
III. UN DECÁLOGO DE PROPUESTAS PARA EL PUERTO DE SANTA MARÍA

ÍNDICE

- PRIMERO: PROTEGER Y MEJORAR EL MEDIO AMBIENTE MUNICIPAL, LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y LAS ÁREAS CON VALORES ARQUEOLÓGICOS.
- SEGUNDO: LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD, LA MOVILIDAD Y LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL
- TERCERO: LA CORRECCIÓN DE LAS DESIGUALDADES TERRITORIALES. GARANTIZAR UN NIVEL ADECUADO DE ESPACIOS LIBRES Y DOTACIONES A LOS TODOS LOS CIUDADANOS.
- CUARTO: EL CENTRO HISTÓRICO. LA NECESARIA COMPATIBILIDAD ENTRE PROTECCIÓN Y RENOVACIÓN URBANA COMO GARANTÍA DE ADAPTABILIDAD A LOS NUEVOS REQUERIMIENTOS SOCIALES.
- QUINTO: DIRECTRICES DE ORDENACIÓN PARA LOS NUEVOS CRECIMIENTOS URBANOS.
- SEXTO. LAS NUEVAS CENTRALIDADES: EL POLICENTRISMO URBANO COMO PRINCIPIO RECTOR DEL MODELO DE CIUDAD.
- SÉPTIMO: REVITALIZACIÓN DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA COMO DESTINO TURÍSTICO PREFERENCIAL EN EL LITORAL DE CÁDIZ.
- OCTAVO: EL NUEVO PLAN COMO MEDIO PARA DEFINIR Y LLEVAR A CABO UNA POLÍTICA QUE POSIBILITA QUE LOS VECINOS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA PUEDAN ACCEDER A UNA VIVIENDA A PRECIO ASEQUIBLE.
- NOVENO. UN IMPORTANTE ESFUERZO EN LOS SISTEMAS ORGÁNICOS DE LA CIUDAD: LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.
- DÉCIMO: LA NECESIDAD OBJETIVA Y ESTRATÉGICA DE INTERVENIR EN LOS PROCESOS DE EDIFICACIÓN INCONTROLADOS.

PRIMERO: PROTEGER Y MEJORAR EL MEDIO AMBIENTE MUNICIPAL, LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y LAS ÁREAS CON VALORES ARQUEOLÓGICOS.

La política medioambiental se ha convertido en una de las más necesarias estrategias urbanas en los tiempos actuales. El concepto de calidad de vida, medido hasta hace poco por el patrón del mercado de bienes de consumo, ha variado sustantivamente. El medio ambiente se constituye como elemento sustancial para la renta indirecta y para la calidad de vida. De igual forma, el creciente interés que el paisaje despierta en el seno de las sociedades desarrolladas hay que ponerlo en relación con las profundas transformaciones sufridas por este frágil recurso en las décadas precedentes.

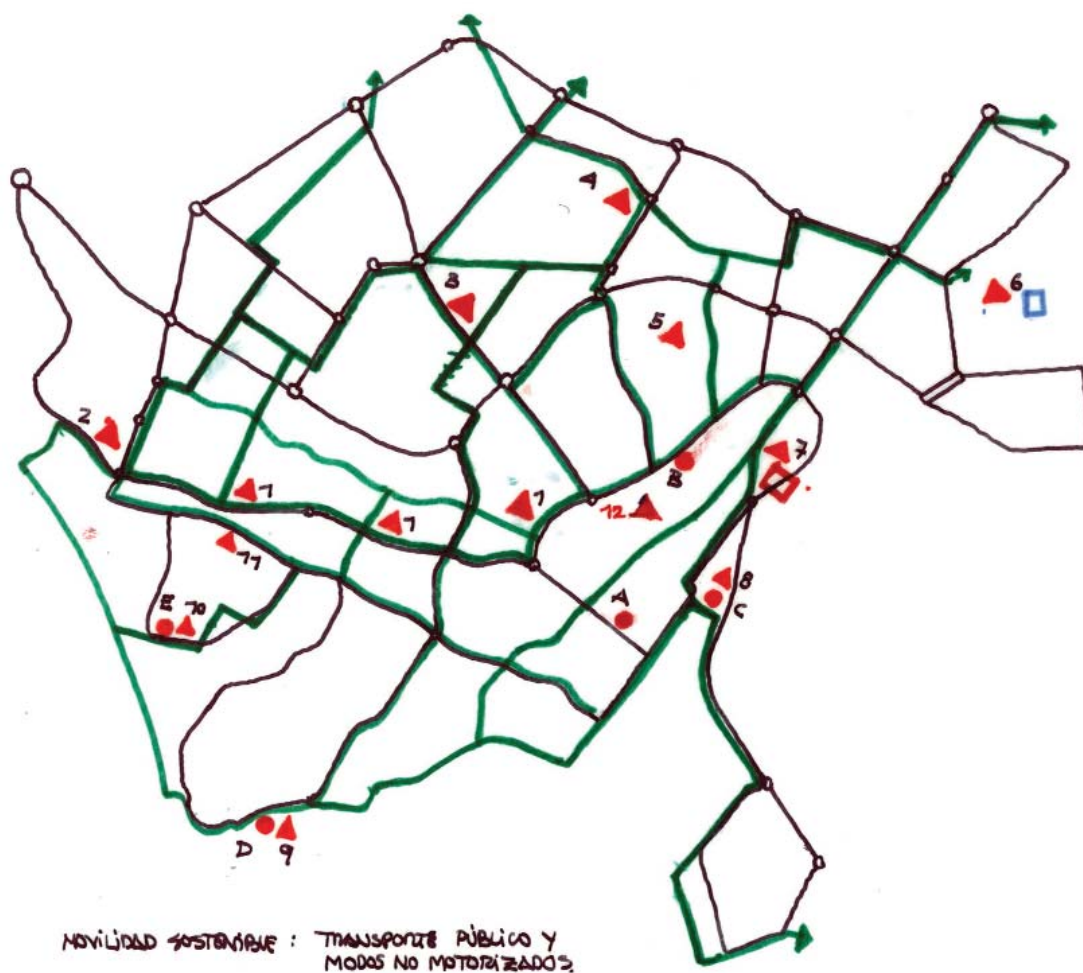
El carácter eminentemente visual de los recursos paisajísticos ha propiciado que las consecuencias del proceso generalizado de degradación medioambiental se identifiquen más rápidamente y con mayor facilidad en este recurso que en otros.

Ante la generalizada pérdida de valores escénicos, la consolidación de paisajes triviales y sin una estructura visual claramente identificable, así como el incremento de las presiones urbanísticas sobre los escenarios menos alterados, se evidencia una progresiva sensibilización de la sociedad en relación a la conservación de los valores naturales y patrimoniales de su entorno.

I.1. PROPICIAR LA DIVERSIDAD DE LOS USOS DEL SUELO COMO FACTOR DE ENRIQUECIMIENTO DEL PAISAJE URBANO.

La existencia de actividades diversas, tanto en los nuevos crecimientos como en el espacio urbano consolidado, constituye posiblemente el factor urbanístico que contribuye de forma más general a la protección y mejora del medio urbano. Además, **la textura y diversificación de usos en los diferentes sectores urbanos asegura la sostenibilidad del modelo de ciudad resultante**, conformando un artefacto con mayor capacidad de reacción ante coyunturalidades que pudieran surgir en el devenir de los acontecimientos. De todos es sabido que cuanto más complejo es un ecosistema mayor es su adaptabilidad ante posibles cambios.

La dotación de una textura de usos diversa se asegura, no solamente mediante la aplicación de una correcta calificación pormenorizada del suelo, sino también desde la inducción, a través de la instrumentación de un nivel flexible de determinaciones, de una caracterización tipológica que permita la convivencia de usos dentro de los mismos contenedores edificatorios. Por ello conviene reflexionar sobre el monocultivo imperante en las propuestas de crecimiento urbano de última generación, donde las tipologías residenciales unifamiliares se convierten en oferta prácticamente exclusiva, abocando, en no pocas situaciones a la monofuncionalidad de los productos urbanos resultantes, y mantener el justo equilibrio entre los usos residenciales y los no residenciales como componente esencial de la riqueza, la diversidad y la complejidad del hecho urbano, evitando la excesiva especialización, y procurando una cierta promiscuidad de usos. **Ello debe refrendarse en una mayor riqueza y cualificación dotacional, en el favorecimiento de la mixtura de usos, de la diversidad morfotipológica y en la creación de proximidad como forma de reducir las necesidades de transporte.**



I.2. BUSCAR LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y ZONAS VERDES.

Se conseguirá este objetivo defendiendo los recursos ecológicos existentes en las zonas urbanas y periurbanas mediante un proyecto integral de creación de una verdadera "red ambiental" para el conjunto del tejido urbano. **La accesibilidad, y por tanto, la concepción del sistema de espacios libres como una red continua y adecuadamente interrelacionada, es uno de los principios básicos que debe regir un proyecto de ciudad equilibrado y sostenible.** Este principio adquiere un gran protagonismo en el sector de crecimiento de la Costa Oeste, caracterizado por la existencia de importantes áreas forestales inconexas de inexcusable preservación. Los espacios públicos representan la permanencia en el hecho urbano y son los depositarios primarios de su memoria colectiva, contribuyendo poderosamente a la estructuración y legibilidad de la ciudad. *La distancia cognoscitiva del hecho urbano*, determinante para la formación de comportamientos en los habitantes de la ciudad, depende en gran medida de un adecuado diseño y dimensionamiento de la red de espacios públicos.



I.3. COMPATIBILIZAR EL DESARROLLO URBANÍSTICO CON EL MANTENIMIENTO DE LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS DE SU ENTORNO.

Para ello será necesario introducir la perspectiva paisajística en la valoración de las áreas con potencialidades para acoger la futura expansión urbanística de la ciudad, propiciar la integración paisajística de las actividades y elementos presentes en las áreas no urbanizables del municipio. A su vez, esta consideración del paisaje en el conjunto del territorio urbano, genera la necesidad de desarrollar aproximaciones teóricas y prácticas diferenciadas para los distintos sectores urbanísticos o funcionales que puedan identificarse en un ámbito geográfico determinado. El papel de dichos sectores en la estructura territorial básica, su extensión y emplazamiento serán los encargados de dictar el tipo de procedimiento metodológico oportuno para llevar a cabo el análisis y la valoración paisajística (más genérico o más concreto), así como el objetivo prioritario de intervención en cada uno de estos sectores (protección, ordenación, gestión).

Finalmente, a la hora de establecer unos niveles mínimos de calidad paisajística para cada una de las áreas del territorio, objetivo último de este tipo de aproximación a los recursos escénicos de los entornos urbanos, se ha de tener presente la imposibilidad de aplicar unos criterios de valoración únicos para todas las áreas, ya que la diversidad de rasgos funcionales y formales distorsionaría los resultados del análisis, al equiparar las condiciones y características de ámbitos urbanos muy dispares en su génesis y en sus rasgos constructivos y urbanísticos. Las condiciones mínimas o las propuestas de actuación deberán fundamentarse, por tanto, en aquellos elementos o circunstancias que expliquen el carácter y el papel de cada sector en la estructura territorial básica.

