

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.

**APROBACIÓN PROVISIONAL**



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.



## 2. LA FORMA GENERAL DEL MODELO DE CIUDAD: LOS SISTEMAS DE ARTICULACIÓN URBANA Y TERRITORIAL.

### 2.1. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

2.1.1. EL SISTEMA VIARIO

2.1.2. EL SISTEMA FERROVIARIO

### 2.2. EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

2.2.1. LOS PARQUES URBANOS

2.2.2. JARDINES Y ZONAS VERDES.

2.2.3. CUALIFICACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA RED VIARIA PRIMARIA Y SECUNDARIA.

### 2.3. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

### 2.4. CUANTIFICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA SUFICIENCIA DE LA PROPUESTA DE LAS REDES PRIMARIAS DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS.

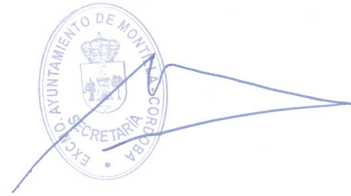
2.4.1. ANÁLISIS DEL TECHO POBLACIONAL PREVISTO.

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

La propuesta de todo instrumento de planeamiento general debe, indefectiblemente, detenerse a reflexionar pausada y comprometidamente en la definición rigurosa de estos elementos con la intención básica de construir un modelo de espacio colectivo, entendiendo por tal, según la definición que aporta Mauricio Cerasi, *el sistema unitario de espacios y edificios englobados en el territorio urbanizado que tienen una incidencia sobre la vida colectiva, que definen un uso común para amplios extractos de la población y que constituyen la sede y los lugares de su experiencia colectiva*. El espacio colectivo no existe como hecho físico unitario y reconocible. Se trata más bien de una atribución y no tanto de una relación de elementos físicos fácilmente clasificables. En el espacio colectivo se materializa la relación del ciudadano con la ciudad. Es decir, los niveles de vida colectiva pueden medirse en relación con estos espacios. Para hacer efectiva y eficazmente disfrutados estos espacios no pueden estar distribuidos casualmente. Se deberá buscar una cierta sistematización en relación con las otras funciones y tipologías urbanas.

Pero en este Plan General se pretende acometer esta reflexión a partir de un determinado posicionamiento sobre la forma de intervenir en la ciudad. Un posicionamiento que encierra un compromiso con el tratamiento morfológico de los distintos elementos estructurales. De ahí el término de *forma general*. El concepto de *forma general de la ciudad*, es un concepto más amplio que el de estructura general, pues supera la mera consideración de funcionalidad de los sistemas, y añade la consideración de aspectos y contenidos relativos a la configuración espacial de éstos, incorporando conceptos como la legibilidad y reconocimiento por la ciudadanía del modelo urbano-territorial subyacente a la propuesta de ordenación.

Este concepto adquiere, en el caso del Montilla, una especial relevancia y protagonismo ya que nos encontramos, como hemos señalado en la introducción de este Capítulo, ante un cambio de ciclo en la historia de la ciudad que se concreta en la "superación de las barreras infraestructurales" que, hasta la actualidad, han acotado el escenario de reflexión urbanística. Ello provoca la puesta en escena de nuevos territorios (Crecimiento Noroccidental, una vez superado el ferrocarril) localizados en discontinuidad física con el núcleo principal lo que deviene el surgimiento de dos criterios de ordenación imprescindibles: asegurar la compacidad del modelo de ciudad propuesto mediante la continuidad de los elementos de urbanización llamados a conformar un hecho urbano cohesionado y eficazmente articulado e incorporar el "vacío territorial y la distancia" como argumentos proyectuales innovadores. Se trata de evitar procesos de difusión invasiva y nociva de estos territorios incorporando un discurso que facilite la legibilidad y comprensibilidad de la estructura urbana propuesta. Para ello, el

mejor instrumento es el valor descriptivo de la propia forma urbana y, más específicamente, de la forma de su espacio público.

El objetivo implícito, pues, a estos criterios de ordenación es definir la forma general del territorio, conformada básicamente por el sistema arterial y de movilidad, el sistema ambiental y la localización de los grandes equipamientos y lugares centrales. La función de este soporte estructural es articular el agregado de piezas (preexistentes y de nueva formación), definiendo, en palabras de Bernardo Secchi "la distancia justa", un sistema de secuencias territoriales en las que el sentido del "espacio vacío" y la optimización y racionalización de la movilidad adquieren un protagonismo incuestionable.

Este sistema complejo compuesto de infraestructuras, espacios libres significativos y puntos de focalidad simbólica y referencial, coadyuvan a visualizar uno de los criterios básicos que han de orientar todo proyecto de ciudad en un escenario socioeconómico caracterizado por su mutabilidad: encauzar el dinamismo imprevisible de los procesos de desarrollo económico y gestionar adecuadamente la incertidumbre inherente a las decisiones de localización de las iniciativas de desarrollo urbanístico. La lectura simbiótica de todas estas circunstancias territoriales (infraestructuras, lugares centrales, intermodalidad de transporte y sistema ambiental) debe permitir desarrollar una estrategia proyectual cuyo resultado aportaría al escenario territorial un sistema de espacios colectivos que coadyuvarían a dotarlo de legibilidad.

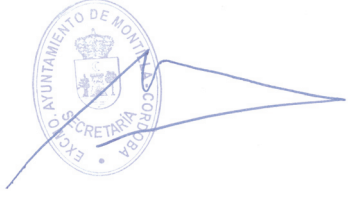
En una primera aproximación a cualquier hecho urbano se puede identificar la existencia de una serie de elementos soporte que configuran la estructura, la *forma general* de la ciudad.

Estos elementos estructuran la caracterización del sistema de espacios públicos de la misma y constituyen las piezas esenciales de su sistema dotacional, asumiendo, al tiempo una funcionalidad básica como "ligantes urbanos" de las diferentes áreas urbano-territoriales que conforman el modelo propuesto. Estos elementos configuradores de la forma general de la ciudad son los que se corresponden con aquellos que conforman las claves de la ordenación urbana, los que, en definitiva, construyen el espacio público y colectivo de la ciudad.

En el presente PGOU de Montilla identificamos tres categorías en estos materiales de construcción urbana:

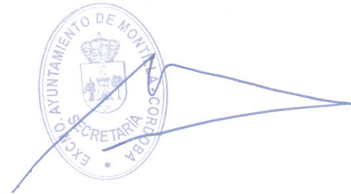
- **El Sistema Comunicaciones.**
- **El Sistema de Espacios Libres.**
- **El Sistema de Equipamientos.**

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

**DILIGENCIA.** - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

## 2.1. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

Constituido en nuestro caso por la red ferroviaria y por aquellos elementos de la red viaria que, por un lado, optimizan la movilidad urbana y aseguran la accesibilidad de los espacios representativos y áreas centrales como factor corrector de desequilibrios y desigualdades y, por otro, conforman los códigos genéticos de las trazas de la ciudad, los que soportan y definen la especificidad morfológica de la ciudad como sistema unitario introduciendo una dimensión histórica en la lectura del hecho urbano al representar el valor básico de permanencia. La historia de cualquier hecho urbano se reconoce en su trazado y, fundamentalmente en los elementos primarios del mismo.

### 2.1.1. EL SISTEMA VIARIO

Las redes viarias se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. En la nueva situación, donde la potenciación de la centralidad de Montilla se convierte en objetivo prioritario en el relanzamiento socioeconómico de la población, se requiere rediseñar el sistema tanto en sus aspectos funcionales como morfológicos, coadyuvando a la mejor adecuación de las estructuras territoriales y funcionales. Con este propósito se plantean dos objetivos de ordenación: el primero se centra en la **compleción de la red viaria en el nivel jerárquico superior**, a cuyo fin se deben proponer su redimensionamiento y la mejora y proposición de nuevos enlaces viarios; el segundo gira en torno a la red viaria de carácter local, es decir, los capilares viarios que relacionan las distintas áreas urbanas entre sí, proponiéndose en este caso no sólo su **compleción sino también la mejora en trazado, piso, señalización y entorno**.

El viario resultante de esta concepción, muestra una red que favorece una mejor ordenación de los flujos de tráfico, construyendo un sistema morfológicamente ordenado y funcionalmente capaz de incrementar notablemente la movilidad urbana. La red propuesta parte obviamente de la red existente para ampliarla considerablemente, mejorarla y complementarla, introduciendo un importante número de innovaciones y donde el viario secundario cobra, desde la perspectiva urbana que se propone para la red, un gran protagonismo, consecuencia de la función que se le asigna como complemento de canales de tráfico más especializados. De la misma forma, en la concepción de todo el sistema viario juega un papel esencial la jerarquización de las vías, como manera, precisamente, de entender el conjunto de vías como sistemas.

La jerarquización planteada por el Plan General es fruto de la aplicación de un conjunto de criterios de valoración a los distintos tramos de la red, tales como:

- Su condición funcional: Es decir, teniendo en cuenta que la red viaria desempeña dos funciones básicas: como canal de transporte y como soporte de actividades. Al mismo tiempo la red viaria comunica partes del territorio, que dependiendo de su proximidad determinan el ámbito de influencia de las vías: interurbano, urbano, o zonal.
- Características de diseño: Otros elementos de diferenciación cualitativa de la red viaria son los parámetros utilizados en su diseño, tales como velocidad de circulación, distancias y tipo de nudos, etc. que a su vez establecen la composición y características del tráfico que circula por ellos.
- Composición del tráfico y actividades asociadas: Los usos desarrollados en los márgenes del viario, ya sea vivienda, industria, comercio, oficinas, u otros, también le confieren una impronta determinada, que lleva aparejada una específica forma de utilización.

