

I. LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA: EL POSICIONAMIENTO DE PARTIDA

ÍNDICE

- I. ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MODELO URBANO Y TERRITORIAL DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA
 - I.1. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL: LA DECLARACIÓN PREVIA DE IMPACTO AMBIENTAL
 - I.2. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL:
 - A. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
 - B. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA
 - I.3. LOS CONDICIONANTES DE LAS PARCELAS IRREGULARES
 - I.4. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE NUEVAS INICIATIVAS DE GRAN REPERCURSIÓN EN EL MODELO TERRITORIAL

2. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA APROBADO PROVISIONALMENTE
 - 2.1. EL MODELO TERRITORIAL DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL I
 - 2.2. LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE EN EL DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL I: CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE CRECIMIENTO URBANO
 - A. EL SUELO URBANO
 - B. EL SUELO URBANIZABLE
 - C. VALORACIÓN DEL CRECIMIENTO RESIDENCIAL PROPUESTO EN LA APROBACIÓN PROVISIONAL I Y CUMPLIMIENTO DE LA RESERVA OBLIGATORIA DE VIVIENDA PROTEGIDA ESTABLECIDO EN LA LOUA.
 - 2.3. VALORACIÓN DEL GRADO DE ADECUACIÓN DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL I A LAS DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

I. ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MODELO URBANO Y TERRITORIAL DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

Los condicionantes del modelo territorial sobre los que vamos a centrar nuestro análisis, dada su especial incidencia en la construcción del Modelo Urbano y Territorial de El Puerto de Santa María, son:

- La legislación sectorial en materia medioambiental: la Declaración Previa de Impacto Ambiental.
- La Planificación Territorial.
- Situaciones sobrevenidas que dificultan la capacidad de ordenar el término municipal: las parcelaciones irregulares.
- Surgimiento de nuevas iniciativas de gran repercusión en el modelo de ciudad:
 - Operaciones urbanísticas singulares: el Campo de Golf de Viña Rango y el Polígono de las Salinas de Levante.
 - La ordenación del espacio portuario: El Plan Especial del Puerto Comercial.

I.1. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL: LA DECLARACIÓN PREVIA DE IMPACTO AMBIENTAL

La legislación sectorial forma parte del marco legislativo de aplicación y, por consiguiente, su conocimiento y correcta aplicación al territorio de El Puerto de Santa María, además de obligatorio, se entiende absolutamente básico y fundamental.

La referencia a la necesidad de adaptarse a la legislación sectorial que establece el documento de Aprobación Provisional de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María se orienta, básicamente, hacia el cumplimiento de la legislación en materia medioambiental, contextualizada en la Declaración Previa de Impacto Ambiental la cual establece una serie de medidas correctoras de especial incidencia en el modelo de ciudad y que se centran en dos cuestiones específicas: la obligación de incorporar al Sistema General de Espacios Libres determinadas áreas de valor forestal localizadas, en su mayor parte, en el ámbito noroccidental y la ordenación de la red de vías pecuarias. Junto a estas cuestiones primordiales, la Declaración ofrece un conjunto de medidas correctoras de carácter ambiental que habrán de quedar debidamente incorporadas en la siguiente fase procedimental de la Revisión del PGOU de El Puerto de Santa María.

La Aprobación Provisional realiza una respuesta excesivamente literal e inmediata a las condiciones de la Declaración Previa estableciendo decisiones de ordenación cuanto menos de dudosa idoneidad. Así, efectivamente, el documento incorpora las masas forestales identificadas en la Declaración como Sistemas Generales de Espacios Libres, pero sin ánimo de constituirse en los puntos referenciales para la configuración de una auténtica red ambiental continua, accesible y con capacidad de articulación territorial. Su reconocimiento es una condición necesaria, pero no suficiente para proporcionar al modelo territorial las dosis de capacitación ambiental exigibles. Su condición "insular" debe ser revertida si realmente se pretende configurar una ciudad ambientalmente articulada. Con ello, además, estaríamos enriqueciendo el concepto de "estructura urbana" al incorporar el vacío naturalizado como una categoría básica en la definición de todo territorio, apartándonos, con ello, de posicionamientos que identifican la estructura con la simple concatenación de urbanización y edificación otorgando un protagonismo prácticamente exclusivo a las cuestiones en materia de red viaria. Algo de esto subyace en el documento de Aprobación Provisional. Sobre estas cuestiones volveremos a incidir cuando se analice el nivel de resolución establecido por la Aprobación Provisional en el suelo urbanizable.

Por otra parte, en relación con la red de vías pecuarias el documento, ante las objeciones realizadas en la Declaración Previa, opta por otorgar la clasificación de suelo no urbanizable de especial protección a todos los tramos de vías pecuarias afectados por el crecimiento urbano propuesto. Uno de los casos más sintomáticos es la Cañada del Verdugo que secciona, de este a oeste, el suelo urbanizable previsto en el sector norte. Esta decisión constituye un recurso instrumental que, si bien, cumple la literalidad del Reglamento de Vías Pecuarias en cuanto a la consideración que, en materia de clasificación urbanística, han de tener éstas, revela una actitud ciertamente descomprometida con aspectos que es preciso abordar con todas sus

consecuencias cuando las necesidades de crecimiento de una ciudad afectan a los trazados existentes de determinadas vías pecuarias. Nos referimos a la necesidad de proponer su desafectación en virtud de la definición de trazados alternativos que, manteniendo la funcionalidad y continuidad de la red, compensen dichas afecciones. Obviamente estas cuestiones incorporan dificultades en la gestión posterior del Plan General de Ordenación Urbanística, pero ello no debe ser causa para obviar una correcta y razonable resolución de esta problemática. Con ello se está consiguiendo incidir adecuadamente en cuestiones fundamentales que posibilitan el establecimiento de una "ordenación integral del término municipal", objetivo principal de todo Plan General: redefinir la red de vías pecuarias del municipio con el ánimo de perpetuar un recurso ambiental de inexcusable preservación sin hipotecar las legítimas demandas de crecimiento urbano a las que, también, se debe dar acomodo. Entender que, ante la presión que van a ejercer los suelos urbanos y urbanizables colindantes, la Cañada del Verdugo va a mantener su condición y funcionalidad como vía pecuaria resulta, cuanto menos, un acto de fe de complicada aceptación.



F1: Imagen de Áreas Forestales localizadas en el sector de la Costa Oeste. Su singularidad natural, reconocida en la Declaración de Impacto Ambiental, ha condicionado su incorporación al Sistema General de Espacios Libres.

F2: Vista de la Cañada del Verdugo. La presencia de suelos consolidados conformando sus márgenes va a provocar que dificulta el mantenimiento de su funcionalidad como elemento integrante de la red de vías pecuarias.

1.2. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.

Sin lugar a dudas las cuestiones relativas a la planificación territorial constituyen el cuerpo de condicionantes que van a incidir de manera más notable en la definición del modelo territorial, dado el carácter jerárquico que presenta el sistema de planificación en la legislación andaluza y que, en este caso, obliga a los Planes Generales a adaptar su nivel de resolución a las determinaciones establecidas en los diferentes instrumentos de planificación territorial en función de su nivel y alcance (normas de aplicación directa, directrices a desarrollar sin desvirtuar sus finalidades, y recomendaciones a implementar en los objetivos, criterios y estrategias de ordenación).

Durante la formulación del documento de Aprobación Provisional I de la Revisión del PGOU de El Puerto de Santa María, el único instrumento de planificación territorial de referencia era el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz. Por ello, entre los objetivos y criterios de ordenación explicitados en el documento se encuentra el cumplimiento y desarrollo de las normas, directrices y recomendaciones del POT. Sin embargo, posteriormente- en diciembre de 2.006- se produce la aprobación, por el Parlamento de Andalucía, del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), el cual, en su redacción definitiva incorpora una regulación que afecta de manera directa a los modelos de crecimiento urbano a proponer en la planificación urbanística imponiendo límites de carácter poblacional y superficial de obligado cumplimiento para todos los municipios andaluces independientemente del momento procedimental en el que se encontrasen las revisiones de su planeamiento general, reservando a la escala de la planificación subregional la capacidad para alterar estas determinaciones. Esta cuestión afecta a la Revisión del PGOU de El Puerto e

impacta de pleno en su línea de flotación al inhabilitar la capacidad de crecimiento urbano planteada, tal y como ha puesto de manifiesto el informe de incidencia territorial elaborado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, el cual analiza la cuantificación del crecimiento urbano propuesto en la Aprobación Inicial explicitando el incumplimiento de la Norma 45 del POTA y, por otro, manifiesta la inadecuación del modelo territorial a las determinaciones, directrices y recomendaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz

En este apartado vamos a analizar la incidencia de ambos instrumentos de planificación territorial en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María apuntando las medidas de ordenación a instrumentar para poder cumplimentar sus determinaciones, con la finalidad de subsanar las deficiencias explicitadas en el Informe de Incidencia Territorial y, al tiempo, posibilitar la incorporación de mayor flexibilidad en la aplicación de los límites de crecimiento de suelo urbanizable y población regulados en el POTA. Posteriormente, en el apartado donde se analiza la Aprobación Provisional -I de la Revisión del PGOU se incorpora una valoración pormenorizada sobre el grado de adecuación del modelo territorial propuesto al Plan de Ordenación el Territorio de la Bahía de Cádiz.

A. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.

El objeto principal de la planificación territorial, tal y como se afirma en la presentación al Parlamento del proyecto de ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía es la coordinación de los aspectos territoriales de las políticas sectoriales y la coordinación de la planificación urbanística municipal. Este carácter básico de marco referencial de políticas, propuestas y planes ha de conducir inevitablemente a un diseño equilibrado de su nivel de determinaciones concibiendo de forma flexible sus contenidos.

El caso de los planes subregionales aparece regulado en el Título I, Capítulo II de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía. En concreto, el Artículo 11 regula el contenido básico de este instrumento de planificación, siendo sus determinaciones básicas:

- a. El esquema de las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito o carácter supramunicipal.
- b. La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio.
- c. La protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural.
- d. Las determinaciones de los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y de los Planes Urbanísticos que deban ser objeto de adaptación justificando las alteraciones propuestas para los mismos.
- e. La concreción de aquellas determinaciones del Plan cuya alteración precisará su revisión.

Como podemos observar las cuestiones a reflexionar desde esta escala de planificación se corresponden con aspectos de articulación y ordenación del escenario territorial sobre el que estamos interviniendo concebido como una unidad espacio/funcional. Saber discernir el nivel de concreción que precisa un Plan Subregional es una decisión clave, máxime cuando el sistema de planeamiento existente en la Comunidad Autónoma de Andalucía ostenta una característica principal que es su condición jerárquica. Y ello hay que entenderlo desde un doble punto de vista. En primer lugar "jerarquía normativa", es decir, las determinaciones de un plan de escala superior no deben ser puestas en cuestión por un plan de escala inferior en su ámbito de ordenación. En segundo lugar, lo que podríamos denominar "jerarquía ordenancística"; es decir, adoptar un nivel de pormenorización en la ordenación, ajustado a la escala territorial sobre la que se está reflexionando, evitando tanto las indefiniciones que vacían de contenido el instrumento, como las sobredeterminaciones que hipotecan la formulación y desarrollo de los niveles inferiores de planificación.

En el caso que nos ocupa este discernimiento es fundamental de cara a racionalizar los principios en los que se va a instrumentar la dialéctica Plan Subregional/Plan Municipal. O dicho de otro modo Planificación Territorial/Planificación Urbanística.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz presenta ciertas incongruencias en estas cuestiones. Se muestra excesivamente indefinido y temeroso en aspectos clave de articulación territorial y, sin embargo, desciende a caracterizar de forma pormenorizada otros que, a nuestro juicio, pertenecen claramente a la escala de planificación urbanística de ámbito municipal. Así, por ejemplo, no parece lógico que determinados elementos de la red viaria de la aglomeración queden definidos de forma virtual (tercer acceso a Cádiz y circunvalación de la Bahía), y sin embargo se lleguen a indicar, para algunos municipios, de forma expresa no sólo las áreas donde se va a comprometer su futuro proyecto de ciudad (San Fernando con la ZERPLA 4, El Puerto de Santa María con la ZERPLA 2 y Chiclana de la Frontera con las ZERPLAs 6 y 7.) sino su contenido básico y las directrices de ordenación (en algunos casos no cabría hablar de directrices sino de verdaderas determinaciones vinculantes) que habrán de ser desarrolladas por los respectivos Planes Generales Municipales de Ordenación. O, incluso, establecer límites de crecimiento no explícita y expresamente justificados, algunos de los cuales afectan a determinaciones estratégicas de Planes Generales vigentes.

Entre las actuaciones previstas por el POT las que van a adquirir un protagonismo esencial en la definición del modelo territorial a establecer por el planeamiento general de El Puerto de Santa María son las siguientes:

- **Respecto a la red viaria:**

Acceso Norte a la Bahía (ARV-3).

Su función es conectar la parte Norte de la Bahía con la autopista A-4 y la carretera A-381. Servirá como salida de la Bahía de Cádiz y la Costa Noroeste hacia Sevilla y Bahía de Algeciras. **Entre las áreas turísticas dependientes de esta arteria viaria el documento significa, precisamente, las pertenecientes al ámbito occidental de El Puerto de Santa María.**

Conexión Costa Noroeste de Cádiz (ARV-5).

Su función será conectar los ámbitos subregionales de la costa Noroeste y Bahía de Cádiz

Acceso al Puerto Comercial de El Puerto de Santa María desde la A-4 (ARV-9)

Se trata de una actuación viaria que presenta una doble finalidad. Por un lado construir la conexión entre la Variante de Los Puertos con el Puerto Comercial y, por otro, absorber la canalización de los movimientos de la costa Noroeste hacia el centro de la Aglomeración dando cobertura al tráfico generado en la periferia oeste y sur de El Puerto de Santa María.

Acceso a la Costa en el Puerto de Santa María (ARV-10).

Esta arteria corresponde al tercer nivel de la Aglomeración. **Su función será la de conectar la red regional con el sector costero de El Puerto de Santa María sin interferir en los movimientos interiores del municipio.**

Conexión Valdelagrana-Carretera de Rota (ARV-11).

La función de la vía será conectar las áreas urbanas de El Puerto de Santa María localizadas en ambos márgenes del Guadalete. En especial servirá para conectar las áreas turísticas con el casco. En los primeros documentos el POT asumía íntegramente la posición y funcionalidad de la conexión que planteaba el PGOU del 92. No obstante dados los conflictos generados con la Autoridad Portuaria el Plan, en su versión definitiva, decide obviar la concreción del trazado de esta conexión, trasladando a la Revisión del PGOU esta decisión.

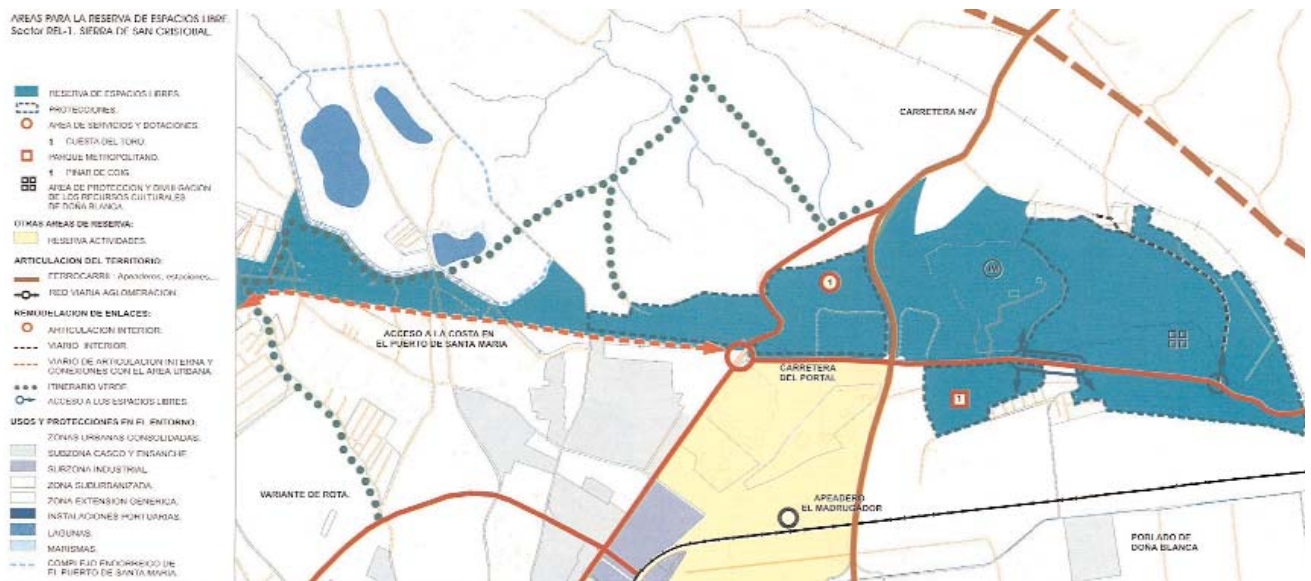
• **Red de Espacios Libres Metropolitanos.**

En el término de El Puerto de Santa María el POTBC identifica dos áreas para la reserva de espacios libres de carácter metropolitano que habrán de ser contempladas en la Revisión del Plan General:

Área Sierra de San Cristóbal (REL-I).

La brusca elevación de la Sierra de San Cristóbal sobre la marisma desecada del Guadalete representa una singularidad del paisaje al tiempo que un condicionante para las relaciones y conexiones urbanas. El perfil de la Sierra guarda además dos importantes valores. De una parte, domina la Bahía cerrando su paisaje por el norte y, de otra, en su interior, conserva importantes datos arqueológicos de pobladores anteriores. El POTBC incorpora una caracterización de posibles usos y actividades a desarrollar en este espacio, distinguiendo para ello cuatro subáreas: El Pinar de Coig (Parque Metropolitano), La Cuesta del Toro (con destino a dotaciones y servicios), Doña Blanca-Las Cumbres (Protección y Divulgación de los Recursos Naturales) y finalmente las Crestas con destino a infraestructuras básicas

La conexión y articulación entre las diferentes subáreas se apoyará en un eje este-oeste paralelo o coincidente con la carretera de El Portal, en paralelo al cual se localizará un itinerario para bicicletas y paseo.



POTBC. Red de Espacios Libres Metropolitanos: Área de La Sierra de San Cristóbal (REL-I).

Área Toruños-Río San Pedro (REL-2).

La reserva de esta área como espacio libre viene a proteger la singularidad de los recursos naturales, a consolidar el sistema de asentamientos que históricamente se ha generado en la Bahía y a ampliar la dotación de las áreas urbanas de Valdelagrana y Puerto Real.

Al igual que para la Sierra de San Cristóbal el POTBC descende a caracterizar la compatibilidad de usos y actividades a desarrollar en este ámbito distinguiendo las siguientes subáreas: El Pinar del Coto de La Isleta (Parque Metropolitano), El Pinar de La Algaida (Parque Metropolitano) y la zona de la Venta el Macka y Centro de Recursos Ambientales (Áreas de Servicios y Dotaciones).



POTBC. Red de Espacios Libres Metropolitanos: Área Toruños-Río San Pedro (REL-2).

- En relación con las **actuaciones en materia de red ferroviaria**, destaca la Adecuación en el Área Urbana de El Puerto de Santa María, proponiendo una actuación consistente en el ajuste de la traza ferroviaria y la reforma interior de los terrenos ferroviarios y suelos limítrofes del Parque de La Victoria. La actuación incorporará la creación de un intercambiador modal que integre el transporte público (ferrocarril + autobuses) y un aparcamiento de rotación asociado a la instalación.

Respecto a los usos y actividades en la extensión de las áreas urbanas.

En el POT se establecen una serie de roles a asumir por cada uno de los municipios de a Aglomeración con el objetivo de orientar las propuestas de crecimiento urbano de los respectivos Planes Municipales. Con la finalidad de impulsar el carácter diferencial de cada Municipio, el POT identifica las denominadas **las Zonas de Especial Reserva para la localización de actividades en la Aglomeración**. Para estas Zonas en la memoria de ordenación del POT se establece que *la posición respecto a las ciudades y el trazado de infraestructuras de comunicación interurbana o de conexión con el sistema regional cualifican partes del territorio como de especial capacidad para albergar usos y actividades al servicio de la aglomeración..... Las actuaciones en estas zonas se orientará a establecer reservas y localizar los usos que potencien la organización y estructura de la aglomeración.*

En el caso de El Puerto de Santa María, el POTBC define dos Zonas de Especial Reserva para la Localización de Actividades de la Aglomeración: la ZERPLA-I "San José- El Madrugador" y la ZERPLA-2 "Cantarranas". La caracterización que, para cada una de ellas, se establece es:

ZERPLA-I SAN JOSE-EL MADRUGADOR:

Esta área, según se establece en el artículo 53 del POTBC se considera de interés municipal e incidencia en la ordenación del territorio.

Los objetivos y directrices de ordenación que establece el POT en la correspondiente ficha de actuación, son:

Justificación:

El POTBC justifica la identificación de estos terrenos como Zona de Especial Reserva en la elevada renta de emplazamiento que presenta en relación con la red viaria estructurante y la red ferroviaria. El desarrollo del área se orientará principalmente hacia la localización de actividades productivas, equipamientos y servicios a escala metropolitana y subregional.

Directriz General.

Se fomentarán las actuaciones necesarias para el desarrollo de la actividad económica mediante la generación de suelo destinado a actividades productivas y se impulsará la localización de equipamientos y servicios a la población.

Compatibilización de Usos.

- El área se destinará de forma mayoritaria a la localización de actividades productivas con las dotaciones y servicios necesarios.
- Se establecerán reservas para la localización de equipamiento metropolitano en cualquiera de sus categorías.
- Los espacios forestales del Pinar del Madrugador y Rancho Linares se incorporarán al sistema general de espacios libres de El Puerto de Santa María.

Directriz de Ordenación.

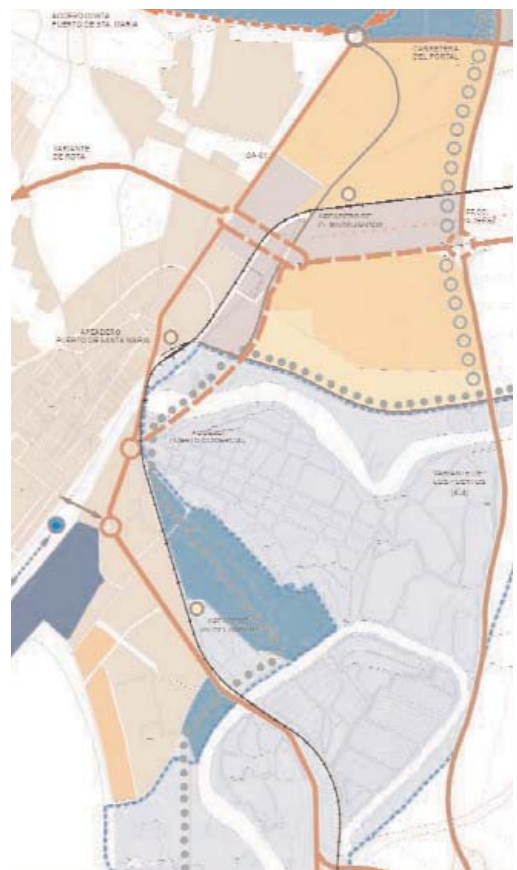
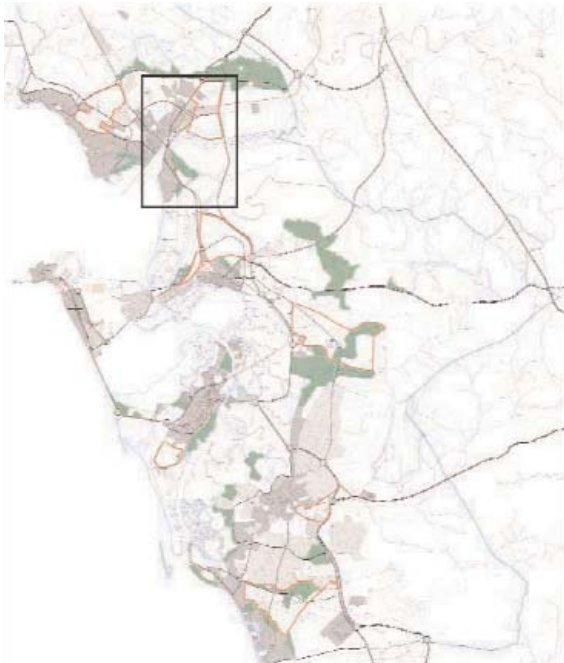
- Conexiones con la Aglomeración:
 - Conexiones regionales e interurbanas a través de la Variante de Los Puertos, la Variante de Rota y el nuevo acceso al Puerto Comercial.
 - Nuevo enlace entre Variante de Los Puertos-Variante de Rota-Travesía N-IV mediante paso a distinto nivel.
 - Integración en el sistema de transportes mediante el apeadero de cercanías ferroviarias localizado en el Madrugador.
- Distribución de Actividades (Recomendación).
 - Las dotaciones y los equipamientos culturales y deportivos se localizarán en las proximidades del apeadero ferroviario.
 - El uso industrial se localizará en las proximidades de las infraestructuras del transporte, mediante la conexión con la variante de Los Puertos.
 - Las Actividades de Servicios y Ocio se localizarán en los bordes Este y Sur de San José.

- Las dotaciones y equipamientos supramunicipales se localizarán preferentemente en la parte norte en proximidad con el espacio libre de la Sierra de San Cristóbal.

Las conclusiones que resultan del análisis de estas directrices de ordenación son:

1. El Área de San Jose- El Madrugador presenta una elevada renta de emplazamiento sustentada en su óptima accesibilidad subregional de carácter intermodal (viaria y ferroviaria). Ello condiciona su consideración de "oportunidad territorial" especialmente idónea para el desarrollo de funciones productivas y logísticas que pueden actuar como complemento para revitalizar y fortalecer las actividades portuarias, así como para la localización de una importante oferta de espacios libres y dotaciones de Rango Metropolitano y Rango Ciudad.

2. Dado el indudable carácter metropolitano del área se debe apostar firmemente por su polivalencia y plurifuncionalidad dando, de este modo, cumplida respuesta a las diferentes solicitudes que emite el entorno territorial. El hecho de que el POTBC entienda que la orientación funcional del área deba enfatizar el desarrollo de actividades económicas y dotaciones metropolitanas no debe impedir que la ordenación incorpore otros usos y funciones que, sin desvirtuar las directrices de la planificación territorial, refuercen la construcción de un modelo de ciudad racional y coherente incrementando, si cabe, la vocación metropolitana de los terrenos. En este sentido, no hay que olvidar la metamorfosis que está experimentando la antigua travesía de la N-IV que, a partir de su inicial condición exurbana, se ha transformado en uno de los principales ejes de crecimiento residencial de la ciudad, especialmente reforzado por los usos residenciales incorporados en el Área de Reforma Interior de las antiguas instalaciones industriales de San José del Pino (999 viviendas). Si a ello unimos que se trata de un escenario territorial óptimamente abastecido por transporte público metropolitano (cercanías ferroviarias y apeadero de El Madrugador) cabría entender como un imperdonable error no incorporar funciones residenciales supramunicipales con destino mayoritario a viviendas sometidas a algún régimen de protección, a localizar en los suelos que conforman el frente de la antigua nacional.



POTBC. Zona De Especial Reserva para la Localización de Actividades: Área de San José-El Madrugador (ZERPLA-I)

ZERPLA-2 "ÁREA DE CANTARRANAS".

Esta área, según se establece en el artículo 53 (con carácter de Norma) del POT, **se considera de interés supramunicipal dada la responsabilidad que ha de asumir en la reversión, reciclaje, refuncionalización e integración en el modelo urbano y territorial de las áreas de ocupación marginal.**

Los objetivos y directrices de ordenación que, para la ZERPLA establece el POT se encuentran explicitados en la correspondiente ficha de actuación, y que aquí reproducimos:

Justificación:

El espacio turístico de El Puerto de Santa María se encuentra acotado en la línea de costa entre las instalaciones de Puerto Sherry y la base militar de Rota. La colmatación de ese frente, orienta la extensión de las actividades turísticas, ocio y recreativas hacia el interior. Los terrenos de Cantarranas son idóneos para cumplir esta función, además de ocupar el frente de la carretera de Rota, se adentran hacia la campiña y la carretera de Sanlúcar.

Directriz General:

Las administraciones públicas velarán por un uso de los terrenos acorde con las necesidades globales de la aglomeración. Las administraciones públicas fomentarán las actuaciones necesarias para localizar usos e instalaciones que favorezcan la actividad turística y asegure la conexión y, en su caso, la prolongación del espacio turístico hacia la carretera de Sanlúcar.

Directriz de Compatibilización de Usos.

- El área se destinará a la localización de actividades turísticas. Complementariamente podrán localizarse dotaciones y residencia secundaria para completar las zonas suburbanizadas que envuelven el sector.
- La localización de actividades turísticas y servicios que aprovechen la accesibilidad y la localización con relación a la ciudad construida.
- Localización de actividades de instalaciones que demanden grandes parcelas con bajo nivel de ocupación y densidad de construcción.
- Completar los procesos de suburbanización e incorporar las dotaciones y servicios demandadas por estas áreas y sectores limítrofes.

Directriz de Ordenación.

- Conexiones con la aglomeración:
 - Con el viario de segundo nivel en la variante de Rota.
 - Con el viario de tercer nivel en el acceso a la costa de El Puerto de Santa María.
 - La organización interna asegurará las conexiones con los accesos exteriores y, en especial, con la vía de acceso a la costa desde la N-IV. Este enlace deberá quedar al servicio de las áreas turísticas actuales localizadas al sur de la antigua carretera de Rota.
- Distribución de actividades.

La distribución de actividades se realizará de acuerdo con las condiciones de borde valorando las oportunidades y restricciones que propician las infraestructuras de transporte, las áreas arboladas y las áreas urbanas colindantes. La distribución de actividades seguirá los siguientes criterios:

- El alojamiento y servicio turístico concentrado se localizará de forma preferente en el borde de

- la carretera de Rota.
- Las actividades mixtas se localizarán completando las tramas y parcelaciones existentes en la zona.

Directriz de Protección Ambiental.

- Se protegerán las zonas arboladas existentes impidiendo la urbanización del suelo y acondicionándolas como parques o jardines.
- El borde de la variante de Rota y la vía de acceso a la Costa en El Puerto de Santa María se acondicionará para reducir la emisión sonora de la carretera y los efectos sobre las actividades previstas.
- Las instalaciones y edificaciones de baja densidad se completarán con áreas arboladas y ajardinadas. Las demandas de riego se solventarán de forma preferente con agua bruta procedente de la depuración.

Las conclusiones más determinantes que se deducen de la caracterización y criterios de la actuación urbanística son las que, a continuación, se relacionan:

1. **La puesta en carga de los suelos se vincula de forma incuestionable a la resolución de un nuevo acceso a la línea de costa de El Puerto de Santa María desde la N-IV.** Esta arteria, mejoraría la accesibilidad regional e interurbana al área turística del Municipio. Sin embargo, la directriz norte-sur predominante de **este trazado viario ha de asumir, a nuestro juicio, una dimensión complementaria de vital transcendencia para la refuncionalización del sector de Cantarranas, al convertirse en el argumento de mayor peso específico para la cohesión y estructuración de los asentamientos diseminados** que, de manera casual, aleatoria y marginal se están produciendo.

2. **Ello implica que, frente al carácter básicamente extraurbano que le otorga el POT, esta arteria viaria- que secciona transversalmente la campiña del El Puerto de Santa María- ha de asumir una doble condición.** En primer lugar **como canalizador principal de flujos de conexión interurbana y complemento a los actuales accesos al núcleo consolidado.** En segundo lugar, **como elemento básico en la estructura urbana del modelo de crecimiento** lo cual debe implicar la activación de una estrategia ubicacional que valore y contenga de manera simbiótica la posición adyacente de actividades dotacionales y turísticas relevantes, fundamentalmente en el tramo meridional que se desarrolla entre la antigua carretera de Rota y la actual Variante.

3. **La ordenación que se establezca en el área ha de bascular entre la aportación de escenografías urbanas que reproduzcan las nuevas tendencias de los espacios turísticos y la reversión de las actuales disfuncionalidades que presenta el soporte territorial debido a los procesos de rururbanización marginal** que, de manera progresiva e incontenible, se están produciendo. Experimentación y rehabilitación, por consiguiente, han de ser dos de los principios básicos que orienten el desarrollo urbanístico del área.

4. **El carácter turístico del ámbito y su consideración como actuación de incidencia supramunicipal le otorgan una potencialidad de primer nivel para la ordenación, organización, estructuración y refuncionalización del territorio metropolitano.**

5. El Proyecto Urbanístico del Área de Cantarranas debe asumir una directriz claramente metropolitana. Ha de constituirse, por tanto, en **un proyecto con voluntad de estructuración territorial que, en este caso concreto, coadyuve a aportar nuevas centralidades en la estructura urbana de El Puerto de Santa María,** favorezca su consolidación como municipio turístico de primer nivel en la Aglomeración, promueva el asentamiento de actividades emergentes y, al tiempo, incida en la recualificación de la marginalidad de los procesos irregulares de ocupación del soporte territorial.