A partir de un reconocimiento inicial de las condiciones y problemas básicos que presentan los ámbitos urbanos del término municipal de Puerto de Santa María se pueden establecer los grandes objetivos a intentar abordar por medio del análisis paisajístico. Dichos objetivos intentarán contribuir al tratamiento integral de los recursos paisajísticos de la localidad, con vistas a su protección, ordenación y gestión, compatibilizando dicho tratamiento con el nuevo modelo territorial propuesto por el Plan General.

I.4. CONTRIBUIR AL ESTABLECIMIENTO DE UNA IMAGEN ATRACTIVA, MODERNA Y COMPETITIVA DE LA CIUDAD.

Esto ha de contribuir decididamente a un adecuado posicionamiento en el sistema andaluz de ciudades, mediante el reforzamiento de los rasgos y características que hagan de **El Puerto de Santa María una ciudad apreciada por sus valores escénicos y la configuración de una imagen de futuro para la ciudad**, que tenga presente los nuevos ámbitos urbanos responsables de la revalorización simbólica y formal.

I.5. PROMOVER LA ADECUADA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LOS USOS Y ACTUACIONES CON MAYOR INCIDENCIA EN LA CONFIGURACIÓN DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD.

Será necesario establecer directrices que permitan una adecuada implantación de las futuras edificaciones y remodelaciones en el entramado urbano, desarrollando criterios paisajísticos para el diseño de los espacios libres y para la integración de infraestructuras y equipamientos con alta incidencia paisajística. **Especialmente sensible deberán ser las directrices de intervención en espacios de gran relevancia como la Ribera del Río, el entorno de la Estación Ferroviaria y el Monasterio de la Victoria o las propuestas orientadas a conseguir una adecuada relación Puerto-Ciudad.**

I.6. LA MEJORA DE LAS RELACIONES CON EL PARQUE NATURAL DE BAHÍA DE CÁDIZ

La transformación que el Nuevo Plan va a operar en la ciudad tiene que evidenciarse, reflejarse y visualizarse en el cambio radical de la relación de la Ciudad con el Parque Natural. Un cambio que no ha de ser sólo físico, urbanístico o territorial; ha de buscar el *cambio de mentalidad*. Los ciudadanos tienen que apreciar el Parque Natural y no verlo como un espacio residual, ni como, más recientemente, un espacio perdido o prohibido.

Así pues **el Parque Natural debe actuar como uno de los motores de la transformación de esta localidad**, para lo cual se deben aprovechar las numerosas oportunidades que ofrece desde el punto de vista del desarrollo sostenible.

SEGUNDO: LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD, LA MOVILIDAD Y LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Las redes de comunicaciones se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. El nuevo Plan General debe propiciar que al *modelo territorial* diseñado se le asocie, en el tiempo adecuado y en el modo deseado, el modelo de movilidad más conveniente para el desarrollo territorial elegido, haciendo posibles y alcanzables los criterios de elección de asentamientos de población, industria y servicios, así como el tipo de intercambios, flujos y encuentros que hagan viables los modos de vida propuestos.

El nuevo Plan General ambiciona que **El Puerto de Santa María se convierta en una ciudad de excelencia, funcionalmente integrada en el sistema de ciudades comarcal, provincial y andaluz, abierta, atractiva y solidaria, por lo que la solución a los problemas derivados de la congestión del tráfico cobran especial relevancia.** En este sentido es necesario el diseño de una estructura de movilidad equilibrada, multimodal, que permita reequilibrar la disputa del espacio y la conveniencia de peatones y residentes con vehículos, donde se potencie de forma preferente el sistema de transporte colectivo.

El modelo más adecuado es aquel que optimice el funcionamiento de los distintos modos de transporte. Por ello se impone la necesidad de actuar de forma prioritaria en la mejora de los puntos de intercambio para que su diseño facilite los viajes multimodales. En este contexto es imprescindible la coordinación entre las diferentes administraciones central, autonómica y local, para resolver los problemas presentes en materia de transporte.

II.1. COMPLETAR LA RED VIARIA DE CARÁCTER NACIONAL-REGIONAL EVITANDO INTERFERENCIAS ENTRE LOS FLUJOS URBANOS E INTERURBANOS.

Las áreas altamente desarrolladas se sustentan sobre redes de comunicaciones densas y bien jerarquizadas, por donde circula un intenso intercambio de informaciones, personas y mercancías, conllevando, normalmente, una fuerte integración territorial; así, la consecución de un sistema de comunicaciones óptimo constituye un objetivo de primer orden en toda acción pública de planificación territorial en época contemporánea.

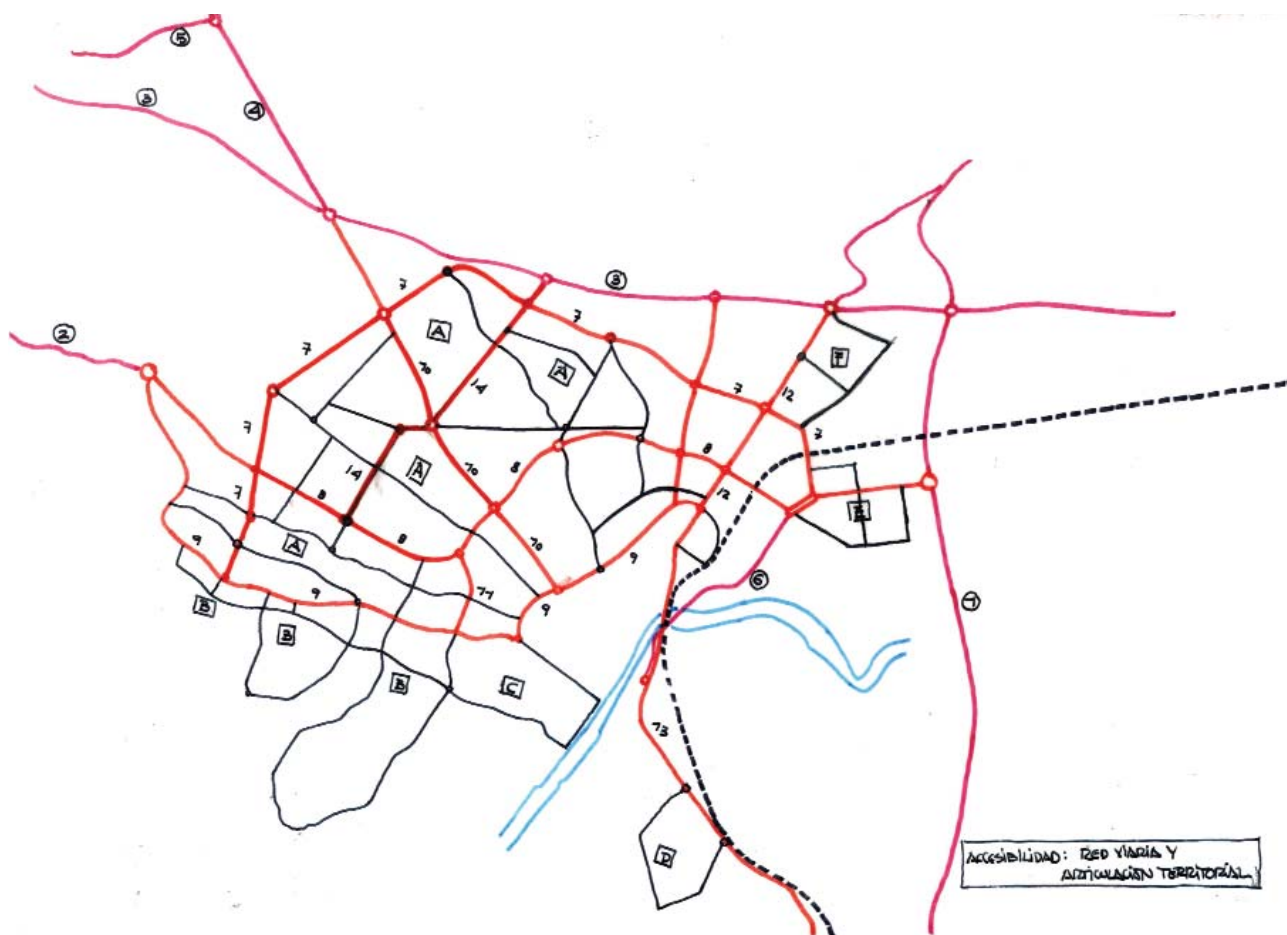
En el caso de la Aglomeración Urbana de la Bahía de Cádiz es preciso completar el sistema viario de carácter nacional- regional sobre el que sustenta la accesibilidad de este ámbito territorial. Puede afirmarse que sin una adecuada red viaria que responda a las demandas de los ciudadanos y a las características territoriales del ámbito, no será posible ni la mejora en la prestación de los servicios, ni un desarrollo económico equilibrado.

Las actuaciones estructurantes previstas en el Plan de Ordenación el Territorio de la Bahía de Cádiz que presentan una especial incidencia en el modelo territorial de El Puerto de Santa María son:

1. **Nuevo acceso a la Costa Noroeste del Litoral de Cádiz.** Esta arteria actuará como una segunda Variante que descargará de la canalización de tráficos interurbanos a la actual variante. Este elemento de la red regional repercutirá de manera notable sobre la "forma de la ciudad". La construcción de una nueva variante por una ciudad de la escala de El Puerto de Santa María no puede entenderse y concebirse exclusivamente como un problema de tráfico. Tal obra es probablemente el más importante acontecimiento de conformación del crecimiento de la ciudad. Así pues, analizar las correspondencias entre la forma de la carretera y la forma de la ciudad es un ejercicio inexcusable si no queremos desencadenar efectos no deseables de desarrollo invasivo, anárquico y espontáneo (como ha ocurrido en el entorno de la actual Variante de Rota y la carretera de Sanlúcar).
2. **Nuevo acceso Norte a la Bahía de Cádiz.** La vía tiene como función conectar la parte Norte de la Bahía con la Autopista A-4 y la A-381, a través de la variante sur de Jerez de la Frontera. Servirá como salida de la Bahía de Cádiz y de la Costa Noroeste hacia Sevilla y Bahía de Algeciras.

3. Acceso N-IV al Puerto Comercial de El Puerto de Santa María.

Estas arterias junto con la variante de la N-IV conformarán el sistema viario de rango interurbano cuya función principal será la canalización de los flujos externos a El Puerto de Santa María. Ello posibilitará jerarquizar eficientemente el tráfico rodado de determinados ejes urbanos (travesía de la N-IV, principalmente), evitando las actuales interferencias disfuncionalizadoras, y reciclar en arterias de condición urbana la actual Variante de Rota y el tramo Avenida de Valdelagrana-Avenida de Europa hasta su enlace con la rotonda del Parque del Vino Fino. Ambos presentan una clara vocación estructurante en el nuevo modelo de ciudad y precisan de nuevos parámetros de diseño que pacifiquen su relación con las tramas urbanas colindantes, incorporen superficies destinadas al transporte colectivo e incrementen su capacidad ambiental en detrimento de la actual capacidad circulatoria.