Sobre estos parámetros básicos se propone una jerarquización vial que posibilite la protección de la actividad económica y de las zonas residenciales, minimizando las posibles interferencias, y adecuándose a los nuevos requerimientos y consiga hacer más accesibles las ofertas al conjunto de la población, procurando una distribución más equitativa, social y territorial de los costos y beneficios. La idea de recorrido se desarrolla explícitamente en muchas de las propuestas del presente Plan, con voluntad de estructura o enlace de partes de la ciudad.

Atendiendo a los criterios anteriores, el viario articulador del territorio de Montilla que se propone en el presente documento puede estructurarse en dos niveles jerárquicos que tendrán consideración de Sistema General Viario (Viario Territorial y Viario Urbano de Primer Nivel), mientras que el tercero (Viario Urbano de Segundo Nivel) engloba elementos que pertenecerán al Sistema Local de condición estructurante.

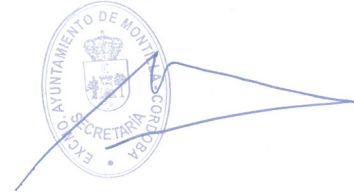
#### A. VIARIO TERRITORIAL. (RV-A)

La red arterial de nivel Territorial (RVA) presente en el término municipal de Montilla está constituida por aquellas vías que canalizan tanto los flujos nacionales como regionales y provinciales, ya sea en tránsito o con término en la ciudad de Montilla, así como los flujos principales de carácter comarcal que complementan la accesibilidad principal.

# APROBACIÓN PROVISIONAL

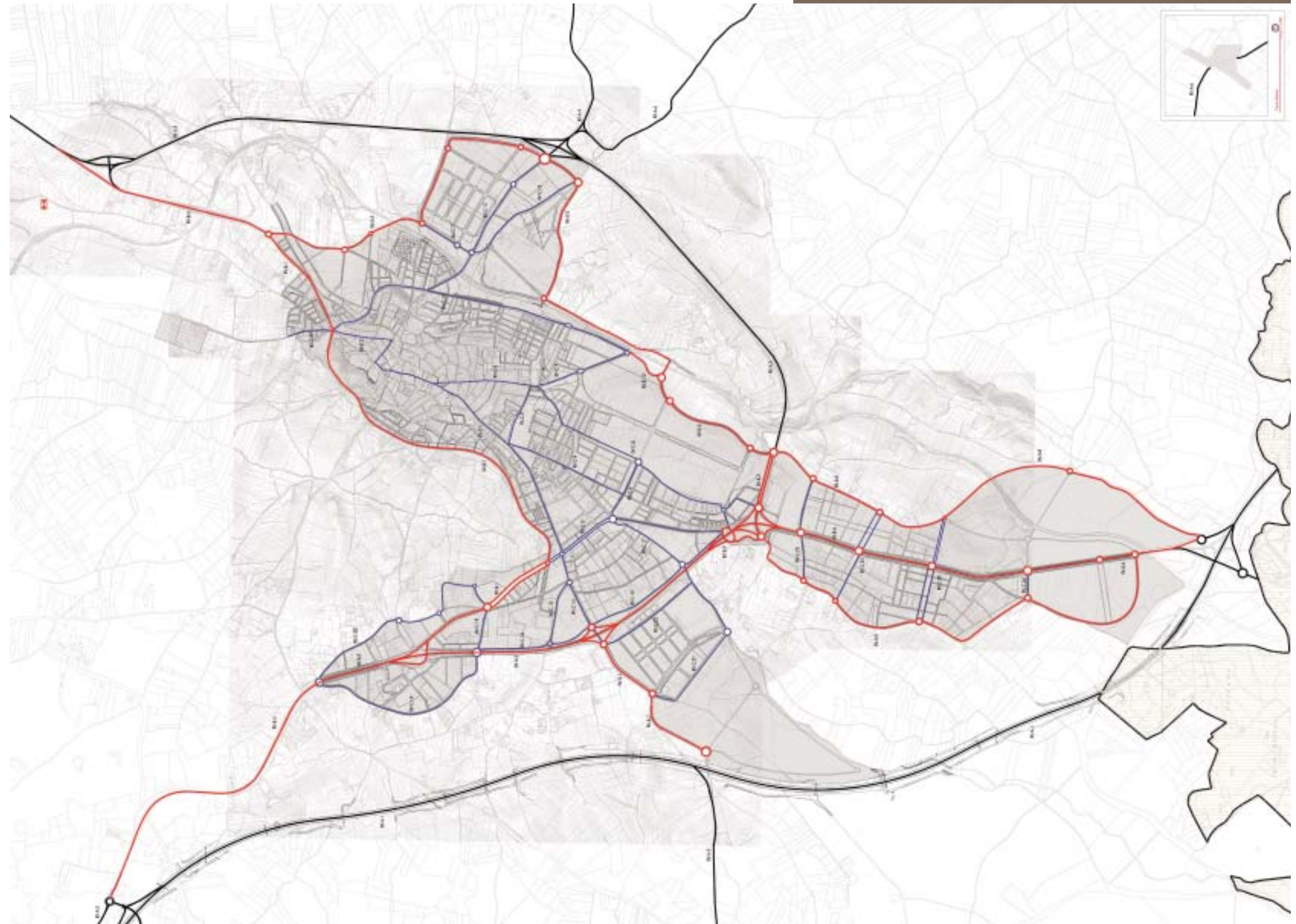
## m e m o r i a g e n e r a l

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

### EL SISTEMA VIARIO



#### 1.1.- SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES VIARIAS

- A. NIVEL TERRITORIAL (RV-A)**
- RV-A-1 AUTOVÍA CÓRDOBA-MÁLAGA (A-45)
- RV-A-2 CARRETERA NACIONAL (N-331)
- RV-A-3 CIRCUINVALACIÓN DE MONTILLA (A-307)
- RV-A-4 (A-3130)
- RV-A-5 (CO-4207)
- RV-A-6 (CO-5209)
- B. NIVEL URBANO, VIARIO DE PRIMER NIVEL (RV-B)**
- RV-B-1 RONDA URBANA OESTE
- RV-B-2 CIRCUINVALACIÓN N-331
- RV-B-3 RONDA URBANA ESTE
- RV-B-4 CONEXIÓN RONDA URBANA ESTE Y OESTE CON A-307
- RV-B-5 CONEXIÓN SUROCCIDENTAL CIRCUINVALACIÓN N-331 CON A-45
- RV-B-6 CONEXIÓN SUR CIRCUINVALACIÓN N-331 CON A-45
- RV-B-7 DISTRIBUIDOR SUROCCIDENTAL
- RV-B-8 RONDA URBANA SURESTE
- RV-B-9 RONDA URBANA SUROESTE
- RV-B-10 CONECTOR RONDA URBANA ESTE CON C/ RÍO DE LA HOZ
- C. NIVEL URBANO, VIARIO DE SEGUNDO NIVEL (RV-C)**

# APROBACIÓN PROVISIONAL

## m e m o r i a g e n e r a l

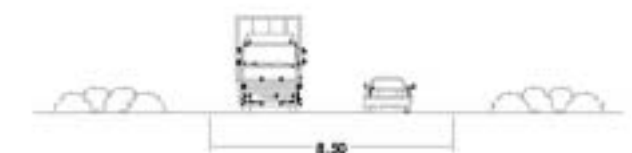
**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



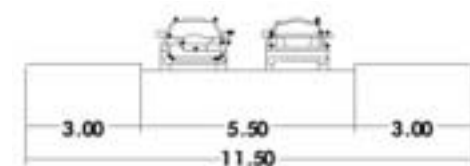
Firmado en Montilla,  
El Secretario General.



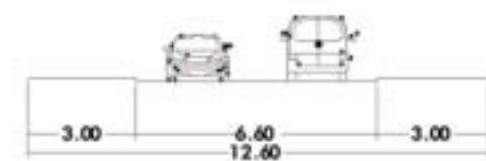
RVA-2



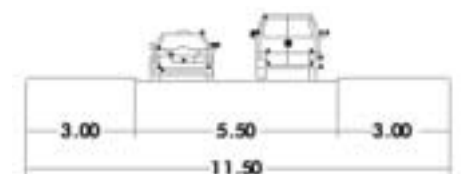
RVA-3



RVA-4



RVA-5



RVA-6

Los objetivos del presente Plan en relación con este nivel jerárquico son:

- Mejorar la articulación con la red viaria de carácter territorial.
- Reconfiguración y refuncionalización de los tramos de carretera en contacto con el núcleo urbano.

Los elementos fundamentales del sistema viario de carácter territorial son:

- **Autovía Córdoba-Málaga. A-45. (RVA-1).**

La autovía Córdoba-Málaga va a paliar las carencias de accesibilidad territorial existentes en el municipio, además de canalizar los trayectos de largo recorrido a su paso por el término municipal, así mismo, contribuirá a la integración de las ciudades de la campiña a este eje de alta capacidad, con objeto de difundir los efectos territoriales y económicos de esta infraestructura de transporte. En este sentido, se considera esencial para Montilla un nuevo enlace con la Autovía Córdoba-Málaga con la finalidad de dotar de un nuevo acceso a la localidad desde este canal de comunicación a la altura de la carretera de Montalbán, en continuidad con el eje histórico Puerta de Aguilar-Corredera-Avenida de Andalucía.

- **Carretera Nacional. N-331. (RVA-2).**

Se trata de un elemento viario donde se pueden identificar dos tramos bien diferenciados, el primero de ellos discurre por el ámbito septentrional del término municipal, partiendo del enlace con la A-45 localizado al suroeste del núcleo principal en dirección a Fernán Núñez y, el segundo, se desarrolla por el ámbito meridional desde un nuevo enlace con la A-45 en dirección a Aguilar de la Frontera. La apuesta del nuevo Plan pasa por garantizar la correcta articulación de este elemento viario con la autovía A-45 a través de dos nuevos enlaces, que conformarán los accesos norte y sur al núcleo principal de Montilla desde dicho canal de comunicación.