Los grandes proyectos urbanos son hoy los elementos definatorios de la construcción de la ciudad metropolitana. La eficacia de los proyectos infraestructurales, vinculados a la movilidad y virtualmente multiplicadores de accesibilidades y generadores de centralidades, dependerá del carácter integral de los mismos, es decir, de su polivalencia, de su capacidad de servir, más allá de su función específica o sectorial.

Estas actuaciones deberán formar parte de un proceso articulado en el que las actuaciones de un tipo (por ejemplo, infraestructuras físicas de movilidad) se conciben como elementos de un sistema y se articulen con otras, incluso contribuyendo a generarlas (por ejemplo, nuevas áreas de desarrollo urbano, creación de empleos, etc.). Finalmente los grandes proyectos tendrán un valor estratégico según sea su capacidad de promover transformaciones del medio urbano regional que aumente su atractivo y su cohesión.

Para ello resulta absolutamente necesario su concepción plurifuncional o polivalente. No hay gran proyecto urbano que no sea susceptible de promover un desarrollo urbano diversificado, de mejorar la accesibilidad y la movilidad del área metropolitana y de crear espacios públicos y proporcionar "sentido de lugar" al territorio. **La voluntad de mezclar usos y actividades, de juntar poblaciones diversas y de articular las operaciones especializadas con procesos de desarrollo global debe estar presente como criterio básico de intervención.**

En base a estas consideraciones la ZERPLA-2 debe dar respuesta a dos principios de ordenación básicos para la definición del futuro modelo de ciudad de El Puerto de Santa María:

- A. En primer lugar impulsar la integración urbana de los entornos marginales y las áreas suburbanizadas incorporando los servicios y dotaciones imprescindibles para garantizar la función residencial y apostando por la conformación de microcentralidades urbanas que mitiguen la excesiva dependencia funcional de estas zonas respecto de las áreas centrales de la ciudad. Esta responsabilidad le otorga a la ZERPLA-2 un protagonismo incuestionable en la resolución de la que, quizás, constituye la problemática más acusada y de mayor impacto territorial y ambiental que presenta en la actualidad El Puerto de Santa María. Por lo que, más allá de su gran potencialidad para desarrollar funciones emergentes de carácter metropolitano de la que nadie duda, en la vocación "reparadora" de estos suelos y en la oportunidad que su desarrollo representa para revertir la sintomatología carencial y patológica conformada por los asentamientos y parcelaciones irregulares se encuentra, en gran medida, su condición singular y su capacidad para dotar a la ciudad de una estructura coherente y racional. Esta circunstancia debe obligar a la oferta turística a desarrollar en la zona a integrarse en el proyecto de reparación territorial a promover en el ámbito, actuando como "un argumento para cualificación espacial y funcional" del espacio urbano resultante.
- B. En segundo lugar fortalecer la condición turística del sector de la Costa Oeste de El Puerto de Santa María, adoptando criterios de ordenación que diversifiquen la oferta turística, actualmente centrada en el segmento de sol y playa, y desarrollando líneas de actuación que favorezcan la desestacionalización en el uso de este ámbito territorial. Todo ello sin olvidar que nos encontramos en unos suelos- por su renta de emplazamiento, su óptima accesibilidad, sus condiciones naturales, sus valores paisajísticos, aptitud topográfica y localización en continuidad con la ciudad consolidada- especialmente idóneos para contener gran parte de las demandas de crecimiento residencial de El Puerto de Santa María.

Es decir, la dimensión turística no debe conducir a la conformación de un espacio urbano monotemático (oferta hotelera, ofertas lúdico-deportivas y actividades terciario-comerciales en exclusiva) sino que debe actuar, principalmente, como una oportunidad para "construir ciudad" desde parámetros de calidad ambiental y complejidad funcional, integrando equilibradamente funciones residenciales, alojamiento turístico, instalaciones turísticas destinadas al deporte con altas prestaciones, Centros Integrados de Ocio y Equipamiento, dotaciones y servicios destinados a la población portuense y metropolitana y una red ambiental de espacios libres amplia y generosa apoyada en la preservación de las áreas forestales existentes en este escenario territorial.

El hecho de que el POTBC se refiera expresamente a la localización de actividades turísticas en la ZERPLA-2 no debe ser interpretado con carácter de exclusividad funcional, dando a entender que la aparición de otros usos (especialmente los residenciales) automáticamente desvirtúa la funcionalidad, sentido y vocación asignado a esta pieza territorial. Porque de nada serviría aplicar un sentido literal a esta determinación del POTBC si, con ello, se dejan sin resolver problemas

acuciantes de la ciudad y sin acomodar sus legítimas demandas de crecimiento residencial. Las actividades turísticas han de ser manejadas en la ordenación de la ZERPLA-2 con gran sutileza, empleando estrategias de ordenación que:

- Identifiquen los terrenos aptos para desarrollar ofertas complementarias de carácter lúdico-deportivo.
- Apoyen la caracterización funcional de ejes y áreas de centralidad periférica.
- Apuesten por el protagonismo de las funciones dotacionales y el espacio libre.
- Otorguen un carácter protagonista a la dimensión paisajística del proyecto urbano a desarrollar.
- Incorporen de manera selectiva y equilibrada ofertas alojativas turísticas de carácter reglado.

En base a estas argumentaciones, las funciones, usos y actividades que nos parecen especialmente adecuados en el desarrollo de este criterio de ordenación para la ZERPLA-2 son:

- a. La generación de espacios públicos y equipamientos colectivos de rango ciudad, que coadyuven a resolver los desequilibrios territoriales que presenta, en la actualidad, El Puerto de Santa María. Ello implicará ampliar de manera significativa la propuesta de Sistemas Generales de Equipamientos establecida en el documento del PGOU Aprobado Provisionalmente.
- b. Fomento y cualificación de la oferta turística a través de las siguientes líneas de actuación:
 - Apostar por la calidad del espacio urbano resultante entendiéndolo como un factor de atracción para los usuarios turísticos. Revertir el carácter insular y fragmentado del sistema de espacios libres propuesto en la Aprobación Provisional, construyendo una red ambiental continua, permeable y accesible se ha de constituir en un objetivo de ordenación prioritario.
 - Incorporar ofertas complementarias que diversifiquen el segmento de "sol y playa": actividades comerciales, lúdicas, terciarias y deportivas (Campos de Golf). En este sentido el Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía integra el Puerto de Santa María en el destino turístico de "Bahía de Cádiz" donde propone desarrollar, además del sol-playa, el segmento turístico náutico-deportivo y el de Golf.
 - Desarrollar una oferta amplia, diversificada e innovadora de alojamiento turístico reglado más allá de la apuesta exclusiva por los establecimientos hoteleros, abriéndose a la posibilidad de materialización de otras alternativas (apartamentos turísticos, principalmente) que permitan ampliar la capacidad de promoción y desarrollo de estos espacios. La apuesta por el hotel ha de ser selectiva y equilibrada. El producto hotelero tiene su cuota de mercado y la superación de la "masa crítica" necesaria puede generar un "efecto boomerang" al desincentivar la puesta en carga del oferta planificada.
- c. En determinados espacios turísticos, como El Puerto de Santa María, que forman parte de Aglomeraciones Urbanas (Bahía de Cádiz) resulta complicado catalogar expresamente el producto residencial existente como "segunda residencia". Se caracteriza más bien por su condición híbrida (a caballo entre la primera y la segunda residencia) debido, principalmente, a esa doble dimensión turística y metropolitana de la ciudad. El desarrollo económico y la elevación generalizada del nivel de renta de la población han posibilitado que determinados estratos dispongan de capacidad financiera suficiente para adquirir un segundo inmueble destinado a las actividades de ocio reparador desarrolladas durante el "tiempo libre". Además, el ocio y el uso del tiempo libre se

convierten en aspectos principales en la configuración de las pautas de comportamiento de los individuos en la sociedad actual. Algunos procesos que caracterizan esta situación son:

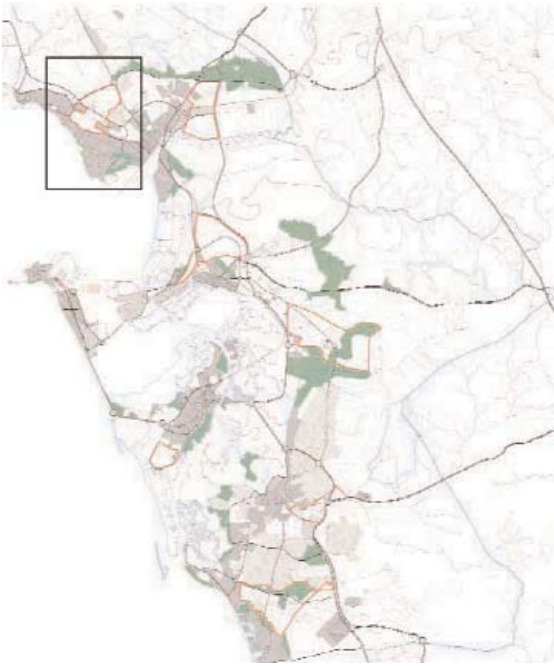
- La flexibilización de la jornada laboral y la generalización de las 35 horas semanales permiten su concentración en los primeros días de la semana ampliando el tiempo libre (en no pocas organizaciones empresariales y sectores productivos se trabaja 4 días y se descansa 3).
- La edad de jubilación llega en un momento de la biografía de la persona donde es posible el desarrollo de numerosas actividades en régimen de autonomía e independencia. La dimensión reparadora de los espacios del ocio y el turismo los hace especialmente idóneos para acoger este tramo poblacional cuyo origen potencial no se restringe al ámbito metropolitano ni siquiera al regional y nacional sino que se extiende a todo el marco europeo (la situación de determinados territorios turísticos maduros donde existen inmigrantes climáticos que ocupan la segunda vivienda 6 meses al año, puede servir de ejemplo para escenificar esta reflexión).

Estas dinámicas pueden provocar la aparición de "hogares compartidos con la vivienda matriz" en un régimen de utilización donde la distribución temporal entre la "vivienda permanente" y la "segunda vivienda o nuevo hogar", llegan en algunos casos a porcentajes de 50/50. En estas circunstancias ¿Qué inmueble sería la segunda residencia y, por consiguiente, cabría identificarla como patrimonio infrautilizado?

Si nos liberamos de determinados corsés analíticos que impiden visualizar la complejidad de dinámicas tendenciales, podríamos calificar este proceso (aún incipiente) como la configuración de una nueva forma de habitar donde ambas viviendas conforman una única "estrategia habitacional geográficamente separada". Por ello, la introducción de usos residenciales en la ZERPLA-2 no ha de ser interpretado, automáticamente, como la perpetuación de un modelo de alojamiento turístico nocivo y como una estrategia de desvirtuación de las determinaciones del POTBC. La caracterización actual del producto residencial existente en la Costa Oeste difícilmente admite su catalogación como "segunda residencia" y la intensidad de uso sostenido a lo largo de amplias temporadas que presenta este espacio, se aleja claramente de la "estacionalidad estival" que presentan otros espacios turísticos de última generación no excesivamente lejanos (Costa Ballena en Rota quizás sea el ejemplo más evidente).

- d. Profundizando en estos argumentos, y entendiendo que la desestacionalización en el uso del espacio turístico de la Costa Oeste ha de constituirse en un objetivo prioritario en la ordenación de la ZERPLA-2, su consecución pasa por, además de incorporar actividades lúdicas y promover una oferta alojativa turística de carácter reglado presidida por el principio de la diversificación, fomentar la "residencialización permanente" en el ámbito territorial. En este sentido la incorporación de un volumen suficiente de vivienda protegida se constituye en un poderoso argumento desestacionalizador al facilitar el acomodo de población permanente, lo cual, complementariamente, favorecería la integración entre la población autóctona y el usuario turístico, objetivo éste recurrentemente explicitado en las actuales reflexiones sobre la cualificación de los destinos turísticos.

Por ello podría resultar especialmente conveniente escenificar algún desarrollo urbanístico con destino mayoritario a vivienda protegida de dimensión y carácter "metropolitano" cuya localización debería quedar vinculada al trazado de la actuación viaria ARV-10 "Acceso a la Costa de El Puerto de Santa María".



POTBC. Zona De Especial Reserva para la Localización de Actividades: Área de Cantarranas (ZERPLA-2).

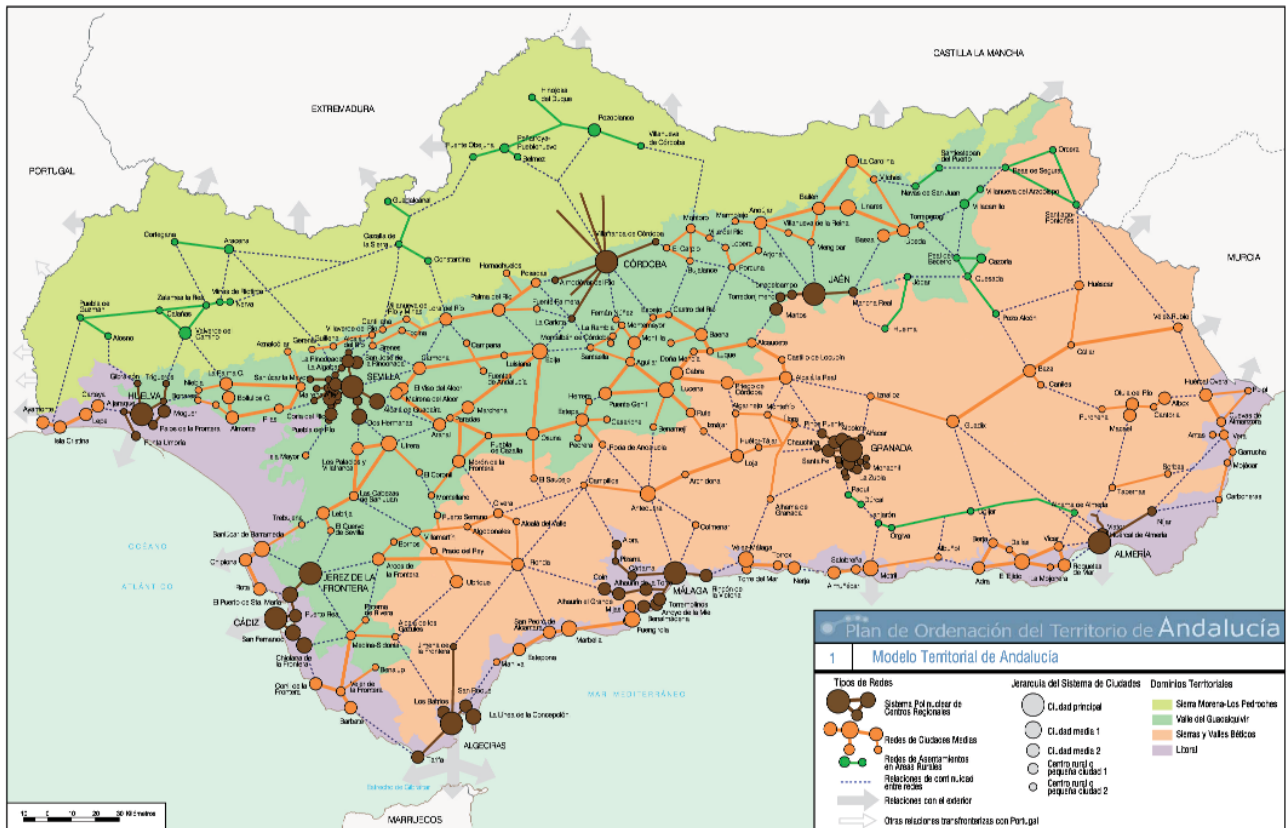
B. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía es el instrumento mediante el cual se establecen los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general.

A. El Modelo Territorial de Andalucía.

El Plan defiende una concepción integral del territorio, comprendiendo desde el suelo y el paisaje hasta la cultura, la economía y política, dado que es el territorio el que aporta relieves sociales. Su finalidad general es definir la organización física espacial para las funciones territoriales de Andalucía, adecuadas a sus necesidades y potencialidades actuales y diseñar una estrategia territorial andaluza global, para garantizar el fin de los desequilibrios internos y asegurar una adecuada conexión del territorio andaluz con el entorno europeo y el Magreb.

Para ello el Plan define el Modelo Territorial de Andalucía, que se constituye en la referencia básica de los objetivos de la política territorial andaluza, ofreciendo un esquema de la organización del territorio andaluz que responde a los objetivos y necesidades de la Comunidad, en cuanto un espacio común para su desarrollo equilibrado, solidario y sostenible.



Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: Modelo Territorial de Andalucía.

Este Modelo se sustenta en los siguientes principios:

- El reconocimiento de la diversidad natural y cultural de Andalucía.
- El uso más sostenible de los recursos.
- La cohesión social y el equilibrio territorial.

Y está constituido por los siguientes referentes territoriales:

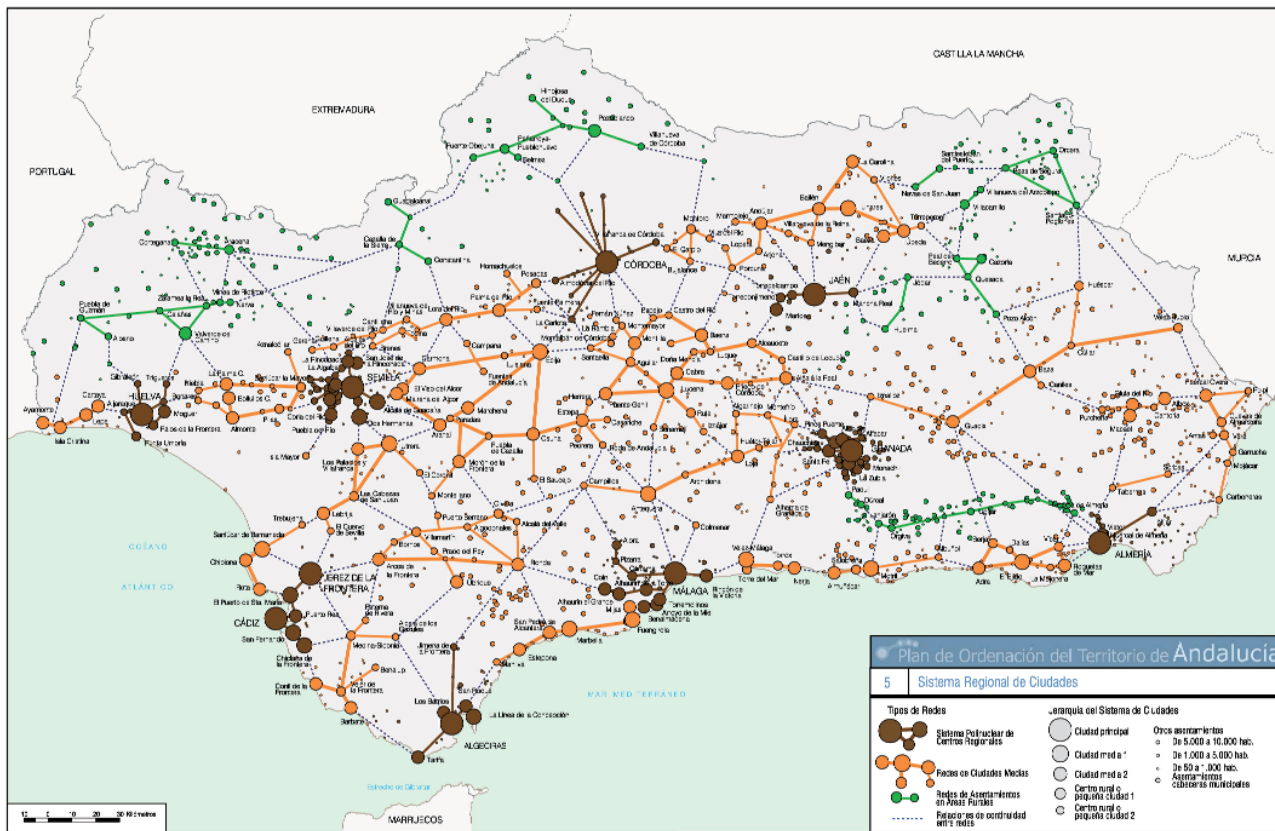
- a. El Sistema de Ciudades.
- b. El Esquema Básico de Articulación Regional.
- c. Los Dominios Territoriales.
- d. Las Unidades Territoriales.

El Puerto de Santa María, como ámbito territorial integrante de la Aglomeración Urbana de la Bahía de Cádiz, se encuentra incluido en el escalón jerárquico superior del sistema de ciudades: Los Centros Regionales. Los objetivos que se establecen para ellos son la consolidación de un sistema polinuclear concebido como una red de ciudades metropolitanas y la mejora de la competitividad global del sistema, mediante la adecuada ordenación interna de cada Centro Regional.

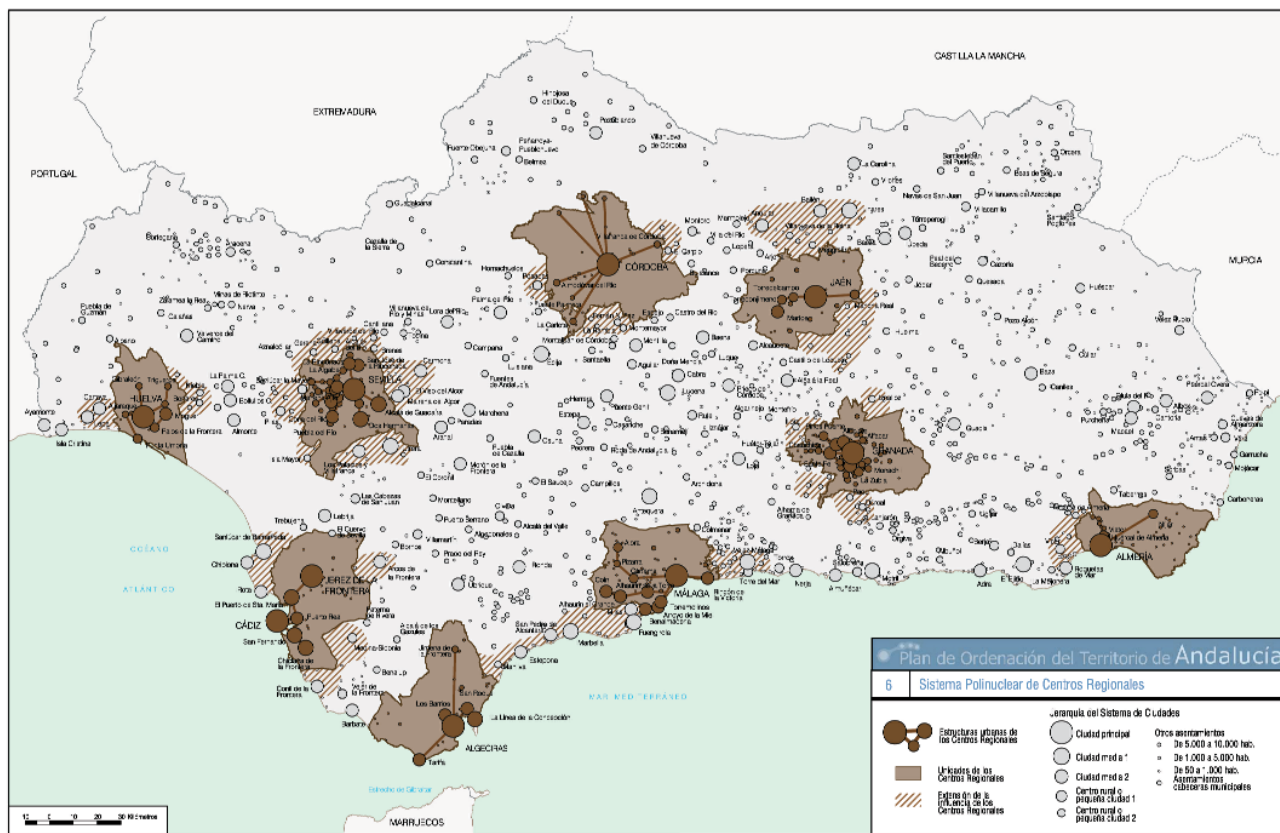
A tal efecto la Norma 25 del POTA avanza el contenido para los Centros Regionales, entre los que podemos destacar:

1. Favorecer el desarrollo social y económico de los Centros Regionales.
2. Dotar a los Centros Regionales de equipamientos y servicios especializados de nivel regional/provincial.
3. Mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos.
4. Dotar con equipamientos y servicios especializados atendiendo a criterios de descentralización y especialización compartida a nivel regional:
 - Equipamientos especializados de primer nivel regionales (Hospitales de Especialidades, Servicios Sociales especializados, Centros Deportivos de alta competición).
 - Centros Universitarios y Centro de I+D.
 - Dotaciones especializadas de servicios y eventos relacionados con el ocio y el turismo.
5. Dotar a cada Centro Regional de Parques Tecnológicos o Medios de Innovación que queden integrados en la red andaluza de espacios de innovación.
6. Intervenir en la oferta de suelo para actividades productivas mediante la creación de parques empresariales con suelos altamente cualificados.
7. Promover turísticamente los Centros Regionales mediante estrategias conjuntas que pongan en valor sus recursos patrimoniales y de actividad urbana, así como la dotación de equipamientos y servicios turísticos especializados.

Como vemos, la potenciación de la competitividad de las ciudades integrantes de esta jerarquía urbana propuesta en el POTA se centra, fundamentalmente, en la dotación de un nivel de equipamientos y servicios ajustado a su escala y en la promoción de actividades económicas que impulsen el desarrollo de sectores emergentes (Turismo, Logística, Nuevas Tecnologías, etc).



Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: Sistema Regional de Ciudades.



Plan de Ordenación el Territorio de Andalucía: Sistema Polinuclear de Centros Regionales.

B. El Modelo de Ciudad inducido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El núcleo central y más desarrollado de las propuestas del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en la medida que contiene las líneas de actuación necesarias para la consecución del Modelo Territorial de Andalucía son, sin duda, las **Estrategias de Desarrollo Territorial y Zonificación**, las cuales se agrupan en cuatro capítulos: Sistema de Ciudades, Sistemas de Articulación Regional, Sistema Regional de Protección del Territorio e Integración Exterior.

Especial relevancia adquieren las determinaciones establecidas sobre la **Orientación y control de los procesos de urbanización y la calidad urbana** ya que van a tener una vital incidencia en los procesos de Revisión de Planeamiento General.

El Plan establece cuatro dimensiones básicas de orientación y control:

- En relación con las dinámicas de urbanización que comprometan o alteren el orden territorial regional, los procesos de urbanización a impulsar deben contribuir a reforzar un modelo territorial basado en la existencia de una matriz urbana, de un sistema de ciudades, equilibrado y coherente.
- En relación con las dinámicas de urbanización que repercuten en la pérdida de cohesión social, las medidas a impulsar tienen que ver con la exigencia de altos niveles de calidad en la formalización de los espacios urbanizados, y de dotaciones de servicios públicos, en cuanto marco físico de la vida cotidiana de todos los ciudadanos.
- En relación con la competitividad de las ciudades, las condiciones actuales de desarrollo de las actividades económicas sólo pueden sostenerse en un marco urbanístico de sólidas bases infraestructurales y de ordenación física adecuada.
- En relación con la sostenibilidad de los procesos de urbanización, la base ecológica de la ciudad debe ser considerada desde la perspectiva de su responsabilidad en el consumo global de recursos naturales y en la conservación del capital natural (agua, energía y materiales y espacios rurales y naturales) y en la creación de condiciones internas de adecuada habitabilidad y buena calidad ambiental.

Dentro de la regulación contemplada acerca de la orientación y control de los procesos de urbanización y de calidad urbana, la determinación que, si duda, va a repercutir de manera directa en la formulación de los modelos urbano-territoriales a prever desde las escalas de la planificación subregional y urbanística, es la recogida en la Norma 45 "Modelo de Ciudad" no solamente por la profundidad y alcance de su contenido sustantivo- cuestión ésta que a continuación pasamos a desarrollar- sino por que, al tratarse de una determinación con el carácter de "Norma" implica, según el Artículo 2, que "vinculan directamente a las administraciones públicas, tanto en sus objetivos como en los instrumentos a aplicar, para los cuales se establecen criterios, plazos y orientaciones específicas para su aplicación".

En relación con el contenido de las determinaciones relativas al Modelo de Ciudad destacamos las siguientes, dada su significativa incidencia en el planeamiento urbanístico y subregional:

1. El Plan considera necesario la defensa de un sistema y un modelo de ciudad en su conjunto de acuerdo a la tradición mediterránea, como depositarias activas de nuestra cultura en toda su diversidad.
2. De acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y suelo. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes,

y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.

3. El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.
4. Para el caso de los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de la ciudad preexistente.
5. Como norma y con criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía los siguientes:

- a. La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida por dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. Con carácter general no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.

Esta regulación ha sido matizada tras la aprobación del Decreto 11/2.008 al eliminar del cómputo de crecimiento superficial los suelos destinados a actividades productivas y modular el porcentaje de crecimiento poblacional en función de la población de referencia del Municipio. En cualquier caso, para la escala de El Puerto de Santa María los porcentajes a aplicar son los explicitados en el párrafo anterior.

- b. El grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior, dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención en la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos.
- c. La no alteración del modelo de asentamiento, resultando excepcional los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos.
- d. Un desarrollo urbanístico eficiente que permita adecuar el ritmo de crecimiento a la efectiva implantación de las dotaciones y equipamientos básicos (educativos, sanitarios, asistenciales, deportivos, culturales), los sistemas generales de espacios libres y el transporte público.
- e. La disponibilidad y suficiencia de los recursos hídricos y energéticos adecuados a las previsiones del desarrollo urbanístico establecido.

En el supuesto de existencia de planes de ordenación del territorio de ámbito subregional en vigor, los referidos criterios se enmarcarán en las determinaciones y contenidos de estos.

Junto a la Norma 45, dada la especificidad turística del parte del territorio portuense, tendrá una incidencia notable la reglamentación que efectúa el POTA sobre la ordenación del espacio turístico en el apartado 3 de a Norma 53, estableciendo los siguientes criterios básicos a desarrollar por el planeamiento urbanístico y territorial:

1. Dar prioridad a la integración de las nuevas ofertas turísticas en los núcleos urbanos existentes, evitando los procesos de expansión desligados del sistema urbano preexistente.
2. Establecer medidas de reconversión y recualificación de las áreas turísticas existentes, dirigidas a lograr mayores niveles de diversificación de usos y una mejora sustancial de las condiciones urbanas y ambientales de estos espacios.
3. Favorecer en las áreas turísticas modelos de desarrollo menos consuntivos de suelo y de mayor valor añadido (establecimientos reglados de oferta turística) frente a modelos basados en la promoción inmobiliaria y la oferta de segundas residencias.
4. Proteger y conservar estrictamente los espacios naturales, los elementos patrimoniales y los valores paisajísticos frente a los procesos de expansión turística.
5. Proteger y regular la utilización del dominio público marítimo-terrestre y sus zonas de servidumbre e influencia de acuerdo con la legislación de costas.
6. Compatibilizar el desarrollo turístico con el mantenimiento de actividades primarias del territorio como la agricultura o la pesca.
7. Dimensionar la oferta y el uso del espacio turístico atendiendo a la capacidad de carga de los territorios y a las posibilidades reales de acceso a recursos naturales escasos, particularmente hídricos.
8. Considerar las instalaciones turísticas singulares destinados al ocio, deporte y espacios libres (campos de golf, parques temáticos) desde su propio valor añadido en cuanto que instalaciones especializadas de altas prestaciones y servicios, y con total independencia de las promociones inmobiliarias asociadas.

La incidencia de la aplicación de la regulación expuesta en los párrafos anteriores en la instrumentación del modelo territorial a prever en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María permite desarrollar tres grandes escenarios de reflexión: la aplicación del concepto de compacidad urbana a la realidad de El Puerto de Santa María, la cuantificación de la dimensión del crecimiento propuesto y la repercusión de las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio del Centro Regional de Bahía de Cádiz y, por último cuestiones relativas a la aplicación de los principios de ordenación del espacio turístico en el desarrollo de las propuestas de reequipamiento del suelo de urbano de la Costa Oeste y las directrices a desarrollar en los crecimientos que se hayan de proponer:

- a. En primer lugar resulta conveniente elaborar una reflexión sobre la aplicación del principio de compacidad urbana, dado que una interpretación incorrecta de éste puede tener efectos no deseados en los modelos territoriales a establecer en la planificación urbanística. La compacidad es un atributo de "urbanidad" cargado de mayor complejidad y sutileza que su mera e inmediata identificación formalista con la ciudad histórica o con la alta densidad urbana. Las referencias a la ciudad mediterránea y tradicional tienen más que ver con la "intangibilidad" de un estilo de vida, con una forma de usar y apropiarse de la ciudad que con la "tangibilidad" de sus características morfológicas. Entender que cualquier propuesta de nuevo crecimiento urbano ha de recuperar las constantes escénicas de la ciudad tradicional supone un ejercicio de simplificación que, además de

dilapidar todas las reflexiones que sobre la ciudad y el paisaje se han producido desde principios del siglo XX hasta nuestros días, revela una confusión conceptual importante que, en ocasiones, puede desembocar en propuestas enormemente insensibles con la caracterización del territorio sobre el que se interviene, promoviendo, inconscientemente- utilizando una analogía arquitectónica- "pastiches urbanísticos" aderezados por una estética pretendidamente tradicional que, sin embargo, resulta enormemente agresiva con los valores urbanos en cuya revalorización trata de justificarse.

