AYUNTAMIENTO
DE
MARCHENA

AVANCE
PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANISTICA DE MARCHENA
MODELO URBANO TERRITORIAL DEL NÚCLEO DE MARCHENA

III. ORDENACIÓN

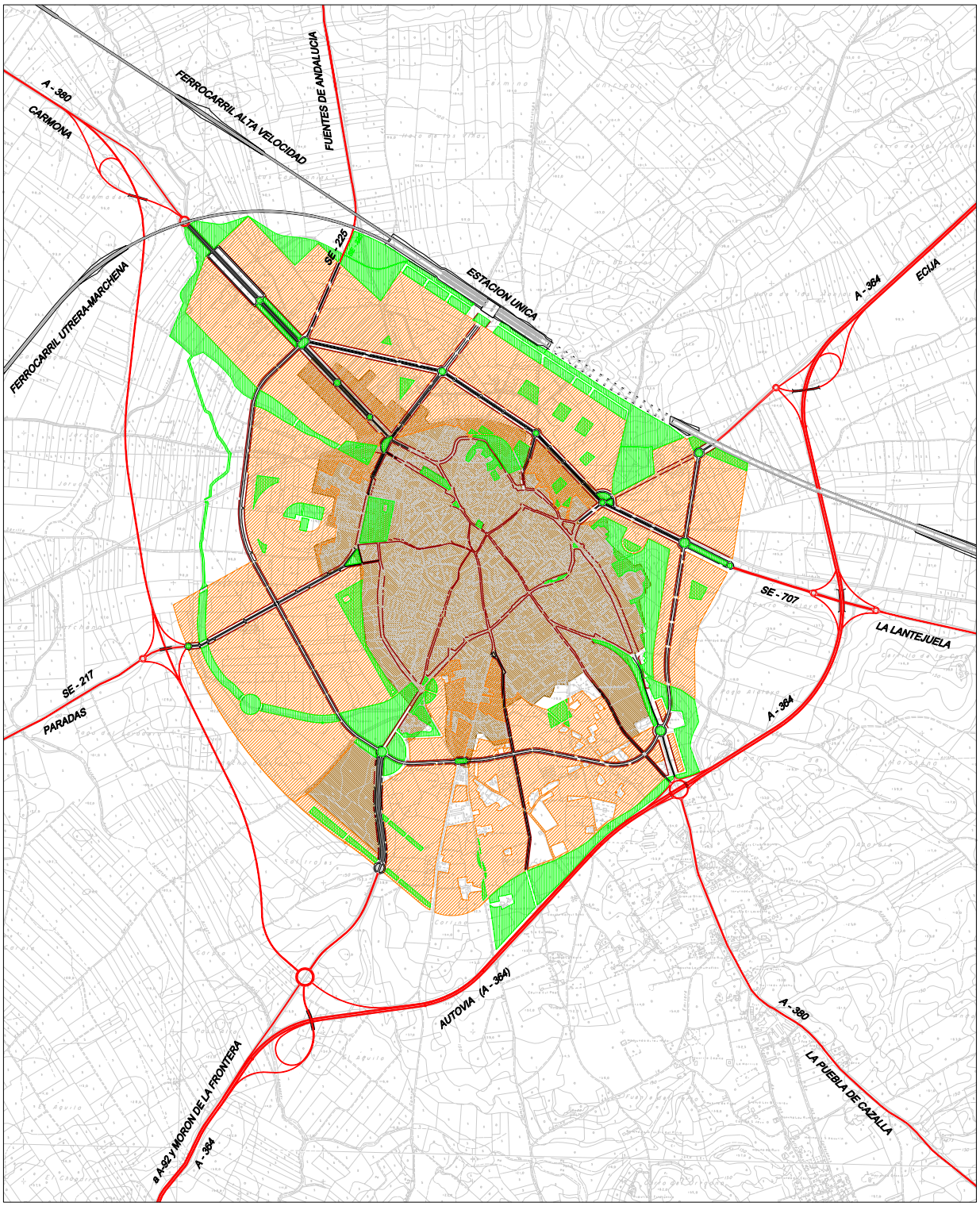
SERVICIO DE URBANISMO

DIPUTACIÓN DE SEVILLA

19 DICIEMBRE 2007

III. ORDENACIÓN

Este documento de Avance de Plan General de Ordenación Urbanística de Marchena, en su apartado de Ordenación, presenta exclusivamente el proyecto diseñado para el núcleo urbano de Marchena, debiendo considerarse como una parte (1ª parte) de la Ordenación Urbanística que este Avance PGOU, para proseguir y completarse mediante una segunda parte que aborde la ordenación de la parte urbana de Marchena en el núcleo urbano de La Puebla de Cazalla y de todo el resto del término municipal de Marchena. Las razones y justificación de esta forma de operar en este Avance quedaron expuestos en el documento I. Introducción.



ESCALA. 1:40.000

AVANCE PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MARCHENA

MODELO URBANO-TERRITORIAL DEL NÚCLEO DE MARCHENA

Índice

1. INCIDENCIA TERRITORIAL.

1.1. Introducción.

1.2. El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla y su vecindad con Marchena.

1.3. El lugar territorial de Marchena. El POTA y relación con el Área Metropolitana de Sevilla.

1.4. Incidencia del modelo urbano de Marchena en las infraestructuras territoriales.

2. EL MODELO URBANO DEL NÚCLEO DE MARCHENA.

2.1. De cómo los itinerarios territoriales se resolvieron históricamente.

2.2. Valoración urbana de las vías-carreteras en Marchena.

2.3. Propuesta de solución al nudo territorial.

2.4. El lugar de Marchena.

2.5. Semblanza del reconocimiento de los modelos de urbanización.

2.6. Usos globales, modelo de localización.

2.7. Modelo urbano propuesto.

PLANOS DE ORDENACIÓN :

1. MARCHENA: Articulación Territorial (Ordenación del Territorio de Andalucía)
2. INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES EN EL ENTORNO DEL MODELO URBANO.
3. EL MODELO URBANO-ORDENACIÓN DE MARCHENA
4. LA ESTRUCTURA URBANA: Implantación en el solar de los viarios principales
5. TRAZADO FERROVIARIO Y EJE NORTE DEL MODELO URBANO (Perfil longitudinal, alta velocidad, propuesta Avance PGOU)
6. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO NORTE DEL Cº HISTÓRICO: Comparativa

COMPLEMENTO: ANÁLISIS DE LA EDIFICACIÓN EN EL MEDIO RURAL ENTRE MARCHENA Y LA PUEBLA DE CAZALLA :

1. Descripción y cuantificación de edificación, usos y actividades
2. Distintos suelos según la problemática planteada
3. Encuadre legal y discusión entre la regulación de estos suelos
4. Grados de incumplimiento de las Normas Subsidiarias vigentes

MEMORIA DE ORDENACIÓN.

1. INCIDENCIA TERRITORIAL.

1.1. Introducción.

El modelo urbano-territorial presentado en este Avance del Plan General de Ordenación Urbanística de Marchena, es especialmente sensible a las innovaciones territoriales que actualmente se están dado. Por ello, es importante articular el proyecto aquí presentado con todas y cada una de las actuaciones de trascendencia territorial.

Por consiguiente, este apartado de incidencia territorial, se agrupa en tres partes, si bien, siempre inter relacionadas:

Respecto al Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, desarrollado en primer lugar, dado lo especial del momento temporal de este documento, en período abierto de alegaciones.

Respecto al Plan General de Ordenación del Territorio de Andalucía por ser el marco obligado de referencia.

Y respecto a los proyectos de las infraestructuras de carreteras (variante de A-364), ferrocarril (eje ferroviario transversal de Andalucía) y oleoducto (desdoble del oleoducto Rota-Zaragoza) dado el alto grado de influencia sobre el proyecto del modelo urbano propuesto para el núcleo urbano de Marchena en este Avance.

1.2. El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla y su vecindad con Marchena.

a) Las directrices europeas de ordenación del territorio respecto al sistema de asentamientos y los crecimientos urbanos en el territorio apuestan por un modelo polinuclear (de policentralidad habría que entenderlo), apoyado en criterios de sostenibilidad y equilibro territorial.

b) El POTA diseña en este sentido polinuclear, dos niveles, uno para los centros subregionales (9 en total) y otro segundo según todas las Unidades Territoriales (34 incluidos los primeros), reconociendo en cada uno de ellos uno o varios niveles con carácter central; ello supone una ordenación equilibrada para toda Andalucía.

c) El POTAUS, rompe este equilibrio al incorporar distintos municipios de las Unidades Territoriales colindantes, dificultando así el reconocimiento y la potenciación de las mismas. Si esto no se corrige, al final, dado el potencial inherente en los centros subregionales, se llegaría a reproducir algo así como las provincias conocidas, (que para el POTA serían 9 con la novedad de la bahía de Algeciras).

d) En tanto prevalezca el criterio de ordenar el territorio de forma sostenible y equilibrada, se han de potenciar las Unidades Territoriales, especialmente aquellas no centros regionales que, no obstante, se alimentarían de la fuerza generadora de crecimientos, servicios, dotaciones, propia de los centros regionales. Un ejemplo de actuación reequilibrado, sería, decir: el próximo hospital o facultad que se cree estaría en tal núcleo con centralidad de una unidad territorial colindante a un determinado centro regional.

e) El sistema de comunicaciones terrestres ha de estar al servicio de esta política territorial, de forma que aquellos núcleos con capacidad de asumir centralidad de aquellas unidades colindantes mencionadas, han de contar con máxima

accesibilidad (carretera y ferrocarril); siendo el servicio de tren de cercanías primordial para garantizar una articulación, en profundidad y reequilibrando el territorio, del centro regional con las Unidades Territoriales colindantes.

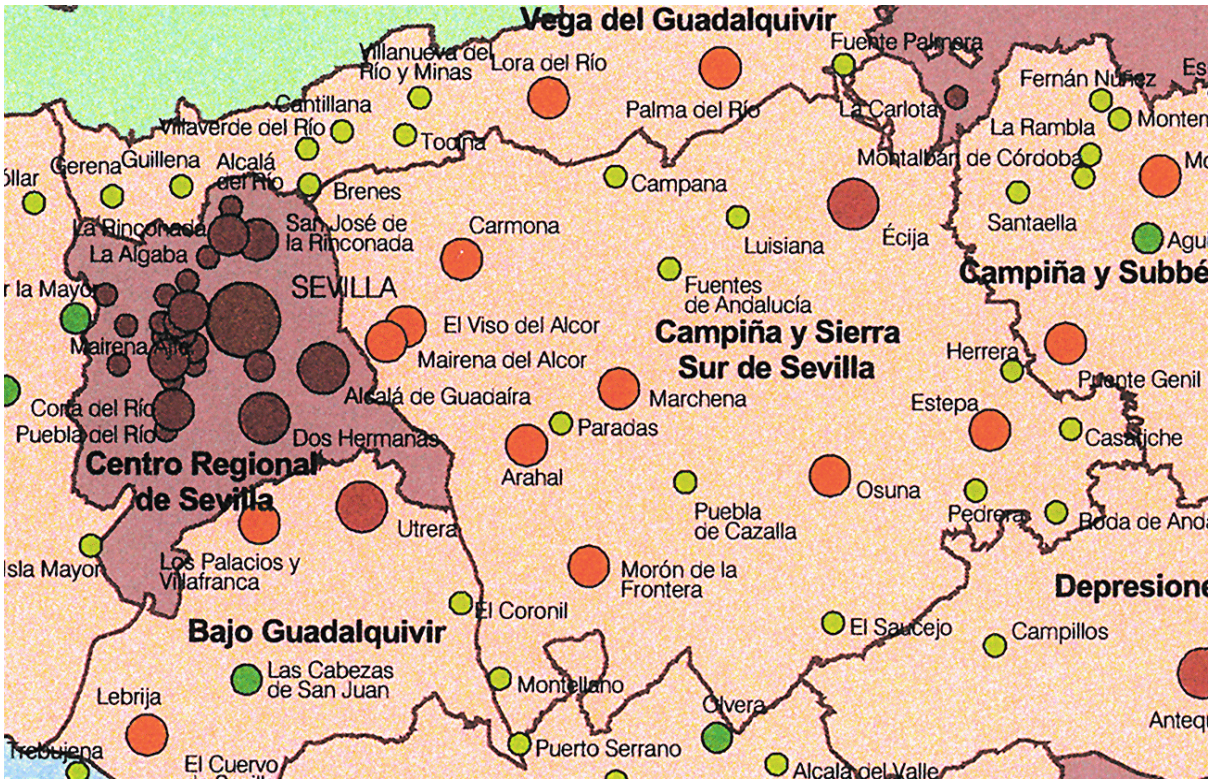
f) En este sentido, las posibilidades locales, urbanas y territoriales de Marchena se manifiestan por tener:

   1º. Un núcleo urbano actual con una capacidad para crecimientos importantes, apoyado en un centro urbano de cierto desarrollo, con dotaciones e infraestructura suficientes, sobre el cual proyectar una nueva ciudad.

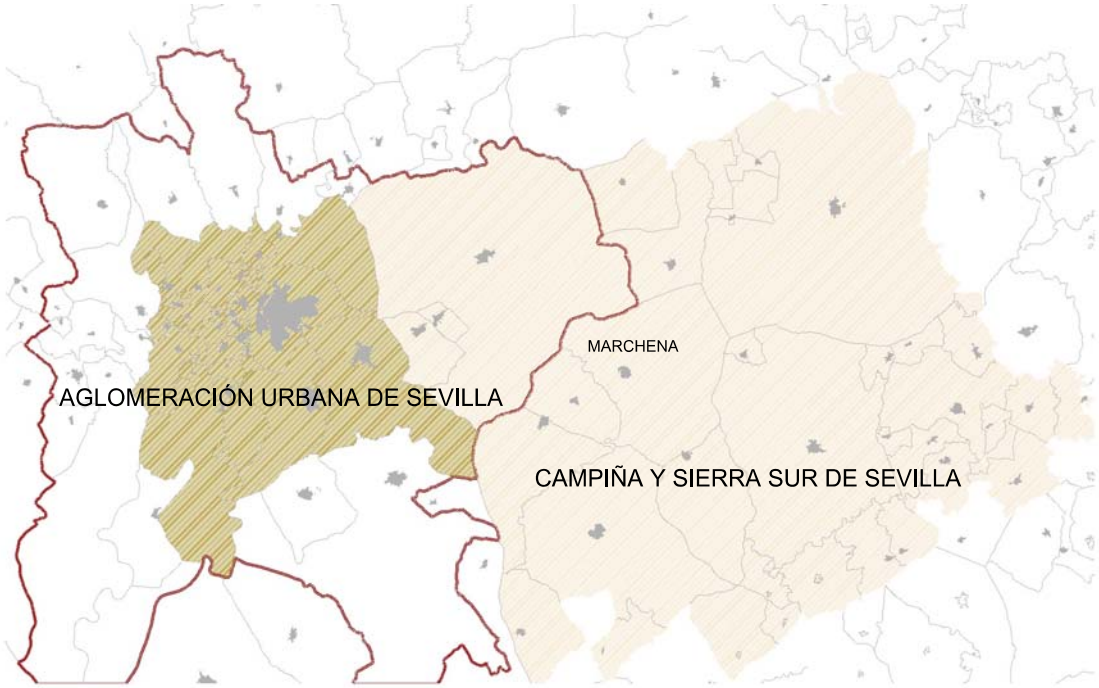
   2º. Un entorno del solar urbano con capacidad de crecimiento.

   3º. Contar con sistema de comunicaciones terrestres de primer orden; proximidad a la A-92, la conversión en autovía de la A-364 (eje territorial Écija-A-92-Jerez-Cádiz), ferrocarril regional Sevilla-Granada-Málaga, y nuevo Eje Ferroviario Transversal de Andalucía (alta velocidad Sevilla-Granada), así como, la viabilidad de un servicio de cercanías dentro del sistema ferroviario.

g) El Plan General de Ordenación Urbanística de Marchena, ahora en fase de Avance, daría cobertura, mediante un nuevo modelo urbano con capacidad de asumir un papel vertebrador en el territorio de La Campiña; ello debería ir respaldado por una definición de, al menos, unos criterios territoriales a modo de Directrices que nacidas desde la ordenación de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), señalen las políticas territoriales a aplicar en las Unidades Territoriales colindantes; pues, es cierto que estas Unidades no pueden sustraerse de su posición respecto al Centro Regional, del cual recibe su influencia.



UNIDADES TERRITORIALES EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA



AMPLIACIÓN DEL CENTRO REGIONAL DE SEVILLA EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA, SOBRE LAS UNIDADES TERRITORIALES COLINDANTES

1.3. El lugar territorial de Marchena. El POTA y relación con el Área Metropolitana de Sevilla.

Marchena está inserta en una red de ciudades medias del espacio central de Andalucía y dentro de la unidad territorial “Campiña y Sierra Sur de Sevilla” (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía).

La ampliación de la unidad territorial “Centro Regional de Sevilla”, según el documento “Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración de Sevilla”, ha dejado a Marchena en una posición con oportunidad de retomar un papel de articulación entre el área metropolitana de Sevilla y la red de ciudades medias de La Campiña y la Sierra Sur de Sevilla.