- **Circunvalación de Montilla. (A-307). (RVA-3).**

La propuesta del Nuevo Plan sobre esta vía existente se limita a solucionar de forma coherente la articulación de la misma con la actual carretera nacional N-331, incorporando una reforma del actual enlace que solucione, a la vez, el acceso al hospital

comarcal y a la nueva ronda urbana éste prevista. Así mismo, se contempla la futura conexión de este elemento viario con la A-45, a la altura de la carretera de Montalbán, prevista el Plan Subregional del Territorio Sur de la provincia de Córdoba.

- **Carretera a Nueva Carteya. (A-3130). (RVA-4).**

Viario distribuidor de nivel territorial que relaciona el núcleo principal de Montilla con el municipio de Nueva Carteya.

- **Carretera a Montalbán. (CO-4207). (RVA-5).**

Viario distribuidor de nivel territorial que une el núcleo principal de Montilla con el Municipio de Montalbán.

- **Carretera a Cerro Macho - Monturque. (CO-5209). (RVA-6)**

Viario distribuidor de nivel territorial que conecta el núcleo principal de Montilla con Cerro Macho, la campiña y Sierra Suroriental.

## B. VIARIO URBANO DE PRIMER NIVEL. (RV-B)

Constituye el sistema arterial de la ciudad, complementario al de rango territorial, siendo su función principal asegurar la accesibilidad y movilidad motorizada interior de la ciudad, dando soporte a los principales flujos de tráfico y articulando las diferentes estructuras de la ordenación urbana de la ciudad en sus sectores y barrios. El objetivo principal de la ordenación de este nivel de la jerarquía viaria es configurar una estructura mallada y reticular que facilite una movilidad urbana polivalente, al objeto de conformar una estructura urbana isoaccesible que posibilite el reequilibrio funcional del modelo urbano, la proyectación de una centralidad difusa y equipotencialmente localizada y mitigue la dualización y acusada desvertebración del sistema de asentamientos mediante la construcción de un proyecto de ciudad caracterizado por su compacidad, garantizada por la continuidad de los elementos de urbanización primarios.

El nuevo sistema viario de nivel urbano de primer nivel se proyecta con la finalidad de dar una respuesta eficaz y operativa a los siguientes criterios y objetivos:

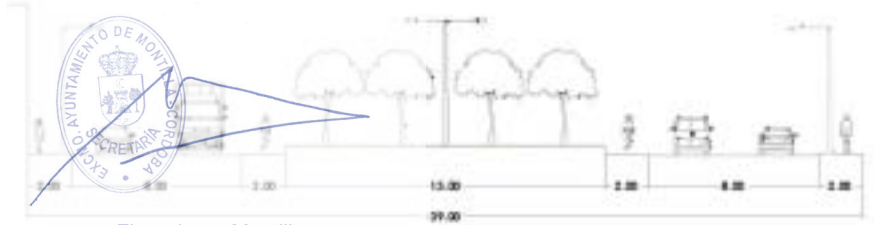
1. Garantizar la conectividad y continuidad de la estructura urbana actual con los nuevos sistemas viarios de colonización

# APROBACIÓN PROVISIONAL

## m e m o r i a g e n e r a l

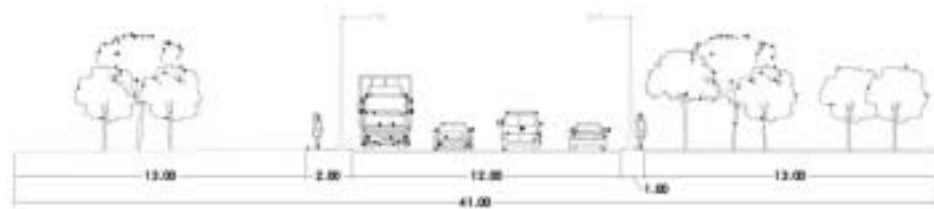
**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.

### SECCIONES DE VIARIO

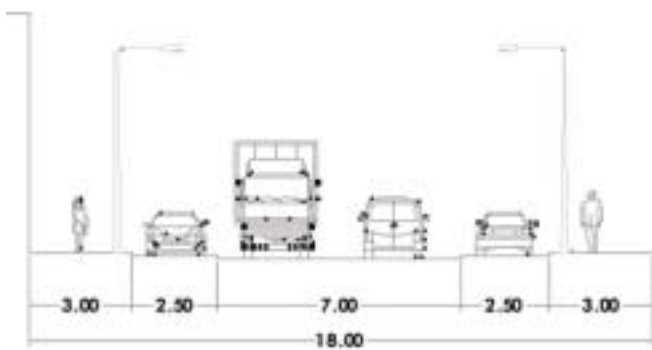


Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

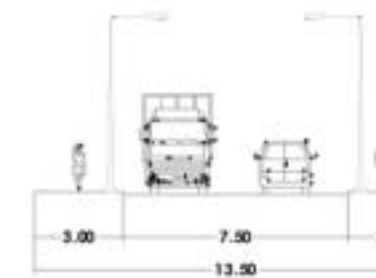
RVB-1



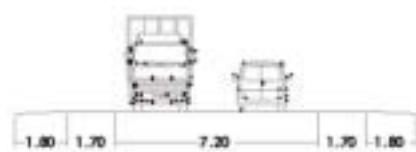
RVB-2



RVB-3



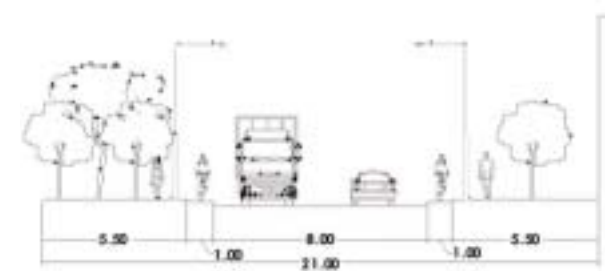
RVB-4



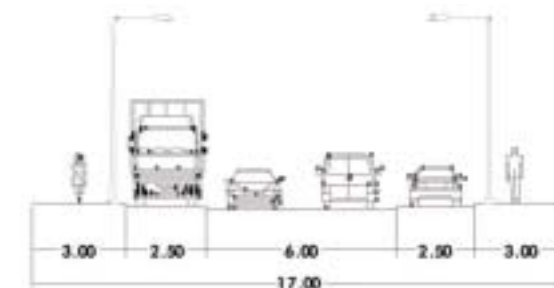
RVB-5



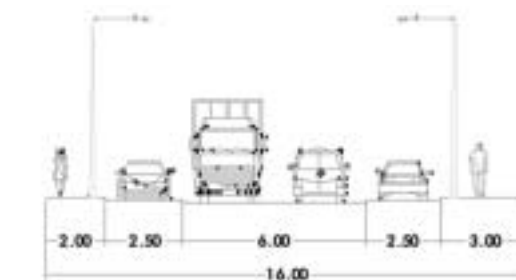
RVB-6



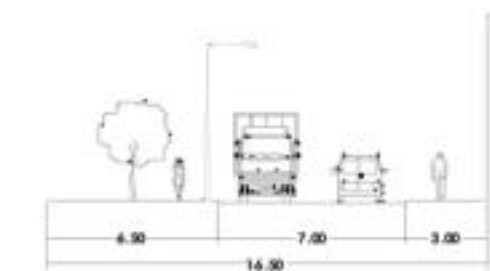
RVB-7



RVB-8

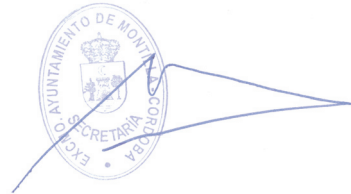


RVB-9



RVB-10

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

como argumento básico para conformar la compacidad del modelo urbano resultante. Ello va a implicar, indudablemente, la proyectación de elementos de cruce de las barreras y límites históricos del crecimiento urbano

2. Garantizar la relación con el nivel territorial.
3. Posibilitar invertir el carácter y funcionalidad de la estructura urbana actual del núcleo principal que se manifiesta claramente cautiva del automóvil privado como modo prioritario y preferencial de transporte. Para ello resulta vital la integración en la propuesta de nuevos pasos territoriales del ferrocarril con una estrategia selectiva de intercambio modal concretada en la ideación de nuevas puertas urbanas entendidas como áreas de difusión de la centralidad y puntos de transferencia desde modos de movilidad motorizada privada hacia el transporte colectivo y fórmulas no motorizadas.

Los elementos viarios que constituyen este primer nivel de la estructura viaria urbana se estructuran en varios subsistemas en función de su localización territorial, la directriz dominante que adoptan y su condición funcional:

I. Nuevas Rondas y distribuidores: argumento para una colonización racional de los nuevos territorios.

Los nuevos territorios de colonización que incorpora el presente Documento son los ámbitos norte, nororiental, sur oriental, sur occidental y sur del núcleo principal.

La incorporación de estos territorios al modelo urbano ha de producirse de manera secuencial y articulada evitando la fragmentación y desvertebración que implicaría una concepción de los mismos autista, autónoma y desintegrada de la estructura urbana actual. Para ello se proyecta un sistema de espacios públicos cohesivo y continuo a partir de la localización selectiva de los principales espacios libres y áreas dotacionales del nuevo modelo, pautadas, canalizadas y relacionadas a través de un sistema viario estructurante que aporte una accesibilidad racional y multimodal y permita, al tiempo, una difusión selectiva y estratégica de la centralidad urbana como presupuestos básicos de equilibrio funcional y compacidad morfológica del modelo. Este sistema viario se sustenta en dos acciones principales:

- **Ronda Urbana Oeste. (RVB-1).**

Asume el trazado previsto por el planeamiento vigente. Se prolonga, por una parte, en su tramo occidental como viario estructurante de los crecimientos localizados en este ámbito del núcleo principal, adoptando una sección tipo bulevar, hasta conectar con el tramo urbano de la carretera nacional N-331 y, por otra, articula los crecimientos urbanos localizados en el ámbito septentrional de Montilla hasta confluir en la Ronda Urbana Este.

