



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL

RED:

**CARRETERAS DEL ESTADO**

CARRETERA:

**N-352**

TÍTULO:

**ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE LA N-352 EN SU TRAMO COLINDANTE CON EL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR "MIRAMAR" DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA.**

PUNTOS KILOMÉTRICOS:

**1+677 AL 2+208, MARGEN DERECHA**

LOCALIZACIÓN:

**CEUTA**

INGENIERO AUTOR:

**D. ALBERTO PICARDO PÉREZ (VS INGENOVA)**

INGENIERO DIRECTOR:

**D. RODRIGO VÁZQUEZ ORELLANA**

CONTENIDO (TOMO ÚNICO)

- MEMORIA
- ANEJOS
- PLANOS

FECHA DE REDACCIÓN:

**MARZO 2018**



## MEMORIA

<b>MEMORIA</b> .....	1
1 OBJETO Y ÁMBITO DEL ESTUDIO .....	1
2 ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	1
3 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	1
4 MARCO LEGAL .....	2
5 PROPUESTA DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.....	4
5.1 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.....	4
5.2 PROPUESTA DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN DEL ESTUDIO .....	4

## ANEJOS

ANEJO Nº 1 Solicitud de Modificación de Línea Límite de Edificación en N-352, P.K. 1+840 al 1+930, acompañada de Memoria justificativa y Planos.

ANEJO Nº 2 Extracto del Plan Especial de Reforma Interior "Miramar" aprobado en virtud del PGOU de la Ciudad de Ceuta y Aprobación definitiva del Plan Especial de Reforma Interior "Miramar".

ANEJO Nº 3 Clasificación de Suelo Urbano. PGOU vigente de 1992.

## PLANOS

PLANO Nº 1 - SITUACIÓN.

PLANO Nº 2 - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN ACTUAL Y PROPUESTA.



## MEMORIA

### 1 OBJETO Y ÁMBITO DEL ESTUDIO

El objeto del presente documento es el establecimiento de la línea límite de edificación en la carretera N-352 de la Ciudad Autónoma de Ceuta entre los puntos kilométricos 1+677 y 2+208, en su colindancia con el suelo urbano del Plan Especial de Reforma Interior (P.E.R.I.) "Miramar".

El ámbito de estudio (PLANO Nº 1 DE SITUACIÓN) se centra entre dichos pp.kk. de la margen derecha de la carretera N-352.

Este documento se redacta a petición de la Consejería de Fomento de la Ciudad Autónoma de Ceuta, recibida en la Demarcación de Carreteras del Estado de Andalucía Occidental el día 16 de noviembre de 2017 con registro nº 3719, con el objeto de modificar la línea límite de edificación para hacer posible la reconstrucción del centro deportivo José Ramón López Díaz-Flor por delante de la actual línea límite de edificación de la N-352.

Este centro deportivo, actual y futuro, se encuentra dentro del P.E.R.I. "Miramar", por lo que se ha considerado que el ámbito del estudio debe definirlo el propio ámbito del P.E.R.I.

### 2 ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Con fecha de 12 de diciembre de 1985 se aprueba de forma definitiva el Plan Especial de Reforma Interior "Miramar".

Con fecha de 15 de julio de 1992 se aprueba de forma definitiva el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Ceuta.

A fecha de elaboración del presente documento se encuentra en fase de tramitación la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de 2016 de Ceuta (Aprobación Inicial).

Con fecha de 29 de septiembre de 2015 se aprueba la Ley 37/2015 de carreteras.

Con fecha de 2 de septiembre de 1994 se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

### 3 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El centro polideportivo José Ramón López Díaz-Flor, ubicado en la calle Francisco Javier Sauquillo, es colindante con la carretera N-352 entre los pp.kk. 1+840 y 1+930. Data su construcción del año 1997 y se encuentra parcialmente dentro de la zona de protección de la mencionada carretera.

En el año 2016, se procede al cierre del complejo deportivo frente a la posibilidad de colapso y en noviembre de 2017 se redacta el proyecto básico y de ejecución de un nuevo Pabellón Polideportivo.

Según la información recibida por parte de la Ciudad Autónoma de Ceuta incluida en el ANEJO Nº1, el actual edificio consta de un vestíbulo de entrada cuya fachada dista 15,09m de la marca vial separadora de calzada y arcén de la carretera N-352, mientras que la fachada del habitáculo principal del edificio (retranqueado respecto al anterior) se encuentra a 30,36m de la misma marca vial.

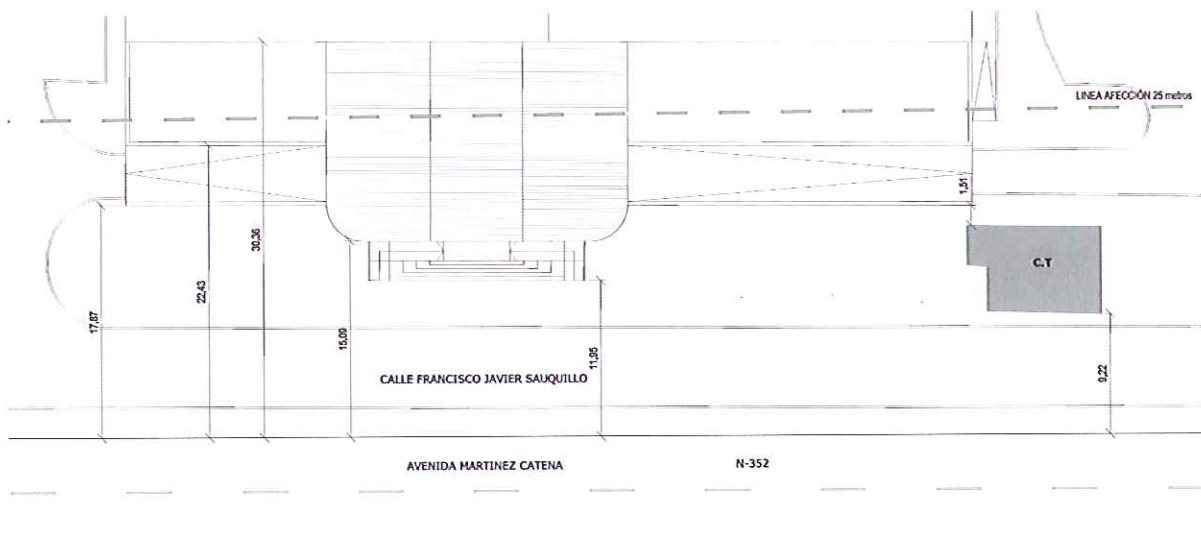


Figura 3.1 Disposición actual relativa del centro polideportivo Díaz-Flor respecto a la N-352

Por otro lado, en el nuevo pabellón proyectado la fachada del edificio en su zona más próxima a la carretera se encuentra a 17,56m y en su parte más alejada a 17,87m del borde de calzada.

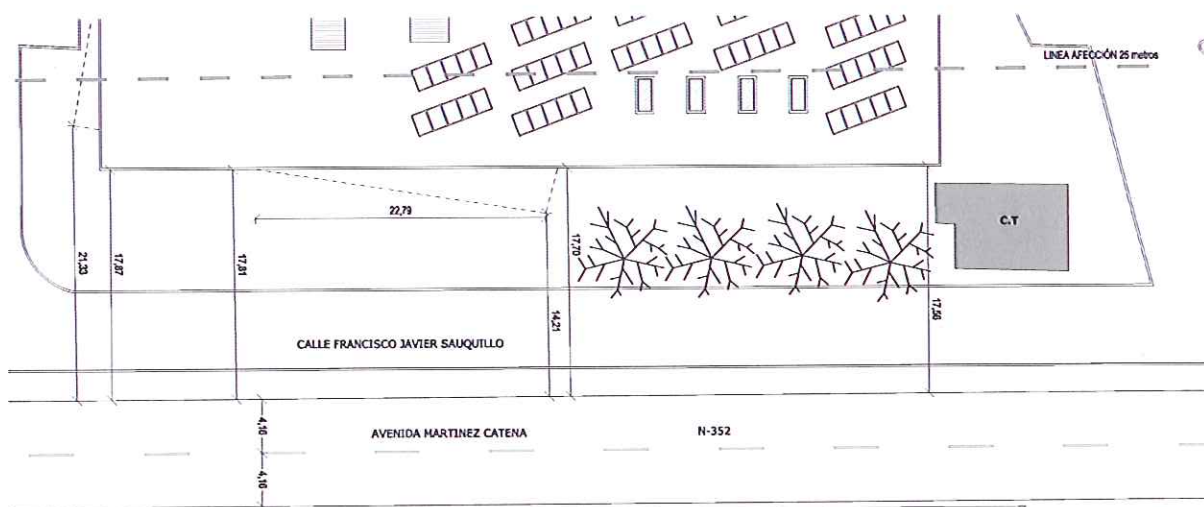


Figura 3.2 Disposición futura relativa del nuevo centro polideportivo Díaz-Flor respecto a la N-352

#### 4 MARCO LEGAL

A continuación se exponen los preceptos legales que se consideran de aplicación en este caso.

- Artículo 47 (Tramos urbanos) de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece:
 

*“1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.”*



- Artículo 48 (Estudio de delimitación de tramos urbanos) de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece:

*“1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.  
La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley.”*

Actualmente no existe ningún estudio de delimitación de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado en la Ciudad Autónoma de Ceuta. No obstante, la Disposición transitoria primera de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece que:

*“En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.”*

Por tanto, si relacionamos dicha disposición con la *derogada Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras*, que en su artículo 37 establece que:

*“2. Se consideran tramos urbanos aquéllos de las carreteras estatales que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico [...]”,*

consideraremos, a estos efectos, como tramo urbano todos los tramos de la Red de Carreteras del Estado de Ceuta que discurre por lo que el Plan General de Ordenación Urbanística de Ceuta vigente (PGOU de 1992) contempla como suelo clasificado como urbano. Se incluye en el ANEJO N° 3 la delimitación del mismo. Por tanto, el tramo de N-352 que nos ocupa lo consideraremos como tramo urbano.

- Artículo 33 (Zona de limitación a la edificabilidad) de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece:

*“1. A ambos de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa [...] a 25 metros en carreteras convencionales [...], medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.*

*[...]*

*Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.*

*[...].”*

*“2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.”*

*“3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.”*



En el PLANO Nº 2 se muestra la línea límite de edificación que establece con carácter general la vigente Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, es decir, a 25m del borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación.

## 5 PROPUESTA DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

### 5.1 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El Plan Especial de Reforma Interior (P.E.R.I.) de la zona de Miramar, conforma un suelo urbano con ordenación detallada anterior a la vigente Ley 37/2015, de 29 septiembre, de carreteras, ya que fue aprobado definitivamente el 5 de diciembre de 1985.

En ese documento, ANEJO Nº2, se fijan las alineaciones de las edificaciones, es decir, las líneas de fachada de las mismas.

En el PLANO D.3 del P.E.R.I. de “ORDENACIÓN DEFINITIVA: ALINEACIONES Y RASANTES” incluido en dicho anejo se reflejan dichas alineaciones de fachada, que en la colindancia del P.E.R.I. con la N-352 se sitúan a distancias inferiores a los 25m que establece la Ley 37/2015, de carreteras.

De acuerdo con el Artículo 48.1 de la Ley 37/2015 de carreteras, se puede fijar la línea límite de edificación a distancia inferior a la prescrita en el Artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente.

En base a ello, la propuesta se enfoca hacia la armonización de

- en primer lugar, el cumplimiento de la vigente ley de carreteras de preservar las zonas de protección de las mismas con usos o servicios compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones de otras competencias concurrentes,
- y, en segundo lugar, la de mantener los derechos urbanísticos de esta zona urbana ya consolidados a fecha de entrada en vigor de esta ley,

definiendo para ello una nueva línea límite de edificación que compatibiliza ambos objetivos.

También se considera que debe situarse la línea límite de edificación de los ramales de la intersección de la N-352 con la Avda. Reyes Católicos a 25m, ya que el P.E.R.I. “Miramar” de la cual forma parte está aprobado antes de la entrada en vigor del Artículo 33.2 de la Ley 37/2015, de carreteras, que indica una línea límite de edificación de 50m en ramales de intersecciones.

En el PLANO Nº2 de este estudio se define la línea límite de edificación propuesta con la definición de las coordenadas geográficas de cada uno de sus vértices. Asimismo, se definen las zonas de dominio público y de servidumbre.

### 5.2 PROPUESTA DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La propuesta de la línea límite de edificación queda definida a través de las coordenadas geográficas (ETRS89, HUSO 30) de los vértices de la misma:



COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETR89		
VÉRTICE	X	Y
1	289687.327	3973052.849
2	289629.827	3973075.261
3	289536.450	3973112.276
4	289533.949	3973106.092
5	289473.210	3973130.660
6	289475.588	3973136.636
7	289439.409	3973151.155
8	289426.250	3973145.460
9	289425.690	3973146.750
10	289421.870	3973145.100
11	289420.710	3973147.760
12	289416.770	3973146.050
13	289409.354	3973163.174
14	289396.467	3973168.315
15	289392.630	3973158.730
16	289369.990	3973167.780
17	289373.749	3973177.185
18	289365.601	3973180.090
19	289360.857	3973181.526
20	289357.010	3973171.830
21	289317.333	3973187.581
22	289300.109	3973187.990
23	289299.380	3973166.520
24	289238.673	3973167.927
25	289238.957	3973189.435
26	289233.828	3973189.506
27	289219.386	3973194.967
28	289206.477	3973191.117

Dichos vértices quedan reflejados en el PLANO N° 2 de este Estudio.

En Sevilla, marzo de 2018

El Ingeniero Director del Estudio



Fdo. D. Rodrigo Vázquez Orellana

El ingeniero Autor del Estudio

Fdo. D. Alberto Picardo Pérez



**ANEJOS**





ANEJO Nº1 Solicitud de Modificación de Línea Límite de Edificación en N-352, P.K. 1+840 al 1+930, acompañada de Memoria justificativa y Planos.



GOBIERNO DE ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
Instituto de Carreteras del Estado  
10 NOV. 2017  
ENTRADA 3719

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO  
EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA  
REGISTRO AUXILIAR A.F. FOMENTO  
10 NOV. 2017  
170 273 4456  
SALIDA

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN  
CEUTA

AREA FUNCIONAL DE FOMENTO

O F I C I O

S/REF.  
N/REF.  
FECHA 10 de noviembre de 2017  
ASUNTO SOLICITUD MODIFICACIÓN LÍNEA  
LÍMITE DE EDIFICACIÓN N352

MINISTERIO DE FOMENTO  
SR. JEFE DE LA DEMARCACION DE  
CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCIA  
OCCIDENTAL  
Américo Vespucio nº 5  
Edificio Cartuja, portal 1, planta 1  
41071 - SEVILLA

Se remite solicitud, junto con memoria justificativa y planos, de modificación de la línea límite de edificación en la N-352, p.k 1,840 al p.k 1,930.

EL DIRECTOR DEL ÁREA FUNCIONAL DE FOMENTO

Fdo. Bharat Bhagwandas Arjandas

*Consejo de Gobierno*



CD 01113800070

FIRMA



CORREO ELECTRÓNICO:

haresh.manilal@map.es

Avda. Muelle Cañonero Dato, S/Nº  
51071 CEUTA  
TEL.: 956 98 44 60 - 956 98 44 62  
Móvil: 610.711.161-660.645.313  
FAX: 956 50 20 41



CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA

Ministerio de Fomento  
Área Funcional de Fomento  
de la Delegación del Gobierno en Ceuta

Ceuta, 10 de noviembre de 2017.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 37/2015 de 29 de setiembre, Ley de Carreteras, la Ciudad Autónoma de Ceuta,

**SOLICITA**

**La Modificación del límite de edificabilidad hasta los 14 metros en la carretera nacional N-352 de Ceuta éntrelos puntos kilométricos Pk 1,840 y Pk 1,930.-**

Acompaña a la propuesta Memoria justificativa de la legalidad de la actuación, y de las razones geográficas y socioeconómicas que la avalan.