A su vez, esta situación estratégica ha venido reforzada con el nuevo trazado del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía con su nuevo trazado directo Marchena-Alcores-Aeropuerto-Sevilla, como tren de alta velocidad, localizando una estación ferroviaria en Marchena, en la cual se enlaza con el ramal Utrera-Marchena.

También el reconocimiento, ya en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, del Eje Écija-Marchena-Utrera-Los Palacios y Villafranca, como “Eje de Articulación Regional” y la proximidad del núcleo urbano a la autovía A-92, caracterizan a Marchena como lugar de alta accesibilidad (POTA [66]).

Todo ello, configura, en las puertas de la nueva Área Metropolitana de Sevilla, un punto territorial donde se puede facilitar un intercambio de flujos de transportes.

El papel de articulación de Marchena entre estas dos Unidades Territoriales, se materializa según la respuesta, formal y de contenido, que diseña el planeamiento urbanístico.

La materialización de esta articulación territorial tiene distinta naturaleza, desde el sistema de Comunicaciones Terrestres, pasando por contenidos Dotacionales y de

Actividades Económicas, integrando estas redes y equipamientos en la estructura urbana (POTA [67]).

Así, desde el propio proyecto del modelo urbano de Marchena, nace la propuesta de dotar de rango territorial una parte significativa de su estructura urbana (eje tangencial norte de crecimientos de Marchena). Consecuentemente, estos suelos por su contenido funcional y situación en el territorio, suponen el reconocimiento de un lugar con centralidad territorial. (Ver plano nº 1 de Ordenación).

Estos suelos de centralidad territorial, más allá del Área Metropolitana de Sevilla, conlleva empezar a equilibrar el territorio, reforzando las estructuras urbanas de Unidades Territoriales en el entorno de la Aglomeración Urbana de Sevilla, lanzando en profundidad capacidad de crecimientos, a suelos bien articulados, desligándose del modo histórico de planificar áreas metropolitanas, cuya lógica era la de ir creciendo paulatinamente; ahora, al reforzar los sistemas de las Unidades Territoriales colindantes a aquellas áreas metropolitanas, se está contribuyendo a equilibrar el territorio, alejando el peligro de depredación de los suelos (crecimientos en mancha) y posibilitando la recuperación de sistemas de espacios libres territoriales.

Ello ha de ir acompañado de una mayor articulación de los núcleos urbanos con gran capacidad de crecimiento, del área metropolitana, ahora también con los suelos con capacidad de centralidad a las Unidades Territoriales colindantes con aquella metropolitana; es un modelo de ordenación del territorio capaz de crecer de forma equilibrada y respetando las características de los asentamientos urbanos de cada una de las Unidades Territoriales definidas en el POTA, siendo especialmente sensible en el entorno de la Aglomeración Urbana de Sevilla. (Ver anexo “Modelo Teórico de Articulación de las Unidades Territoriales”)

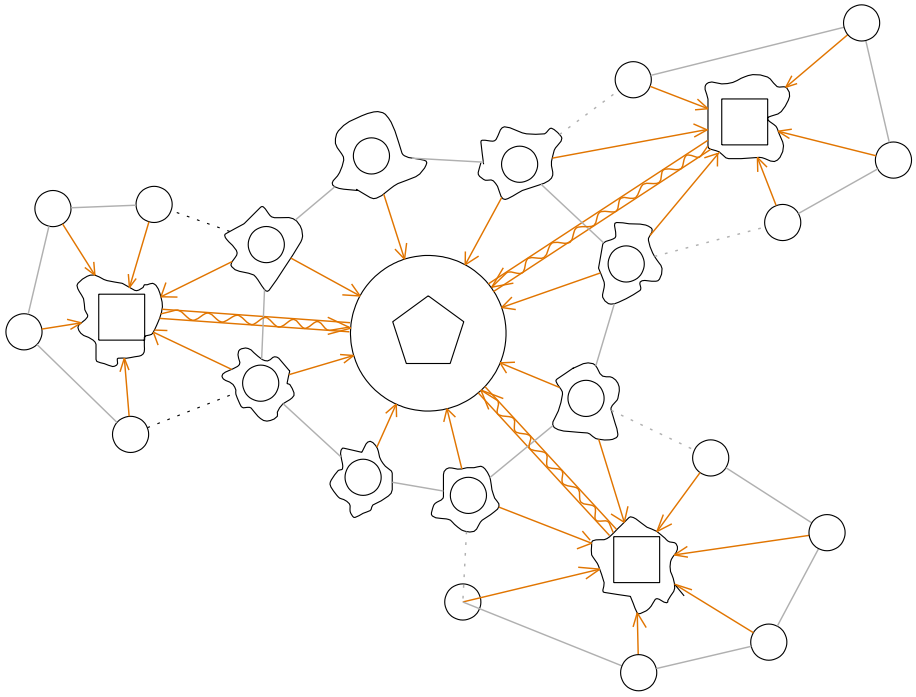
Marchena se configura así, como nodo urbano intermodal de transportes y de articulación de suelos dotacionales, entre las dos mencionadas Unidades Territoriales.

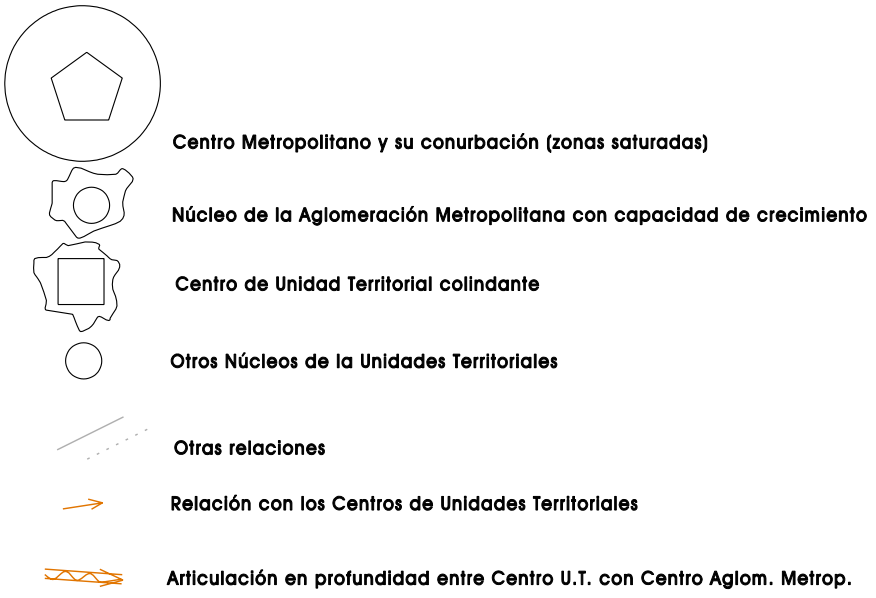
Ya, el POTA propone integrar el ramal transversal ferroviario Utrera-Marchena en la

red de Alta Velocidad de Andalucía, dentro del Sistema Intermodal de Transportes y Comunicaciones. Ello, lo integra, este Plan General de Marchena fase de Avance, en su proyecto urbano, con la importancia que le confiere el POTA para estas operaciones asociadas a la renovación de infraestructuras de alta velocidad.

ANEXO al punto 1.3.: “Modelo Teórico de Articulación de las Unidades Territoriales”

MODELO TEÓRICO DE ARTICULACIÓN DE LAS UNIDADES TERRITORIALES





Esta última, son actuaciones a proyectar y que tienen capacidad de equilibrar el territorio, motivado por el creciente contenido de centralidad, a potenciar en Centros de U.T.vecinas. Conlleva potenciar las comunicaciones, especialmente el tren de cernacias, hoy único con capacidad de proyectarse en profundidad en el territorio; tambien localizar usos de centralidad territorial en: sanidad, enseñanza, cultural, ocio, comercio, tecnología, servicios, que completen las ofertas entre el Centro Metropolitano y los Centros de U.T. colindantes.

1.4. Incidencia del modelo urbano de Marchena en las infraestructuras territoriales.

Las infraestructuras territoriales, resueltas en su propia escala territorial no entran en la resolución detallada de su inserción y articulación de las mismas en el entramado que supone un núcleo urbano.

Es el planeamiento urbanístico, el marco adecuado para abordar las relaciones entre estas infraestructuras y la trama urbana, a escala eficaz y con capacidad para articular con éxito las infraestructuras territoriales con los propios sistemas locales, y en definitiva con el modelo urbano.

La resolución del nudo territorial de aquellas infraestructuras en el núcleo urbano deben estar resueltas en el marco del planeamiento general municipal.

El papel que tenga cada núcleo urbano en el territorio alumbrará la solución urbana de estas infraestructuras territoriales. Para Marchena, ya desde los criterios definidos en el documento de “Preavance del Plan General de Ordenación Urbanística” (Septiembre 2006), se señala un papel vertebrador frente a la aglomeración metropolitana de Sevilla, y a modo de “puente” frente a un amplio territorio de La Campiña y Sierra Sur de Sevilla; éste es un núcleo con capacidad para absorber crecimientos alternativos, y en la consideración de las periferias metropolitanas; además, Marchena posee una capacidad para retomar una centralidad entre grandes núcleos como Écija, Fuentes de Andalucía, Lantejuela, Osuna, La Puebla de Cazalla, Morón de la Frontera, Paradas y Arahal, con capacidad suficiente frente a la aglomeración metropolitana de Sevilla; por todo ello, por ejemplo la estación de ferrocarriles (alta velocidad servicio Granada-Málaga y ferrocarril regional Utrera-Bobadilla)/estación central de autobuses, con una rápida comunicación con Sevilla y aeropuerto de San Pablo, supone una respuesta a estos planteamientos.

Para el núcleo urbano de Marchena y en sentido local, este Plan General asume la tarea de definir un nuevo modelo urbano capaz de reequilibrar los crecimientos dados, especialmente hacia el sureste, “centrando el centro”, Conjunto Histórico, barrio de

San Juan, San Sebastián y San Miguel.

El modelo esbozado en el citado documento de Preavance, define el diseño de una ronda urbana capaz de articular los nuevos crecimientos y la resolución de variantes de carreteras externas capaces de resolver las relaciones intermunicipales y la articulación con el nuevo núcleo proyectado.

El Ayuntamiento de Marchena, en dos ocasiones resuelve mediante Pleno, tratar la idoneidad de la traza del nuevo ferrocarril, alta velocidad, respecto al núcleo de Marchena; así, en sesión 26 de Octubre 2006, con aprobación unánime, se solicita el soterramiento o alejamiento de las vías; y en sesión 26 de Julio de 2007, se manifiesta la voluntad de mantener un trazado alternativo para dichas vías, evitando el estrangulamiento de los crecimientos en la zona norte. (Ver documento I. Introducción, de este documento de Avance).

Desde este Plan General se retoma los anteriores mandatos, de forma que completando el modelo definido en el Preavance, este Avance se plantea resolver definitivamente la deteriorada periferia norte del núcleo urbano, cerrando la ronda interior mediante un eje Norte de desarrollo urbano, planteando un nuevo trazado para el ferrocarril de acuerdo con el modelo urbano diseñado. (Ver plano nº 2 de Ordenación).

El actual momento de innovación de las infraestructuras territoriales de comunicación terrestre en el propio término municipal de Marchena, supone obligatoriamente una reflexión de oportunidad para abordar la ordenación urbanística del núcleo urbano de Marchena cuya trascendencia temporal va más allá de la programación habitual de los planeamientos generales a nivel municipal.

Respecto a las carreteras, el núcleo urbano de Marchena en el pasado, ha sufrido el desafortunado trazado, rompiendo el Conjunto Histórico, de la carretera norte a Carmona, como la ya obsoleta travesía A-364 (San Ignacio) o la desarticulada conexión Carrión-Paradas. En este momento, desde el Plan General de Marchena se

apuesta por reconducir el itinerario Écija-A-92, como autovía en la consideración de itinerario de primer orden, por la función de conexión desde la N-IV hacia Cádiz-Jerez-Algeciras.

La articulación entre carreteras y el núcleo urbano se resuelve creando, junto con la nueva variante A-364 (como autovía) un nuevo trazado de carreteras variantes al núcleo de Marchena, en forma de “U”, que enlaza las relaciones en Marchena desde los núcleos de Carmona, Paradas, Morón de la Frontera-Autovía A-92, La Puebla de Cazalla, Lantejuela y Écija. Los distintos ejes radiales desde los distintos núcleos urbanos definidos hacia el centro urbano, se articulan internamente mediante la ronda interna de los nuevos crecimientos que se proyectan desde el Avance del PGOU de Marchena. De forma singular mediante el trazado de un eje urbano al norte del Conjunto Histórico, en sentido Este-Oeste, se cierra la citada ronda interna resolviendo las relaciones de acceso desde Lantejuela a Carmona, dando respuesta urbana a los accesos desde Écija y Fuentes de Andalucía, y de forma especial, a la estación intermodal de ferrocarriles (alta velocidad y regional-cercanías) y de autobuses (comarcal); todo ello genera un sistema urbano con capacidad de acoger nuevos crecimientos al norte del núcleo urbano y resolviendo las instalaciones marginales actuales y recuperando para el paisaje urbano el entorno del Conjunto Histórico de Marchena, configurando un espacio urbano de primer orden acorde con el papel territorial de dichas estaciones, con usos de oportunidad por la centralidad de estos suelos, dada la inmediata articulación-accesibilidad con los municipios más próximos de esta comarca.

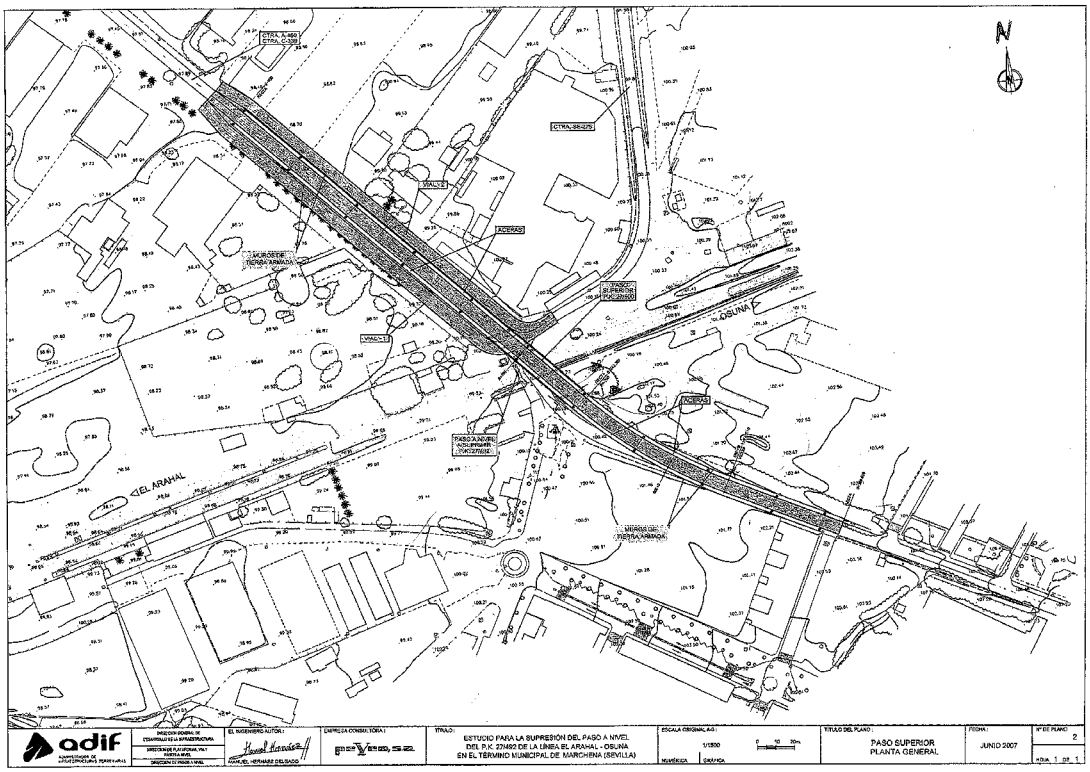
A nivel ferroviario, desde la implantación del actual ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, en la periferia y distanciado de aquel núcleo urbano, no se ha vuelto a plantear un nuevo sistema ferroviario; entiéndase con la capacidad de proyectarse con profundidad en el tiempo.