- **Circunvalación de la N-331. (RVB-2).**

Se trata de un elemento viario llamada a convertirse en elemento vertebrador urbano como consecuencia de la puesta en marcha de la Autovía Córdoba Málaga y su vinculación con los suelos urbanos y urbanizables del municipio de Montilla.

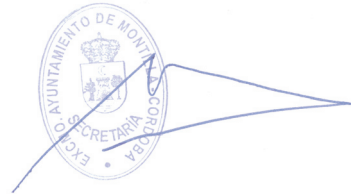
- **Ronda Urbana Este. (RVB-3).**

Se trata de un viario imprescindible para dotar de sentido la puesta en carga del crecimiento sur oriental y nororiental del núcleo principal. Parte del nuevo enlace propuesto con la circunvalación de Montilla( A-307) al oeste del Hospital Comarcal, avanza hacia el norte hasta confluir con el nuevo puente existente sobre el ferrocarril, a la altura del futuro Parque Arqueológico, una vez superado el ferrocarril, se desarrolla hacia el norte sensiblemente paralelo al mismo y a la altura de la estación de trenes se desvía hacia el este para servir de soporte a los crecimientos de actividades económicas localizados en este ámbito del núcleo principal, finalmente cruza de nuevo el trazado ferroviario, mediante un nuevo puente, a la altura del equipamiento docente Beato Juan de Ávila, hasta confluir con la Ronda Oeste.

- **Ronda Urbana Sureste. (RVB-8).**

Elemento viario que se desarrolla al este del tramo urbano de la N-331, desde la nueva rotonda localizada al este del hospital comarcal hasta enlazar con la A-45 a través del nudo existente. A lo largo de su trazado sirve de apoyo a los nuevos crecimientos en el ámbito sur del núcleo principal.

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

- **Ronda Urbana Suroeste. (RVB-9).**

Elemento viario que se desarrolla al oeste del tramo urbano de la N-331 y sirve de soporte a los crecimientos localizados en este ámbito sur del núcleo principal.

## II. Conectores entre I el sistema de Rondas Distribuidoras y la red viaria de nivel territorial.

Este sistema viario resulta absolutamente clave para asegurar una correcta articulación, conectividad y accesibilidad de los principales ejes que constituyen la red viaria de nivel territorial:

- **Conexión Ronda Urbana Este y Oeste con la Circunvalación A-307. (RVB-4).**

Se trata del tramo septentrional de la carretera Montoro - Puente Genil que pone en relación la Ronda Este con la A-307.

- **Conexión Suroccidental circunvalación N-331 con autovía A-45. (RVB-5).**

Se trata del tramo de viario perteneciente a la N-331 que conecta el tramo urbano de la misma y la Ronda Urbana Oeste con la autovía A-45.

- **Conexión Sur circunvalación N-331 con autovía A-45. (RVB-6).**

Tramo urbano de la carretera nacional N-331, el cual discurre desde el nudo a la altura del Hospital Comarcal hasta la conexión Sur con la autovía A-45.

- **Distribuidor Suroccidental. (RVB-7).**

Elemento viario, de vital importancia de cara a garantizar la accesibilidad a los desarrollos industriales propuestos en este ámbito del municipio montillano, parte del enlace existente con la circunvalación N-331(RVB-2) a la altura de la Toba hasta confluir con el futuro enlace con la A-45 a la altura de la carretera de Montalbán

- **Conector Ronda Urbana Este con Calle Jaén. (RVB-10).**

Tramo viario que conecta la Ronda Urbana Este y la prolongación de la Avenida de Jaén.

## C. VIARIO SEGUNDO NIVEL URBANO (RVC).

Aquel que tiene como función complementar el Viario de los niveles anteriores, ordenando la estructura interna de los sectores de la ciudad y las relaciones entre ellos. En términos de tráfico, se trata de la red que canaliza los tráficos generados en los distintos sectores urbanos hasta el Viario Territorial y Primer Nivel Urbano. Como línea general de intervención la propuesta trata de conseguir la adecuada interacción y el dialogo entre las partes de las distintas áreas de ciudad, entre sí, con los suelos de desarrollo previsto en el planeamiento vigente y con los nuevos crecimientos propuestos en el nuevo Plan General, generando red local de carácter estructurante. La red propuesta está constituida por las vías públicas internas de las distintas áreas y cuya función es la de garantizar la movilidad en el interior de las mismas. Esta red, cumple la función de soporte y acceso, tanto rodado como peatonal, a todas las actividades situadas en sus márgenes, y está compuesta por:

### C.1. SECTOR CENTRAL:

- Avenida de Andalucía - Calle de La Corredera - Calle del Gran Capitán.
- Calle Santa Brígida
- Calle San Francisco Solano
- Avenida María Auxiliadora
- Avenida de Europa - Avenida de Málaga
- Avenida Antonio y Miguel Navarro
- Calle Río de la Hoz

### C.2. SECTOR NORTE:

- Camino del Cementerio

### C.3. SECTOR NORORIENTAL:

- Avenida del Marqués de La Vega de Armijo
- Eje transversal de El Cigarral
- Avenida de Granada y prolongación hasta Ronda Urbana Este
- Prolongación eje transversal de El Cigarral

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

#### C.4. SECTOR SUROCCIDENTAL:

- Ronda Sector Suroccidental
- Tramo carretera a Montalbán
- Eje transversal La Toba Occidental
- Calle Severo Ochoa
- Camino de las Pilas de Panchía

#### C.5. SECTOR SUR:

- Conexiones transversales Sector Sur.

#### D. EL VIARIO SECUNDARIO.

Serán las vías públicas internas de las distintas áreas de accesibilidad sostenible, caracterizadas por funciones dominantes estanciales, cuya función es garantizar la accesibilidad en el interior de las mismas, cumpliendo la función de soporte y acceso, tanto rodado como peatonal, a todos los usos y actividades interiores. Esta red local, es la mayor de todas en cuanto a su extensión, y en ellas el uso como canal de tráfico rodado se diluye, adquiriendo importancia el estacionamiento y el tránsito peatonal.

Debido a que constituye el primer encuentro con el espacio público una vez abandonado el transporte privado, la mejora de esta red representa un incremento de la calidad de vida de gran parte de los ciudadanos. Los movimientos de paso son mínimos, frente a los de acceso y origen desplazamiento.

Son elementos a destacar dentro del viario local las calles de prioridad peatonal, como elementos que canalizaran preferentemente los itinerarios peatonales con los ejes de prioridad para el transporte público y los ejes peatonales centrales.

#### 2.1.2. EL SISTEMA FERROVIARIO

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía se inclina por mantener y desarrollar, de manera complementaria a la Red de Alta Velocidad, los servicios regionales y de cercanías de pasajeros y servicios para el tráfico de mercancías sobre el conjunto de los ejes ferroviarios convencionales, como con el que cuenta Montilla. Para ello se propone aumentar la capacidad de las líneas; aumentar la accesibilidad, reduciendo en la medida de lo posible los tiempos de

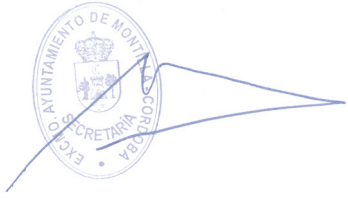
acceso a las estaciones ferroviarias y el papel de intercambiadores de alguna de ellas; así como mejorar la integración urbana de la red ferroviaria en los distintos municipios, propiciando una permeabilidad transversal. De todos estos planteamientos, Montilla no puede quedar discriminada.

El ferrocarril es una infraestructura permanente que ha condicionado el crecimiento urbano y es una referencia básica de la forma completa de la ciudad. Este carácter de permanencia urbanística, junto con su renovado entendimiento como modo de transporte regional y nacional, son las razones que justifican su consideración como elemento significativo de la estrategia propuesta. El Plan General intenta aprovechar esta expectativa para apostar por una total integración de Montilla en la red de transporte público.

Las cercanías tendrán cada vez una mayor importancia en el conjunto de la "región urbana" que empieza a conformarse alrededor del eje Córdoba-Málaga, pudiendo constituirse en un modo de transporte rápido, eficaz y competitivo en dicho corredor "metropolitano". De otro lado, y en concordancia con el pensamiento y la experiencia actual, apostamos por dar por definitivamente superada la etapa en que el ferrocarril era visto como una barrera y, o bien tenía que ser expulsado de la ciudad, o bien la colonización de terrenos allende de su trazado era considerada como una "herejía urbanística". Entendemos hoy que el ferrocarril debe permanecer en la ciudad y que, además, es una infraestructura de apuesta por el futuro. La experiencia reciente nos demuestra como un ferrocarril integrado en la ciudad, manteniendo un equilibrio prudencial entre el beneficio de su posición de centralidad y el costo de su irrupción en el paisaje urbano, que habrá de ser tolerable, es capaz de transformar sus entornos en auténticas "puertas de la ciudad", en un nuevos espacios de la ciudad contemporánea, plenos de modernidad. .

