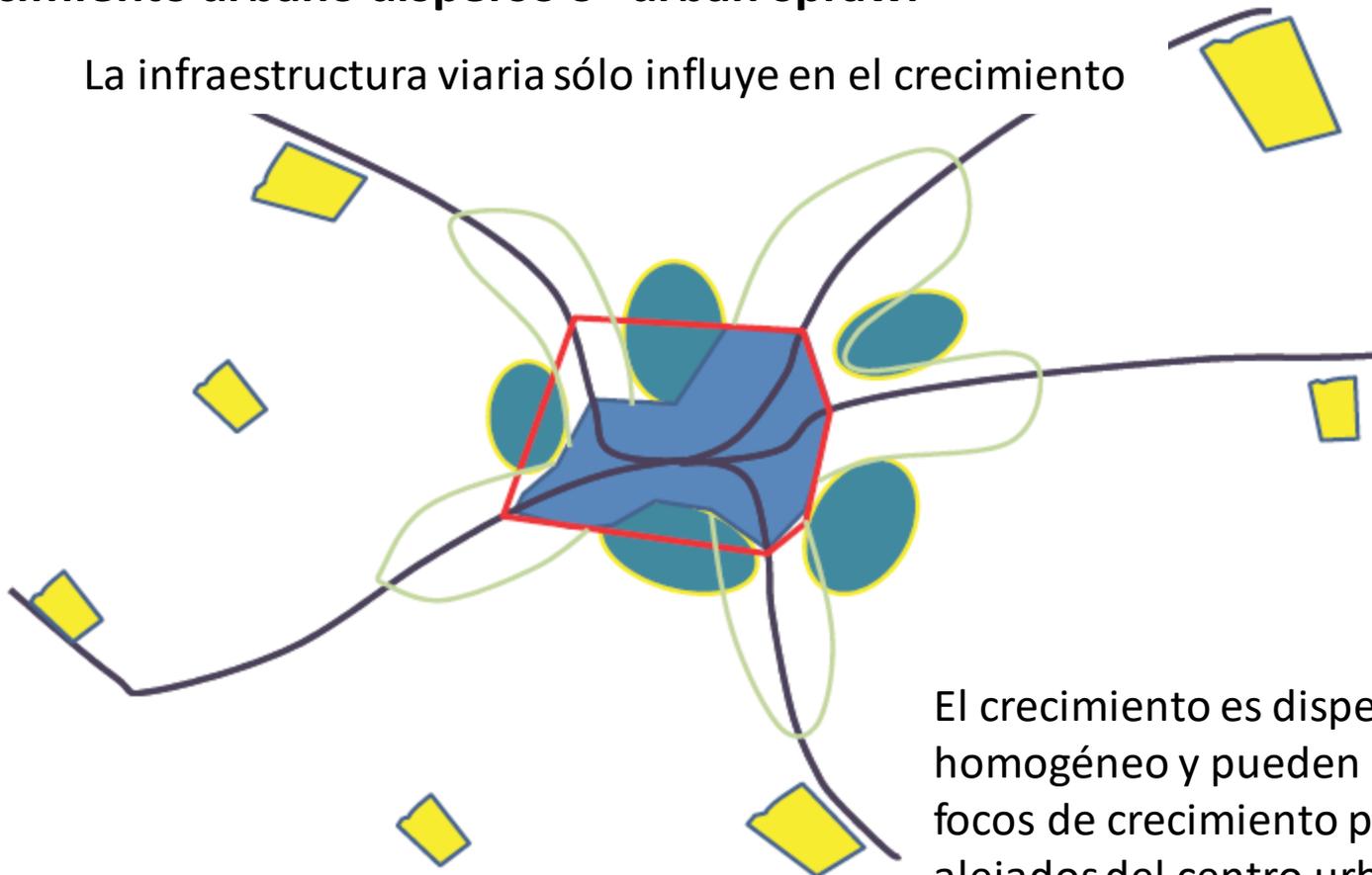




1. CRITERIOS DE DISEÑO PRINCIPALES DEL PLAN GENERAL

Crecimiento urbano disperso o “urban sprawl”

La infraestructura viaria sólo influye en el crecimiento



El crecimiento es disperso, no homogéneo y pueden presentar focos de crecimiento polinuclear alejados del centro urbano



1. CRITERIOS DE DISEÑO PRINCIPALES DEL PLAN GENERAL

INDICADORES DE IDENTIFICACIÓN DE LOS PATRONES DE CRECIMIENTO URBANO

- Índice de compacidad territorial

Permite evaluar numéricamente en que medida la trama urbana de una ciudad o el conjunto de asentamientos de un municipio presentan una forma compacta.

$$TCI = \sum \frac{2\pi \cdot P_i}{\sqrt{a^2_{f_i}}}$$

a_f = perímetro de las subareas i homogéneas
 P_i = perímetro total de la superficie urbana i

- Índice de fragmentación urbanística

Permite evaluar numéricamente en que medida la trama urbana de una ciudad presenta altos niveles de desagregación urbanística.

$$UFI = \sum \frac{L_i}{L_{tr}} \times \sqrt{\sum \frac{Su_i}{S_{tr}}}$$

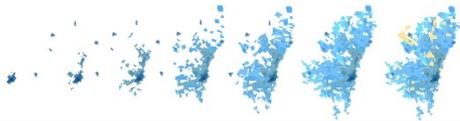
L_i = longitud máxima del SU para i (m),
 L_{tr} = longitud SU de referencia (m)
 Su_i = superficie urbanizada (m²)
 S_{tr} = superficie urbana de referencia (m²)



2. PROCESO DE ZONIFICACION DEL SUELO

El modelo debe de responder a las principales preguntas:

Hacia donde crece la ciudad? Porque?



- Crecimiento focalizado/múltiple
- Crecimiento disperso/compacto
- Crecimiento simétrico/asimétrico
- Crecimiento apoyado en las infraestructuras o en la edificación

Cual ha de ser el trazado de las principales infraestructuras?



- Circunvalaciones en carreteras interurbanas
- Impacto del trazado ferroviario
- Multimodalidad (tranvía, ZAL, etc.)
- Existencia de Infraestructuras estratégicas (puertos, aeropuertos, etc.)

Como se zonifican usos, intensidades, etc.



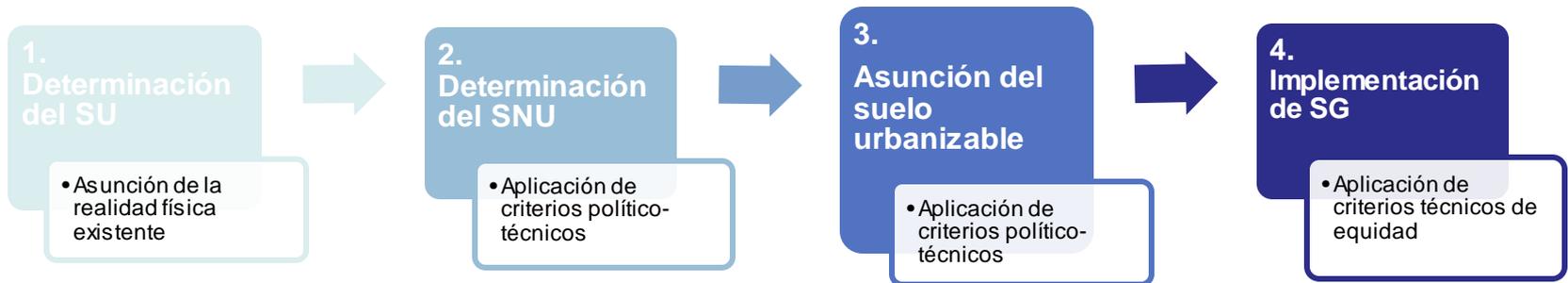
- Configuración de los sectores urbanizables
- Asignación de usos por concentración o diversificación
- Compensación de aprovechamientos en sectores mediante SG
- Situación dotaciones estratégicas



2. PROCESO DE ZONIFICACION DEL SUELO

Resumen secuencial del proceso:

La secuencia de zonificación es el resultado de un proceso de reconocimiento de la realidad física existente, seguido de la aplicación conjugada de normativa, criterios técnicos y decisiones políticas.



Proceso de Clasificación de Suelo en el Plan General

Secuencia resumida de zonificación de suelo



SUELO URBANO

- **SU consolidado:** decisión técnica al ser una translación de realidad física existente.
- **SU sin consolidar:** decisión técnica con cierto margen de interpretación según criterios técnicos (2/3 de edificación consolidada, existencia de servicios principales, etc.).
- **Entornos urbanos singulares** (PERI, zona Huerta, Unidades de actuación pendientes de finalizar, etc.): decisión político-técnica con necesaria justificación técnica.

SUELO NO URBANIZABLE

- **SNU de protección específica:** Decisión técnica. Sin margen de maniobra pues viene marcado por la legislación sectorial (medio ambiente, defensa, aguas, ferrocarriles, etc.)
- **SNU protegido por el planeamiento:** Decisión de carácter político pero necesariamente basada en criterios técnicos (por ej.: protección paisajística, valor cultural de un entorno, valor agrícola, arraigo social, etc.)
- **SNU inadecuado:** Decisión de carácter político pero necesariamente basada en criterios técnicos. Por ej: desarrollo de resorts alejados del núcleo urbano que generan ingresos pero que genera un coste elevado pues requieren de la prestación de servicios municipales.

SUELO URBANIZABLE

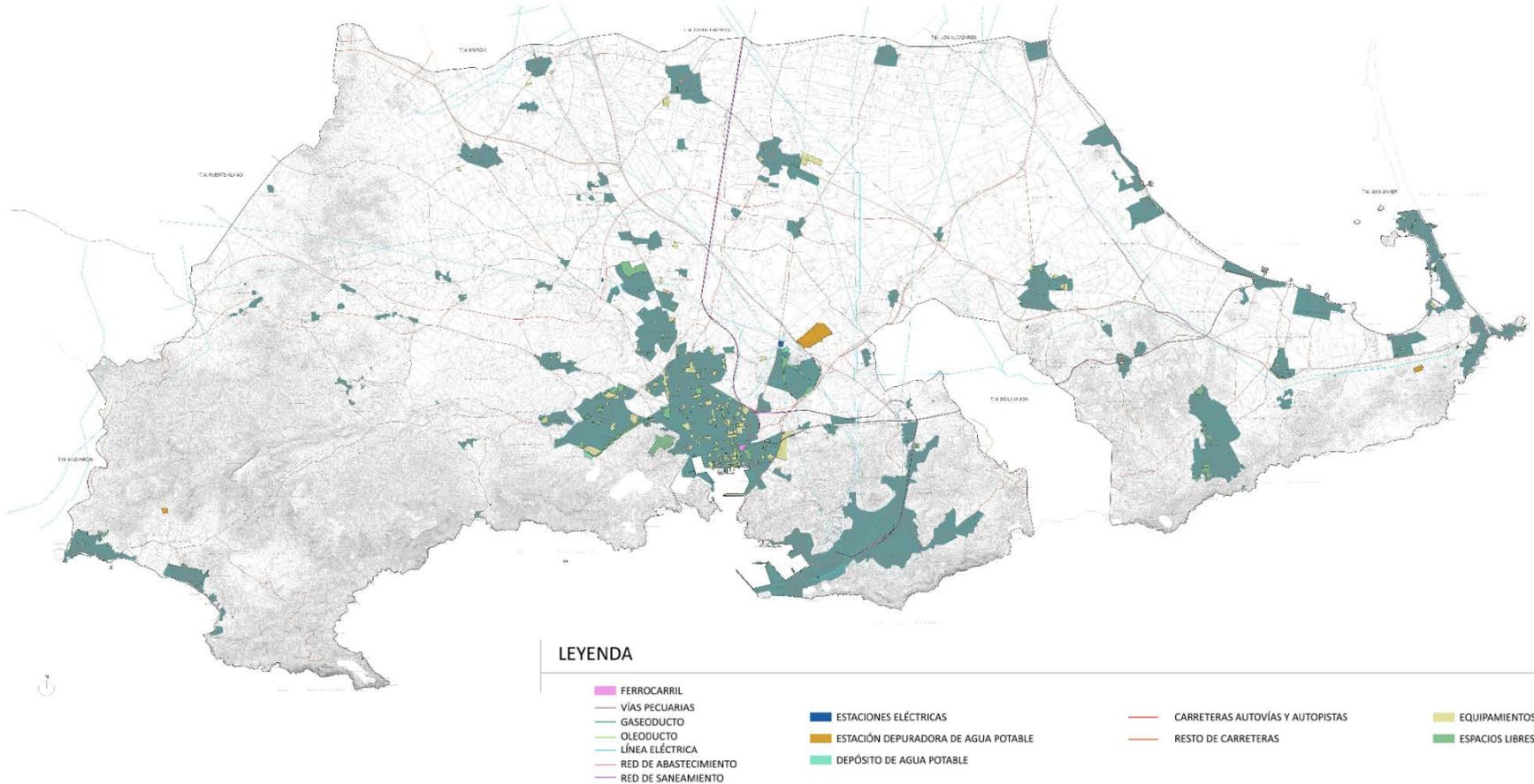
- **SURB no sectorizado:** decisión político-técnica pues los el suelo urbanizable nace como el residuo restante de la determinación del SNU y el SU.
- **SURB sectorizado:** ídem, pero la configuración de los sectores, su uso e intensidades responde a criterios de política de crecimiento de la ciudad con soporte de criterios técnicos.
- **Dotación de Sistemas Generales** (dotaciones principales, infraestructuras de comunicación, proyectos estratégicos. Etc.): Decisión de carácter político-técnico con variables técnicos y económicas al ser también un instrumento para equilibrar sectores.