EL CONSEJERO DE FOMENTO

Néstor García León

## MEMORIA JUSTIFICATIVA

SOLICITUD MODIFICACIÓN DEL LIMITE DE EDIFICABILIDAD EN LA N-352 DE CEUTA, DESDE EL PUNTO KILOMÉTRICO 1,840 AL PUNTO KILOMÉTRICO 1,930.

Y AUTORIZACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DENTRO DE LA ZONA DE AFECCIÓN DE UN NUEVO CENTRO DEPORTIVO EN SUSTITUCIÓN DEL EXISTENTE.

## 0.- ANTECEDENTES.

La Ciudad Autónoma de Ceuta, cuenta desde el año 1997 con un centro polideportivo (Complejo Deportivo José Ramón López Díaz Flor), ubicado en el lindero de la calle Francisco Javier Sauquillo y dentro del área de influencia de la línea de edificabilidad y de la zona de afección de la carretera nacional N-352.

Parte de su superficie se encuentra dentro de dichos límites, a 15,02.- metros de la arista exterior de la calzada.

En el año 2016, y con motivo del estudio de un proyecto para la modernización de las instalaciones, se detectan patologías en el edificio que aconsejan su cierre ante el riesgo de colapso del mismo.

Un estudio posterior de costes, aconseja, por razones estrictamente económicas, su demolición y construcción de un complejo nuevo. El saneamiento de la patología de los pilares y cubiertas, y la instalación o adaptación de los elementos técnicos existentes a los estándares de calidad exigidos 20 años después de su construcción, hacía que el coste de su remodelación era superior a la de su nueva construcción.

**El nuevo edificio, según proyecto redactado por TRAGSA, la arista exterior de la carretera, a 14,21.- metros (aún dentro del límite de 25 metros).**

En cumplimiento de la Ley 37 /2015 de 29 de setiembre de Carreteras y necesario solicitar la modificación del límite de edificabilidad y la autorización para construcción dentro de la zona de afección de una nueva instalación deportiva que sustituya a la actualmente existente.

**Razones de economía procedimental, la relación entre ambos procedimientos y razones de eficacia administrativa aconsejan la tramitación conjunta de las dos peticiones.**

---

El estudio de Tragsa valoraba dos posibles opciones:

Opción A: rehabilitación, con un coste estimado de 500.000.- euros de derribo parcial y de 4 a 5 millones de euros de ejecución de la rehabilitación. El mismo informe apunta que esta opción eliminaría la mayoría de los daños, pero no atajaría algunas patologías ni el problema de base del edificio, limitando el programa de necesidades a cubrir.

La Opción B: derribo y ejecución de un nuevo pabellón: Conseguiría un edificio cuya vida útil se prolongaría, cumpliría con gran parte del programa de actividades, y con un coste de derribo de 600.000.- euros y de ejecución de 4.600.000.- a 6.000.000.- de euros.

La escasa diferencia económica entre las dos opciones, hace que los motivos de durabilidad de la instalación fuesen determinantes para la elección de la segunda opción.

## A .- MODIFICACION DEL LIMITE DE EDIFICABILIDAD

### 1. JUSTIFICACIÓN DE LA LEGALIDAD DE LA SOLICITUD.

El artículo 33 de la Ley 37/2015 de 29 de setiembre de Carreteras, define la zona de limitación de edificabilidad de 25 metros en carreteras convencionales a partir de la arista exterior de la calzada más próxima.

Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación..., a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación o mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

El artículo 33.3 de la mencionada ley prevé que, "El ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las Comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados."

**En Ceuta no existe estudio de delimitación de tramos urbanos.**

No obstante, la **disposición transitoria primera de la ley**. Delimitación de tramos urbanos, dice que:

"En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior".

Relacionando la disposición transitoria primera, con el artículo 37.2 de la Ley 25/1988 (anterior Ley de carreteras), en dicho artículo se dice:

"Se considerarán tramos urbanos, aquéllos de las carreteras estatales que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico" (En nuestro caso el PGOU del 92).

“Se considerará travesía la parte del tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de los márgenes”.

Al no existir en Ceuta un estudio de delimitación de tramos urbanos (las dos administraciones han estado inactivas al respecto), y al amparo de la disposición transitoria primera de la Ley 37/2015, en relación con el artículo 37.2 de la Ley 25/ 1988, existen, razones de legalidad para solicitar una modificación del límite de edificabilidad, por el procedimiento del artículo 33.3, sin tener que esperar a la definición de tramos urbanos previa que contempla el artículo 47.

Tal como demostraremos posteriormente, existen así mismo razones geográficas y socioeconómicas que justifican la medida. Es una media proporcionada, limitada al tramo exclusivamente afectado, y que, sin negar la afectación, la misma se encuentra muy disminuida en sus efectos por la orografía del terreno ( desde la arista de la carretera hasta la fachada del edificio existe, un muro de contención de la carretera, que eleva el resto de las actuaciones al menos dos metros por encima del nivel de la carretera, y una calle urbana, que con su calzada y aceras, separa el límite superior del muro, de la fachada de la actuación planeada).

## 2. JUSTIFICACIÓN DE LAS RAZONES GEOGRÁFICAS.

El territorio de Ceuta es de 19 Km<sup>2</sup>, con una densidad de población de 4.255.- habitantes por kilómetro cuadrado (47 veces por encima de la media nacional).

Si además casi un 30% de su territorio es suelo urbanizable protegido (zonas LIC, ZEPA y Red Natura 2000), y otra parte importante terreno militar, podemos llegar claramente a la conclusión de que en la Ciudad existe una gran escasez de suelo (para cualquier uso), y que además la población se concentra prácticamente en una tercera parte de su territorio.

Las condiciones orográficas del terreno no ayudan a la existencia de suelo en condiciones de ser urbanizado para distintos usos. Su territorio se encuentra además limitado por la situación geoestratégica de la Ciudad, entre dos mares y dos continentes, frase que en este caso elude las connotaciones poéticas para convertirse en una realidad. Es un istmo rodeado de mar en la mayor parte de su perímetro.

La realidad geográfica de la Ciudad es que una buena parte de sus zonas de protección costera y de carreteras (en este caso), están bordeadas de construcciones consolidadas desde hace muchos años y sobre las cuales se deben adoptar medidas extraordinarias de consolidación y de control posterior que evite un crecimiento indeseado.

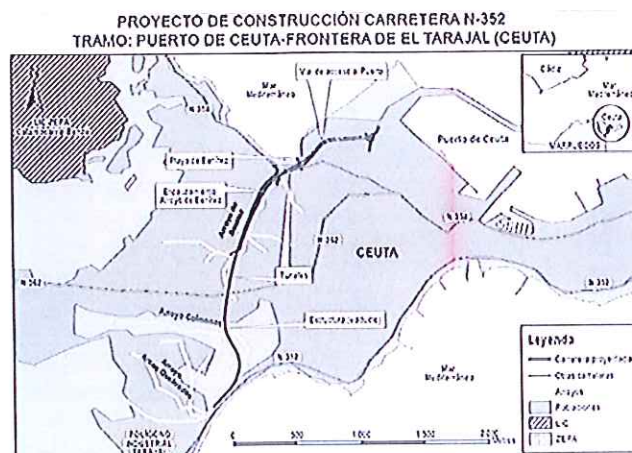
Podemos afirmar sin ningún género de dudas, que la legislación general del Estado, no ha tenido en cuenta las peculiaridades geográficas de Ceuta, aunque en un ejercicio de autocritica debemos afirmar así mismo, que las Administraciones en la Ciudad, no han utilizado las medidas excepcionales que les proporciona la ley para clarificar y excepcionar determinadas normas de aplicación general.

En el caso que nos ocupa, no existe terreno disponible que garantice una pronta, y económicamente viable implantación de una instalación que sustituya a la actualmente existente.

Pero es que incluso en el caso de que lográramos encontrar un terreno adicional, no existirían razones de eficiencia que se pudieran esgrimir, para deslocalizar una instalación de su ubicación original desde hace 20 años, que presta servicio a un colectivo específico de deportistas, y, sobre todo, a una zona determinada de la Ciudad.

**A mayor abundamiento, los Presupuestos Generales del Estado para 2017,** contemplan dentro del programa 453B-60 y con el código 201717383727, la ejecución de un vial de conexión Puerto-Frontera, que, obviando este tramo, pretende conectar directamente el Puerto de Ceuta, con el punto kilométrico 3. (En la conexión de la N-352 con la Glorieta de Arcos Quebrados de subida al Hospital.

A modo ilustrativo, dicho proyecto prevé la siguiente posible trayectoria:





La futura vía provocará una radical pérdida de importancia de la actual y permitirá que un futuro, al menos el tramo entre el km 0 y el km. 2,55 (Almadraba), pueda ser entregado a la Ciudad, mediante su cesión por parte del Estado, momento en el cual dejará de tener sentido el nivel de protección actual.

La actuación que además pretende la Ciudad se ha diseñado, sobre una zona de edificación ya consolidada, intentando respetar lo existente, y provocando de esta manera el menor impacto medioambiental posible, respetando los límites de la parcela y la legislación urbanística actual.

**El impacto de la nueva instalación sobre la línea de edificabilidad de la carretera nacional 352, es conforme al actual Plan General de Ordenación Urbana, y es posible aceptarla jurídicamente, tal y como hemos visto en el punto anterior.**

### 3. JUSTIFICACIÓN DE LAS RAZONES SOCIOECONÓMICAS.

Ceuta es una Ciudad afectada gravemente por el paro, consecuencia de sus problemas estructurales: alta densidad de población, escaso territorio, nulos recursos naturales y una creciente presión migratoria.

Estos condicionantes afectan real y cruelmente a las condiciones de vida en la Ciudad, las cuales son claramente diferenciales con el conjunto nacional e, incluso dentro del contexto de las regiones españolas.

El paro afecta al 22,4 % de la población y en especial al 61 % de los jóvenes, según la EPA del tercer trimestre de 2017. Aún en el caso de que discutamos las fuentes estadísticas como la EPA o el indicador de pobreza, por sus condicionantes estadísticos, las cifras reales de solicitudes de empleo en el SEPE, reflejan una realidad muy parecida.

Ceuta no puede permitirse esperar ni un minuto en la ejecución de cualquier tipo de actividad que genere empleo. Y ésta lo genera.

**Generará empleo directamente vinculado a la ejecución de la obra: 50 puestos de trabajo directos durante al menos 18 meses.**

Y generará (o más exactamente, recuperará y aumentará) el **empleo directamente vinculado a la actividad** que, entre administrativos, portería, limpieza, socorristas, monitores de distintas especialidades, fisioterapeutas, etc., suponen más de **40 puestos de trabajo indefinidos directos**, a los que hay que añadir los que se generen en los servicios de mantenimiento de ascensores, extintores, cubiertas y fachadas, suministros y prevención de riesgos laborales y seguros.

La construcción de una nueva instalación, y la creación de puestos de trabajo directos e indirectos, tiene un impacto superior al 1 % de la cifra de desempleados inscritos en las listas del Servicio Público de Empleo Estatal en la Ciudad.

La necesidad de cierre de las instalaciones por su deterioro físico, está afectando ya de hecho, a más de 50 familias.

Pero es que, además, **la solución afectada es EFICIENTE**: utiliza los mínimos recursos existentes para dar satisfacción a un servicio que por razones de seguridad ha tenido que ser interrumpido, afectando de manera mínima y menos intrusiva al límite de edificabilidad, y su objeto es un edificio público para acoger actuaciones directamente relacionadas con el interés general, eliminándose cualquier tramo interés especulativo, y dejando para posteriores procedimientos que deberán basarse en un estudio general de delimitación de tramos urbanos la delimitación de zonas de edificabilidad diferentes a la actual.

Los estudios de costes realizados evidencian que es más barato hacer una nueva instalación, que asegurar la anterior. Si esto no fuera así, la Ciudad actuaría sobre la superficie consolidada desde 1977, y no se vería abocada a solicitar permiso alguno al amparo del artículo 33 de la Ley.

Existen así mismo **economías de escala** en la actuación planteada: la zona está consolidada, la instalación es una instalación de referencia desde 1977, existen toda una serie de servicios asociados al buen funcionamiento de la misma que se encuentran ya instalados y contrastados en cuanto a su funcionamiento eficaz (urbanización, aparcamiento, rutas de servicios públicos de acceso, etc.).

Es importante además señalar, que la modificación de la línea de edificabilidad que ahora se propone, es de tan mínimo impacto y tiene como único objeto el de viabilizar una instalación de uso público, que **no provoca la existencia de indemnizaciones que atender**.

Existen además importantes **razones de índole social** para acceder a lo solicitado:

No debemos olvidar la **importancia del deporte como camino hacia la Educación e instrumento de Convivencia.**

La instalación atiende a las necesidades materiales de **9.500 usuarios**, en múltiples disciplinas (natación, hidroterapia, programa de salud, waterpolo, pilates, gimnasia, zumba, taekwondo, musculación, fitness, triatlón, etc), y en múltiples edades:

Desde los más pequeños (casi recién nacidos), a los que se enseña a nadar desde tempranísimas edades, hasta los más mayores, a los que la práctica de disciplinas como la natación o la Escuela de Espalda, les ayuda en su movilidad, en sus relaciones sociales, en su sentimiento de utilidad.

Encontramos **aficionados y profesionales** entre los usuarios: desde Ceuta se han podido ofrecer al deporte español y al mundo deportistas de la talla de Guillermo Molina o Lorena Miranda, por referirnos sólo a los más laureados de nuestros nadadores y waterpolistas, además de Vicente Matoso y Francisco Molina, que siguen su ejemplo. (En la actualidad considerados por el CSD Deportistas de Alta competición)

En otras disciplinas desatacan los hermanos Lobato en Taekwondo, el Gabitec en la Súper-división de tenis de mesa, Pepe Barreto en orientación subacuática, etc.

El propio nombre de la Instalación homenajea a uno de nuestros deportistas más queridos: José Ramón López Díaz Flor (Campeón del Mundo y Medalla de Plata olímpica en K-4).

Y lo que es más importante, en sus instalaciones se realizan diariamente un ejercicio práctico de convivencia entre las cuatro culturas que conforman la identidad poblacional de la Ciudad. En ellas conviven, juegan, disfrutan e intercambian experiencias niños, mayores, hombres y mujeres, personas de la tercera edad, de distintas culturas, lográndose una transversalidad de intercambios que van más allá de lo deportivo.

Ceuta, ni puede, ni debe renunciar a este **patrimonio inmaterial**, ni puede ni debe renunciar a agrandarlo. El mismo genera coherencia, cohesión en los servicios a barriadas, iguala la calidad de los mismos y genera conciencia de grupo, orgullo de Ciudad y tradiciones. Modifica las costumbres, afecta positivamente a la salud de los participantes, y genera sinergias con otras disciplinas deportivas.

Podemos considerar por lo tanto el proyecto programado como eficaz y eficiente, útil, práctico, equilibrado, genera cohesión y sobre todo mínimamente intrusivo a los efectos de la Ley de Carreteras.

#### 4. CONDICIONES URBANÍSTICAS DE LA SOLICITUD ADOPTADA.

##### DATOS DE PARTIDA:

El Centro Deportivo Díaz Flor de Ceuta es una edificación con una superficie aproximada en planta de 4.385 m<sup>2</sup> el cual fue construido en 1997, según consta en la información catastral con número 9634001TE8793S0001BA.

La tipología de la edificación consiste en una estructura metálica de pórticos de sección variable a dos aguas anexa a una estructura de pórticos de hormigón y cubierta plana.