Por otra parte, la simple atribución de unos parámetros de densidad y edificabilidad global a un determinado fragmento urbano tampoco garantiza la configuración de un modelo de ciudad presidido por los principios de la compactidad. Para algunas reflexiones urbanísticas de última generación solamente aquellas propuestas que alcancen, al menos, las 45-50 viviendas/Hectárea están en el camino correcto hacia la ciudad compacta, defenestrando, apriorísticamente, cualquier planteamiento de densidades menores tachándolas de dilapidadoras de recursos naturales y consumidoras incontenibles de suelo.

Traduciendo esta reflexión a los mecanismos de la instrumentación urbanística, esta defensa a ultranza de la media-alta densidad entiende que "siempre" será preferible promover menos consumo de suelo urbanizable atribuyéndole mayor densidad y mantener la condición de suelo rústico en el resto del ámbito territorial sin reparar en la dinámica de progresiva marginalidad que puede afectar a un suelo que se encuentra, no pocas veces, en situación agonizante ante la presión del espacio urbano- por su inmediatez a éste o por su condición de ínsula intersticial de tamaño insuficiente- por lo que está totalmente condenado al abandono primero y a la fagocitación- espontánea, marginal e irregular- por el espacio urbano después.

De nada vale, pues, la inserción de fragmentos urbanos de calidad si el entorno territorial se constituye en campo abonado para el florecimiento de todo tipo de construcciones residenciales, infraestructuras y actividades productivas pseudourbanas sin control.

Por ello, esta solución, que puede ser válida en determinadas circunstancias, no debe constituirse en una "fórmula mágica" que garantiza la obtención del modelo de ciudad escenificado en el POTA. Presenta problemas que, seguramente, radican en la adopción de criterios exclusivamente "cuantitativos" para la valoración de la compactidad del modelo, obviando aspectos "cualitativos" tan determinantes como la manera de ocupar el territorio (y no sólo cuanto se ocupa), la proporcionalidad existente entre el espacio edificado y el espacio libre o la calidad ambiental y paisajística del modelo urbano resultante.

Para apoyar esta aseveración vamos a transcribir una reflexión del socioecólogo catalán Ramón Folch, uno de los estandartes del Proyecto Sostenibilista de la ciudad contemporánea:

Planificar debe convertirse en un acto proyectivo territorial transido de prudencia. Se trata de meterse en la matriz en lugar de ignorarla. Es una actitud más humilde y más sensata, y justamente por ello más creativa. Pero no necesariamente compartida. Así, hay algunas personas que equiparan respeto con intangibilidad completa y preferirían contraponer a cualquier opción transformadora el cese de este tipo de actuaciones sobre el territorio. Así se podría defender que ante la elevada densidad demográfica de determinados ámbitos los escasos espacios libres existentes se destinen a seguir siendo lo que eran. Sin embargo ello topa con dos graves inconvenientes. En primer lugar que este espacio libre ya no es lo que era porque su productividad agrológica ha ido cambiando al ritmo de las mutaciones socioeconómicas. En segundo lugar que la dinámica urbana tiene otras expectativas porque precisa de suelo urbanizable a la vista de sus legítimas opciones sociales. La más que lógica y defendible permanencia del escaso espacio libre, pues, cede ante otras emergencias.

Pero ceder no equivale a rendirse incondicionalmente. Hay valores a proteger en este espacio libre. Construirlo mediante edificación únicamente donde y como resulte conveniente y también

mediante la reorganización paisajística del resto, se revela como una opción territorial avanzada e inteligente acorde con una visión sistémica de las cosas.

Es decir, la adopción de fórmulas de crecimiento urbano que incorporan un importante volumen de suelo con atribución de densidades medias-bajas no debe implicar, sistemáticamente, el fomento de la dispersión urbana ni los modelos urbanos resultantes tienen que, forzosamente, ser más insostenibles que otros que garanticen el mismo techo residencial en un volumen de suelo significativamente menor. En ocasiones, la acertada combinación de bajas densidades brutas con modelos de ordenación que promuevan una elevada concentración de la edificación (altas densidades netas) al objeto de liberar una importante cantidad de suelo con destino a espacio libre, da lugar a modelos de ciudad ambientalmente equilibrados al tiempo que recupera, reinterpretándolos, los principios de continuidad, articulación, permeabilidad, proximidad funcional y cohesión social que son los que realmente definen y categorizan una ciudad dotada de la dosis demandadas de compacidad.

Seguramente el volumen de "espacio no edificado" que se obtiene en ambas soluciones sea similar. Sin embargo, existe un matiz diferenciador de enorme repercusión en la cualificación ambiental y paisajística del modelo urbano: en la segunda de las opciones expuestas- la que fomenta el establecimiento de una densidad inteligente- la consolidación como espacio libre del suelo a preservar pasa por su integración en el proceso urbanizador. Estamos ante el caso de una "preservación activa" al entender que si el espacio que se pretende mantener libre se segrega de la urbanización, manteniendo su condición de suelo no urbanizable, se convierte rápidamente en marginal.

Ello implica incorporar, con carácter protagonista, en el proyecto de la ciudad compacta al sistema ambiental como elemento que da forma, legibilidad y comprensibilidad al territorio. El sistema ambiental constituye la raíz etimológica del territorio. El vacío fija la forma del lugar y permite desvelar "el paisaje oculto" esa especie de "síntesis entre geografía y antropología" en la que se sustenta la identidad del territorio. El espacio libre es el espacio lleno de espacio, o sea, el espacio propiamente dicho. El espacio libre viene a ser la matriz aflorante. Utilizando el símil de un texto impreso sobre una página blanca, el espacio libre es el fondo blanco que, en definitiva, es lo que permite ver el negro de las letras (el espacio edificado).

Compacidad, en resumen, no significa obligatoriamente la cercanía física de lo edificado que garantiza la alta densidad urbana. La compacidad no está asegurada por la mera continuidad de la edificación. Tiene más que ver con el discernimiento de la "distancia justa" a través de la instrumentación de una prudente estrategia de ocupación del territorio por la edificación, con la continuidad del sentido de lo urbano que aporta una sabia utilización de los elementos de urbanización adecuados y con la capacidad de apropiación y entendimiento del espacio resultante por parte de los habitantes permanentes o los usuarios ocasionales.

En aplicación de estos principios un hiato ambiental, un vacío natural, un área que se incorpora al proceso urbanizador manteniendo íntegros sus valores forestales puede ser un elemento que aporta mucha más carga de significado al espacio urbano que el resultante del simple encadenamiento de edificación y viario, en el que se inserta ocasionalmente algún espacio abierto, característico de la ciudad de la alta densidad que utiliza como únicos recursos compositivos la calle, la edificación alineada a vial y la manzana como elemento conformador de la trama resultante.

En conclusión, para promover la compacidad urbana en El Puerto de Santa María es mucho más eficaz incidir en:

- La diversificación funcional de los nuevos crecimientos evitando monofuncionalismos (sean de carácter residencial o turístico).

- Favorecer la creación de centralidades urbanas periféricas que equilibren el peso específico del área central de la ciudad.
- Promover la proximidad de las dotaciones y servicios a los ciudadanos de la periferia mitigando los desequilibrios territoriales existentes.
- Revertir el protagonismo de la vivienda unifamiliar que, además de despersonalizar el espacio urbano resultante y fomentar la dispersión, encuentra en el automóvil privado un aliado leal e insustituible.
- Adoptar nuevos parámetros y criterios de urbanización para los espacios libres ajustados a las condiciones paisajísticas, edáficas y de vegetación autóctona de la zona.
- Promover el mantenimiento de áreas forestales preexistentes integrándolas en el proceso urbanizador a partir de un empleo inteligente de la densidad urbana propuesta.
- Desarrollar modelos urbanos incentivadores de los desplazamientos a pie o en bicicleta como un argumento que, además incidir en la reducción de los consumos energéticos, favorece la capacidad de apropiación de la ciudad por parte de sus habitantes.
- Fomentar la instrumentación de una política decidida a favor del transporte público.

Con ello se estarán recuperando los verdaderos "valores intangibles" de la ciudad compacta mediterránea sin necesidad de acudir a mimetismos formalistas de corte historicista que nada aportan y a atribuciones de densidad que hayan de superar obligatoriamente los umbrales mínimos establecidos por determinadas tendencias de última generación que han tenido una gran aceptación en no pocos órganos de las administraciones con competencias en materia de ordenación del territorio y el urbanismo.

- b. En relación con las capacidades de crecimiento que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía otorga, en aplicación de los límites porcentuales superficiales y poblacionales establecidos, a El Puerto de Santa María, la reflexión debe centrarse en la identificación y caracterización de Áreas de Oportunidad Territorial (Las ZERPLAS antes descritas) que efectúa el Plan Subregional de la Bahía de Cádiz y si debe entenderse que, en virtud de su condición estratégica a nivel metropolitano, han de ser excluidas del cómputo del crecimiento urbano tanto en términos superficiales como poblacionales.

Para dilucidar esta problemática hemos acudido al análisis comparativo de otros instrumentos de planificación territorial de ámbito subregional que, como el de Bahía de Cádiz, han sido aprobados con anterioridad a la entrada en vigor del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía- dado que los aprobados posteriormente están, obligatoriamente, adaptados a sus determinaciones y no presentan dudas interpretativas acerca de estas cuestiones- al objeto de establecer las oportunas conclusiones y desarrollar una estrategia interpretativa análoga.

Pues bien, centrándonos en el Plan de Ordenación de Territorio Subregional de la Costa del Sol Occidental - aprobado, como el de Bahía de Cádiz, con anterioridad a la entrada en vigor del POTA- encontramos que la identificación en el citado documento de las denominadas Áreas de Oportunidad y Áreas de Centralidad ha posibilitado su consideración, por la escala de la planificación urbanística (el Plan General de Ordenación Urbanística de Marbella, concretamente), como ámbitos territoriales de relevancia metropolitana y, por tanto, no computables a efectos de aplicación de los límites porcentuales regulados en la Norma 45 del POTA. El citado Plan General se encuentra aprobado inicialmente habiéndose emitido el Informe de Incidencia Territorial por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transporte (hoy de Vivienda y Ordenación del Territorio) con carácter favorable, por lo que se deduce que la interpretación efectuada por el Plan General sobre la implicación que, a efectos cuantitativos del modelo de crecimiento, presentan estas actuaciones ha sido correcta.

Las Áreas de Oportunidad se definen en el POT de la Costa del Sol Occidental como los suelos que debido a su posición estratégica deben ser entendidos como áreas de nuevas oportunidades territoriales para potenciar y cualificar el conjunto de la estructura territorial. Se prevé la ubicación en los mismos de equipamientos y actividades económicas de interés supramunicipal, acordes con la escala de la conurbación de la Costa del Sol que contribuyan a diversificar la estructura urbana y a convertirse en los puntos referenciales del espacio urbano.

Las directrices de crecimiento de las Áreas de Oportunidad aparecen reguladas en el artículo 41 de la Normativa del POT de la Costa del Sol Occidental, el cual establece:

1. Las Áreas de Oportunidad tienen por objeto la localización de equipamientos y actividades económicas que contribuyen a diversificar la estructura urbana.
2. La ordenación de cada Área de Oportunidad se realizará de acuerdo con las siguientes directrices:
 - a. Se establecerán reservas de suelo para dotaciones públicas, equipamientos privados y, con carácter preferente para a localización de los Equipamientos Territoriales contemplados en las correspondientes fichas incluidas en la Memoria de Ordenación.
 - b. Se garantizará su articulación con el espacio urbano circundante, de manera que contribuya a mejorar la accesibilidad de la zona.
 - c. En la ordenación de uso que se establezca para cada área se destinará al menos a usos dotacionales los especificados en las correspondientes fichas de equipamientos territoriales.

Por su parte las Áreas de Centralidad se definen como áreas ubicadas en los entornos de las Estaciones del Ferrocarril proyectadas. La importancia estratégica de estos suelos radica en la posibilidad de aprovechar las "nuevas centralidades" que el ferrocarril puede inducir en estas áreas. Se trata de suelos que constituirán los más importantes nodos referenciales de la conurbación territorial de la Costa del Sol, no sólo como centros del transporte público sino también como áreas de la actividad urbana y lugares centrales en esta escala territorial.

Las Áreas de Centralidad, en contra del tratamiento específico de las Áreas de Oportunidad, no se encuentran identificadas en Fichas individualizadas dentro de la Memoria de Ordenación. La única referencia a ellas se realiza a través de una localización "aproximada" en los planos de ordenación del POT. Esta ausencia de una concreción gráfica y documental específica, no debe ser interpretada como "indefinición" sino, más bien, como la voluntad de otorgar, desde el planeamiento territorial, una "vocación urbanística singular" a determinados entornos urbanos cuya concreción territorial el Plan de Ordenación del Territorio traslada al planeamiento municipal entendiendo que se trata de la escala de reflexión más adecuada para, en función de la situación urbanística y capacidad de intervención que presenten los suelos adyacentes a las Estaciones, diseñar una instrumentación que cumplimente los objetivos estratégicos de ordenación establecidos para estas áreas.

Como podemos observar la definición de la vocación, funcionalidad, y capacidad de estructuración metropolitanas de estas áreas y su regulación normativa son muy similares a la efectuada por el POTBC para las Zonas de Especial Reserva para la Localización de Actividades (ZERPLA). Por lo que, por analogía con el POT de la Costa del Sol Occidental, debe entenderse que tanto la ZERPLA-1 "San José - El Madrugador" como, especialmente, la ZERPLA-2 "Cantarranas"- dado su reconocimiento expreso como actuación de interés supramunicipal- no han de integrarse en el cómputo del crecimiento urbano a efectos de cumplimiento de la Norma 45 del POT, siempre y cuando la instrumentación urbanística establecida en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María no altere el carácter y funcionalidad asignado

para estas áreas en el instrumento de planificación territorial, desarrollando las determinaciones y directrices establecidas en las correspondientes Fichas de Actuación.

Esta cuestión es absolutamente determinante porque, como veremos, el Documento de Aprobación Provisional I incurre en un incumplimiento flagrante del POTBC al modificar sustancialmente la vocación urbanística de ambas actuaciones. En realidad, no se ha encontrado ninguna referencia expresa en el documento que trate de justificar la adecuación de sus determinaciones a las normas, directrices y recomendaciones del POTBC, más allá de las relativas a las actuaciones en materia de red viaria y ferroviaria.

- c. Por último avanzar algunas reflexiones sobre la contextualización, en el territorio de El Puerto de Santa María, de los criterios y objetivos de ordenación del espacio turístico regulados en la Norma 53 del POTA:
1. La ZERPLA-2 "Cantarranas" representa la principal apuesta por el desarrollo de nuevas ofertas turísticas en El Puerto de Santa María. Su localización en relación con arterias viarias de condición estructurante y su posición adyacente a la ciudad consolidada garantizan su integración en el modelo de ciudad resultante.
 2. El principio de la reconversión y recualificación de las áreas turísticas existentes debe aplicarse, fundamentalmente, en el sector urbano de la Costa Oeste. Por ello habrá que fomentar operaciones de reequipamiento y permeabilización del espacio con la finalidad de garantizar un adecuado acceso público al litoral. Asimismo, sería conveniente aprovechar la existencia de vacíos urbanos localizados en el borde de la antigua carretera de Rota para promover la inserción de ofertas de alojamiento turístico reglado y de actividades lúdicas y comerciales.
 3. El fomento de modelos menos consultivos de suelo debe matizarse en virtud a la argumentación expuesta en párrafos anteriores en relación con el concepto de compacidad urbana. Máxime ante la existencia de importantes ínsulas de valor forestal en el interior del ámbito de la ZERPLA-2 que se ven sometidas a un acoso importante por los procesos de parcelación irregular adyacentes. En estas circunstancias se entiende que, siempre que la capacidad de carga del territorio lo admita, las condiciones ambientales sean adecuadas a la promoción de desarrollos urbanos y se garantice la combinación de bajas densidades globales con altas densidades netas-promoviendo con ello la liberación de espacio libre-, su integración en el proceso urbanizador formando parte del suelo urbanizable es una solución paisajística y ambientalmente más idónea que proponer su mantenimiento en el suelo no urbanizable, aun cuando ello produzca un teórico mayor consumo de suelo.
 4. Por último, la determinación del POTA que impone la desvinculación de las ofertas deportivas de altas prestaciones (Campo de Golf) de las promociones inmobiliarias asociadas, obligará a idear alternativas a la instrumentación prevista en la operación del Campo de Golf de Viña Rango. Entre las medidas que habrá que arbitrar, destacan:
 - Establecer una nueva sectorización que permita el desarrollo diferenciado de la infraestructura turística.
 - Proponer un mayor protagonismo de la oferta hotelera y la terciario-comercial complementaria vinculándolas al desarrollo del Campo de Golf para introducir mayor valor añadido a la actuación, lo cual no significa que deba desaparecer el producto residencial sino que podría relocalizarse en posiciones más cercanas al Sistema General de Recinto Ferial al objeto de configurar un área de centralidad periférica de primer nivel, presentando fachada a la carretera de Sanlúcar, que ayude a revertir los desequilibrios funcionales existentes en El Puerto de Santa María.

1.3. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE LAS PARCELACIONES IRREGULARES.

La problemática provocada por el surgimiento de parcelaciones y asentamientos irregulares en el suelo no urbanizable presenta, en El Puerto de Santa María, una cierta dimensión histórica si bien, en los últimos años, se ha producido una aceleración incontenible que ha llevado a este proceso de "bulimia territorial" a adquirir una escala y complejidad que repercute dramáticamente sobre su realidad territorial. Es tal el volumen de suelo afectado (3.767.546 m² según el documento de Aprobación Provisional; es decir un 17,4% de la totalidad del suelo urbano y un 75% del suelo urbano no consolidado) y el número de viviendas implicadas (4.289) que el problema adquiere una dimensión social ante la que la solución más lógica y razonable pasa por la integración- siempre que no existan consideraciones incuestionables de carácter medioambiental y de lógica territorial que lo impidan- de estas áreas en el proceso urbanizador con la finalidad de posibilitar su regularización, lo cual introduce una enorme hipoteca para la adopción de un modelo de ciudad adecuadamente planificado y dotado de orden, estructura y sentido común.



Vista de las parcelaciones irregulares que han invadido la periferia noroccidental de El Puerto de Santa María. La escala y dimensión alcanzada por este proceso hipoteca de manera considerable la capacidad del PGOU para diseñar un modelo de ciudad funcionalmente equilibrado y espacialmente articulado.

Queramos o no, el obligado reconocimiento de esta realidad aboca a que El Puerto de Santa María "nunca sea lo que pudo haber sido". El geógrafo catalán Oriol Nel-Lo afirma, en relación con la procedencia y oportunidad de la planificación urbanística y territorial que "puede que no podamos saber lo que la ciudad será, pero podemos proyectar lo que queremos que sea". Pues bien, en este caso, ha quedado sensiblemente cercenada la capacidad de proyectar un futuro urbanístico colectivo que desarrolle las verdaderas potencialidades que presenta una ciudad como El Puerto de Santa María. Éstas, nos guste o no, han quedado fuertemente mermadas.

Así, entre las cuestiones básicas que no van a quedar resueltas con la solvencia y efectividad que habría sido posible y deseable caso de no existir esta problemática, podemos destacar:

- Las limitaciones que esta realidad provoca en la proyectación de una red viaria que garantice con plenitud una accesibilidad racional e intermodal y permita la articulación entre las diferentes piezas y áreas que componen el hecho urbano. Con total seguridad cualquier viario a proyectar con

voluntad de articulación territorial va a toparse con esta realidad y tendrá que buscarse, en el mejor de los casos, "rutas alternativas" que mermarán ostensiblemente su carácter y funcionalidad.

- La consecución de una ciudad dotada de los principios de compacidad urbana y diversificación funcional que serían alcanzables en otras circunstancias, dada la dispersión territorial descualificada y deficitaria que ha provocado la proliferación de estos asentamientos.
- La dificultad de aplicar plenamente el principio de "proximidad funcional" como factor básico para el desarrollo de políticas de movilidad sostenible, dada la monofuncionalidad que presentan estas áreas, absolutamente cautivas de otras zonas de la ciudad.
- La adopción de principios de sostenibilidad territorial basados en el equilibrio en el consumo de suelo. En El Puerto de Santa María el problema se centra, más que en el suelo por consumir, en el que ya ha sido consumido por estos asentamientos usurpando, en no pocos casos, valores naturales preexistentes que, en otras circunstancias, podrían haber sido preservados.
- El desarrollo una oferta dotacional y de espacios libres con elevados índices de calidad ambiental y paisajística. A lo sumo se podrán proyectar acciones que, mejorando la situación deficitaria actual, permitan alcanzar unos niveles aceptables.
- La capacidad para desarrollar una oferta turística de excelencia que permita situar a El Puerto de Santa María como destino preferencial en la región andaluza y posibilite activar un segmento de actividad económica de gran competitividad en el que se centran muchas de las expectativas de dinamización de la ciudad.

En base estas consideraciones podemos concluir que más que un proyecto de ciudad en el que toda la ciudadanía se vea reconocida, hay que asumir que el modelo que finalmente resulte de la Revisión del Plan General será el inducido por los Desarrollos Sin Planeamiento, los cuales van a condicionar la práctica totalidad de las decisiones estructurales que haya que adoptar, otorgándole una dimensión básicamente "reparadora" al documento. Ante esta situación, las Administraciones (Municipal y Autonómica) y los ciudadanos portuenses deben concienciarse de la imperiosa necesidad que existe para evitar la perpetuación de estos procesos que, a la postre, no solamente no aportan nada positivo a la ciudad sino que dificultan el desarrollo de sus opciones de futuro.

1.4. LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE NUEVAS INICIATIVAS DE GRAN REPERCUSIÓN EN EL MODELO TERRITORIAL.

Las Nuevas Iniciativas presentes en las reflexiones urbanísticas de la ciudad que han de jugar un papel relevante en la definición del nuevo modelo urbano-territorial son: El Polígono Industrial Salinas de Levante, la operación del Campo de Golf de la Carretera de Sanlúcar y el recientemente Aprobado Inicialmente Plan Especial del Puerto Comercial de El Puerto de Santa María.

- I. **En relación con el Polígono Industrial de Salinas de Levante** poco queda por decir toda vez que se trata de una actuación singular destinada a Actividades Económicas (1,6 millones de metros cuadrados aproximadamente) que ha culminado sus obras de urbanización presentando, no obstante, un escasísimo nivel de consolidación edificatoria. El impulso a la definitiva colmatación del Polígono y a la implantación de nuevas empresas ha de constituirse en un objetivo preferencial a corto plazo antes que centrarse en la búsqueda de nuevos escenarios territoriales donde promover el desarrollo de nuevas ofertas productivas y terciario-comerciales que podrían generar una sobreoferta que desincentive la demanda. Su localización adyacente con el área de Oportunidad Metropolitana de El Madrugador, la ejecución del enlace entre la Variante de Los Puertos y la Variante de Rota y el nuevo acceso al Puerto Comercial optimizan su renta de posición constituyéndose en una de las ofertas de suelo productivo de mayor interés en el marco territorial de la Bahía de Cádiz.



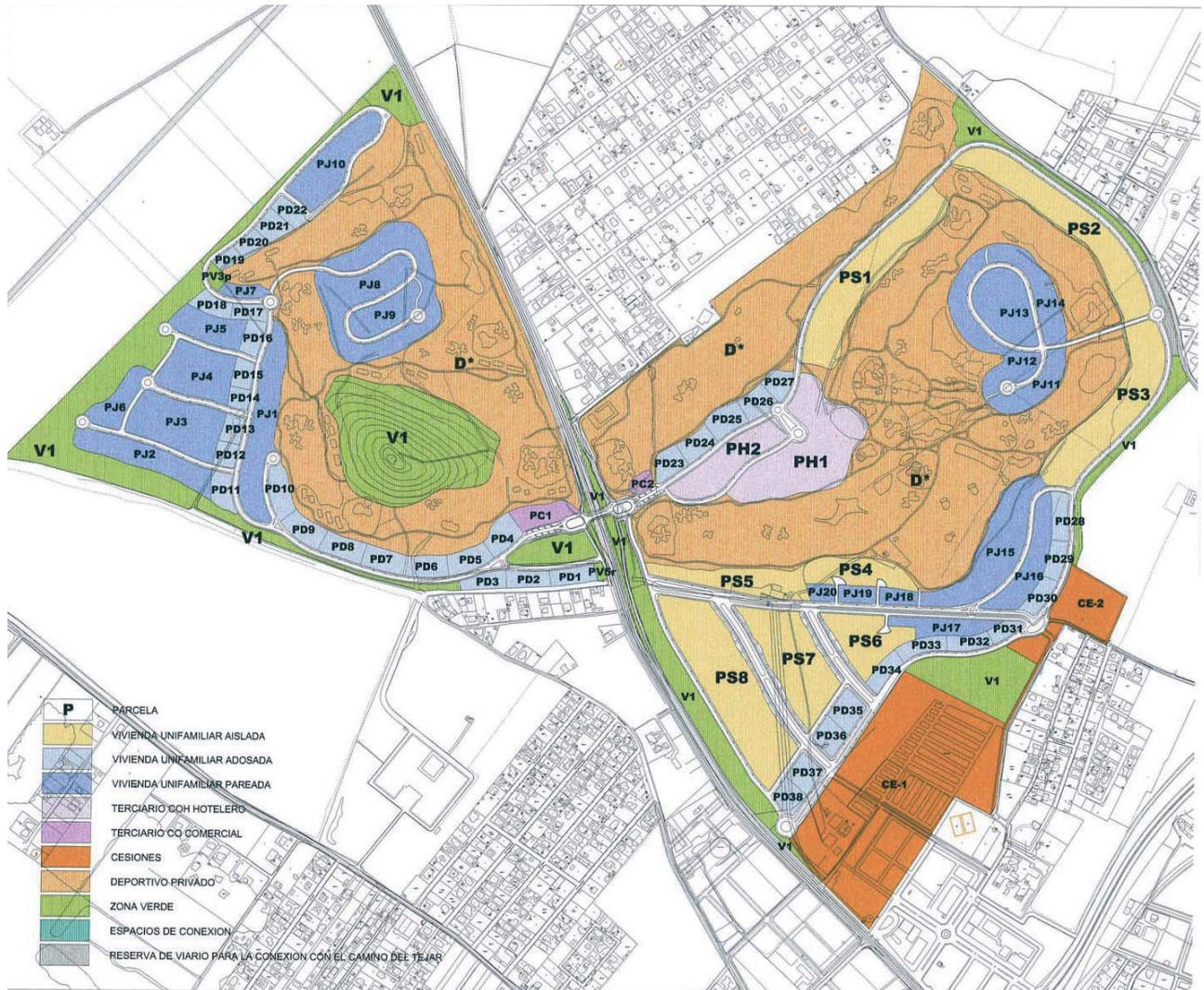
Polígono de las Salinas de Levante. Actuación estratégica para el desarrollo de funciones productivas en El Puerto de Santa María.

2. **La actuación urbanística del Campo de Golf de la carretera de Sanlúcar** proviene de una Innovación del Plan General del 92 que planteaba la reclasificación de 1.546.522 m² con la finalidad de dar cobertura urbanística a una operación cuyos parámetros más significativos son:

Superficie Total.	1.546.522 m ² .
Uso característico.	Residencial/Deportivo.
Edificabilidad.	0.074 m ² /m ² (107.500 m ²).
Edificabilidad residencial.	85.996 m ² (700 viviendas).
Edificabilidad hotelera.	16.868 m ² .
Deportivo-privado.	2.500 m ² .
Comercial.	2.137,80 m ² .

Reservas dotacionales y de espacios libres:

Espacios libres.	144.652.
Educativo.	8.400 m ² .
SIPS.	4.200 m ² .
Parque Deportivo.	4.200 m ² .
Aparcamientos.	1.075 plazas.
Sistema General de Equipamientos.	100.000 m ² .



Ordenación pormenorizada de la actuación del Golf Viña Rango incorporada en el documento de Aprobación Provisional de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María.

Esta Innovación se encuentra inmersa en un complejo proceso judicial aún abierto, toda vez que la sentencia del TSJA que, declara nula la Aprobación Definitiva, se encuentra recurrida. En cualquier caso, el Documento de la Revisión aprobado provisionalmente la contempla otorgándole la clasificación de suelo urbanizable ordenado (SUR-OR-2 Golf Viña Rango) asumiendo íntegramente la ordenación pormenorizada planteada por la propiedad de los terrenos. Esta actitud descendiente de la Revisión del Plan General con los planteamientos iniciales de la actuación queda refrendada en la propia Memoria de Ordenación cuando le confiere el carácter de "condicionante del modelo de ciudad" al mismo nivel que las grandes infraestructuras viarias existentes en el término municipal o los desarrollos sin planeamiento. Pero las arterias viarias y los asentamientos irregulares son realidades existentes que hay que aceptar y, por ello, se constituyen en materiales con los que habrá que trabajar para construir un modelo de ciudad que los integre de manera sensata y razonable.

Sin embargo la situación de la actuación del Campo de Golf (la clasificación de suelo urbanizable que posibilitaría su desarrollo y ejecución se encuentra aún pendiente de sentencia firme) no obliga a aceptar como hecho consumado las cuestiones relativas a su ordenación pormenorizada. Es decir, no es la Revisión del Plan General la que ha de verse condicionada e hipotecada por esta actuación sino que, más bien al contrario, debe valorar la posibilidad de establecer las medidas correctoras precisas para promover un replanteamiento de los criterios y objetivos de ordenación de la actuación que permita su integración en el modelo territorial- revirtiendo su carácter autónomo y autista hacia el entorno- asumiendo el papel estelar que, para la revitalización turística del Municipio, está llamada a representar. Es más, la aceptación de estas nuevas

condiciones, induciría a valorar positivamente la Aprobación Definitiva de la Innovación del PGOU, toda vez que posibilitaría el adelanto temporal en el desarrollo de una actuación vital para el cumplimiento de las expectativas de futuro de El Puerto de Santa María.

Además no podemos obviar que el nuevo escenario de la planificación territorial con incidencia en el territorio de El Puerto de San María (Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz y Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía) incide de lleno en la operación urbanística, por lo que sería conveniente adaptarse a sus determinaciones, directrices y recomendaciones. La conveniencia de esta adaptación no hay que entenderla, exclusivamente, como una obligación legal y de jerarquía normativa sino, especialmente, como una oportunidad para fortalecer la dimensión metropolitana de El Puerto de Santa María y mejorar su competitividad en el escenario territorial de la Bahía de Cádiz, en la medida que la transformación que ha de operar en la actuación en cumplimiento de las finalidades, criterios y objetivos establecidos por la planificación territorial aportará valor añadido al modelo de ciudad

Los aspectos más relevantes sobre los que, entendemos, debería gravitar el replanteamiento de la actuación del Campo de Golf de Viña Rango son:

- a. El ámbito se encuentra incluido, sólo en parte, en la delimitación que el POTBC realiza de la ZERPLA-2. Esta cuestión entendemos puede ser subsanada. El carácter de directriz con el que se encuentra regulada la ZERPLA-2 (artículo 36.2) vincula al planeamiento urbanístico en cuanto a los fines perseguidos por lo que se podría plantear su redelimitación al objeto de abarcar la actuación completa del Campo de Golf, a condición que esta alteración no afecte al carácter y funcionalidad asignados por el instrumento de planificación territorial a la ZERPLA. De ahí que resulte absolutamente imprescindible orientar los parámetros urbanísticos de la actuación hacia el desarrollo de una infraestructura turística de máximo nivel de calidad ambiental y excelencia funcional lo cual comporta valorar las siguientes alternativas a los objetivos actualmente planteados:
 - El uso característico de la operación ha de ser, incuestionablemente, el turístico. En todo caso resulta incomprensible que el documento de Aprobación Provisional I de la Revisión del PGOU emplee el uso turístico, exclusivamente, en la caracterización del uso dominante de las parcelaciones irregulares (DSP). Si esta decisión es denotativa de la consideración que, de las actividades turísticas, tiene la Aprobación Provisional se entiende la ausencia de medidas efectivas en la ordenación propuesta para impulsar la materialización de estas funciones y el caso omiso que hace de las directrices sobre compatibilización de usos que establece el POTBC en la ZERPLA-2.
 - Las reservas locales para dotaciones y espacios libres deben adaptarse a la regulación que, para el uso característico turístico, establece el Artículo 17 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Ello implica, al menos, triplicar el volumen de cesiones (especialmente las destinadas a espacios libres locales) planteadas en la ficha de la Aprobación Provisional I y refrendada en la ordenación pormenorizada que incorpora el documento. Lógicamente este incremento dotacional, por si solo, va a obligar a modificar sustancialmente la ordenación detallada del ámbito.
 - La apuesta por la oferta reglada de alojamiento turístico ha de ser mucho más contundente, alcanzando un volumen de techo edificable entre 40.000 y 50.000 m² (de 1.000 a 1.400 plazas). Además su localización ha de vincularse al Campo de Golf, infraestructura deportiva que actúa de principal reclamo para la materialización de una oferta alojativa de estas características. Hotel y Golf conforman un binomio indisoluble que, al retroalimentarse, potencian el desarrollo de un producto turístico de altísimas prestaciones que incide en la desestacionalización y reduce la presión sobre el litoral al mitigar el dominio del segmento de sol y playa (ejemplos existentes en el entorno territorial como Novo Sancti Petri en Chiclana avalan esta reflexión).