2. PROCESO DE ZONIFICACION DEL SUELO

Criterios de establecimiento de SU

Avance PGMO de Cartagena





3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: DETERMINACION DE SISTEMAS GENERALES, APROVECHAMIENTOS Y PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS

- *Los criterios de diseño de un Plan General se basan en la filosofía de la equidistribución de beneficios y cargas.*

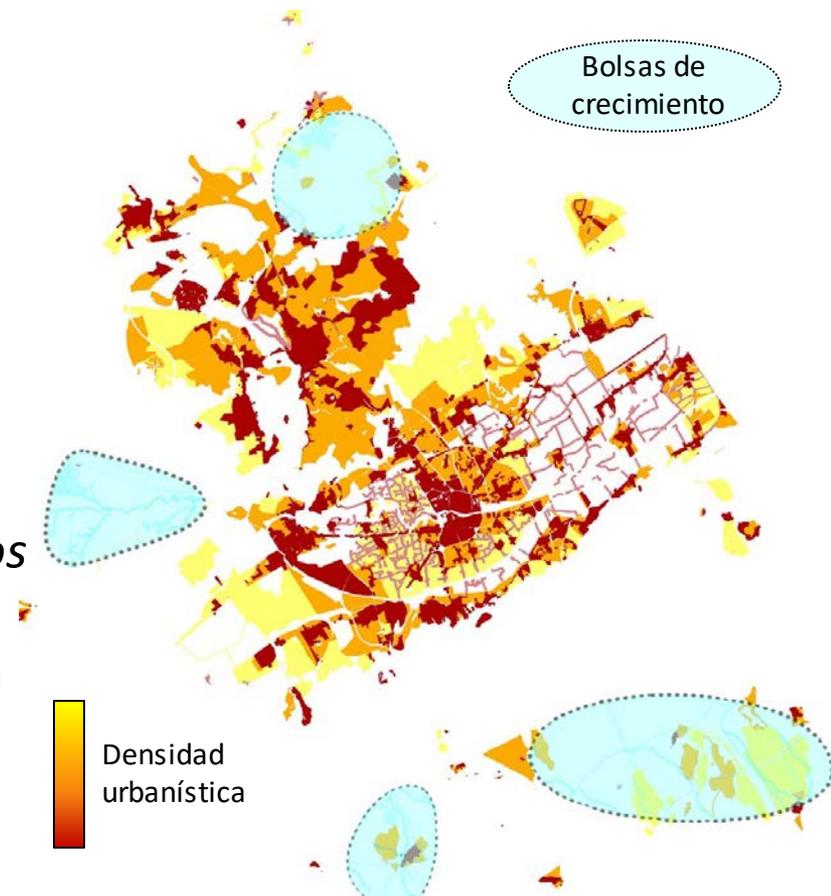
- *Esta filosofía implica respetar tres principios:*
 - Principio de equilibrio territorial*
 - Principio de justicia económica y social*
 - Principio de acción política*

- *Para aplicar estos principios disponemos de los siguientes herramientas:*
 - ✓ *Determinación de sectores y aprovechamientos*
 - ✓ *Asignación de sistemas generales*
 - ✓ *Planificación de las principales infraestructuras y dotaciones*



3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: PRINCIPIOS RECTORES

- ❑ **Principio de equilibrio territorial**
 - ✓ *El crecimiento ha de ser **distribuido**: potenciar en exceso un eje de crecimiento puede suponer deprimir el resto de ejes*
 - ✓ *El crecimiento ha de ser **sostenible**: el consumo de recursos debe de basarse en criterios de racionalidad técnica pues el suelo de un municipio es un recurso finito.*



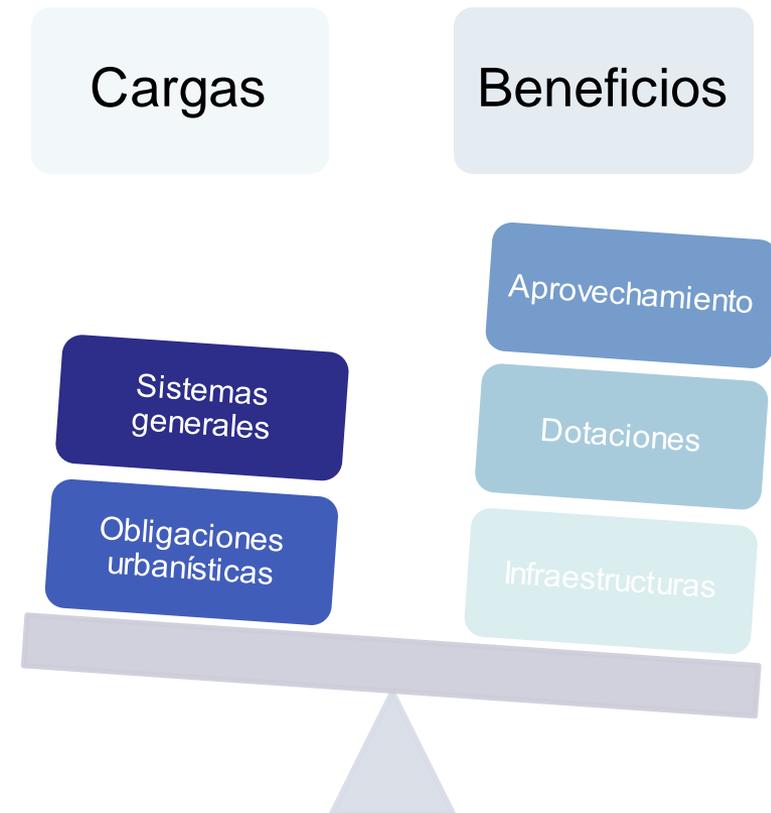
Ejemplo de análisis tendencial

Status quo y crecimiento en la ciudad de Murcia



3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: PRINCIPIOS RECTORES

- ❑ **Principio de justicia económica y social**
 - ✓ *El crecimiento ha de ser **justo**: el valor de un territorio va asociado a las previsiones del PG en materia de infraestructuras y servicios*
 - ✓ *El crecimiento ha de responder a la naturaleza real del **mercado**: un crecimiento artificial puede dar pie a suelos que no se desarrollen tanto por ausencia de demanda como por la generación de mercados especulativos*





3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: PRINCIPIOS RECTORES

- ❑ **Principio de acción política**
- ✓ El PG es el principal instrumento de acción política **multidisciplinar** de un municipio afectando a todos los sectores de nuestra sociedad
- ✓ Podemos tener planteamientos muy distintos en función de distintos **postulado ideológicos**:
más conservacionistas (protección de suelo), más desarrollistas (más suelo urbanizable), liberales (planeamiento a la carta mediante convenios para proyectos estratégicos), de mayor/menor iniciativa pública, etc.

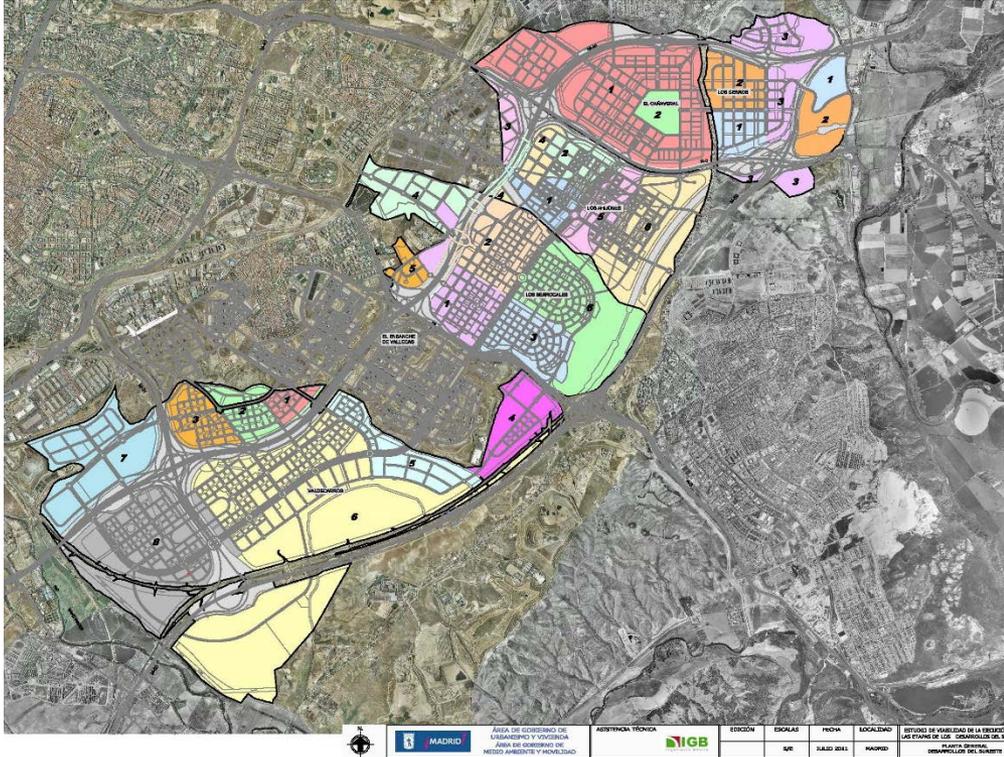




3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: HERRAMIENTAS

✓ **Determinación de sectores y aprovechamientos**

- *El diseño de los sectores no han de ser “un traje a medida” de grandes propietarios de suelo o grupos inversores, pero su configuración ha de asegurar la viabilidad de su desarrollo.*
- *El valor de los aprovechamientos han de responder a un modelo territorial coherente, no a la existencia de intereses inmobiliarios.*



Distribución de sectores y asignación de aprovechamientos
Plano de ordenación del municipio de Madrid