Actualmente, está planteado por la Junta de Andalucía, el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, como ferrocarril de alta velocidad (ancho internacional), Sevilla - Granada- (Málaga) junto al ferrocarril existente Sevilla-Utrera-Bobadilla-Granada

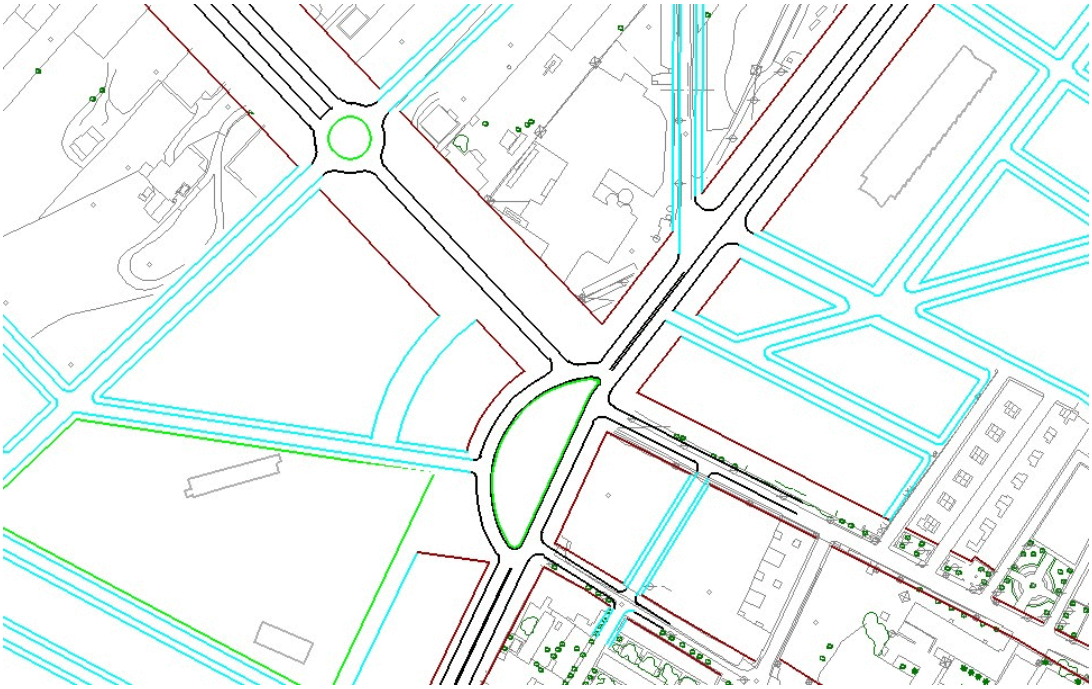
(ancho ibérico); éstos, discurren sensiblemente paralelos desde Antequera-Santa Ana hasta Marchena, donde el tramo Marchena-Sevilla (en estudio informativo) apuesta por el trazado más directo a Sevilla-Aeropuerto por Los Alcores; separándose así, ambos trazados, a partir del núcleo de Marchena.

Para el modelo urbano de Marchena esta doble barrera norte, muy ceñida a su núcleo urbano-Conjunto Histórico, supone volver a incidir en difíciles soluciones urbanas para esta periferia, como es el cruce de carretera de Carmona con el actual ferrocarril, difícil control de las instalaciones existentes al norte, por su carácter marginal y de complicada articulación con el núcleo urbano.

De hecho el “Estudio para la supresión del paso a nivel del p.k. 27/492 de la línea El Arahal-Osuna, en el término municipal de Marchena” (Adif, Junio 07), supone un paso elevado de importante desarrollo en planta y que se eleva en las inmediaciones del paisaje urbano del Conjunto Histórico agrediendo su percepción; esta solución en estudio, no resuelve satisfactoriamente el enlace salida hacia Paradas, y además crea, al elevarse, una nueva muralla hacia la periferia norte, ya con alto grado de marginalidad.



ESTUDIO PARA LA SUPRESIÓN DEL PASO A NIVEL FFCC ARAHAL-OSUNA CON CARRETERA DE CARMONA



ORDENACIÓN PROPUESTA EN ESTE LUGAR (Avance PGOU)

El trazado del ferrocarril alta velocidad proyectado, se sitúa en esta periferia norte suponiendo un nuevo elemento que la disgrega, es una barrera más, entre pasos elevados y la propia rasante ferroviaria con terraplenes con cotas cercanas a los seis metros sobre el terreno natural.

Por todo ello nace la doble necesidad de dar respuesta adecuada al modelo urbano en la zona norte que conducen al reequilibrio de los crecimientos en el lugar central de Marchena, y a la recuperación de una deteriorada periferia urbana, que incide negativamente en el paisaje del entorno del Conjunto Histórico de Marchena.

En esta respuesta, el Avance del Plan General de Marchena propone:

1º. Recuperar el mencionado espacio urbano al norte del Conjunto Histórico, incorporándolo a la ciudad.

2º. Adecuar el doble sistema ferroviario, en la oportunidad de los nuevos proyectos, racionalizando sus trazados; ello conlleva:

- Desplazar hacia el norte, el trazado del ferrocarril de alta velocidad, liberando para la ciudad la mencionada periferia deteriorada, llegando a situarse en una zona alomada, en buena parte en falso túnel, minimizando cierta agresión ambiental.

  Este desplazamiento afecta a algo más de ocho kilómetros del trazado de lo proyectado (una parte en el tramo Marchena-Osuna tramo I y otra en el tramo Marchena-Sevilla).

  Este avance aproxima un detalle de este desplazamiento, considerando las rasantes del proyecto original en los puntos en los que se inicia este desplazamiento, los criterios geométricos en el área de la estación y resto del trazado, así como la adecuación a desnivel del ferrocarril respecto al cruce con distintas carreteras (Carmona A-380, Fuentes de Andalucía SE-225, Écija A-364 y nueva variante A-364) en su aproximación al nuevo modelo urbano proyectado. (Ver plano nº 5 de Ordenación).

– Desmantelar un tramo del ferrocarril a Utrera, tomando un nuevo trazado desde el límite del término municipal de Paradas, para discurrir paralelo al de alta velocidad, ya desplazado, utilizando una única estación ferroviaria; de alguna manera, esta cuestión la propone también el “Estudio Informativo Alta Velocidad Marchena-Sevilla”, definiéndolo como actuación complementaria; los dos ferrocarriles, así desplazados, discurrirían paralelos hasta las inmediaciones del río Corbones, donde retomarian los trazados actuales, el proyectado y el existente.

EJE TRANSVERSAL FERROVIARIO DE ANDALUCÍA

(tramo del ffcc Alta Velocidad a modificar)

ESTACIÓN ÚNICA

(alta velocidad proyectado a modificar)

TRAMO PARALELO: ALTA VELOCIDAD Y REGIONAL

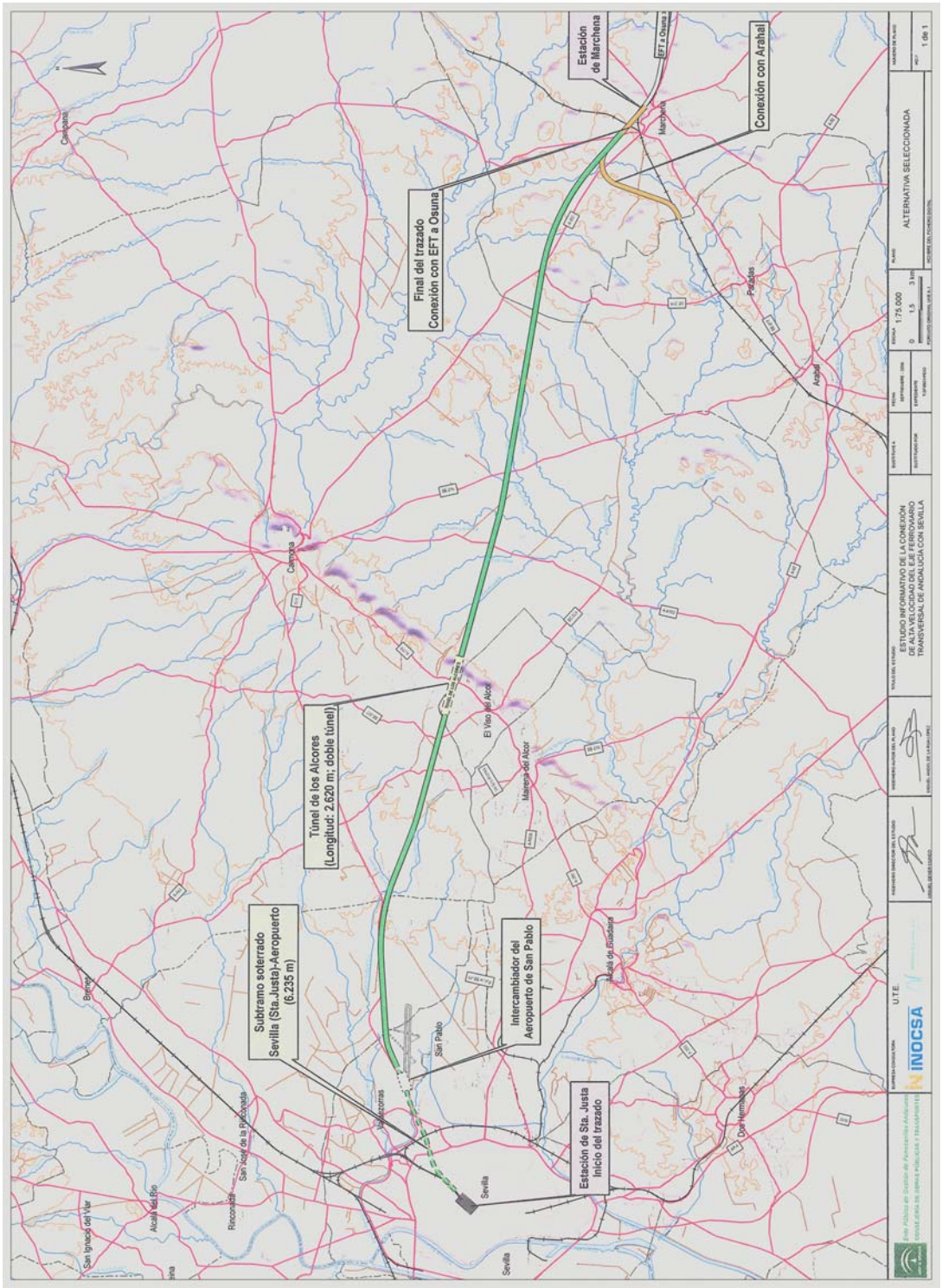
FFCC UTRERA-BOBADILLA

(tramo enlace)

(tramo ffcc a desmantelar)

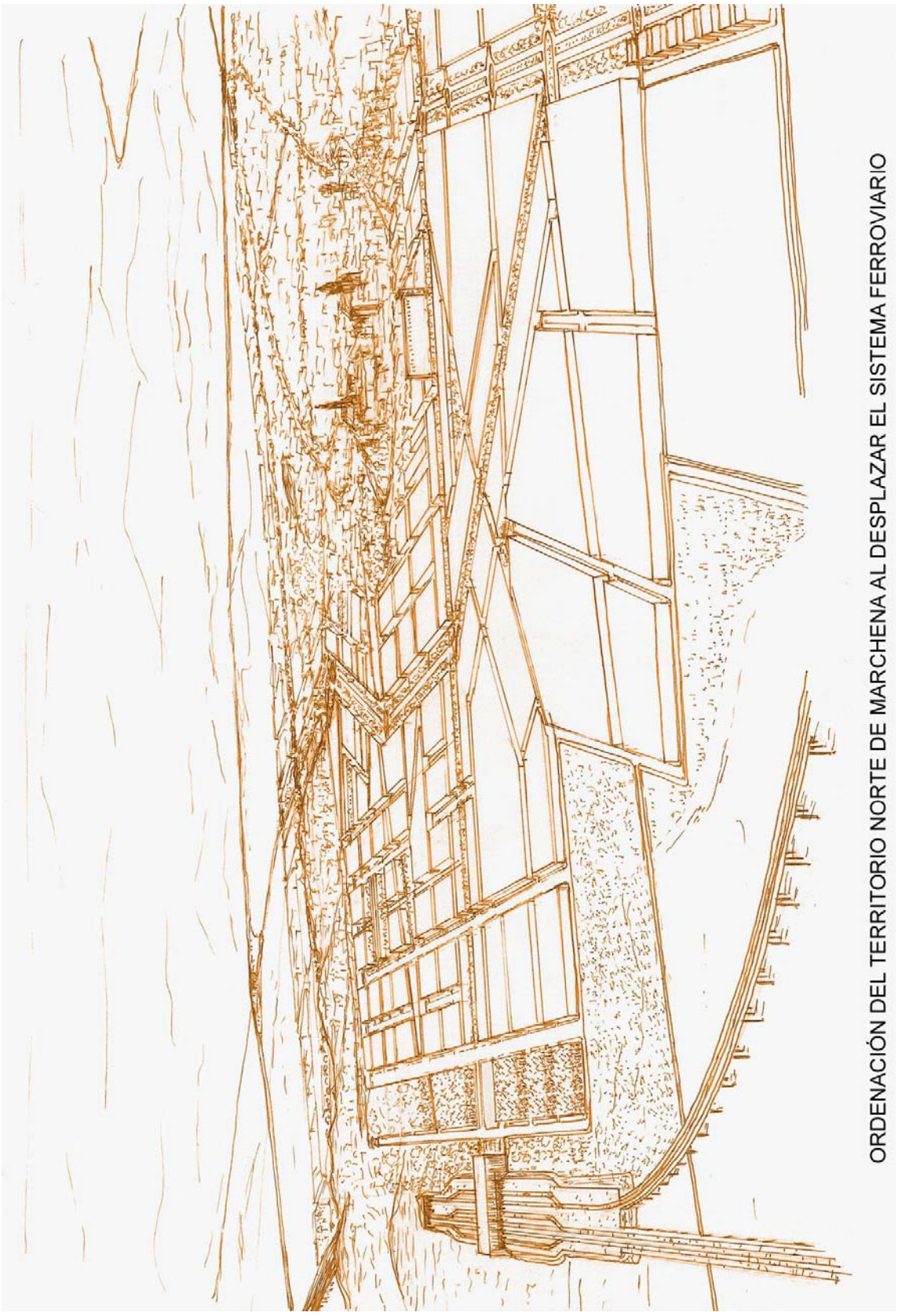
ESCALA 1 : 40.000

NUEVO SISTEMA FERROVIARIO EN EL ENTORNO DEL NÚCLEO DE MARCHENA (Avance PGOU)



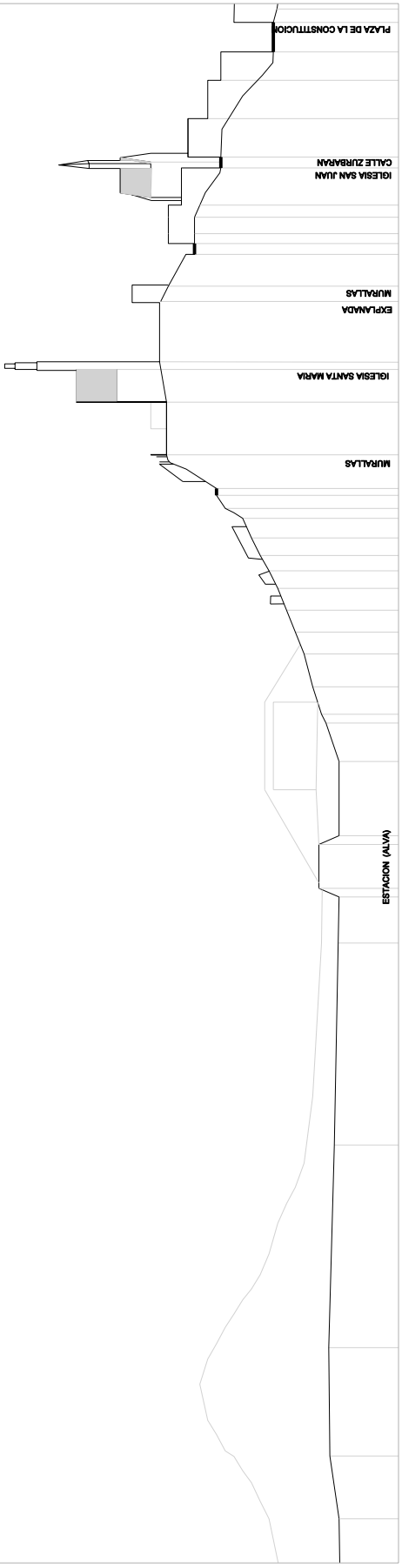
ALTERNATIVA QUE SELECCIONA EL ESTUDIO INFORMATIVO ALTA VELOCIDAD DEL EJE FERROVIARIO TRANSVERSAL DE ANDALUCÍA (tramo Marchena-Sevilla)

OCUPACIÓN MARGINAL E INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (EXITENTES Y PROYECTADAS) EN EL NORTE DE MARCHENA

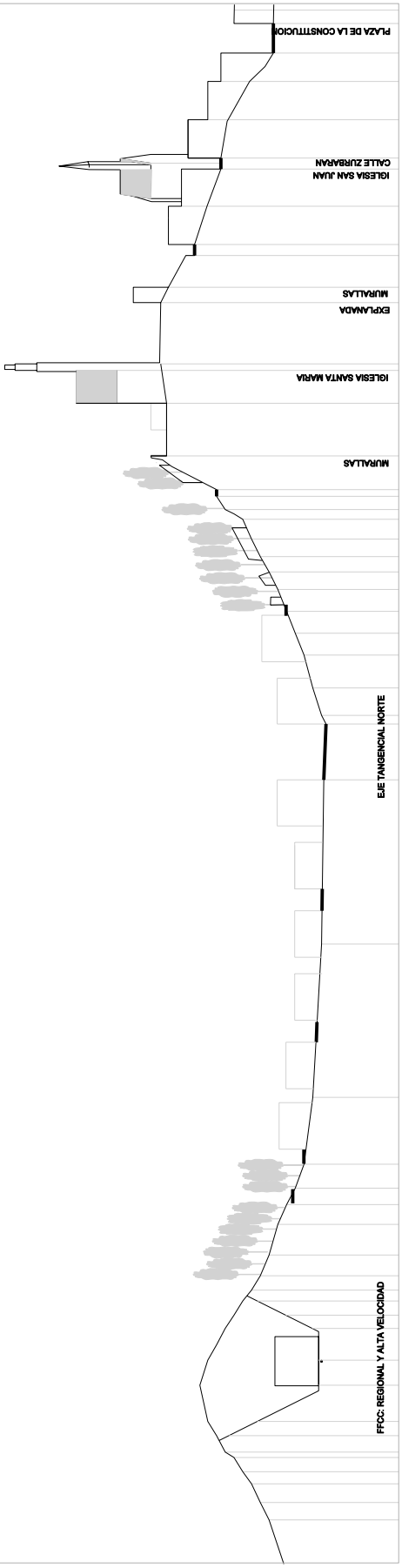


ORDENACIÓN DEL TERRITORIO NORTE DE MARCHENA AL DESPLAZAR EL SISTEMA FERROVIARIO

Prominencia de terraplenes (ferrocarril y paso elevado) en el espacio norte de Marchena



Tratamiento ladera Alcazba, ordenación eje tangencial norte al desplazar los ferrocarriles



– Establecer una estación intermodal de transportes, a localizar en la nueva estación ferroviaria (alta velocidad y ferrocarriles regionales y cercanías) junto con una estación central de líneas de autobuses interurbanos con los núcleos próximos de La Campiña. Marchena se configura así como un punto de referencia territorial en el sistema de comunicaciones terrestres.