La edificación consta de dos niveles:

El nivel principal discurre bajo rasante (Planta Sótano), y es donde se desarrollan las 2 instalaciones deportivas principales existentes, de manera diferenciada:

##### - Zona de Natación:

Cuenta con una piscina de dimensiones 25,00 x 12,50 metros, y otra piscina de chapoteo de medidas 12,50 x 5,00 metros. Dispone de zona de vestuarios y aseos, cuarto de instalaciones y equipamiento propios de las piscinas, y dependencias destinadas a almacenaje.

##### - Zona Polideportiva:

Existe una pista polideportiva de dimensiones de terreno de juego 40 x 20 metros. En esta zona se ubican la zona de vestuarios y aseos propios de los deportes polideportivos, cuartos de instalaciones y mantenimiento, sala de prensa, despacho de monitores y salas de almacenaje.

El segundo nivel, algo por encima de la cota del acerado elevado una media de 60 cm sobre la rasante (Planta Baja), es la planta destinada al acceso de público a las instalaciones en jornadas de competición. En esta planta se ubican también un gimnasio, una sala de artes marciales, una cafetería y la zona administrativa, además de aseos de uso público y 2 terrazas descubiertas. Desde esta planta se accede a los graderíos de la zona de natación y competiciones polideportivas.

El Centro Deportivo se encuentra dentro del ámbito de afección de la carretera nacional 352 entre los puntos kilométricos 1.840 y 1930.

#### DATOS URBANÍSTICOS:

El Plan General Municipal de Ceuta es el instrumento de ordenación integral del territorio del municipio y, a tal efecto y de conformidad con la legislación urbanística vigente, define los elementos básicos de la estructura general del territorio y clasifica el suelo, estableciendo los regímenes jurídicos correspondientes a cada clase y categoría del mismo.

El Plan General entra en vigor desde la fecha de publicación de su aprobación definitiva; su vigencia será indefinida; y, como mínimo, de ocho años, sin perjuicio de sus eventuales modificaciones o revisiones, siendo su aprobación definitiva por Orden Ministerial de fecha 15 de julio de 1992; y publicado en el BOE N° 180, página 26.083, de 28 de julio de 1992.

En dicho Plan General se expresa que el desarrollo urbano de Ceuta se encuentra rodeado de mediatizaciones y límites físicos:

- La escarpada morfología.
- La pequeñez del término.
- Los límites litorales (que prácticamente sólo permiten la expansión hacia el oeste).
- Las servidumbres propias de la importancia de su función defensiva.

En el plano CES 7 (Clasificación del suelo – Estructura del Territorio), la parcela donde se ubica el Pabellón Polideportivo Díaz-Flor está clasificado como Equipamiento Comunitario dentro del límite del suelo urbano.

En la Clasificación y Regulación de suelo y Edificación (CRS-13), se establece como Equipamiento Urbano.

Dentro del Régimen de Gestión y Actuación Urbanística (RGA-13) la parcela se encuentra enmarcada dentro del Área de Planeamiento Diferenciado (APD 8 AR14).

La superficie de parcela donde se encuentra implantado el actual polideportivo tiene una superficie de 4.385 m<sup>2</sup>, siendo su superficie construida de 5.251 m<sup>2</sup>.

En el capítulo 12 (Uso dotacional para el equipamiento) del PGOU vigente se establecen las siguientes condiciones de urbanísticas:

• **Art. 8.12.1. Definición y clasificación.**

El uso dotacional para el equipamiento es el relativo al conjunto de actividades cuya función principal es la formación integral y enriquecimiento cultural de las personas y su asistencia sanitaria, social y religiosa, así como la prestación de los servicios públicos y administrativos característicos de la vida urbana.

A los efectos de su pormenorización y del establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las siguientes clases:

A) Equipo urbano: Cuando la actividad se destina a proporcionar alguna de las siguientes prestaciones con carácter público o privado:

g) Deportes: que comprende la enseñanza y práctica de ejercicios corporales, organizados en instalaciones adecuadas.

• **Art. 8.12.2. Condiciones comunes.**

1. Parámetros edificatorios.

En tanto la parcela con calificación dotacional para equipamiento no esté sometida a condiciones especiales, se cumplirá las siguientes:

- a) Ocupación mixta del sesenta por ciento (60%) de la parcela, debiendo destinarse, al menos, un veinticinco por ciento (25%) del total para ajardinamiento y arbolado.
- b) Separación a linderos de parcela no inferior a la altura de los planos de fachada correspondientes, con un mínimo de cinco (5) metros.
- c) Edificabilidad máxima de dos (2) metros cuadrados por cada un (1) metro cuadrado.
- d) Altura máxima de tres (3) plantas y doce (12) metros, salvo elementos singulares.

## 2. Compatibilidad de usos.

En las parcelas calificadas con uso dotacional para equipamiento, además del uso predominante, se podrá disponer cualquier otro complementario que contribuya a los fines previstos, con limitación del uso residencial, que sólo podrá admitirse para la vivienda familiar de quien custodie la instalación o residencia comunitaria de los agentes del servicio.

## 3. Normativas particulares.

A los diversos usos pormenorizados integrados en el dotacional para equipamiento, les será de aplicación la normativa particular correspondiente de ámbito municipal o supramunicipal. En su defecto, satisfarán las que pudieran ser aplicables por similitud con actividades definidas en esta Norma.

## 7. Edificaciones singulares.

Si las características necesarias para el uso dotacional hicieran improcedente la edificación siguiendo las condiciones aplicables, podrá relevarse de su cumplimiento previo Estudio de Detalle que justifique la singularidad del caso y mantenga como determinaciones obligadas una ocupación máxima de las tres cuartas partes (3:4) de la superficie de la parcela y una altura máxima equivalente a la del entorno de su ubicación.

#### 8. Plazas de aparcamiento, carga y descarga.

Los usos dotacionales dispondrán, en todo caso, de una (1) plaza de aparcamiento por cada cien (100) metros cuadrados de superficie útil, que serán incrementadas si así resultase de las siguientes condiciones:

- a) En las dotaciones en que pueda presuponerse concentración de personas, al menos, una (1) por cada veinticinco (25) personas de capacidad, para todos los usos, excepto el religioso, para el que será suficiente una (1) plaza por cada cincuenta (50) personas.

#### CONCLUSIONES URBANÍSTICAS

1. La parcela donde se encuentra el Centro Deportivo Díaz-Flor está dentro del límite del suelo urbano definido por el PGOU vigente.
2. La edificación actual cumple con la normativa vigente en materia urbanística.
3. El proyecto de nuevo Centro Deportivo Díaz-Flor se ha proyectado en la misma parcela donde se sitúa el actual.
4. El Centro Deportivo se encuentra dentro del ámbito de afección de la carretera nacional 352 entre los puntos kilométricos 1.840 y 1930.
5. La zona de limitación a la edificabilidad del tramo referido respecto a la edificación proyectada es de 14,21 m, por lo que el límite de edificabilidad ha de establecerse en 14 metros

#### 5. EN CONCLUSION Y EN REFERENCIA A LA SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LA LINEA DE EDIFICABILIDAD.

1. La solicitud tiene su base legal en la disposición transitoria primera de la Ley 3372015 de Carreteras, en relación con el artículo 37.2 de la Ley 25 /1998.
2. Existen justificaciones geográficas para su aprobación.
3. Existen justificaciones socioeconómicas para su aprobación.
4. Existen economías a escalas a tener en cuenta, y no genera indemnizaciones.



5. El objetivo de la propuesta es viabilizar la construcción de una instalación deportiva que atiende a razones de necesidad e interés público.

La propuesta de modificación de la línea de edificabilidad hasta los 14 metros entre los puntos kilométricos 1,840 y 1,930. - de la carretera nacional 352 de Ceuta, es legal, coherente y asumible.

## B.- AUTORIZACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DENTRO DE LA ZONA DE AFECCIÓN.

### ANTECEDENTES.

Son los mismos que los de la propuesta de modificación de la línea de edificabilidad, expuestos anteriormente.

En este caso, la actuación se encuentra en parte dentro de la zona de afección, pero ocupando una superficie similar a la existente en la antigua instalación.

### 1. JUSTIFICACIÓN DE LA LEGALIDAD DE LA SOLICITUD.

El artículo 32 de la Ley 37/2015 de 29 de setiembre de carreteras, define la zona de afección como aquella comprendida entre el límite de la carretera y 50 metros.

El apartado 2 de dicho artículo manifiesta que para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

### 2. MEMORIA DE LA SOLUCION ADOPTADA.

Han de darse por reproducidas las soluciones incorporadas en el apartado 4 del punto A anterior, con el siguiente matiz:

La nueva instalación ocupa 35,79.-metros la línea de afección.

### 3. INEXISTENCIA DE MOTIVOS DE DENEGACIÓN.

El propio artículo 32.4, especifica los únicos motivos que la administración podrá utilizar para la denegación de la autorización:

Razones de seguridad vial.

Adecuada explotación de la vía.

Previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años.

**Ninguna de estas razones se puede argumentar para denegar la autorización que se pretende, por cuanto:**

- la carretera nacional está delimitada actualmente por un muro de contención que provoca un desnivel de aproximadamente dos metros entre la misma y la zona colindante.
- La zona de afección, en el tramo que se propone se encuentra actualmente totalmente consolidada por la instalación existente.
- Existe una vía urbana en dicho nivel superior que separa los límites de la carretera nacional de la instalación que se pretende.
- Y, además, la nueva instalación (como ya se ha dicho anteriormente), sustituye a una más antigua, ocupando casi los mismos metros cuadrados de la zona de afección, y 148.- m2 menos de ocupación de parcela.

#### **4. CONCLUSIONES.**

1. No existen motivos legales para denegar la autorización construcción en la zona de afección objeto del expediente.
2. La autorización ha de entenderse condicionada a la modificación de la línea de edificación, que por motivos de economía procedimental también se solicita en este mismo expediente.

Fdo: José Ramón Olmedo  
Izar de la Fuente



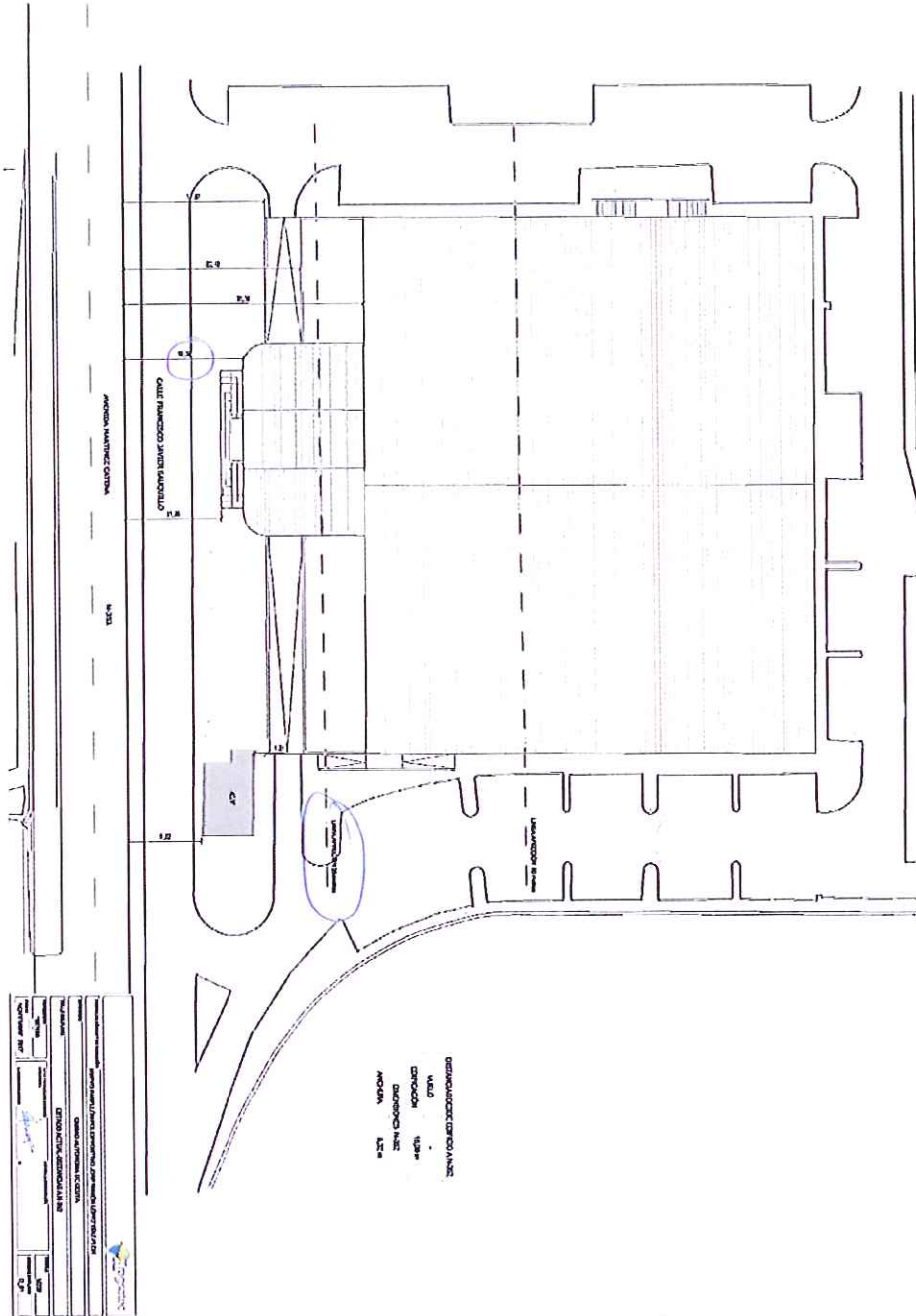
Subdirector

Angel Moreno Cerezo

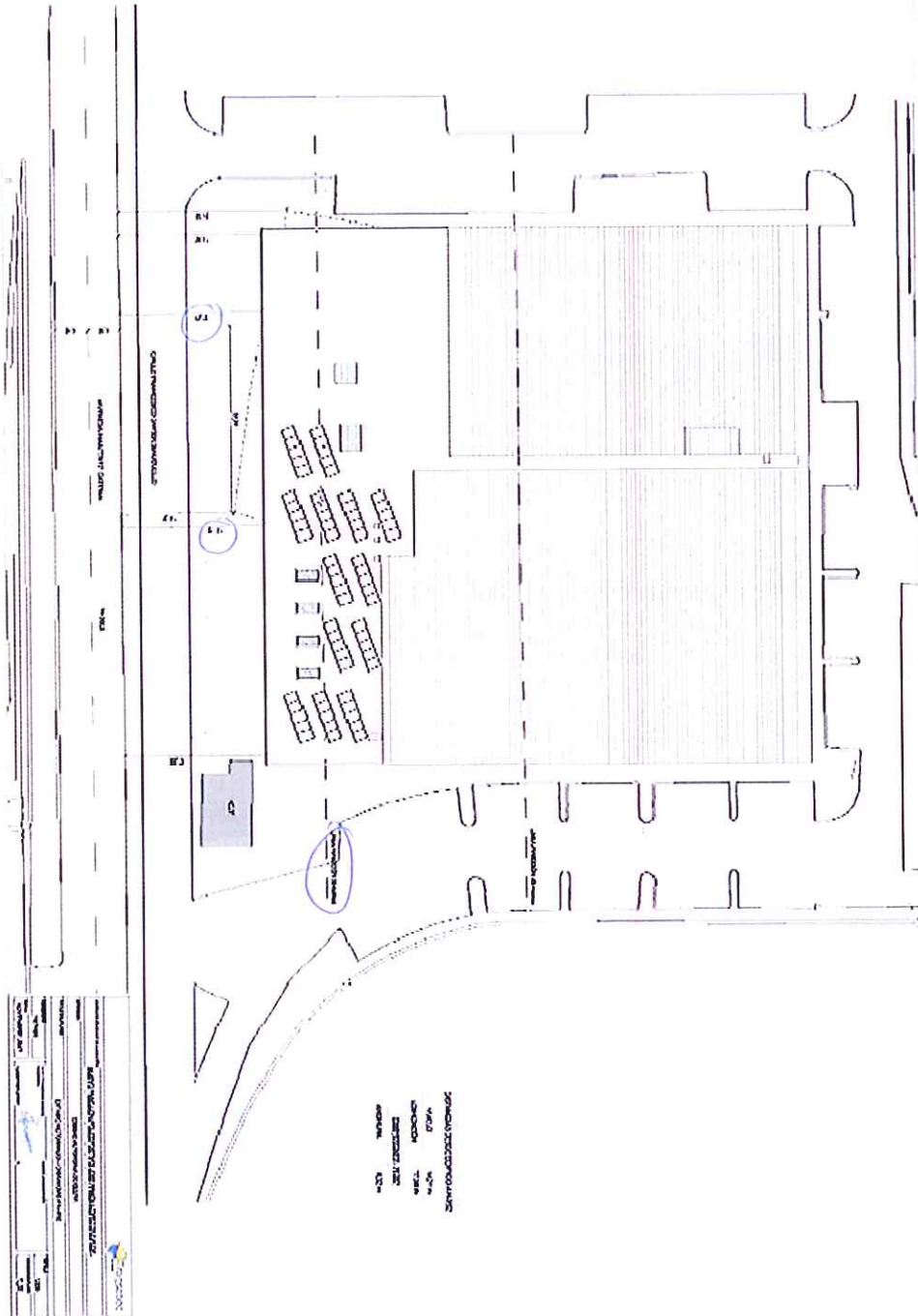


Arquitecto

ESTADO ACTUAL:



ESTADO NUEVA INSTALACIÓN.