3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: HERRAMIENTAS

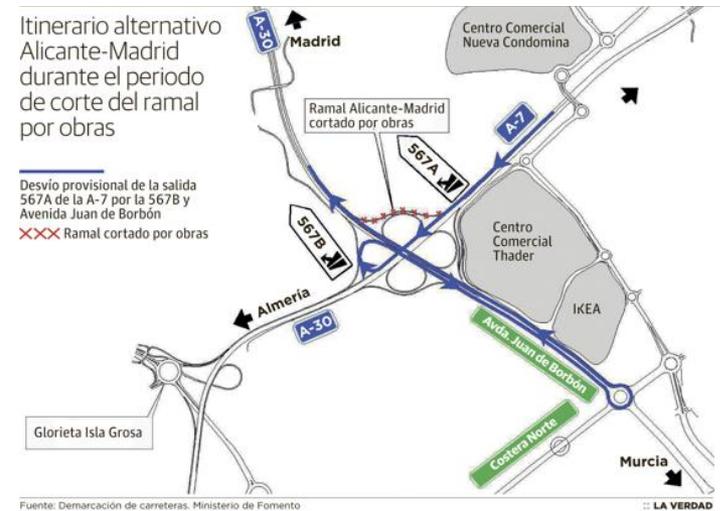
- ✓ **Asignación de sistemas generales**
- *La asignación de un SG a un sector debe responder a **criterios** de racionalidad técnica y coherencia física del entorno existente, no simplemente a razones de reequilibrio económico entre sectores*
- *La **carga urbanística** que represente el SG ha de atender a un criterio de justicia social pero manteniendo a la viabilidad del sector en el mercado inmobiliario del momento.*
- **Ejemplo:** *un enlace con glorieta se justifica por un previsible aumento de tráfico, no sólo para compensar las existencia de plusvalías urbanísticas en un sector.*





3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: HERRAMIENTAS

- ✓ **Planificación de las principales infraestructuras y dotaciones**
- **La planificación del crecimiento urbano ha de tener en cuenta las *previsiones de infraestructuras de la AGE y las CCAA.***
- **Se han de *anticipar modificaciones en las distribuciones de IMD en proyectos con fuerte estacionalidad de demanda (estadios, centros comerciales, etc.).***
- **No se ha de imponer como *carga urbanística infraestructuras de carácter básico y afección amplia a sectores cuyo desarrollo no esté garantizado en el corto plazo (por ej: infraestructuras hidráulicas tipo tanque de tormentas).***





3. LA EQUIDISTRIBUCION DE BENEFICIOS Y CARGAS: HERRAMIENTAS

✓ *Planificación de las principales infraestructuras y dotaciones*

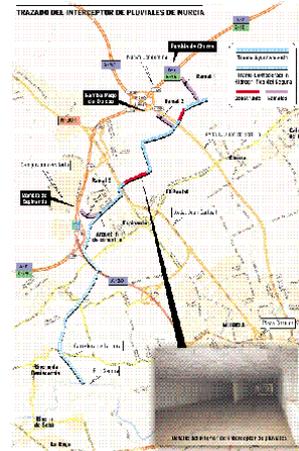
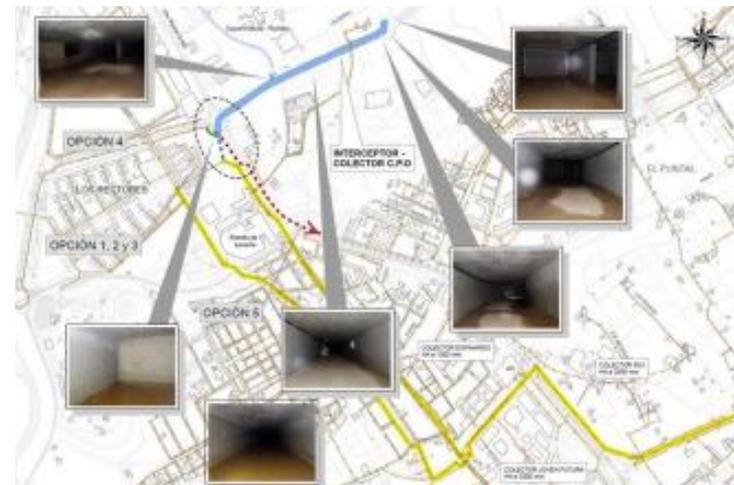
Ensanche norte de Murcia



Ejemplos de imprevisiones del PG



Incremento y Redistribución de la IMD
Enlace en nudo del IKEA frente atascos



Insuficiencia de infraestructuras hidráulicas de pluviales

Tanque de tormentas inicial, y alternativas posteriores de interceptor y ampliación del colector de JC1º



4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

- *Murcia es la capital de la Región y su municipio cuenta con 882 km² de superficie y una población de 443.000 habitantes.*
- *La ciudad y su entorno se ha desarrollado bajo la influencia de dos Planes Generales: el de Ribas Piera (1978) y el de Miguel Ángel Cámara (1997).*

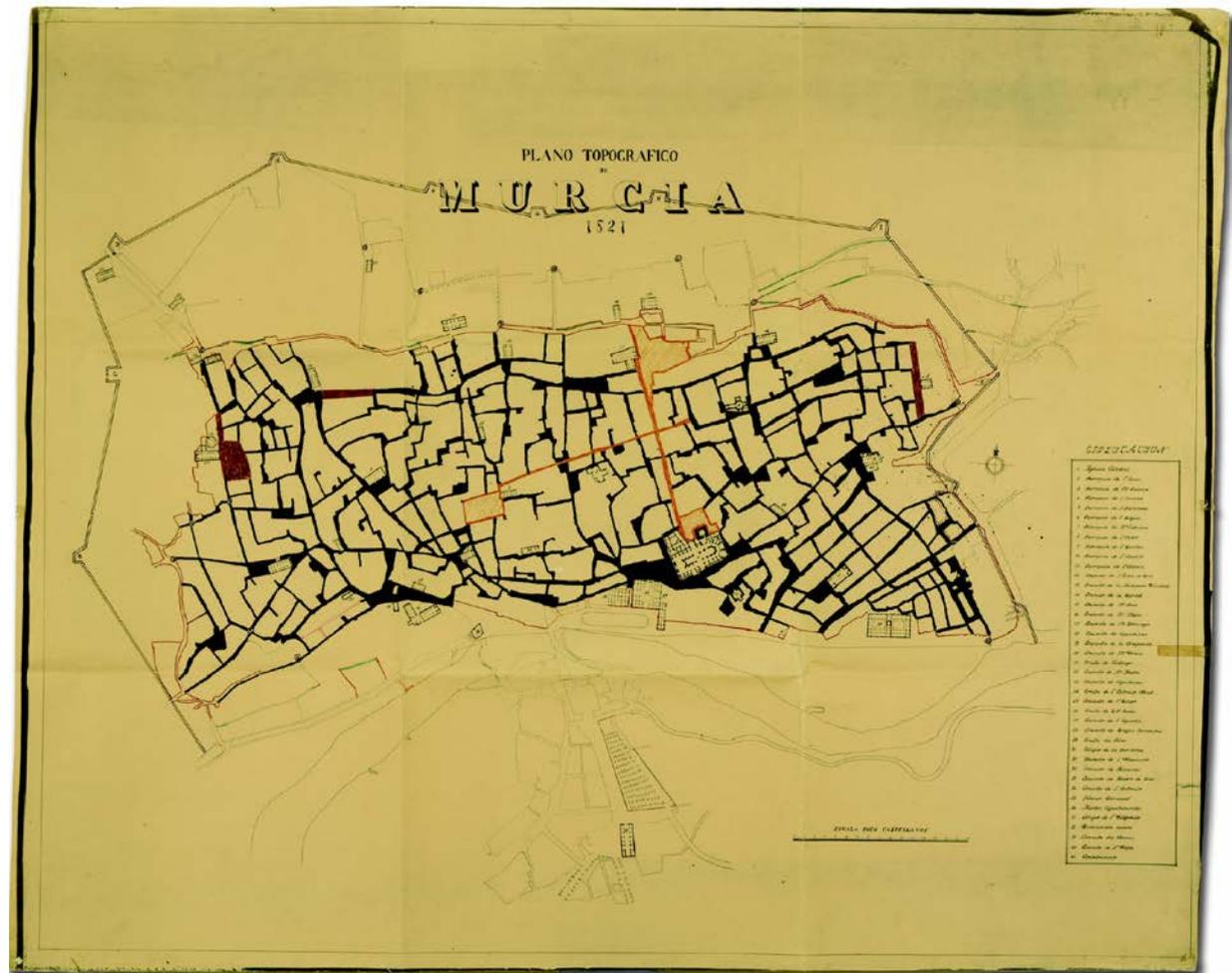




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

Plano de Murcia de 1521

Ciudad amurallada y huerta. Solo cierta previsión de crecimiento extra muros para la realización de una segunda muralla que albergase el crecimiento de la antigua ciudad árabe.