– Actuando también en este espacio norte del núcleo de Marchena, y para otras infraestructuras, como son los oleoductos, se propone desde este planeamiento, desplazar, en las inmediaciones del área urbana, la traza del antiguo oleoducto Rota-Zaragoza, para seguir acompañando al nuevo "desdoble" de este oleoducto, que sí se desplaza al norte, al llegar a las proximidades del núcleo de Marchena. (Ver plano nº 2 de Ordenación).

2. EL MODELO URBANO DEL NÚCLEO DE MARCHENA.

2.1. De cómo los itinerarios territoriales se resolvieron históricamente.

– Los primeros itinerarios romanos Carmona-Morón y Écija-Utrera no dejaron su impronta en el núcleo urbano, probablemente por la topografía del núcleo originario, y porque en la época posterior (medievo) los itinerarios territoriales pierden intensidad frente a las relaciones más locales.

– La vía pecuaria Écija-Morón se resuelve por el norte del núcleo recinto amurallado; y el otro itinerario, Carmona-Morón discurre por la carretera Carmona, camino del Loro, camino Bellavista (hoy vía pecuaria).

– Se reconoce una red de caminos que parecen terminar en Marchena como son: Cno. de Écija, Cno. de Osuna, Cno. de La Puebla, Cno. Morón, Cno. Paradas, etc, que definen una red más local con los núcleos próximos, y dejan su traza en la conformación de la estructura del núcleo urbano.

– En el siglo XX se realizan tres actuaciones con vistas a resolver el nudo viario territorial en el sitio de Marchena: son el trazado por norte de la carretera Carmona-Puebla de Cazalla, el itinerario Écija Morón ceñidos a la periférica sur-este del entonces núcleo urbano, y el enlace Paradas-Carmona reutilizando un tramo pecuario. Los dos primeros han introducido una disfuncionalidad en la estructura urbana y su futuro desarrollo, y el último ha servido para crear un elemento urbano de cierto desarrollo (zona del Parque) si bien mal articulado con el núcleo urbano.

– Actualmente está en proyecto y próximo a ejecutar la variante Écija-Morón (A-364). Y además está el nuevo trazado ferroviario (alta velocidad) procedente de Málaga-Granada a Sevilla por Los Alcores y aeropuerto; (tramo Sevilla-Marchena en Estudio Informativo, y Osuna-Marchena licitados).
  Esto presenta una situación urbanística de interés (lleno de oportunidades) frente

a la revisión del planeamiento general.

– Una valoración urbana de lo que significan los viarios carreteras en el sitio de Marchena, junto con las condiciones del solar (topografía), la excentricidad de los crecimientos urbanos, la traza del ferrocarril, la futura vía ferroviaria hacia Los Alcores-Sevilla y otras consideraciones del paisaje urbano, especialmente el recinto amurallado, plantea unas condiciones que se resuelven mediante la propuestas que aquí se aporta para solucionar el nudo territorial de forma coherente con los anteriores factores suficientemente analizados.

2.2 Valoración urbana de las vías-carreteras en Marchena.

Además de otros caminos rurales, llegan a Marchena siete carreteras que tienen distinto papel territorial, y que suponen para la estructura urbana un elemento urbano con distinta función ordenadora del espacio urbano.

En una primera aproximación las tres carreteras, que conectan con Écija, y Morón (ambas A-364) y con Carmona (A-380) tienen respecto al núcleo urbano de Marchena un papel vertebrador en el territorio, pues son elementos que relacionan este núcleo con itinerarios territoriales de primer orden, enlazando con las autovías A-92 y A-4.

La función primordial de las otras cuatro carreteras, a Paradas (SE-217), a Fuentes de Andalucía (SE-225), a Lantejuela (SE-707), y a La Puebla de Cazalla (A-380), son la de relación intermunicipal. Es cierto que la A-380 a La Puebla de Cazalla, pertenece al itinerario Carmona-Marchena-Puebla, pero desde el punto de vista de la resolución del nudo territorial de carreteras, y respecto a la trama urbana tiene una función de registro y acceso a multitud de actividades y usos que existen al sur del núcleo urbano, llegando hasta la autovía A-92 en las inmediaciones de Puebla de Cazalla, de forma que el papel territorial vertebrador con la A-92, queda ensombrecido frente a la función más “doméstica” de acceso a instalaciones, edificaciones, fincas, etc., existentes en el trayecto Marchena-Puebla de Cazalla.

De alguna manera, la opción que se toma en la propuesta de ordenación de dar mayor importancia a la carretera a Puebla de Cazalla como registro del medio rural al sur de Marchena, lleva a plantear una nueva relación del núcleo urbano respecto al trazado que deba tener la solución del nudo territorial en Marchena.

2.3. Propuesta de solución al nudo territorial.

Así se plantea un doble nivel de relación del núcleo urbano con los viarios carreteras que llegan a él.

Desde una primera aproximación del solar de Marchena, y desde el entendimiento que la periferia norte ha actuado históricamente y actualmente como barrera al desarrollo urbano (ferrocarril y en menor grado la topografía), respecto a la solución del nudo territorial, este Avance realiza la siguiente propuesta.

Para solucionar este nudo territorial en Marchena y a nivel de 1er. orden, respecto a Écija, Morón y Carmona (asumiendo el trazado variante A-364 Écija-Morón) sólo queda completar la relación entre Morón-Carmona, liberando así del nudo carretero-territorial con estos tres núcleos urbanos, al propio desarrollo de la estructura urbana del núcleo de Marchena. Así se solventarán los nudos carreteros en estos tres puntos con requerimientos carreteros en las que tendrá prioridad de trazado, el itinerario de paso Écija-Morón (como autovía tramo Écija-Morón-A-92), y de Morón-A-92-Carmona. La funcionalidad territorial de este segundo tramo, si bien es menor que la primera, es cierto que se verá justificada con el incremento de uso que aportará el extenso suelo industrial a lo largo de la Carretera de Carmona, al cual se suma ahora la implantación de la nueva estación única ferroviaria (alta velocidad) en el itinerario Marchena- Los Alcores- Aeropuerto-Sevilla y ferrocarril regional-cercanías (Sevilla) Málaga-Granada.

Las carreteras SE-217 a Paradas, A-380 a La Puebla de Cazalla, SE-225 a Fuentes de Andalucía, y SE-707 a Lantejuela, se plantean con una relación secundaria. Si bien, respecto a la estructura urbana de Marchena, las dos primeras suponen ejes radiales en la conformación del modelo urbano propuesto suponiendo ejes de su desarrollo a potenciar en esta propuesta; la carretera de Lantejuela hacia Carmona, recibiendo accesos desde Écija y desde Fuentes de Andalucía, conforman un eje urbano tangencial de crecimientos, capaz de articularse con el nuevo elemento transversal de ronda interna de los nuevos crecimientos, definidos en el proyecto urbano del PGOU de Marchena.

Tratamiento especial se propone para la solución del nudo carretero de la A-380 a La Puebla de Cazalla, respecto a la variante A-364 (Écija-Morón); aprovechando la solución en trinchera en el cruce con la citada A-380, se propone una rotonda situada aproximadamente a rasante cero que dé respuesta más urbana a las relaciones del núcleo urbano, con la periferia al sur de la variante Écija-Morón.

2.4 El lugar de Marchena.

El lugar de Marchena puede reconocerse como un punto de contacto entre la Campiña olivarera (Albarizas y la campiña de cereal (Bujeos)). Topográficamente, aunque la transición entre la Sierra Sur y el valle del Guadalquivir es suave, es cierto que puede reconocerse una línea de mayor elevación mediante suaves lomas y escarpes entre la transición de las derivaciones de la sierra y la planicie de la campiña cereal. En esta línea se han ido asentándose núcleos como Arahal, Paradas y Marchena, formando un sistema de asentamientos urbanos réplica de Los Alcores, pero que por su situación en el territorio ha tomado una función de relación en el itinerario Écija-Utrera, conformándose como alternativa de acceso desde la N-IV hacia Cádiz.

A nivel local el solar de Marchena, en su primer asentamiento se reconoce como frente de las últimas estribaciones de la sierra, en pequeñas elevaciones, en nuestro caso se le conoce como Cerro de La Mota; el solar, en este caso, se extiende hacia el sureste a modo de meseta que va elevándose suavemente.

2.5. Semblanza del reconocimiento de los modelos de urbanización.

a) El primer asentamiento se sitúa en el extremo más noroccidental del cerro La Mota, asomándose a modo de leve escarpe sobre la campiña cereal; en el se desarrolla la Alcazaba árabe, ceñida por una cerca amurallada.

b) Posteriormente y trasdosando esta primera cerca la ciudad se extiende hacia el sur quedando ceñida por una vaguada (torrentera de La Fuente de San Antonio) que separa al cerro La Mata con el de San Miguel por el Oeste, y el suave escarpe por el nor-este que lo separa del cerro de Las Monjas. Este primer crecimiento, se le conoce como La Medina y se cierra con un recinto amurallado, conformando el barrio de San Juan.

   El Barrio de San Juan, internamente posee una estructura de las medinas árabes, donde su principal elemento se reconoce en el itinerario que une Puerta del Tiro de Santa María, Puerta de la Alcazaba árabe-Palacio de los Señores de Marchena con la Puerta de Osuna en la segunda cerca, mediante la calle Carrera y la Plaza Docal. También puede reconocerse dentro de la irregular trama, algunos viarios de relación con la localización de la Iglesia de San Juan.

   Este modelo urbano de recinto amurallado se reconoce, por sus características de ámbito acotado, pero que actúa como generador de los siguientes crecimientos hacia la mitad sur de su perímetro. En este sentido la situación las puertas y las trazas de los caminos que parten de éstos, van a conformar los futuros modelos urbanos en la paulatina extensión hacia el sur del núcleo de Marchena.

   Así se reconocen los Viarios: c/Compañía, desde la Puerta de Osuna; las calles San Sebastián, San Pedro, ramificado hacia calles Santa Clara, Méndez Núñez y Sevilla, desde la Puerta de Morón; la calle Mesones desde la Puerta de Sevilla (o de La Rosa). El resto de las puertas no generaron nuevos modelos de desarrollo al enfrentarse a barreras del solar, topografía, y que posteriormente

fueron remarcados con el ferrocarril o la carretera que circunvala por el norte el núcleo urbano, muy ceñida a la Alcazaba, e incluso rompiendo el recinto amurallado.

c) Así se van a conformar los barrios de San Sebastián y de San Miguel.

El Barrio de San Sebastián toma como eje vertebrador la calle San Sebastián, que prolonga el llamado, antiguamente, Camino de Puebla; coloniza la planicie que se extiende hacia el sur, junto con otros viarios como c/Santa Clara hacia camino o cañada de Morón; es un modelo urbano que se va produciendo con una parcelación con cierta regularidad y con aparición de viario paralelos que van trasdosando los elementos lineales primitivos que generan este desarrollo; esta forma de producción deja grandes vacíos que posteriormente se colonizan con tipo-morfologías nuevas.

El Barrio de San Miguel, coloniza, el cerro del mismo nombre de forma análoga a como lo hubiera hecho el barrio de San Juan, con usos característicos del solar similares (suave escarpe que se asoma a la Campiña norte cereal) pero es en este caso con diferencias importantes; la más importante es que se desarrolla desde los caminos que llegarían a la periferia del recinto amurallado, y sin significación territorial propia; posee una trama irregular, condicionada por la topografía, en la que los viarios Mesones y Sevilla han conformado la forma y jerarquía del viario del barrio; un papel vertebrador interno tendría también la calle San Miguel que une la Iglesia del mismo nombre con la plaza Padre Alvarado.

d) Una actuación urbana de finales del siglo XIX, hoy Paseo del Príncipe, merece especial atención por generar un modelo urbano con cierta escala urbana, que si bien se ha limitado al enlace desde extramuros (Plaza de la Constitución) con la estación ferroviaria, si se le reconoce la creación de un espacio con potencial de cara a un nuevo paisaje urbano. Se integraría en este modelo la calle Feria y las grandes piezas urbanas que la conforman.

e) Los barrios de San Sebastián y San Miguel iban cerrándose con elementos transversales, si bien de forma muy local, irían uniendo los ejes radiales de desarrollo; ello daría lugar a una falta de estructuración en los posteriores crecimientos.

Estos elementos radiales en realidad no nacen con capacidad, ni intención de articulación, más bien habría que considerarlos como de “cierre” pues no tienen función vertebradora entre partes y se implantan de espaldas al medio rural, de hecho a él darían, casi siempre, la trasera de las edificaciones que conformaran las calles de Marcos Ruiz, Marchena, Cruz y Arahal.

Completando a modo de “relleno”, aparecen crecimientos en el interior de las macro-manzanas, o con intención de cerrar alguna periferia, todo ello de los modelos anteriores; es el caso de los crecimientos de las calles J.M. Rojas Lobo-M. Oviedo-Cristo Vera Cruz- Cristo S. Pedro,V Desamparados- Juan y Humanidad- Buen Suceso, como crecimiento en interior; o en calle Arenal y Zurbarán completando cada periferia.

f) Creciendo en continuidad con los barrios anteriores, aparecen nuevos modelos cuya forma de producción conllevan diferentes tipomorfologías urbanas que se van reconociendo nítidamente según el ámbito de cada actuación; son unidades que casi siempre se han ordenado mediante planeamiento de desarrollo (Estudio de Detalle, Plan Especial o Plan Parcial); en otro caso también se identifican algunas piezas singulares.

En cualquier caso estos modelos urbanos quedan enmarcados según los ejes radiales que se prolongan desde los crecimientos anteriores, y también por algunas operaciones de viario-territorial realizados en la periferia urbana, durante parte del siglo XX.