<b>SUELO NO UBICITABLE</b>	
UBICACION	SUELO UBICITABLE
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>SUELO UBICITABLE</b>	
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>SUELO UBICITABLE</b>	
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>SUPERFICIES</b>	
TIPO DE SUELO	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>ESTRUCTURA GENERAL</b>	
TIPO DE ESTRUCTURA	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>ACCIONES</b>	
TIPO DE ACCION	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>RESUMEN CUADRICULOS (EN HECTAREAS)</b>	
TOTAL	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>PROTECCION</b>	
TIPO DE PROTECCION	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES



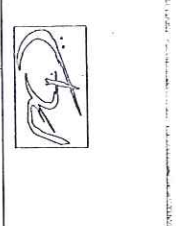
<b>AYUNTAMIENTO DE COSTA RICA</b>	
<b>MUNICIPIO DE COSTA RICA</b>	
<b>PREVISION</b>	
UBICACION	VAL.
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>CLASIFICACION SUELO</b>	
UBICACION	VAL.
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES

2. COSTA RICA, EL SUBCOMITÉ DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO Y EL COMITÉ DE PLANEACION Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, DECRETAN:

1. EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE COSTA RICA.

2. EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE COSTA RICA.

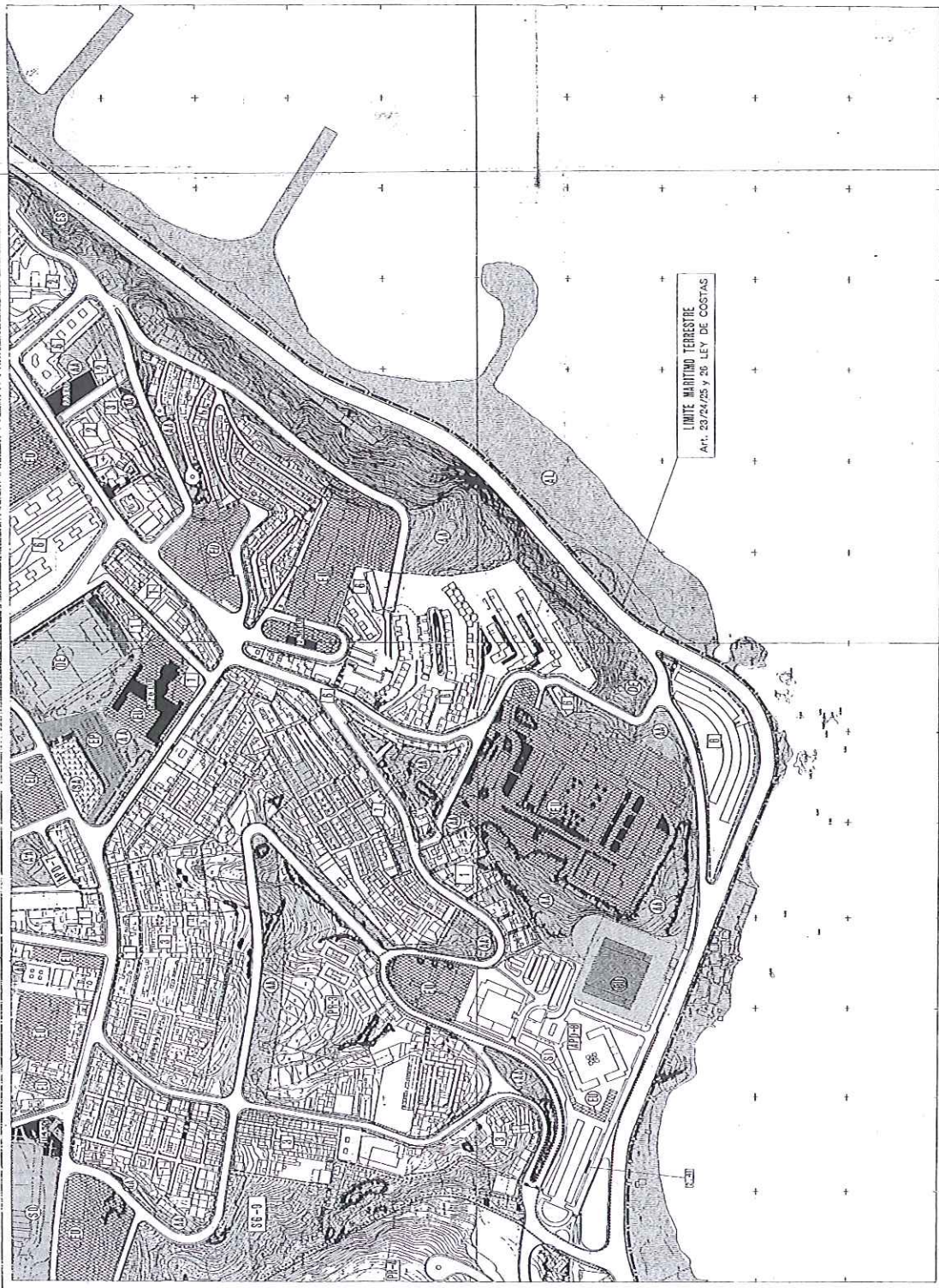
UBICACION	VAL.
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>PROTECCION</b>	
TIPO DE PROTECCION	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES



1994, 16 DE

UBICACION	VAL.
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES
<b>PROTECCION</b>	
TIPO DE PROTECCION	VAL.
UBICACION	UBICACION
PROYECTO	PROYECTO
ESPECIFICACIONES	ESPECIFICACIONES

<b>SELO NO DEBENTIZABLE</b>	
SELO NO DEBENTIZABLE EN SUAVE	SNU-SE
SELO NO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	SNU-R
SELO NO DEBENTIZABLE EN SUAVE	SNU-S
<b>SELO DEBENTIZABLE</b>	
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	PPI-S
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	PPI-R
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	PIU-S
<b>SELO DEBENTIZABLE</b>	
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	1
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	2
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	3
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	4
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	5
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	6
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	7
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	8
<b>SELO DEBENTIZABLE</b>	
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	APD-S
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	APD-R
SELO DEBENTIZABLE EN SUAVE	APD-S
SELO DEBENTIZABLE EN RIGIDA	APD-R



LIMITE MARITIMO TERRESTRE  
 Art. 23/24/25 y 26 LEY DE COSTAS

DEFINICIONES  
 LIMITE DE LAS ZONAS URBANAS  
 LIMITE DE LAS ZONAS DE PLANEAMIENTO URBANICO  
 LIMITE DE LAS ZONAS DE PLANEAMIENTO URBANICO  
 LIMITE DE LAS ZONAS



ESCALA 1:5000

AYUNTAMIENTO DE CORTA  
 PLAN GENERAL DEL  
 MUNICIPIO DE CORTA-1980

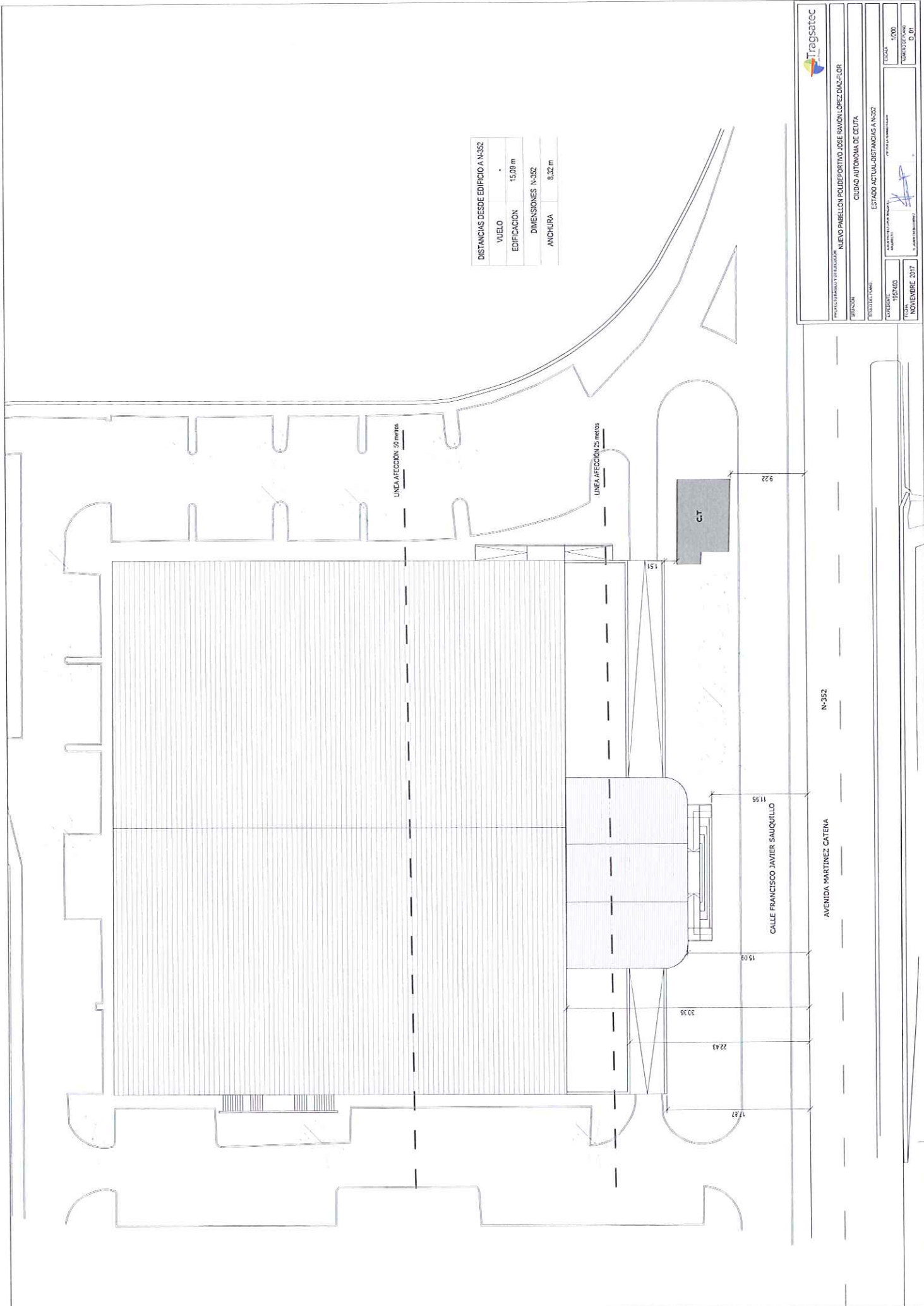
PREVISION  
 CALIFICACION Y REGULACION  
 DEL SELO Y LA DIFUSION

CS

13







DISTANCIAS DESDE EDIFICIO A N-352	
VUELO	-
EDIFICACIÓN	15.03 m
DIMENSIONES N-352	
ANCHURA	8.32 m

**Tregsatec**

PROYECTO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PABELLÓN POLIDEPORTIVO JOSÉ RAMÓN LÓPEZ DÍAZ FLOR

CIUDAD AUTÓNOMA DE CEDUTA

ESTADO ACTUAL DISTANCIAS A N-352

ESTUDIANTE: 1957460

FECHA: 10/NOVIEMBRE/2017

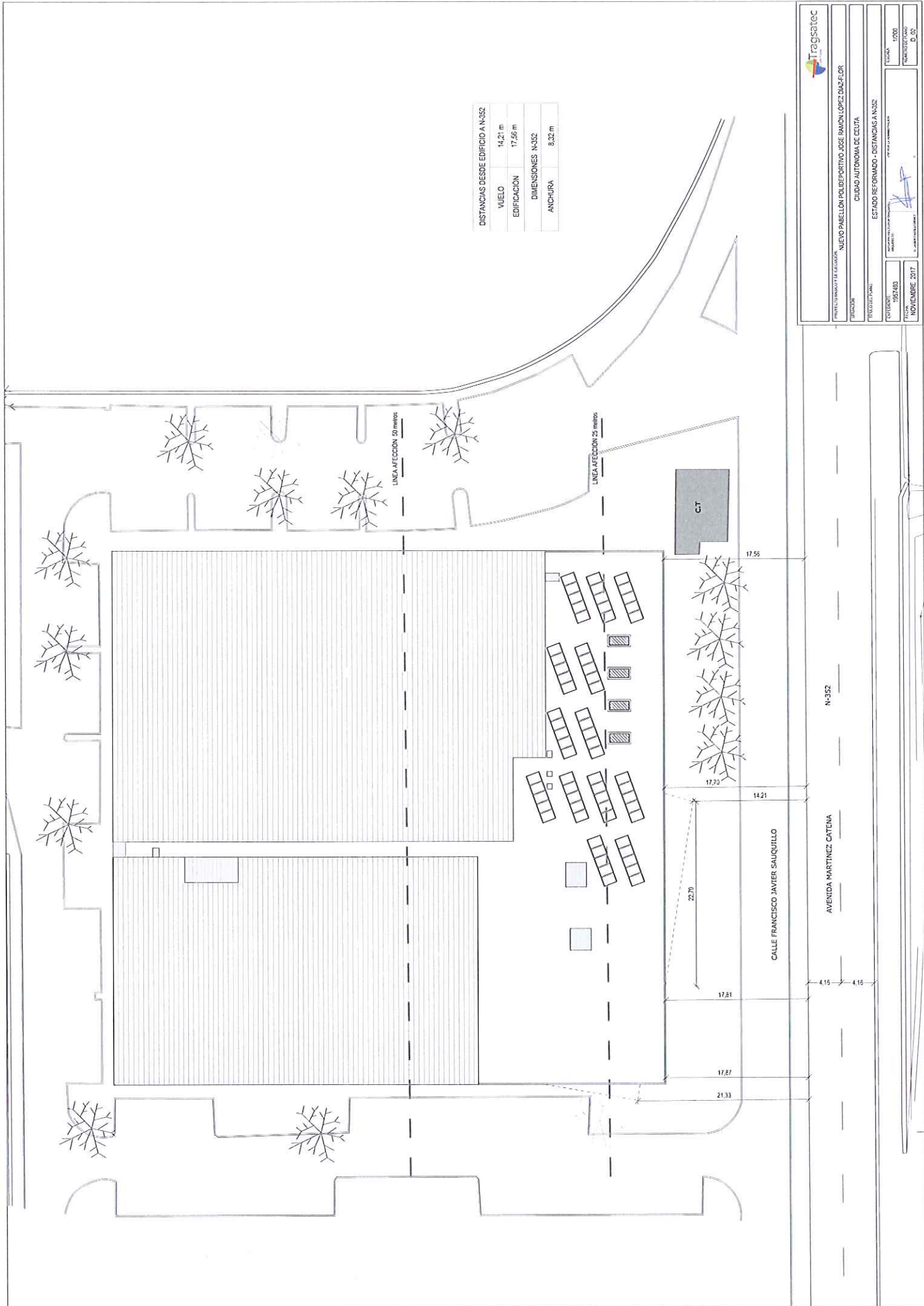
PROYECTO: 1957460

PROYECTISTA: [Firma]

ESCALA: 1:500

PROYECTO: 1957460

FECHA: 10/NOVIEMBRE/2017



**Tragsatec**

PROYECTO Y DISEÑO DE EJECUCION: NUEVO PABELLON POLIDEPORTIVO JOSE RAMON LOPEZ DIAZ-FLORES

UBICACION: CIUDAD AUTONOMA DE CEUTA

PROYECTO DE EJECUCION: ESTADO REFORMADO - DISTANCIAS A N-352

CONTENIDO: 1057403

FECHA: 10/NOVIEMBRE/2017

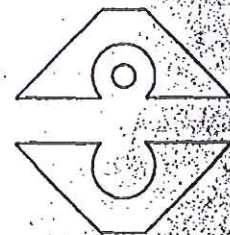
ESCALA: 1/500

PROYECTO DE EJECUCION: 01/01



ANEJO Nº2 Extracto del Plan Especial de Reforma Interior "Miramar" aprobado en virtud del PGOU de la Ciudad de Ceuta y Aprobación definitiva del Plan Especial de Reforma Interior "Miramar".

ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



GENERAL ARANDA N.º 1 - 1.º OFICINA A APARTADO 450 TELF. 51 88 47 - CEUTA

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

MIRAMAR

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE CEUTA

LUCIANO LUIS ALCALA VELASCO ARQUITECTO URBANISTA

INDICE

MEMORIA

0. ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO

1. MEMORIA JUSTIFICATIVA

- 1.1. Justificación de la necesidad de su formación
- 1.2. Justificación de su coherencia con el Plan General
- 1.3. Resultados del trámite de participación pública

2. MEMORIA INFORMATIVA

- 2.1. Información Urbanística
  - 2.1.1. Situación, límites y topografía
  - 2.1.2. Usos, edificaciones e infraestructura
  - 2.1.3. Estructura de la propiedad del suelo
- 2.2. Objetivos y criterios de la ordenación
- 2.3. Análisis de alternativas

3. ANEXO A LA MEMORIA

- 3.1. Síntesis comprensiva de la Memoria
- 3.2. Resumen de características urbanísticas
- 3.3. Documentos de la tramitación (anexo al 1.3.)

ORDENANZAS REGULADORAS

TITULO I: GENERALIDADES Y TERMINOLOGIA DE CONCEPTOS

TITULO II: REGIMEN URBANISTICO DEL SUELO

Capítulo 1º: Clasificación y calificación

Capítulo 2º: Desarrollo del planeamiento

TITULO III: CONDICIONES GENERALES DE USO

TITULO IV: CONDICIONES GENERALES DE LA EDIFICACION

Capítulo 1º: Condiciones de volumen

Capítulo 2º: Condiciones de salubridad y seguridad

Capítulo 3º: Condiciones de estética y conservación

TITULO V: CONDICIONES GENERALES DE LA URBANIZACION

TITULO VI: CONDICIONES PARTICULARES (Cédulas Urbanísticas)

TITULO VII: PROCEDIMIENTO DE ACTUACION

PLAN DE ETAPAS - ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

1. PLAN DE ETAPAS
2. ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO
  - A. Costes de urbanización
  - B. Costes de expropiación

PLANOS

## PLANOS DE INFORMACION

- I.1. Situación y entorno urbano
- I.2. Infraestructura y usos existentes
- I.3. Topografía - Estructura de la propiedad
- I.4. Planeamiento General

## PLANOS DE AVANCE DE PLANEAMIENTO

- A.1. Zonificación - Usos
- A.2. Viales y aparcamientos
- A.3. Ordenación de plantas bajas
- A.4. Alturas de la edificación
- A.5. Secciones

## PLANOS DE ORDENACION INICIAL

- O.1. Ordenación general
- O.2. Zonificación - Usos
- O.3. Red viaria: alineaciones y rasantes
- O.4. Alturas de edificación
- O.5. Esquema redes de infraestructura
- O.6. Construcción geométrica
- O.7. Plan de Etapas

## PLANOS DE ORDENACION DEFINITIVA

- D.1. Estructura general (sust. a O.1.)
- D.2. Zonificación - Usos (sust. a O.2.)
- D.3. Alineaciones y rasantes (sust. a O.3./O.4.)
- D.4. Esquema redes de infraestructura (sust. a O.5.)
- D.5. Construcción geométrica (sust. a O.6.)
- D.6. Parcelación - Plan de Etapas (sust. a O.7.)

PLANOS



PLAN ESPECIAL  
DE REFORMA  
INTERIOR

MIRAMAR

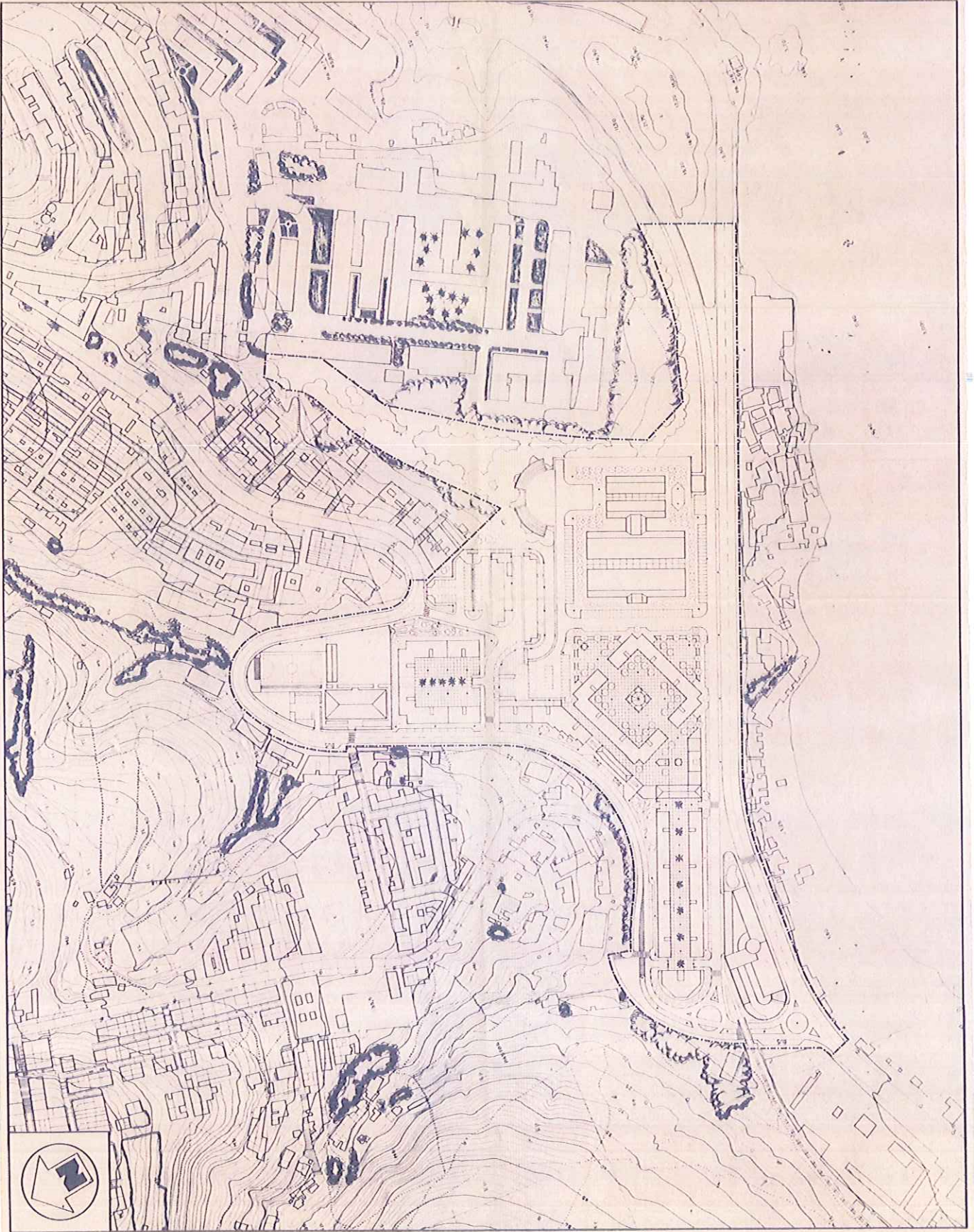
PLANO D.1 E.1:1000

ORDENACION  
DEFINITIVA :  
ESTRUCTURA GENERAL

INSTRUMENTADO EN  
CEUTA  
MAYO 1985

INICIADO EN ALCA VILLOSA  
PROYECTO : MIRAMAR  
INSTRUMENTADO EN

Iure Ayuntamiento  
de Ceuta



PERIMETRO U. DE ACTUACION



RESIDENCIAL - COMERCIAL



EQUIPAMIENTO DEPORTIVO



EQUIPAMIENTO ESCOLAR



EQUIPAMIENTO SOCIAL



EQUIPAMIENTO HOTELERO



ZONA VERDE ARBOLADA



AREAS PEATONALES/AJARDINADAS



RED VIARIA-APARCAMIENTOS



INSTALACIONES Y SERVICIOS

# PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

# "MIRAMAR"

PLANO D.2 E.1: 500

ORDENACION DEFINITIVA:  
ZONIFICACION - USOS

DELEGACION LOCAL  
CEUTA  
MARZO 1985

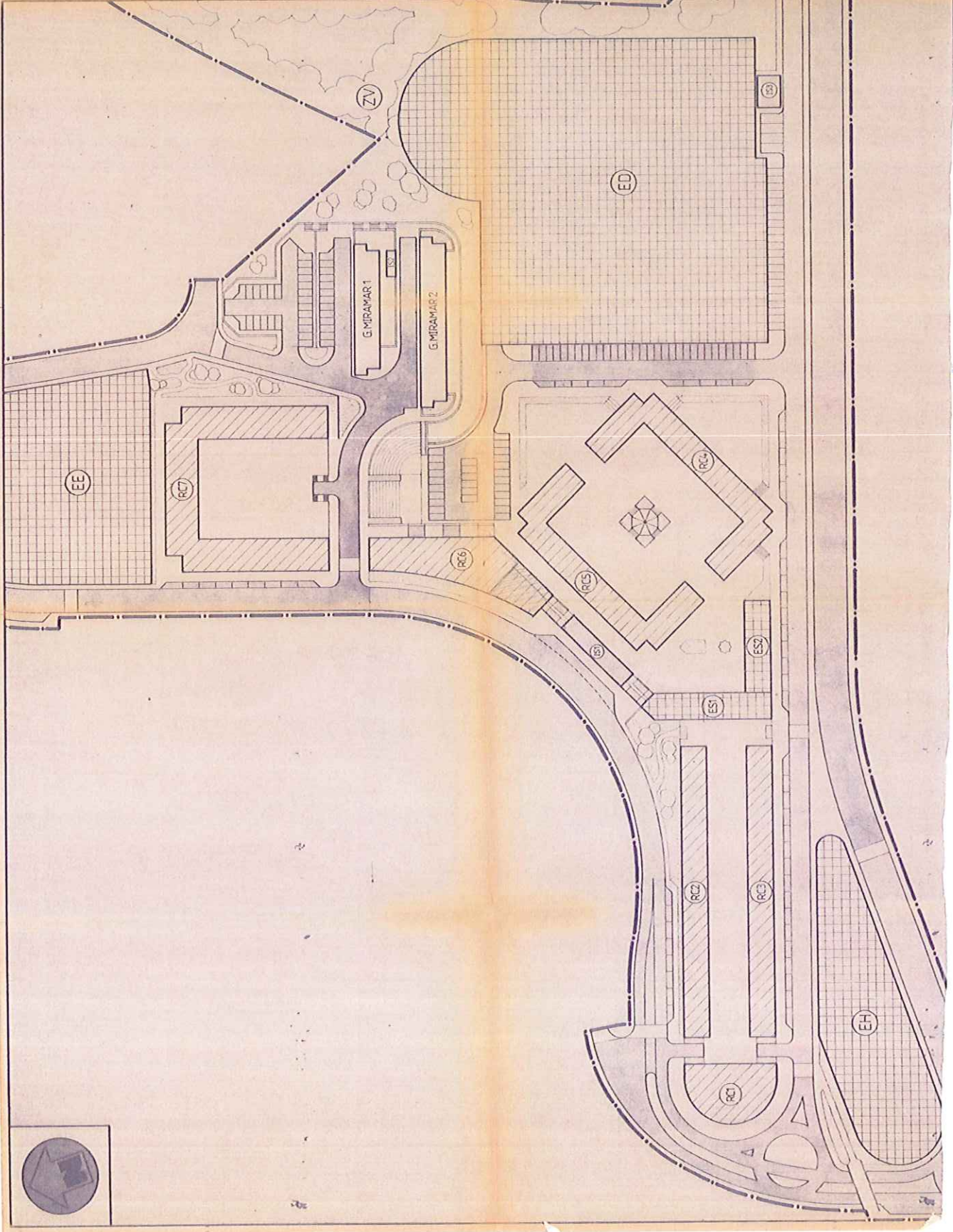
PROYECTO DE  
ORDENACION U.1  
1985

ELABORADO POR: ALFONSO MARRAS

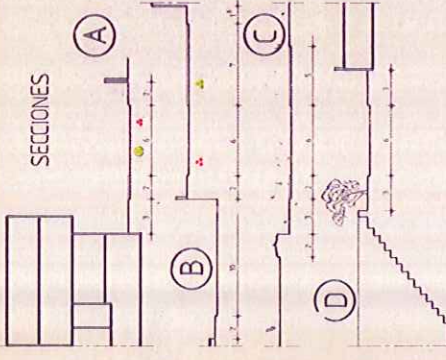
PROYECTO: MIRAMAR

EN: ORDENACION

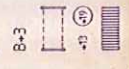
Ilustre Ayuntamiento  
de Ceuta



SECCIONES



PERIMETRO UNIDAD DE ACTUACION  
 ALINEACIONES DE EDIFICACIONES  
 ALTURAS DE LA EDIFICACION  
 ZONAS DE PLANTA BAJA DIARNA  
 COTAS DE RASANTE /RASANTE CERO  
 PASO DE PEATONES



PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

MIRAMAR

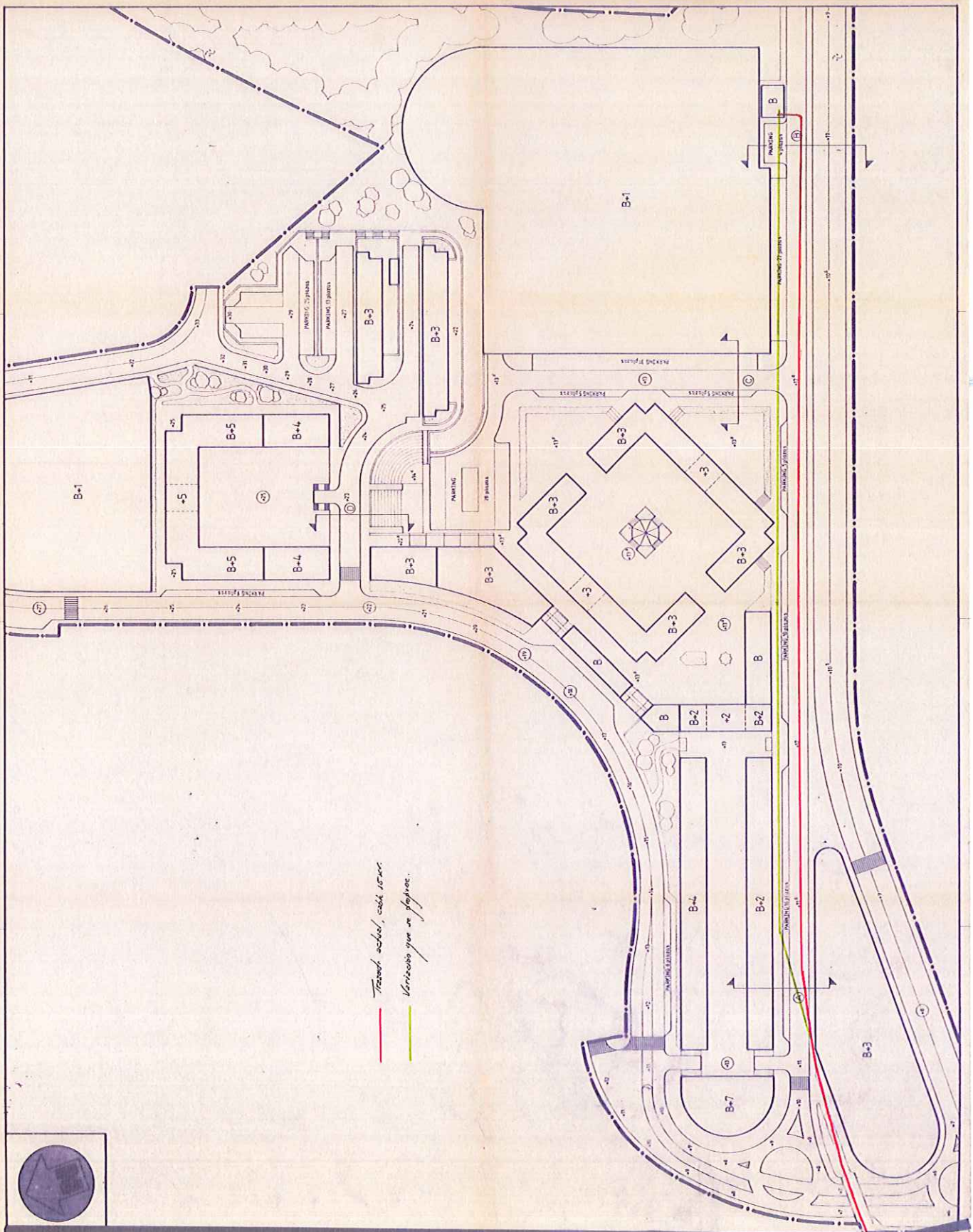
PLANO D.3 E.1: 500

ORDENACION DEFINITIVA: ALINEACIONES Y RASANTES

PROYECTO DE ACTUACION  
 CEUTA  
 MARZO 1985

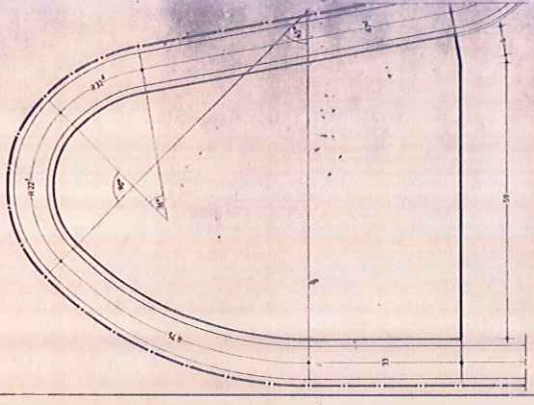
INGENIERO DE ALTA INGENIERIA  
 INGENIERO EN OBRAS  
 INGENIERO EN PROYECTOS

Ilustre Ayuntamiento de Ceuta



*rasante actual, con golpeo*  
*rasante con un golpeo*

DETALLE CURVA DE AMAYA

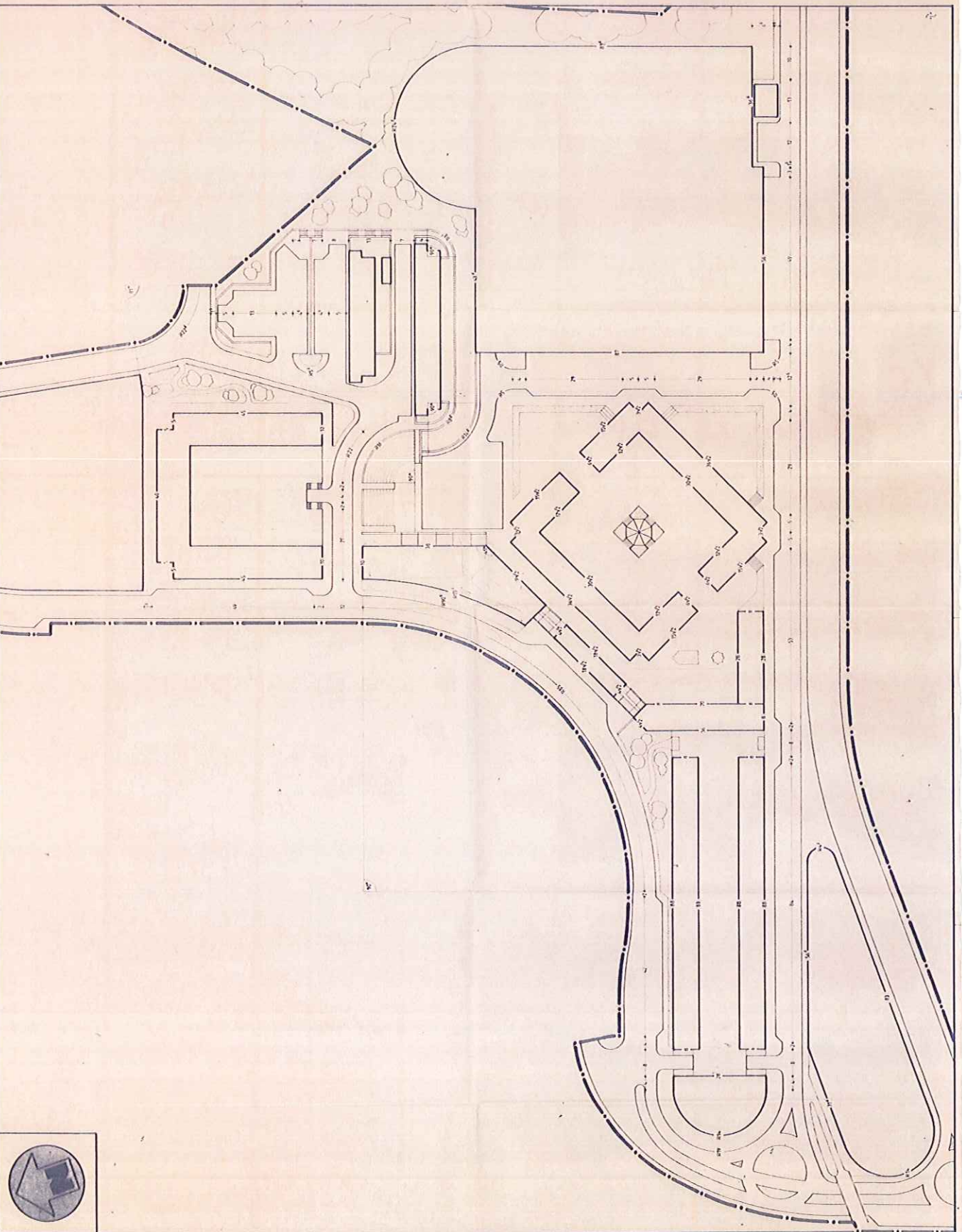


# PLANO ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

## "MIRAMAR"

PLANO D.5 E.1: 500  
ORDENACION  
DEFINITIVA:  
CONSTRUCC. GEOMETRICA

Escuela de Ingenieros  
Arquitectos  
en proyecto  
Ilustre Ayuntamiento  
de Ceuta  
MARZO 1985



**PLAN ESPECIAL  
DE REFORMA  
INTERIOR**

**"MIRAMAR"**

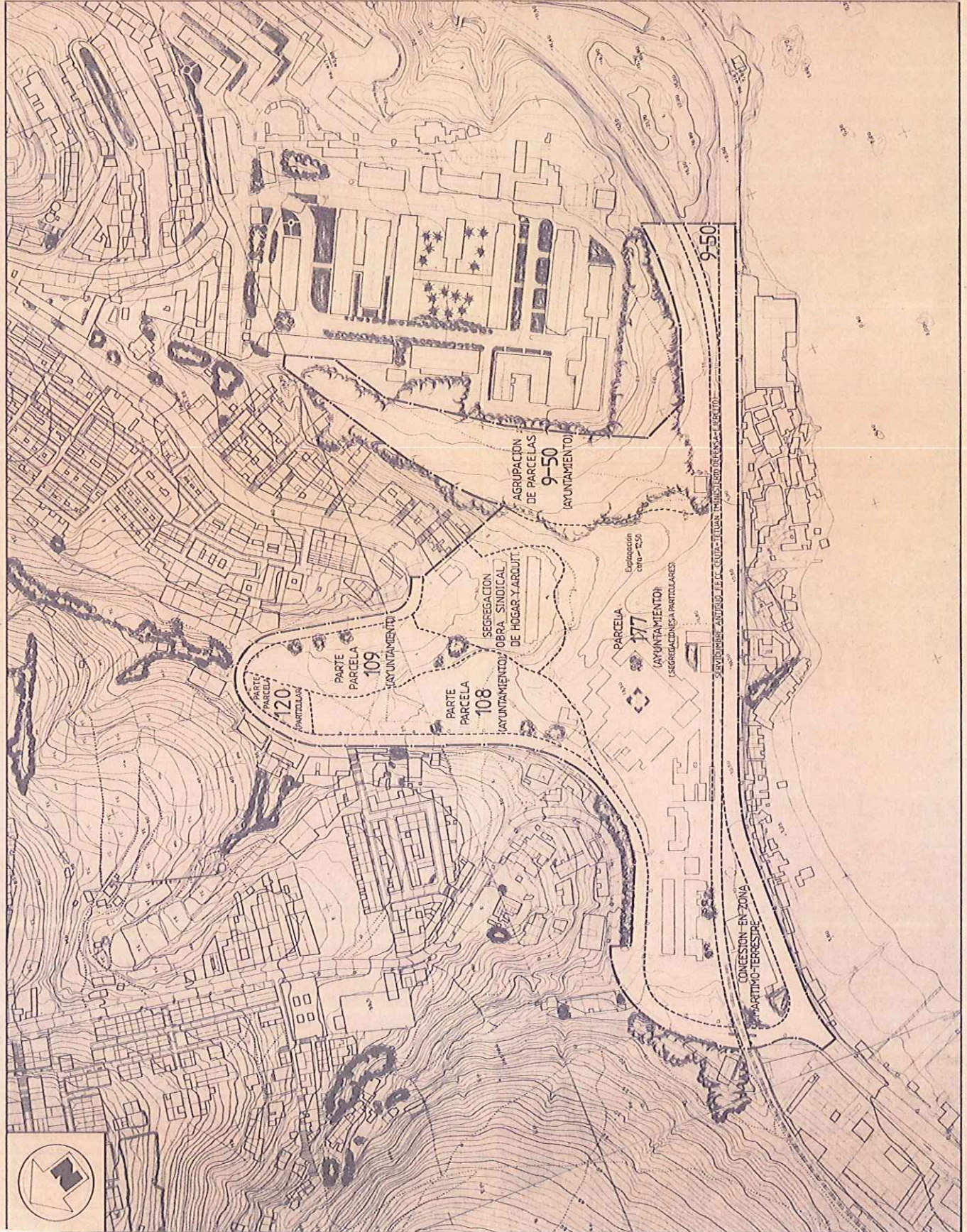
PLANO I.B. E.1:1000

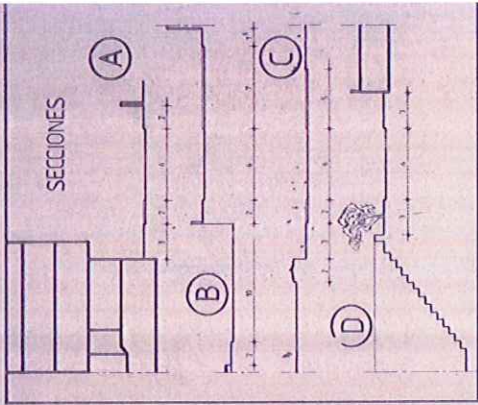
INFORMACION:

TOPOGRAFIA  
ESTRUCT. - PROPIEDAD

SEÑALAMIENTO  
ESTRUCTURAL  
ESTRUCT. - PROPIEDAD

INFORMACION  
ESTRUCTURAL  
ESTRUCT. - PROPIEDAD





PERIMETRO UNIDAD DE ACTUACION  
 ALINEACIONES DE EDIFICACION  
 ALTURAS DE LA EDIFICACION  
 ZONAS DE PLANTA BAJA DIAFRAMA  
 COTAS DE RASANTE / RASANTE CERO  
 PASO DE PEATONES

# PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

## MIRAMAR

PLANOM.3 E.1: 500

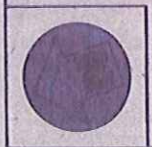
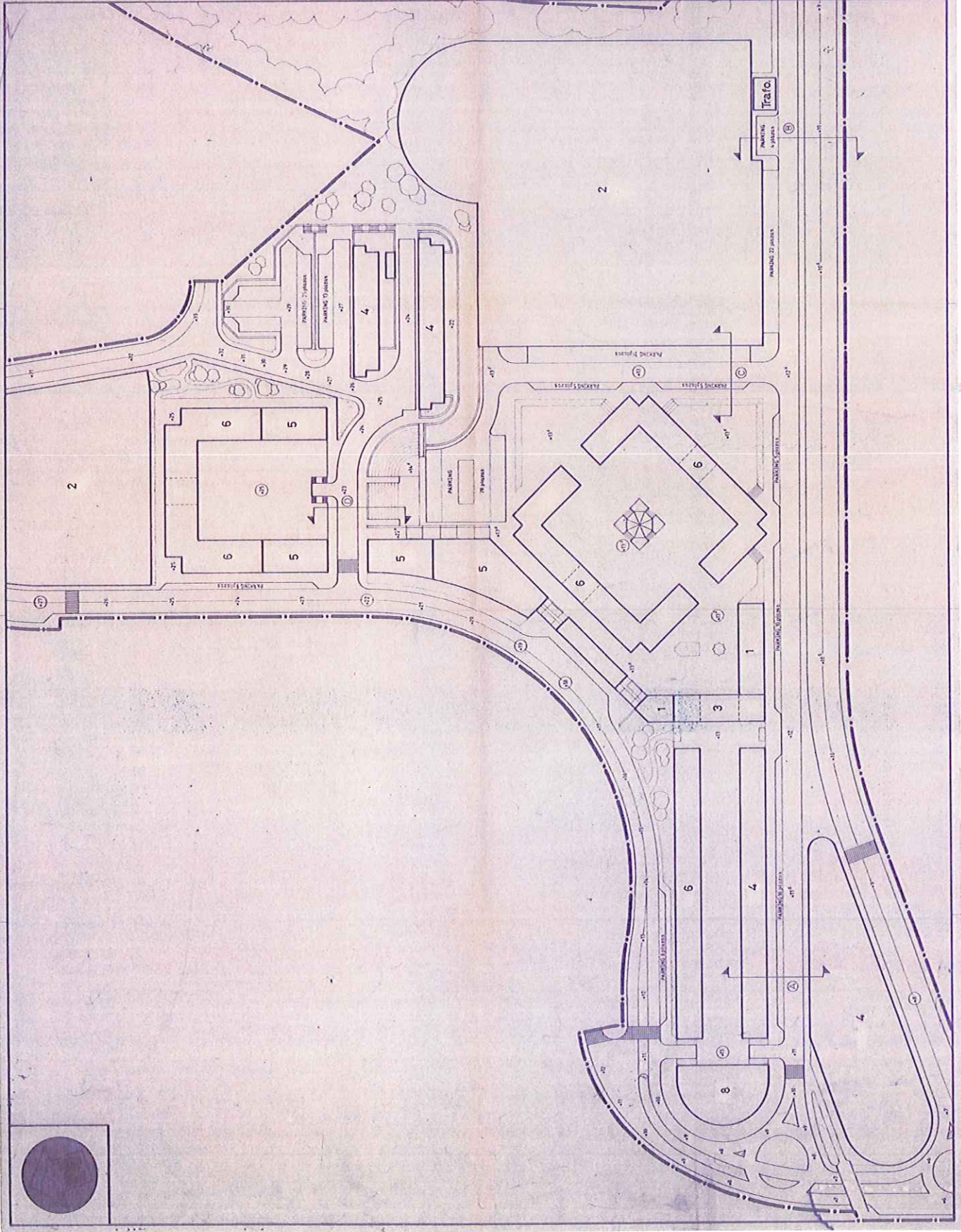
ORDENACION DEFINITIVA:  
 ALINEACIONES Y RASANTES