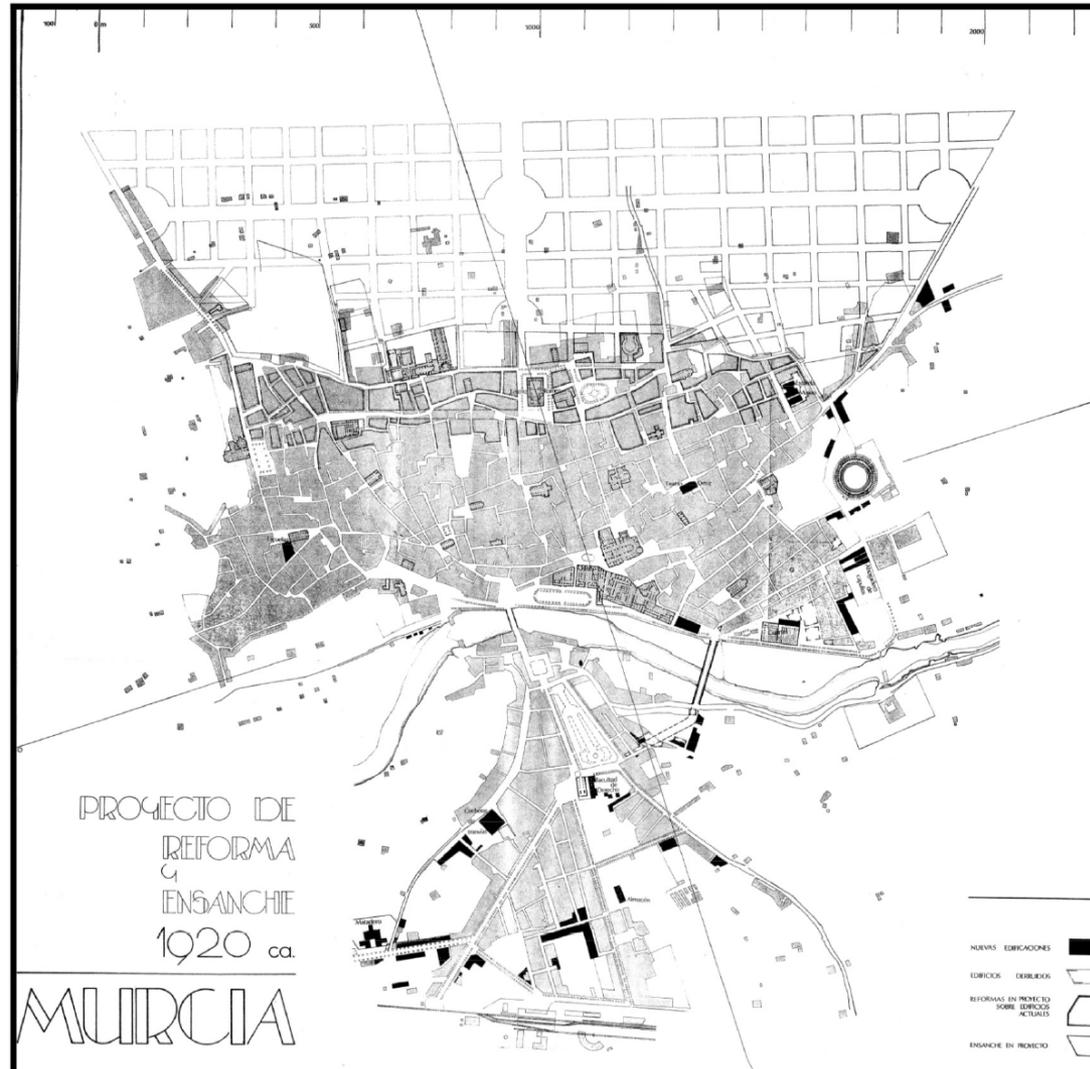




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

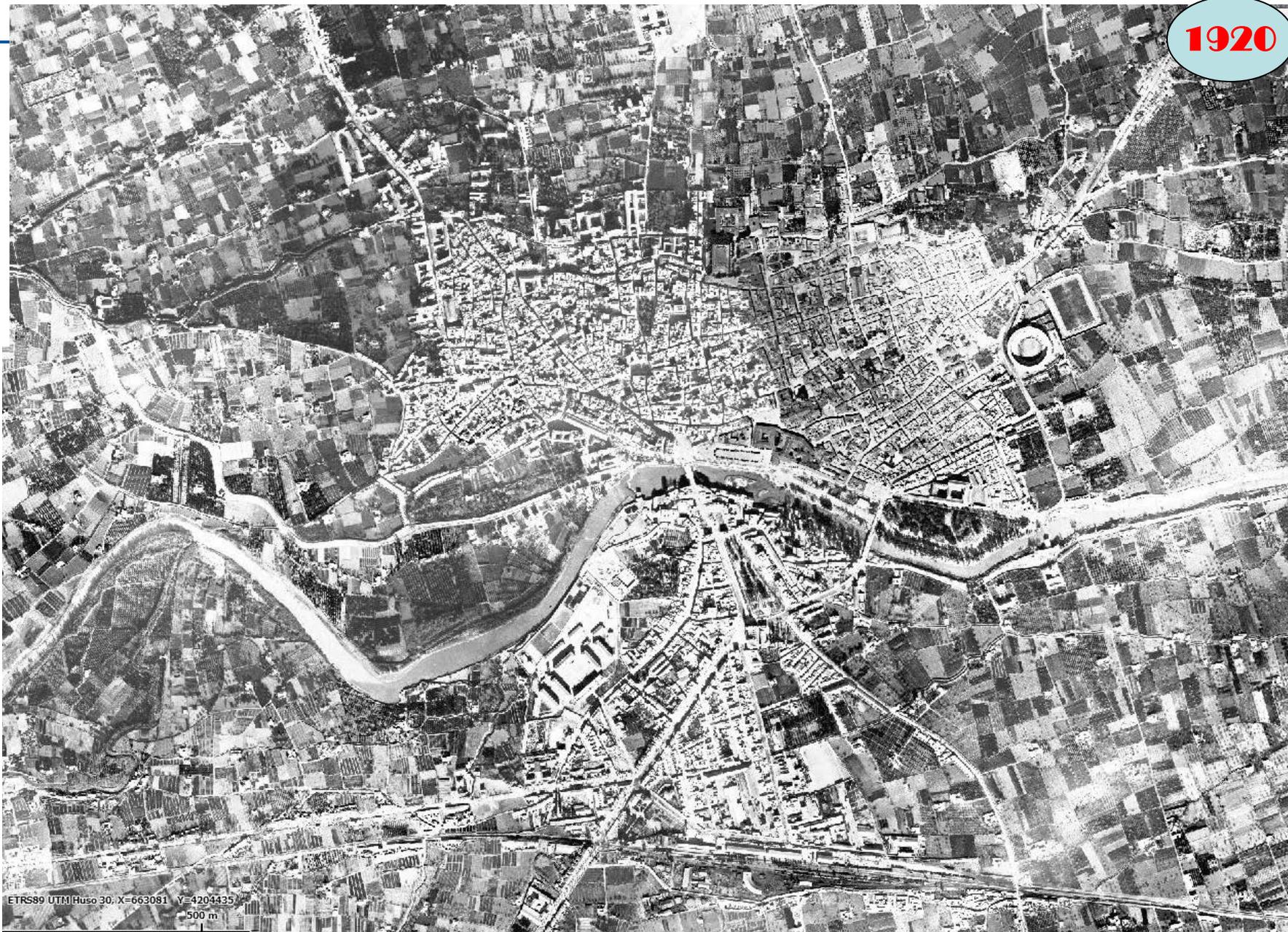
Primeros antecedentes de un plan general: el Plan de Reforma y Ensanche de García Faria

- El ICCP y arquitecto Pedro García Faria, que venía de redactar el plan de saneamiento del subsuelo de Barcelona en 1893, propone un proyecto de ensanche sobre todo hacia el norte a inicios del siglo XX
- En el sur desarrolla la trama urbana hasta las vías con un tranvía incentivado por la llegada del tren a la estación del Carmen
- Reforma la trama norte y esboza la idea de una Gran Vía norte-sur que comunicase la ciudad a ambos lados del río, que no fructifica
- De NO a NE, realiza las primeras aproximaciones a la Ronda Norte que diese salida a los caminos de Madrid y Alicante (ensanche norte).





1920



ETRS89 UTM Huso 30, X=663081 Y=4204435

500 m

2000 pies



4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan Lluch-Cort de 1926

- *El catedrático de urbanología de la universidad de Madrid Cesar Cort traza lo que sería la estructura base de la ciudad actual regularizando el ensanche a norte y a sur.*
- *Junto al ICCP Jaime Lluch encauza el río y comunica la parte norte y sur de la ciudad mediante diversos puentes de levante y poniente.*
- *Mejoran la calidad ambiental creando grandes parques como el Malecón y el Salitre con un estándar de 5 m² por habitante, y un gran cinturón verde alrededor de una ciudad compacta.*
- *Establecen los ejes que arrancando de manera radiocéntrica desde la plaza del ayuntamiento estructuran la ciudad, incluyendo la gran vía, pero la estructura resulta excesivamente finalista y limitada.*

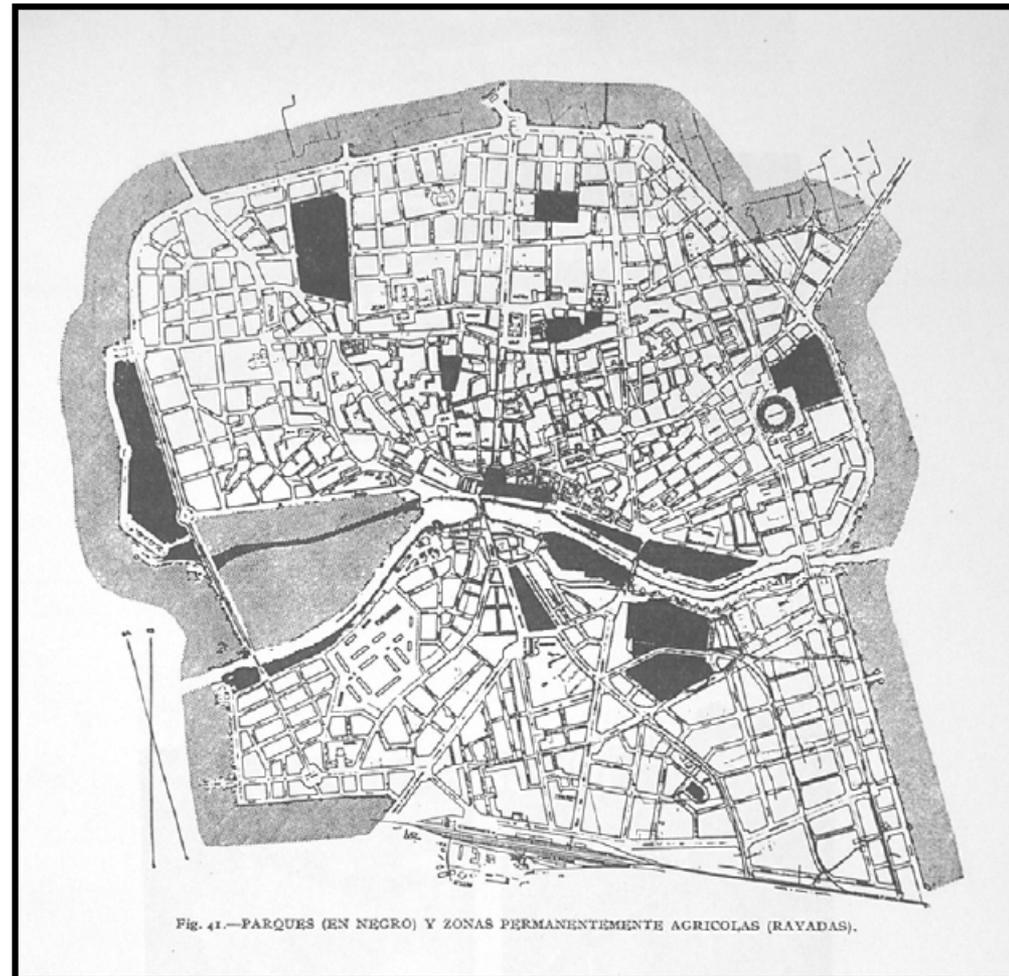


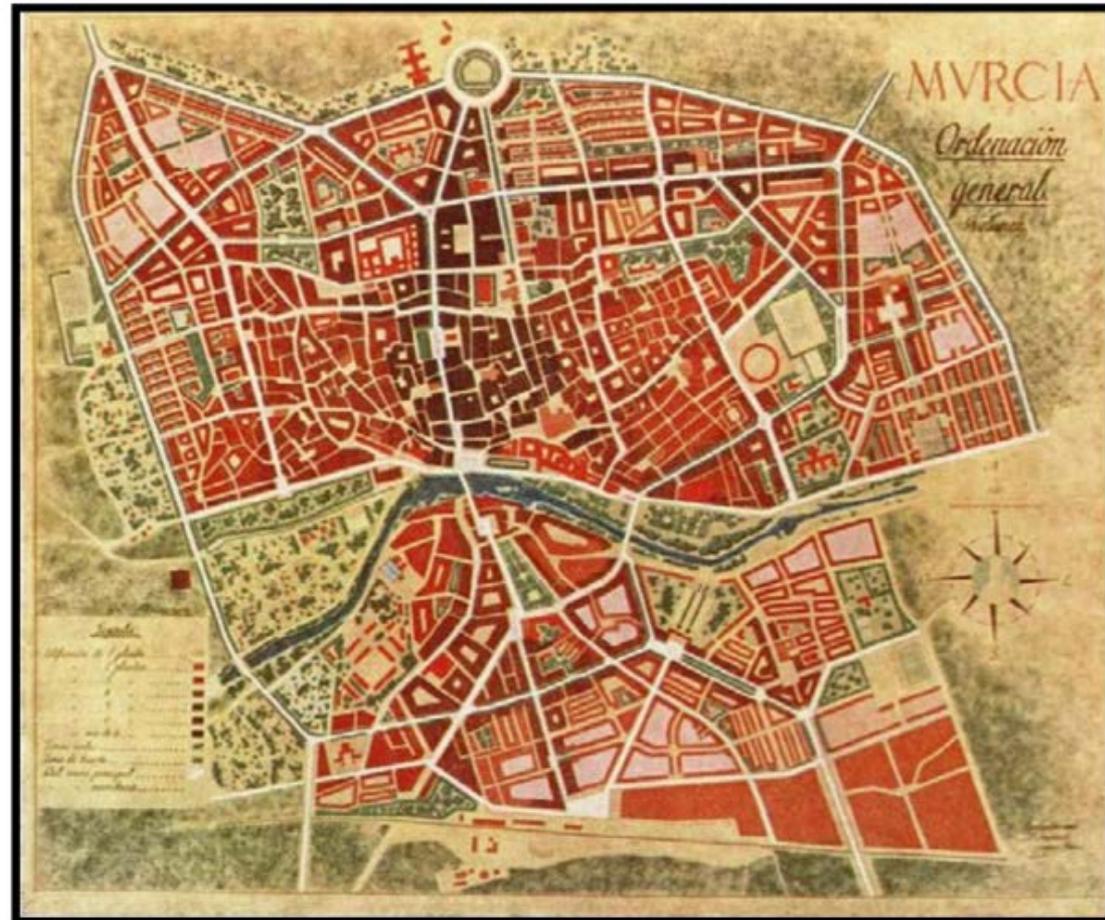
Fig. 41.—PARQUES (EN NEGRO) Y ZONAS PERMANENTEMENTE AGRICOLAS (RAYADAS).