II.2. MEJORAR Y COMPLETAR EL SISTEMA VIARIO DE ARTICULACIÓN URBANA.

En respuesta a la problemática explicitada en el apartado de la presente documentación donde se analizan las debilidades estructurales de El Puerto de Santa María en materia de accesibilidad urbana, una de las acciones principales del nuevo Plan General será proyectar una estructura urbana equipotencial, articulada y cohesionada que permita difundir la centralidad de manera equilibrada lo que, indudablemente, necesita de la definición de una red viaria versátil y polivalente, que posibilite una colonización racional de territorio desde el diálogo con las preexistencias naturales aprovechando la accesibilidad potencial que aporta el sistema de caminos rurales existentes reutilizando y reconfigurando sus elementos principales coadyuvando a fortalecer las relaciones entre el sistema urbano y el sistema rural lo cual actúa como argumento complementario de activación de las potencialidades productivas y ecoturísticas del término municipal.

Este objetivo habrá de compatibilizarse con la territorialización del postulado de la policentralidad, definiendo nuevos ejes de crecimiento que construyan una estrategia secuencial del espacio urbano sobre el que gravite su capacidad referencial, al tiempo que faciliten la canalización jerarquizada de los flujos de tráfico

y el desarrollo del transporte colectivo proporcionando un sistema de movilidad racional y multimodal que mitigue el dominio del automóvil privado y permita la recuperación para el peatón de un espacio público reconfigurado y homogéneamente distribuido.

Las actuaciones de condición estructurante a nivel urbano en las que el nuevo Plan General debe incidir son las siguientes:

- I. **Mejorar la conectividad de la estructura urbana con la red arterial interurbana. En los estudios previos del Modelo de Ordenación se plantean 7 ejes radiales de penetración a la ciudad:**
 - Eje de acceso de la carretera de Rota a partir del enlace localizado junto a la Base Naval.
 - Acceso de la carretera de Sanlúcar a partir del enlace con la nueva carretera de la Costa Noroeste.
 - Acceso desde un nuevo distribuidor norte-sur que enlaza la carretera de la Costa Noroeste con la actual variante de Rota.
 - Eje de la carretera del Casino desde un nuevo enlace con la carretera de acceso a la Costa Noroeste.
 - Actuales accesos norte y este a la ciudad desde la Variante de la N-IV a través del tramo norte de la travesía de la N-IV y el eje Avenida de Valdelagrana-Avenida Europa.
 - Acceso desde la Variante de la N-IV a través del viario estructurante del Área Industrial de Las Salinas (Avenida Ingeniero Félix Sancho).

2. **Diseñar una nueva estrategia de accesibilidad urbana sustentada en tres actuaciones principales:**
 - a. **Nueva Ronda Periférica al noroeste de la actual Variante de Rota.** Discurre entre el enlace de la Avenida del Ingeniero Félix Sancho con la calle Tejar, hasta enlazar, al oeste, con la Variante de Rota a la altura del área de Cantarranas. Se concibe como un distribuidor primario de los flujos entre los diferentes sectores urbanos y en el principal colector del tráfico de penetración a la ciudad desde la nueva carretera de acceso a la Costa Noroeste. Esta arteria posibilitará la optimización del acceso desde la red regional al sector costero de El Puerto de Santa María evitando interferencias con los movimientos interiores del municipio y facilitará el reciclaje de la actual Variante de Rota en una vía de condición urbana que pacifique las relaciones con las tramas colindantes mejorando sustancialmente su permeabilidad trasversal e incrementando sus enlaces con la red urbana básica. Esta Nueva Ronda periférica constituye la respuesta que desde el planeamiento se ofrece a la tensión territorial que, para el desarrollo de funciones urbanas, introduce el trazado de la nueva carretera de acceso a la Costa Noroeste evitando, al tiempo, la confluencia en esta arteria de tráfico urbanos e interurbanos. La incorporación del espacio intersticial entre ambas infraestructuras como elemento integrante de la secuencia ambiental periurbana propuesta en el Estudio Previo del Modelo de Ordenación mitigará las tensiones en el entorno de la nueva variante y permitirá la permanencia, a largo plazo, de su función principal canalizadora de tráfico exteriores a El Puerto de Santa María.

 - b. **Nuevo distribuidor urbano de primer nivel localizado en la periferia Noroeste** en el que se sustenta la dotación de una permeabilidad norte-sur cualificada en este ámbito del término municipal caracterizado por la impenetrabilidad ocasionada por la acumulación anárquica de parcelaciones irregulares y el autismo y precaria articulación con el territorio circundante de la iniciativa del Golf de la carretera de Sanlúcar. Este distribuidor enlaza la antigua Carretera de Rota y la actual Variante con la nueva carretera de acceso a la Costa Noroeste, obligando a modificar los criterios de diseño de la ZERPLA-2 Cantarranas.

- c. **Diseñar un nuevo régimen de accesos al área central de la ciudad, con la finalidad de poner en valor su trama urbana mediante el desarrollo de políticas de pacificación del tráfico que otorguen protagonismo a modos de desplazamiento no motorizado y el transporte público.** Entre las acciones inducidas por esta estrategia destaca, por su gran trascendencia en la construcción de un nuevo concepto de espacio colectivo, la reconfiguración de la Ribera Urbana del Río Guadalete transformando en un espacio público de calidad y excelencia su actual condición marginal. Ello implica penalizar la penetración del tráfico exterior y, sobre todo, impedir el estacionamiento en el espacio público de este sector urbano, **por lo que resulta imprescindible la localización selectiva de una red de aparcamientos de rotación que posibilite una transferencia racional y solvente hacia la movilidad en modos peatonales**, evitando recorridos excesivamente amplios hacia los destinos (funciones de centralidad, servicios, equipamientos y actividades comerciales y de ocio) que motivan el desplazamiento. **En una primera aproximación, se identifican los siguientes ámbitos:**
- Aparcamiento de rotación junto al actual Cementerio, vinculado a la Ronda del Ferrocarril.
 - Aparcamiento de rotación en el entorno de la actual Plaza de Toros.
 - Incorporar un importante aparcamiento de rotación en la operación terciario-comercial prevista en la margen izquierda del Puerto, entre la zona pesquera y el puente de San Alejandro. Ello permite modificar sustancialmente el sentido que, tradicionalmente, ha orientado los planteamientos sobre la conexión entre las márgenes del Río reorientándolos hacia modos exclusivamente peatonales, evitando, con ello, incorporar tráfico rodado.
 - Localizar un aparcamiento vinculado al Intercambiador Primario propuesto en el entorno del Monasterio de la Victoria (Estación Ferroviaria y Estación de Autobuses Urbanos e Interurbanos) ubicado en la margen oriental del trazado ferroviario. El acceso rodado a este ámbito queda garantizado a través del viario de acceso al Puerto Comercial y, desde la ciudad, mediante el paso subterráneo de las vías férreas recientemente ejecutado.
3. **Reciclaje de la Variante de Rota, asumiendo la vocación urbana inducida por la nueva variante de acceso a la Costa Noroeste.** La introducción de nuevos criterios de diseño y una adecuada articulación con el sistema viario urbano- incrementando la red de enlaces- va a permitir solucionar la demandada permeabilidad de esta arteria viaria, garantizando una mejor integración entre los desarrollos urbanos existentes (tanto de carácter reglado como irregular), previstos en el planeamiento vigente y a proponer en la Revisión en los suelos localizados en ambas márgenes de esta arteria.

La transformación de la Variante debe gravitar sobre tres grandes objetivos:

- Incrementar la capacidad ambiental del viario (plataformas peatonales, arbolados, sistemas de espacios libres lineales que garanticen la integración paisajística de la infraestructura viaria, etc).
- Incorporar carriles reservados para el transporte público.
- Adoptar nuevos parámetros de diseño en los enlaces (existentes y a proponer) de esta arteria con la trama urbana básica. Hoy en día, en palabras de Manuel Herce Vallejo, vuelven a aparecer en nuestras ciudades soluciones formales más simples en los que el objetivo principal es la recuperación de la centralidad de los espacios colindantes. Ello implica, en definitiva, valorar estos lugares por su capacidad para generar centralidad urbana, por su atractivo potencial para la localización de usos de alto valor económico, por su fuerza de irradiación de urbanidad en su entorno y, en suma, por su capacidad de articular el territorio urbano.

En definitiva se trata de una actuación determinante para garantizar la compacidad del modelo de ciudad propuesto, entendiendo que ésta se sustenta en el valor añadido que aporta la continuidad de los elementos de urbanización, en la correcta articulación, conexión y transición entre los diferentes tejidos urbanos y en la legibilidad, comprensibilidad y apropiación ciudadana del espacio público resultante. Según nos anuncia el antropólogo Marc Augé, la "ciudad es un máquina para recordar". En

este sentido entendemos que la reconfiguración de la Variante de Rota va a constituirse en una de las claves mnemotécnicas fundamentales del nuevo modelo de ciudad.

4. **Modificar los parámetros de diseño de la travesía de la N-IV aplicando criterios similares a los explicitados para el caso de la Variante de Rota.** La propuesta de un nuevo acceso al Puerto Comercial desde la A-4 eliminará carga de tráfico pesado a esta arteria, facilitando la instrumentación de las medidas necesarias para conseguir su conciliación con las áreas urbanas colindantes. La especificidad de la transformación del tramo meridional de la travesía (Avenida de Valdelagrana-Avenida de Europa) proviene de su condición funcional caracterizada por la confluencia de los flujos de penetración a la ciudad desde la A-4 con los de origen-destino en el Núcleo Residencial de Valdelagrana y en tres grandes operaciones terciario-industriales (Polígono Guadalete, Polígono de La Isleta y futura área comercial y de ocio a enclavar en el Puerto) que generan un importante volumen de empleo localizado en sus márgenes. Esta situación otorga un carácter protagonista a la incorporación de carriles reservados de transporte público que asuman una cuota importante de desplazamientos con origen-destino en estas zonas urbanas, mejorando su integración en la estructura de la ciudad y mitigando la excesiva e insostenible dependencia del automóvil privado. Se trata de vincular las políticas de transporte colectivo con la localización de población y actividades existentes en el entramado urbano. Esta estrategia se complementa con la localización de un aparcamiento de rotación en el ámbito portuario- descrita en párrafos anteriores- y deberá prolongarse hacia el tramo norte de la travesía de la N-IV donde, además de la proliferación de urbanizaciones residenciales que han ido surgiendo en su margen occidental (La Valenciana, Urbaluz, Vallealto) se enclavan operaciones productivas y terciarias de cierta escala (Área Comercial de El Paseo y Polígono Industrial de El Palmar), reproduciéndose similares problemas de accesibilidad y de atracción de tráfico que pueden agravarse con la materialización de las operaciones en marcha (Antiguas Bodegas El Pino).
5. **El eje Ronda del Ferrocarril-Antigua carretera de Rota debe reconfigurarse en un viario multimodal** dada su indudable vocación de centralidad, implementando, a la actual capacidad circulatoria privada, carriles de transporte público y plataformas para la distribución urbana en modos no motorizados.
6. **Desdoblamiento de la carretera de Sanlúcar**, distribuidor primario de la canalización de los accesos al municipio desde la nueva variante de la costa noroeste y principal eje urbano de referencia para los asentamientos irregulares que han ido desarrollándose de manera clandestina en el suelo no urbanizable de su entorno inmediato.
7. **Diseñar una red viaria básica reticular y polivalente que versatilice los flujos de tráfico urbano, mejore las relaciones de la ciudad consolidada con las áreas de extensión urbana**, fomentando una accesibilidad capilar en el entramado urbano y posibilite la implementación de medidas de pacificación de tráfico y recuperación del protagonismo de modos de desplazamiento no motorizados (peatonales y carriles bici) en los diferentes sectores urbanos (tanto existentes como de nuevo crecimiento). El objetivo de ordenación perseguido es configurar una red viaria sostenible que facilite el control del uso del automóvil y no su utilización indiscriminada.