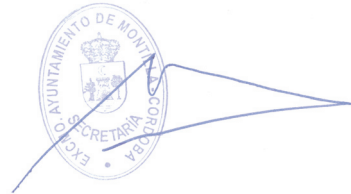
La principal medida propuesta por el Plan General para potenciar las cercanías consiste en crear elementos de actividad urbana y residencial en el entorno de la estación existente, remodelándola, aprovechando la accesibilidad que aportan los servicios de cercanías hacia las zonas de mayor centralidad de la ciudad.

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

**DILIGENCIA.** - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

## 2.2. EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

Las piezas que integran el Sistema General de Espacios Libres de todo hecho urbano se constituyen en los elementos esenciales para la configuración de sus espacios públicos, al tiempo de aportar a la ciudad las áreas necesarias para el esparcimiento de la población y servir de argumento de relación de la misma con el elemento natural y el medio físico. De ahí que tradicionalmente se haya considerado este sistema como el verdadero y más importante elemento de vertebración urbano-territorial. De su íntima vinculación funcional con el sistema viario resultará una verdadera red de espacios públicos que representa el ámbito de permanencia de la ciudad.

En el presente Plan General, la aproximación a la propuesta de espacios libres es doble. De un lado, los espacios libres y zonas verdes responden a necesidades funcionales cuantificables. Y de otro lado, constituyen piezas singulares del sistema urbano a los que el Plan les confía un importante papel en la reordenación y recomposición del tejido urbano. Sobre la base de esa doble aproximación, para el diseño del sistema de espacios libres en el nuevo Plan General se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- Que sean un elemento regulador del medio ambiente urbano.
- Crear nuevos espacios y mejorar los existentes, como escenarios para las relaciones sociales.
- Constituirse en soporte físico fundamental de respuesta a las crecientes demandas de ocio.
- Establecer una red jerarquizada de recorridos verdes que suponga un sistema continuo.
- Desarrollar la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la caracterizan.
- Integrar un sistema de espacios verdes a escala municipal que penetre en todos los niveles del conjunto urbano.

El sistema de espacios libres y zonas verdes se concibe, por tanto, para vertebrar la ciudad y su territorio, generando lazos de continuidad entre lo urbano y lo rural. Complementarán a este sistema estructurante general, los parques existentes y propuestos, que se articulan además, con las vías jerarquizadas, que actúan como soporte de la accesibilidad a los espacios calificados. De esta forma, al tiempo que se busca establecer una red jerarquizada de espacios verdes, de crear nuevos espacios y de mejorar los existentes, se desarrolla la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la

caracterizan, integrando armónicamente un sistema de espacios verdes en el ámbito municipal, con el objeto de articular un conjunto de áreas para mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, de preservar y recuperar los cursos de aguas, riberas y su entorno sobre los límites municipales, y generar una red de áreas bajo manejo ecológico y turístico-recreativo.

Nos interesa también destacar la importancia de los espacios colectivos tradicionales de relación, plazas, calles que por otra parte necesitan cierta densidad para tener el atractivo de la vitalidad subrayan la importancia de la localización de los distintos espacios libres, y de distinguir las distintas funciones que cumplen así como de atender a la complementariedad espacio libre privado, colectivo-privado y público y a la gradación y equilibrio entre los distintos tamaños y escalas. En términos de la dotación local, las propuestas del Plan responden diferencialmente a los diversos déficits de las distintas zonas del núcleo.

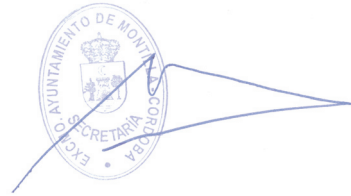
Por último, con relación a la concreción del diseño de los espacios libres, no debemos perder de vista que el objeto de diseño no es otro que la ciudad misma. Ello debe provocar una actitud proyectual que permita reflejar la finalidad última de estos espacios; o dicho de otro modo, el proyecto del espacio público debe aportar una carga equilibrada de confort y calidad de vida que permita su identificación con el usuario, que en este caso, y a diferencia del receptor individualizado del objeto arquitectónico, es colectivo. Es tal la diversidad de situaciones y de tipos a configurar (parques suburbanos, parques urbanos, plazas públicas, ejes relacionales, plaza vecinal, espacios abiertos, etc.) y la complejidad y mutabilidad funcional demandada por estos espacios, que resulta prácticamente imposible elaborar un manual que escenifique una solución ideal que permita asegurar el éxito de las actuaciones. Por ello, simplemente, nos sentimos en disposición de esbozar más que criterios, actitudes proyectuales.

El carácter colectivo del receptor del espacio público debe hacernos entender que, más que la eterna y obsesiva búsqueda de la singularidad de cada diseño, es necesario descubrir puntos de encuentro que se concreten en la adopción de elementos comunes para la composición y urbanización de estos espacios. Se trata de dar unidad al lenguaje del espacio público como garantía de identidad cultural y de permanencia. Precisamente la dimensión tiempo en la ciudad debe inducirnos a valorar la conveniencia de elaborar productos acabados y ensimismados. Quizás sería mucho más útil permitir que la utilización continuada y progresiva de los mismos, que el paso del tiempo, termine por conformarlos y los acoja

# APROBACIÓN PROVISIONAL

## m e m o r i a g e n e r a l

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



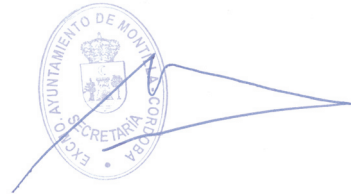
Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

### ESPACIOS LIBRES



- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES**
- ① EL-PU-1 "PASEO DE LAS MERCEDES"
  - ② EL-PU-2 "LLANOS DEL PALACIO"
  - ③ EL-PU-3 PARQUE "TIERNO GALVÁN"
  - ④ EL-PU-4 "PARQUE DE LA REJOYA"
  - ⑤ EL-PU-5 PARQUE LINEAL "JARATA"
  - ⑥ EL-PU-6 PARQUE ARQUEOLÓGICO
  - ⑦ EL-PU-7 PARQUE LINEAL "EL CIGARRAL"
  - ⑧ EL-PU-8 PARQUE LINEAL "LADERA DEL CASTILLO"
  - ⑨ EL-PU-9 PARQUE "EL MIRADOR"
  - ⑩ EL-PU-10 RECINTO FERIAL
  - ⑪ EL-PU-11 PARQUE DE "SANTA MARÍA"

**DILIGENCIA.** - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

definitivamente como parte del lugar donde se enclavan. En ese sentido la limpieza expresiva coadyuvará a evitar el rechazo. En definitiva se trata, según palabras de Rafael de Cáceres, *de entender que en el proyecto del espacio público, los silencios hablan y dan entrada al observador* (como en el cine, la pintura o la literatura).

Sobre la base de estos principios, los postulados básicos sobre los que se sustenta la ordenación son:

- a. Multiescalaridad y multifuncionalidad. El sistema de espacios libres está integrado por piezas de escala y funcionalidad diversa. Así, nos encontraremos con áreas que inciden de forma determinante en la definición de la estructura y forma general del asentamiento y, en el extremo contrario con pequeños ámbitos de espacio público, circunscritos al ámbito local, que tratan de aportar legibilidad a las unidades urbanas, al constituirse en referentes espaciales del tejido. En aquellas áreas que por sus dimensiones y escala sea factible, se propone la implantación de actividades complementarias de carácter dotacional, con la finalidad que permitan el consumo de "otras cosas además de naturaleza" garantizando un uso más sostenido de estos espacios gracias a su polivalencia y mutabilidad.
- b. Integración paisajística y escenográfica del contexto natural. Se trata de proyectar con la distancia, no entendida como un elemento separador, sino como mecanismo de relación: establecer la distancia entre el núcleo y los elementos físicos preexistentes. Incorporar el vacío, la oclusión y la ausencia como uno de los principios básicos del nuevo proyecto de ciudad. Como nos recuerda Eduard Bru, el vacío es materia específica del proyecto de nuestras ciudades. El vacío fija la forma del lugar. Decidir su forma es establecer, junto con la opción de tamaños y distancias, el carácter del entorno habitado.
- c. Simbiosis e integración con la estructura viaria propuesta y la estrategia locacional del sistema dotacional, con la finalidad de construir un espacio colectivo dotado de la imprescindible continuidad como condición indispensable para facilitar la legibilidad y comprensibilidad del artefacto urbano resultante.
- d. Construir un sistema equilibradamente difundido en el tejido urbano como argumento de cualificación isotropa y homogénea. La difusión de los espacios públicos de manera equipotencial conforma ciudades más justas, permite su disfrute equilibrado y colectivo, incide en el bienestar general de la población residente al facilitar el desarrollo de sentimientos de

comunidad, de afinidad territorial, de identificación, reconocimiento, convivencia y fraternidad, fomenta la casualidad y el azar en el uso social del espacio como expresión de libertad, no predetermina, no impone una determinada práctica espacial, alimenta la imaginación y la creatividad y evita agravios comparativos al reducir la dualización escenográfica y la marginalidad ambiental.

- e. Reconocimiento de las preexistencias territoriales, respondiendo a una actitud de ética territorial, de diálogo con las preexistencias naturales que es preciso incorporar en el proyecto de ciudad. De ahí que la localización de determinadas piezas del sistema de espacios libres coincida con la presencia de elementos naturales de inexcusable preservación. Aplicar, en definitiva, criterios de integración. No se trata de imponer el orden urbano al natural. Se trata de conformar un nuevo orden, un nuevo sistema de significados, una nueva semiología, resultado de la interacción de artefactos y naturaleza, de racionalidad y contingencia.

Basándose en estos axiomas de ordenación, la propuesta del nuevo Plan General se estructura en cuatro escalas o niveles espaciales que desarrollan ciertas especificidades funcionales con la finalidad de dar cobertura a los criterios expuestos en los epígrafes anteriores.