4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

Plan Blein de 1949

- *La población del municipio crece en los años 40 hasta los 211.458 hab. y el diseminado alcanza los 40.243 hab. (huerta) desbordando las previsiones del Plan Lluch-Cort*
- *El arquitecto municipal Gaspar Blein reestructura la trama urbana potenciando la Gran Vía y los trazados de las Rondas Norte y Levante proyectados por Cort y García Faría en los años 20.*
- *Desarrolla la estación de Caravaca (a ejecutar por el ministerio) en la plaza circular y la ronda oeste propuestas en el plan de 1933 del ICCP y concejal Bellver, desechado tras la guerra.*
- *Suprime el último puente al Este, desintegrando la idea anillo cerrado total de la Ciudad que proyectaban Lluch y Cort*





1956





4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

Vista aérea de la Ciudad y su ensanche norte desde el sur en los años 50



Apertura de la Gran vía mediante expropiaciones, a la izquierda el jardín de Santa Isabel

La plaza circular y las nuevas rotondas de los 50. En primer plano la actual Plaza de Diez de Revenga, la cárcel y la estación



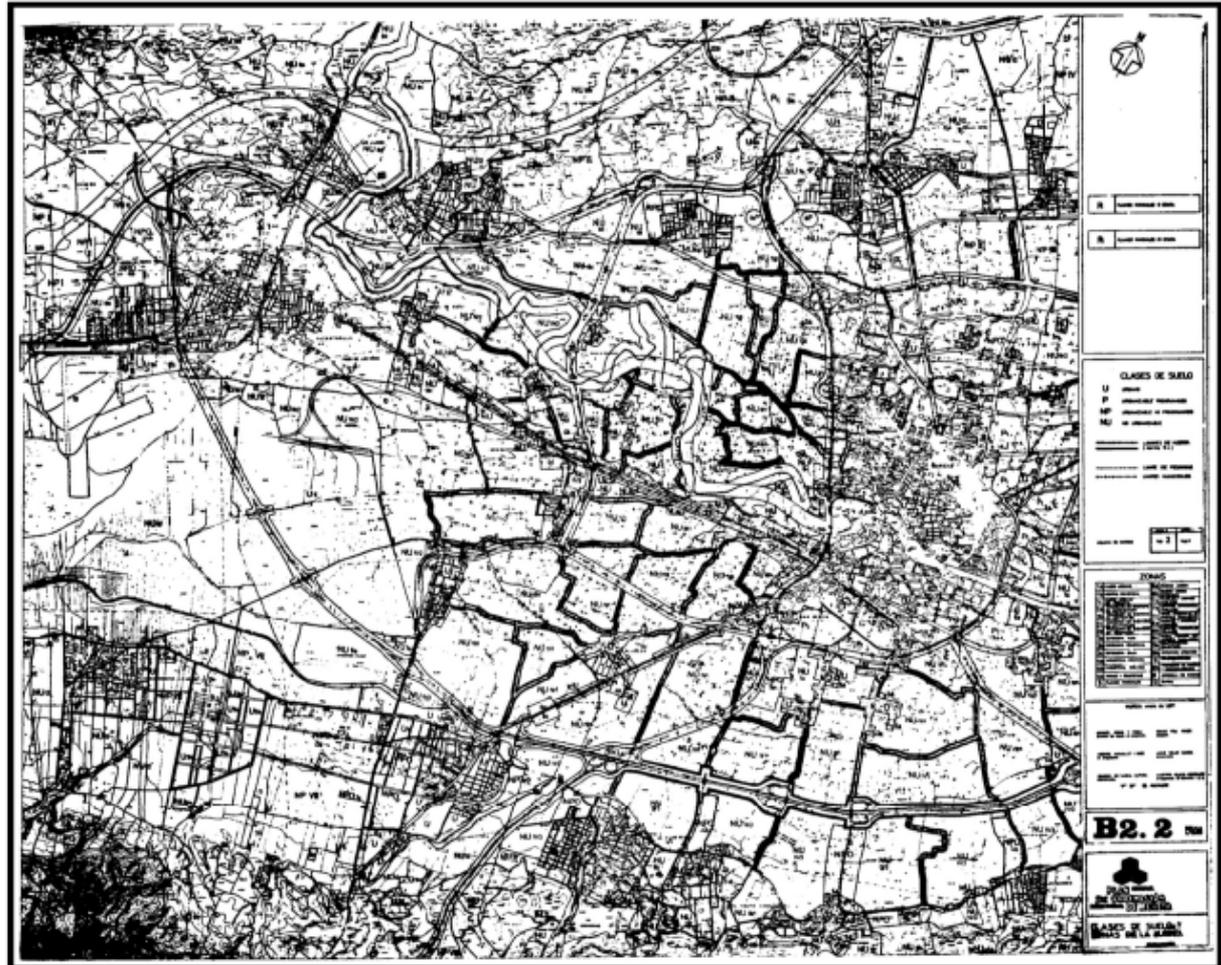


4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan Ribas Piera de 1978 (I)

- *Es el primer Plan General que se hace homologable a las figuras actuales.*
- *Se hace siguiendo la legislación recientemente aprobada en 1975 que sustituye a la ley del suelo de 1956.*
- *Se crean nuevas rondas de extensión y circunvalación, la autovía del Reguerón y el proyecto de encauzamiento del Segura para solucionar la carencia de infraestructuras en la ciudad.*

En el plano se aprecia el núcleo urbano y el territorio aguas arriba del río Segura.





4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

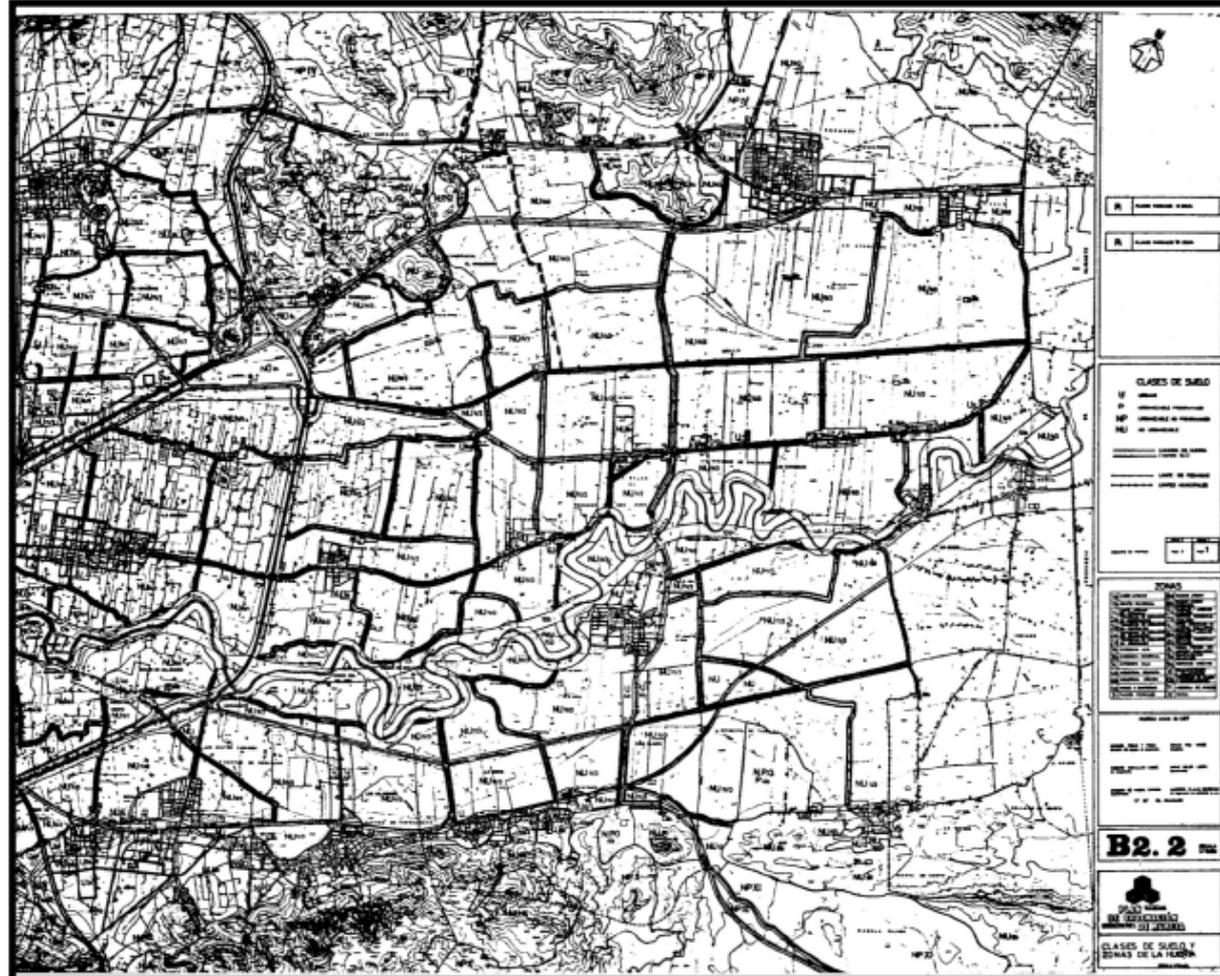
El Plan Ribas Piera de 1978 (II)

- Este plan ya posee las bases del urbanismo actual y marcará la configuración definitiva de la ciudad de manera muy positiva para los próximos 40 años.

- La principales infraestructuras planteadas como sistemas generales configuran 4 sectores residenciales denominadas Ciudad Residencial (CR).

- Los sectores CR admiten sin embargo usos mixtos (por ejemplo el 20% del suelo del CR-2 es industrial).

Zona del Rio Segura aguas abajo de la ciudad, la huerta menos poblada





1981

MURCIA



4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan Ribas Piera de 1978 (III)

- Las dos nuevas grandes avenidas Juan Carlos I y Juan de Borbón y sus transversales norte configuran los sectores Ciudad Residencial 2 y 3 (CR-2 y CR-3).
- El borde Oeste, limitado por la ronda Oeste del plan anterior, con enlaces por el Malecón y con la antigua ronda norte pero protegiendo la Huerta.
- El cierre de la ciudad por el Sur se hace con otra ronda, integrando la estación. A la derecha el polígono Infante D. Juan Manuel, frente al barrio de Vistabella. Al sur se crea el sector Ciudad residencial 4 (CR-4).
- En el borde Este, se sitúa el gran parque de la FICA a la derecha. Al norte el Sector Ciudad Residencial 1 (CR-1)

La nueva definición urbana. Núcleo y estructura de los ensanches.





4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan Ribas Piera de 1978 (IV)

- *El nuevo ensanche norte articula su crecimiento a través de las avenidas Juan de Borbón y Juan Carlos I y sus transversales*
- *Desaparece la vía ferroviaria a Caravaca y su estación en favor de los sectores CR-2 y CR-3*
- *Se crea una nueva circunvalación al norte que enlazará con la A-7 a Valencia y con la futura autopista a Madrid A-30.*
- *Esta circunvalación enlaza con la existente ronda Oeste. No se plantea variante viaria en esa zona para mantener la integridad de la huerta oeste de la ciudad.*
- *Se remite a la realización de estudios de detalle la configuración de diversos nuevos barrios (Vista alegre, Santa María de Gracia, etc.) para compatibilizar las preexistentencias periurbanas en esta zona*

En la imagen el Plan Parcial del sector CR-3 Proyectado por Ribas Piera. En el centro la Avenida de Europa. En la esquina derecha el CR-2.