- Igualmente la oferta comercial propuesta resulta excesivamente reducida. Debe ser sustancialmente ampliada hasta valores cercanos al 15% de la edificabilidad total el ámbito.
- b. La ordenación del Campo de Golf Viña Rango debe contribuir a la construcción de un crecimiento urbano equilibrado, sensato y racional dotando de la imprescindible continuidad al sistema de espacios públicos a proyectar con la finalidad de asegurar su correcta articulación con el entorno territorial. Ello obliga a modificar los parámetros de diseño de la red viaria interna del ámbito que está concebida, precisamente, para lo contrario: evitar a toda costa el contacto con los suelos colindantes impidiendo la continuidad de determinados ejes viarios que pueden llegar a asumir una condición estructurante en el crecimiento urbano a prever en la periferia noroccidental de El Puerto de Santa María. Al tiempo, hay que apostar por la construcción de una red de espacios libres continua y accesible generando secuencias ambientales significativas que resuelvan la articulación con los suelos adyacentes y finalmente, desarrollar una estrategia de localización de las piezas dotacionales que refuerce el carácter singular de determinados puntos de la ordenación y, al tiempo, coadyuve a mitigar las carencias dotacionales de asentamientos irregulares que se desarrollan en el entorno inmediato.
 - c. La singularidad y capacidad estructurante de una operación de estas características debe ser aprovechada para reconducir los criterios de diseño tradicionales que se emplean en la transformación de grandes arterias viarias, como es el caso de la carretera de Sanlúcar, de manera que su reconfiguración no se reduzca exclusivamente al incremento de su capacidad circulatoria (desdoblamiento) sino, especialmente, a incrementar la capacidad ambiental de la arteria mediante plataformas peatonales de sección generosa, ciclovías y, en función de la estrategia de transporte público a desarrollar en la Revisión, plataformas reservadas para el mismo. Al tiempo, en atención al nuevo carácter de arteria urbana que, ineludiblemente, va a asumir este tramo de la carretera a corto plazo, se deberían modificar los parámetros de diseño del enlace propuesto, adoptando configuraciones más conciliadoras con los suelos adyacentes que permitan una mejor integración de ambas márgenes.
 - d. Por último hay que referirse a la regulación establecida en el Plan de Ordenación del Territorio en el apartado 3. h) de la Norma 53 donde se propone la desvinculación espacial de las promociones inmobiliarias asociadas a infraestructuras turísticas de altas prestaciones como el Campo de Gol de Viña Rango. El cumplimiento de esta determinación ha de provocar una profunda alteración en la ordenación pormenorizada incorporada en el documento de Aprobación Provisional I de la Revisión del Plan General que va a obligar no solamente a una completa relocalización de los usos residenciales sino, con total seguridad, a la adopción de nuevas ofertas tipológicas de vivienda plurifamiliar, al reducirse significativamente el suelo destinado a estas funciones. Ello no debe ser entendido como una merma de calidad. Al contrario. La inyección de cualificación ambiental que implica liberar los límites del Campo de Golf de las parcelas residenciales unido a la significativa ampliación de la reserva local de espacios libres va a suponer, si duda, un salto cualitativo notable en el espacio urbano resultante. Dado el carácter inamovible de la instalación deportiva (recordemos que se encuentra ejecutada y en funcionamiento) la única posibilidad que existe para relocalizar las viviendas son los suelos adyacentes a la ampliación del Recinto Ferial, lo cual proporciona nuevos argumentos e introduce nuevas pulsiones en la ordenación de este sector del crecimiento urbano de El Puerto favoreciendo la conformación de un Área de Centralidad Periférica de Primer Nivel.
3. **La última de las iniciativas a analizar de especial incidencia en el modelo de ciudad es, sin duda, la reordenación el espacio portuario propuesta en el Plan Especial del Puerto Comercial de El Puerto de Santa María,** recientemente aprobado inicialmente. El análisis y las reflexiones que vamos a realizar van a centrarse exclusivamente en aquellos aspectos que inciden en las relaciones Puerto-Ciudad cuestión ésta cuya histórica conflictividad se extiende a la mayor parte de recintos portuarios que presentan, como el caso de El Puerto de Santa María, una fuerte componente

urbana y una significativa presencia en la ciudad. Estas relaciones se contextualizan en cuatro ámbitos portuarios específicos: la margen derecha del Río Guadalete, el área de La Puntilla, el contacto entre el Puerto y la Playa de Valdelagrana y, finalmente el espacio exterior al recinto vallado en la margen izquierda:



Vista General de El Puerto Comercial de El Puerto de Santa María. Su íntima vinculación con la ciudad y su fuerte componente urbana hace que la instrumentación de las relaciones Puerto-Ciudad adquiera una dimensión relevante en la ordenación del espacio portuario.

- a. Para la margen derecha el Plan Especial plantea la conformación de un Paseo fluvial desde el puente de San Alejandro a la zona de la Puntilla permitiendo la introducción de aparcamientos dando, así, respuesta a una de las demandas más insistentemente reclamadas por la población portuense. La posibilidad de relocalizar los puntos de atraque existentes para el Catamarán y el Vapor se valora muy positivamente al liberar de hipotecas el debate sobre la definitiva posición de los cruces del Río que resuelvan la imprescindible conexión de ambas márgenes. En relación al tema de los aparcamientos entendemos que habría que evitar a toda costa su implantación en la ribera. Existen otras alternativas que resuelven eficazmente la dotación necesaria especialmente para estacionamientos de rotación. Para ello, como veremos a continuación, adquiere un protagonismo incuestionable el desarrollo de la operación destinada a Ocio y Esparcimiento en la margen izquierda y la ejecución inmediata del puente de Pescadería. En cualquier caso, la eliminación del estacionamiento actual que se desarrolla en superficie se constituye en una de las actuaciones más emblemáticas para la ciudad permitiendo recuperar para el ciudadano un espacio de enorme fuerza simbólica e íntimamente vinculado a la historia de El Puerto. Sin embargo la existencia de edificaciones con concesiones en vigor va a postergar, hasta su extinción, la posibilidad de acometer la ejecución del reciclaje de la ribera en toda su dimensión.
- b. En el extremo meridional de la margen derecha del Río Guadalete se ubican unos suelos actualmente destinados, en parte, a usos deportivos donde se implantan un conjunto de viviendas que han quedado excluidas definitivamente del ámbito portuario. El Plan Especial plantea desarrollar en esta área una oferta de Ocio y Esparcimiento que cuente con la implantación de un establecimiento hotelero. Sin ánimo de cerrar el debate y ante la ausencia de un posicionamiento más riguroso sobre esta cuestión, parece que la vocación

de estos suelos, caracterizados por la presencia de un área forestal de gran valor y, en terrenos adyacentes, de las Instalaciones Deportivas de La Puntilla, ha de ser preservar el área forestal ampliando la oferta de equipamientos de Rango Ciudad, reduciendo significativamente la edificabilidad destinada a uso hotelero y comercial.



Extremo Meridional de la margen derecha del Río Guadalete. Ámbito con una clara vocación para reforzar la oferta dotacional y de espacios libres de la ciudad. La implantación de ofertas terciario-comerciales ha de ser selectiva y de carácter complementario a la funcionalidad principal del área.

- c. La propuesta de desafectación del tramo final de la playa de Valdelagrana y la promoción de la prolongación del paseo marítimo hasta el espigón más próximo solo admite una valoración positiva por lo que supone de mejora espacial y de recuperación de estos espacios para usos públicos de la ciudad. Esta valoración debe hacerse extensible a todo el borde de contacto del ámbito portuario con Valdelagrana posibilitando implementar iniciativas de conexión entre la zona del Cuvillo y la Playa.
- d. El análisis de la ordenación establecida en el espacio portuario exterior al recinto vallado se centra en dos ámbitos concretos de enorme relevancia para el futuro de la ciudad:
 - En la zona del Estadio de Fútbol de El Cuvillo la Revisión del Plan General Aprobada Provisionalmente plantea un Área de Reforma Interior con la finalidad de desarrollar una oferta comercial importante (30.000 m² de techo edificable). El Plan Especial propone la desafectación de unos terrenos colindantes que, al pasar a tener carácter patrimonial, podrían quedar integrados en la actuación, cuyo objetivo principal es relocalizar las instalaciones deportivas y ejecutar un Nuevo Estadio Municipal. La primera pregunta que cabría hacerse es si una inversión de esta escala se justifica en la existencia de una necesidad real en la ciudad o si la estrategia responde a la mimetización de muchas otras iniciativas similares que, con mayor o menor fortuna, se están planteando en otras ciudades. En cualquier caso la idoneidad o no de una operación de estas características forma parte de las decisiones que en materia de política urbanística habrá de adoptar la nueva Corporación Municipal.



Área del Estadio Municipal de El Cuvillo. La modernización de la instalación deportiva debe ser compatible con la inserción de ofertas dotacionales de Rango Ciudad y actividades terciario-hoteleras.

Ahora bien, una cosa es el objetivo a conseguir (contar con un Estadio de Fútbol modernizado) y otra bien distinta entender que su consecución pasa, ineludiblemente, por trasladar las instalaciones y otorgar un aprovechamiento lucrativo de enorme rentabilidad en los suelos sobre los que actualmente se asientan, como fórmula de obtención de la necesaria financiación. Esta forma de proceder, por reiterada, se ha convertido en rutinaria. Frente a ello sería deseable reflexionar pausadamente sobre otras alternativas cuestionándose aspectos como: ¿Se ha valorado la posibilidad de remodelar y ampliar las actuales instalaciones? ¿No sería ésta una actitud económicamente más prudente y mucho más sostenible, al promover el reciclaje y reutilización de una instalación antes que su sustitución? ¿Aporta valor añadido al modelo de ciudad la implantación de una Gran Superficie como la que se está planteando en un sector urbano donde se desarrolla una importante oferta comercial? ¿No estaremos, inconscientemente, apostando por la "urbanalización" de un ámbito territorial de elevadísima renta de emplazamiento? ¿No se estará redundando en el desequilibrio funcional que presenta en la actualidad la ciudad y, de paso, desincentivando otras iniciativas cercanas (ámbito de actuación AAI en la margen izquierda del Guadalete que, a continuación, analizaremos) sobre las que existe un consenso generalizado acerca de su idoneidad y del valor añadido que incorporan?

La zona del Estadio se constituye en una pieza territorial de enorme importancia que debe actuar de rótula de articulación entre Valdelagrana y el área central de la ciudad (una vez quede conectada con la margen izquierda a través de los nuevos puentes y pasarelas) por lo que la intervención en este espacio representa una oportunidad incuestionable para poder dar una solución intermodal eficaz a esta articulación (tráfico rodado, recorridos peatonales, carriles-bici y la posibilidad de incorporar una plataforma reservada para transporte público en autobús). Del éxito de esta operación depende que se mantengan en estado de hibernación otras soluciones de conexión Valdelagrana-Ciudad Central mucho más inmediatas y, seguramente por ello, más ineficaces y menos atractivas. En relación con las actividades a promover se entiende que la actitud que reporta mayor valor añadido a la ciudad es ampliar y modernizar las actuales instalaciones e implementar nuevas funciones dotacionales de rango ciudad aderezadas con usos terciario-comerciales complementarios.

Está claro que la solución arquitectónica a este complejo programa ha de ser innovadora, atrevida y experimental.

Como puede verse un planteamiento de estas características reúne todos los ingredientes de los grandes Proyectos Urbanos (movilidad, paisaje y complejidad funcional) por lo que entendemos que sería muy adecuada la convocatoria inmediata de un Concurso de Ideas en paralelo a la redacción de la Revisión del Plan General cuyas propuestas servirán para verificar la factibilidad o no de la intervención.

- El área de Ocio y Esparcimiento propuesta en el límite septentrional del espacio portuario que se desarrolla en la margen izquierda se constituye en una intervención especialmente estratégica porque a ella se vincula, en gran medida, la definitiva conexión entre las dos márgenes a través de dos pasarelas peatonales y el puente de la Pescadería. Con ello se conseguirá que, finalmente (nunca es tarde si la dicha es buena) el Río Guadalete tenga, para el ciudadano portuense, dos orillas colonizadas con usos públicos. Además, la implantación de un aparcamiento de rotación la margen izquierda se entiende vital para impulsar la recualificación de la margen derecha y desincentivar los planteamientos que avalan la necesidad de ubicar en ella aparcamientos subterráneos lo cual sería un error estratégico.



Margen Izquierda del Río Guadalete. Ámbito óptimo para el desarrollo de una actuación estratégica que, además de reforzar la oferta comercial de la margen derecha, va a permitir conectar ambas márgenes y desarrollar un importante aparcamiento de rotación que posibilitaría la desaparición del estacionamiento de vehículos en la margen derecha y su recuperación como espacio público para la población de El Puerto de Santa María.

En conclusión, el ámbito de actuación AA1 es una operación estratégica que puede evitar se que se cometa un error estratégico.

En relación con la orientación funcional de la intervención, el Plan Especial apuesta por el desarrollo de una oferta de Ocio y Esparcimiento que pueda destinar un máximo del 25% de la edificabilidad a usos comerciales. Valorando positivamente esta caracterización de usos, se entiende que la incorporación de otras actividades que refuercen la centralidad del ámbito sería aconsejable (por ejemplo los usos hoteleros compensando, con ello, el decrecimiento de esta actividad en el ámbito de actuación AA2). Además, ampliar el abanico de funciones resulta imprescindible dada la importante escala de la actuación (1 m2/m2 lo que supone, aproximadamente 65.000 m2 de techo edificable).

2. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA APROBADO PROVISIONALMENTE.

En los siguientes epígrafes se analiza el modelo territorial propuesto por la Aprobación Provisional I de la Revisión del Plan General de El Puerto de Santa María, centrándonos en identificar las líneas estratégicas del documento y su concreción en la definición de los elementos estructurantes del modelo, la clasificación del suelo propuesta y los parámetros urbanísticos globales relativos al crecimiento poblacional y superficial, sin entrar a valorar aspectos más pormenorizados relativos a la normativa urbanística, ordenación del Conjunto Histórico o propuestas de desarrollo específicas. Se culmina este apartado con un análisis más detenido de la ordenación que establece la Revisión en los ámbitos estratégicos metropolitanos ZERPLA-1 "San José-El Madrugador" y ZERPLA-2 "Cantarranas" al objeto de diagnosticar su grado de adecuación a las determinaciones del POTBC y avanzar, caso de precisarse, las líneas de actuación que sea preciso activar para dar cumplimiento al instrumento de planificación territorial.

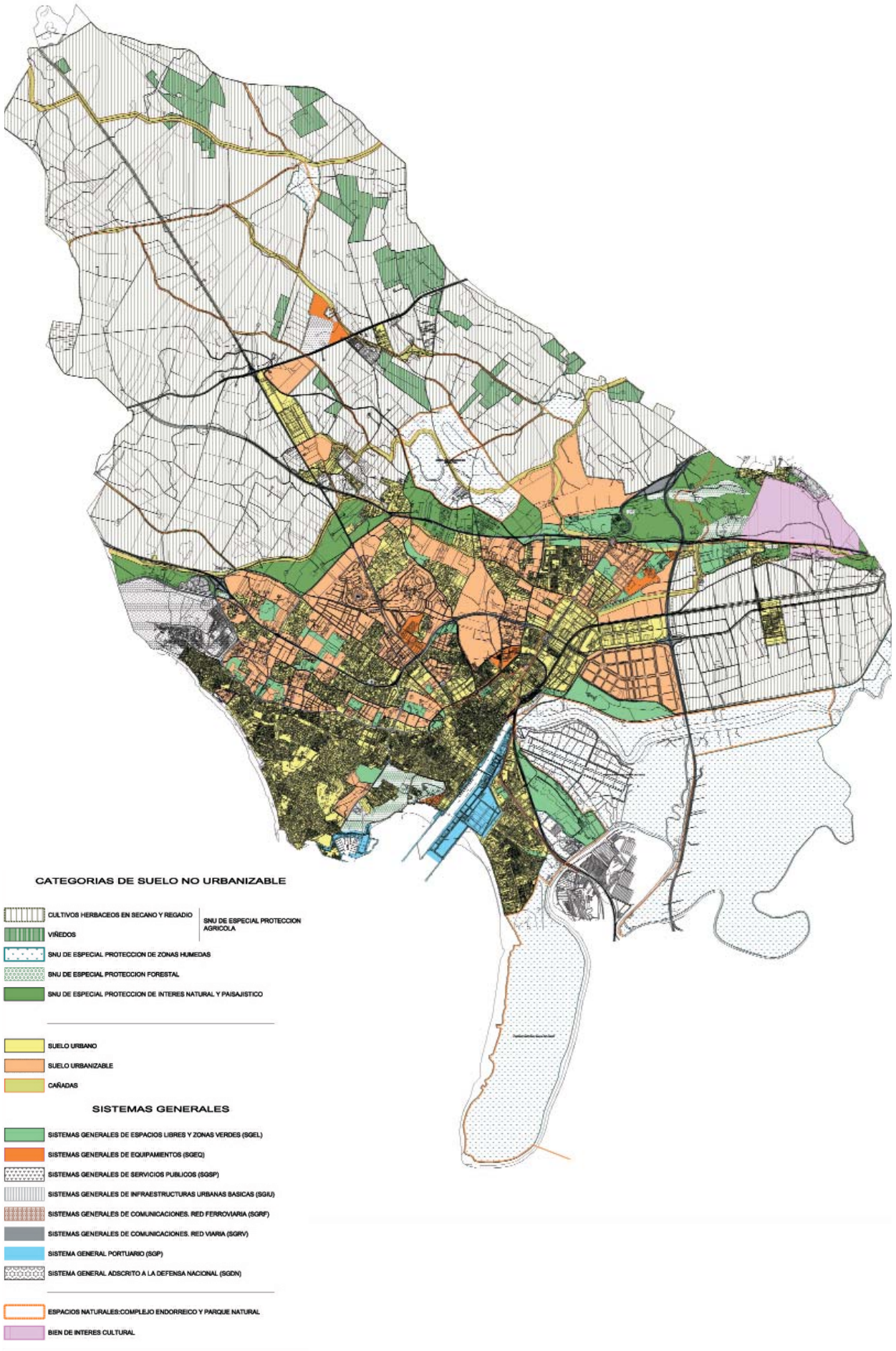
Con ello se da cumplimiento al Pliego de condiciones Técnicas del contrato de "Trabajos de consultoría y Asistencia Técnica para completar y culminar la redacción e la Revisión el Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María y su Estudio de Impacto Ambiental.

La estructura urbana actual de El Puerto de Santa María está constituida por una zona central integrada por la ciudad histórica y el primer ensanche, ejerciendo como fronteras el Río Guadalete y el Ferrocarril a Sanlúcar y dos zonas turísticas, una en la zona de poniente, que se ha desarrollado mediante la acumulación de urbanizaciones autónomas conformando un espacio difícilmente legible y excesivamente privatizado y la zona de levante o Valdelagrana, más planificada. Ambas cuentan con débiles conexiones con la ciudad central. Estos desarrollos se complementan con las implantaciones industriales en torno a la antigua carretera nacional IV y las urbanizaciones junto al Casino, ya en la falda de los montes de San Cristóbal.

El Plan del 92, que ahora se revisa, consciente de la ausencia de una estructura que relacione los ámbitos antes descritos, define un sistema viario que se apoya fundamentalmente en las siguientes intervenciones: la variante de la Carretera Nacional IV, la variante de Rota, la Vía sobre el Ferrocarril a Rota y la conexión entre las dos zonas turísticas entre sí y con el Centro de la Ciudad a través de un Puente levadizo sobre el Puerto y el río Guadalete, estableciendo toda suerte de conexiones transversales recuperando el camino del Águila. Todo ello se complementaba con un sistema de espacios libres apoyados fundamentalmente por los Pinares de San Antón, Sierra de San Cristóbal, Nuevo Ferial y el Parque de los Toruños, sobre el antiguo Actur Río San Pedro.

La práctica totalidad de estas infraestructuras viarias se han ejecutado, alguna con un trazado algo distinto -caso de la variante de Rota- quedando pendiente la ejecución del Puente sobre el Guadalete que ha contado con la firme oposición de la Autoridad Portuaria debido a la disfuncionalidad que introducía al desarrollo de las actividades portuarias. La conexión entre ambas márgenes, como veremos a lo largo del desarrollo de este apartado, se constituye en uno de los grandes temas de debate en la ciudad. La posición, el carácter y la funcionalidad de los elementos de cruce del Río son aspectos de una importancia capital para la configuración del modelo urbano y condicionan la resolución de cuestiones vitales para la ciudad como el sistema de movilidad y el sentido y finalidad de la permanentemente demandada remodelación de la margen derecha del Guadalete.

Otro aspecto abordado por el Plan del 92, era el tratamiento de las numerosas parcelaciones irregulares, estableciendo mecanismos para su regularización, congelación o desaparición. Ninguna de estas determinaciones han sido puestas en práctica, y como se recoge en la información urbanística, han sido un asunto fracasado ya que este problema, lejos de solucionarse, se ha incrementado escandalosamente, siendo una amenaza para el desarrollo sostenible del municipio, ya que se han ocupado algunos suelos especialmente protegidos por el Plan del 92.



Aprobación Provisional I: Ordenación General.

2.1. EL MODELO TERRITORIAL DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL I.

Según se establece en la Memoria de Ordenación de la Revisión, la base del modelo territorial son los sistemas generales, constituyendo éstos el soporte sobre el que debe sustentarse las diferentes clasificaciones y usos del suelo. La propuesta de sistemas Generales del documento es:

El Sistema General Viario.

La propuesta de sistemas generales viarios del documento de Aprobación Provisional I está constituida por las siguientes actuaciones:

- a. Completar actuaciones pendientes del vigente PGOU: Ronda del Ferrocarril, Ronda de Las Dunas, Acceso al Puerto Comercial y conexión Variante de Rota-Variante de la CN-IV.
- b. Nuevo acceso al ámbito subregional de la Costa Noroeste mediante la prolongación, prevista en el POTBC, de la carretera de El Portal que, además, según establece la Revisión se constituye en el límite del modelo de crecimiento. Ello produce una gran contradicción toda vez que en el documento se contemplan actuaciones urbanísticas al norte de esta arteria viaria (SUS-CN-5 "Las Beatillas y determinados Desarrollos Sin Planeamiento). Esta limitación se encuentra regulada en el POTBC, por lo que, en coherencia con sus determinaciones, estos suelos deben contar con la clasificación de suelo no urbanizable máxime cuando las necesidades de crecimiento de la ciudad se encuentran sobradamente satisfechas con los suelos localizados al sur de esta arteria viaria.
- c. Acceso a la Costa Oeste de El Puerto de Santa María prevista, al igual que la anterior, en el Plan de Ordenación del Territorio. La Revisión introduce en este caso ligeros matices en su trazado manteniendo íntegra la funcionalidad del viario.
- d. Desdoblamiento de la carretera de Sanlúcar.
- e. Conexiones entre las márgenes del Río Guadalete. El documento incorpora dos puentes con tráfico rodado (Pescadería y Calle Valdés) y una pasarela peatonal recuperando las trazas del antiguo puente de San Alejandro.

Las principales conclusiones que se extraen de esta propuesta de estructura viaria son:

1. Las novedades respecto al Plan del 92 son escasas, y la práctica totalidad de las nuevas actuaciones aparecen identificadas en el POTBC dada su condición supramunicipal por lo que su incorporación a la estructura viaria del Plan General resulta de obligado cumplimiento.
2. La estrategia de unión de las márgenes del Guadalete sigue incorporando una importante carga de tráfico rodado, lo cual entendemos que supone un error estratégico. Cualquier propuesta de conexión entre ambas márgenes debe priorizar el carácter peatonal y el transporte público y ha de quedar enmarcada en el diseño de un escenario global de movilidad sostenible para todo el área central. Seguramente uno de los factores que reforzaría la innecesariedad de conexiones rodadas entre ambas márgenes es la radical desaparición de aparcamientos en la Ribera de la Margen Derecha que, de esta manera, quedaría destinada al disfrute del peatón a través de su reconfiguración como un paseo fluvial emblemático. Sorprende el mantenimiento del cruce a la altura de la calle Valdés cuando, ante la insistente oposición de la Autoridad Portuaria parecía un debate concluido. Además, la reciente Aprobación Inicial del Plan Especial del Puerto Comercial no recoge esta actuación dado que inhabilitaría en gran medida la refuncionalización propuesta en el recinto vallado del espacio portuario de la margen izquierda.
3. Una de las cuestiones que, con total seguridad, será preciso resolver en el nuevo modelo de ciudad es la reconfiguración de grandes arterias viarias (carreteras y Variantes) que discurren por el término municipal y que han quedado fagocitadas por la ciudad, por lo que su actual condición de viario intermunicipal se encuentra en estado agonizante. Sería conveniente plantear una

estrategia general de transformación de estas arterias viarias (Variante de Rota, Carretera de Sanlúcar, Antigua-CN-IV-Avenida de Europa-Avenida de Valdelagrana) que incida en dos cuestiones fundamentales: incrementar su capacidad ambiental (plataformas peatonales y de transporte público, carriles-bici, arbolado de acompañamiento, parques lineales adyacentes, etc) y modificar los patrones de diseño de aquellos enlaces que se entiendan imprescindibles para garantizar una correcta transversalidad en ámbitos territoriales precisados de ello (el caso de la costa Oeste y el área de Cantarranas, en relación con la Variante de Rota y la carretera de Sanlúcar ejemplifica con total claridad esta cuestión). Nada de esto aparece ni siquiera minimamente apuntado en la Aprobación Provisional. La única actuación prevista en este nivel viario es el desdoblamiento de la carretera de Sanlúcar incidiendo, por tanto, en el incremento de su capacidad de circulación rodada.

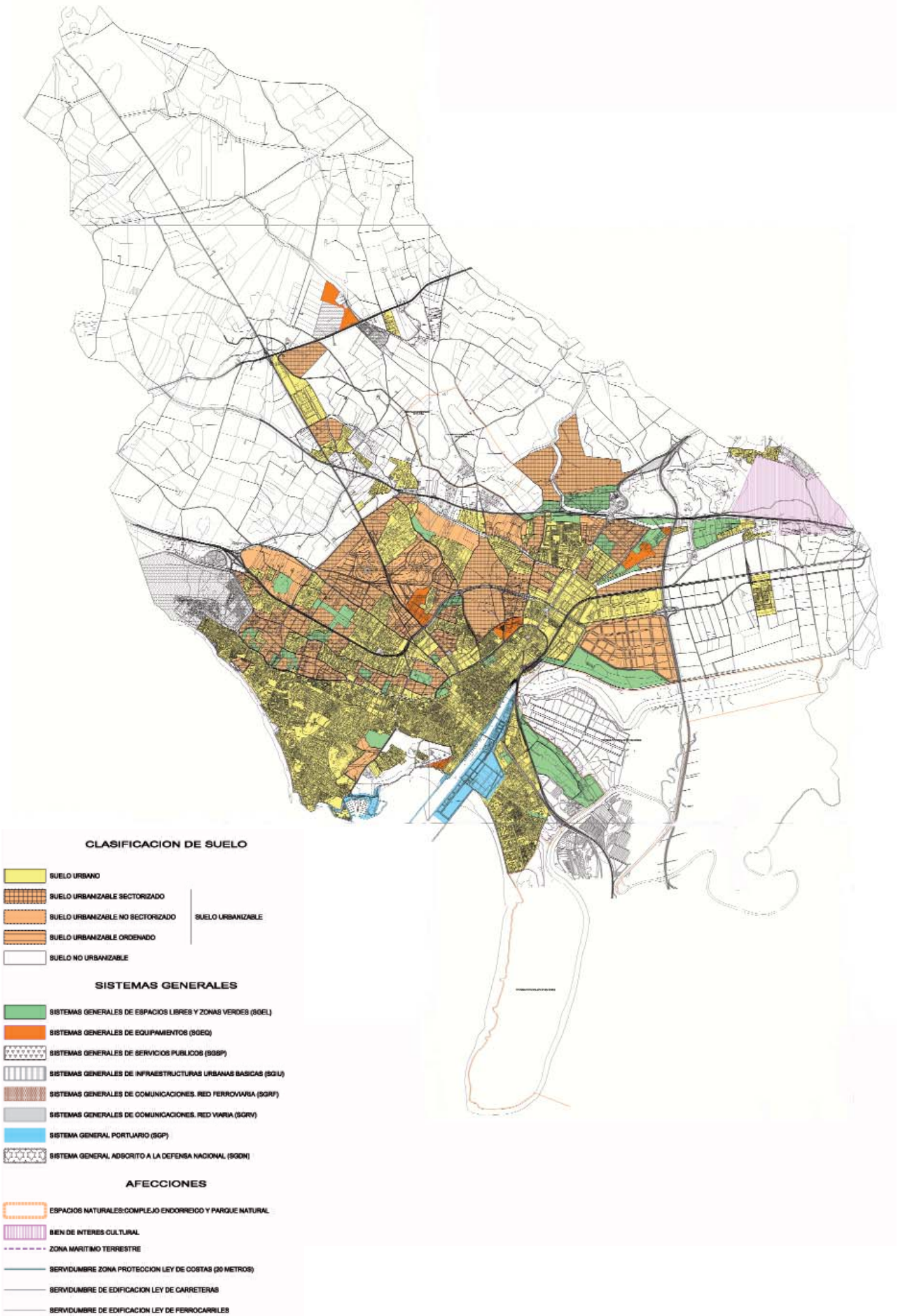
4. Con total seguridad la carencia más importante que presenta la propuesta de la estructura viaria en la Aprobación Provisional I es la preocupante ausencia de definición de un sistema viario segundo nivel que articule las relaciones entre el viario principal antes descrito y el viario local a desarrollar en cada una de las actuaciones urbanísticas previstas tanto en el suelo urbano como en el suelo urbanizable. Se trata de elementos genéticamente concebidos para constituirse en ejes de centralidad periférica que coadyuven a equilibrar el hecho urbano y conformar secuencias urbanas significativas que facilitan su compresibilidad.

Así, las áreas de suelo urbanizable sectorizado, situadas fundamentalmente entre la variante de Rota y la antigua carretera, carecen de una mínima propuesta de estructuración interzonal por lo que, probablemente, los viarios locales de las ordenaciones pormenorizadas a desarrollar por los futuros Planes Parciales darán como resultado una almagama de tejidos inconexos y desarticulados, proporcionando un producto urbano apilado y acumulativo cuya consecuencia será la conformación de un espacio urbano presidido por el extrañamiento; es decir, basado en la colindancia y no en la integración y cohesión que han de presidir este tipo de actuaciones, si pretendemos conformar un modelo de ciudad suficientemente coherente, jerarquizado y adecuadamente relacionado. En la ciudad la suma de partes difícilmente va a constituir un todo legible, identificable y aprehensible por los ciudadanos y la estructura viaria definida en la Aprobación Provisional I está facilitando, precisamente, que ocurra algo similar.

Esta circunstancia tiene una importancia capital si tenemos en cuenta que en esta zona los nuevos desarrollos se entrelazan con parcelaciones irregulares, por lo que la apuesta por otorgar continuidad a determinados ejes viarios resulta imprescindible si queremos lograr una adecuada integración de estos asentamientos en el modelo de ciudad.

Pero, además de su capacidad para articular y dotar de permeabilidad al crecimiento urbano previsto y esclarecer vocaciones territoriales para el desarrollo de centralidades periféricas, la definición de este nivel de la jerarquía viaria posibilita introducir en el proyecto de ciudad pulsiones regenerativas en materia de movilidad sostenible ya que puede constituirse en el canalizador de los flujos de tráfico interzonal facilitando que el viario local se destine con carácter exclusivo a tráfico de residentes, permitiendo adoptar en los diferentes proyectos urbanos parámetros de diseño que prioricen el desplazamiento a través de modos no motorizados (calles de circulación compartida, áreas peatonales y estanciales de proporciones generosas, carriles-bici, presencia dominante del arbolado y el ajardinamiento en la configuración del sistema de espacios público).

5. Por último, evidenciar la ausencia de propuestas que, fundamentadas en un riguroso estudio de tráfico y aparcamiento que haga florecer la enorme problemática existente, impulsen estrategias de movilidad sostenible fundamentadas en el protagonismo del transporte público, modos de desplazamiento no motorizado y localización selectiva de aparcamientos (de rotación y residentes) que permita recuperar para el ciudadano espacios actualmente sometidos al cautiverio del automóvil privado (área central de la ciudad) y mejoren sustancialmente el acceso público a las áreas litorales.



Aprobación Provisional I: Estructura General y Orgánica del Territorio

Sistema General Ferroviario.

Las propuestas del Sistema Ferroviario desarrollan iniciativas en marcha como la duplicación de la vía férrea o la remodelación de la Estación con la implantación de un Intercambiador modal, propuesta ya contenida en el Plan del 92. A este respecto cabe realizar una llamada de atención a la Corporación Municipal para exigir la necesaria incorporación de valor añadido en el proyecto de remodelación del Entorno del Monasterio y la Estación ferroviaria. Su condición de puerta de entrada a la ciudad merece la aplicación de criterios de diseño de excelencia ambiental, paisajística y arquitectónica, lamentablemente ausentes en las propuestas ejecutadas y proyectadas (La Estación Central de Autobuses propuesta por el Consorcio de Transportes de Bahía de Cádiz ejemplifica con claridad esta reflexión). Nadie duda de la importancia de la ubicación de un punto de intercambio modal en este espacio, pero esta imperiosa necesidad de la ciudad no puede constituir un cheque en blanco para la aceptación de cualquier proyecto con tal que solucione el problema. Como ya se sabe las "urgencias son malas consejeras". Las consideraciones funcionales, claro está, son importantes pero no deben excluir otros criterios valorativos que apelan a la calidad del proyecto urbano a realizar, máxime cuando nos encontramos en un espacio de elevada carga simbólica presidido por la imponente presencia del Monasterio.