El modelo teórico (Libro Verde del Medio Ambiente Urbano del Ministerio de Medio Ambiente) que orienta este criterio es proyectar una red básica de vías para el transporte motorizado que abrace al sistema urbano en su totalidad dibujando un mosaico territorial articulado por polígonos urbanos de dimensión aproximada 400/500 metros de lado. Las vías básicas se destinan principalmente a los vehículos motorizados. Además de aceras para el peatón, si el ancho de la vía básica es suficiente, puede incluir también carril para bicicletas. En el interior de cada polígono de vías básicas, se mueven todos los modos de transporte, excepto el vehículo de paso. Los objetivos e intereses del peatón, el vehículo del residente, el taxi, la carga y descarga son compatibles entre ellos y permiten que la velocidad del conjunto se adapte a la del más lento (el peatón).

En aplicación de estos criterios de ordenación la red básica de nivel urbano propuesta en el Estudio Previo del Modelo de Ciudad presenta la siguiente caracterización:



I. Red básica de primer nivel compuesta por las siguientes vías:

- Nueva Ronda Periurbana.
- Nuevo distribuidor norte-sur en la periferia noroccidental: Conexión Variante de Rota-Nueva carretera Costa Noroeste.
- Reciclaje de la Variante de Rota.
- Ronda del Ferrocarril.
- Carretera de Sanlúcar.
- Antigua Carretera de Rota.
- Prolongación Norte de la Avenida de los Cisnes.
- Tramo Septentrional de la Travesía de la N-IV.
- Tramo meridional de la Travesía de la N-IV (Avenida de Europa-Avenida de Valdelagrana).

Esta red configura una sectorización primaria de la estructura urbana, canaliza los flujos de penetración del tráfico rodado desde el sistema de vías interurbanas y protagoniza la conexión entre los diferentes sectores de la ciudad.

2. **Red básica de segundo nivel con una configuración topológica de mayor densidad viaria que define el perímetro de "polígonos urbanos" con tamaño eficiente para incorporar las medidas de movilidad sostenible especificadas anteriormente.** En el diseño de esta red destacan los siguientes aspectos:

- En el arco periférico que discurre entre el tramo septentrional de la travesía de la N-IV y el ramal occidental de la antigua carretera de Rota- que se visualiza como la opción territorial más idónea para la localización de los futuros crecimientos urbanos- la definición de la red de redes básicas se apoya en la red de caminos rurales que, de manera forzada, han ido asumiendo una condición pseudourbana a consecuencia de la invasión de parcelaciones urbanísticas irregulares surgidas en el suelo no urbanizable. Entre estos elementos destacan: Camino Viejo de Rota, Calle Hijuela de las Arañas, Cañada del Puerto, Camino del Pinillo, Camino de los Romanos, Carretera del Casino, Calle Hijuela del Tío Prieto y Camino de la Rufana. Si bien el reconocimiento de esta red de caminos y su reciclaje en vías urbanas mejora la accesibilidad capilar en este sector de crecimiento, su morfología radial aconseja diseñar un conjunto de ejes complementarios de directriz norte-sur que optimicen la permeabilidad transversal del soporte territorial a través de la antigua carretera de Rota, la actual Variante y la carretera de Sanlúcar. La dotación de una permeabilidad transversal eficiente resulta especialmente problemática en el sector localizado entre la variante de Rota y la antigua carretera dado el altísimo nivel de ocupación edificatoria irregular que presenta. La distribución interna en este ámbito se canalizará, preferentemente, a través de la Calle Hijuela del Tío Prieto y el camino de la Rufana, distribuidores donde deben concentrarse los esfuerzos del Nuevo Plan General para ampliar su sección transversal, diseñando un sistema de accesibilidad adaptado a la realidad sobrevenida, evitando otro tipo de soluciones más conflictivas.
- En el sector de la Costa Oeste, solucionar la problemática explicitada en el apartado de Diagnóstico resulta absolutamente prioritaria si queremos recuperar los niveles de calidad exigibles para un espacio urbano dotado de un emplazamiento tan excepcional. Para ello se arbitran las siguientes medidas:
 - a. Diseñar una estrategia de accesibilidad al sector costero para los tráficos provenientes del exterior que racionalice la canalización de los flujos de entrada y salida incorporando cuotas razonables de transporte público junto a la localización de aparcamientos de rotación que optimicen el acceso público peatonal al frente litoral. Para ello se definen dos bucles viarios que cuelgan de la antigua carretera de Rota:
 - El bucle oriental estaría conformado por la Avenida de los Cisnes-Avenida de la Libertad- Paseo de Santa Catalina- Calle Bellavista-Avenida Eduardo y Felipe Osborne.
 - El bucle occidental estaría conformado por la Avenida Eduardo Ruiz Golluri- Nuevo viario asociado a la operación diseñada en el entorno del Club Mediterráneo- calle Águila-Altamar-Mar Negro y calle Popa hasta enlazar con la antigua carretera de Rota.

La localización de los aparcamientos de rotación se vincula a su trazado: Área de La China al este, Entorno del Club Mediterráneo en posiciones centrales de la trama urbana y la antigua carretera de Rota al oeste junto al Área de Fuentebravía.

Ambos bucles quedarían articulados en el interior del sector costero por el eje de centralidad del Camino del Águila-Calle Gavilán.

- b. Insertar microcentralidades selectivamente localizadas en puntos neurálgicos de la trama urbanística incorporen funciones dotacionales y terciario-comerciales reparadoras del monofuncionalismo residencial que caracteriza al sector costero:
 - Área de centralidad en el entorno del Club Mediterráneo. El cierre de estas instalaciones constituye una oportunidad irrenunciable para mejorar el acceso público

al litoral, dotar de continuidad a la red viaria básica del ámbito central del sector costero, mejorar la oferta dotacional y terciario-comercial del área e insertar una oferta razonable de vivienda pública que mejore los niveles de cohesión social del ámbito.

- Área de Centralidad de la calle Gavilán. La existencia de una plataforma de suelo vacante destinada a parcelas dotacionales no materializadas, se entiende una oportunidad para profundizar en una nueva concepción del Equipamiento público presidida por los principios de la compactidad y la multifuncionalidad, ideando contenedores que integren diversos usos dotacionales (centro de barrio, centros de día, guarderías, reuniones vecinales, aulas de formación para mayores, etc) junto a vivienda pública en régimen de alquiler.
- Área de centralidad en los suelos adyacentes al enlace entre la Avenida de los Cisnes y la Carretera de Rota. El objetivo es conformar un producto urbano orientado a la implantación de funciones alojativas turísticas y el desarrollo de un Centro de Ocio. Para ello se deberán alterar los criterios de ordenación establecidos por el documento de Aprobación Provisional en las Áreas de Reforma Interior SU-CR-6, SU-CR-7 y SU-CR-8.
- En el área central de la ciudad, la nueva estrategia de accesibilidad descrita en apartados anteriores establece las bases para poder implementar medidas de movilidad sostenible que, en este caso, se entienden imprescindibles para dar cumplimiento al objetivo de conservación y rehabilitación de las constantes vitales del Conjunto Histórico.
- Canalizar el tráfico exterior hacia los sectores de Valdelagrana, San José-El Madrugador y Polígono de las Salinas de Levante a través de bucles de distribución que eviten interferencias con el tráfico local de cada una de estas zonas, permitiendo incorporar medidas de pacificación de tráfico rodado y mejora de los niveles de urbanización en el espacio público al objeto de incrementar la capacidad ambiental de su trama urbana.

II.3. PONER EN VALOR LA ESTRUCTURA DE LA TRAMA URBANA.

Por una parte, se deberán considerar una serie de actuaciones encaminadas a la transformación de la trama urbana, mejorando y respetando la trama histórica, y en general el tratamiento adecuado del espacio público como un aspecto significativo de la calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, se contemplarán medidas de pacificación del tráfico, potenciación de medios de transporte no motorizados, creación de itinerarios peatonales, sustitución del uso de aparcamiento en la vía pública por otros de carácter estancial y recreo, etc. Por otra parte, es preciso **establecer medidas para conseguir la mejora de la conexión entre barrios hoy ciertamente con problemas de accesibilidad, así como para potenciar las relaciones transversales entre áreas que mejoren su movilidad.** Igualmente, el nuevo Plan General, en este conjunto de medidas, habrá de considerar la adecuada normativa que permita eliminar las barreras urbanísticas a las personas de movilidad reducida.

II.4. FOMENTAR EL TRANSPORTE COLECTIVO Y LA INTERMODALIDAD.

En general **los problemas generados por el exceso de demanda de movilidad dependen de los desequilibrios en la estructura urbana.** La accesibilidad es más difícil en una estructura urbana desequilibrada que además genera mayor movilidad, que en una estructura urbana equilibrada en la que al menos es más factible encontrar soluciones de acceso y circulación. Es necesario, por tanto, cambiar la situación actual de desequilibrio entre el transporte público frente al privado, por lo que habría que plantearse si las actuales estrategias son suficientes para resolver el problema o habría que intervenir más activamente para cambiar las tendencias actuales. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que no todos los viajes se pueden hacer con transporte público y que existen problemas objetivos, como el creciente grado de motorización a todos los niveles sociales.

En cualquier caso, es necesario acompañar la implantación de redes de transportes públicos con medidas de restricción del uso del vehículo privado que mejore la eficacia de los primeros y, sobre todo, con campañas de información y concienciación de los ciudadanos. Por otra parte un servicio público de transportes atractivo y de calidad exige fuertes subvenciones que superan la capacidad del Ayuntamiento, por lo que es necesaria la colaboración de todas las Administraciones.