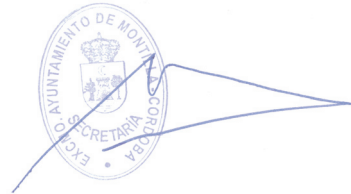
### 2.2.1. LOS PARQUES URBANOS

Los parques urbanos son espacios que coadyuvan al esparcimiento y relación de la población, estructurando, al tiempo, junto con la red viaria básica, la configuración del sistema de espacios públicos de la ciudad. La trascendencia de estas piezas urbanas no obedece tanto a criterios cuantitativos (cumplimiento de unos estándares legales que si bien se enuncian como mínimos en la práctica suelen manifestarse como máximos) como, especialmente, a criterios cualitativos, donde conceptos como escala, funcionalidad y posición en la escena urbana adquieren un interés primordial. Son piezas multifuncionales, polivalentes, versátiles e híbridas. Cada Parque habrá de conformar un centro de atracción donde, además de las funciones básicas de relación y reposo de la población, puedan desarrollarse otras actividades dotacionales complementarias (Deportivas, Culturales, actividades al aire libre, etc) que inciten a un uso sostenido del mismo, evitando su consideración como residuo anacrónico de otra forma de vivir y percibir lo urbano. Esta propuesta manifiesta una actitud reivindicativa que ha de fundarse, como garantía de éxito, en la absoluta necesidad de reinterpretar la

# APROBACIÓN PROVISIONAL

## m e m o r i a g e n e r a l

**DILIGENCIA.** - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

estructura tipológica del parque; reinterpretación que no ha de operar tanto en el aspecto formal como en el terreno del significado, apostando por construir espacios de funcionalidad compleja y mutable.

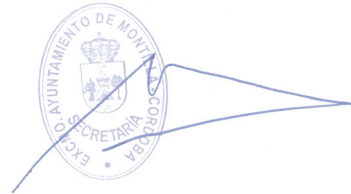
La estrategia de localización de los grandes parques urbanos de la ciudad, busca la distribución equilibrada de estas actividades y la potenciación de los grandes ejes de articulación urbana, de manera que se configure una localización espacial dotada de coherencia y garante de la compacidad a través de la continuidad del sistema de espacios públicos

Los Parques Urbanos tienen una superficie total de 476.256 m<sup>2</sup>, y el Plan General los considera con la calificación de Sistemas Generales de Espacios Libres. Pues bien, los parques urbanos existentes y propuestos en el Presente Plan son:

- **PU-1. Paseo de las Mercedes.** Localizado en el interior del casco urbano, de morfología sensiblemente triangular, se corresponde con una tipología tradicional de espacios ajardinados, aunque por su localización y dimensión deben ser considerado como auténtico parque. La superficie aproximada de este espacio libre existente asciende a 11.000 m<sup>2</sup>.
- **PU-2 Paseo de Cervantes- Llanos de Palacio.** Localizado en el interior del casco urbano, se corresponden con una tipología tradicional de espacios ajardinados, aunque por su localización y dimensión deben ser considerados como auténtico parque. Este espacio libre existente cuenta con una superficie aproximada de 11.201 m<sup>2</sup>
- **PU-3. Parque Tierno Galván.** Se trata de un espacio libre existente, con una superficie aproximada de 24.534m<sup>2</sup> que comprende los terrenos pertenecientes al actual parque.
- **PU-4 Parque de la Rejoja.** Se trata de unos terrenos procedentes del desarrollo del planeamiento vigente, localizados al norte del tramo final de la ronda oeste y cuya superficie aproximada asciende a 24.298 m<sup>2</sup>
- **PU-5. Parque Lineal Jarata.** En el sector suroccidental de la ciudad, este parque, paralelo a la circunvalación de la N-331, supone tanto un sistema verde de integración en el paisaje urbano del citado viario, como un elemento conformador de las nuevas fachadas urbanas que se proponen. Su superficie aproximada es de 47.913 m<sup>2</sup>.

- **PU-6. Parque Arqueológico.** En el ámbito suroriental, se propone un gran espacio libre público vertebrador de los desarrollos de esta zona y que, a la vez, permita recuperar y poner en valor los yacimientos arqueológicos localizados en dicho entorno. Tiene una superficie aproximada de 150.996 m<sup>2</sup>.
- **PU-7. Parque Lineal "El Cigarra".** Parque lineal que cumple una doble función: En primer lugar, constituirse como un gran espacio libre a lo largo de toda la fachada urbana de la ciudad consolidada. En segundo lugar, como elemento vertebrador de los nuevos crecimientos propuestos al Este del trazado ferroviario. Cuenta con una superficie aproximada de 39.803 m<sup>2</sup>.
- **PU-8. Parque de la Ladera del Castillo.** Parque cornisa propuesto, entre la Ronda Urbana Oeste y el Castillo de Montilla, de topografía abrupta, tiene connotaciones fundamentalmente paisajísticas. Su superficie aproximada es de 57.357 m<sup>2</sup>.
- **PU-9. Parque Mirador.** Entre la prolongación de la Ronda Urbana Oeste y el Eje Avenida de Europa-Avenida de Málaga se propone este nuevo parque público, con inmejorables vistas hacia la cornisa sobre la que se asienta la ciudad histórica, para organizar los crecimientos dispersos y desordenados que han tenido lugar en ese ámbito. Cuenta con una superficie aproximada de 48.740 m<sup>2</sup>.
- **PU-10. Recinto Ferial.**  
  
Se localiza a la altura del Parque Tierno Galván, en la margen derecha de la circunvalación de Nacional 331 y su vinculación con importantes vías de comunicación aportan al ámbito elevadas dosis de accesibilidad. Posee una superficie aproximada de 41.965 m<sup>2</sup>, permite la ubicación de una importante dotación de aparcamientos y la disposición de otros usos complementarios que posibiliten el disfrute de este espacio en todas las épocas del año.
- **PU-11. Parque Cantera de Santa María.**  
  
Localizado en el ámbito Nororiental del núcleo principal, entre la Ronda Urbana Este y la circunvalación A-307, conformador de una fachada a este elemento viario con una superficie aproximada que asciende a 18.449 m<sup>2</sup>

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

### 2.2.2. JARDINES Y ZONAS VERDES.

En la escala local, los jardines y zonas verdes, son el último grado taxonómico de los espacios libres de Montilla, comprende aquellos espacios libres, públicos o privados, con un alto grado de acondicionamiento, ajardinamiento y mobiliario urbano y destinados, tanto al disfrute de la población, como al ornato y mejora de la calidad estética de su entorno. Igualmente comprende a las áreas con acondicionamiento vegetal destinadas a la defensa ambiental, al reposo de los peatones y al acompañamiento del viario. Es el último grado taxonómico de los espacios libres de Montilla. Tienen un carácter local e incluyen tanto los espacios de plaza en su concepción más tradicional como los jardines y las áreas de juegos de niños, debiendo estar acondicionados para la estancia y el recreo.

Estos espacios son muy escasos en la ciudad de Montilla, especialmente en el casco histórico donde han sido tomados por la circulación rodada, funcionando como nudos de tráfico donde los espacios ajardinados y peatonales tienen, en el mejor de los casos, un carácter residual. En el resto del núcleo principal la dotación es algo mayor y proceden en gran medida del desarrollo de las unidades de actuación previstas en las Normas Subsidiarias, si bien presentan un grado de acondicionamiento deficitario o nulo. El caso extremo lo constituyen las áreas de asentamiento irregular donde este tipo de espacios es inexistente.

Es, por tanto, objetivo del Plan General potenciar y completar la trama de espacios libres públicos locales, dotando al conjunto de la Ciudad de una estructura capaz de articular la actividad urbana a escala doméstica como garantía de la calidad de la imagen urbana, que en definitiva es un elemento la mejora de la calidad de vida.

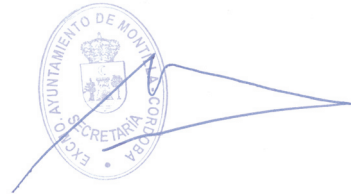
### 2.2.3. CUALIFICACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA RED VIARIA PRIMARIA Y SECUNDARIA.

Por último referimos a la incorporación en la propuesta de ordenación de todo un repertorio de espacios de acompañamiento de los ejes urbanos principales con la finalidad de garantizar su integración paisajística y su cualificación ambiental. Esta estrategia resulta especialmente importante en la conformación de los nuevos accesos a la ciudad, que, a modo, de vestíbulos urbanos acojan al visitante invitándole a penetrar en la misma. Bulevares de naturaleza disciplinada (arbolado de alineación), rotondas eficientemente dimensionadas, plataformas verdes de geometría diversa, son los elementos básicos de composición de esta directriz ordenancística.