El Sistema General Portuario.

La ordenación del Sistema General Portuario ha quedado definida por el Plan Especial del Puerto Comercial de El Puerto de Santa María, recientemente aprobado inicialmente, dando cobertura a muchas de las demandas históricas de la ciudad destacando, especialmente, la recuperación de la margen derecha como un espacio público liberado del cautiverio del automóvil privado y la conexión entre ambas márgenes. En cualquier caso para un análisis más pormenorizado nos remitimos al capítulo de los "Condicionantes del Modelo Territorial" donde se realiza un diagnóstico de las diferentes actuaciones propuestas que afectan a las relaciones Puerto-Ciudad.

El Sistema General de Espacios Libres y Zonas Verdes.

La propuesta de Sistemas Generales e Espacios libres aparece descrita en la página 123 del Tomo 5 de la Memoria de Ordenación del Documento. El volumen total de espacios libres asciende a 3.893.626,67 m². La caracterización de los sistemas Generales de Espacios Libres en función de la clasificación de suelo asignada es:

- Sistemas Generales en Suelo No Urbanizable:

IDENTIFICACIÓN	SUPERFICIE
SGEL 01 PINAR DE COIG	324.533,50 M ²
SGEL 23 EL MADRUGADOR	130.284,69 M ²
SGEL 25 SAN ANTONIO	84.052,89 M ²
SGEL 27 COTO DE LA ISLETA	956.887,57 M ²
TOTAL	1.495.758,65 M²

A esta superficie hay que suplementar 60.444,23 m² del sistema general SGEL I3 CAMALEON, por lo que la superficie total de los sistemas generales identificados en el documento de Aprobación Provisional que se encuentran en el suelo no urbanizable asciende a 1.556.202,88 m², lo que supone un 40% del total.

- Sistemas Generales en Suelo Urbano No consolidado.

IDENTIFICACIÓN	SUPERFICIE
SGEL 08 CEMENTERIO	30.067,14 M2
SGEL 09 OASIS	41.120,01 M2
TOTAL	71.187,15 M2

La superficie total de sistemas generales incluidos en el suelo urbano no consolidado representa un 1,83% del total.

- Sistemas Generales en Suelo Urbanizable No Sectorizado.

IDENTIFICACIÓN	SUPERFICIE
SGEL 15 ALMAJAR	109.034,40 M2

La superficie de sistema generales incluidos en el suelo urbanizable no sectorizado representa un 2,80% del total.

- Sistemas Generales en Suelo Urbanizable Transitorio.

IDENTIFICACIÓN	SUPERFICIE
SGEL 06 SALINAS DE PONIENTE	655.124,24 M2

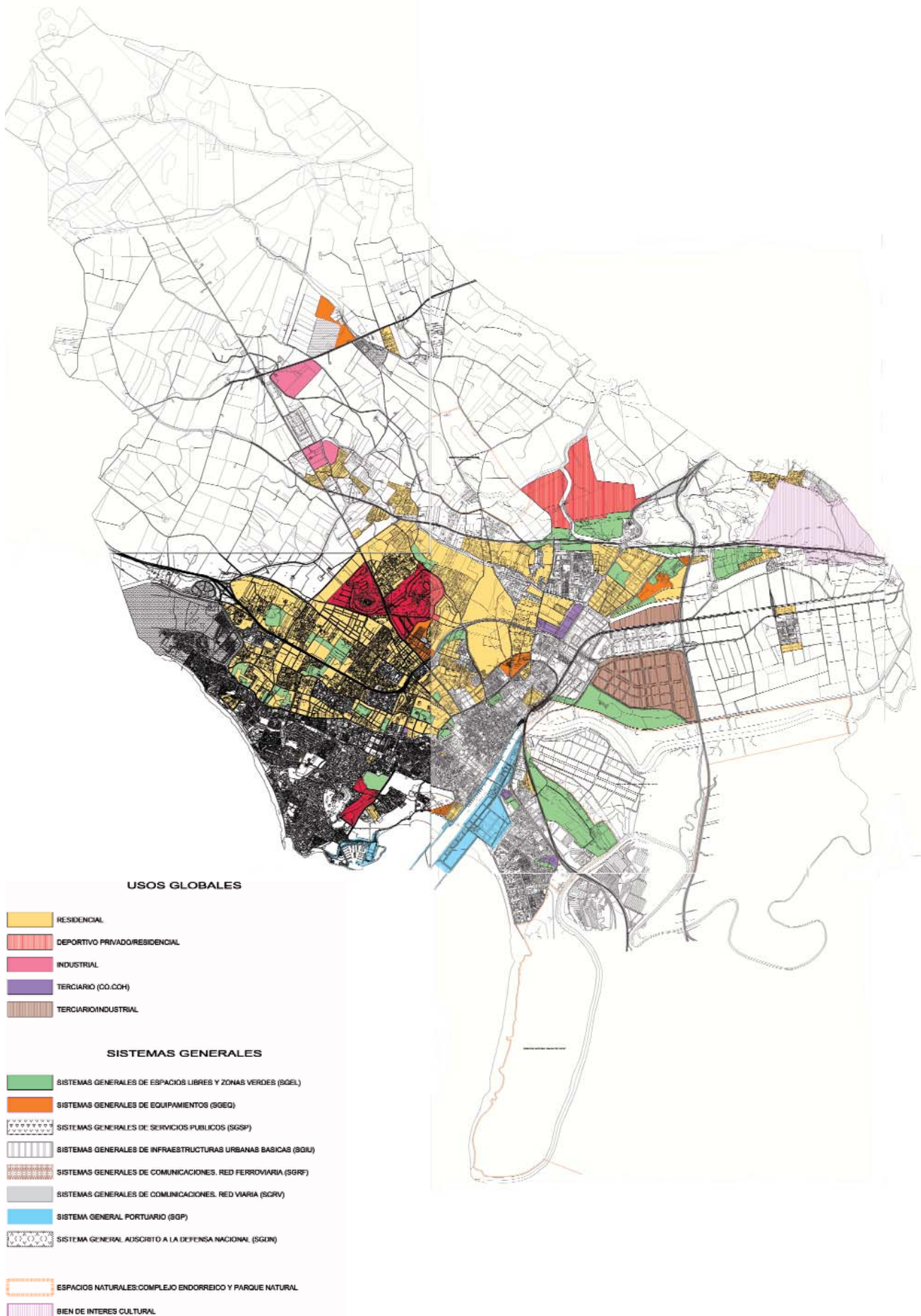
La superficie de sistema generales incluidos en el suelo urbanizable transitorio representa un 16,83% del total.

- Sistemas Generales en Suelo Urbanizable Sectorizado y Ordenado.

Se trata de aquellos sistemas generales incluidos en la delimitación de Áreas de Reparto identificadas en el documento cuya obtención, por tanto, se encuentra vinculada al crecimiento urbano previsto en la Revisión del Plan General.

IDENTIFICACIÓN	SUPERFICIE
SGEL02 CARRETERA EL PORTAL	68.941,10 M2
SGEL 03 BEATILLAS	414.05,79 M2
SGEL 04 CASINO	85.871,30 M2
SGEL 05 ROMPESERONES	36.121,36 M2
SGEL 07 VARIANTE DE ROTA	62.005,88 M2
SGEL 10 RECREO MAZANTINI	42.091,97 M2
SGEL 11 FINCA LOS PINOS	25.563,19 M2
SGEL 12 PINAR DEL CONDE	79.202,67 M2
SGEL 13 CAMALEÓN	62.000 M2
SGEL 14 PINAR DEL OBISPO	178.426,98 M2
SGEL 16 PINAR DE GARGOLLO 2	85.430,10 M2
SGEL 17 VALDEAZAHARES	66.816,8 M2
SGEL 18 PINAR IZAGUIRRE 1	41.555,16 M2
SGEL 19 PINAR IZAGUIRRE 2	18.969,02 M2
SGEL 20 PINAR DE GARGOLLO 1	15.737,15 M2
SGEL 21 LAGUNA SAN BARTOLOMÉ	76.071,73 M2
SGEL 22 CERRILLO	18.004,15 M2
SGEL 24 RANCHO LINARES	92.550,88 M2
SGEL 26 SAN JOSE BAJO	42.713,19 M2
TOTAL	1.502.078 M2.

La superficie de sistema generales incluidos en el suelo urbanizable sectorizado y ordenado representa un 38,54% del total.



Aprobación Provisional I: Estructura General y Orgánica del Territorio: Usos Globales en los desarrollos previstos.

Las principales conclusiones que se extraen del análisis de la propuesta de Sistemas Generales de Espacios Libres establecida en la Aprobación Provisional I son:

1. Un 40% del total de espacios libres de carácter estructurante está conformado por áreas naturales que se desarrollan en posición limítrofe a la ciudad, destacando, por su elevado valor ecológico, los Pinares de Coig y de Coto de La Isleta. Se detectan dos importantes ausencias. En primer lugar el Pinar de San Antón, una de las áreas recreativas de mayor importancia de la población portuense y, por tanto, pieza capital del Sistema General de Espacios Libres de la ciudad, máxime cuando se trata de un área forestal pública. En segundo lugar el reconocimiento de la Red de Espacios Libres de la Sierra de San Cristóbal prevista en el POTBC. El único elemento identificado en el Documento es el SGEL 03 (414.005,79 m²) vinculado a un desarrollo urbanístico, el SUS-CN-5 Beatillas que, por su localización al norte de la carretera del Portal, se encuentra fuera del límite impuesto por la planificación territorial a la capacidad de crecimiento de la ciudad. La incorporación de estos dos ámbitos se entiende necesaria ya que terminaría por definir una corona ambiental suburbana que abrazaría a la ciudad proporcionando suelos para el desarrollo de actividades de esparcimiento y ocio, fomentaría la divulgación de valores culturales (Sierra de San Cristóbal) y de conocimiento del medio natural y articularía eficazmente la relación entre la ciudad y el suelo no urbanizable.
2. Destaca la escasa aportación del suelo urbano no consolidado al sistema general de espacios libres, máxime cuando la situación provocada por las parcelaciones irregulares ha supuesto el reconocimiento de casi cuatro millones de suelo en esta categoría y un potencial residencial de 4.289 viviendas; es decir, 10.500 habitantes. Si aplicásemos a este techo poblacional los parámetros mínimos establecidos por la legislación andaluza para el sistema general de espacios libres estaríamos hablando que su contribución debería oscilar entre 52.500 m² y 105.000 m² de suelo con destino a Parques Urbanos. Si a estos datos unimos la escasa proporción de espacios libres locales que presenta la ordenación aportada por la Aprobación Provisional en los Desarrollos Sin Planeamiento, podemos concluir que la estrategia para su integración al modelo de ciudad diseñada e instrumentada por el documento presenta deficiencias que sería preciso subsanar. Resulta razonable pensar que, dado el nivel de colmatación de estas áreas, parte de la solución a sus carencias provenga del desarrollo de suelos urbanizables colindantes que adquirirían así una función reparadora. Sin embargo, esta estrategia no debe eximir al conjunto de estos asentamientos de realizar un esfuerzo por contribuir, en proporciones razonables, a la cualificación del modelo de ciudad resultante.
3. Junto a las áreas naturales del suelo no urbanizable, la mayor aportación de sistemas generales de espacios libres se produce en el suelo urbanizable sectorizado y ordenado (38,54%), algo, por otra parte, que suele ser común en la mayor parte de los instrumentos de planeamiento general. Nuestro análisis, en este caso, se va a centrar en discernir la proporción de sistemas adscritos al desarrollo de los suelos urbanizables incluidos en la delimitación de las ZERPLAs identificadas en el POTBC al objeto de contar con datos suficientes para valorar su repercusión en la construcción del modelo de ciudad y, por tanto, en el acomodo de las expectativas de crecimiento urbano que tiene El Puerto de Santa María.
 - Los sistemas generales vinculados al suelo urbanizable incluido en la ZERPLA-I "San José-El Madrugador" son SGEL02 "Carretera del Portal y SGEL24 "Rancho Linares"; es decir 161.491,98 m² de suelo lo que supone un 10,75% del total de sistemas generales del suelo urbanizable sectorizado y ordenado. A estas piezas hay que implementar las incluidas en el suelo no urbanizable SGEL 23 "El Madrugador" (130.284,69 m²) y SGEL 25 "San Antonio" (84.052,89 m²).
 - Por su parte, los sistemas generales vinculados a la ZERPLA-2 "Cantarranas" son: SGEL 14 Pinar del Obispo, SGEL 16 Pinar de Gargollo 2, SGEL 17 Valdeazahares, SGEL 18 Pinar Izaguirre 1, SGEL 19 Pinar Izaguirre 2 y SGEL 20 Pinar de Gargollo 1. La superficie conjunta de todos ellos es de 406.934,79 m², es decir, un 27% del total de sistemas generales del

suelo urbanizable sectorizado y ordenado. Junto a estos cabría incorporar los espacios libres previstos en el entorno de la Carretera de Rota, dada su vinculación con los suelos de la ZERPLA. Estos son el SGEL 10 Recreo Mazantini, SGEL 11 Finca Los Pinos y SGEL 12 Pinar del Conde, sumando un total de 146.857,83 m², un 9,8% del total de sistemas generales del suelo urbanizable sectorizado y ordenado.

Como podemos observar el conjunto de sistemas generales incluidos en los terrenos de las ZERPLAs suponen un 37,75%, porcentaje que ascendería al 47,55% si incorporásemos los sistemas generales localizados en la Carretera de Rota.

Pero, además, si de la totalidad de los sistemas del suelo urbanizable excluimos el SGEL 13 "Beatillas", dada su condición suburbana, periférica y metropolitana, la contribución de las ZERPLAs a la construcción del Sistema General de Espacios Libres vinculado al crecimiento urbano propuesto representaría casi un 66%, es decir, las 2/3 partes del total.

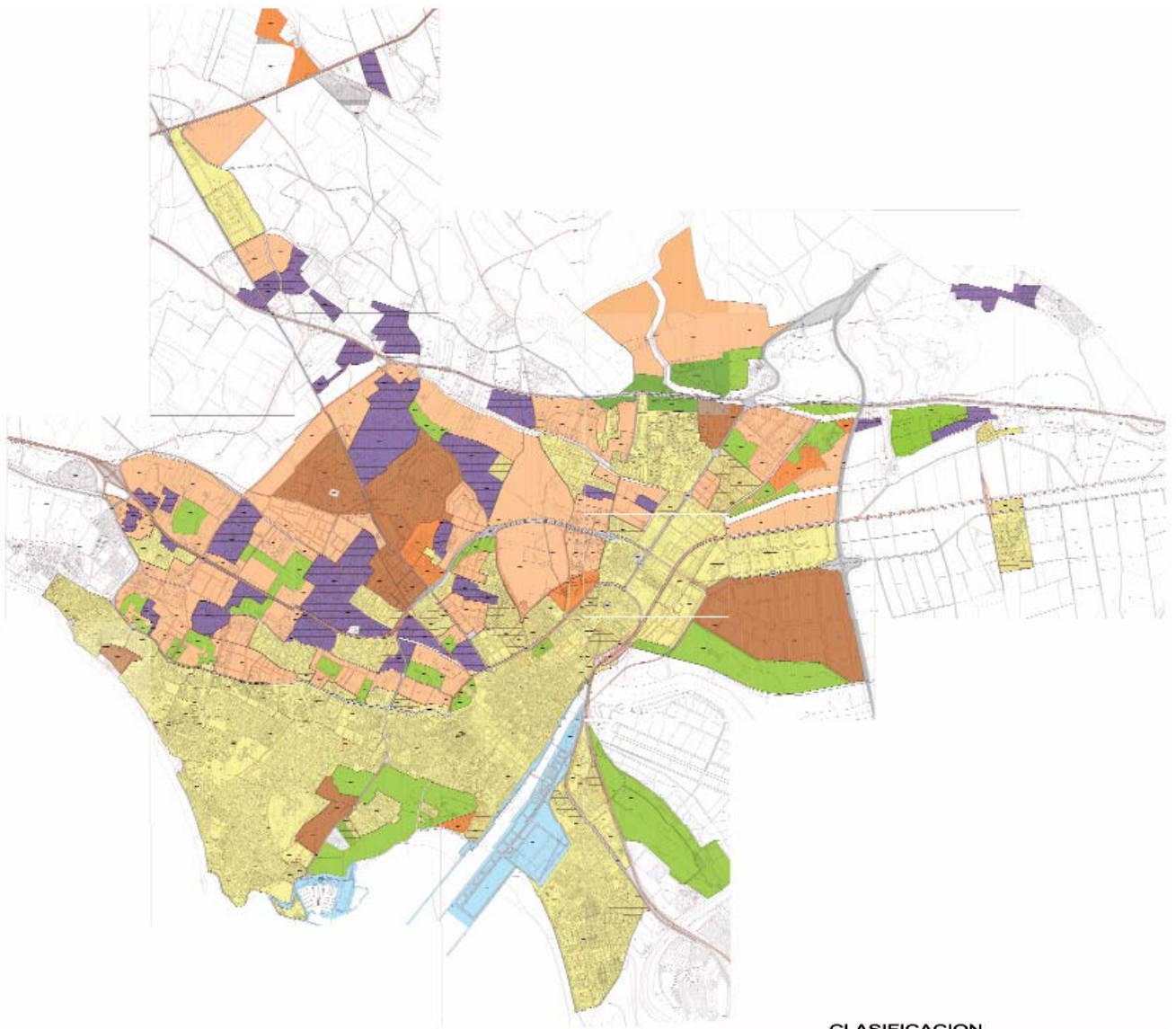
Con estos datos será difícil mantener que ambas ZERPLAS no deban contener usos residenciales y se destinen en exclusiva a funciones turísticas y productivas. Si eso fuese así, además de mermar ostensiblemente las posibilidades de crecimiento residencial de El Puerto de Santa María (entre ambas están comprometidos más de 5.000.000 m² de suelo urbanizable) se estaría impulsando un desaconsejable desequilibrio entre la localización de la población y la de los espacios libres que han de garantizar el desarrollo de sus funciones de ocio y esparcimiento. Las ZERPLAs son ámbitos territoriales fundamentales para el desarrollo de actividades estratégicas metropolitanas de carácter turístico y productivo pero también para dar respuesta a las demandas de crecimiento residencial de la ciudad. Ello les confiere una condición multifuncional y compleja.

4. Al igual que en el caso ya señalado del sistema viario, los espacios libres deben formar una red para que constituyan un verdadero sistema. Si se deja a la lógica de la ordenación pormenorizada de cada sector la responsabilidad de otorgar a la red estructurante de la necesaria continuidad, el resultado, más que un sistema ambiental correctamente articulado, será una suma de individualidades con acceso restringido que mermaría sustancialmente la plusvalía ambiental que supone la preservación de áreas forestales de elevado valor natural y paisajístico. Al analizar los planos de estructura puede apreciarse un tapiz disperso de zonas verdes sin voluntad relacional y sin capacidad de aportar dosis de racionalidad y coherencia a la estructura inter e intrasectorial.

Sistema General de Equipamientos y Servicios Públicos.

Las propuestas se concentran en las instalaciones deportivas de la Puntilla y Ronda del Ferrocarril y la definitiva localización del Recinto Ferial y su ampliación con terrenos del campo de golf. Los restantes servicios públicos que conforman esta categoría dotacional recogen instalaciones existentes.

En el Sistema General de Equipamientos se concentran las carencias más importantes detectadas en aspectos estructurantes del modelo. La ausencia de Equipamientos relevantes de Rango Ciudad en el sector noroccidental ha de ser revertida, máxime cuando se trata del soporte territorial identificado para fortalecer y mejorar la competitividad turística del Municipio, la cual, además de cuestiones relativas a incrementar la oferta de alojamiento reglado y de actividades lúdico-deportivas, pasa ineludiblemente por la calidad del espacio urbano resultante y el abastecimiento de un importante nivel de servicios y dotaciones. Por consiguiente, la identificación de Sistemas Generales de Equipamientos en este sector de crecimiento urbano (ZERPLA-2) constituye una acción de vital interés para conseguir una ciudad funcionalmente equilibrada.



CLASIFICACION

	SUELO URBANO	
	SUELO URBANO UNIDADES DE ACTUACION PGMO/92	
	SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	
	SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (DSP).	
	SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	SUELO URBANIZABLE
	SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	
	SUELO URBANIZABLE ORDENADO	

SISTEMAS GENERALES

	SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)
	SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS (SGEQ)
	SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS (SGSP)
	SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS (SGIU)
	SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA (SGRF)
	SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED VIARIA (SGRV)
	SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGP)
	SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL (SGDN)

DELIMITACIONES

	ZONA MARITIMO TERRESTRE	
	SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS)	
	SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS	
	SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES	
	NUEVAS ACTUACIONES	
	ACTUACIONES AISLADAS EN SUELO URBANO	AARV - RED VIARIA
		AAEL - ESPACIOS LIBRES
		AAEQ - EQUIPAMIENTOS
	CAÑADAS	

2.2. LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE EN EL DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL I: CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE CRECIMIENTO URBANO.

A. EL SUELO URBANO.

El suelo urbano queda agrupado en sus categorías de consolidado y no consolidado. El suelo urbano consolidado está constituido por los terrenos que ya contaban con esta condición en el anterior Plan General, manteniendo su caracterización en zonas de ordenanza, a los que se incorporan los resultantes del desarrollo de sectores del suelo urbanizable y Áreas de Reforma Interior del Suelo Urbano.

El suelo urbano no consolidado está constituido, en primer lugar, por las Áreas de Reforma Interior identificadas en diferentes zonas de la ciudad. El objetivo de la transformación de estos ámbitos de intervención en el suelo urbano ha de ser, en consonancia con la regulación de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, la mejora de los índices dotacionales y de áreas libres y el mantenimiento de las constantes vitales de cada sector de la ciudad. Ya veremos, cuando pasemos a analizar los parámetros de las diferentes intervenciones cómo, en algunos casos, el cumplimiento de este axioma resulta bastante cuestionable. También cabe destacar la propuesta de transformación de una parte del casco bodeguero mediante la atribución de un incremento sustancial de aprovechamiento (las áreas de incremento de aprovechamiento reguladas en la legislación andaluza). Esta puede ser una técnica instrumental apropiada para impulsar la revitalización de piezas edificatorias de necesaria preservación dada su singularidad tipológica, lo cual obliga a hacer una reflexión pausada sobre la orientación que ha de operar en su refuncionalización al objeto que las nuevas funciones a asumir por estos contenedores no conduzcan a la desnaturalización de sus relevantes características espaciales.

Junto a estas intervenciones, la Aprobación Provisional procede a reconocer los denominados Desarrollos Sin Planeamiento (en adelante DSP). El volumen de suelo (casi 4.000.000 m²) y el número de viviendas implicadas (4.289) nos permite visualizar la gravedad del problema territorial y ambiental que la proliferación de estos asentamientos irregulares en el Suelo No Urbanizable ha acarreado a la ciudad, constituyéndose en una grave hipoteca a la capacidad del ordenar el territorio y provocando una significativa merma a la posibilidad de desarrollar con plenitud las potencialidades que presenta una ciudad como El Puerto de Santa María. La propuesta de ordenación y transformación de las áreas de ciudad consolidadas va a estar presidida, fundamentalmente, por el diseño de la estrategia de regularización de estos ámbitos.

a. Las Áreas de Reforma Interior.

La aprobación provisional divide, efectos de ordenación, el suelo urbano en seis grandes zonas: Conjunto Histórico, Ciudad Central, Carretera Nacional, Carretera de Rota, Nororeste y Valdelagrana. Excluiremos del análisis las intervenciones planteadas en el Conjunto Histórico al entender que la inminente puesta en marcha de la formulación del Plan Especial lo abordará con mayor rigor y precisión.

En el resto de zonas la Aprobación Provisional identifica un total de 31 Áreas de Reforma Interior. Los parámetros urbanísticos más relevantes de las actuaciones propuestas en cada una de ellas son:

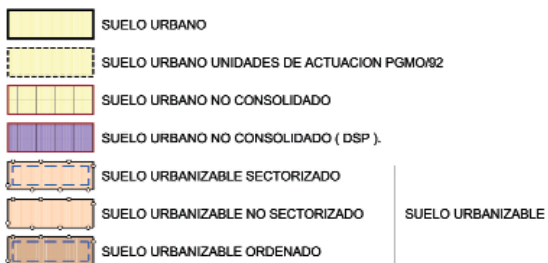
Zona Ciudad Central.

Se identifican un total de 6 Áreas de Reforma Interior.

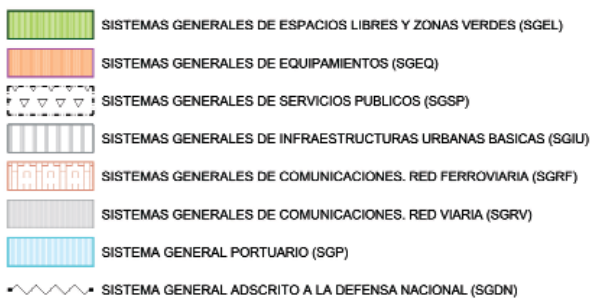
SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIO	Nº MÁX VIVIENDAS	Nº VP	ESPACIOS LIBRES	EQUIPAMIENTOS
207.762 m ²	90.776,87 m ²	79.537,47 m ²	32.537,47 m ²	11.239,4 m ²	726	326	77.646,04 m ²	35.765,63 m ²



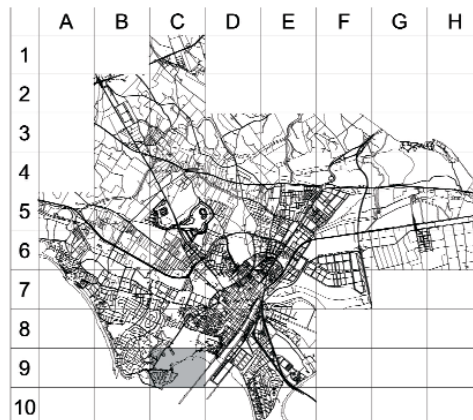
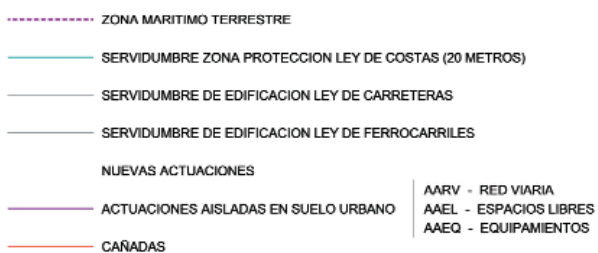
CLASIFICACION



SISTEMAS GENERALES



DELIMITACIONES



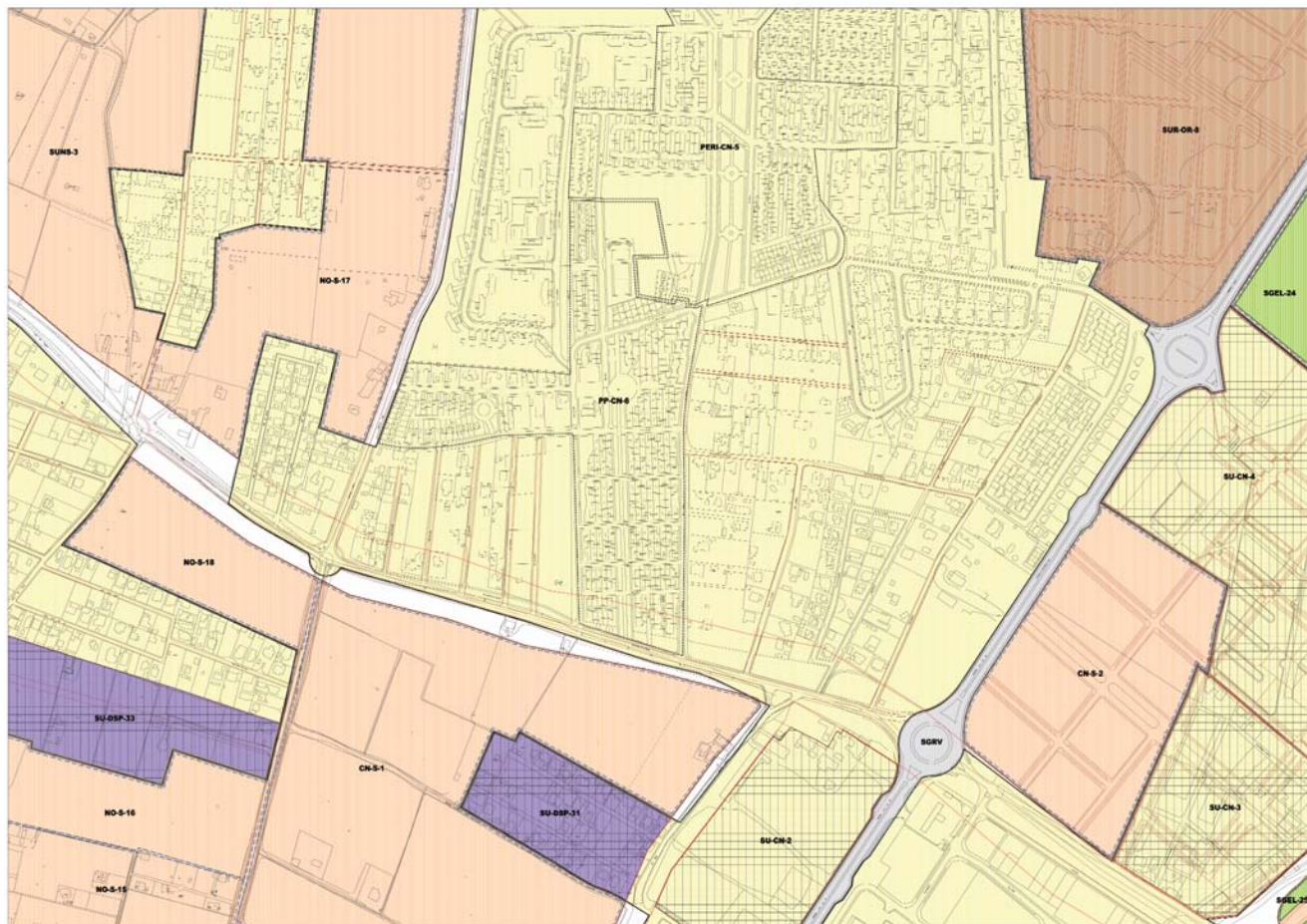
Área De Reforma Interior CC-I Pago Alhaja-Depuradora.

1. La edificabilidad planteada se destina con carácter prácticamente exclusivo a usos residenciales (88% de la edificabilidad total). Sin embargo, existen situaciones donde la presencia de usos terciario-comerciales debería ser importante, caso del Área de Reforma Interior de La Puntilla. De esta manera, el Plan General se estaría adecuando al planteamiento realizado por el Plan Especial del Puerto Comercial, cuestión de obligado cumplimiento dado que, finalmente, la desafectación de estos suelos ha quedado en suspenso.
2. La reserva de espacios libres alcanza un 37,37% de la superficie total de las Áreas de Reforma Interior. Estas reservas provienen fundamentalmente de dos intervenciones las cuales asumen el 80% de los espacios libres propuestos. Por un lado la del Monasterio de la Victoria, operación prevista en el Plan general del 92 que se encuentra en desarrollo (suelo urbano no consolidado transitorio). Por otro lado la CC-I Pago Alhaja-Depuradora. En este caso la importante provisión de espacios libres no debe contaminar la valoración de una operación de cierta escala (98 viviendas) en un suelo colindante a la reserva forestal de los Pinares de San Antón y la Depuradora donde la presencia de usos residenciales no aporta ningún valor añadido a la ciudad, por lo que entendemos que se habrá de replantear el sentido de la ordenación propuesta en este ámbito hacia la configuración de un Parque Urbano que construya las relaciones entre los Pinares y la carretera de Puerto Sherry, actuando, además como elemento que amortigüe la presencia de la Depuradora.
3. La reserva de equipamientos alcanza un parámetro de 39,4 m2 de suelo/ 100 m2 de techo edificable, superando ampliamente los mínimos establecidos por la legislación andaluza. En cualquier caso la mayor parte de esta reserva se encuentra localizada en una actuación diseñada en el Plan General anterior (Monasterio de La Victoria) y en un ámbito, la Puntilla, incluido en el recinto portuario, que cuenta con la presencia de un área forestal de interés y, por consiguiente, con serias limitaciones funcionales.
4. La reserva de edificabilidad con destino a vivienda protegida alcanza el 41% de la edificabilidad total. Una parte sustancial de esta reserva proviene del reconocimiento de las viviendas existentes en el área de reforma interior de La Puntilla. Si las detraemos del cómputo general la reserva prevista desciende hasta el porcentaje mínimo establecido por la legislación: el 30%. El problema de este reconocimiento estriba en que, como veremos en el apartado donde se analiza el tratamiento de la vivienda protegida en la Aprobación Provisional, ha sido empleado para eximir de la reserva obligatoria a determinadas actuaciones provocando déficits escasamente justificados en algunos sectores de la ciudad.