Entre todas las consideraciones anteriores, **es preciso distinguir los problemas y soluciones que entran dentro del campo de la gestión del transporte de aquellos que puedan y deban ser abordados desde el planeamiento urbanístico, que es lo que compete al Plan.**

En cuanto a la posibilidad de incidir sobre la demanda de movilidad y los problemas de accesibilidad a partir de las propuestas del Plan referidas a usos del suelo y estructura urbana, **es difícil realmente restringir la movilidad a partir del modelo urbano ya que existe una contradicción derivada de la relación directa que se produce entre la mejora de la accesibilidad y el aumento de movilidad. No obstante, la relación entre localización de los equipamientos y servicios y las zonas residenciales sí puede tener influencia sobre la reducción de la movilidad. Y, sobre todo, es importante la localización de ciertas actividades económicas, como las actividades terciarias más potentes, en relación con los ejes de transporte público.**

En cuanto a la necesidad de mejorar la calidad del diseño de las calles desde la perspectiva peatonal, es preciso analizar en profundidad qué elementos del diseño del espacio público se deben incorporar de forma vinculante al planeamiento, evitando las dificultades y situaciones irracionales de tramitar modificaciones de planeamiento por cuestiones de detalle, cuando se introduce un exceso de determinaciones rígidas y vinculantes. La relación entre la escala de trabajo del Plan y el nivel de importancia estratégico de la actuación deben ser factores a tener en cuenta en relación con el grado de definición y vinculación de las propuestas.

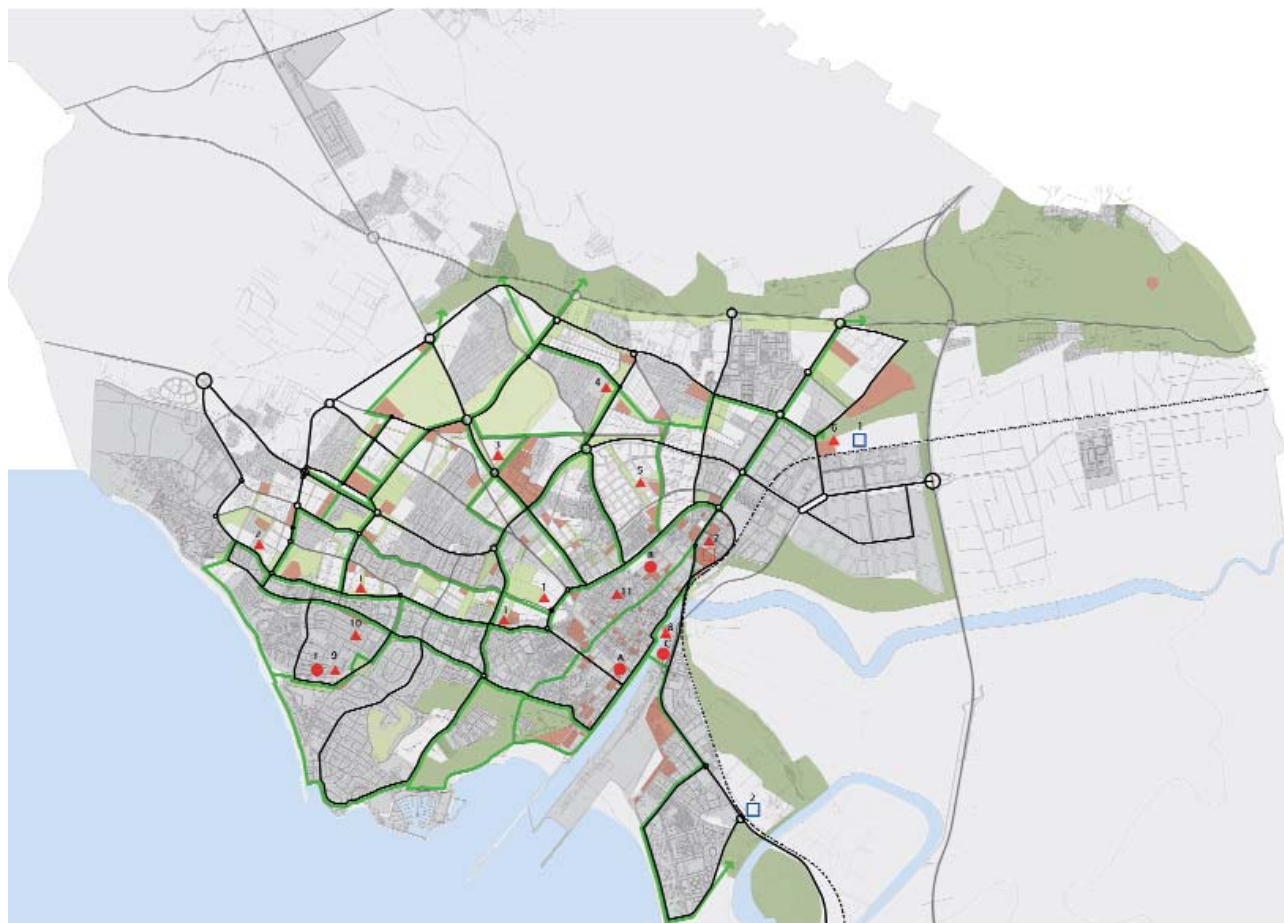
Como resultando global de lo anterior se podrían enumerar los siguientes objetivos para desarrollar una estrategia de movilidad sostenible en El Puerto de Santa María:

1. Reducir la dependencia respecto del automóvil.
2. Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos.
3. Reducir el impacto de los desplazamientos motorizados. El criterio de sostenibilidad supone que el viario contribuye a disuadir algunos de los desplazamientos motorizados, por ejemplo el tráfico de paso en los barrios.
4. Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil.
5. Reconstruir la proximidad como principio urbano: la ciudad debe construirse a la medida del peatón y la bicicleta, buscando la compacidad urbana de la nueva urbanización y evitando la dispersión.
6. Recuperar la convivencialidad del espacio público, incorporando la multifuncionalidad como argumento de diseño. A estos efectos, además de recuperar para el ciudadano determinados espacios actualmente cautivos del automóvil privado (estacionamiento en superficie, congestión de tráfico en determinadas zonas, etc) se debe introducir el concepto de capacidad ambiental en el mismo plano que el de capacidad circulatoria. Esto supone un cambio sustancial en la forma de concebir las redes viarias.
7. Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil.

II.5. LA MOVILIDAD Y EL MODELO URBANO.

En la escala municipal el nuevo Plan General debería incorporar una serie de decisiones centradas en los siguientes objetivos:

1. Fortalecer el sistema de transporte colectivo de autobuses urbanos, identificando los canales viarios de tránsito preferente entre los elementos de las redes viarias básicas descritas en apartados anteriores (Ronda del Ferrocarril, Antigua Carretera de Rota, Variante de Rota, Nueva Ronda Periurbana, Carretera de Sanlúcar, Travesía de la N-IV, Ribera Urbana del Río Guadalete-Ronda de las Dunas-Avenida del Descubrimiento-Avenida de los Cisnes, bucles de entrada-salida de tráficos externos en el sector de la costa oeste).
2. Complementar las decisiones que pudieran emanar del ámbito de decisión supramunicipal, apostando por la implantación de un intercambiador de transportes primario que contenga la nueva estación de autobuses urbanos e interurbanos en posiciones centrales dentro del modelo territorial, en el entorno del Monasterio de la Victoria y la actual Estación Ferroviaria.



LA MOVILIDAD Y EL MODELO URBANO

— Red de distribuidores primarios para transporte colectivo.

● Red de aparcamientos de rotación en la ciudad consolidada: mejorar la capacidad ambiental de la trama urbana.

- A. Plaza de Toros
- B. Entorno Cementerio.
- C. Margen Izquierda Río Guadalete.
- D. Área de La China.
- E. Entorno Club Mediterráneo.

□ Intercambiador modal primario (Estación Ferrocarril + Estación Autobuses Urbanos e Interurbanos+ Aparcamientos de Rotación): Entorno del Monasterio de La Victoria.

□ Intercambiador modal (Apeadero Ferrocarril + Bus)

- 1. El Madrugador.
- 2. Valdelagrana.

— Red de Itinerarios preferentes para modos no motorizados (peatonales y carriles bici).

▲ La ciudad de las distancias cortas: Identificación de Áreas de Centralidad.

1. Eje de centralidad Ronda del Ferrocarril-Antigua carretera de Rota
2. Área de Oportunidad de Cantarranas.
3. Entorno del Recinto Ferial.
4. La Florida Norte.
5. Residencial La Florida.
6. Apeadero en El Madrugador.
7. Entorno del Monasterio de La Victoria.
8. Centro Integrado de Ocio y Equipamiento en la margen izquierda del Río Guadalete
9. Entorno Club Mediterráneo.
10. Equipamientos de proximidad en la calle Gavilán.
11. Área Central: Centro Comercial Abierto.

..... Trazado Ferroviario.

3. Diseñar un modelo de ciudad presidido por el principio del "poli-centrismo urbano" contextualizado en la identificación de Áreas de Centralidad que reparen la cautividad que la actual descompensación funcional provoca en las áreas periféricas de la ciudad en relación con la zona central. A estos efectos se han identificado las siguientes Nuevas Áreas de Centralidad Urbana:

- Eje de Centralidad de la antigua carretera de Rota.
- Red de Centralidades Urbanas y turísticas en la ZERPLA-2 Cantarranas.
- Área de Centralidad en el Entorno del Recinto Ferial y el Campo de Golf de la Carretera de Sanlúcar.
- Área de Centralidad La Florida Norte.
- Área de Centralidad asociada al apeadero de El Madrugador.
- Área de Centralidad en el entorno del Monasterio de la Victoria y la actual estación ferroviaria.
- Área de Centralidad en la margen izquierda del Río Guadalete en terrenos portuarios localizados entre el puente de San Alejandro y la zona pesquera.
- Microcentralidades en el sector urbano de la Costa Oeste: Carretera de Rota-Avenida de los Cisnes, Entorno del Club Mediterráneo y Calle Gavilán.



4. **Definir una red de itinerarios principales donde adquieran protagonismo los modos no motorizados (peatonales y carriles bici).** Esta red se apoyará en el trazado de determinados elementos de la Red viaria básica (especialmente de segundo nivel) y, sobre todo, en la red ambiental de articulación interzonal diseñada. Con ello se establece un modo de infiltración y accesibilidad en la ciudad alternativo al canalizado por las grandes vías distribuidoras del tráfico rodado, garantizando la relación con las Áreas Naturales Relevantes Periurbanas. En las secciones tipo de Red Primaria se indicará la existencia de este elemento. Aun cuando la estrategia visualizada en la documentación gráfica muestra el alcance de la propuesta y su vocación estructurante, existen determinadas secuencias que adquieren una especial relevancia. Así, destacan:

- La articulación entre el Paseo Marítimo Costa Oeste-Paseo Marítimo de La Puntilla- Avenida de

Bajamar-pasarela peatonal sobre el Río Guadalete-Avenida de Valdelagrana (incorporando plataformas de distribución no motorizadas)- Avenida de la Paz- Paseo Marítimo de Valdelagrana-Avenida del Mar-Pinar Coto de La Isleta-Los Toruños.

Para garantizar la eficacia de esta articulación resulta determinante la reordenación de las actuales instalaciones deportivas de El Cuvillo y los suelos portuarios colindantes desafectados (Plan Especial del Puerto Comercial).

- La recuperación para el peatón del espacio público del área central va a permitir descubrir nuevas relaciones entre ésta y el Pinar de San Antón, a través del Camino de los Enamorados.

5. **Definición de una red de aparcamientos que fomente el uso peatonal de los espacios urbanos más relevantes** y garantice el acceso a los espacios lúdico-recreativos principales del modelo urbano establecido.