# APROBACIÓN PROVISIONAL

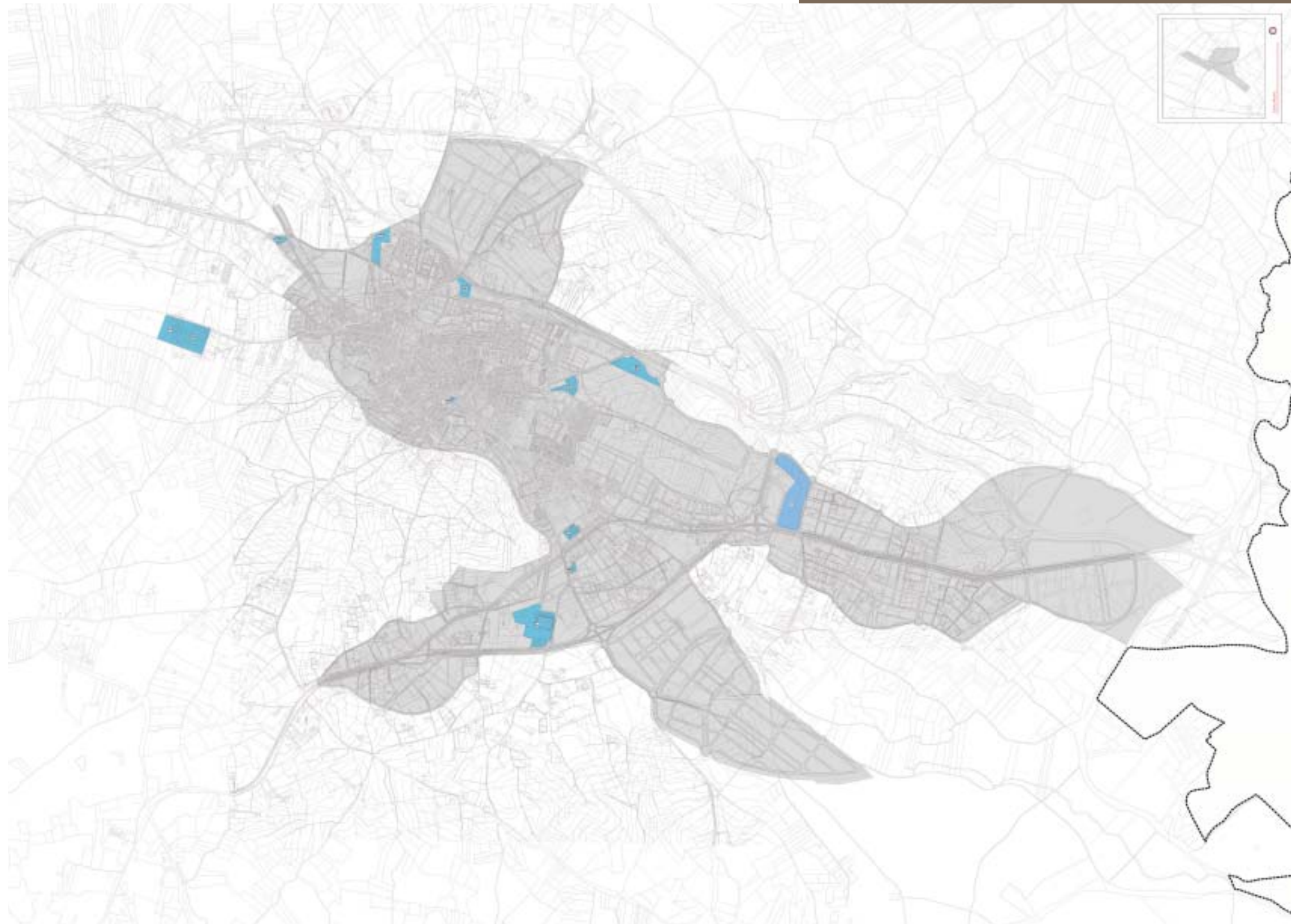
## m e m o r i a g e n e r a l

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



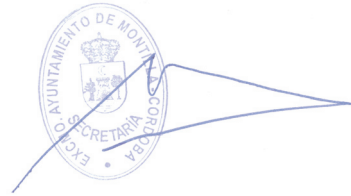
Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

### EQUIPAMIENTOS



- NIVEL SUPRAMUNICIPAL
- 1 EQ-1 HOSPITAL COMARCAL
- NIVEL URBANO
- 2 EQ-2 CEMENTERIO
- 3 EQ-3 AMPLIACIÓN CEMENTERIO
- 4 EQ-4 AMPLIACIÓN EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
- 5 EQ-5 AYUNTAMIENTO
- 6 EQ-6 PARGUE DE BOMBEROS Y PROTECCIÓN CIVIL
- 7 EQ-7 PARGUE DEPORTIVO "TIERNO GALVÁN"
- 8 EQ-8 GUARDIA CIVIL
- 9 EQ-9 ÁREA DEPORTIVA MUNICIPAL
- 10 EQ-10 ÁREA DOTACIONAL "FUENTE DEL ÁLAMO"
- 11 EQ-11 ÁREA DOTACIONAL "RÍO DE LA HOZ"
- 12 EQ-12 ÁREA DOTACIONAL NORTE

**DILIGENCIA.** - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

### 2.3. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Los equipamientos urbanos constituyen un sistema que tiene una gran incidencia en la funcionalidad urbana y territorial y habrán de ser actores principales de cualquier proceso de fortalecimiento del papel de la ciudad. Entre ellos, los equipamientos colectivos de carácter docente, deportivo y los servicios de interés público y social, son decisivos en los procesos de estructuración urbana. Pero, además, la reflexión sobre los equipamientos urbanos supone uno de los puntos capitales de todo proyecto de ciudad que se precie de incorporar un sentido colectivo y de preservación del bien común. Si, según algunos autores, hablar de sociedad sin la existencia de un "contrato social" es una auténtica falacia, referirnos a la ciudad sin implementar los argumentos de cohesión y solidaridad social que comportan los equipamientos públicos resulta una auténtica perversión.

Pensar sobre los niveles de equipo de una ciudad, hoy en día, precisa de una reconsideración profunda que vincule los equipamientos con el concepto de calidad de vida, entendiendo por tal la *medida compuesta de bienestar físico, social, mental y de felicidad, satisfacción y recompensa*. El concepto de calidad de vida se refiere a una diversidad de circunstancias que incluyen, además de la satisfacción de las viejas necesidades, el ámbito de relaciones sociales del individuo, la posibilidad de acceso a bienes culturales, la provisión de un entorno ecológico-ambiental que facilite la salud física y psíquica de los ciudadanos y los usuarios.

La introducción de la dimensión de la calidad de vida en la ordenación de los equipamientos implica las siguientes consideraciones:

- La sectorización de las funciones administrativas en aras de la búsqueda de la eficiencia burocrática ha provocado una simplificación instrumental de la intervención en la ciudad y el territorio desde una simplificación conceptual de las categorías de los equipamientos y servicios urbanos.
- Esta simplificación instrumental ha tenido un reflejo inmediato en la "estandarización de los niveles de equipo" del espacio urbano, lo cual hace bascular la problemática de los equipamientos hacia su dimensión cuantitativa frente a su potencial cualificador y aprovisionador de índices de calidad de vida más allá de la lógica, entendemos que necesaria pero insuficiente, del bienestar. En la práctica urbanística, es común que esta estandarización, que indica los niveles mínimos exigibles, se consideren máximos difícilmente superables, por lo que la simplificación y su precariedad subyacente se agravan considerablemente.

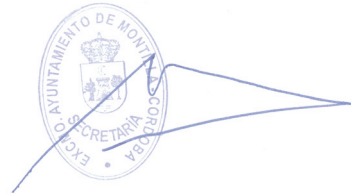
- El orden post-escasez, del que nos habla Anthony Giddens como una de las características básicas de la sociedad contemporánea, debe provocar la reconstrucción del concepto de "necesidad" desde criterios de sostenibilidad y no, exclusivamente, desde la carencia relativa.
- La identificación de las necesidades dotacionales de una ciudad ha de estar atenta a los cambios sociales emergentes que se están produciendo que conducirán, indefectiblemente, a la demanda de nuevos equipamientos.

En definitiva, los equipamientos colectivos forman dentro del ámbito económico y social en el que nos encontramos el sistema básico de cohesión, cumpliendo dos funciones fundamentales en el proceso de vertebración de la comunidad: como salario social indirecto y como espacio de consumo colectivo. Pero, además, los equipamientos, o al menos determinadas categorías de equipamientos, deben asumir una función representativa en la configuración del sistema de espacios públicos urbanos. De ahí la importancia que representa su concepción empática con los sistemas urbanos anteriores (comunicaciones y espacios libres). El carácter integral que debe presidir la toma de decisiones sobre la construcción de un espacio público adecuadamente configurado, estructurado y articulado, deviene en concretar una localización selectiva de las piezas dotacionales más significativas, en simbiosis con el trazado de las grandes arterias de comunicación y con la posición de las áreas de espacios libres. Los equipamientos no solamente asumen una responsabilidad incuestionable en la corrección de desequilibrios socio-funcionales al aportar al escenario de la ciudad actividades "reproductivas" que permiten un desarrollo completo de la vida urbana. También asumen un rol enormemente relevante en la figuración y construcción semántica del proyecto de ciudad, al incorporar capacidad de significado introduciendo en el paisaje urbano signos de referencia que ayudan a establecer vínculos territoriales de afinidad en el usuario de estos espacios.

La política de equipamientos que el nuevo Plan quiere propiciar será la de establecer para Montilla niveles de excelencia, es decir, políticas dirigidas a la planificación de entornos urbanísticos y sociales favorables a la consecución del bienestar físico, psíquico y social de las personas, a la vez que coloquen a nuestra ciudad en una posición privilegiada en el contexto metropolitano.

La estrategia instrumentada en el presente documento con relación a la cobertura en materia de equipamientos obedece a los siguientes principios:

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

- Generar una estructura homogéneamente distribuida por el conjunto urbano.
- Vincular la localización de las piezas dotacionales con los sistemas viario y de espacios libres, con la finalidad de singularizar la escena urbana introduciendo un nuevo sistema de signos que garantice la legibilidad del espacio urbano. Con carácter general se fomentará la compatibilidad dotacional en los parques urbanos y metropolitanos propuestos, permitiendo el desarrollo de actividades dotacionales complementarias siempre que no disfuncionalicen la finalidad básica de estas piezas que es proporcionar estancias para el reposo, esparcimiento y relación de la población. La calidad del uso de un equipamiento viene dada, entre otras consideraciones, por la dignidad de su posición en la trama urbana y la calidad del espacio público sobre el que se sitúa. La vinculación posicional de los equipamientos con espacios públicos formalmente significativos reforzará su capacidad simbólica.
- Adecuar la oferta dotacional a las nuevas demandas previsibles. Los cuatro pilares básicos serán el ocio, la práctica deportiva, las actividades culturales y los servicios asistenciales, sanitarios y administrativos (SIPS).
- Una de las cualidades del sistema dotacional proyectado ha de ser su carácter multiescalar. Junto a piezas de rango ciudad (equipamientos deportivos, institucionales, sanitarios, culturales), los desarrollos de los nuevos suelos deben localizar equipamientos y dotaciones de proximidad que cubran necesidades básicas de la población de las diferentes unidades urbanas.