4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan Ribas Piera de 1978 (y V)

- *El plan deja configurado todo el núcleo urbano de la ciudad y planificadas de manera coordinada con el ministerio sus principales infraestructuras de tránsito y conexión (rondas) y circunvalación.*
- *Se protege la zona Oeste de la huerta y se desincentiva el crecimiento hacia el Este, potenciándose la expansión urbana hacia el norte y hacia el sur.*
- *Se planifican sectores de expansión policéntrica de la ciudad para proyectos estratégicos como el Campus universitario de Espinardo de la Universidad de Murcia o el desarrollo de la ciudad sanitaria Virgen de la Arrixaca en la pedanía de El Palmar*





1997



UTM Huso 30, X=664165 Y=4204831

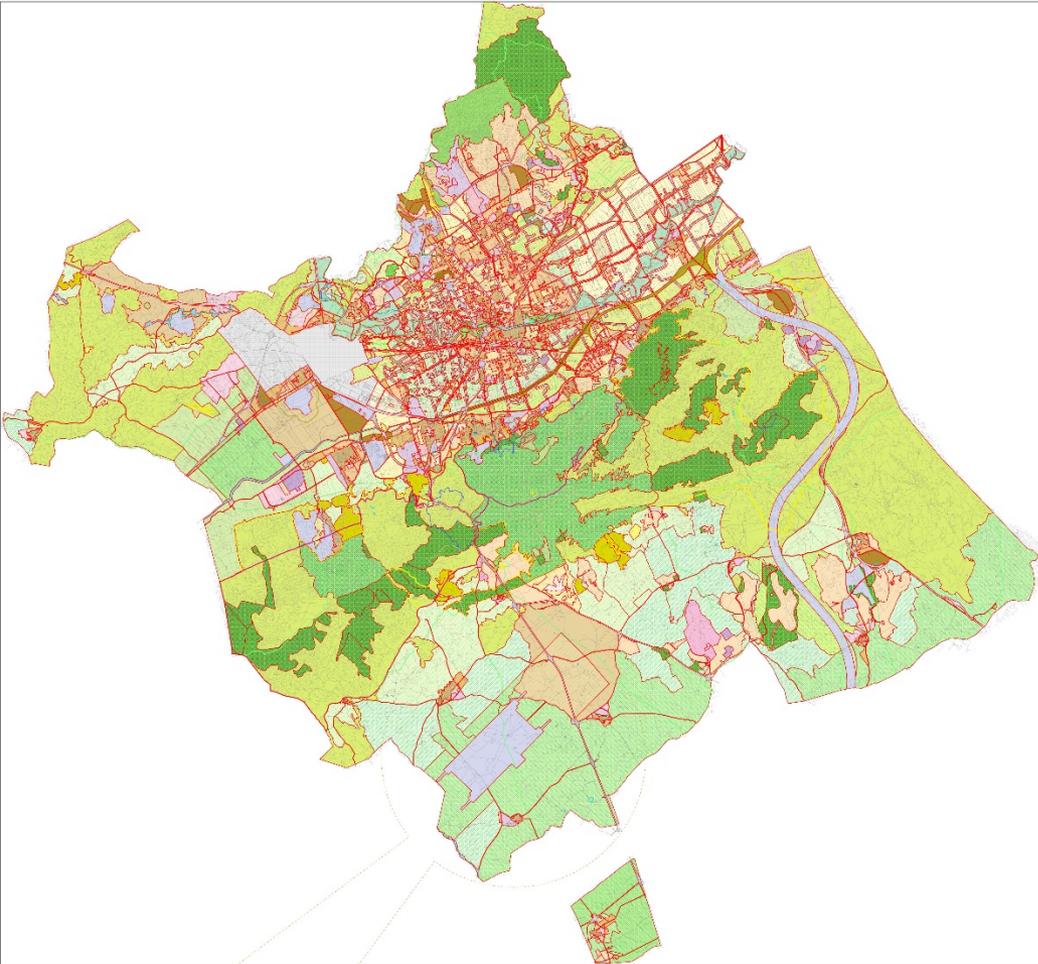




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan General de 2001

- Es una de las principales medidas que pone el nuevo alcalde Miguel Ángel Cámara durante su primera legislatura, siendo aprobado a principios de la segunda.
- Ordena de manera completa toda la superficie del municipio por primera vez.
- Se basa en la filosofía de la ley del suelo estatal de 1998 que incentivaba la iniciativa privada dando carácter residual al suelo urbanizable como política de fomento de mercado inmobiliario para rebajar los crecientes precios de la vivienda.
- Por lo tanto prevé en el conjunto del municipio un gran incremento de suelo urbanizable.



AYUNTAMIENTO DE MURCIA
CONSEJO REGULADOR
1:50.000

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA DE MURCIA
DOCUMENTO REFUNDIDO - JUNIO 2007
ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA DEL TERRITORIO - FINAL 15.000

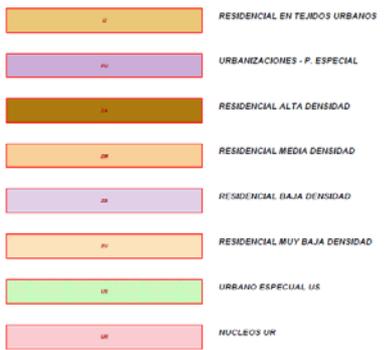


4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

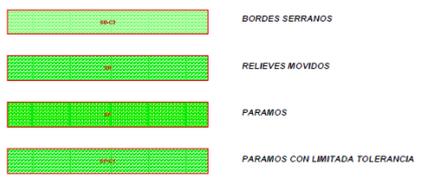
El Plan General de 2001 (II)

- El plan crea una gran variedad de usos aprovechando la adaptación a la nueva ley regional LSRM de 2001.
- Se crea un gran numero de nuevos sectores adaptando la amplia carta de usos a las necesidades especificas de los mismos
- Destaca la creación del suelo de carácter especial para la Huerta de Murcia y los suelos de tolerancia urbanizable.
- Se crean usos de “tolerancia turístico-residencial” para regularizar la situación de viviendas creadas en SNU en la huerta y en las pedanías

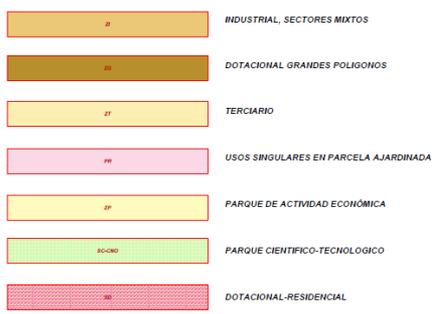
ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA USOS RESIDENCIALES



TOLERANCIA DE USOS TURISTICO-RESIDENCIALES



USOS ECONOMICOS-DOTACIONALES

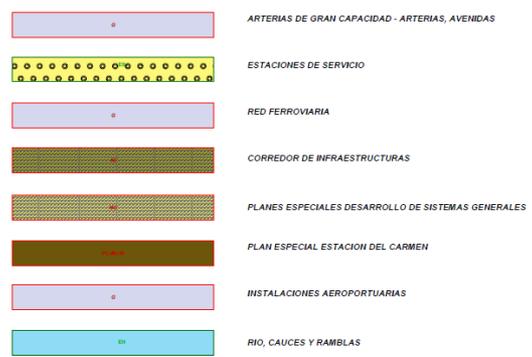


1:25.000 y 1:10.000

USOS CARACTERISTICOS DEL SUELO NO URBANIZABLE



RED ARTERIAL Y FERROVIARIA, CAUCES

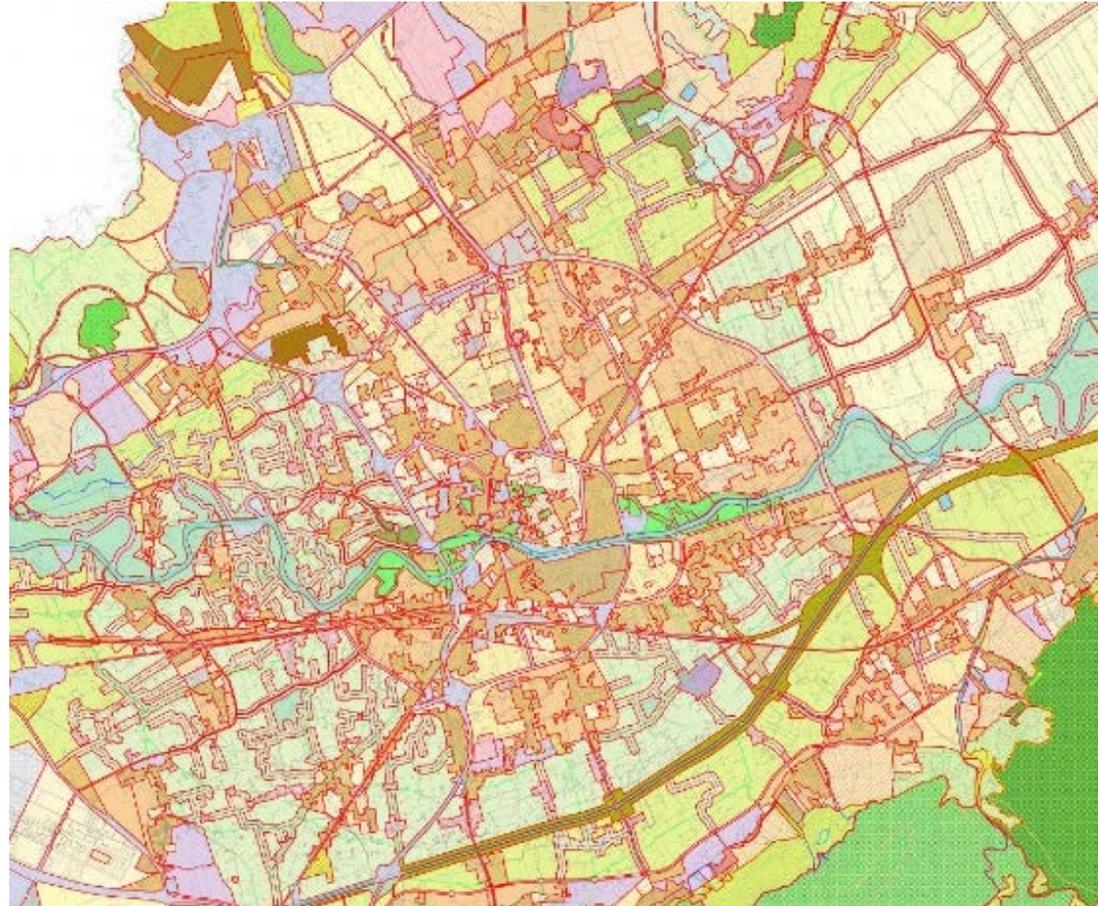




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan General de 2001 (III)

- *El plan potencia el crecimiento urbano fundamentalmente hacia el norte siguiendo los ejes de JC1º y Juan de Borbón, que pasan de ser rondas de acceso a la ciudad a convertirse en avenidas urbanas.*
- *Se amplía el ensanche norte iniciado por Ribas Piera con los CR-2 y CR-3 generando una importante bolsa de suelo urbanizable residencial en un primer tramo y terciario en un segundo, superando autovía A-7 y conurbando casi con el municipio vecino de Molina.*
- *En el sur el desarrollo es más limitado debido al efecto barrera que ejerce el trazado ferroviario, trasladando el atractivo inmobiliario a las pedanías creadas alrededor de la costera sur*