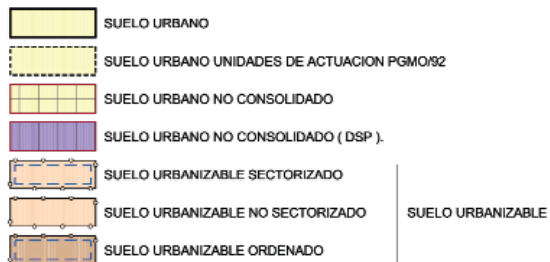
Zona Carretera Nacional.

Se identifican un total de 6 Áreas de Reforma Interior.

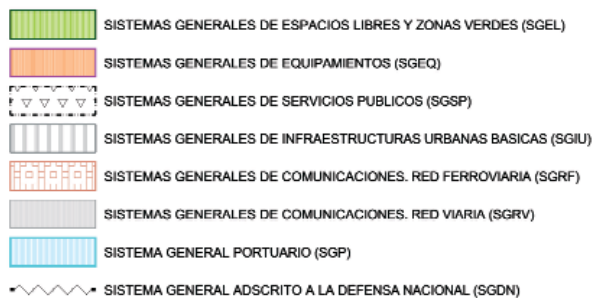
SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIO	Nº MAX VIVIENDAS	Nº VP	ESPACIOS LIBRES	EQUIPAMIENTOS
379.051 m2	229.069 m2	194.570 m2	37.751 m2	34.499 m2	1.505	224	52.121 m2	37.049,9 m2



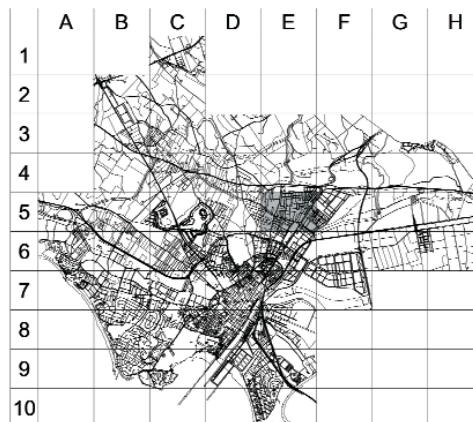
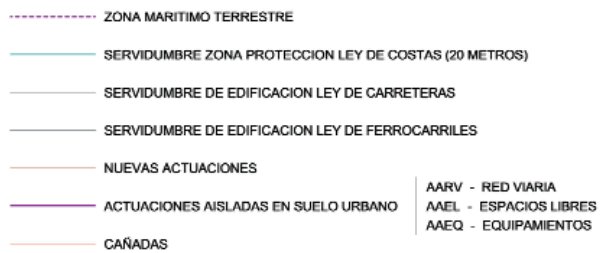
CLASIFICACION



SISTEMAS GENERALES



DELIMITACIONES



Suelo Urbano No Consolidado. Ordenación de los márgenes de la travesía de la N-IV. A la derecha, el Área de Reforma Interior SU-CN-4 "San José del Pino"

1. La edificabilidad residencial supone un 85% del total. La práctica totalidad de la edificabilidad de usos no residenciales se concentra en dos áreas (CN-1 y CN-2) que tienen uso característico comercial. Como vemos, el producto resultante de la transformación propuesta en esta zona bascula claramente hacia el reforzamiento de las funciones residenciales. Esta actitud puede encontrar su justificación en la presencia, en este sector de la ciudad, de un volumen significativo de funciones productivas. Pero ello no debe implicar la ausencia de usos terciario-comerciales de proximidad que garantizan el equilibrio funcional y abastecen de funciones básicas a unas zonas que, caso contrario, quedarían claramente descompensadas. Hay veces que la frialdad de los "números" (volumen de edificabilidad destinada a uso no residenciales) no es expresivo de la verdadera situación que presenta la ciudad, porque puede ocurrir que el tipo de actividades económicas implantadas (productivas, industriales, comercio especializado, etc) no sean las adecuadas para dar cobertura a las necesidades cotidianas de las áreas residenciales.
2. El volumen de reservas dotacionales y de espacios libres alcanza un parámetro de 39 m2 de suelo / 100 m2 de techo edificable.
3. La reserva de edificabilidad con destino a vivienda protegida representa el 19,4% del total de edificabilidad residencial. Este escaso índice encuentra su justificación en el carácter de suelo urbano no consolidado transitorio de la actuación de mayor escala "SU-CN-4 San José del Pino", actualmente en desarrollo, que pese a contar con el significativo número de 999 viviendas (el 66% del total de la zona) no incorpora entre sus usos pormenorizados la vivienda protegida. La edificabilidad de vivienda protegida incluida en las Áreas de Reforma Interior planteadas "ex novo" por la Aprobación Provisional, alcanzan los mínimos legalmente establecidos. Pese a ello, el hecho de más del 80% del número de viviendas sean de renta libre debe avalar las reflexiones establecidas en relación a la idoneidad que, para desarrollar usos residenciales destinados mayoritariamente a ofrecer viviendas a precio asequible a amplios estratos de la población, además de funciones productivas metropolitanas, presenta la ZERPLA-I San José-El Madrugador.

Zona Carretera de Rota.

Se identifican un total de 9 Áreas de Reforma Interior.

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIO	Nº MÁX VIVIENDAS	Nº VP	ESPACIOS LIBRES	EQUIPAMIENTOS
150.297 m2	41.939,94 m2	36.824,94 m2	2.600 m2	5.115 m2	181	26	23.892 m2	2.601 m2

1. La edificabilidad residencial representa un 88% del total. Las funciones terciario-comerciales se localizan en las actuaciones SU-CR-6 y SU-CR-8. En este caso el carácter predominantemente residencial de la transformación diseñada en los suelos adyacentes a la carretera de Rota hay que interpretarlo como un error estratégico. La capacidad de esta arteria para reciclarse en uno de los principales ejes de centralidad periférica y para incidir en la inserción selectiva de oferta alojativa turística de carácter reglado y funciones comerciales complementarias, ha de ser el objetivo principal de la ordenación. En este sentido, el ámbito conformado por las Áreas de Reforma Interior CR-6, CR-7 y CR-8 se entiende especialmente óptimo para promover un producto "turístico multifuncional" que incorpore oferta alojativa y actividades de ocio. Por otro lado, tal y como se expresa en la propia Memoria de Ordenación de la Aprobación Provisional, el reequipamiento del sector urbano de la Costa Oeste es un criterio básico de ordenación. Esta reflexión debe hacernos reflexionar sobre el valor añadido que operaciones como SU-CR-5 y SU-CR-9 aportan al interés general de la ciudad. Entendemos que se trata de vacíos de oportunidad que presentan una clara vocación para destinarse a dotaciones y espacios libres. En este sentido hay que valorar algunas "ausencias notables" que presenta la ordenación de este sector de la ciudad. Nos referimos a la oportunidad que supone, para mejorar los niveles de equipamiento y garantizar el acceso público al litoral, el posible reciclaje de las instalaciones, hoy en desuso, del Club Mediterráneo y los suelos colindantes.



CLASIFICACION

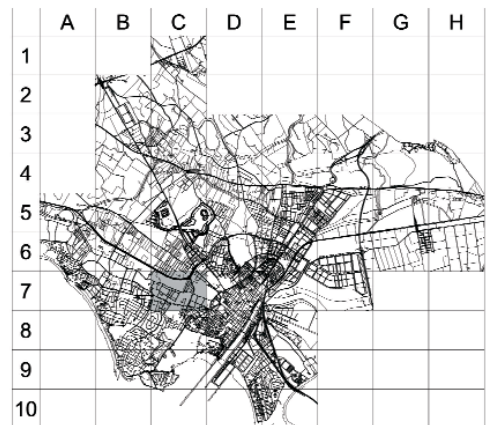
- SUELO URBANO
 - SUELO URBANO UNIDADES DE ACTUACION PGMO/92
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (DSP).
 - SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE ORDENADO
- SUELO URBANIZABLE

SISTEMAS GENERALES

- SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)
- SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS (SGEQ)
- SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS (SGSP)
- SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS (SGIU)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA (SGRF)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED VIARIA (SGRV)
- SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGP)
- SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL (SGDN)

DELIMITACIONES

- ZONA MARITIMO TERRESTRE
 - SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS)
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES
 - NUEVAS ACTUACIONES
 - ACTUACIONES AISLADAS EN SUELO URBANO
 - CAÑADAS
- AARV - RED VIARIA
 AAEL - ESPACIOS LIBRES
 AAEQ - EQUIPAMIENTOS



Áreas de Reforma Interior en la Antigua Carretera de Rota. Esta arteria ha de constituirse en uno de los principales ejes de centralidad periférica de El Puerto de Santa María, por lo que estas intervenciones deben orientarse hacia el fortalecimiento de la oferta de alojamiento turístico y las actividades lúdicas y de ocio.

2. El volumen de las reservas dotacionales alcanza un parámetro de 63 m² de suelo/100 m² de techo edificable. Este elevado valor no debe ocultar que la aportación de nuevos equipamientos se entiende bastante escasa (6,2 m²/100 m² de techo edificable).
3. En relación con la estrategia instrumentada para la dotación de vivienda protegida, cabe destacar que el recurso a la baja densidad residencial (hay numerosas actuaciones con densidades por debajo de las 10 viv/Ha) ha sido aprovechado para eximir a un número importante de operaciones de la obligación de reservar edificabilidad con destino a viviendas sometidas a algún régimen de protección. Ahora bien, una cosa es que la legislación permita la exención en estas circunstancias (siempre motivada en causas justificadas) y otra bien distinta es hacer uso de la misma de manera indiscriminada. Máxime en un espacio urbano donde la presencia de vivienda protegida es nula, por lo que su inserción selectiva y equilibrada se constituye en un factor de equilibrio poblacional que reforzaría la cohesión social del modelo de ciudad resultante.

Zona Noroeste.

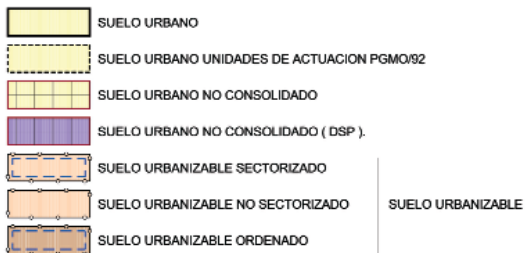
Se identifican un total de 7 Áreas de Reforma Interior:

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIO	Nº MAX VIVIENDAS	Nº VP	ESPACIOS LIBRES	EQUIPAMIENTOS
286.351,33 m ²	174.986 m ²	158.653 m ²	36.375,8 m ²	16.333 m ²	1.257	364	49.716 m ²	14.450 m ²

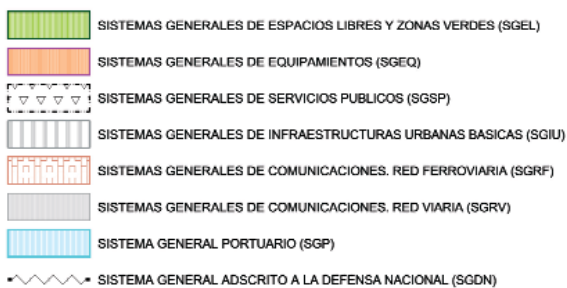
1. En este caso el predominio de las funciones residenciales se eleva al 91% de la edificabilidad total, abocando clarísimamente al monofuncionalismo del producto urbano resultante. Se hace preciso fomentar la presencia de funciones terciarias y comerciales de proximidad si no queremos seguir insistiendo en el desequilibrio funcional de la periferia de El Puerto de Santa María. En este sentido sorprende que actuaciones de elevada densidad (SU-NO-3 y SU-NO-4, con 70 viv/Ha y un total 550 viviendas) no destinen un porcentaje de la edificabilidad a usos terciario-comerciales complementarios a las funciones residenciales.
2. El nivel de las reservas dotacionales y de espacios libres, 35 m² de suelo/ 100 m² de techo edificable, se entienden cuantitativamente suficientes. No obstante se detectan ciertas carencias cualitativas que afectan a la configuración de un sistema de espacios públicos que se constituya en el referente espacial de las ordenaciones y en la estrategia de localización de determinadas piezas dotacionales que, con los planteamientos actuales, adquieren un carácter marginal y residual. Especialmente necesario resulta el establecimiento de un corredor de espacios libres que articule las relaciones entre la Avenida de Valencia, Carretera de Sanlúcar, Variante de Rota y Antigua Carretera de Rota lo que debe provocar modificaciones en los criterios de ordenación de determinadas operaciones de este sector de la ciudad (SU-NO-3, SU-NO-4, SU-NO-5, SU-DSP-21 unido al establecimiento de determinaciones de ordenación vinculantes en sectores de suelo urbanizable SUS-NO-22, SUS-NO-23, etc).
3. La edificabilidad destinada a vivienda protegida representa un 22,9% de edificabilidad residencial total, por lo que no se llega alcanzar el mínimo legalmente establecido. Ello es debido a que el documento exime de esta reserva a dos actuaciones SU-NO-1 (55,56 viv/Ha) y SU-NO-6 (18,83 viv/Ha) que, en función a sus densidades máximas, deben obligatoriamente incorporar vivienda protegida. El hecho de que existan edificaciones a regularizar (SU-NO-1) no es razón para suprimir esta reserva. En otras situaciones similares, el criterio de la Administración Autonómica ha sido aplicar el porcentaje de vivienda protegida a la edificabilidad no materializada de la actuación. Por lo que se precisa identificar el número de viviendas existentes y la edificabilidad que agotan, para poder aplicar este criterio con rigor.



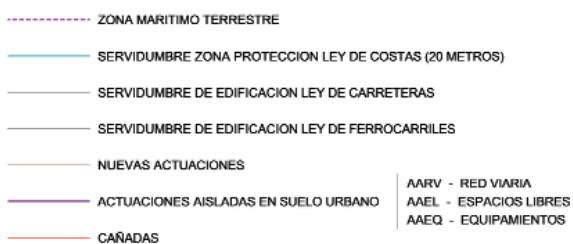
CLASIFICACION



SISTEMAS GENERALES



DELIMITACIONES



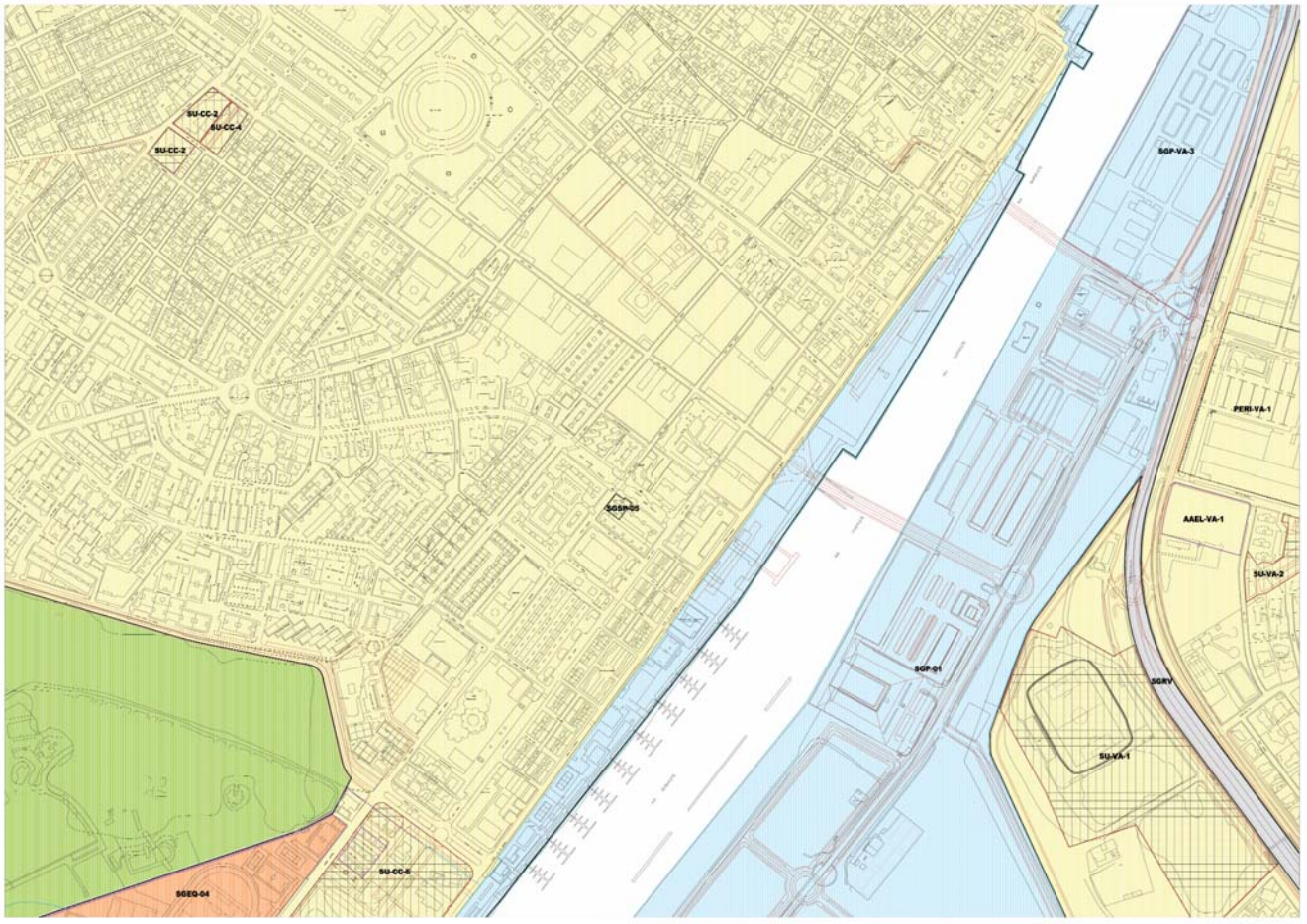
Áreas de Reforma Interior SU-NO-3 y SU-NO-4. Intervenciones en el suelo urbano no consolidado caracterizadas por el excesivo predominio de las funciones residenciales y la escasez de comercio de proximidad. Su desarrollo, con estos parámetros, redundaría en la problemática de descompensación funcional que presenta la realidad actual de El Puerto de Santa María.

Zona Valdelagrana.

Se identifican un total de 3 Áreas de Reforma Interior.

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIO	Nº MÁX VIVIENDAS	Nº VP	ESPACIOS LIBRES	EQUIPAMIENTOS
190.839 m2	69.172 m2	18.372 m2	17.086 m2	50.800 m2	195	171	74.539 m2	

1. En este caso el grueso de la edificabilidad a desarrollar se destina a usos comerciales y hoteleros, lo cual, en principio, se entiende positivo. No obstante, esta impresión inicial ha de quedar minimizada toda vez que la apuesta por el fortalecimiento de las actividades no residenciales pasa por la materialización de una Gran Superficie Comercial en las actuales instalaciones deportivas de El Cuvillo, para las que se plantea su relocalización. En el apartado donde se analizan los "Condicionantes del Modelo Territorial" se ha cuestionado esta estrategia, entendiéndose más razonable apostar por el reciclaje y modernización de las actuales instalaciones y el reforzamiento de las funciones dotacionales de Rango Ciudad (actividades congresuales, por ejemplo). Además, en virtud de la aplicación del artículo 36.2 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, donde se regula que la transformación de usos dotacionales sólo puede destinarse a nuevos equipamientos u otros usos de interés social, difícilmente puede justificarse un planteamiento de estas características que busca, fundamentalmente, atribuir un aprovechamiento lucrativo de alta rentabilidad a los suelos de las actuales instalaciones con el único objetivo de obtener financiación para la ejecución del Nuevo Estadio.
2. El nivel de espacios libres es importante, dada la existencia, en determinadas actuaciones, de áreas con forestación singular (El Cuvillo y Camping de Valdelagrana).
3. La única Área de Reforma Interior con uso característico residencial se desarrolla sobre suelos públicos propiedad de RENFE, estableciéndose que el 93% de la edificabilidad se destine a viviendas sometidas a algún régimen de protección. Esta decisión es realmente acertada. No obstante, en virtud de los déficits detectados en otros sectores de la ciudad habría que valorar si, a la postre, este elevado porcentaje está siendo utilizado como fórmula compensatoria para promover la exención de la vivienda protegida en determinadas actuaciones.



CLASIFICACION

- SUELO URBANO
 - SUELO URBANO UNIDADES DE ACTUACION PGMO/92
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (DSP).
 - SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE ORDENADO
- SUELO URBANIZABLE

SISTEMAS GENERALES

- SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)
- SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS (SGEQ)
- SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS (SGSP)
- SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS (SGIU)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA (SGRF)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED VIARIA (SGRV)
- SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGP)
- SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL (SGDN)

DELIMITACIONES

- ZONA MARITIMO TERRESTRE
 - SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS)
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES
 - NUEVAS ACTUACIONES
 - ACTUACIONES AISLADAS EN SUELO URBANO
 - CAÑADAS
- AARV - RED VIARIA
 AAEL - ESPACIOS LIBRES
 AAEQ - EQUIPAMIENTOS



Área de El Cuvillo. La actuación planteada en la Aprobación Provisional I, de acuerdo con el Plan General vigente, plantea el traslado de las instalaciones deportivas y su sustitución por una Gran Superficie Comercial.

b. Los Desarrollos Sin Planeamiento (DSP).

Los DSP se corresponden con asentamientos residenciales que han ido conformándose en el suelo no urbanizable. Se trata de una dinámica que cuenta con una amplia historia en la ciudad pero que en los últimos años ha sufrido una aceleración importante provocando una situación de irreversibilidad, dada la dimensión social alcanzada, que obliga a la Revisión a incorporar entre sus criterios principales su regularización siempre que no afecten a valores naturales de inexcusable preservación y su reconocimiento no imponga lógicas territoriales de crecimiento urbano desaconsejables.

Las principales conclusiones que, del análisis de la ordenación planteada en estos ámbitos por la Aprobación Provisional, se establecen, son:

1. Resulta sorprendente que el uso dominante asignado a los DSP sea el turístico, máxime cuando se trata del único tipo de actuación que cuenta con dicha caracterización funcional dominante. Además, en aplicación del artículo 17 de la LOUA, el uso turístico incorpora un nivel de reservas dotacionales y de espacios libres cuyo cumplimiento, dado el nivel de consolidación que presentan la mayor parte de asentamientos, sería absolutamente imposible.
2. El suelo ocupado por los asentamientos irregulares asciende a 3.767.546 m². Ello representa un 17,4% del total del suelo urbano de El Puerto de Santa María y un 75% del incluido en la categoría de suelo urbano no consolidado. Su repercusión en la definición del modelo territorial es sustancial, suponiendo una grave hipoteca para la consecución de un proyecto de ciudad que desarrolle plenamente las potencialidades de una ciudad de la singularidad y enormes expectativas territoriales que tiene El Puerto de Santa María.
3. En relación con el nivel de resolución que la Aprobación Provisional incorpora en la ordenación de los DSP, surgen determinadas dudas. En principio, el análisis de la documentación gráfica manifiesta la intención de ordenar detalladamente estos asentamientos con la voluntad de que el proceso de regularización pueda activarse de manera inmediata una vez se alcance la Aprobación Definitiva de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística. Si esta reflexión es válida el problema se traslada a la considerable escasez de suelos dotacionales y de espacios libres que se proponen. Ello puede responder a una estrategia bastante común que busca impulsar la mejora dotacional de estos ámbitos mediante el desarrollo de las piezas de suelo urbanizable adyacentes, principio de ordenación urbana que suele denominarse "dotación cruzada". Sin embargo, entendemos que la aplicación de ese principio no puede ser indiscriminada. Dependerá, entre otras cuestiones, del verdadero nivel de consolidación edificatoria que presenten los diferentes DSP. Se señala esta cuestión al observarse que existen algunos asentamientos con un importante volumen de suelo vacante que podría ser entendido como vacío de oportunidad donde resolver en parte, al menos, los índices carenciales que existen.

Sin embargo esta impresión resulta errónea, ya que la totalidad de los DSP se consideran "Áreas con Ordenación Diferida" toda vez que su ordenación pormenorizada se remite a la formulación de Planes Especiales de Reforma Interior. Esta estrategia, en otros espacios con una problemática similar, se ha revelado bastante idónea, ya que la escala de reflexión del planeamiento de desarrollo permite obtener un conocimiento más profundo de la realidad sobre la que se interviene lo cual redundaría en la adopción de una ordenación más ajustada, con menor nivel de afecciones a la realidad edificada y, por consiguiente, que responde más eficazmente al objetivo prioritario de la actuación que es su regularización.

Ahora bien, en las intervenciones previstas en el suelo urbano no consolidado ha de ser el planeamiento general el que, en función de la problemática a la que dar respuesta, establezca el nivel de reservas dotacionales y de espacios libres públicos a contemplar. La Aprobación Provisional, en las fichas de cada DSP, no concreta esta cuestión siendo la única referencia existente la remisión a unas determinaciones vinculantes de ordenación sobre la ubicación de los Equipamientos Públicos y las Zonas Verdes. Es decir, las fichas remiten a la documentación gráfica

del Plan General (se entiende que a los planos de Calificación, Usos, Alineaciones y Rasantes) que, como hemos comentado anteriormente, resulta bastante precaria en esta materia.

4. Esta reflexión tiene una repercusión evidente la instrumentación diseñada en la Aprobación Provisional para la gestión urbanística de estas áreas. El documento acude a la posibilidad que ofrece la legislación urbanística de excluir de la delimitación de Unidades de Ejecución el suelo urbano no consolidado, siendo de aplicación en estas circunstancias la técnica de las Transferencias de Aprovechamiento Urbanístico. Sin embargo, esta fórmula de ejecución asistemática no comporta obligatoriamente, como ha entendido el documento, la exclusión del suelo urbano no consolidado de Áreas de Reparto. Esta posibilidad solamente se encuentra habilitada para zonas a las que el planeamiento general les otorga un aprovechamiento urbanístico considerablemente superior al establecido. Y éste no es el caso de los DSP. La exclusión de Áreas de Reparto provoca que el valor de referencia para el cálculo de la cesión del 10% sea el aprovechamiento objetivo establecido para el suelo lucrativo (es decir, de la edificabilidad regulada en la correspondiente zona de ordenanza). Por ello, esta instrumentación urbanística suele ser adecuada en aquellas situaciones donde no se entiende necesario la obtención de nuevos suelos de uso y dominio público que, en caso de existir, deberán ser obtenidos por expropiación.

En definitiva, la estrategia diseñada por la Aprobación Provisional supone que la aportación de los DSP al reequipamiento de la ciudad va a ser exigua y que, además, la obtención de los escasos nuevos suelos públicos será onerosa para la Administración Municipal al tener que acudir obligatoriamente a la expropiación. El documento, entendemos incurre en una clara contradicción toda vez que, al tiempo, explicita la obtención de espacios libres y equipamientos públicos como uno de los objetivos principales de la ordenación de los DSP.

5. El número de viviendas establecido en los DSP es de 4.289. Sería especialmente necesario conocer el volumen de estas viviendas que se encuentran materializadas ya que, como hemos comentado en el apartado de las Áreas de Reforma Interior, el criterio interpretativo adoptado en esta casuística por parte de la Administración Autonómica es considerar aplicable la reserva con destino a vivienda protegida a la edificabilidad no materializada. Esta circunstancia tiene una importancia capital dado que, caso de existir un remanente de edificabilidad no materializado en los asentamientos irregulares, podría ocurrir que la Revisión del Plan General no estuviese dando cumplimiento a este precepto legal, ante lo cual caben dos posibles soluciones: incorporar vivienda protegida en los DSP o incrementar el porcentaje establecido en Sectores de Suelo Urbanizable y/o Áreas de Reforma Interior.

Pues bien, en relación con esta reflexión, el Informe de Incidencia Territorial elaborado por la Administración Autonómica establece que el Anexo de Población y Vivienda de la Revisión del PGOU cifra en 3.050 el número de viviendas materializadas en estos asentamientos. Ello implica que existe un remanente de nuevas viviendas de 1.239. Para deducir la edificabilidad aun no materializada, se ha aplicado una ratio de 275 m² de techo/vivienda, resultado de dividir el techo edificable total de los DSP (1.226.180 m²) entre el número total de viviendas (4.289). Ello nos da un valor de 340.725 m² de edificabilidad por materializar, lo que obligaría a establecer una reserva de vivienda protegida (o a ampliarla en el suelo urbanizable y/o suelo urbano no consolidado) de 102.217,5 m² de techo edificable.

B. EL SUELO URBANIZABLE.

En el suelo urbanizable el documento de Aprobación Provisional contempla las categorías de suelo urbanizable con delimitación de sectores (suelo urbanizable sectorizado y suelo urbanizable ordenado) y suelo urbanizable no sectorizado.

Suelo Urbanizable Sectorizado.

El Suelo Urbanizable Sectorizado es una categoría de suelo íntimamente ligada al concepto de previsibilidad de la propuesta de ordenación del Plan General. Se trata, por tanto, del suelo en que se han de concretar las demandas que, en función de la proyección de las tendencias detectadas en la realidad socio-económica de la ciudad, se han de producir a corto-medio plazo (12 años), espacio temporal adecuado para que las desviaciones coyunturales que pudieran aparecer no sean espacialmente significativas como para alterar el marco futuro previsto en el planeamiento general.

En el suelo urbanizable sectorizado el planeamiento general debe optar por establecer una caracterización genérica, concretada en la calificación global, cautelada por determinadas cuestiones de ordenación de carácter vinculante que se entienden inexcusables para conseguir una adecuada integración de cada uno de los sectores en el proyecto de ciudad. Con ello se trataría de evitar que el crecimiento de la ciudad se produzca por adición acumulativa y apilada de sectores urbanos autistas y sin ningún tipo de relación. La ciudad se juega, en gran medida, su razón de ser en que los contactos entre sus distintas zonas no devengan en fricciones y desencuentros, para que la continuidad de sus secuencias y la legibilidad de sus escenas permitan al usuario identificarse con el espacio urbano. En la ciudad la suma de partes nunca constituye un todo coherente del que emerja una nueva cualidad, una condición urbana de nuevo cuño, distinta a la de cada una de sus partes pero genéticamente constituida por los códigos parciales que cada una de ellas le aporta.

Del análisis expuesto se deduce la deficiencia estructural que presenta el modelo de ordenación de la Revisión del Plan General para el suelo urbanizable sectorizado, al dejar vacío de contenido el nivel intermedio (ni los grandes viarios, ni los grandes parques, por un lado, ni el trazado local, por otro) donde se compromete la bondad del producto resultante al garantizar la correcta articulación entre las diferentes piezas urbanas, el diálogo entre tejidos adyacentes, la permeabilidad entre tramas colindantes y, en este caso de manera especial, la integración de la diáspora de asentamientos marginales que bañan aleatoriamente el territorio.

Una continuidad viaria estratégica, una posición vinculante de equipamientos que mitigue carencias dotacionales de espacios adyacentes, una localización seductora y sugerente de un espacio libre que, sin alarde superficial, ni estridencias, aporte significación a los espacios de transición o un gesto geométrico que imprima legibilidad a la ciudad, son argumentos de cohesión, transparencia, comprensibilidad y estructuración del hecho urbano de los que carece la propuesta de la Revisión del PGOU de El Puerto de Santa María.

La ordenación propuesta por la Revisión del PGOU en el suelo urbanizable sectorizado se sustenta en el empleo de la estructura primaria y la zonificación como instrumentos exclusivos de control urbanístico y organización del territorio. La ciudad entendida como la sumatoria y adición acumulativa de monólogos urbanos que generan cacotopías de extrema capacidad contaminante. Estas son las consecuencias que puede conllevar la puesta en carga del modelo de la Revisión si se mantienen las determinaciones del documento aprobado provisionalmente.

El suelo urbanizable sectorizado propuesto en la Aprobación Provisional se localiza en tres ámbitos territoriales: Carretera Nacional, Carretera de Rota y zona Noroeste.

Vamos a desarrollar el análisis de los parámetros urbanísticos adoptados en cada una de ellas:

- **Zona de la Carretera Nacional.**

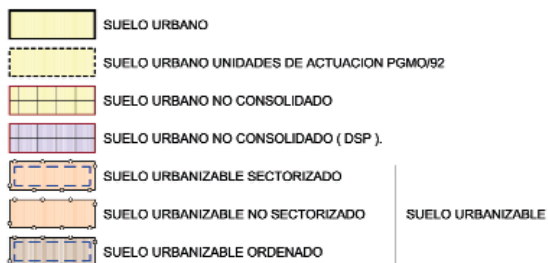
En este ámbito territorial se delimitan un total de 8 sectores de planeamiento, de los cuales 7 presentan uso característico residencial y solamente 1 (SUS-CN-8) uso industrial/terciario. Los datos globales del suelo urbanizable sectorizado de la Carretera Nacional son:

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF INDUSTRIAL	EDIF TERCIARIO	EDIF HOTELERO	Nº MÁX VIVIENDAS
2.655.130 M2	801.755 M2	600.483 M2	94.111 M2	105.672 M2	40.000 M2	55.600 M2	4.846

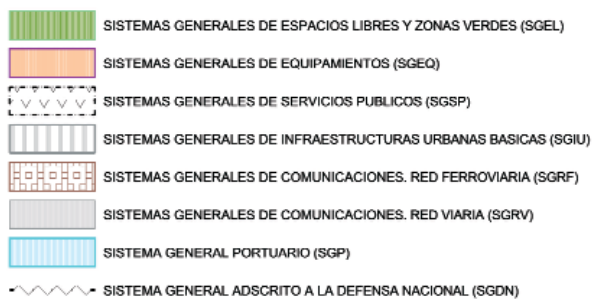
1. La edificabilidad residencial representa el 75% de la total. La edificabilidad terciario/hotelera incorporada en sectores de uso global residencial es de 95.600 m², es decir, el 15,92% de la edificabilidad residencial, obteniéndose un parámetro de 19,72 m² de techo/vivienda. Estos valores, que parecen indicar un cierto equilibrio funcional en este sector del crecimiento urbano, resultan, sin embargo, engañosos ya que la totalidad de este volumen edificable se localiza en el sector SUS-CN-5 Beatillas, por lo que el resto de sectores residenciales (3.346 viviendas) no cuenta con edificabilidad complementaria terciario-comercial alguna. Esta circunstancia se agrava más cuando el Sector Beatillas, al localizarse al norte de la carretera del Portal, incumple las determinaciones del POTBC el cual identifica esta arteria viaria como límite territorial a la capacidad de crecimiento urbano de El Puerto de Santa María.
2. La edificabilidad con destino a vivienda protegida supone un 15,67% del total de edificabilidad residencial. Este déficit se debe a la exclusión de esta tipología residencial del Sector SUS-CN-5 Beatillas. A este dato hay que unir la ausencia total de vivienda protegida en el desarrollo de mayor escala del suelo urbano (Área de Reforma Interior Transitoria SU-CN-4 San José del Pino, con un total de 999 viviendas) por lo que las carencias en esta materia se multiplican considerablemente en este ámbito de la ciudad. Estamos hablando, además, de un sector del término municipal en el que la planificación territorial identifica un Área de Oportunidad Metropolitana (ZERPLA-I) debido, fundamentalmente, a la óptima accesibilidad intermodal (viaria y ferroviaria) de carácter supramunicipal que presenta, lo cual le confiere una indudable potencialidad para el desarrollo de funciones productivas pero, también, para la materialización de residencia de alcance metropolitano.