Estas operaciones no son otras que la circunvalación norte de la A-380 de carretera a Carmona desde Puebla, el enlace de carretera Paradas SE-217 con

la de Carmona, y carretera Écija-Morón ó A-364.

f.1) En estos modelos urbanos están todos los relacionados con carretera-travesía Écija-Morón o calle San Ignacio así como algunas parcelas individuales apoyadas en esta travesía:

- calles Adelfas-Sancho
- c/Florentino B.Zorrilla
- Coca de la Piñera
- Fernando Alcaide Rivas
- Pepe Palanca
- final de Madre de Dios

f.2) Con estas mismas características pero a su vez conformando, un mayor sector estarían los conjuntos ordenados articulados por c/Madre de Dios y encuadrados entre Camino del Loro y Calle San Ignacio, así como Sevilla por el Norte, es decir:

- Plaza Alonso Cano y calles Balduque y Pedro de Meno Caro
- Maestro Moreno Toroba
- S. José Moreno
- la Milagrosa - Calles Sor Mª. Trillo- Pza. Misericordia
- Colegio Maestra Angels Cuesta
- Calles Mariano López Cuesta- Pza. Sgto. Torres de Vides
- calles Écija a Puebla Cazalla
- c/ Alcalá
- calle Alcalá de Guadaira
- calle Leonardo de Pover y Antonio Moreno
- c/El Aljarafe
- Calles Miguel Hernández a Miguel Parales
- c/Huerta de la Cruz
- calles entre Mariano Jovita- El Greco

- calle Isaac Morillo
- c/Huerta de la Cruz
- calles Sdo. Corazón Jesús-28 de Febrero
- calles Madre Carmen González-Antonio Calderón
- calle Sol
- calles Luna-Álv. Quintero
- calles Paco Sarriá-Hnos. Álvarez Quintero
- calles Madre Teresa Calcuta-Paco Sarriá
- Plaza Santa Marta
- calles Pintor Murillo-Goya
- calles Vázquez Carmona-Clara Campoamor
- calle Moraza Salbochea
- c/La Moneda
- c/Sierpes
- calles Lino Morales-Diego Vázquez
- calles Ventilla-Barranco
- otro lado de Camino del Loro, el nuevo Plan Parcial (S-1).

f.3) Otros paquetes de crecimiento y de igual modelo urbano se localizan a lo largo de carretera de Paradas entre Puerta Carmona a la salida de dicha carretera SE-217. Así se puede reconocer piezas unitarias como:

- Espacio libre del parque
- Colegio Nuestro Padre Jesús Nazareno
- Patrimonio Comunal Olivarero
- ordenaciones como Barriadas Ciudad Jardín:
  - c/San Fernando
  - barriada Isidro Archenegui
  - c/Virgen de Guadalupe
  - V. de Consolación
  - c/Sta. Ana
  - calles V. Piedad-V. Palma
  - Inmaculada Concepción

- Vírgenes del Pilar y Regla.

f.4) Al norte sobre la travesía norte de la carretera Carmona, y tomando como límite la traza del ferrocarril, surgirán actuaciones ordenadas de:

– Urbanización Nueva Andalucía, en distintas fases, como:
  - Dr. Martínez Fernández
  - Calles entre Córdoba y Almería
  - c/Dolores Ibarburi, y c/Félix Rguez. Fuente
  - así como las nuevas unidades UA16 y UA17.

g) Otros modelos son aquellos desarrollos urbanos que toman un viario o camino existente como elemento de apoyo pero con una localización en no continuidad con otros modelos urbanos, no reconociendose otros elementos de articulación secundarios con el núcleo urbano que aquellos caminos o viarios preexistentes. Dentro de estos modelos urbanos se pueden distinguir una producción parcela unitaria, normalmente de cierta dimensión (que alberga usos productivos) o bien mediante ordenación completa de conjuntos más complejos de parcelación y/o edificación. Aquí abundan los suelos industriales y terciarios, otros de uso residencial. A modo de inventario y agrupandolos según el elemento lineal (viario o camino) que le da soporte, estarían los crecimientos según Carretera Marchena a Puebla de Cazalla: de calles Río Corbones-Guadaira y el sector en desarrollo S-4, todos residenciales, algunas piezas industriales, y el polideportivo municipal; según calle E. Camacho Carrasco-Camino Hondo: estarían los polígonos industriales de c/Artes Gráficas, de San Rafael y de Camino Hondo así como otras piezas industriales en el cruce con Cañada Real de Pruna, y también al final el sector residencial S-5; según la calle Vicente Bermúdez Coronel se va a ramificar según los caminos de Vistalegre (Cañada Real de Morón) camino del Torero y camino de las Huertas, donde aparecen algunas piezas industriales y polígonos o parcelarios industriales con registro según un viario o dos; y también según la carretera de Carmona al norte, donde aparecen grandes parcelas industriales y alguna parcelación menuda a lo lago de nuevo viario transversal.

2.6. Usos globales, modelo de localización.

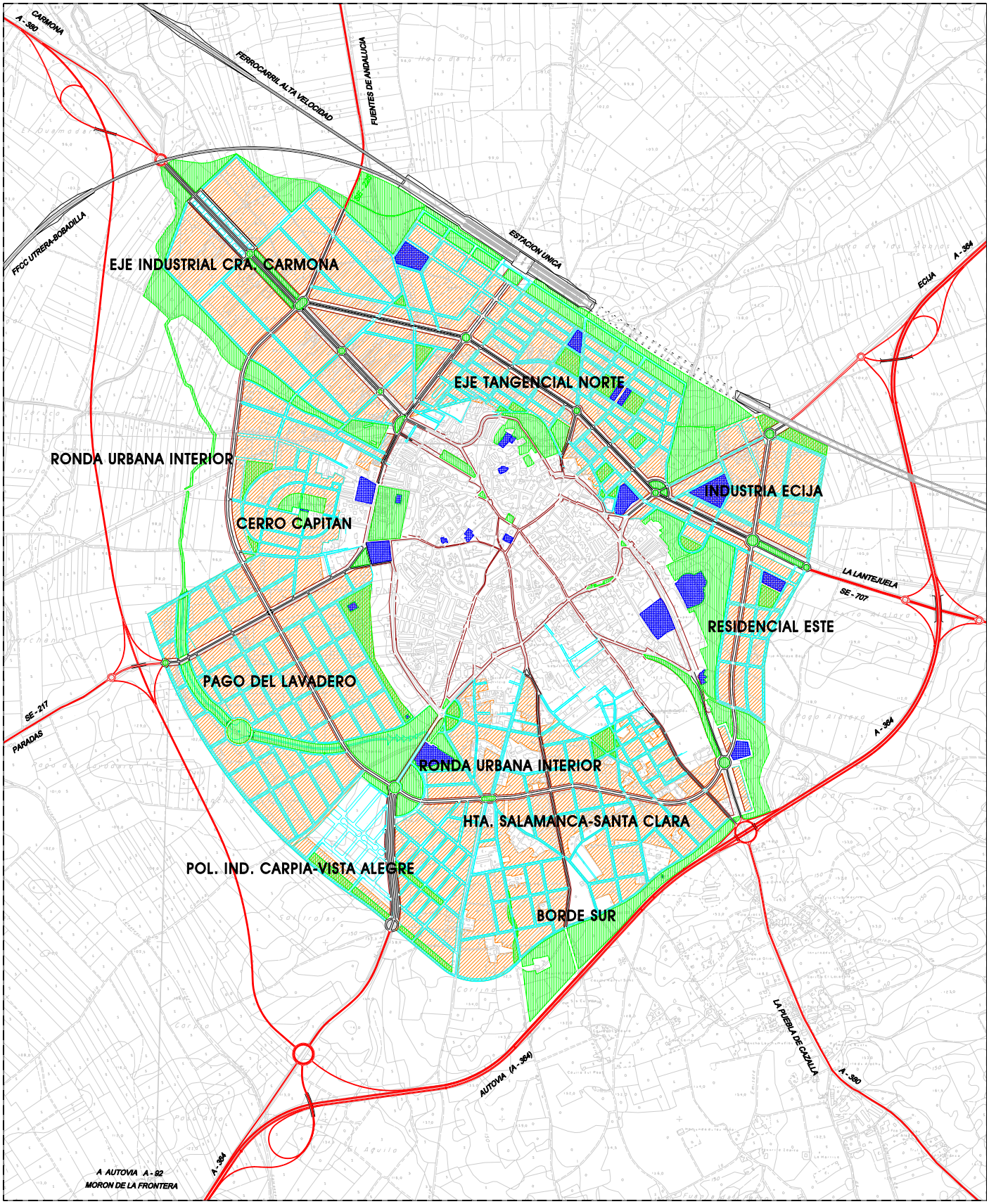
El actual modelo de localización se resume en considerar como usos globales residenciales los sucesivos barrios que han dado origen al asentamiento de Marchena, desde el barrio de San Juan, barrios de San Sebastián y San Miguel, y crecimientos que se han ido completando contra la travesía carretera Écija-Morón y Camino del Loro, contra carretera de Paradas, en su enlace con Cra. Carmona, y los suelos al norte ceñidos por el ferrocarril.

Más allá, los suelos residenciales reseñados pueden considerarse los de Ciudad Jardín apoyado en Cra. Paradas o el sector sur completando el flanco exterior de Camino del Loro. También se reconoce varios sectores residenciales, que especializan, como tal, el eje carretera de Puebla de Cazalla; éstos serían los de Calles Río Corbones y los sectores S-4 y S-5.

Respecto a los equipamientos más estructurantes, merece mencionar dos localizaciones situadas diametralmente opuestas, cuales son el parque y pistas deportivas en Cra. de Paradas, completando con Instituto López de Arenas, y el Polideportivo municipal y nueva zona deportiva en S-4 apoyado en Carretera Puebla de Cazalla, al cual podría sumarse el Instituto Isidoro Arcenegui situado en las proximidades del inicio de dicha carretera, donde se localiza el cuartel de la Guardia Civil.

El modelo de localización industrial al sur de la travesía de Cra. Écija-Morón y apoyado en distintos caminos aparecen suelos industriales con variadas formas de implantación, desde grandes parcelas a polígonos o pequeños loteos de parcelas, todos relacionados con actividades económicas desde terciario, almacenaje, industrias agrícolas o de transformación. Suponen un amplia franja desde Cra. Puebla Cazalla al Cementerio, que adolece de falta de estructuración interna, donde aún quedan algunos vacíos, los cuales corresponden a actuaciones previstas en las vigentes Normas Subsidiarias.

Otros modelos industriales son: el que se desarrolla a lo largo de Cra. Carmona, aún con importantes espacios vacíos; el nuevo polígono autónomo y aislado del núcleo urbano, del sector S-9 en carretera de Morón, al sur del Cementerio; y algunas localizaciones en la salida de carretera de Paradas, en las inmediaciones de la estación del ferrocarril.



ORDENACIÓN DETALLADA

Escala. 1:30.000

2.7. Modelo urbano propuesto.

Trabajando sobre el modelo urbano existente y analizando las patologías detectados y las oportunidades que brindan nudo territorial y el solar, se identifican dos niveles de relación entre la estructura urbana y el viario territorial.

La propuesta retoma el papel de estos viarios de forma que aquellos viarios que parten del núcleo urbano, con alcance más territorial, podrían dar cobertura a usos de índole económica, y aquellos elementos viario más locales, darían cobertura a crecimientos residenciales.

En algunos casos los ejes ya están sirviendo para crecimientos residenciales y en otros ya están para nuevo uso industrial.

Así en el modelo de crecimientos, a las carreteras A-380 a La Puebla de Cazalla y a la SE-217 a Paradas, se les da un papel articulador residencial respecto al modelo locacional de usos globales en el núcleo de Marchena y coincide con viarios territoriales de menor alcance. A esto se suma los crecimientos a lo largo del eje tangencial norte (este-oeste) de base residencial diseñado por este Plan General, pero que tiene un alto contenido de dotaciones y servicios a nivel comarcal, donde han de concentrarse aquellos usos que dieran carácter de centralidad territorial a Marchena; en éstos estarían la estación única intermodal (ferrocarriles y autobuses), importantes superficies comerciales (con localización indicativa en el cruce de este eje con carretera de Écija) y aquellos otros de carácter Sanitario, Docente, Cultural y de Ocio que pudieran programarse.

Los ejes de carreteras a Carmona, a Morón, y a Écija, soportarán los usos globales industriales que se integran al modelo del conjunto urbano; se retoma la amplia zona terciaria-industrial situada al sur de la travesía urbana Écija-Morón.

Al fijar la estructura urbana, esta propuesta diseña un arco transversal que iría articulando los nuevos suelos de crecimiento conectándolos con los distintos ejes

radiales que han ido conformando el núcleo urbano, para cerrarse sobre el proyectado “eje tangencial norte”.

Desde el modelo urbano se potencia el eje Carretera Carmona-Feria (Parque Príncipes)- M. Rojas Marcos-San Sebastián-E. Camacho Carrasco-Carretera Puebla de Cazalla, contra el cual se construye una ronda interior.

La propuesta, también ha de entenderse y explicarse a partir de los proyectos urbanos que conformarán el nuevo modelo urbano: (Ver plano nº 3 de Ordenación).

a) La ronda urbana interior.
   Esta ronda va articulando los nuevos crecimientos, relacionando a su vez los ejes radiales que parten del núcleo urbano histórico (barrio de San Juan).
   Su desarrollo se conforma con todos los sectores de crecimiento en la semi-corona que va desde industrias en Cra. Carmona-acceso desde Fuentes de Andalucía, para llegar creando el borde describiendo un arco por el oeste, sur y este, incluyendo, a su vez, los nuevos crecimientos residenciales en Cra. Paradas-Cerro Capitán-Pago Lavadero, con polígonos industriales en Cementerio-A-364, con los crecimientos residenciales, a reordenar al sur ; atraviesa los ejes calle Enrique Camacho Carrasco y Carretera Puebla para proseguir creando el borde oriental urbano, hasta nuevo acceso desde Écija y el eje tangencial norte-acceso urbano desde Lantejuela.
   El diseño transversal de cuatro carriles, con aparcamientos y acerado arbolado, obedece al papel distribuidor que ha de tener en el conjunto del modelo horizonte de Marchena. (aproximadamente 30 mts. de anchura)

b) El eje tangencial Norte.
   Eje Norte urbano, vertebrador de la periferia norte, y la recuperación de un espacio marginal del borde histórico frente al elemento del ferrocarril. Además de constituirse como un viario nuevo de borde, tiene un papel de recuperación paisajista de esta periferia al pie del barrio de San Juan, en el cual se incorpora la recuperación del parque del recinto almohade.

Éste, ha de cerrar la ronda interior norte cuya misión, además de cerrar la estructura viaria urbana, da soporte a la nueva estación única intermodal, y articular la ciudad de forma más doméstica, los accesos a Fuentes de Andalucía y Lantejuela, amén de alternativas de acceso a Écija y Carmona; consecuentemente la traza de este eje tendrá un doble carácter urbano e interurbano de importante papel territorial, que se traduce en un viario diseñado con cuatro carriles, zonas arboladas y calzadas de servicios próxima a las alineaciones de la edificación. (Ver plano nº 6 de Ordenación).

c) Borde sur frente a la variante (proyectada) de Écija-Morón. A modo de transición entre los crecimientos urbanos del sector sur con geometría ortogonal, y la variante, se plantea un viario secundario que delimita una franja irregular de espacios libres y piezas de dotaciones insertas, capaz de articular dos geometrías distintas, la urbana y la viaria-carretera; además este proyecto cuidará la mejor imagen de la ciudad como paisaje desde la citada variante.

d) Se potencia y se extiende el iniciado eje industrial a lo largo de la carretera Carmona (A-380), incorporando en el eje tangencial norte crecimientos industriales que ahora tienen unas mejores características, como: mayor accesibilidad territorial a través del nudo noroeste de la variante de carreteras sur-oeste de Marchena, vecindad con la nueva estación única ferroviaria (alta velocidad) y regional comarcal junto con la accesibilidad inmediata con el elemento transversal de la ronda urbana interior y el citado eje tangencial norte; éste es un importante ámbito industrial cuyos límites están definidos entre los nuevos trazados ferroviarios y camino Dos Hermanas-Arroyo del Guadalapar; donde se potencia el eje central como único elemento articulador, eliminado el actual paso a nivel ferroviario; de esta manera, el citado eje queda mejorado en su relación con la ciudad hacia Puerta Carmona-Núcleo urbano residencial.

e) Polígono industrial entre Carpia-VistaAlegre.
Tomando como patrón de trazado el Sector S-9 (ya urbanizado) se propone una trama que se desarrolla a ambos lados de la carretera (A-364) de Morón, y

extendiéndose entre Camino Carpia y Camino Vista Alegre (vía pecuaria Cañada Real de Morón); desligándose su propio límite de las variantes de carreteras externas Carmona-Morón-Écija.

f) Sector sur residencial o sector Hta. Salamanca-Santa Clara.

Trasdosando los suelos terciarios e industriales de Polígonos de San Rafael, Camino Hondo y Los Peñuelos, o de Cooperativa Agrícola San Isidro Labrador, Central Lechera, etc., existe un espacio hasta la variante Écija-Morón, cruzado por distintos caminos y donde existen elementos edificados de Granjas, viviendas aisladas o pequeños loteos de parcelas industriales y/o viviendas, etc. de complicada ordenación. La propuesta, define un orden ortogonal sobrepuesto a la realidad actual de geometría irregular propia del medio rural, con capacidad para conseguir la implantación de orden urbano que se articule con el resto del núcleo urbano; para ello se toma dos elementos ortogonales que tendrán el papel de ejes de referencia y ordenadores de la reforma interior del entramado rural que supone este Sector. Estos ejes serán el camino del Torero “atirantado” y un tramo de la ronda urbana interna que se cruzan ortogonalmente, que a partir de estos elementos y en función de la oportunidad, se va completando parcialmente la trama ortogonal, así como reorientándola respecto a la prolongación de c/Enrique Camacho Carrasco y carretera Puebla. El eje camino del Torero tendrá un tratamiento más intenso capaz de albergar edificios de porte más urbano-terciario y con capacidad de crear una alineación más solida y con usos complementarios de terciario y dotacional.

g) Sector Cerro Capitán-Pago del Lavadero.

Ha de entenderse formalmente como dos subsectores residenciales, aunque tendrá importante presencia del uso terciario-industrial en carretera de Paradas. El Cerro Capitán es una apuesta de este planeamiento por colonizar el “tercer” cerro del solar de Marchena constituyendo el símbolo del nuevo desarrollo.