PROYECTANTE: [Logo]  
 DISEÑADOR: [Logo]  
 DISTRIBUCION: [Logo]

ELABORADO POR: [Logo]  
 INGENIERO: [Logo]

Ilustre Ayuntamiento de Cádiz

BOLETIN - ultima  
 CELDA  
 JUNIO - 1989



D.FRANCISCO IARRADO BOLLIT, SECRETARIO DE LA COMISION DE URBANISMO DE CEUTA.

CERTIFICO: Que según consta en el Libro de Actas de la Comisión de Urbanismo de Ceuta, en el folio nº 04, figura la correspondiente a la sesión celebrada por dicha Comisión el día 4 de Diciembre en curso, habiéndose acordado lo siguiente con relación al punto 2º del Orden del día de dicha reunión:

"En el 2º punto del Orden del día, se presenta a informe el Plan Especial de Reforma Interior de la zona Miramar, presentado por el Ilustre Ayuntamiento de Ceuta, y previo los informes del Abogado del Estado sobre la Ley del Suelo, se acuerda por unanimidad informar favorablemente dicho Plan, dadas las características especiales de Ceuta de escasez de suelo y considerarse el citado Plan de Reforma Interior de Miramar de utilidad pública.

Y para que así conste, firmo el presente certificado en Ceuta, a cinco de diciembre de mil novecientos ochenta y cinco.



Vº Bº

EL DELEGADO DEL GOBIERNO,  
PRESIDENTE DE LA COMISION  
DE URBANISMO.



Fdo. Manuel Peláez y López.

DICTAMEN DE LA COMISION INFORMATIVA DE URBANISMO.-

La Comisión de Urbanismo, en su reunión de 12.12.85, bajo la Presidencia de D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> José Navarro del Rey y con la asistencia de los vocales señores: Cózar Fernández, Fraiz Armada, Castreño Lucas, Pulido Dominguez (José), del Corral Vallejo, Cordente Fernández, Morales Montero, Amorrortu Pérez y Luque Gallego, estudió Plan Especial de Reforma Interior Miramar, de La Bda. Almadraba.

Vistas cuantas actuaciones se han seguido en el expediente, que fue aprobado inicialmente por acuerdo plenario de 15.6.84, y por acuerdo plenario de 7-11-85.

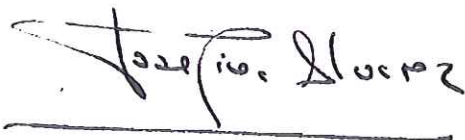
Visto que la Comisión de Urbanismo en reunión de 4.12.85 acordó informar favorablemente dicho Plan, dadas las características especiales de Ceuta de escasez de suelo y considerarse el citado Plan de utilidad pública.

Los reunidos por unanimidad dictaminan: Que se apruebe definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior "Miramar".

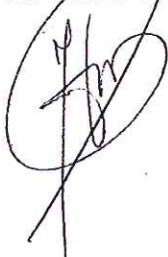
No obstante el Pleno Municipal resolverá.

Ceuta, 12 de Diciembre de 1.985,

LA SECRETARIA DE LA COMISION

  
\_\_\_\_\_

vº Bº  
LA PRESIDENTE



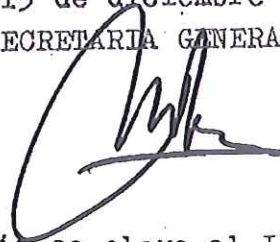


DILIGENCIA.- Para hacer constar, que el presente Acuerdo fue adoptado por el Ilustre Ayuntamiento Pleno, previa declaración de urgencia, en sesión pública ordinaria celebrada en primera convocatoria el día 7/11/85.-

Pase este asunto al Negociado de Urbanismo a sus efectos y cumplimiento.

Ceuta, 13 de diciembre de 1985.

LA SECRETARIA GENERAL, ACCTAL,



29) Por la Alcaldía Presidencia se eleva al Ilustre Pleno Municipal Moción relativa al Plan Especial de reforma interior de la Bda. Miramar, fechada el 7/11/85, y que letalmente dice:

"Con fecha 15 de junio de 1.984, el Pleno Corporativo acordó aprobar inicialmente el Plan Especial de Reforma Interior de la Bda. Miramar, con diversos condicionamientos

Cumplidos dichos requisitos, se procedió a su exposición pública, a efectos de reclamaciones y alegaciones.

Atendida la urgencia de aprobar provisionalmente y de finitivamente el referido Plan Especial, con objeto de crear suelo apto para la edificación y construir un polideportivo subvencionado por el Consejo Superior de Deportes.

Considerando que se han cumplido todos los requisitos establecidos en el Reglamento de Planeamiento, Real Decreto 16/81 de 16 de Octubre y Real Decreto Ley 3/80 de 14 de marzo.

Vistos los informes técnicos y jurídicos que constan en el expediente, al Ilustre Pleno Municipal se propone la adopción de los siguientes acuerdos:

a) Desestimar las alegaciones presentadas al Plan Especial de Reforma Interior de la Bda. Miramar.

b) Proceder a la aprobación provisional del citado Plan.

c) Someter el mismo a informe no vinculante de la Comisión Provincial de Urbanismo, que se entenderá otorgado si no se emite en el plazo de un mes desde la recepción del expediente completo por el citado Organismo."

Por el Negociado de Urbanismo se informa que expuesto al público dicho Plan durante el plazo de un mes, según lo prevenido en el artº 128 del Reglamento de Planeamiento, se han presentado las siguientes alegaciones:

- De la Asociación de Vecinos de la Bda. Urgaz, relativa a la falta de un estudio que garantice los intereses de la población afectada.

- De la Empresa de Alumbrado Electrico relativa al paso de cables de alte tensión.

- De la Jefatura de Propiedades Militares, relativa a la afectación de varias parcelas de propiedad militar.

Por la Oficina Técnica de Obras se informa de que no existe inconveniente en que se apruebe el Plan Especial, al mismo tiempo que se propone la desestimación de la alegaciones presentadas.

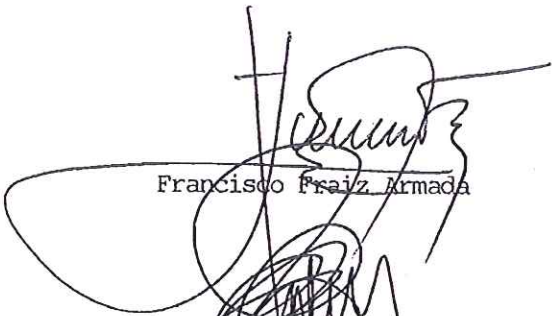
Conocida la Moción que antecede, y previa declaración de urgencia acordada por unanimidad, abandona la Sala el Sr. Vicente Pecino a fin de no participar en la votación; emitiéndose veintidos votos a favor que suponen la unanimidad de 22/ los miembros presentes.

En consecuencia, el Pleno de la Corporación Municipal, constituyendo mayoría absoluta ACUERDA:


Prestar conformidad a la Moción de la Alcaldía transcrita anteriormente, en todo su contenido, tal como viene / redactada.

Los concejales abajo firmantes miembros del Grupo Socialista Municipal, PSOE, y en relación con el punto 2.2 del orden del día del Pleno extraordinario de fecha 30 de diciembre de 1985, presentan la siguiente enmienda de adición:

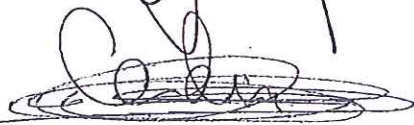
De acuerdo con lo dispuesto en la Ley del Suelo, en los casos que determina el sistema de actuación por expropiación forzosa, en la Ley de Patrimonio del Estado y en el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, en cuyo artículo 8 apartado 3 se dice: "No será necesario expediente de calificación jurídica cuando la alteración derivare expresa o implícitamente de actos administrativos dictados con igual o mayores solemnidades que las señaladas en los dos párrafos anteriores y en especial de planes o proyectos de ordenación urbana, obras o servicios en los que hubiera recaído aprobación del Ministerio de la Gobernación o de las Comisiones de Servicios Técnicos o de Urbanismo", se proceda a solicitar del Ministerio de Hacienda la cesión gratuita a favor del Ayuntamiento de Ceuta de los terrenos propiedad del Estado en su Ramo de Defensa, parcelas números 177, parte y 50, (Zona explanación antigua línea del ferrocarril) inscritas en el Registro de la Propiedad de Ceuta al tomo 143, foliol, finca número 11591, inscripción 1ª de Agrupación, de fecha 7 de febrero de 1981.



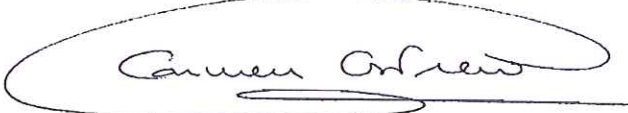
Francisco Fraiz Armada



Jose Montes Ramos



Carmen Cerdeira Morterero

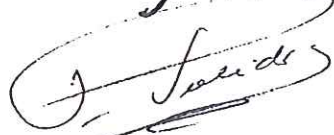


Carmen Castreño Lucas


Ceuta, 30 de diciembre de 1985



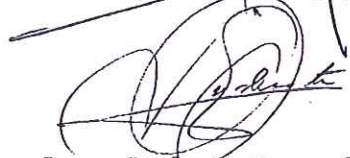
Salvador Pulido Dominguez



Jose Pulido Dominguez



Pedro del Cerral Vallejo



Jesus Cordente Fernandez

tado por el Ilustre Ayuntamiento Pleno, en sesión pública extraordinaria celebrada en primera convocatoria el día 30/12/85.-  
Pase este asunto al N.ºdo. Organismo a sus efectos y cumplimiento.

Ceuta, 16 de enero de 1.985  
EL SECRETARIO GENERAL,

## 2.2.- Aprobación definitiva, si procede, del Plan Especial de Reforma Interior "Miramar".-

Se da lectura al siguiente dictamen de la Comisión de Urbanismo, fechado el 12/12/85:

"La Comisión de Urbanismo, en su reunión de 12/12/85, bajo la Presidencia de D<sup>a</sup>. María-José Navarro del Rey y con la asistencia de los vocales Sres. Cózar Fernández, Fraiz Armada, Castreño Lucas, Pulido Domínguez (José), del Corral Vallejo, Cordente Fernández, Morales Montero, Amorrortu Pérez y Luque Gallego, estudió el Plan Especial de Reforma Interior Miramar, de la Bda. Almadraba.

Vistas cuantas actuaciones se han seguido en el expediente, que fue aprobado inicialmente por acuerdo Plenario de 7/15/6/84 y por acuerdo Plenario de 7/11/85.

Visto que la Comisión de Urbanismo en reunión de 4/12/85 acordó informar favorablemente dicho Plan, dadas las características especiales de Ceuta de escasez de suelo y considerarse el citado Plan de utilidad pública.

Los reunidos por unanimidad dictaminan: Que se apruebe / definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior "Miramar".

No obstante el Pleno Municipal resolverá".

Seguidamente, es presentada una Enmienda de adición por los Concejales del Grupo Socialista (PSOE), que literalmente dice: (fecha, 30/12/85)

"De acuerdo con lo dispuesto en la Ley del Suelo, en los casos que determina el sistema de actuación por expropiación forzosa, en la Ley de Patrimonio del Estado y en el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, en cuyo artº. 8, apdo. 3, se dice: "No será necesario expediente de calificación jurídica cuando la alteración derivare expresa o implícitamente de actos administrativos dictados con igual o mayores solemnidades que las señaladas en los dos párrafos anteriores y en especial de planes o proyectos de ordenación urbana, obras o servicios en los que hubiera recaído aprobación del Ministerio de la Gobernación o de las Comisiones de Servicios Técnicos o de Urbanismo", se proceda a solicitar del Ministerio de Hacienda la cesión gratuita a favor / del Ayuntamiento de Ceuta de los terrenos propiedad del Estado en su Ramo de Defensa, parcelas núm. 177, parte y 50, (zona explanación antigua línea del ferrocarril), inscritas en el Registro de la Propiedad de Ceuta al tomo 143, folio/1, finca núm. 11591, inscripción 1ª de Agrupación, de fecha 7 de febrero de 1.981".

(Rubricado: Francisco Fraiz Armada, Salvador Pulido Domínguez Pulido, José Montes Ramos, José Pulido Domínguez, Carmen Cerdeira Morterero, Pedro del Corral Vallejo, Carmen / Castreño Lucas y Jesús Cordente Fernández).

Sometida esta Enmienda a votación, es rechazada por ocho votos a favor de los Concejales ponentes, y catorce votos en contra de los restantes miembros presentes.

--- CONOCIDO dictamen de la Comisión de Urbanismo, anteriormente transcrito, el Pleno de la Corporación Municipal, con veintiún votos a favor y una abstención del Sr. Vicente Pécino (que se ausenta del Salón por ser vecino interesado de esa Barriada), constituyendo mayoría absoluta

ACUERDA: Prestar conformidad a la misma en todo su contenido, aprobándose definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior de "Miramar".-

---

## ANUNCIO

El Ilustre Pleno Municipal, en sesión celebrada el día 30 de diciembre de 1985, acordó aprobar definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior de Miramar.

Lo que se expone en virtud de lo prevenido en el artículo 134 del Reglamento de Planeamiento para el desarrollo de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por el Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio.

Ceuta 17 de enero de 1986

El Secretario General

Rafael Lirola Catalán

Vº. Bº.



El Alcalde Presidente

Aurelio Puya Rivas



ANEJO N°3 Clasificación de Suelo Urbano. PGOU vigente de 1992.