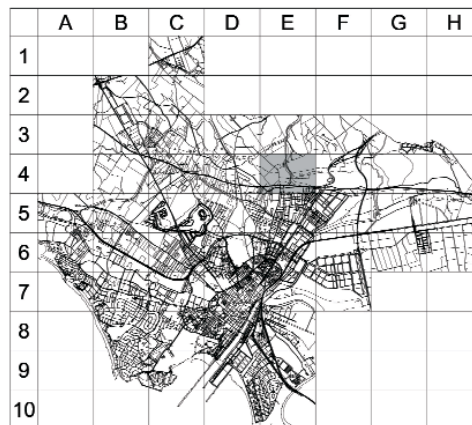
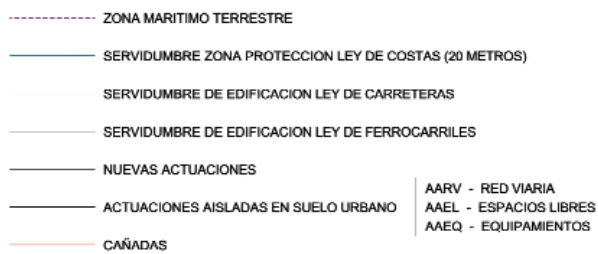
CLASIFICACION



SISTEMAS GENERALES



DELIMITACIONES



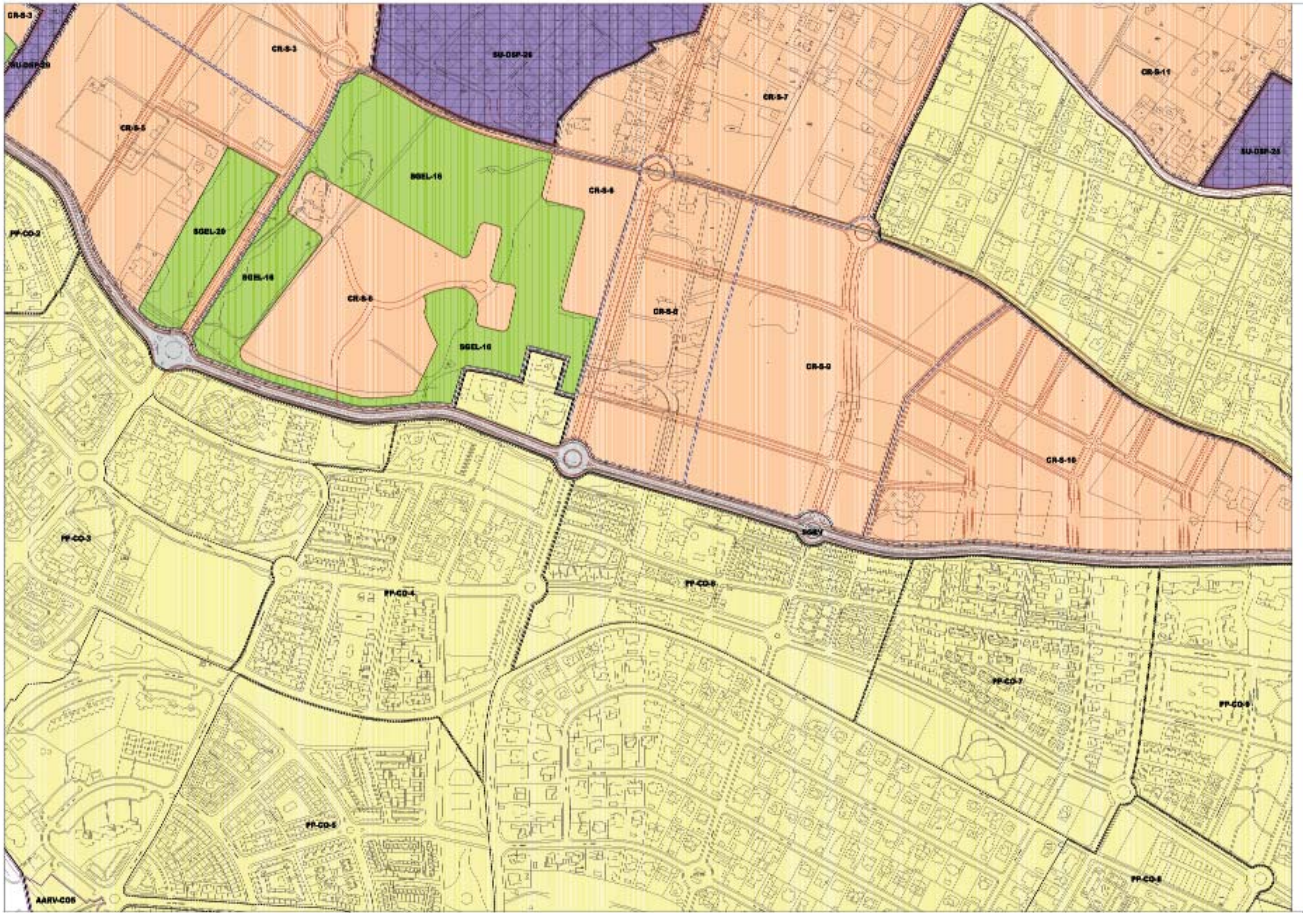
Operación Golf- Las Beatillas. Su localización al norte de la carretera de El Portal contradice las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, que identifica esta arteria viaria como límite a la capacidad de crecimiento urbano de El Puerto de Santa María.

- **Zona de la Carretera de Rota.**

En la zona de la carretera de Rota el documento identifica un total de 17 sectores de planeamiento asignándoles a la totalidad uso característico residencial. Los datos generales de la ordenación propuesta son:

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF INDUSTRIAL	EDIF TERCIARIO	EDIF HOTELERO	Nº MÁX VIVIENDAS
1.874.728 m ²	599.532 m ²	525.477 m ²	157.643 m ²		20.000 m ²	54.055 m ²	4.387

1. La edificabilidad residencial representa el 87,65% de la total. La edificabilidad terciario-comercial alcanza un pobre 3,33%, lo que supone una ratio de 4,56 m² de techo/vivienda, valor excesivamente escaso, máxime cuando una parte considerable de los sectores de esta área de crecimiento urbano (un total de 11 sobre los 17) se encuentran incluidos en la delimitación que el POTBC realiza de la ZERPLA-2 Cantarranas, a la que asigna un rol significativo en el fomento de las actividades turísticas. Similar conclusión cabe obtener de los usos hoteleros, cuya edificabilidad supone un 9% del total (1.544 plazas, aproximadamente). El producto resultante va a adolecer, indudablemente, de la necesaria complejidad funcional que demandan los espacios turísticos de última generación. La ordenación propuesta trata de perpetuar un modelo de alojamiento excesivamente obsoleto y escasamente imaginativo, fortaleciendo el monocultivo residencial en el que reside gran parte de la problemática que, hoy en día, caracteriza a la Costa Oeste.
2. La edificabilidad con destino a vivienda protegida alcanza el mínimo legalmente establecido (30% de la edificabilidad residencial). No obstante, un diagnóstico más depurado obliga a comparar este estricto cumplimiento del mínimo porcentaje legal en el suelo urbanizable con el gran déficit detectado en las Áreas de Reforma Interior del Suelo Urbano (la vivienda protegida supone un 7% de la edificabilidad residencial) aspecto éste que podría haberse visto compensado con un ligero incremento de la reserva en el suelo urbanizable. El impulso a la vivienda protegida debe constituirse en un principio de ordenación básico en este sector de la ciudad, al objeto de promover la cohesión social del modelo de ciudad y favorecer el acomodo de población permanente mitigando, en parte, la desestacionalización de determinados ámbitos territoriales.



CLASIFICACION

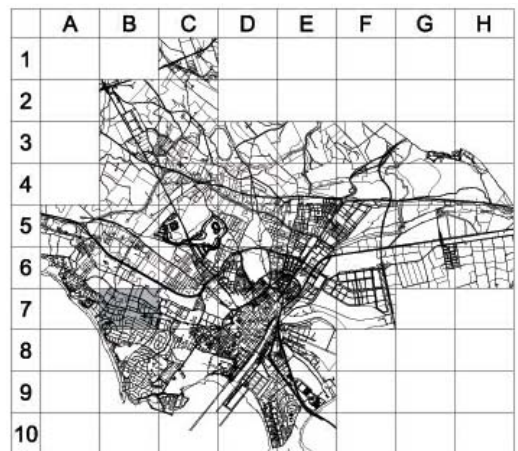
- SUELO URBANO
 - SUELO URBANO UNIDADES DE ACTUACION PGMO/82
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (DSP)
 - SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE ORDENADO
- SUELO URBANIZABLE

SISTEMAS GENERALES

- SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)
- SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMENTOS (SGEQ)
- SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS (SGSP)
- SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS (SGIU)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA (SGRF)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED VIARIA (SGRV)
- SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGP)
- SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL (SGDN)

DELIMITACIONES

- ZONA MARITIMO TERRESTRE
 - SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS)
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES
 - NUEVAS ACTUACIONES
 - ACTUACIONES AISLADAS EN SUELO URBANO
 - CAÑADAS
- AARV - RED VIARIA
 AAEL - ESPACIOS LIBRES
 AAEQ - EQUIPAMENTOS



Sectores de Suelo Urbanizable limítrofes a la antigua carretera de Rota. Su contenido predominante residencial dificulta la configuración de un eje de centralidad urbana en la periferia occidental de El Puerto de Santa María.

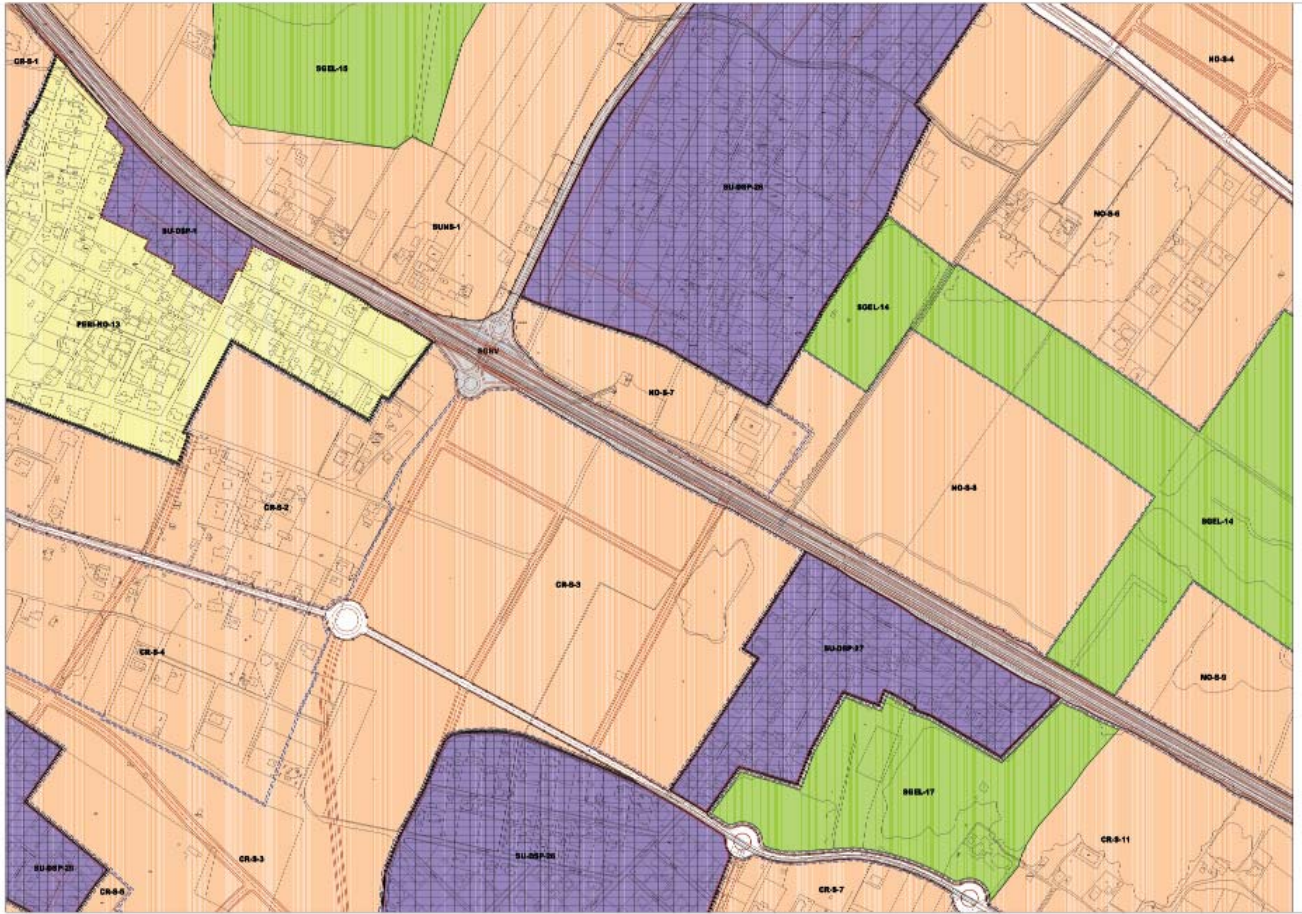
- **Zona Noroeste.**

El suelo urbanizable sectorizado propuesto en este sector territorial está compuesto por 24 sectores de planeamiento, de los que 21 presentan uso característico residencial y a 3 se les asigna uso industrial. En términos superficiales los sectores residenciales suponen el 87% del volumen total de suelo.

Los datos globales de la ordenación propuesta son:

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF INDUSTRIAL	EDIF TERCIARIO	EDIF HOTELERO	Nº MAX VIVIENDAS
4.385.401,55 m2	1.780.057 m2	1.480.233 m2	548.352,8 m2	194.273 m2	60.433 m2	45.000 m2	13.911

1. La edificabilidad residencial representa el 83,15% de la edificabilidad total. Este porcentaje asciende al 93,35% si el análisis se centra en los sectores con uso global residencial. La edificabilidad terciaria complementaria a la residencia vuelve a reproducir los índices precarios de otras zonas (un 3,8% del total de edificabilidad con una ratio de 4,32 m2 de techo/vivienda). El techo edificable complementario destinado a usos hoteleros representa un 2,8% de la edificabilidad de los sectores residenciales (1.286 plazas), si bien, es cierto, que la mayor parte de éste (30.000 m2) se encuentra localizado en los sectores integrados en la delimitación de la ZERPLA-2 Cantarranas.
2. La edificabilidad destinada a vivienda protegida alcanza un 37% de la edificabilidad residencial total, aun cuando esta proporción está asegurada, fundamentalmente gracias a los sectores de la actuación pública de La Florida (SUS-NO-13.1 y 13.2) que incorporan un elevado porcentaje (60%) lo que ha permitido eximir de vivienda protegida al SUS-NO-7 y el SUS-NO-18 (si bien éste último, al presentar una densidad superior a las 15 viviendas /Hectárea no puede ser eximido de la reserva obligatoria).



CLASIFICACION

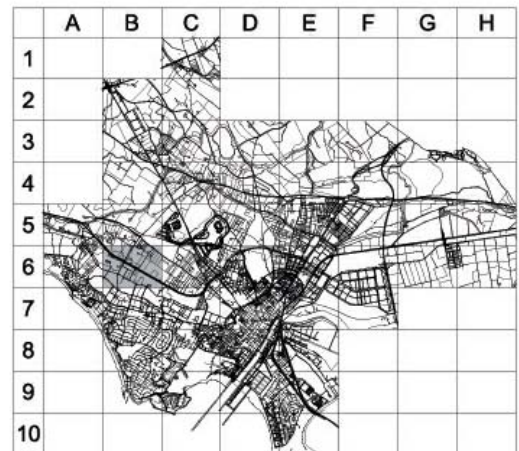
- SUELO URBANO
 - SUELO URBANO UNIDADES DE ACTUACION PGMO/92
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (DSP)
 - SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE ORDENADO
- SUELO URBANIZABLE

SISTEMAS GENERALES

- SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)
- SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS (SGEQ)
- SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS (SGSP)
- SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS (SGIU)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA (SGRF)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED VIARIA (SGRV)
- SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGP)
- SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL (SGDN)

DELIMITACIONES

- ZONA MARITIMO TERRESTRE
 - SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS)
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES
 - NUEVAS ACTUACIONES
 - ACTUACIONES AISLADAS EN SUELO URBANO
 - CAÑADAS
- AARV - RED VIARIA
AAEL - ESPACIOS LIBRES
AAEQ - EQUIPAMIENTOS



Sectores de suelo urbanizable localizados al norte de la Variante de la Carretera de Rota. Al igual que el resto de áreas de crecimiento urbano la apuesta de la Aprobación Provisional se centra obsesivamente en fomentar los usos residenciales con lo que el producto urbano resultante puede presentar una precaria diversidad funcional.

Los datos globales del suelo urbanizable sectorizado son:

Sectores con uso característico residencial.

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF Terciario	EDIF HOTELERO	Nº MÁX VIVIENDAS
8.039.143,55 m2	2.881.281 m2	2.606.193 m2	800.106,8 m2	120.433 m2	154.655 m2	23.224

- La edificabilidad destinada a usos residenciales representa el 90,45% de la total, manifestándose el excesivo peso específico que estas funciones van a desempeñar en el futuro modelo territorial.
- La edificabilidad comercial complementaria a los usos residenciales alcanza el 4,18% del total, obteniéndose un ratio, bastante reducido, de 5,18 m2 de techo comercial/vivienda.
- La edificabilidad con destino a usos hoteleros representa un 5,35% de la total. El número total, aproximado, de plazas es de 4.418; es decir, 12,6 plazas residenciales/plaza hotelera o 5,26 viviendas/plaza hotelera. Estos datos revelan una cierta descompensación en el modelo de alojamiento ofrecido en el suelo urbanizable. La apuesta por fórmulas de alojamiento turístico reglado, especialmente en los sectores incluidos en la ZERLA-2 Cantarranas, debe ser sustancialmente más elevada, aun cuando ello no implique, con carácter obligatorio acudir exclusivamente a la tipología de establecimientos hoteleros.
- La edificabilidad con destino a vivienda protegida representa el 30,70% de la edificabilidad residencial total. Los 18.250 m2 que suponen el 0,7% de exceso respecto al porcentaje mínimo, se producen- gracias a la actuación pública de La Florida- a pesar de exenciones de vivienda protegida como la planteada en la operación de las Beatillas (SUS-CN-5) y, en el sector SUR-OR-2 Campo de Golf Viña Rango.

Sectores con uso característico de actividades económicas.

La superficie de los sectores con uso característico de actividades económicas es de 876.116 m2, y el techo edificable propuesto asciende a 299.945 m2.

Suelo Urbanizable ordenado.

En esta subcategoría del suelo urbanizable la Aprobación Provisional incluye 9 sectores, de los cuales 3 (SUR-OR-1, SUR-OR-7 y SUR-OR-9) tienen carácter transitorio dado que se corresponden con sectores definidos en el Plan General vigente que han iniciado su desarrollo. Entre ellos destaca, por su condición singular, el Polígono de las Salinas de Levante (SUR-OR-9).

El resto son sectores de planeamiento para los que la Aprobación Provisional incorpora, potestativamente, su ordenación pormenorizada. Entre ellos se encuentra el SUR-OR-2 Campo de Golf Viña Rango, que ha sido objeto de un diagnóstico profundo en el apartado donde se analizan y describen los Condicionantes del Modelo Territorial.

Los datos generales de ambas tipologías de suelo urbanizable ordenando son:

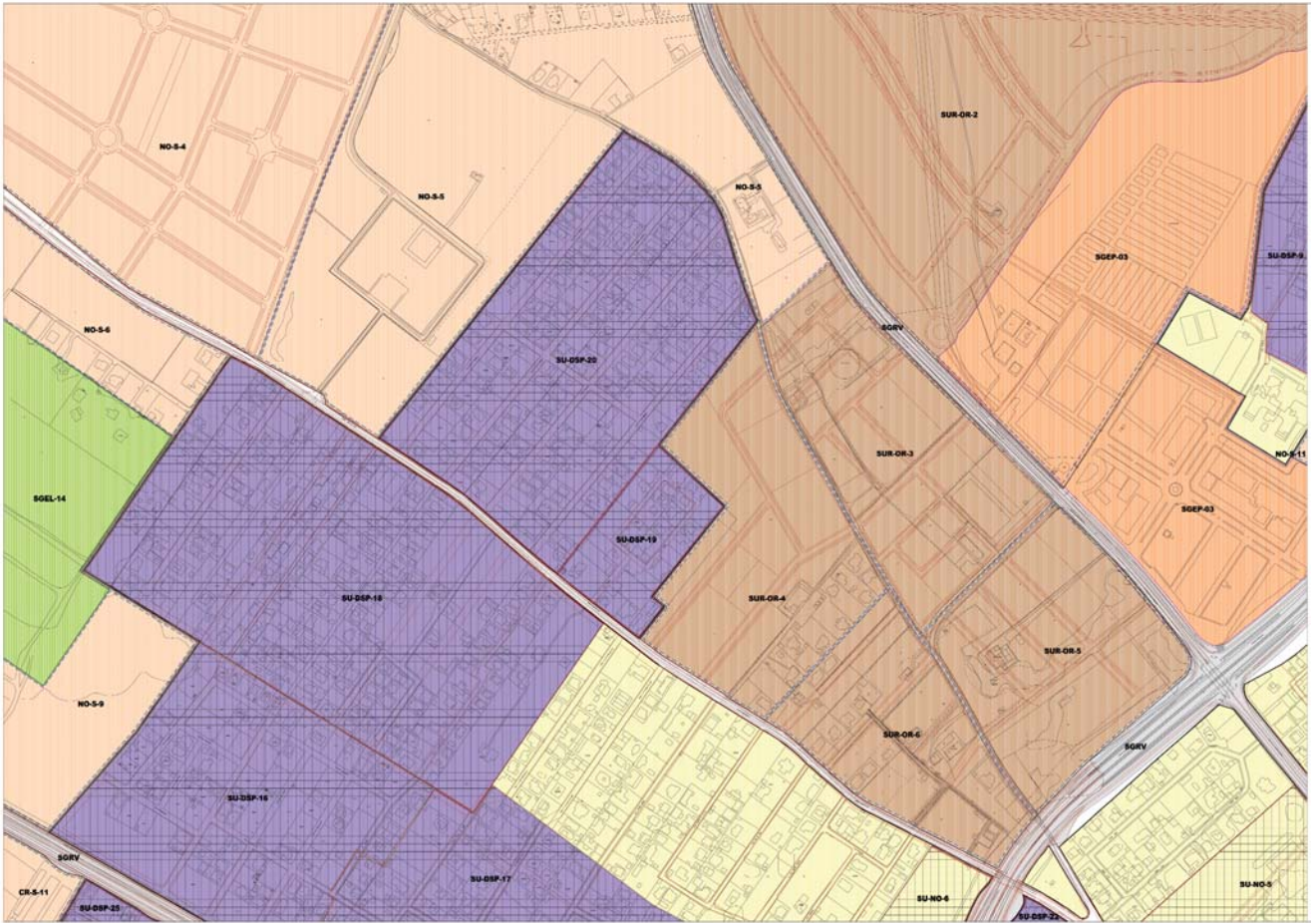
Suelo Urbanizable Ordenado Transitorio.

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF INDUSTRIAL	EDIF Terciario	EDIF HOTELERO	Nº MÁX VIVIENDAS
1.957.931 m2	786.490 M2	52.437 M2		723.763 M2		10.290 M2	413

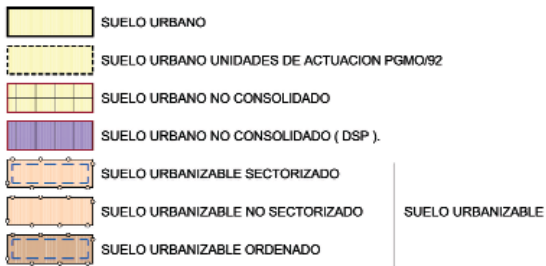
Suelo Urbanizable Sectorizado con ordenación pormenorizada.

SUPERFICIE	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIO	EDIF HOTELERO	Nº MÁX VIVIENDAS
2.038.556 m ²	309.757 m ²	284.565 m ²	59.570,5 m ²	8.325,8 m ²	16.868 m ²	2.479

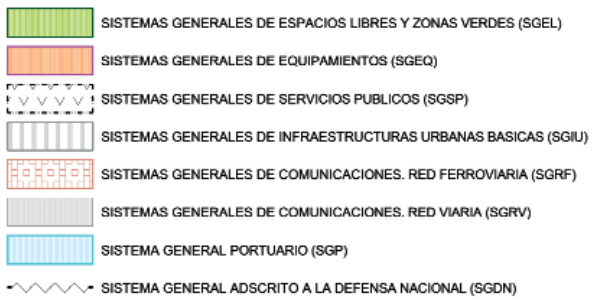
- La edificabilidad destinada a usos residenciales representa el 91,87% de la total, redundando en el carácter residencial que adquiere con carácter prácticamente exclusivo el suelo urbanizable con delimitación de sectores.
- El uso característico de todos estos sectores es el residencial, incluyendo la actuación del Campo de Golf de Viña Rango.
- La edificabilidad comercial complementaria a los usos residenciales alcanza el 2,7% del total, obteniéndose un ratio de 3,35 m² de techo comercial/vivienda, valor absolutamente precario para abastecer de funciones comerciales de proximidad el elevado volumen residencial previsto en esta categoría de suelo urbanizable.
- La edificabilidad con destino a usos hoteleros representa un 5,44% de la total, concentrándose en la operación del Campo de Golf de Viña Rango. El número aproximado de plazas asciende a 480, volumen bastante reducido para abastecer de alojamiento reglado a una actuación volcada en la puesta en valor de una infraestructura turística de altas prestaciones.
- Por último el porcentaje destinado a vivienda protegida apenas alcanza el 21%. El déficit está provocado por la exención que se efectúa en la actuación el Campo de Golf de Viña Rango que viene, en parte, compensada por el elevado porcentaje de vivienda protegida que presenta la actuación pública de La Florida.



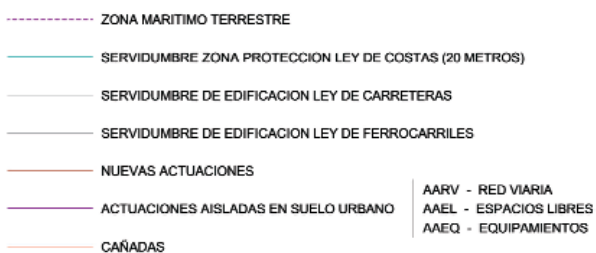
CLASIFICACION



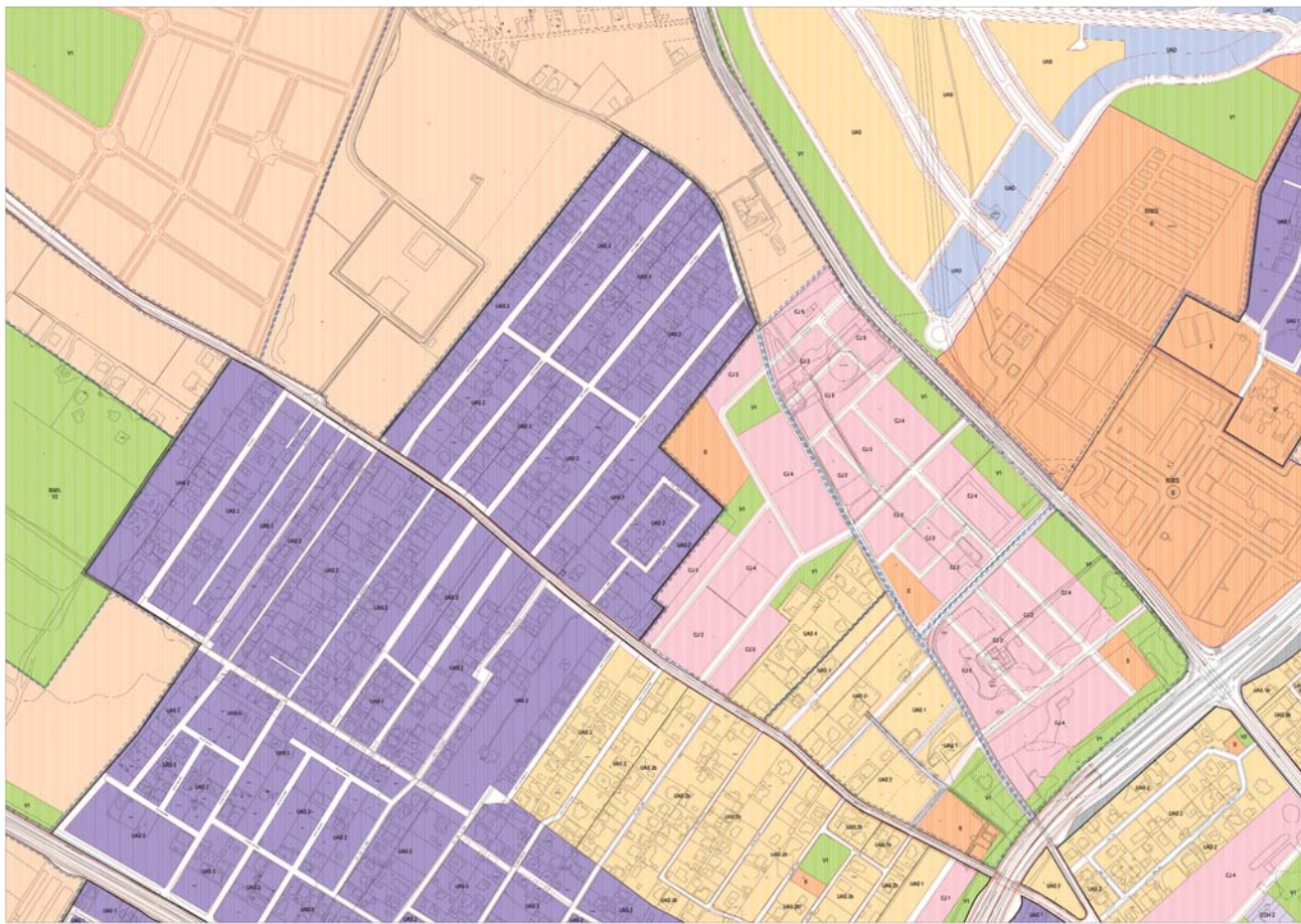
SISTEMAS GENERALES



DELIMITACIONES



Suelo Urbanizable Ordenado en el entorno de la carretera de Sanlúcar.



CALIFICACION

- | | |
|-----------------------------|---|
| CH CENTRO HISTORICO | E DOTACIONAL E EDUCATIVO |
| MC MANZANA CERRADA | S DOTACIONAL S SIPS |
| A EDIFICACION ABIERTA | D DOTACIONAL D DEPORTIVO |
| VTP V. TRADICIONAL POPULAR | V ESPACIOS LIBRES |
| CJ CIUDAD JARDIN | V1 JARDINES Y PLAZAS |
| UAD VIVIENDA ADOSADA | V2 PARQUES URBANOS |
| UAS VIVIENDA AISLADA | V3 PARQUES PERIURBANOS |
| UAS DSP | V4 PLAYAS |
| CO TERCARIO CO COMERCIAL | ZONAS DE PROTECCION DEL VIARIO |
| COG TERCARIO COG GASOLINERA | INFRAESTRUCTURAS URBANAS |
| COH TERCARIO COH HOTELERO | INDUSTRIAL |
| | * DOTACIONES O ESPACIOS LIBRES PRIVADOS |

SISTEMAS GENERALES

- | | |
|--|---|
| SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES | SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA |
| SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS | SISTEMA GENERAL PORTUARIO |
| SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS | SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL |
| SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS | |

DELIMITACIONES

- | | |
|---|---|
| SUELO URBANO | SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS |
| SUELO URBANIZABLE | SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES |
| SECTORES DE SUELO URBANIZABLE | NUEVAS ACTUACIONES |
| ZONA MARITIMO TERRESTRE | CAÑADAS |
| SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS) | |



Suelo Urbanizable Ordenado en el entorno de la carretera de Sanlúcar.