Se piensa en una tipología blanda de baja densidad especialmente en cotas altas donde se cuidaría su propio paisaje, al tiempo que se ofrece como lugar privilegiado receptor del paisaje histórico de la ciudad, idea que se remata con

explanada en la cota alta y edificio mirador, a modo de baluarte representante del que pudiera ser el nuevo urbanismo marchenero.

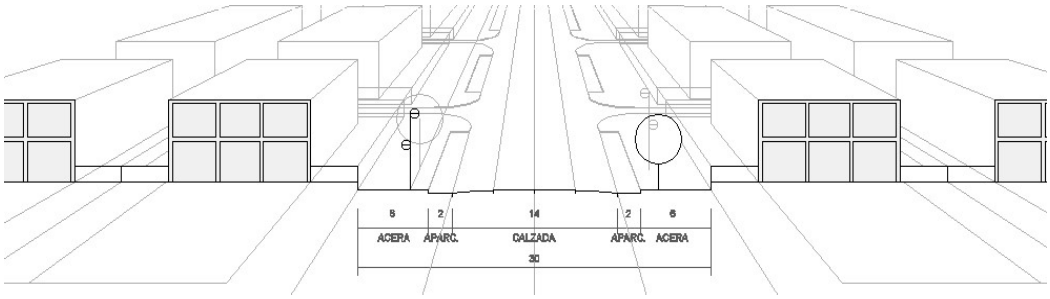
El Pago del Lavadero, obedece a la implantación de una trama ortogonal regular, modelo muy académico del urbanismo de los ensanches, en el que se singulariza como terciario, la carretera de Paradas. Como recursos de composición secundarios, se propone concentrar todos los espacios libres y zonas verdes a lo largo de la irregular traza del arroyo del Lavadero, el cual estaría flanqueado por viario menor secundario, singularizándose el cruce de dos de los viarios de la trama en el lugar de encuentro del arroyo del Lavadero, para conformar una plaza central; otros recursos formales se reservan para localizar espacios libres de transición con el sector residencial S-1, Camino del Loro.

h) Accesible desde el nudo carretero nororiental de la variante Écija-Morón, se recogen algunas instalaciones preexistentes completándolas sobre el anterior acceso desde Écija, hacia la travesía (San Ignacio y el nuevo acceso desde Écija, hacia la ronda interna en su nuevo flanco oriental urbano, y cerrándose sobre el “eje tangencial Norte”.

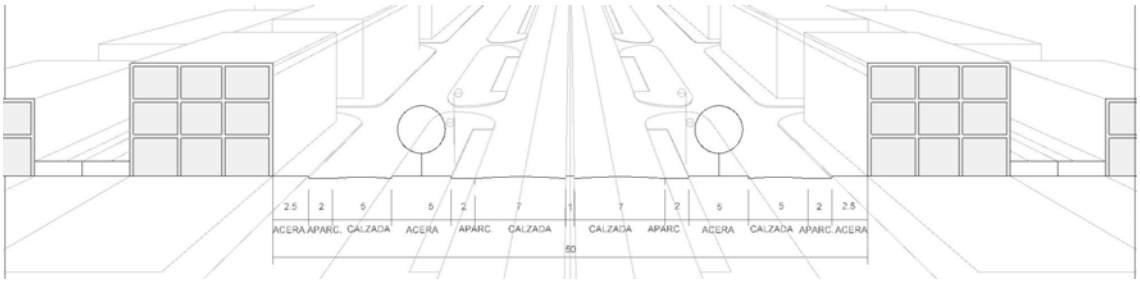
i) Cerrando el núcleo urbano por el Este se prolonga la ronda interna, sobre la cual se desarrollan nuevos crecimientos residenciales, desde Cra. Puebla hasta “eje tangencial Norte”.

Para crear esta estructura primaria de viarios urbanos del nuevo modelo de Marchena, se ha cuidado que dichos viarios tengan pendientes adecuadas a su función urbana, modificando cuando ha sido necesario la rasante natural del terreno para corregir su continuidad funcional dentro de un paisaje urbano. (Ver plano nº 4 de Ordenación).

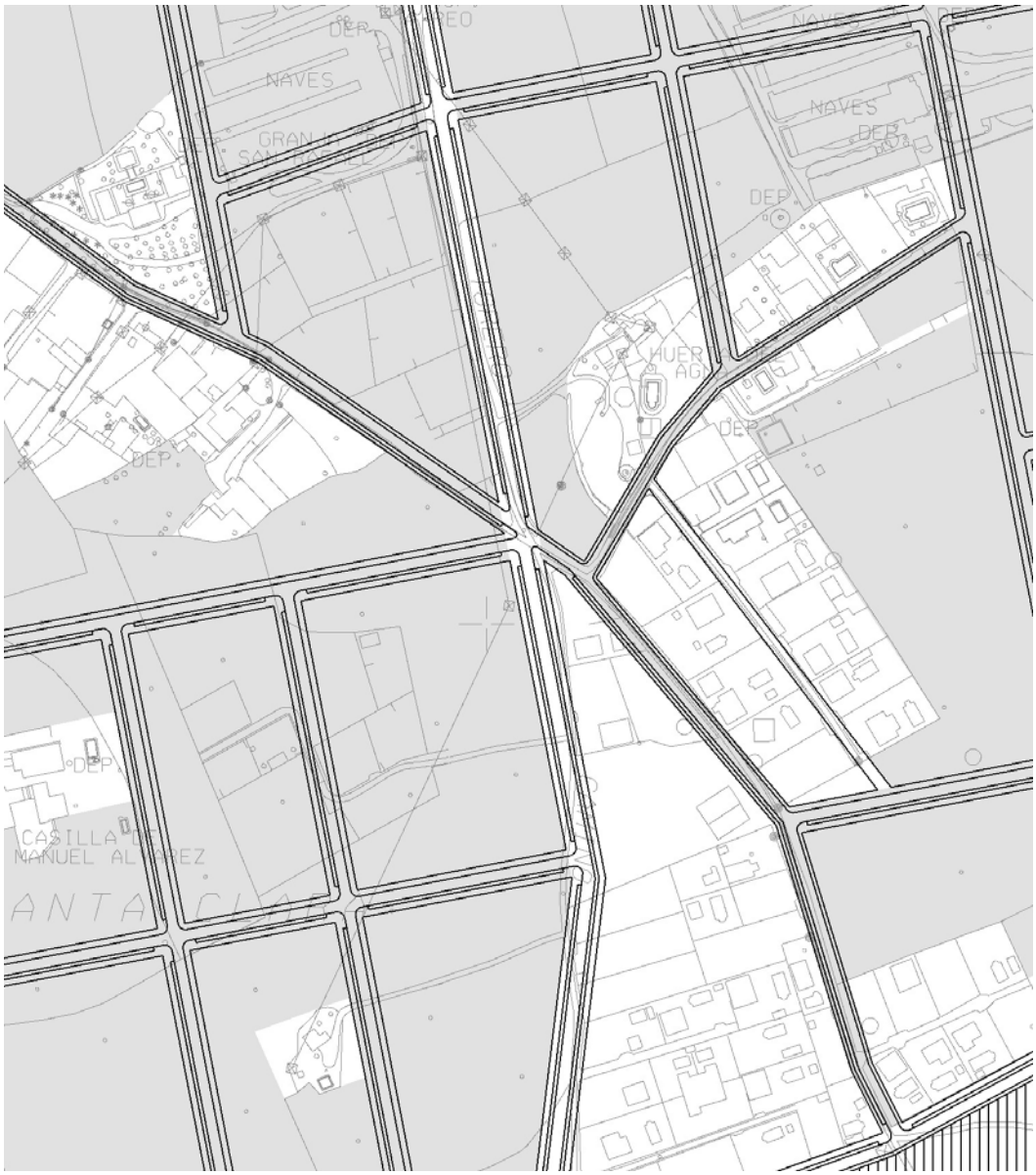
EJE ESTRUCTURANTE, EJEMPLO: CAMINO DEL TORERO (e.1:500)



RONDA URBANA INTERIOR



EJE TANGENCIAL NORTE



ORDENACIÓN SECTOR SUR. ACUERDO DE TRAMA URBANA CON PREEXISTENCIAS DEL MEDIO RURAL. EJE VERTEBRADOR CAMINO DEL TORERO (e.1:4.000)

PLANOS DE ORDENACIÓN:

1. MARCHENA: Articulación Territorial	1:300.000
(Ordenación del Territorio de Andalucía)	1:30.000
2. INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES EN EL ENTORNO DEL MODELO URBANO	1:25.000
3. EL MODELO URBANO-ORDENACIÓN DE MARCHENA	1:20.000
4. LA ESTRUCTURA URBANA: Implantación en el solar de los viarios principales	1:10.000 1:4.000 (vert.1:400)
5. TRAZADO FERROVIARIO Y EJE NORTE DEL MODELO URBANO (Perfil longitudinal, alta velocidad, prop. Avance PGOU)	1:10.000 (vert.1:1.000)
6. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO NORTE DEL CONJUNTO HISTÓRICO: Comparativa	1:5.000

COMPLEMENTO: Análisis de la edificación en el medio rural entre Marchena y Puebla de Cazalla

1. Descripción y cuantificación de edificación, usos y actividades.

1.1 La Edificación.

El término municipal de Marchena comprende un nutrido hábitat rural, muy heterogéneo y de gran diversidad arquitectónica, cuyo origen y naturaleza se asocia en primera instancia a la histórica colonización agrícola del espacio productivo, la cual ha deparado una interesante red de cortijos e instalaciones auxiliares, que en ocasiones destacan por su carácter tradicional y valor patrimonial, y forman parte esencial de la identidad cultural del territorio. A este entramado de base agraria se añade posteriormente la implantación de edificaciones residenciales (por lo general ajenas a la actividad agrícola), fenómeno cuya magnitud y repercusión espacial ha provocado la transformación funcional y paisajística de importantes sectores del municipio, en los que la edificación ha pasado de aislada a diseminada y, en ocasiones, a concentrada.

Granjas, actividades industriales y terciarias e infraestructuras terminan de componer un conjunto muy variable en sus rasgos, valores y patrones de distribución, así como en sus implicaciones urbanísticas y necesidades de ordenación. La distribución de la edificación rural se encuentra estrechamente ligada a dos tipos de factores: físicos y territoriales.

Gran parte de la edificación rural, y casi todas las viviendas en el ámbito rural de Marchena, se concentran en la montera de la Plataforma Arahal-Morón-Posadas, que se extiende en el ámbito municipal entre la cabecera urbana y el núcleo de La Puebla de Cazalla.

Entre las causas de esta concentración destaca la existencia en este sector de recursos hidrogeológicos de interés (Unidad Hidrogeológica 05.48 del Plan Hidrológico

de Cuenca) empleados tradicionalmente en el riego de explotaciones agrícolas, y destinados también al abastecimiento de usos residenciales, industriales y ganaderos. A la presencia del acuífero como factor determinante en la localización, se suma la ausencia de riesgos físicos significativos y la buena aptitud geotécnica de sus suelos.

Entre los factores territoriales de localización de la edificación en el medio rural destacan fundamentalmente tres:

- La estructura parcelaria ligada a la evolución histórica de la ocupación del territorio y al aprovechamiento de los recursos resulta uno de los factores más relevantes en la densidad de las construcciones. Así, la estructura microparcelada propia del modelo de la Plataforma ha favorecido el desarrollo de un gran número de edificaciones agrarias, residenciales y productiva.

- Al sur de la ciudad de Marchena aparecen, en número considerable, edificaciones residenciales, granjas, naves industriales y depósitos de almacenaje, estando estas dos últimas tipologías asociadas en gran medida a la cercanía de los polígonos industriales que establecen el límite urbano en esta dirección. Hacia el norte, por el contrario, la edificación presenta una densidad menor, localizándose preferentemente en torno a los ejes infraestructurales (carreteras y vía del ferrocarril).

  El efecto de borde urbano también se produce en el límite sur del término municipal, muy próximo al núcleo de La Puebla de Cazalla, y también relacionado con el eje viario de la A-92. La edificación en este sector está compuesta preferentemente por naves industriales y, en menor medida, por viviendas residenciales aisladas y auxiliares agrícolas.

- El hábitat rural también se apoya en las redes de carreteras y caminos municipales, las cuales ejercen una función de atracción sobre la edificación. Los enclaves y diseminados se estructuran principalmente en torno a los siguientes ejes de comunicación: la carretera A - 380 en su tramo más próximo al borde sur de Marchena, la Cañada Real de Pruna, la Cañada Real de Morón y la autovía

A-92. A partir de éstas se desarrolla un denso entramado de caminos rurales que se extiende prácticamente por toda la Plataforma de Arahal-Morón-Posadas, dando también servicio a las numerosas construcciones de base agraria (cortijos, auxiliares y granjas) que pueblan este ámbito.

1.2. Los enclaves.

Los Enclaves están integrados por edificación residencial concentrada, de carácter principal o secundario, que en la mayoría de los casos, por su origen, morfología o tipo de residente, no tienen ningún tipo de vinculación con el medio rural en el que se implant an. Hay 65 Enclaves, repartidos casi al 50% entre la tipología de agrupación (33) y loteados (32).

- Las primeras corresponden a asentamientos integrados por la yuxtaposición de parcelas y edificaciones resultantes de segregaciones individuales de diversas parcelas matrices que, por lo general, se han estructurado a partir de un elemento territorial preexistente, en este caso viario, y no disponen de elementos comunes propios.
- Los loteados resultan de la división única de una finca matriz, lo que les dota de cierta apariencia urbana derivada de la estructura homogénea de su parcelario (disposición y tamaño), de su edificación y de la presencia de algunas infraestructuras comunes, por lo general, accesos y viarios.

Enclaves	Sup. Ha.	parcelas	edif.	viv.
(en futuros crecimientos urbanos-urbanizables)	8,--	52	47	46
(al sur de nueva variante)	223,3	1007	857	814
Total (al sur del núcleo urbano)	231,3	1059	904	860

La superficie total de todos ellos llega a las 231,3 ha, lo que equivale al 0,6% de la

superficie del término municipal.

Dentro del municipio se localizan exclusivamente en la mitad sur (Unidad Plataforma), debido a las condiciones favorables que ofrecen sus factores físicos (disponibilidad de agua en el subsuelo y aptitud geotécnica de suelos y materiales) y territoriales (vías de comunicación y proximidad al núcleo urbano de La Puebla de Cazalla). La búsqueda de conectividad se convierte en otro factor determinante de localización, puesto que casi todos ellos están engarzados a la red de carreteras a través de viarios de corta longitud.

Considerando la superficie, se observa que dominan los Enclaves de tamaño inferior a 2 ha, puesto que engloban al 50,4% de todos ellos, aunque su relevancia desciende si se consideran otras variables, como el número de viviendas y la superficie que representan, lo que se constata en que la superficie media es de 3,5 ha por enclave, debido al aporte de los que se sitúan entre 2 y 5 ha, lo cual no cambia el hecho de son Enclaves de pequeño tamaño.

Espacialmente hablando hay una tendencia contrapuesta, así, los de menor tamaño generalmente se localizan próximos a Marchena y los de mayor superficie en el entorno de La Puebla de Cazalla, situación provocada por el tipo de parcelario existente en uno y otro lugar, en especial, por el microparcelario de la parte meridional del término. Paradójicamente el Enclave de tamaño más reducido, Los Ranchos IX con 0,58 ha, se sitúa en el sur del término municipal, aunque este se debe a que se configura como un pequeño poblamiento desvinculado de los grandes enclaves colindantes.

La construcción de viviendas en los Enclaves se inicia en los años 50 del pasado siglo, vinculándose la mayoría de ellas a la actividad agrícola, sin embargo, es a partir de los años 70 del cuando se inician la mayoría de los Enclaves, ya sin esta relación. Las décadas de los años 80 y 90 constituyen los periodos en los que se asiste a una actividad más intensa en cuanto a consolidación, tanto en número de viviendas como en la superficie que representan, puesto que a las parcelas originarias se han ido

sumando otras nuevos.

Sin embargo, las de más reciente aparición están adquiriendo una importancia creciente, ya no sólo por el número de Enclaves, sino porque la cantidad de viviendas y superficie que ocupan cada vez va siendo mayor.

Aunque la fecha de consolidación de los Enclaves no es un factor determinante de localización dentro del término municipal de Marchena, cabe mencionar que un buen número de los Enclaves más antiguos se sitúan en el microparcelario del sur del municipio, en las cercanías de la A-92. Un Enclave ejemplo de ello es Los Ranchos VI, donde la parcelación la conforma una vivienda de escasa calidad, construida para sostener la actividad agrícola a tiempo parcial.

El grado de consolidación de los Enclaves es elevado, al estar la media de ocupación en torno al 87%, es decir, que la mayoría de las parcelas tienen alguna construcción o instalación (residencial, industrial, agraria o de servicios). Además, es significativo el hecho de que en el 63% de los Enclaves se esté construyendo, principalmente en los de reciente aparición, ya sea mediante el relleno de los huecos vacíos (Cañada de Pruna), o por la ampliación de los límites iniciales.