II.6. LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO TURÍSTICO: UNA APUESTA POR LA CONFIGURACIÓN DE UNA RED PRIMARIA DE CARRILES-BICI.

Aún cuando los objetivos, que en la actualidad se exponen en todo proceso de planificación, incluyen el deseo de mejorar el medio ambiente de las ciudades, la resistencia a tomar medidas eficaces es elevada. Evidentemente esta resistencia no es gratuita. En general, sólo en las grandes ciudades se generan demandas que justifican la existencia de un transporte urbano atractivo y cómodo con posibilidades de convertirse en una alternativa real al vehículo privado.

No es este el caso de El Puerto de Santa María. La reducción de la importancia del vehículo privado en el reparto modal de los viajes internos al municipio no puede depender exclusivamente de la prestación de un servicio de autobuses. El tamaño de la ciudad, la variación estacional de la población, la dispersión y tipología de las viviendas, dificultan la implantación de un servicio de autobuses realmente útil: flota moderna, regularidad, frecuencias inferiores a los diez minutos, etc.

Es por ello que con objeto de limitar, en la medida de lo posible, la presencia del vehículo privado en la ciudad, debe promoverse el trasvase de los viajes hacia los modos de movilidad no motorizada; es decir, los viajes a pie, y evidentemente, en bicicleta.

Uno de los principales frenos a la implantación de una red ciclista es el elevado grado de consolidación de los núcleos urbanos.

El futuro desarrollo de la ordenación que se propone para el nuevo Plan General de El Puerto de Santa María constituye una oportunidad única para la definición, materialización, y puesta en funcionamiento de una red ciclista atractiva y funcional, tanto para los residentes habituales como para los visitantes del municipio.

Todos estos objetivos de ordenación deberán quedar refrendados, matizados y, en su caso, mejorados en virtud del preceptivo Estudio de Tráfico que formará parte del Documento Completo de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María, en coordinación con el Plan de Movilidad actualmente en redacción. En todo caso las recomendaciones y criterios esbozados en las primeras reflexiones de este Plan han sido tenidos en cuenta en la elaboración del presente Documento Previo.

TERCERO: LA CORRECCIÓN DE LAS DESIGUALDADES TERRITORIALES. GARANTIZAR UN NIVEL ADECUADO DE ESPACIOS LIBRES Y DOTACIONES A LOS TODOS LOS CIUDADANOS.

Los equipamientos y zonas verdes representan el espacio común donde la comunidad se reconoce a sí misma, formando una red de lugares sobre los que se desarrollan las actividades simbólicas y lúdicas de la colectividad. Su carácter de patrimonio público, propiedad colectiva acumulada y reconocida como tal durante generaciones, y su valor como servicio público, corrector de las desigualdades sociales, lo convierten en un instrumento activo en la creación de un modelo cultural autóctono.

La planificación de los equipamientos y zonas verdes no debe únicamente responder a la exigencia de cobertura de unas determinadas demandas sociales ni contemplarse aisladamente. Por el contrario, ha de considerarse uno de los elementos claves para la configuración física de la ciudad y la definición de la estructura urbana que proponga el nuevo Plan.

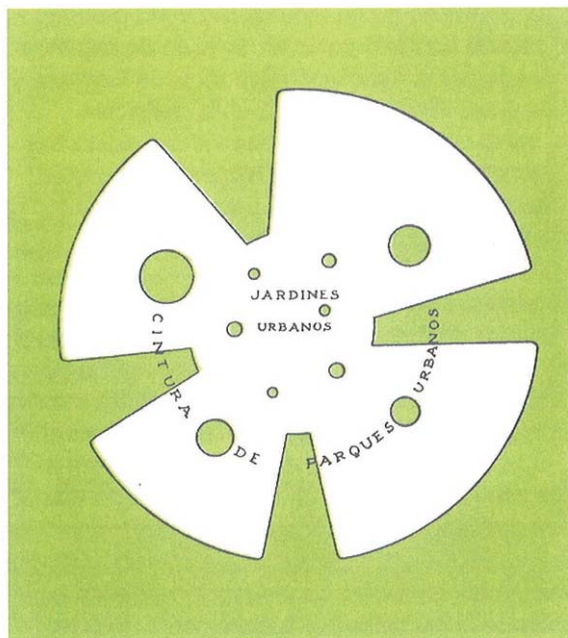
La capacidad de transformación del sistema de equipamientos de la ciudad se propone estructurar en las siguientes direcciones:

- Se planteará una nueva concepción del sistema de dotaciones y espacios de uso colectivo, entendido como un sistema de la calidad urbana, constituido por todos los elementos de interés arqueológico, histórico-artístico, territoriales, ambientales, paisajísticos, culturales, y todos aquellos susceptibles de ser organizados y proyectados unitariamente para conseguir un mejor disfrute o que puedan constituir hitos de caracterización de la ciudad.
- La atención primordial se concebirá para garantizar la formación del sistema y la accesibilidad a cada elemento del mismo por parte de cada grupo social y de los diferentes individuos a los que está destinado. El problema se centra, no tanto como hasta ahora en criterios basados en el radio de influencia, sino en la accesibilidad real, a través de un determinado viario, con determinados medios de transporte o teniendo que superar unos obstáculos concretos.
- El Plan debe prever generar toda la infraestructura posible para atender la mayor cantidad de necesidades de la ciudadanía, minimizando los desplazamientos y promoviendo el desarrollo local. Estos espacios, no sólo deben ofrecer actividades y prestación de servicios, sino también deben ser utilizados como instrumentos de descentralización.
- La localización de los equipamientos deberá ordenarse y gestionarse en el ámbito de diferentes competencias sectoriales y territoriales de las administraciones públicas y de la iniciativa privada. Sin embargo, a la Administración Municipal le corresponde brindar el marco de referencia para la coordinación en la localización de los equipamientos en la medida que ésta tiene la posibilidad de aportar una visión global, y desarrollar acciones de gestión directa, regulación y coordinación con los diferentes actores potencialmente involucrados.
- Los equipamientos que atiendan el uso cotidiano harán referencia a la escala local, mientras que aquellos que atienden usos periódicos y esporádicos harán referencia a la macro escala urbana. Por otro lado, en coordinación con otros organismos públicos y privados o en forma directa se deberá promover la presencia de equipamientos y servicios públicos, sociales y comunitarios que atiendan una amplia gama de necesidades.

III.1. INTEGRAR EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES EN LA ESTRUCTURA URBANA.

La planificación del sistema de espacios libres y zonas verdes, con el fin de recuperar el equilibrio ecológico de la ciudad, requiere la creación de un sistema continuo sobre toda la trama urbana que intente servir de enlace ininterrumpido entre todos los espacios libres, desde el parque suburbano hasta el área ajardinada.

En el nuevo Plan General, la aproximación a la propuesta de espacios libres debe ser doble. De un lado, los espacios libres y zonas verdes deben responder a necesidades funcionales cuantificables. Y de otro lado, constituyen piezas singulares del sistema urbano a los que el Plan les confía un importante papel en la reordenación y recomposición del tejido urbano.



Propuesta de Nicolas M. Rubió i Tudurí para un sistema de parques ideal, con las cuñas de paisaje enclavadas en la masa urbana. Como aconseja la técnica urbanística.

Para el diseño del sistema de espacios libres en el nuevo Plan General deberán tenerse presente los siguientes aspectos:

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

La red ambiental propuesta en el Avance del Modelo de Ciudad se compone de las siguientes secuencias principales:

- I. **Secuencia Ambiental Periurbana que configura el límite nororiental del modelo de ciudad y articula las relaciones del medio urbano con el espacio rural, el Complejo Endorreico de El Puerto de Santa María y el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.** Está constituida por:
 - Dos Unidades Ambientales relevantes: El Área de la Sierra de San Cristóbal (incluyendo los terrenos del Parque Arqueológico de Doña Blanca) y el Pinar de la Isleta. Ambos espacios forman parte de la Red de Espacios Libres Metropolitanos definida en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz.



LA CORRECCIÓN DE LAS DESIGUALDADES TERRITORIALES: LA RED AMBIENTAL

- Corredores verdes de articulación entre ambas unidades territoriales constituidos por:
 - Parques Urbanos que perfilan los límites del Área de San José- El Madrugador con el Río Guadalete (muro de defensa) y la variante de la N-IV.
 - Plataforma peatonal vinculada al trazado del nuevo acceso al Puerto Comercial- previsto en el POT de Bahía de Cádiz- que construye la continuidad de la secuencia ambiental hacia el Pinar de la Isleta.
2. **Diseñar una red mallada de conectores ambientales que construyan la articulación entre la ciudad consolidada y la corona ambiental periurbana infiltrándose a través de las áreas de nuevo crecimiento que se localizan, básicamente, al noroeste de la Variante de Rota.** En la definición de esta red de espacios libres se tendrá en cuenta la identificación de unidades geográficas relevantes establecida en la Evaluación de Impacto Ambiental realizada al documento de la Revisión del PGOU aprobado inicialmente. Los elementos de esta red actúan como conectores de diferentes zonas verdes (Parques Urbanos existentes y propuestos) y como correa de transmisión de la biodiversidad urbana. Su aportación a la trama verde urbana, más allá de cuestiones medioambientales, se convierte en una herramienta de cohesión social al plantearse como "trayectos" que recorren diferentes barrios y partes de la ciudad. Se conciben más que como un destino, como un tránsito que contribuye a marcar la diversidad de cada área de la ciudad y que enriquece a quien lo utiliza. Así se consigue que el verde periférico penetre en la ciudad y multiplique los beneficios de la trama verde ya existente.
 3. **Secuencia ambiental conformada por un conjunto de parques urbanos selectivamente localizados - coincidiendo con la presencia de áreas de forestación singular- vinculados al trazado de la antigua carretera de Rota.**
 4. **Compleción del Paseo Marítimo del Litoral y reconfiguración de la Ribera Urbana del Río Guadalete, articulados a través del Paseo Marítimo de la Puntilla y su prolongación hasta el área de Puerto Sherry.** Este sistema lineal quedará conectado con la red ambiental de la trama urbana del área central de la ciudad a través del Camino de los Enamorados.

5. **Sistema de espacios libres localizados en el área urbana de la Costa Oeste que garanticen la permeabilidad transversal de la trama urbana y mejoren la accesibilidad pública al frente del litoral.**
6. **Incremento de la capacidad ambiental de elementos estructurantes de la red viaria:** Travesía Urbana de la N-IV, Ronda del Ferrocarril, antigua carretera de Rota, reciclaje en Avenidas Urbanas de la carretera de Sanlúcar y la Variante de Rota, Nueva Ronda Urbana perimetral noroccidental.
7. Recuperar el protagonismo de modos no motorizados **en la trama del tejido histórico** (semipeatonalización, pacificación del tráfico) mediante la instrumentación de **una nueva estrategia de movilidad presidida por los principios de la sostenibilidad.**
8. Resultaría de enorme interés paisajístico **tratar de recuperar las relaciones entre el medio urbano, el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y el Pinar del Coto de la Isleta, mejorando la conectividad transversal este-oeste a través de la trama de los Polígonos Industriales** enclavados en el margen oriental de la Avenida de Europa-Avenida de Valdelagrana.