El suelo Urbanizable No Sectorizado.

El documento de Aprobación Provisional identifica tres áreas de suelo urbanizable no sectorizado cuya superficie total asciende a 1.516.500 m². Para todas ellas establece como uso dominante el residencial, con la posibilidad de albergar usos complementarios de carácter terciario, otorgándoles una edificabilidad máxima de 0,3 m²/m² y una densidad de 40 viv/Ha. Ello supone un incremento, a futuro, de 6.066 nuevas viviendas.

En relación con esta estrategia de ordenación y valorando positivamente la localización de las áreas (en continuidad con el suelo urbano o urbanizable con delimitación de sectores) se echa en falta la instrumentación de alguna apuesta por impulsar el desarrollo de usos de actividades económicas en el sector oeste, equilibrando de este modo la localización exclusiva de estas funciones en el entorno de la travesía de la N-IV y la actual Variante mitigando, de paso, el exclusivismo funcional que adquiere el uso residencial en la propuesta de nuevo crecimiento. Para la materialización de una iniciativa de estas características se entiende especialmente adecuada el área del Suelo Urbanizable No Sectorizado SUNS-I.

C. VALORACIÓN DEL CRECIMIENTO RESIDENCIAL PROPUESTO EN LA APROBACIÓN PROVISIONAL I Y CUMPLIMIENTO DE LA RESERVA OBLIGATORIA DE VIVIENDA PROTEGIDA ESTABLECIDA EN LA LOUA.

I. El crecimiento residencial propuesto.

Vamos analizar la capacidad de crecimiento residencial propuesta en la Aprobación Provisional I, bajo estos supuestos:

- a. No se incluyen las actuaciones del suelo urbano no consolidado (SU-CC-3, SU-CC-4 y SU-CC-5) y del suelo urbanizable ordenado (SUR-OR-1, SU-OR-7 t SU-OR-9) de carácter transitorio- es decir operaciones del Plan General vigente en desarrollo- por entender que el nivel de ejecución de las obras de urbanización, una vez se produzca la aprobación del nuevo documento, estará lo suficientemente avanzado como para poder tener consideración de suelo urbano consolidado.
- b. Asimismo no se computan como "nuevo crecimiento" las 3.050 viviendas que se estiman existentes entre las 4.289 incluidas en las operaciones de regularización de los asentamientos irregulares (DSP). Por tanto, las nuevas viviendas son 1.239. Para el cálculo de la edificabilidad asociada a este volumen residencial se aplica el parámetro de 275 m2 techo/vivienda, deducido de dividir el techo edificable propuesto para los DSP (1.226.180 m2) entre el número total de viviendas (4.289).
- c. Por idéntico motivo se han excluido las 135 viviendas existentes de la actuación SU-CC-6 La Puntilla.
- d. El ratio habitante/vivienda a utilizar para valorar el volumen poblacional, en virtud al valor aplicado en los últimos informes de incidencia territorial elaborados por la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, es 2,4.

Con estos supuestos de partida el crecimiento residencial y poblacional propuesto en la Aprobación Provisional es:

Suelo Urbano No Consolidado:

ZONA	EDIF RESIDEN	Nº MÁX VIVENDAS	EDIF VP	Nº VP
CC	13.020 M2	136	3.906 M2	39
CN	70.630 M2	506	37.751 M2	224
CR	36.824,94 M2	181	2.600 M2	26
NO	158.653 M2	1.257	36.375,8 M2	364
VA	18.372 M2	195	17.086 M2	171
DSP	340.725 m2	1.239		
TOTAL	638.224,94 M2	3.496	97.718,8 M2	824

Suelo Urbanizable.

CATEGORÍA	EDIF RESIDEN	Nº MAX VIVENDAS	EDIF VP	Nº VP
SUS	2.606.193 M2	23.224	800.106,8 M2	8.000
SUR-OR	284.565 M2	2.479	59.570,5 M2	596
TOTAL	2.890.758 M2	25.703	859.677,30 M2	8.596

El número total de viviendas propuesto en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable con delimitación de sectores es de 29.199 lo que supone un techo poblacional de 70.078 habitantes. Si entendemos que la población de referencia en El Puerto de Santa María ronda los 85.000 habitantes, observamos cómo este crecimiento residencial implica un aumento del 82,5% respecto de la población actual. Ello quiere decir que, en las actuales condiciones de clasificación y ordenación de suelo e instrumentación urbanística el documento supera sobradamente el límite porcentual establecido en la Norma 45 del POTA para los crecimientos de población.

2. Cumplimiento de la reserva de vivienda protegida establecida en el artículo 10 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La reserva de edificabilidad con destino a viviendas sometidas a algún régimen de protección, establecida con carácter obligatorio en el artículo 10 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía es del 30% de la edificabilidad de áreas y sectores con uso característico residencial.

Si sumamos los datos antes aportados del suelo urbano no consolidado y el suelo urbanizable con delimitación de sectores, obtenemos una edificabilidad residencial total de 3.528.982,94 m², lo que implica que la reserva mínima para vivienda protegida se cifra en 1.058.694,8 m² de techo edificable.

La edificabilidad destinada a vivienda protegida que establece la Aprobación Provisional asciende a 957.396,10 m² de techo edificable por lo que se detecta un déficit considerable de 101.298,78 m².

En cualquier caso, más allá del debate que se va a producir sobre la pertinencia o no de contemplar la edificabilidad aún por materializar en los DSP dentro del techo edificable residencial de referencia para calcular la reserva de vivienda protegida, la solución establecida en la Aprobación Provisional genera muchas dudas.

Así, si eliminásemos del cómputo la edificabilidad no materializada en los DSP, el 30% de vivienda protegida ascendería a 956.477,38 m², con lo que, efectivamente, se estaría cumpliendo estrictamente el mínimo legal. Ahora bien, más importante que el cumplimiento cuantitativo de este precepto legal es analizar la manera en que éste se alcanza. Así, vemos que la Aprobación Provisional ha aprovechado la existencia de una serie de operaciones públicas con destino mayoritario a vivienda protegida (Sectores de La Florida, ampliación del Poblado de Doña Blanca, actuación en suelos de RENFE en Valdelagrana) no para incrementar la oferta global de este tipo de vivienda en una ciudad perentoriamente necesitada de ello, sino para eximir de la obligación de incorporar reserva alguna a dos de las actuaciones de mayor rentabilidad económica entre las previstas en el Documento: Las operaciones inmobiliarias vinculadas a los Campos de Golf de Beatillas y Viña Rango. Entendemos absolutamente imprescindible revertir esta situación en el nuevo documento de la Revisión del PGOU de El Puerto de Santa María.

2.3. VALORACIÓN DEL GRADO DE ADECUACIÓN DEL DOCUMENTO DE LA APROBACIÓN PROVISIONAL I A LAS DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.

A. LA ORDENACIÓN PROPUESTA EN LA ZERPLA-I SAN JOSÉ- EL MADRUGADOR.

El área donde se localiza la ZERPLA-I San José- el Madrugador, se caracteriza, principalmente por dos cuestiones:

a. Una óptima accesibilidad metropolitana de carácter intermodal garantizada por grandes arterias viarias (carretera del Portal, antigua travesía de la N-IV, Variante de Los Puertos) y la presencia del trazado ferroviario, proponiéndose un apeadero ferroviario en el área del Madrugador.

b. La presencia de áreas naturales de considerable valor identificados como Sistemas Generales en la Aprobación Provisional: SGEL02 "Carretera del Portal, SGEL24 "Rancho Linares", SGEL 23 "El Madrugador" (130.284,69 m2) y SGEL 25 "San Antonio", con una superficie total de 375.829,54 m2.

Esta conjunción de condiciones ha llevado a la planificación territorial a valorar este ámbito como especialmente idóneo para el desarrollo de funciones productivas y dotaciones de rango metropolitano.

Sin embargo, la ordenación propuesta en la Aprobación Provisional presenta la siguiente caracterización:

SECTOR	SUPERF	EDIF TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF INDUST	EDIF TERCIARIA	Nº MAX VIVIENDAS
CN-S3	143.666 M2	64.649 M2	64.649 M2	19.395 M2			646
CN-S4	263.483 M2	102.758 M2	102.758 M2	30.827 M2			1.027
CN-S6	63.334 M2	28.500 M2	28.500 M2	8.550 M2			278
CN-S7	92.789 M2	41.755 M2	41.755 M2	12.526 M2			408
CN-S8	301.921 M2	105.672 M2			105.672 M2		
TOTAL	865.193 M2	343.334 M2	237.662 M2	71.298 M2	105.672 M2		2.359

Como podemos observar el protagonismo de los usos residenciales (el sector de actividades económicas representa un 35% de la superficie total de los sectores) resulta excesivo. Además existen otras cuestiones que, entendemos, justifican la inadecuación de la ordenación propuesta a la vocación asignada a esta pieza territorial por parte del POTBC y cuya corrección resulta necesaria:

1. La localización de los sectores CN-S6 y CN-S7 en una zona de compleja accesibilidad, colindante a la oferta dotacional metropolitana, unido a la importancia concedida por la planificación territorial a las funciones de equipamiento y áreas libres de nivel supramunicipal, aconsejan la desclasificación de estos sectores y su calificación como Áreas Dotacionales Metropolitanas.
2. La oferta residencial debe localizarse en la formalización del frente a la travesía de la antigua N-IV, eje de crecimiento periférico de primer nivel que, en los últimos tiempos, está adquiriendo una condición claramente residencial. Además, esta oferta residencial debe alcanzar una dimensión metropolitana debido a la óptima accesibilidad que, desde sistemas de transporte público, presenta el área. Ello implica que el destino mayoritario de estos sectores (CN-S3 y CN-S4) sea el de vivienda sometida a algún régimen de protección.

Con estas correcciones, se estaría reconduciendo el contenido urbanístico de estas actuaciones hacia el cumplimiento de las determinaciones del POTBC para la ZERPLA-I ya que: aumentaría la proporcionalidad de equipamientos metropolitanos (un incremento de 156.123 m2) y se estará reduciendo ostensiblemente la caracterización residencial del ámbito (407.149 m2 de suelo frente a los 563.272 m2 actuales) reorientándola hacia la materialización de una oferta de vivienda de dimensión metropolitana.



CLASIFICACION

- SUELO URBANO
 - SUELO URBANO UNIDADES DE ACTUACION PGM/92
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (DSP).
 - SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO
 - SUELO URBANIZABLE ORDENADO
- SUELO URBANIZABLE

SISTEMAS GENERALES

- SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)
- SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS (SGEQ)
- SISTEMAS GENERALES DE SERVICIOS PUBLICOS (SGSP)
- SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS BASICAS (SGIU)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED FERROVIARIA (SGRF)
- SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES. RED VIARIA (SGRV)
- SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGP)
- SISTEMA GENERAL ADSCRITO A LA DEFENSA NACIONAL (SGDN)

DELIMITACIONES

- ZONA MARITIMO TERRESTRE
 - SERVIDUMBRE ZONA PROTECCION LEY DE COSTAS (20 METROS)
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE CARRETERAS
 - SERVIDUMBRE DE EDIFICACION LEY DE FERROCARRILES
 - NUEVAS ACTUACIONES
 - ACTUACIONES AISLADAS EN SUELO URBANO
 - CAÑADAS
- AARV - RED VIARIA
AAEL - ESPACIOS LIBRES
AAEQ - EQUIPAMIENTOS



Sectores CN-S 6 y CN-S 7. Ámbitos de compleja accesibilidad incorporados en la delimitación, efectuada por el POTBC, de la ZERPLA-I, para la que se define una orientación funcional volcada en el desarrollo de funciones productivas y dotaciones metropolitanas.

B. LA ORDENACIÓN PROPUESTA EN LA ZERPLA-2 CANTARRANAS.

El Área sobre la que vamos a centrar nuestro análisis se localiza entre la carretera de Sanlúcar y la carretera de Rota. El territorio delimitado por estas arterias viarias se caracteriza por presentar una directriz predominante este-oeste que discurre sensiblemente paralela a la línea de costa. El ámbito se encuentra salpicado por una diáspora aleatoria de asentamientos irregulares que han ido proliferando al amparo de la caminería rural preexistente que les abastece de la necesaria accesibilidad. Esta fagocitación del soporte territorial está construyendo un producto pseudourbano que corre el peligro de conformar un espacio barrera, una muralla de marginalidad urbanística, que va colonizando el territorio longitudinalmente sin previsión alguna que facilite la construcción de una imprescindible estrategia de transversalidad entre las grandes arterias viarias antes mencionadas que, además de optimizar la movilidad inter e intraurbana, articule, organice, module y pautte coherentemente el espacio urbano resultante. Esta ausencia de principios rectores de ordenación favorece el carácter anónimo de los ámbitos urbanos desarrollados ante, por un lado, la inexistencia de una estructura interna que les dote de sentido y orden y, por otro, la materialización de un monocultivo tipológico que santifica de forma obsesiva y dogmática la vivienda unifamiliar aislada como oferta exclusiva, lo que dificulta la factibilidad de aportar elementos referenciales que faciliten su legibilidad.

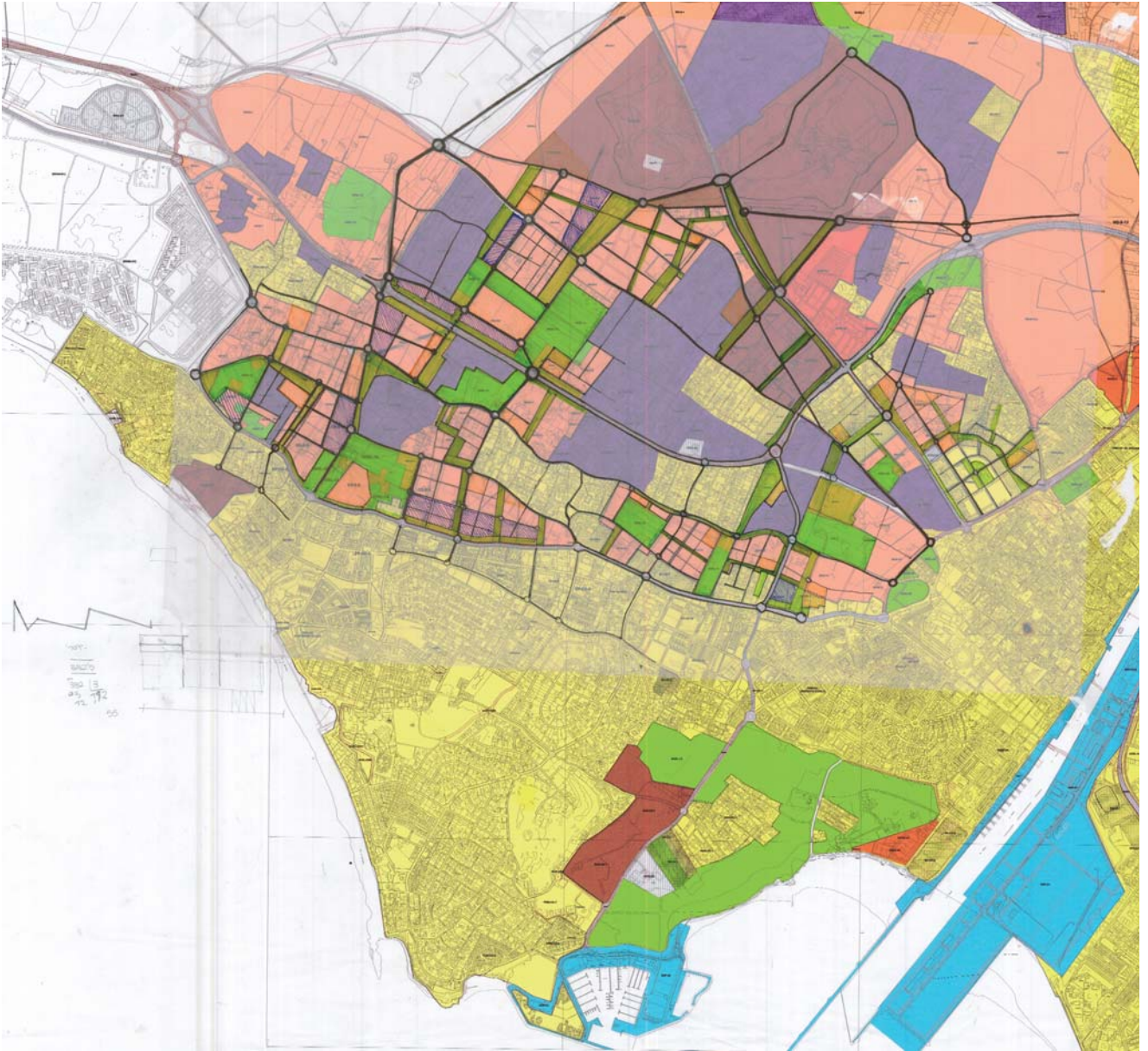
La perentoriedad de acometer las actuaciones urbanísticas precisas para revertir este proceso incontenible es absolutamente incuestionable, máxime cuando este territorio representa una oportunidad de primer orden -así lo explicita, como hemos visto, el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz- para consolidar, refuncionalizar, reciclar, rehabilitar y modernizar el modelo turístico de El Puerto de Santa María adecuándolo a las directrices y nuevos recursos conceptuales que, desde el carácter multidisciplinar que presentan las reflexiones de última generación, están orientando la ordenación de los espacios turísticos.

A. La Estructura General de la ZERPLA-2 : Los Sistemas Generales.

Quizás la expresión que mejor defina la estructura territorial del modelo de ordenación establecido por la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística para este ámbito del territorio portuense, sea precisamente su precariedad y carácter deficitario. La sintomatología patológica expuesta, no sólo no se verá mitigada, sino que puede quedar reforzada y perpetuada.

Los sistemas estructurantes identificados en el documento son:

- I. Un viario de directriz norte-sur (denominado Nuevo Acceso a la Costa Oeste de El Puerto de Santa María) que trata de conectar la antigua carretera de Rota, su actual Variante, la carretera de Sanlúcar y, finalmente, el nuevo acceso a la Costa Noroeste previsto a través de la prolongación de la Carretera de El Portal, todas ellas arterias de condición estructurante y marcada directriz este-oeste. Podemos observar el importante volumen de elementos constitutivos del Sistema General Viario comprometidos con el desarrollo de la ZERPLA-2. El mayor problema que presenta esta estructura viaria se puede resumir en dos aspectos complementarios:
 - El único elemento llamado a construir la estrategia de transversalidad antes mencionada es el Nuevo Acceso a la Costa Oeste. Excesiva responsabilidad dada la complejidad del territorio por el que transita. Se echa en falta, indudablemente, la complementariedad con otras arterias viarias de rango menor que pauten coherentemente la colonización del soporte territorial, así como la creación de pasillos medioambientales de acompañamiento que, al tiempo de preservar los suelos de mayor valor natural, incidan en la integración paisajística de las infraestructuras de comunicación y actúen como plataformas de colectivización que permitan la sutura de los diferentes diseminados. El viario se concibe, además, como una estructura con escasa capacidad de diálogo con el contexto urbano adyacente y nula voluntad de articulación. Pensado exclusivamente por y para proporcionar movilidad, aunque precaria, difícilmente podrá asumir una función catalizadora y referencial en el modelo de crecimiento urbano que se propone en el área.



Ideograma de Ordenación alternativa a la establecida en la Aprobación Provisional-I para la ZERPLA -2 Cantarranas y terrenos adyacentes. Como puede observarse el criterio se centra en aportar una red ambiental continua y accesible y definir una estructura viaria primaria que garantice la correcta articulación del espacio urbano resultante. Asimismo, se identifican áreas óptimas para el desarrollo de centralidades turísticas y urbanas y se refuerza considerablemente la oferta de equipamientos de Rango Ciudad.

- Resulta imprescindible modificar los patrones de diseño de las grandes Variantes y Carreteras en un doble sentido: incrementar su capacidad ambiental en detrimento de iniciativas que apuestan exclusivamente por aumentar su capacidad circulatoria (los denominados desdoblamientos) y posibilitar construir una eficaz transversalidad mediante la instrumentación de un nuevo concepto de "enlace" que, además de permitir incrementar su pautado y cadencia territorial posibilite integrar ambos márgenes huyendo, pues, de soluciones que únicamente se centran en optimizar la canalización de los diferentes flujos de entrada y salida.
2. El Sistema General de Espacios Libres incluido en la ZERPLA-2 se encuentra descrito en el apartado donde se analiza el modelo territorial propuesto por la Aprobación Provisional. Destacar, simplemente que alcanza una superficie de 406.934,84 m² representando un 27% del total de sistemas generales de espacios libres de nueva obtención previsto en la Revisión.

Sin embargo esta gran repercusión en términos cuantitativos queda sustancialmente minimizada cuando se observa que la propuesta se reduce a la identificación de áreas desconexas que se localizan sobre masas arbóreas significativas. Nadie duda de la plusvalía ambiental que se introduce en el sector al regular la preservación de estos suelos. Sin embargo, su singularidad medioambiental, siendo condición necesaria para favorecer la sostenibilidad, en absoluto resulta suficiente para garantizar la congruencia, articulación, sentido de orden y estructura del espacio urbano resultante. Esta concepción sectorial y ausente de complejidad del sistema general de espacios libres sustentada en el carácter insular de estas piezas, va a conformar finalmente un archipiélago natural de dificultosa accesibilidad, residualidad posicional y escasa capacidad perceptiva.

El Sistema General de Espacios Libres, por el contrario, ha de estructurar, junto con la red viaria básica, la configuración del sistema de espacios públicos de la ciudad. Su definición no debe resultar de la aplicación exclusiva de criterios cuantitativos, sino, especialmente, de criterios cualitativos, donde conceptos como escala, funcionalidad, localización y posición en la escena urbana adquieren un interés primordial.

3. El Sistema General de Equipamiento se reduce a la ampliación del Recinto Ferial (100.000 m² de suelo) siendo, por otro lado, la única pieza de nueva obtención propuesta en todo el suelo urbanizable. Sorprende esta decisión del Plan, máxime en un área orientada a la materialización de actividades turísticas. Existe un consenso doctrinal generalizado sobre la especificidad que presenta la práctica social de los espacios turísticos, orientados de manera determinante hacia el desarrollo de funciones vinculadas con el ocio de la población. De ahí que existan autores que proclamen con toda contundencia la prevalencia de las actividades lúdicas y dotacionales en la ordenación de los desarrollos turísticos. Un incremento importante de la oferta dotacional de Rango Ciudad se, pues, entiende imprescindible.

B. Los sectores de suelo urbanizable y Desarrollos Sin Planeamiento incluidos en el Área de Cantarranas: Análisis del contenido urbanístico y adecuación a la compatibilización de usos del POTBC.

Los sectores de suelo urbanizable sectorizado.

Los sectores incluidos en el ámbito de la ZERPL-2 y su contenido urbanístico aparecen descritos en el siguiente cuadro:

SECTOR	SUPERF	USO GLOBAL	EDIFI TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIA	EDIF HOTELERA	Nº MÁX VIVIENDAS
CR-S2	112.307 M2	RESID	30.323 M2	24.323 M2	7.297 M2	2.000 M2	4.000 M2	218
CR-S3	394.459 M2	RESID	118.337 M2	108.337 M2	32.501 M2		10.000 M2	1.016
CR-S4	127.596 M2	RESID	34.451 M2	29.451 M2	8.835 M2	5.000 M2		214
CR-S5	76.260 M2	RESID	22.878 M2	22.878 M2	6.863 M2			207
CR-S6	70.958 M2	RESID	24.835 M2	14.835 M2	4.450 M2		10.000 M2	139
CR-S7	111.027 M2	RESID	29.977 M2	25.977 M2	7.793 M2	4.000 M2		162
CR-S8	56.882 M2	RESID	17.064 M2	17.064 M2	5.119 M2			158
CR-S9	98.076 M2	RESID	29.422 M2	24.422 M2	7.327 M2	2.000 M2	3.000 M2	233
CR-S10	107.000 M2	RESID	48.136 M2	44.077 M2	13.223 M2		4.059 M2	462
CR-S11	119.074 M2	RESID	30.959 M2	25.959 M2	7.788 M2	2.000 M2	3.000 M2	198
NO-S3	273.422 M2	RESID	95.697 M2	85.697 M2	25.709 M2		10.000 M2	807
NO-S4	341.750 M2	RESID	119.535 M2	119.535 M2	35.860,5 M2			1.074
NO-S5	194.868 M2	RESID	58.460 M2	53.460 M2	16.038 M2		5.000 M2	454
NO-S6	190.641 M2	RESID	57.192 M2	49.192 M2	14.758 M2	3.000 M2	5.000 M2	426
NO-S7	35.241 M2	RESID	8.810 M2	7.310 M2		1.500 M2		30
NO-S8	109.871 M2	RESID	32.961 M2	27.961 M2	8.388 M2		5.000 M2	213
NO-S9	71.429 M2	RESID	21.428 M2	16.428 M2	4.928,4 M2		5.000 M2	122
TOTAL	2.490.861 M2		780.465 M2	696.846 M2	206.877,9 M2	19.500 M2	64.059 M2	6.133

El suelo urbanizable ordenado incluido en la ZERPLA-2.

SECTOR	SUPERF	USO GLOBAL	EDIFI TOTAL	EDIF RESID	EDIF VP	EDIF TERCIARIA	EDIF HOTELERA	Nº MÁX VIVIENDAS
SUR-OR-2	1.546.522 M2	RESID /DEPORTIVO	107.000 M2	85.996 M2		4.637,8 M2	16.868 M2	700

Los Desarrollos Sin Planeamiento incluidos en la ZERPLA-2.

ACTUACIÓN	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS
DSP-1	21
DSP 26	136
DSP 27	74
DSP 28	261
DSP 29	46
TOTAL	538

Si a estos ámbitos sumamos otros adyacentes y cuya integración se vincula, en cierta medida, a la ZERPLA-2 (DSP 11, DSP 16, DSP 20, DSP 25) el número de viviendas a regularizar implicadas ascendería 1.493, es decir, el 35% del total de viviendas de los DSP.

Vamos a detenernos en la valoración y profundización de aquellas cuestiones que determinan el contenido urbanístico (la calificación global) de estos sectores de suelo urbanizable, ya que podría generar su inadecuación a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz.

Como ya hemos comentado en el apartado donde se describen, analizan y diagnostican los condicionantes del Modelo Territorial, en relación con la planificación subregional, la ZERPLA-2 Cantarranas ha de tener una dimensión multifuncional y compleja que nos aparte de posicionamientos apriorísticos que promuevan un desarrollo monofuncional. En el citado apartado se matiza la consideración de "territorio turístico" de este ámbito del término municipal desde el surgimiento de dos vocaciones complementarias:

- En primer lugar, tal y como reconoce el propio POTBC, un objetivo prioritario de la ZERPLA-2 al mismo nivel, al menos, de importancia que el fomento de actividades turísticas, ha de ser promover una eficaz integración de los DSP en el modelo de ciudad, máxime cuando el volumen de viviendas a regularizar implicadas es tan elevado.
- En segundo lugar, las aptitudes topográficas, naturales, paisajísticas y la posición colindante a la ciudad consolidada del escenario territorial hacen que se constituya en un soporte imprescindible para dar acomodo a las legítimas demandas de crecimiento residencial de El Puerto de Santa María.

Estas dos cuestiones obligan a meditar pausadamente sobre el carácter que la inserción de funciones turísticas ha de desempeñar alejándose, en todo caso, de opciones de exclusivismo funcional debiendo operar, más bien, como argumento de "cualificación" espacial y funcional de la dimensión reparadora que ha de jugar esta pieza del territorio portuense. Y ello supone incidir en:

- Una mejora sustancial de los índices dotacionales y de espacios libres con la idea de inculcar una "cultura del espacio público" que le otorgue el protagonismo que debe asumir para fomentar la calidad del espacio urbano resultante.
- Introducir una oferta de alojamiento turístico reglado diversa e imaginativa, incorporando otras alternativas además del establecimiento hotelero.
- Desarrollar una importante oferta complementaria de carácter comercial y de ocio, que ha de contemplar dos niveles de resolución. Por un lado el comercio de proximidad que fomenta "la ciudad de las distancias cortas" al dar cobertura a las necesidades básicas de las áreas residenciales, cuestión absolutamente imprescindible para mejorar la situación actual de los DSP. Por otro lado promover la materialización de Centros de Ocio en localizaciones selectivas asociadas a la óptima accesibilidad que proporcionan determinadas arterias viarias.
- Aprovechar iniciativas en marcha (Campo de Golf de Viña Rango) para promover el desarrollo de ofertas turísticas de alto valor añadido, como factor de diferenciación y de ampliación de otros segmentos turísticos distintos del recurso "sol y playa". Para ello, la actuación prevista debe reconducirse en desarrollo de los objetivos y criterios explicitados en el apartado 1.4 "Condicionantes derivados de Nuevas Iniciativas con gran repercusión en el modelo territorial" del presente documento.

En relación con esta argumentación las conclusiones que se obtienen del análisis de la ordenación propuesta en la ZERPLA-2 en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María son:

- a. Causa sorpresa la asignación del uso global residencial a la totalidad de los sectores de suelo urbanizable sectorizado y ordenado localizados en este ámbito territorial lo cual ha de valorarse como una más que evidente contradicción. Ello sólo puede tener su justificación en el menor volumen de reservas mínimas dotacionales y, especialmente, de espacios libres que establece el artículo 17 de la LOUA para los sectores de uso global residencial en relación con el turístico. Sin embargo, en la mejora de los índices de equipamientos y zonas verdes se sustenta, en parte, la construcción de un espacio urbano dotado de atractivo turístico. Por ello, independientemente del mantenimiento del uso característico residencial, las reservas mínimas dotacionales deberían ampliarse hasta alcanzar, al menos, las legalmente establecidas para el uso global turístico.

- b. El peso específico de las funciones residenciales resulta abrumador (un 88,2% de la edificabilidad total se destinan a usos residenciales) y, sin embargo, la oferta de vivienda protegida es bastante reducida (un 26,4% del total de la edificabilidad residencial). La residencialización se constituye en un poderoso argumento desestacionalizador del espacio turístico al favorecer el acomodo de población permanente. Por lo tanto, el efecto combinado de reducir la edificabilidad destinada a uso residencial e incrementar la oferta de viviendas sometidas a algún régimen de protección, puede ser una estrategia adecuada para fortalecer la dimensión metropolitana de este ámbito.
- c. La oferta de alojamiento turístico reglado se apoya, exclusivamente, en la inserción de productos hoteleros. Sin embargo, el volumen edificable que se destina a este uso pormenorizado resulta excesivamente escaso (80.927 m²; es decir 2.312 plazas). Entendemos que la apuesta por el alojamiento reglado ha de ser firme y decidida y ello debe llevar aparejado la posibilidad de materializar otras alternativas (residencias especializadas, apartamentos turísticos) y reforzar de manera selectiva y estratégica, la oferta hotelera vinculando su localización a la creación de ejes y áreas de centralidad periférica y, cómo no, al desarrollo de infraestructuras turísticas singulares (Campo de Golf Viña Rango).
- d. La oferta de usos terciario-comerciales es excesivamente reducida (24.137,8 m²; es decir 3,53 m² de techo edificable/vivienda) resultando parámetros inferiores, incluso, a la proporcionalidad que se ha establecido en otros sectores del suelo urbanizable sin vocación turística. Un notable incremento de la oferta comercial resulta absolutamente imprescindible y ello debe pasar por aumentar el comercio de proximidad e insertar ofertas especializadas de ocio en lugares óptimamente servidos por la red arterial de primer nivel (Carretera de Rota y Actual Variante, principalmente).
- e. La ordenación pormenorizada del Campo de Golf Viña Rango debe sufrir un replanteamiento con la finalidad de desarrollar un producto turístico de elevadas prestaciones y alto valor añadido, y adaptarse a los criterios y objetivos de ordenación que, para este tipo de iniciativas, regula la Norma 53 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.



Alternativa para la ordenación pormenorizada del Golf Viña Rango, en cumplimiento de la legislación urbanística (LOUA y el uso turístico) y la Planificación Territorial (POTBC y POTB).

Del diagnóstico efectuado en los párrafos anteriores, en relación con la ordenación que la Aprobación Provisional efectúa en la ZERPLA-2, puede concluirse que existe una clara y evidente inadecuación al sentido, vocación y funcionalidad establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz. Además el nivel de resolución aportado (rutinaria combinación de elementos estructurantes y zonificación) incumple la directriz de desarrollo regulada en la ficha de la actuación donde se traslada al planeamiento municipal la obligación de contemplar con mayor nivel detalle la ordenación de la zona.

A modo de conclusión, manifestar que la ZERPLA-2 debe sufrir una profunda remodelación en sus criterios y objetivos de ordenación, abordando una nueva estrategia de compatibilización de usos y desarrollando una ordenación con un nivel de detalle suficiente para dar cumplimiento a las determinaciones del POTBC. Esta cuestión resulta absolutamente determinante, en función de las reflexiones vertidas a tal efecto en el apartado de los "Condicionantes del Modelo Territorial", para valorar la capacidad de crecimiento de El Puerto de Santa María en aplicación de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