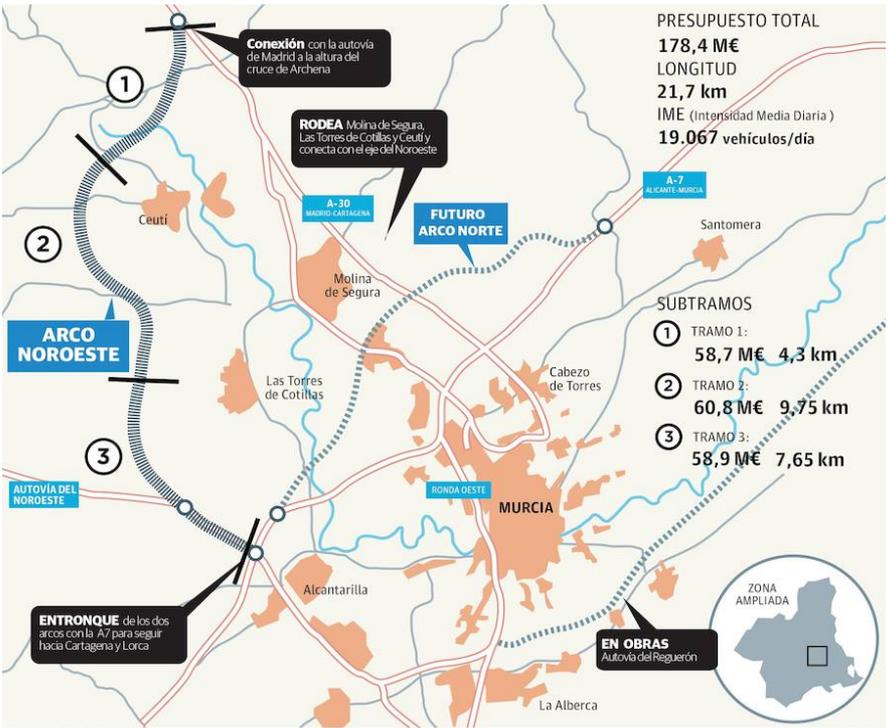




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan General de 2001 (IV)

- En materia de infraestructuras el PG se crean **dos ejes transversales norte y sur (costras)** que generan la interconexión interna directa de varias pedanías
- La **previsión de grandes infraestructuras estatales y autonómicas** (aeropuerto, RM-1, variante del Reguerón, etc.) son recogidas como sistemas generales de infraestructuras (SGI).
- Destaca ya necesidad de los **arcos norte y noroeste**, pues la **ronda Oeste** ha pasado de ser una ronda de circunvalación a una arteria urbana con una IMD de más 100.000 veh/día
- El resto de grandes infraestructuras urbanas municipales básicas el PG los remite a **planes especiales de infraestructuras** que se encargarán de distribuir su ejecución asignándolos como **cargas urbanísticas** de los planes parciales previstos (en especial en la zona norte).

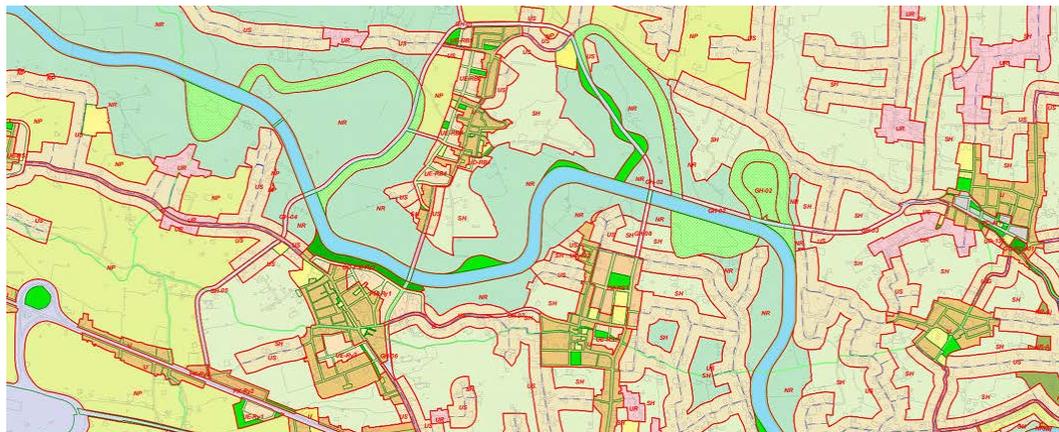
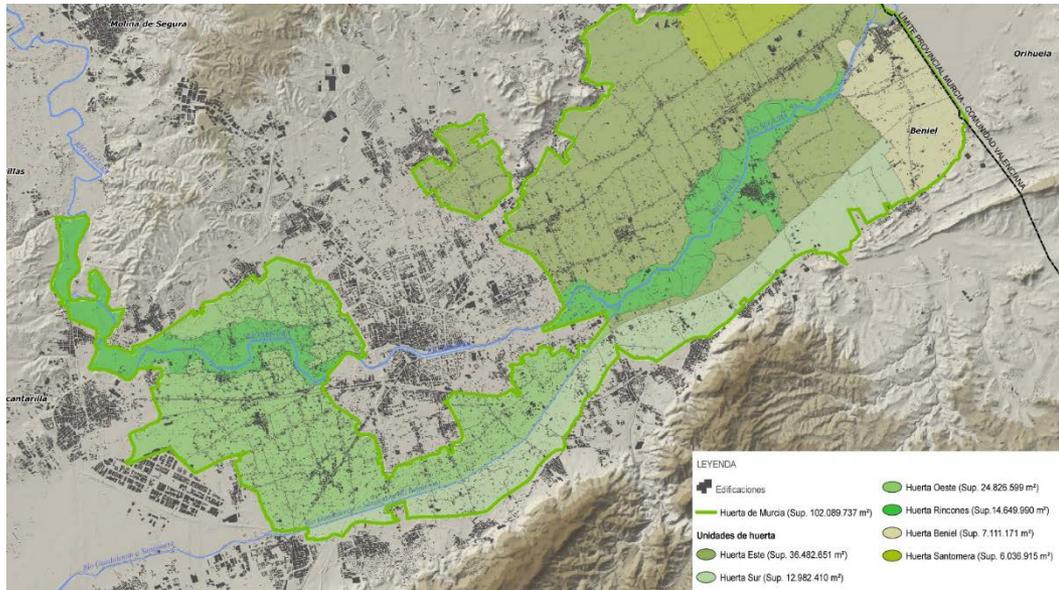




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

El Plan General de 2001 (V)

- La Huerta mantiene gran parte de su configuración original gracias a la protección del **plan de 1978** y al “**efecto barrera**” que han supuesto algunas infraestructuras como la ronda oeste.
- Sin embargo, **la evolución no ha sido homogénea** diferenciándose bastante por ejemplo la evolución de la zona Este donde las grandes parcelas favorecen el mantenimiento del paisaje agrícola de la zona Oeste donde el carácter minifundista de la actividad agrícola hace que ésta no sea rentable frente a las economías de escala agroalimentarias.
- La pérdida del atractivo agrícola del suelo en favor de su valor ornamental ha generado allí un espacio de periurbano parcialmente residencial donde el PG **legaliza** con la figura de suelo urbano especial casi **10.000 viviendas** irregulares.





2019

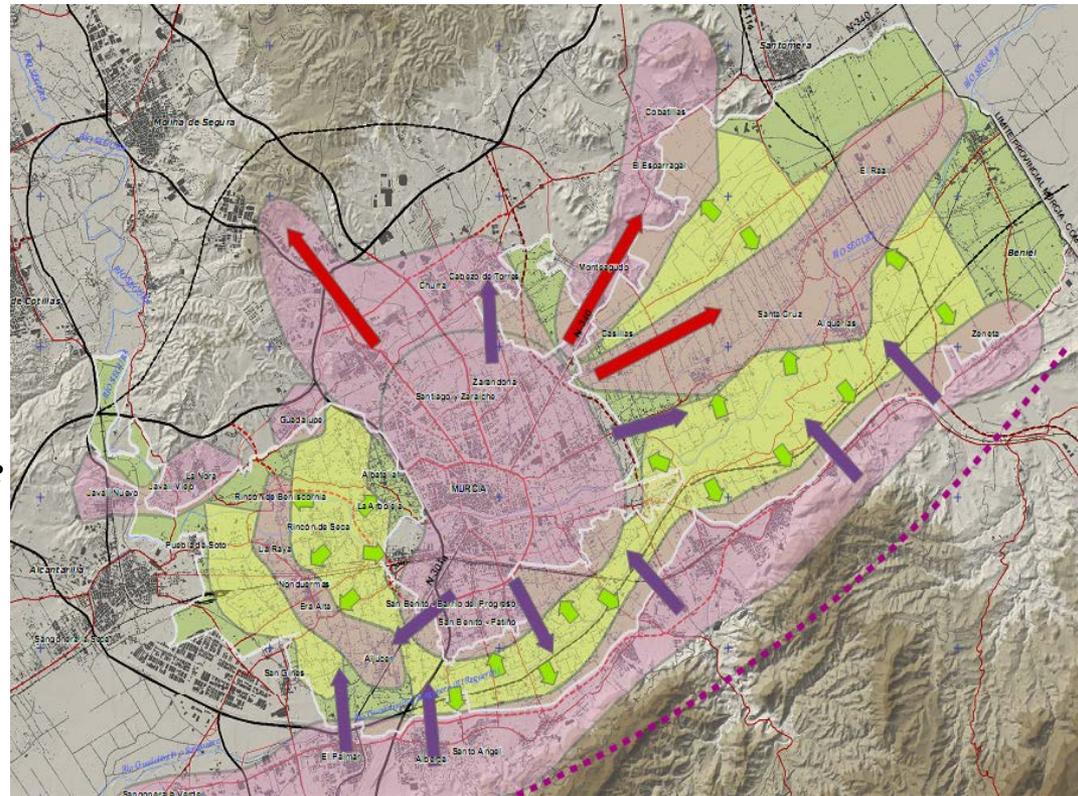




4. ANALISIS EVOLUTIVO DEL PLANEAMIENTO GENERAL: CASO PGMO DE MURCIA

Situación actual

- La **crisis económica** paralizó el crecimiento en la zona norte, que se ha retomado poco a poco en la actualidad.
- El **soterramiento de las vías** y la llegada del AVE han abierto un escenario de oportunidades al crecimiento en la zona sur posibilitando su expansión.
- La propiedad en la huerta se ha ido atomizando, pasando a convertirse el antiguo espacio agrícola en un modelo de **ciudad-jardín** sin idiosincrasia propia, especialmente en el Oeste.
- El desarrollo de infraestructuras como aeropuerto, universidades, hospitales, resorts, etc. ha permitido un **intenso desarrollo urbanístico de muchas pedanías**.
- ¿Es necesario un nuevo Plan General?