Este sistema de espacios libres y zonas verdes se concebirá, por tanto, para **vertebrar la ciudad y su territorio, generando lazos de continuidad entre lo urbano y lo rural.** Complementaran a este sistema estructurante general, los parques existentes y propuestos, que se articulan además, con las vías jerarquizadas, que actúan como soporte de la accesibilidad a los espacios calificados. De esta forma, al tiempo que se busca establecer una red jerarquizada de espacios verdes, de crear nuevos espacios y de mejorar los existentes, se desarrolla la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la caracterizan, integrando armónicamente un sistema de espacios verdes en el ámbito municipal, con el objeto de articular un conjunto de áreas para mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, de preservar y recuperar los cursos de aguas, riberas y su entorno sobre los límites municipales, y generar una red de áreas bajo manejo ecológico y turístico-recreativo.

III.2. LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS COMO INSTRUMENTOS PARA EL EQUILIBRIO TERRITORIAL DE LA CALIDAD DE VIDA

La reflexión sobre los equipamientos urbanos supone uno de los puntos capitales de todo proyecto de ciudad que se precie de incorporar un sentido colectivo y de preservación del bien común. Si, según algunos autores, hablar de sociedad sin la existencia de un "contrato social" es una auténtica falacia, referirnos a la ciudad sin implementar los argumentos de cohesión y solidaridad social que comportan los equipamientos públicos resulta una auténtica perversión.

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

El entendimiento del equipamiento y la dotación como garante de la calidad urbana implica tener presente en el proceso de toma de decisiones dos criterios básicos:

I. **La adaptación del equipamiento a las transformaciones sociales.**

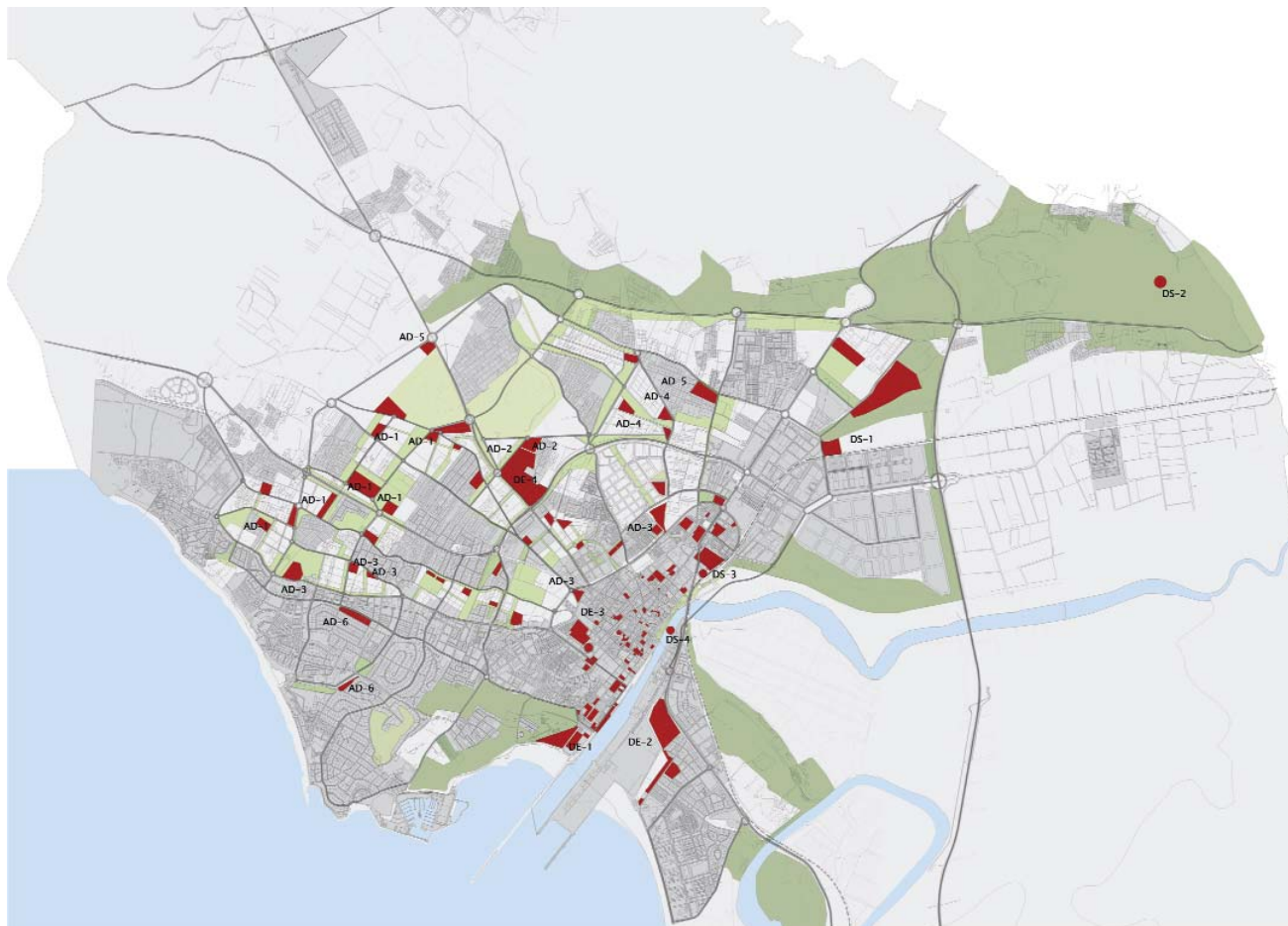
Los cambios producidos en la estructura demográfica, social y de formas de vida los portuenses demandan una redefinición de la oferta de equipamiento basada en la flexibilidad de los usos específicos dotacionales y adaptada a la heterogeneidad de las nuevas necesidades sociales y a los requerimientos fijados por las recientes normativas sectoriales e internacionales. Especial trascendencia deben tener en el nuevo Plan las reservas para equipamientos educativos, deportivos y de salud y bienestar social.

También debe incorporar el nuevo Plan algunos elementos surgidos de la reflexión de la ordenación urbana desde la perspectiva del género, sobre el modo concreto en que las mujeres usan la ciudad, al reconocimiento de los roles y papeles que mayoritariamente tienen asignados en nuestra sociedad.

2. Localización estratégica y selectiva de los equipamientos en la estructura urbana.

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

- a. Generar una estructura homogéneamente distribuida por el conjunto urbano. **La incorporación de una oferta dotacional relevante en las Nuevas Áreas de Centralidad identificadas en el Estudio Previo del Modelo de Ordenación** garantiza el equilibrio territorial de la oferta dotacional de rango ciudad. Para ello habría que ampliar la propuesta de Sistemas Generales de Equipamientos establecida en la Aprobación Provisional-I, especialmente en el ámbito de la ZERPLA-2 Cantarranas.
- b. **Diversificar y ampliar la actual oferta lúdico-comercial implantada en la ciudad, promoviendo el desarrollo de actividades competitivas adecuadas para relanzar la potencialidad turística que presenta el núcleo.** Los Equipamientos han de ayudar a la conformación de nuevas centralidades que reequilibren el hecho urbano, atribuyendo valor y funciones relevantes en los diferentes sectores urbanos caracterizados por un decadente monofuncionalismo residencial. La propuesta de un Parque Arqueológico en el Castillo de Doña Blanca y la inserción selectiva de microcentralidades en la trama urbana del sector de la Costa Oeste concretan territorialmente esta directriz de ordenación.
- c. **Vincular la localización de las piezas dotacionales con los sistemas viario y de espacios libres, con la finalidad de singularizar la escena urbana introduciendo un nuevo sistema de signos que garantice la legibilidad del espacio urbano.** La calidad del uso de un equipamiento viene dada, entre otras consideraciones, por la dignidad de su posición en la trama urbana y la calidad del espacio público sobre el que se sitúa. La vinculación posicional de los equipamientos con espacios públicos formalmente significativos reforzará su capacidad simbólica.
- d. **Dimensión monumental y semántica de los equipamientos.** Éstos no son simplemente elementos funcionales y monovalentes, sino creadores y cualificadores del espacio público al que pueden implementar valor añadido: referentes físicos y simbólicos, elementos atractivos que proporcionan visibilidad y seguridad, mayor diversidad de usos.
- e. Una de las cualidades del sistema dotacional proyectado ha de ser su **carácter multiescalar.** Junto a piezas de rango ciudad (grandes equipamientos deportivos, institucionales, sanitarios, culturales, de infraestructuras o de comunicaciones), deberán localizarse equipamientos de proximidad que cubran necesidades básicas de la población de los diferentes subsectores y unidades urbanas en los que ha quedado organizado la ciudad.



LA CORRECIÓN DE LAS DESIGUALDADES TERRITORIALES: LA RED DE DOTACIONES PÚBLICAS

■ Dotaciones Singulares Existentes.

- DE-1. Área Deportiva en La Puntilla.
- DE-2. Área Deportiva de Valdelagrana.
- DE-3. Área Dotacional Ciudad Central.
- DE-4. Recinto Ferial.

■ Dotaciones Singulares de Rango Ciudad propuestas.

- DS-1. Área de El Madrugador.
- DS-2. Parque Arqueológico Doña Blanca.
- DS-3. Entorno Monasterio de La Victoria.
- DS-4. Centro Integrado de Ocio y Equipamiento en la margen izquierda del Guadalete.

● Localización selectiva de dotaciones: Equilibrio funcional y singular del paisaje urbano periférico.

- AD-1. Oferta Dotacional Área de Cantarranas.
- AD-2. Oferta Dotacional Entorno el Recinto Ferial.
- AD-3. Oferta Dotacional Ronda del Ferrocarril / Antigua carretera de Rota.
- AD-4. Oferta Dotacional La Florida Norte.
- AD-5. Dotaciones vinculadas a Nueva Ronda Periurbana.
- AD-6. Dotaciones en Costa Oeste.

III.3. LA OPTIMIZACIÓN DEL PATRIMONIO DOTACIONAL EXISTENTE.

La intensificación del uso del patrimonio dotacional requiere potenciar la accesibilidad a los equipamientos mediante su conexión con redes apoyadas en itinerarios peatonales y espacios estanciales cuyo diseño deberá prever la supresión de las barreras arquitectónicas y urbanísticas.

La recuperación y creación de espacios libres y zonas verdes en torno a los equipamientos ha de servir para dignificar los espacios públicos, creando zonas de estancia y encuentro, que transformen este espacio en un auténtico vestíbulo representativo del equipamiento.

En la ciudad consolidada, dadas las limitaciones del territorio, la cobertura de los déficits de equipamiento local deportivo habrá de recurrir a políticas de carácter sectorial, basadas en una gestión novedosa del patrimonio existente, como la intensificación del uso de las instalaciones públicas o mediante la apertura para uso extraescolar de los espacios deportivos ubicados en los centros de enseñanza.