Estos criterios han quedado contextualizados y territorializados en la ordenación propuesta, que queda conformada por los siguientes elementos, que desarrollan ciertas especificidades funcionales con la finalidad de dar cobertura a las cuestiones expuestas con anterioridad. Pues bien los sistemas generales de equipamientos existentes y propuestos en el presente Plan General son:

- **EQ-1. Hospital Comarcal**

Se trata de la integración urbanística del hospital comarcal existente.

- **EQ-2. y EQ-3 Cementerio y ampliación**

Se trata de la ampliación de este equipamiento existente para cubrir las necesidades futuras.

- **EQ-4. Ampliación del equipamiento Beato Juan de Ávila**

Se trata de la propuesta de ampliación del equipamiento docente localizado en la zona Norte del casco, apoyada en el Centro de Formación existente, y que equilibre la oferta educativa reglada y obligatoria en el núcleo principal, excesivamente concentrada en el ámbito sur del municipio.

- **EQ-5. Ayuntamiento**

Reconocimiento de este equipamiento existente

- **EQ-6. Parque de Bomberos y Protección Civil**

Reconocimiento de este equipamiento existente

- **EQ-7. Parque Deportivo Tierno Galván.**

Propuesta de ampliación de las ofertas dotacionales existentes en el Parque Deportivo Tierno Galván, conformando una manzana completa entre la actual variante N-331 y el Parque Tierno Galván

- **EQ-8. Guardia Civil**

Se trata de la propuesta de ampliación de las instalaciones de la casa cuartel de la guardia civil.

- **EQ-9. Área Deportiva Municipal**

Se trata del reconocimiento del equipamiento deportivo existente localizado en el tramo inicial de la Avenida de Andalucía.

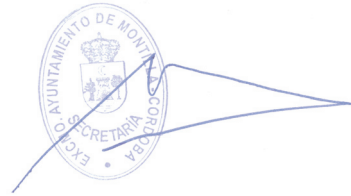
- **EQ-10. Área Dotacional Fuente del Álamo**

Un gran equipamiento propuesto de carácter cultural y de ocio, de apoyo y complemento al Parque Arqueológico

# APROBACIÓN PROVISIONAL

## m e m o r i a g e n e r a l

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

- **EQ-11. Área Dotacional Río de La Hoz**

Un gran equipamiento propuesto que contribuya a recualificar este ámbito espacial

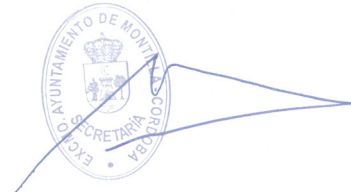
- **EQ-12. Área Dotacional Norte**

Se trata de reservar unos suelos destinados albergar Equipamientos de carácter cultural, preferentemente en el Norte del casco, ubicado en la intersección de la carretera Montoro-Puente Genil con la Ronda Urbana Oeste, cuya finalidad se basa en equilibrar este tipo de dotaciones en el núcleo principal.

Y, por último el reconocimiento y la integración en suelo urbanizable no sectorizado de los dos grandes equipamientos privados existentes: El hospital "Virgen de las Viñas" y las instalaciones del club de tenis.



**DILIGENCIA.** Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

## 2.4. CUANTIFICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA SUFICIENCIA DE LA PROPUESTA DE LAS REDES PRIMARIAS DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS.

### 2.4.1. ANÁLISIS DEL TECHO POBLACIONAL PREVISTO.

#### A. POBLACIÓN EXISTENTE.

Según datos de extrapolación poblacional, el techo de población previsto en Montilla, se muestra a continuación:

Población total (Padrón)	
2001	23.102
2002	23.235
2003	23.245
2004	23.223
2005	23.391
2006	23.574
Estimación- PREVISIÓN	
2007	23.675
2008	23.777
2009	23.879
2010	23.982
2011	24.085
2012	24.189

Si tomamos como población actual, según esta proyección en 2009, fecha del último padrón, contaríamos con 23.879 habitantes.

#### B. TECHO POBLACIONAL PROPUESTO POR EL NUEVO PLAN GENERAL.

- En Suelo Urbano No Consolidado.

##### Sectores y Áreas de Reforma Interior

El número total de viviendas previsto en Suelo Urbano No Consolidado es de **1.829**, lo que supone un techo poblacional de **4.389** habitantes.

- En Suelo Urbanizable con uso residencial.

El número máximo de viviendas en el suelo urbanizable sectorizado con uso residencial es de **1.308**, por lo que el techo poblacional propuesto por el Nuevo Plan General en las actuaciones del suelo urbanizable ascienda a **3.139** habitantes.

Si a esta cantidad le sumamos el techo poblacional propuesto en el suelo urbano no consolidado y la estimación de población en (2009), el dato general de la propuesta del Nuevo Plan General asciende a 31.407 habitantes.

#### CUANTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.

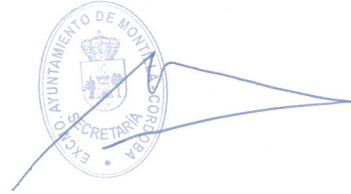
Categoría	Denominación	Nombre	Exist/Prop	Sup. PGOU m2
RED GENERAL	SG-EL-PU 1	PASEO DE LAS MERCEDES	E	11.000
	SG-EL-PU 2	PARQUE LLANOS DE PALACIO	E	11.201
	SG-EL-PU 3	PARQUE TIERNO GALVÁN	E	24.534
	SG-EL-PU 4	PARQUE DE LA REJOYA	E	24.298
	SG-EL-PU 5	PARQUE LINEAL JARATA	E+P	47.913
	SG-EL-PU 6	PARQUE ARQUEOLÓGICO	P	150.996
	SG-EL-PU 7	PARQUE LINEAL EL CIGARRAL	P	39.803
	SG-EL-PU 8	PARQUE LADERA DEL CASTILLO	P	57.357
	SG-EL-PU 9	PARQUE EL MIRADOR	P	48.740
	SG-EL-PU 10	RECINTO FERIAL	P	41.965
	SG-EL-PU 11	PARQUE SANTA MARÍA	P	18.449
<b>TOTAL EXISTENTES</b>				<b>109.518</b>
<b>TOTAL PROPUESTOS</b>				<b>366.738</b>
<b>TOTAL</b>				<b>476.256</b>

El Sistema General de espacios libres presenta una superficie total de 476.256 m2. EL PARÁMETRO DE M2 DE SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES QUE SE OBTIENE, REFERIDO AL TECHO POBLACIONAL TOTAL ES DE 15,16 M2/ HABITANTE. Pero si de esta cantidad descontamos la superficie de espacios libres vinculados al Suelo Urbanizable No Sectorizado, la superficie de Sistemas Generales de Espacios Libres asciende a 295.844 m2, con lo cual el parámetro de m2 de Sistema General de Espacios Libres que se obtiene, referido al techo poblacional total es de 9,41 m2/habitante.

# APROBACIÓN PROVISIONAL

## m e m o r i a g e n e r a l

**DILIGENCIA.**- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,  
El Secretario General.

### CUANTIFICACIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS.

Categoría	Denominación	Nombre	Exist/Prop	Sup. PGOU m2 c/PO
RED GENERAL				
	SG-EQ-S 1	HOSPITAL COMARCAL	E	68.310
	SG-EQ-S 2	CEMENTERIO	E	34.318
	SG-EQ-S 3	AMPLIACIÓN CEMENTERIO	P	26.707
	SG-EQ-E 4	AMPLIACIÓN E.BEATO JUAN DE ÁVILA	P	16.758
	SG-EQ-S 5	AYUNTAMIENTO	E	1.693
	SG-EQ-S 6	PARQUE DE BOMBEROS	E	8.936
	SG-EQ-D 7	PARQUE DPTVO. TIERNO GALVÁN	E	55.317
	SG-EQ-S 8	CASA CUARTEL GUARDIA CIVIL	P	2.686
	SG-EQ-D 9	ÁREA DEPORTIVA MUNICIPAL	E	6.876
	SG-EQ-S 10	A.D. FUENTE DEL ÁLAMO	P	26.146
	SG-EQ-S 11	A.D. RÍO DE LA HOZ	P	8.290
	SG-EQ-S 12	A.D. NORTE	P	3.927
<b>TOTAL EXISTENTES</b>				<b>175.450</b>
<b>TOTAL PROPUESTOS</b>				<b>84.514</b>
<b>TOTAL</b>				<b>259.964</b>

El Sistema General de Equipamientos presenta una superficie total de 259.964 m2.

EL PARÁMETRO DE M2 DE SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS QUE SE OBTIENE, REFERIDO AL TECHO POBLACIONAL TOTAL ES DE 8,27 M2/ HABITANTE. Pero si de esta cantidad descontamos la superficie de equipamientos vinculados al Suelo Urbanizable No Sectorizado, la superficie del Sistema General de Equipamientos asciende a 229.891 m2, con lo cual el parámetro de m2 de Sistema General de Equipamientos que se obtiene, referido al techo poblacional total es de 7,31 m2/habitante.