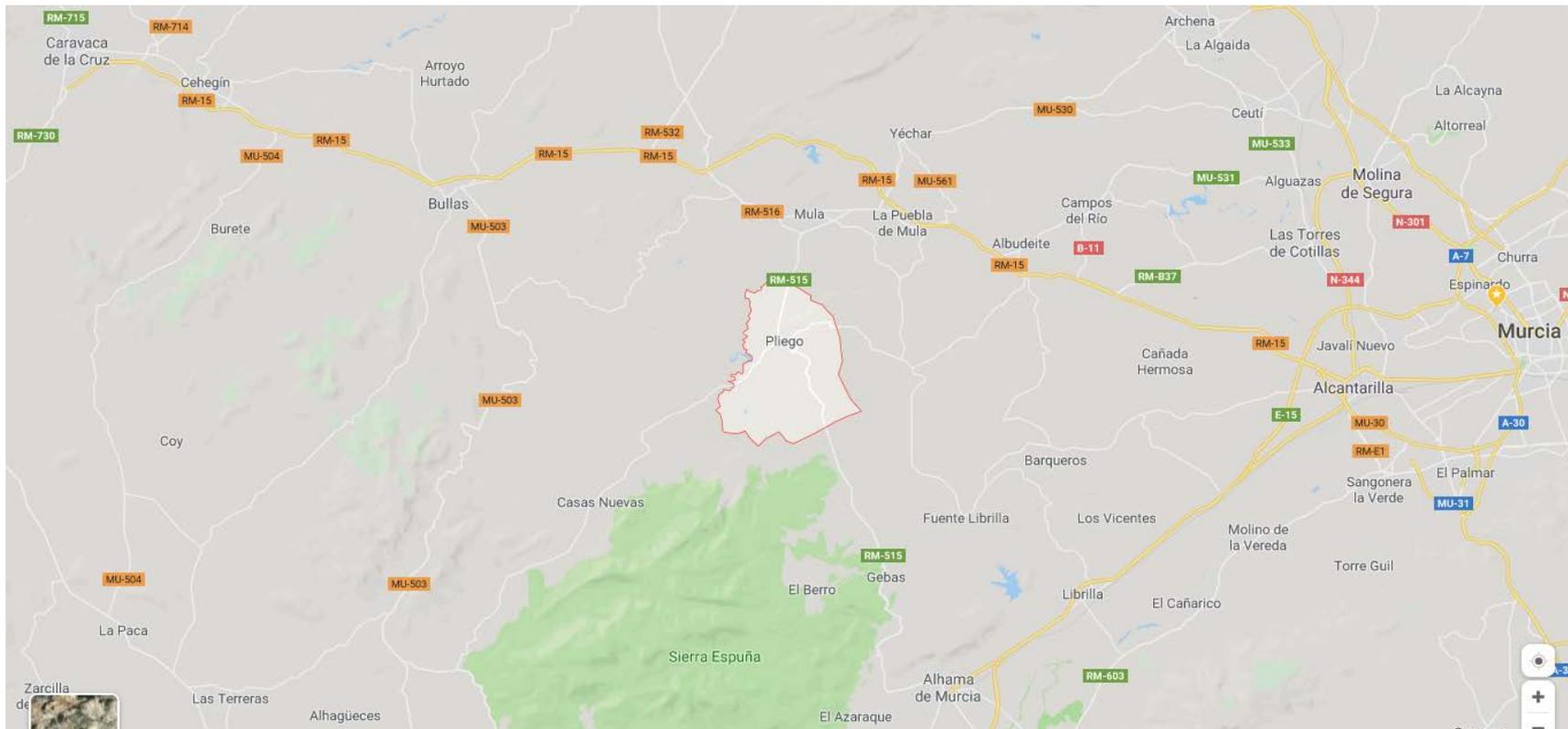


Distribución las inercias de crecimiento actuales
Modelo tendencial en SIG de la ciudad de Murcia



5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO

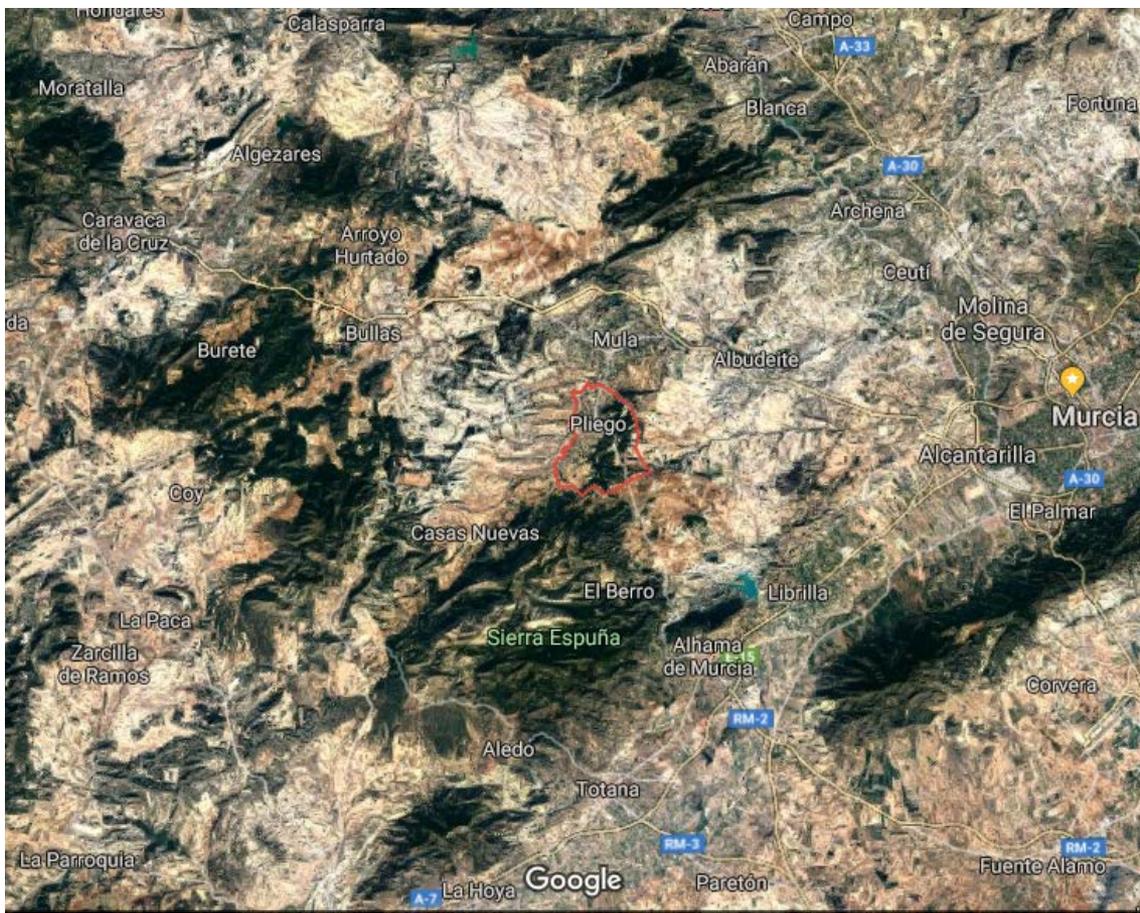
- *Pliego es un pequeño municipio de la Región de Murcia de 29 Km² y casi 4.000 habitantes, que ha de realizar un nuevo PGMO.*





5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO

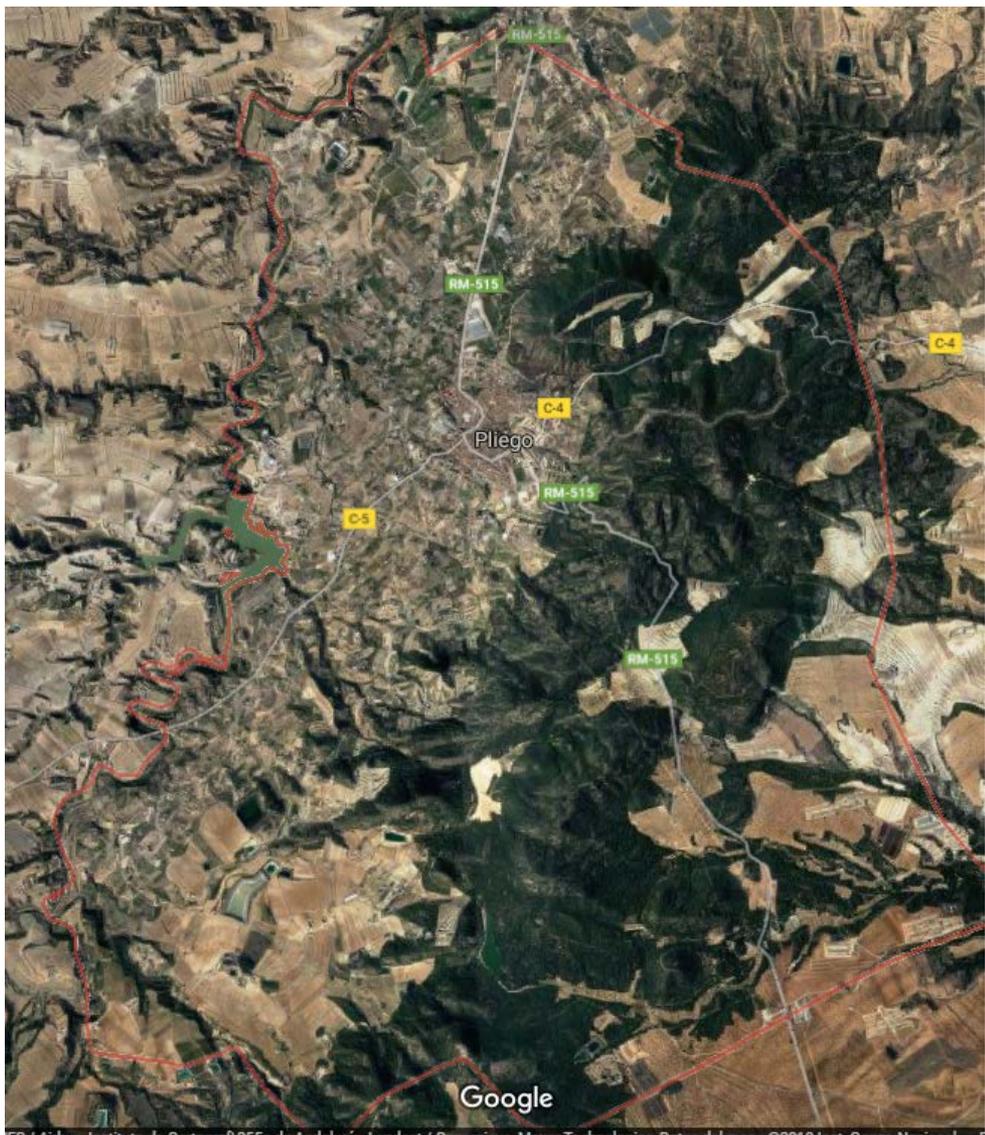
- El entorno posee amplias zonas de bosque y huerta, situándose sobre el paraje de **Sierra Espuña**.
- Al norte, está conectado con un municipio cercano mayor (Mula), y la **autovía del Noroeste (RM-15)** que conecta Murcia y Caravaca a través de la **carretera RM-515**.
- Al sur, la carretera comarcal **RM-515** une Mula con Alhama, **atravesando el casco urbano de Pliego**, o bifurcándose hacia Lorca a través de la C-5.





5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO

- **Al oeste y sur** del municipio encontramos el embalse del río Pliego, cuyo cauce riega una amplia huerta de uso agrícola escaso y minifundista, habiendo en ella más de 500 viviendas en situación irregular.
- **Al este** se puede encontrar amplias zonas de bosque incluidas como LIC en la Red Natura 2000 y grandes zonas de huerta con cultivos agrícolas en explotación, muy arraigados culturalmente en el municipio.
- Los espacios industriales existentes se encuentran **en la periferia norte**, alrededor de la carretera RM-515, siendo necesario más suelo industrial ante la demanda existente (existencia de algunas industrias aisladas sin regularizar cerca del embalse).





5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO

- El **casco urbano** posee una densidad media-baja, y en él confluyen tráfico interno y circulación de paso.
- Existe una fuerte **demanda de suelo** residencial por crecimiento demográfico y empresas interesadas en suelo turístico para resorts de campo y casas rurales.
- **Distribuidores logísticos** (Lidl, Mercadona, etc.), empresas agroalimentarias, conserveras y de transporte estarían muy interesadas en implantarse en el municipio si hubiese un proyecto de suelo industrial bien comunicado y a buen precio.





5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO





5. CASO PRÁCTICO: PGMO DE PLIEGO

Partiendo del supuesto de que el Ayuntamiento desea políticamente un modelo más bien desarrollista, **realizar las siguientes actuaciones del nuevo PGMO:**

- Una zonificación de la **clasificación del suelo** según el nuevo PG especificando las distintas subclases y los niveles de protección del suelo.
- Desarrollar el **trazado de las futuras infraestructuras** principales en función de las necesidades y problemáticas actuales.
- Establecer en el suelo urbanizable sectorizado **los sectores** indicando su uso, aprovechamiento recomendado y necesidad de adscripción de posibles SG (SGC o SGEL) en base a las necesidades existentes del municipio.
- Situar **3 proyectos estratégicos** para el municipio: un planta fotovoltaica de 20 Ha, un vertedero de 10 Ha para toda la comarca, y un resort turístico y camping de 12 Ha.