 <b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA	INGENIERO DIRECTOR:	INGENIERO AUTOR:	CONSULTORES:	ESCALA:	TÍTULO DE LA OFERTA:	EXPEDIENTE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:	
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	D. RODRIGO VIZQUEZ ORTEGA	D. ALBERTO PICARDO PEREZ.		1:25000 0 125 250 375 500m 0 25 50 75 100m 1:5000	ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE LA N-352 EN SU TRAMO COLINDANTE CON EL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR "MIRAMAR" DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA			CLASIFICACIÓN DE SUELO URBANO. PGOU 1992	MARZO 2018
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL					ORIGINAL DIN A-3						HOJA 1 DE 1





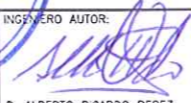
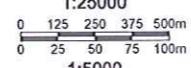


## PLANOS



PLANO Nº1- SITUACIÓN.

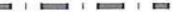







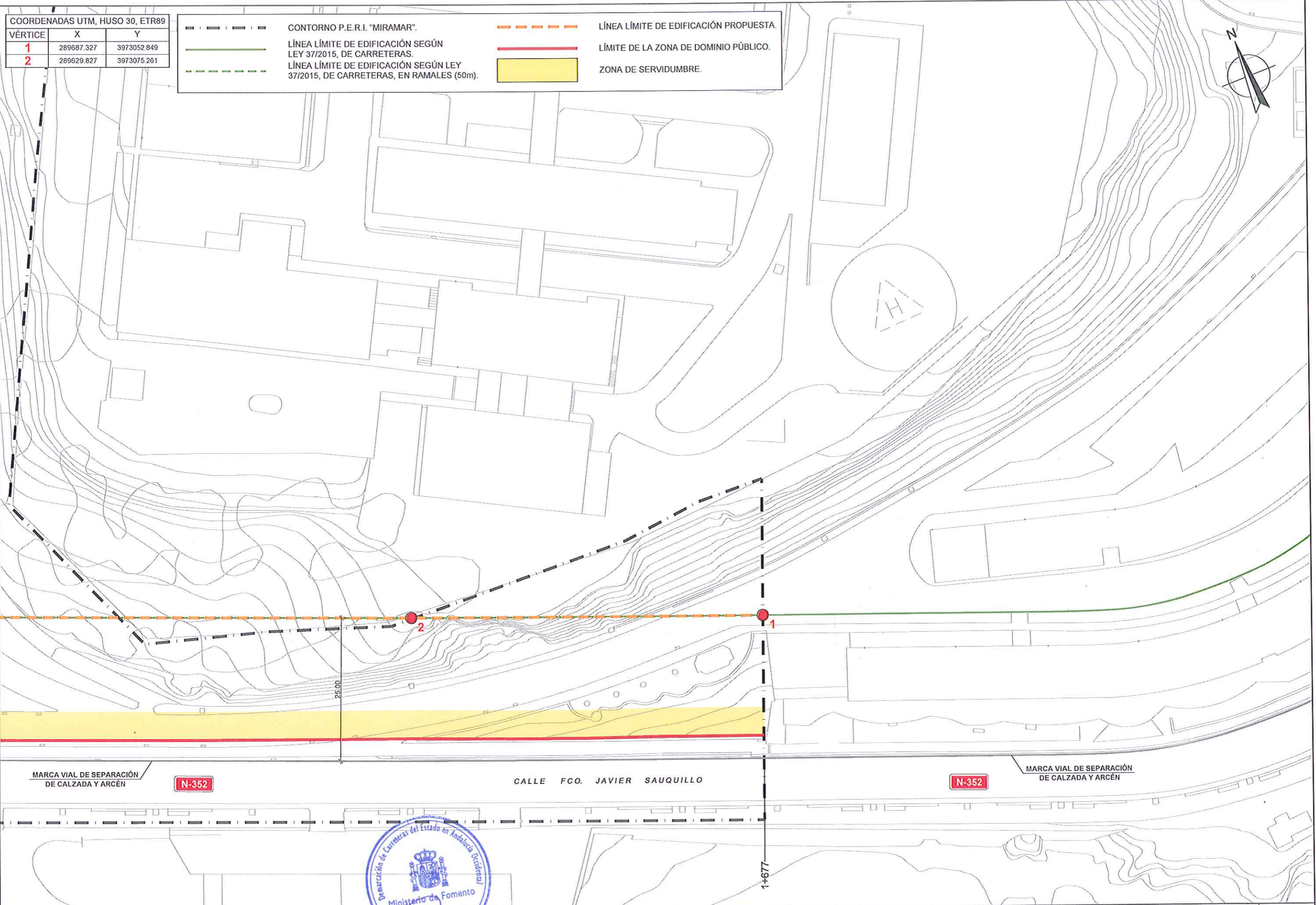
 <b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA	INGENIERO DIRECTOR:	INGENIERO AUTOR:		ESCALA:	TÍTULO DE LA OFERTA:	EXPEDIENTE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:	
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	D. RODRIGO VÁZQUEZ ORELLANA			1:25000	 ORIGINAL DIN A-3 1:5000	<b>ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE LA N-352 EN SU TRAMO COLINDANTE CON EL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR "MIRAMAR" DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA</b>		1	PLANO DE SITUACIÓN	MARZO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	D. ALBERTO PICARDO PÉREZ.									
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL										





PLANO Nº2 – LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN ACTUAL Y PROPUESTA.

COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETR89		
VÉRTICE	X	Y
1	289687.327	3973052.849
2	289629.827	3973075.261

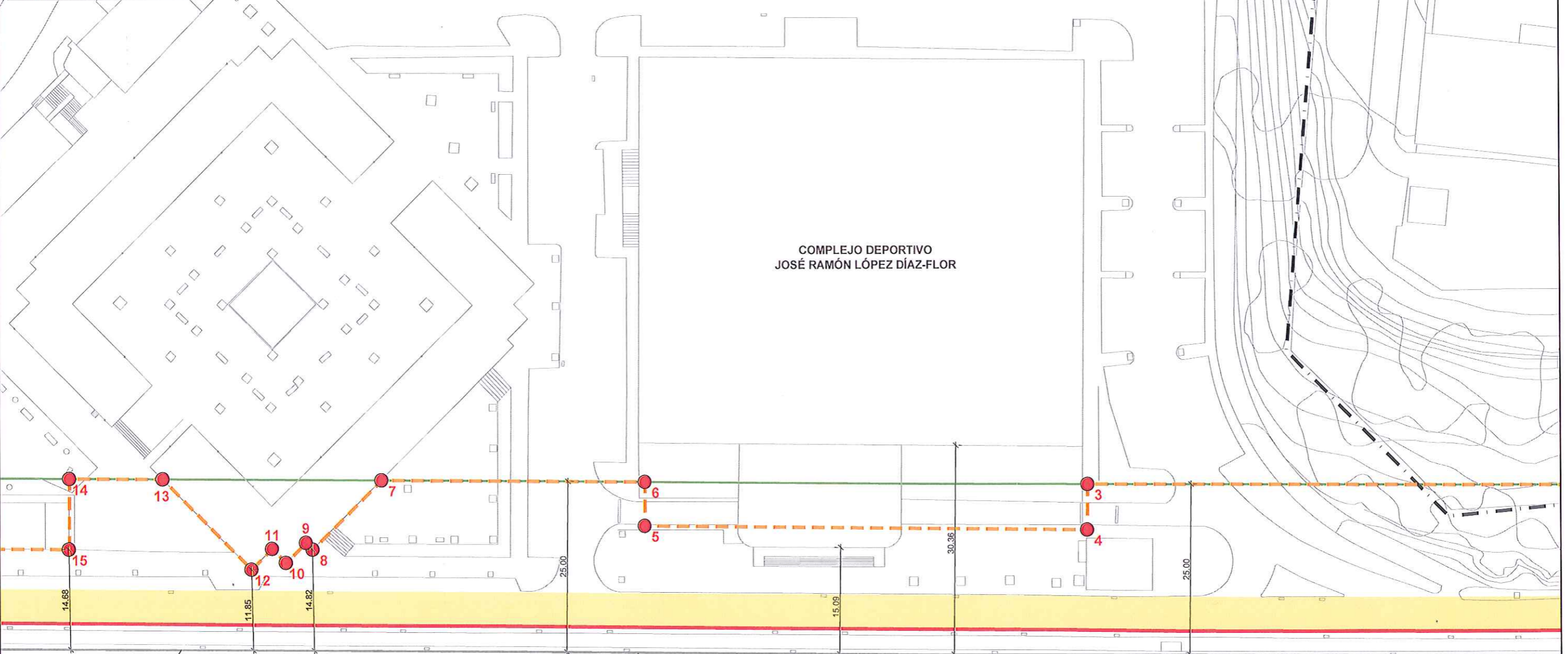
	CONTORNO P.E.R.I. "MIRAMAR".		LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 37/2015, DE CARRETERAS.		LÍMITE DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 37/2015, DE CARRETERAS, EN RAMALES (50m).		ZONA DE SERVIDUMBRE.



 <b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA	INGENIERO DIRECTOR:	INGENIERO AUTOR:	CONSULTORES:	ESCALA:	TÍTULO DE LA OFERTA:	EXPEDIENTE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	D. RODRIGO VÁZQUEZ APPELLANA	D. ALBERTO PICARDO PÉREZ		1:600	ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE LA N-352 EN SU TRAMO COLINDANTE CON EL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR "MIRAMAR" DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA		2	LÍNEA LÍMITE EDIFICACIÓN ACTUAL Y PROPUESTA	MARZO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS				0 3 6 9 12m					
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL				ORIGINAL D.N. A-3					HOJA 1 DE 3

COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETR89		
VÉRTICE	X	Y
3	289536.450	3973112.276
4	289533.949	3973106.092
5	289473.210	3973130.660
6	289475.588	3973136.636
7	289439.409	3973151.155
8	289426.250	3973145.460
9	289425.690	3973146.750
10	289421.870	3973145.100
11	289420.710	3973147.760
12	289416.770	3973146.050
13	289409.354	3973163.174
14	289396.467	3973168.315
15	289392.630	3973158.730

	CONTORNO P.E.R.I. "MIRAMAR".		LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 37/2015, DE CARRETERAS.		LÍMITE DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 37/2015, DE CARRETERAS, EN RAMALES (50m).		ZONA DE SERVIDUMBRE.



COMPLEJO DEPORTIVO  
JOSÉ RAMÓN LÓPEZ DÍAZ-FLOR

MARCA VIAL DE SEPARACIÓN DE CALZADA Y ARCÉN

N-352




CALLE FCO. JAVIER SAUQUILLO

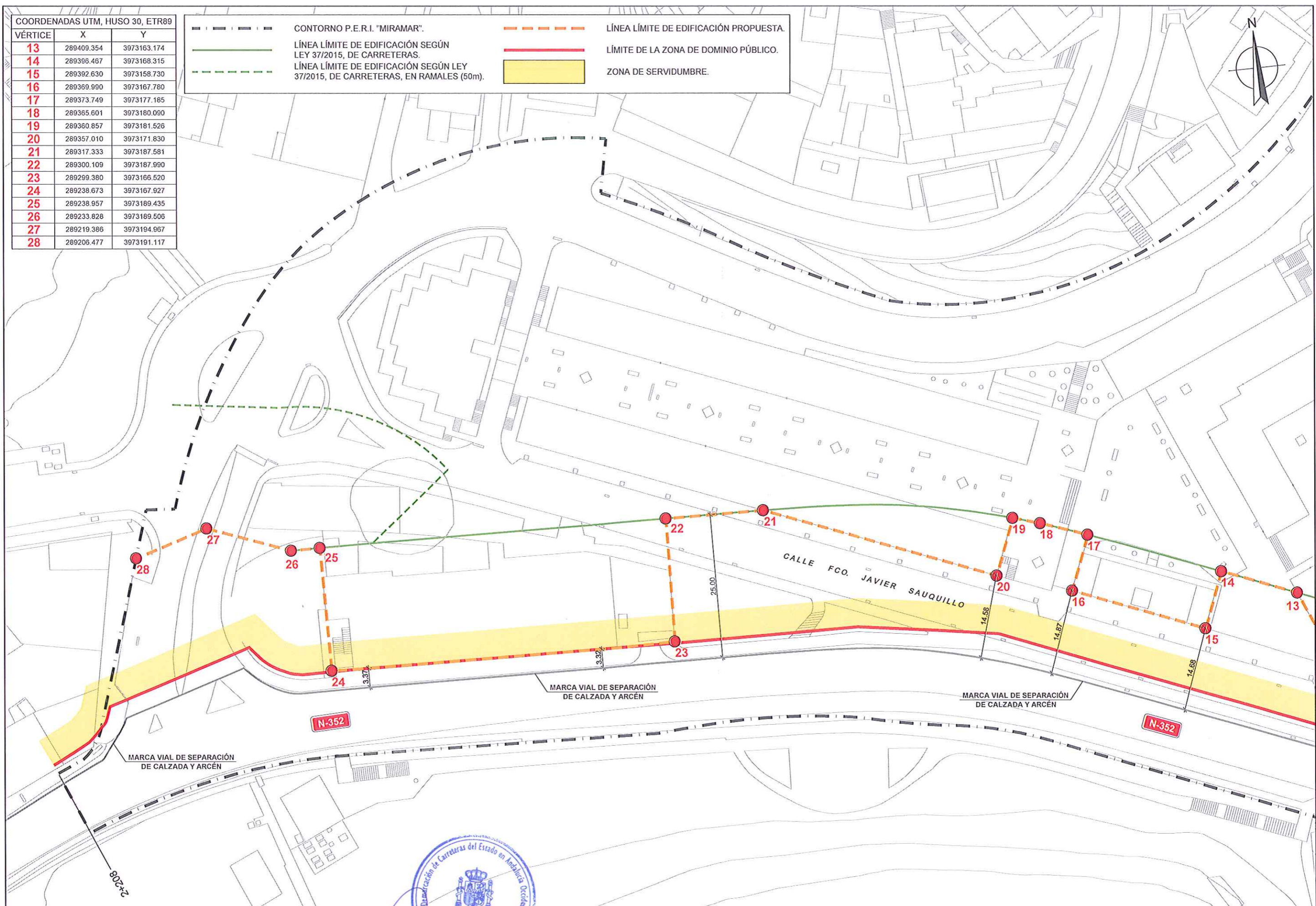
N-352

MARCA VIAL DE SEPARACIÓN DE CALZADA Y ARCÉN



COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETR89		
VÉRTICE	X	Y
13	289409.354	3973163.174
14	289396.467	3973168.315
15	289392.630	3973158.730
16	289369.990	3973167.780
17	289373.749	3973177.185
18	289365.601	3973180.090
19	289360.857	3973181.526
20	289357.010	3973171.830
21	289317.333	3973187.581
22	289300.109	3973187.990
23	289299.380	3973166.520
24	289238.673	3973167.927
25	289238.957	3973189.435
26	289233.828	3973189.506
27	289219.386	3973194.967
28	289206.477	3973191.117

	CONTORNO P.E.R.I. "MIRAMAR".		LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 37/2015, DE CARRETERAS.		LÍMITE DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 37/2015, DE CARRETERAS, EN RAMALES (50m).		ZONA DE SERVIDUMBRE.



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA  
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS  
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL

INGENIERO DIRECTOR: *[Signature]*  
 DISEÑO AUTÓR: *[Signature]*  
 CONSULTORES: **MVS INGENOVA**  
 D. RODRIGO VÁZQUEZ ORELLANA - D. ALBERTO PICARDO PÉREZ.



ESCALA: 1:600  
 0 3 6 9 12m  
 ORIGINAL D.N. A-3

TÍTULO DE LA OFERTA:  
**ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE LA N-352 EN SU TRAMO COLINDANTE CON EL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR "MIRAMAR" DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA**

EXPEDIENTE: N.º PLANO: 2

DESIGNACIÓN:  
**LÍNEA LÍMITE EDIFICACIÓN ACTUAL Y PROPUESTA**

FECHA: MARZO 2018  
 HOJA 3 DE 3