Los Enclaves que cuentan con un alto grado de consolidación son los dominantes y aglutinan a la mayor parte de las viviendas y superficie, caso de Los Ranchos I, aunque dentro de este grupo hay disparidades de tamaños y número de viviendas. Los Enclaves con un grado de consolidación bajo (La Canasta o Cañada de Pruna) se suelen asociar al mantenimiento de un apreciable número de parcelas sin uso, donde sus propietarios buscan la revalorización de los mismos o el momento para construir.

A pesar del nivel de consolidación, el mantenimiento de parcelas no ocupadas, junto con unos usos susceptibles de ser desarraigados (agrarios e industrial) ante un posible incremento de la presión de la demanda residencial, implica la disponibilidad de un apreciable parque de parcelas, cuya utilización en los próximos años significaría un incremento reseñable de la edificación.

La mayoría de los propietarios son residentes de Marchena y La Puebla de Cazalla, siendo poco significativos minoritarios los de otros lugares de la provincia, y muy excepcionales los foráneos. Los propietarios no están asociados mediante Comunidades de vecinos, aunque es posible se establezcan contactos para abordar problemáticas concretas.

En total se han contabilizado 1.059 parcelas, lo que supone una media de 16 por Enclave y un tamaño medio de la parcela estándar relativamente grande, entre los 1.000 y 2.500 m².

El 80% de los Enclaves tiene una parcela estándar superior a 1.000 m², siendo con diferencia este intervalo el que más viviendas y más superficie aporta, y no se detecta ninguno en el que predomine un tamaño de parcela inferior a 500 m², de lo que derivan que se trata de una tipología no existente en la oferta convencional de tipo "Ciudad Jardín", normalmente situada por debajo de los 500 m^2 y, además, que la superficie ocupada por edificaciones en las parcelas es muy escasa (siempre inferior al 25%), lo que introduce un alto riesgo de segregaciones futuras.

El hecho de que unos Enclaves tengan más o menos superficie de parcela no responde a unos patrones determinados, ya que el intervalo dominante aparece en aquellos que están junto a la vía de servicio de la A-92 (Cañaveralejo III), próximas a la A-380 en las cercanías de Marchena (Junto a Granja Olías I) y al sur (Los Ranchos VI), si bien es cierto que esta tendencia dominante aparece algo difuminada en aquellas parcelas próximas a La Puebla de Cazalla, caso de Adalid I y III, en los que predominan otros tamaños en función de las parcelaciones que se hicieron en el momento de su delimitación.

El tipo de cierre de parcela predominante, hasta un 57% del total, es la alambrada, a continuación iría el cierre compuesto de vegetación (42%) y es poco utilizado el de tipo muro, al solo existir un enclave donde es predominante (Vereda de Sevilla).

La distribución del parcelario por usos muestra el predominio del uso residencial,

aunque la consolidación de los enclaves fuera de cualquier ordenación ha acarreado en algunos casos la coexistencia, poco relevante, de otros usos (agrícolas e industriales) poco compatibles.

Debe considerarse el grave riesgo de molestias generadas por usos no residenciales, ya sea por contaminación acústica y atmosférica, generación de residuos y vertidos, olores, etc., en algunos de los Enclaves, a pesar de que no sea una problemática generalizable, como ocurre en San Andrés I, II y III, por la presencia en sus inmediaciones de una granja avícola.

Se han contabilizado 860 viviendas entre los 65 asentamientos, aunque esta cifra encierra, como ocurría con la superficie de cada Enclave, sensibles diferencias en el número de viviendas con que cuenta cada uno.

El intervalo de 6 a 10 viviendas por Enclave es el que más se repite, aunque es el de más de 15 viviendas el que alcanza un mayor número total (445 viviendas) y una mayor representación superficial (57% de la superficie total de los Enclaves).

Los Enclaves con mayor número de viviendas se localizan en el entorno de La Puebla de Cazalla (vía de servicio de la A-92 y Camino de los Callejones) mientras que los próximos a Marchena tienen un número muy parecido a la media. Los Ranchos I, con un total de 82 viviendas, es el que mayor número tiene y son 3 los Enclaves con tan sólo 4 viviendas (Vereda de Sevilla, Los Ranchos IX y Adalid V.

De igual forma que ocurría con el parcelario, la media de 4,9 viv/ha también encierra situaciones dispares, ya que mientras algunos enclaves superan las 10 viviendas por ha (La Polvorona II, Los Ranchos II y Santa Clara II), otros no llegan a 3 viviendas por ha.

Por lo general, una mayor densidad implica una alta concentración de viviendas en un espacio de dimensiones reducidas (Los Ranchos VIII), mientras que las menos densas se corresponden con aquellas parcelaciones en las que se intercalan usos agrícolas

con residenciales (Los Ranchos VI).

Además, la localización de los Enclaves sufre una variación con respecto a los que tienen más viviendas, pues son los que se encuentran próximos a Marchena y La Puebla de Cazalla los que tienen o tendrían los valores más elevados según su relación de viviendas por superficie, caso de Los Ranchos II (10,2 viv/ha) y Santa Clara II (15,5 viv/ha)

La superficie media de la vivienda está en 85 m² y como norma general no se ha constatado la presencia de grandes construcciones, a pesar de disponer de una parcela amplia que permite la posibilidad de realizarlas. La capacidad de alojamiento de los Enclaves es apreciable, ya que considerando una ocupación media de 4 personas por vivienda, rondaría un total de 3.500 residentes, cerca de un 20% de la población actual del núcleo urbano de Marchena.

El fenómeno de la temporalidad adquiere en Marchena un papel sumamente relevante, puesto que las viviendas principales apenas suponen el 13% de todas ellas, es decir, 112 viviendas.

En casi la mitad de los Enclaves la temporalidad llega a unos valores muy elevados, al ser igual o superior al 90% de las viviendas, mientras que en el lado contrario, son muy pocos los que presentan valores casi parejos entre una y otra variable (El Sotillo III y Adalid III).

Esta situación de claro predominio de la segunda residencia no implica un fenómeno de turismo residencial, puesto que como ya se ha señalado anteriormente, la gran mayoría de las viviendas son propiedad de personas de procedencia local (Marchena o La Puebla de Cazalla). La temporalidad es algo más acusada en aquellos que se localizan en las proximidades de La Puebla.

Respecto a la tipología de la edificación, se ha observado de forma abrumadora que las viviendas son de tipo unifamiliar con disposición aislada en el interior de la parcela.

Asimismo, desde el punto de vista de su morfología, domina la de tipo “chalet”, entendiendo por tal, una edificación que no responde a los parámetros edificatorios tradicionales locales, puesto que está compuesto por una cubierta que suele ser a dos aguas, de una sola altura, en teja y el ladrillo es el material predominante, por lo general, enfoscado y pintado en color blanco, acompañado en buena parte de las parcelas por una piscina.

Hay edificaciones que en uso antes del acabado final (enfoscado de fachadas), lo cual es sinónimo de que un apreciable número de viviendas se están construyendo con la única mano de obra del propietario, alcanzando más del 20% las viviendas realizadas mediante la autoconstrucción.

Las viviendas, por lo general, presentan un estado de conservación bueno y una alta calidad de construcción, como corresponde a los patrones utilizados recientemente con materiales de mejor calidad que no sufren un notable deterioro con el paso del tiempo. Además, no se constata la presencia de viviendas en estado de ruina, lo cual da muestras de un cierto cuidado por la vivienda ante un uso más o menos intenso de la misma, percibiéndose unos mejores acabados en las viviendas que muestran un uso más continuado.

La valoración del nivel de cobertura y servicio de las infraestructuras se establece considerando accesos, viarios interiores, sistemas de abastecimiento y saneamiento y depuración, así como el servicio de recogida de residuos sólidos.

Los enclaves inventariados no cuentan con un acceso específico a través de un vial propio, sino que conectan directamente con viarios existentes, ya sean caminos o carreteras. Al 21% de los enclaves solo se puede acceder por una única vía y a un 12% directamente desde una carretera asfaltada, el resto se realiza a través de los ya comentados caminos que parten de A-380 o de la vía de servicio de la A-92, excepto La Granja que se realiza a través de la SE-776.

En términos generales se puede decir que existen dos infraestructuras a través de las

cuales se pueden acceder a la mayoría de los Enclaves. La más importante es la A-380, porque de ella parten una serie de caminos que nos llevan a 41 enclaves, de los cuales, algunos de ellos también tienen un acceso meridiano desde la vía de servicio de la A-92 (los situados próximos a La Puebla de Cazalla) que sería utilizada por cerca de 20 Enclaves, quedando el resto comunicados principalmente a través del núcleo urbano de Marchena. De este modo la carretera A-364 no tiene ninguna relevancia para los Enclaves ya que no permite acceder a los mismos.

Casi las dos terceras partes de los asentamientos cuentan con un viario de tierra que no se encuentra en buen estado de conservación, con numerosos socavones y problemas de encharcamiento (barrizal) que dificultan el tránsito en periodos de lluvia y provoca una prolongación en el tiempo de los desplazamientos, tanto para los residentes habituales que buscan en el núcleo urbano los elementos necesarios para poder realizar una vida diaria (comida, ropa, etc) o para ir a su puesto de trabajo, como para aquellos que se desplazan desde el núcleo urbano a su segunda residencia.

Le sigue en importancia un viario compactado (31%), que posibilita un mejor acceso a las urbanizaciones, y por último, son poco numerosos los que cuentan con viario pavimentado.

El abastecimiento de agua en la mayor parte de las parcelas se realiza a través de pozo individual, ya sea de forma ilegal o legal, aprovechando la disponibilidad de agua que existe en el subsuelo.

Por otra parte, el Consorcio de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas “Plan Écija” y el Ayuntamiento (Aquaguest) han establecido una serie de puntos de agua que abastecen a algunos residentes. En concreto, existen cuatro tomas a lo largo de la carretera A-92 y otras tantas en la A-380, con un total de 288 abonados repartidos entre viviendas, naves, usos agrícolas y actividades terciarias. La mayor parte de los abonados se concentran en los primeros kilómetros de la A-380, desde el exterior del núcleo urbano de Marchena hacia La Puebla de Cazalla, con un total de 100 abonados (40%).

El problema que se plantea de abastecimiento de agua potable desde instancias municipales es la incapacidad que tienen las tuberías actuales para abastecer a toda la demanda potencial que suponen los diferentes Enclaves, sin olvidar el problema que genera la extracción de agua del subsuelo ante el agotamiento de los acuíferos. Si bien es cierto que muchos propietarios no muestran interés en conectarse a la red, ya que les supondría unos costes adicionales que no ven necesarios hacer frente, al disponer de agua a través de otros medios para el periodo de tiempo que ocupan sus propiedades y que no suele ser superior a la mitad del año.

Situación de igual o mayor problemática supone el saneamiento de las aguas residuales, puesto que se realizan de forma individual, bien mediante pozo ciego (forma mayoritaria) en cada parcela, o por vertido al cauce más cercano (Las Casitas I y II y Adalid II y III).

La combinación de ambas problemáticas hace que la situación sea ciertamente alarmante, al coincidir abastecimiento independiente, es decir, sin control de calidad del agua captada, ni seguridad en el volumen de los caudales disponibles, con vertido independiente, con potencial impacto directo sobre cauce o acuífero, lo que introduce riesgos de contaminación y, finalmente, de salud pública.

El resto de servicios públicos considerados presenta una situación de déficit similar:

- No existe ningún Enclave con servicio propio de recogida de residuos, y sólo algunos disponen de contenedores próximos gracias a la presencia de usos terciarios (una Venta de carretera, en el caso de Venta La Sandía y La Granja) o industriales como la fábrica de cerámica junto a Recreo de Pajares y Urb. Los Morenitos).

- Ningún Enclave dispone de un servicio de transporte público que le conecte con Marchena o La Puebla de Cazalla.

Sin embargo, todos los asentamientos disponen de electricidad, mientras que la telefonía fija es un servicio que tan sólo se extiende a 4 Enclaves de forma completa

(Los Remedios, Chalets Club Martia I, Junto a Granja Olias I y La Canasta), si bien, existen usuarios dados de alta de manera individual.

1.3 Polígono Industrial.

Se localizaron tres posibles polígonos industriales, dos de ellos estarían localizados junto a la carretera A-380, y se comprobó que:

- En uno de ellos sólo estaba en funcionamiento la fábrica de Cerámicas, ya que el resto de naves, vinculadas a la explotación avícola, estaban abandonadas y en estado ruinoso, excepto un par de ellas que se han reutilizado como almacén.

- En el emplazamiento junto a la carretera y Venta Felipe IV no se realiza ningún tipo de actividad industrial, porque simplemente son naves para el almacenamiento de aperos de labranza o incluso naves que no han terminado de construirse (ladrillo sin enfoscar) que se combinan con una vivienda.

1.4. La edificación diseminada.

Dentro del término municipal de Marchena se han identificado cuatro grandes diseminados que acogen una numerosa edificación dispersa sobre el territorio, entre la que se encuentran asentamientos concentrados ya analizadas específicamente como Enclaves. La delimitación de estos Diseminados se han agrupado por ámbitos, y presentan una densidad homogénea de edificaciones que supera los parámetros propios del poblamiento rural.

Dentro del municipio alcanzan una elevada relevancia por su extensión y número de edificaciones, ya que suman un total de 3.009,8 ha, con 449 edificaciones, de las cuales, cerca de un 68% corresponde a viviendas (305).

Distribución de los Diseminados

Diseminado	Superficie (ha)	Nº Edificaciones	Nº Viviendas
Entorno -92	203,7	50	35
Entorno de Marchena	529,1	137	95
Entorno La Puebla de Cazalla	1217	151	92
Polvero-Coroza	1060	111	83
Total	**3009,8**	**449**	**305**

Fuente: Elaboración propia

Los Enclaves juegan un papel determinante dentro de los Diseminados, ya que aportan el 70% de las viviendas totales (1.036 viviendas), aunque en ellos, a pesar de que su representación superficial sea muy escasa.

Las parcelas edificadas presentan un tamaño medio de gran dimensión, puesto que hasta un 85% tiene una superficie superior a 2.500 m², y un bajo nivel de ocupación por la edificación, ya que hasta en el 95% la edificación e instalaciones asociadas no alcanzan el 25% de la superficie total.

Este gran tamaño se asocia a su origen, ya que en su inmensa mayoría se trata de parcelas con uso principal agrícola, y en menor medida ganadero, a las que se superpone la edificación, ya sea vivienda, nave o instalación auxiliar. El resto de los usos productivos presenta un significado meramente residual, aunque se registran usos industriales (tejar Polvero-Cordoza), terciarios (restaurantes de carretera). Sin embargo, si es significativo el uso exclusivamente residencial, que alcanza casi un 20%.

En el municipio, el campo sigue cultivándose y soporta un tipo de edificación tradicional que se ha mantenido con el paso del tiempo, aunque en las últimas décadas se asiste a su profunda trasformación provocada, por una parte, por el continuado proceso de concentración de explotaciones y, por otra, por la entrada de

edificaciones residenciales sin vinculación con la producción agrícola.

Así, la mecanización de la actividad agrícola ha dejado sin sentido al intenso poblamiento rural que antes se vinculaba a las explotaciones, de forma que se registran muchos casos de edificaciones en estado de ruina, o en estado muy precario. Mientras que lo que antes eran parcelas de cultivo con una vivienda tradicional asociada, ahora, en algunos casos, ha pasado a ser una vivienda principal sin actividad en la parcela o, con una actividad a tiempo más vinculada con el ocio que con la producción.

En cualquier caso, ambos procesos definen una tendencia irreversible a la sustitución de la edificación tradicional y un paulatino incremento de viviendas no agrícolas, que aparecen tanto de forma aislada como agrupada, en parejas o tríos, e introduce un evidente riesgo de concentración y de formación de nuevos Enclaves.

Aproximadamente un 69% de las edificaciones son viviendas, por lo general aisladas, con una superficie media de planta de 70 m² y una densidad (viv/ha) muy baja, al estar distribuidas en un amplio espacio agrario y a pesar de que en algunos casos aparezcan agrupaciones de 2 o 3 viviendas.

Las viviendas tradicionales vinculadas a la actividad agraria tienen un peso decreciente en comparación con la importancia que esta adquiriendo la nueva vivienda secundaria, sin relación con la actividad. Son viviendas unifamiliares aisladas, de tipo chalet, es decir, construidas en ladrillo, o con enfoscado blanco, de una altura, cubierta de teja a dos aguas y, en muchos casos, con piscina.

El parque de viviendas presenta un estado de conservación aceptable, ya que casi las tres cuartas partes se encuentran en estado regular o bueno, y su calidad, en cuanto a construcción y materiales, es media o alta. Así, mientras que la edificación tradicional (viviendas, naves, auxiliares...) se encuentra en muchos casos abandonada, se asiste a la constante construcción de nuevas edificaciones residenciales.

La edificación en peores condiciones de conservación es la del Diseminado del Entorno de la A-92, donde es mayor el porcentaje de edificaciones abandonadas y en mal estado, a lo que hay que unir una baja y mediana calidad de la mayoría de sus construcciones. En el lado opuesto está el Entorno de Marchena, que presenta el parque de viviendas en mejores condiciones, fruto de una mejor calidad de los materiales y acabados, y un estado de conservación óptimo, gracias a las actuaciones acometidas por sus propietarios, lo que indica un mayor dinamismo.

En los cuatro Diseminados la segunda residencia tiene mayor importancia que la ocupación de forma estable, al estar vinculadas a la población de Marchena y La Puebla de Cazalla.

La situación de infraestructuras y servicios es la siguiente:

- El abastecimiento y saneamiento es individual a través de pozos, no existiendo ninguna red en el área.
- No disponen de recogida de Residuos Sólidos Urbanos.
- Todos los diseminados cuentan con suministro eléctrico.
- En cuanto al teléfono fijo, no está extendido su uso en los diseminados.
- No existe el transporte público.

2 Distintos suelos según la problemática planteada.

Centrado el problema de la mayor ocupación del medio rural en la llamada montera de la Plataforma Arahal-Morón-Puebla, todo el territorio que se encuentra al norte del nuevo trazado de la variante de carretera Morón-Écija se reconduce dentro del modelo urbano de Marchena propuesto en este preavance.

Para el resto de los suelos entre dicha variante y Puebla de Cazalla, este documento analiza la problemática que la ocupación que presenta; así como pone en relieve los elementos del territorio capaces de tener un protagonismo en la mejora y estructuración de estos suelos, como sería el papel vertebrado que podría tener algunos itinerarios más estratégicos de camino y/o vías pecuarias, masas arbóreas a potenciar, identificación de espacios intermedios de carácter puramente rural capaces de contener la ocupación indiscriminada, etc.

Así se identifican unos tipos de suelos, en función de que sus características se distancien o se acerquen al modo urbano y se identifican los elementos que den cohesión a este conjunto de suelos:

- Suelos con características urbanas en cuanto a la complejidad de relación entre parcelas, edificaciones, instalaciones. (“Enclaves de viviendas” y “Polígono industrial”)
- Suelos que no poseen la complejidad de relación entre aquellos elementos edificios e instalaciones, pero existe un hacinamiento por encima de los parámetros definidos por las Normas Subsidiarias actuales (estos parámetros se toman como una primera referencia de este análisis diagnóstico). (“Distancia de 100 m. a edificación existente” y en “Parcelas menores de 1 Ha.”)
- Suelos que no tienen las características anteriores, pero se le reconocen otro tipo de afección ambiental y/o paisajística no aceptable en su entorno (normalmente por su uso, aunque también podría ser por su impacto rural, volumen, etc..)

- Suelos con características conformes con el medio rural en general.
- Elementos lineales con potencialidad de registro del territorio, jerarquizándolos en su caso (carreteras, caminos, vías pecuarias).
- Especies vegetales de valor ambiental a proteger y/o a incentivar (“masas arbóreas”).

Estos tipos de suelos están representados en plano nº.2 Montera plataforma Marchena-Puebla Cazalla. MEDIO RURAL.

3. Encuadre legal y discusión entre la regulación de estos suelos.

La Ley estatal sobre Régimen del Suelo, define en sentido positivo qué suelos han de incluirse en él; esto es, suelos que están sometidos a algún régimen especial de protección o por entender que su transformación a urbano es incompatible con distinta legislación, planes de ordenación, valores y riesgos naturales. (art. 9 Ley 6/1998, R.D.-Ley 4/2000 modificado por Ley 10/2003).

Nótese que para ésta Ley el suelo urbanizable se define en sentido negativo, esto és, lo que no es ni suelo urbano ni no urbanizable; pero en municipios sin planeamiento, es el suelo no urbanizable el que se define en sentido negativo, es decir, lo que no es urbano, lo cual plantearía consideraciones bien dispares en el tratamiento a dar, en cada caso, a los suelos no urbanizables.

La Ley autonómica 7/2002 L.O.U.A. (artículos 45, 46 y 47) siguiendo el sentido y la lógica de la clasificación de la Ley estatal, establece distintas categorías de suelo para cada clase de suelo; finalmente el sentido residual (*..."los restantes terrenos"...*) queda en la categoría de no sectorizado del suelo urbanizable. Atendiendo a la letra de la ley, el artículo 47 no da pie a este carácter de residual al imponerle condiciones, como dice textualmente el último párrafo: *"Esta categoría deberá tener en cuenta las características naturales y estructurales del municipio , así como la capacidad de integración de los usos del suelo y las exigencias de su crecimiento racional, proporcionando y sostenible".*

Ante ésta situación así reglada, y ante el absurdo de dejar algún suelo "sin clasificar", se tendría que hacer uso del suelo no urbanizable para dar cobertura a estos supuestos suelos, clasificándolos como tal, según el apartado k) del artículo 46.1 LOUA que dice que son suelos no urbanizables, además, los señalados en el *"apartado k) Ser improcedente su transformación teniendo en cuenta razones de sostenibilidad, racionalidad y las condiciones estructurales del municipio"*; por lo que el suelo no urbanizable, de hecho, sería el que tendría carácter residual.

Con la nueva legislación urbanística, se desdramatizó la frontera entre el suelo urbano y el urbanizable, con la consideración del no consolidado en el suelo urbano. Pero el límite entre lo urbano (urbano y urbanizable) y el suelo no urbanizable tiene un carácter hermético que no da respuestas a ciertas ocupaciones del medio rural con algunas características cercanas a lo urbano sin perder del todo todas las características rurales. La forma de hacer ciudad ha pasado de incluir dentro de ella actividades y formas rurales (ganadería, huertas, etc.), excluyendo aquellos usos, a extender en el medio rural otras formas incipientes que se mezclan con actividades, agrícola, ganadera, forestal, etc. (sería edificios de viviendas, dotaciones de ocio, etc.).

Al sur de Marchena en todo el espacio comprendido entre el núcleo urbano, la autovía A-92 y Puebla de Cazalla, aparecen infinidad de edificación en este medio rural; más con carácter aislado (cortijos, haciendas, edificaciones auxiliares, residencial, y/o industrial, naves, granjas o instalaciones de infraestructuras y terciarias, y otros con carácter nuclear de enclaves como son: parcelaciones urbanísticas con distinto nivel de consolidación y/o mezcla con uso agrario, barriadas rurales, y enclaves industriales.

Hoy es una realidad que el medio rural no es sinónimo de no ciudad como si de una asepsia se tuviera que tratar al suelo no urbanizable.

Es cierto que este territorio al sur de Marchena (montera de la plataforma Morón, Arahal, Puebla) no cumpliría con los criterios contenidos en la ley, de estar dentro de un crecimiento racional, proporcionado y sostenible en la estructura del municipio como para integrarse en un desproporcionado crecimiento urbano; pero es una realidad, que existen distintos niveles de parcelación con edificios-vivienda, a veces claramente ligada al ocio, otras completando el uso agrario de la parcela, cierta nucleación de instalaciones y naves industriales, etc.

Aplicando estos criterios se haría una labor detallada de identificación de parcelación, edificaciones, usos, actividades e instalaciones no compatibles con el modelo de ordenación urbanística planteado para Marchena, quedando fuera de ordenación y dentro del medio rural, a tenor del artículo 34 LOUA y Disposición Adicional Primera.

En estos suelos que se identificasen *"sólo se podrán realizar las obras de reparación y conservación que exija la estricta conservación de habitabilidad o la ubicación conforme al destino establecido".*

En cualquier caso, no se establecerían parámetros de tipo urbanísticos, como edificabilidad, densidad, etc., es decir no se permite un mayor desarrollo del hecho edificatorio más allá del preexistente.

Para los llamados enclaves residenciales e industriales, los más densamente edificados, se debe hacer la siguiente reflexión: La posibilidad de consolidar como hecho urbano estos suelos suponen valorar territorialmente el efecto dinamizador de un extenso territorio no sostenible no solamente a nivel municipal como a nivel territorial.

Ante la legislación urbanística actual, y la actual situación analizada, se apunta como control de este fenómeno de ocupación del medio rural, el dejar estos suelos como fuera de ordenación. No obstante, no se resuelve el impacto por hacinamiento que existen en estos suelos.

Complementariamente, desde un punto de vista de recuperación o de impacto medioambiental, se tendrá que tomar medidas de corrección ambiental, mediante actuaciones puntuales tendentes a la recuperación de higiene ambiental, en unos casos, y otros de mejora paisajística.

La LOUA (art. 46.1,g) al definir los asentamientos rurales diseminados, se acerca a lo que acontece en este espacio (montera-plataforma), pero existen claros inconvenientes para considerar estos suelos como tal. Es decir: no todos están "vinculados a la actividad agropecuaria" y que en atención a las características del municipio, proceda preservar; debe entenderse que éstas serían unas características tradicionales y/o históricas y que además se valoran en positivo con intención de mantenerlo o preservarlo. Aquí se plantea serias dudas, y lo único conclusivo, es que

efectivamente la legislación no resuelve esta situación, pues estos extensos suelos transformados, no son sostenibles mediante su clasificación a lo urbano, por no asumible, ni en el modelo urbano municipal, ni en el modelo territorial de asentamientos de la Comunidad Autónoma para la Campiña donde se encuentra; pero con todo ello no resuelve el problema planteado.

4. Grados de incumplimiento de las Normas Subsidiarias vigentes.

Las características de los Enclaves descritos les sitúan en contra de la ordenación de la ordenación del Suelo Urbanizable de la normativa de las Normas Subsidiarias vigentes, en cuanto:

- No cumplen las condiciones de edificación exigidas en las zonas de ordenación donde se sitúan (Sección 3ª, 4ª y 7ª) , en cuanto, se trata de viviendas desligadas de la actividad primaria, incluso en muchos casos se trata de viviendas secundarias; el parcelario medio es notablemente inferior a los 10.000 m^2 que exige la norma.

- Igualmente son incompatibles con las Zonas de Protección de Carreteras y Vías Pecuarias (Sección 5ª).

- Se trata de Parcelaciones Urbanísticas, tal como las define la Norma, y por tanto, sin posibilidad de ser autorizadas (Artº. 94)

- Acarrean riesgo de formación de Núcleo (Artº 93), al tratarse de parcelaciones urbanísticas, situarse a menos distancia de la exigida para viviendas (100 m).

No se ha identificado ningún Enclave situado dentro de espacios protegidos por sus valores ambientales (ENP, LIC o ZEPA) ni tampoco en el catálogo de espacios forestales.

- Solamente se puede hacer una mención a los usos del suelo de carácter forestal y natural representados por eucaliptos y que afectan a los Enclaves de: Camino de los Callejones I, Cañada de Pruna y San Andrés II y III. Existiendo en otros Enclaves árboles (pinos) que aparecen de forma aislada y que no suponen más que un elemento de las parcelaciones.

- Las Vías Pecuarias presentan un amplio recorrido en el término municipal y

juegan un papel vertebrador para los Enclaves al constituir una red de caminos que permiten comunicar un buen número de enclaves con otros y también se muestra impulsor para el nacimiento de muchos de ellos ya que se han apoyado en su recorrido, aunque el factor principal de este hecho sean las condiciones físicas del suelo. Las Vías Pecuarias se encuentran en un estado de conservación óptimo aunque su transitabilidad en algunos tramos de las mismas resulte dificultoso si no se dispone de un vehículo adecuado y la vegetación que crece junto a los bordes suele adentrarse en el camino.

En definitiva, los efectos sobre el medio biótico son muy reducidos ya que son espacios que no poseen considerables valores ambientales en términos naturales (vegetación) a pesar de una creciente presión de los asentamientos debido a que son espacios agrarios, lo cual no sustituye la transformación que ha experimentado el espacio rural tradicional.

Por otro lado, el riesgo de incendio ante la distribución de usos del suelo que existen en los Enclaves es prácticamente nulo ya que la masa forestal es muy escasa y no conforma una agrupación de importantes dimensiones que haga tomar medidas, si bien es cierto, existen en los caminos una vegetación compuesta de matorral y herbáceas que puede crear pequeños incendios, para lo cual si se hace necesario tomar medidas preventivas.

De todos los yacimientos existentes dentro del término municipal de Marchena ninguno de ellos está incluido en los Enclaves, aunque una posible futura ampliación de alguno de ellos ya si que generaría conflicto, estos casos serían: Perotanar y El Retiro I (Yacimiento El Cañuelo), Los Ranchos VII (Yacimiento Cagancha).

La situación de los Diseminados respecto a la ordenación del Suelo No Urbanizable es similar a la descrita para los Enclaves, y no sólo porque estos Diseminados incluyan a Enclaves en su perímetro, sino porque la presencia de viviendas desvinculas de la actividad agrícola, que en gran proporción son viviendas de uso temporal, y las

numerosas agrupaciones de edificaciones son incompatibles con la regulación que establece la Normas Subsidiarias vigentes.

En relación con las zonas definidas en el suelo no urbanizable en aquel documento vigente, la situación es la siguiente:

- Tres de los cuatro Diseminados, los denominados Entorno de la A 92, Entorno de Puebla de Cazalla y Cordoza – Polvero, se sitúan en la Zona de Huertos Familiares

- El cuarto, Entorno de Marchena, se sitúa sobre la Zona de Mantenimiento de Usos de Producción Agrícola y Ganadera, adentrándose en la Zona de Restauración.

Como en el caso de los Enclaves, la edificación desarrollada en los Diseminados es contraria a la ordenación en los aspectos ya comentados, en relación con las secciones 3ª, 4ª, 5ª y 7ª y artículos 93 y 94.

No hay ningún Diseminado dentro de espacios protegidos por sus valores ambientales (ENP, LIC o ZEPA) ni tampoco en el catálogo de espacios forestales. Solamente se puede hacer una mención a los usos del suelo de carácter forestal y natural representados por eucaliptos y pequeños relictos de coníferas que aparecen intercalados entre los campos de cultivo.

Las Vías Pecuarias conforman buena parte de la red de caminos que atraviesan los Diseminados, a excepción del Entorno de la A-92 que no se ve afectada por ninguna. Se encuentran en un estado de conservación óptimo, aunque su transitabilidad en algunos tramos de las mismas resulte dificultoso si no se dispone de un vehículo adecuado y la vegetación que crece junto a los bordes suele adentrarse en el camino.

De todos los yacimientos existentes dentro del término municipal de Marchena

solamente están incluidos completamente dos, ubicados en el Diseminado del Entorno de La Puebla de Cazalla, estos son los Yacimientos de Cagancha y El Cañuelo.

De forma parcial están los Yacimientos Rancho Cazolita y El Toril en el Diseminado Polvero-Cordoza, el resto de Diseminados no se ve afectados por yacimientos.

(Se adjunta plano a escala 1:30.000 “Montera plataforma Marchena-Pbla. Cazalla MEDIO RURAL”, que fue elaborado para el documento de Preavance).

Sevilla, 19 de Diciembre de 2007

Fdo.: Fermín Vallejo Grueso
Técnico Sup. Redactor de Planeamiento
Servicio Urbanismo. Diputación Sevilla

Huerta Santa María
Huerta del Agua
Santa Clara I
Santa Clara II
Junto a Granja Olias III
Chalets Club Martia I
Junto a Granja Olias IIChalets Club Martia II
Junto a Granja Olias I
La Polvorona II
Los Remedios
La Polvorona I
Casilla Canasto
Casita del Papa
Camino de Los Callejones II
Camino de Los Callejones I
El CojitoCamino de Los Callejones III
Hacienda Chica
Cañada de Pruna
San Andrés II
San Andrés I
San Andrés III
Pago Zahurda I
Pago Zahurda II
Venta La Sandía
Cañaveralejo III
Cañaveralejo I
Cañaveralejo II
Marilla
Polvero I
Polvero II
Recreo de Pajares
Urbanizacion Los Morenitos
El Sotillo III
El Sotillo II
El Sotillo I
Silleta I
Silleta III
Silleta II
La Canasta
Los Ranchos III
Los Ranchos II
Los Ranchos I
Los Ranchos IV
Los Ranchos VII
Los Ranchos VI
Perotanar
Adalid I
El Retiro I
Los Ranchos X
Adalid V
Los Ranchos XII
Adalid IV
Adalid II
Los Ranchos V
Adalid III
Los Ranchos XIEl Jardincito
Vereda de Sevilla
Las Casitas I
Las Casitas II
La Granja

Edificaciones
Manzanas urbanas
Enclaves de viviendas
Suelo urbano-urbanizable NNSS vigentes
Polígono industrial
Distancia de 100 m a edificación aislada
Parcelas menores de 1 ha
Vegetación natural
Vías pecuarias

PREAVANCE PLAN GENERAL ORDENACION URBANISTICA
MARCHENA (SEVILLA).

FORMACION AYUNTAMIENTO DE MARCHENA (SEVILLA)
REDACCION SERVICIO DE URBANISMO DIPUTACION DE SEVILLA

INFORMACION
Montera plataforma Marchena-Pbla. Cazalla
MEDIO RURAL

NUM. PLANO
HOJA NUM.

TECNICO SUP. REDACTOR DE PLANEAMIENTO.
FERMIN VALLEJO GRUESO, arquitecto
FECHA: SEPTIEMBRE 2.006

ESCALA
1:30000