III.4. GARANTIZAR LAS RESERVAS PARA LOS EQUIPAMIENTOS BÁSICOS DE ESCALA SUPRAMUNICIPAL.

El sistema de equipamiento deseable ha de compatibilizar el equipamiento de escala local, destinado a mejorar la calidad de la vida cotidiana, con un conjunto de equipamientos singulares, cuidadosamente seleccionados, que constituyan un factor de alto atractivo para la ciudad.

La alta capacidad de estructuración territorial de este tipo de equipamientos ha de contribuir a la definición de la imagen urbana y a la adecuada relación entre los usos productivos (turísticos, terciarios e industriales) y los residenciales.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz identifica el área de San José-El Madrugador como especialmente idónea para la localización de Equipamientos Metropolitanos. Junto a ella, en base al modelo de ciudad previsto, aparecen tres nuevas áreas de oportunidad para el emplazamiento de una oferta dotacional singular: El entorno del Recinto Ferial- Campo de Golf Carretera de Sanlúcar y el Parque Arqueológico del Castillo de doña Blanca

CUARTO: EL CENTRO HISTÓRICO. LA NECESARIA COMPATIBILIDAD ENTRE PROTECCIÓN Y RENOVACIÓN URBANA COMO GARANTÍA DE ADAPTABILIDAD A LOS NUEVOS REQUERIMIENTOS SOCIALES.

De todos los sectores urbanos de El Puerto de Santa María, uno tiene una importancia decisiva que condiciona el funcionamiento de los demás: el Centro Histórico. No sólo por el hecho de ser el referente simbólico de la ciudad sino por su capacidad para condicionar la movilidad general, las actividades productivas...etc.

No obstante, se hace necesario quebrar la vieja idea de dualidad urbana, en la que su segmento más antiguo adquiriere una distancia de veneración, se desagrega de la integridad de la ciudad total y única. El Centro Histórico no debe considerarse tan sólo como área de reserva patrimonial, espacio de referencia cultural y simbólica, como núcleo donde se concentran valores de identidad, imagen y estructura urbana histórica. **El Centro Histórico no es otra ciudad. Su vitalidad, su actividad funcional, radicará en un engarce fluido con la ciudad toda de la que forma parte;** flujos que se hacen igualmente necesarios en la articulación de sus propios sectores internos que, dada su gran magnitud, han sufrido decantaciones diversas, de orden social en sus asentamientos residenciales, y de orden económico, debido a procesos de actividad comercial o turística.

La potenciación de actividades apropiadas por experimentadas (turismo, comercio, ocio u cultura) y la expansión y transversalidad de las áreas en las que se puede y se debe estimular, es una de las estrategias contempladas, como lo es de manera esencial mejorar los niveles dotacionales o de equipamiento, junto a una política pública de vivienda a favor de la rehabilitación, la diversificación de programas habitacionales, o el incremento de la oferta en alquiler.

La recuperación definitiva del Centro Histórico se propone compatibilizando esta recuperación con la conservación urbanística y edificatoria, sobre dos bases: la conservación de su identidad patrimonial: urbanística y arquitectónica y la mejora de la calidad de vida y modernización residencial. La mera protección ya no sirve; es necesario avanzar un paso más y desarrollar una nueva propuesta en términos positivos para conseguir una auténtica revitalización del Centro Histórico. El futuro de la ciudad histórica pasa, ineludiblemente, por la renovación de sus funciones urbanas como única garantía para que sigan siendo espacios vivos. Ello hace que no se trate únicamente de llevar a cabo actuaciones de carácter conservacionista -aspecto esencial en cualquier caso- sino que han de ponerse en relación con políticas de vivienda, políticas culturales, políticas de fomento económico o políticas sociales para conservar su diversidad social. La protección y conservación de la ciudad no es, pues, un objetivo meramente estético o culturalista. Debe ser una política activa fundamental para hacer de El Puerto de Santa María una ciudad marcada por la calidad de vida en un medio urbano de excepcional valor, y para fomentar el desarrollo de un modelo turístico de calidad.

De otro lado, la lectura de El Puerto que fue, a través de los instrumentos específicos, incluida la arqueología, debe integrarse con inteligencia y habilidad en el planeamiento urbanístico. **Salvaguarda y progreso son das caras de una misma moneda, inseparables.** Huir de la mitología y la simplificación es descubrir las energías concretas contenidas en los auténticos vestigios del pasado, leyéndolos cabalmente y con vocación operativa. **Todo El Puerto de Santa María es histórico, también la que esta generación construya, con inteligencia, conocimiento y sensibilidad, sobre lo que heredamos.**

En definitiva, una ciudad viva y funcionalmente activa y compleja que debe entenderse en las diferentes escalas de análisis y de estrategias urbanas: en el contexto general de la ciudad, en la globalidad del casco, y al nivel de los distintos sectores que a su vez lo integran.

Por otra parte, el nuevo Plan debe ensanchar el concepto de ciudad histórica, atribuyéndole también aprecio cultural a otros espacios, edificios y usos menos antiguos que reflejen otros valores culturales. Hay en El Puerto de Santa María muchos recursos que también deben ser apreciados por su valor cultural.

Para la revitalización del Centro Histórico dos son los espacios especialmente relevantes necesitados de intervención: Campo de Guía y el ámbito Portuario

IV.1 CAMPO DE GUÍA

La peatonalización de la avenida de la Bajamar y la Ribera del Río- restringiendo el tráfico motorizado exclusivamente a residentes y al servicio público-, avalada por la nueva estrategia de accesibilidad al área central definida en apartados anteriores, además de posibilitar la materialización de un amplio espacio de apoyo a equipamientos relacionados con la hostelería y el ocio introduce una importante pulsión regenerativa en el ámbito de Campo de Guía- caracterizado por la presencia de un interesante conjunto de cascos de bodegas- dada su consideración como zona de articulación entre la Ribera del Río y el área de centralidad del entorno de la Plaza de Toros.

La implementación de medidas favorecedoras del transporte colectivo, la localización estratégica de aparcamientos de rotación, la incorporación de equipamientos locales y de rango ciudad, así como de usos residenciales con un volumen relevante de vivienda a precio asequible a fin de impulsar la regeneración funcional del ámbito desde **la aplicación de criterios de cohesión y textura social, son criterios básicos de ordenación para incorporar Campo de Guía al mapa urbano de manera que adquiera el protagonismo que, por su singularidad espacial, capacidad simbólica y emplazamiento, debe asumir.**

IV.2. EL ÁMBITO PORTUARIO

Otra asignatura pendiente en El Puerto de Santa María, común a otras ciudades de España, es la de saber conciliar el desarrollo futuro del puerto con las oportunidades urbanísticas de la ciudad. La cobertura jurídica y administrativa que hizo de las áreas portuarias espacios casi extraterritoriales, ajenos a la jerarquía municipal, ha venido sufriendo procesos de concertación que ha llevado a soluciones, muchas veces de compromiso, y de muy diversa factura. Ahí están los ejemplos de Barcelona o de Vigo, o el caso de Bilbao Ría 2000, quizá el mas espectacular en el cambio del paisaje urbano, y todos ellos agentes de novedades arquitectónicas, algunas muy notables.

El caso de El Puerto de Santa María, modesto en comparación con las ciudades citadas, debe ser prudente en cuanto a tales recursos arquitectónicos, **operando con sensatez, limitando las posibilidades de una conquista de lo fluvial a las capacidades para reunir en un conjunto urbano programas diferentes y complementarios para constituir un nuevo ámbito de ocio y de cultura, integrado en un proyecto estratégico de puesta en valor para lo público de la ribera, en convivencia y complementariedad con la actividad portuaria.**

De igual forma, el nuevo Plan General debe reconocer la importancia que para El Puerto de Santa María tiene contar con una infraestructura de las características de un puerto, contribuyendo de forma decidida a su potenciación, perfeccionamiento y ampliación, procurando que los recursos que en tales operaciones se movilicen sirvan para una correcta y respetuosa integración entre el puerto y la ciudad.

QUINTO: DIRECTRICES DE ORDENACIÓN PARA LOS NUEVOS CRECIMIENTOS URBANOS.

Los sistemas de articulación descritos en los apartados anteriores escenifican un modelo de ocupación del territorio adecuado a su capacidad de acogida, que facilita la contextualización de las potencialidades de futuro previstas para El Puerto de Santa María y el acomodo de las actividades emergentes llamadas a posibilitar la reestructuración, refuncionalización, revitalización y reeconomización de la actual realidad urbano-territorial. Es cierto que, dada la configuración del soporte territorial de El Puerto de Santa María, la propuesta de este documento define una directriz y ámbito de crecimiento similares a los establecidos en la Aprobación Provisional-I de la Revisión del PGOU. Sin embargo, la concepción urbanística, vocación funcional de las diferentes áreas, apuesta por el policentrismo urbano, directrices de diseño del sistema de espacios públicos y el énfasis en la mejora dotacional de determinados espacios difieren notablemente de las directrices, criterios y determinaciones establecidas en el citado documento.

Para ello, a la definición y proyectación de las piezas constitutivas de la red primaria dotacional que actúan como soporte estructural de la forma general del proyecto de ciudad y elementos de cohesión de las diferentes áreas urbanas -garantizando su interacción así como el equilibrio y articulación de la ciudad consolidada con los nuevos crecimientos-, será necesario implementar decisiones racionales y coherentes de localización de población y actividades aportando a cada uno de los sectores territoriales identificados el contenido urbanístico (usos globales) adecuado a la vocación morfológica y funcional que han de desarrollar para la configuración de un nuevo proyecto de ciudad sustentado en la cualificación ambiental, la sostenibilidad del producto urbano resultante, la diversificación económica y la cohesión social.

En definitiva **se trata de construir una ciudad inteligente, que permita el desarrollo de la capacidad creativa e innovadora de sus habitantes, la ideación y desarrollo de proyectos vitales.** Hay un dicho africano que dice *que es necesaria una ciudad entera para educar a un niño*, y uno de los arquitectos más relevantes del siglo XX, Louis Khan, expresó que *una ciudad es un lugar donde un muchacho puede ver algo que le diga lo que tiene que hacer toda su vida*. De eso, en definitiva, se trata; de construir hechos urbanos adecuadamente configurados, formalmente significativos y funcionalmente equilibrados, que, asumiendo una responsabilidad pedagógica, alimenten el desarrollo físico e intelectual de la población y permitan, a través de la optimización ubicacional de actividades emergentes, la diversificación de su base económica.

La propuesta de nuevo crecimiento que efectúe el Plan General, se ha de amparar en los siguientes criterios generales:

- Confirmación en el Estudio de Impacto Ambiental de su aptitud inicial para ser objeto de transformación urbanística.
- Ratificación de su capacidad de integración y fortalecimiento de la estructura general propuesta. En especial, logrando la máxima coherencia del crecimiento con la estructura general que definen los Sistemas Generales que se proponen. Este criterio es absolutamente vital. Sin el acompañamiento de las estructuras urbanas de espacio público que garantizan la cualificación de la propuesta y sin las redes generales de infraestructuras que permiten su óptima funcionalidad, los crecimientos previstos en el Plan General quedarían inmediatamente invalidados.
- Integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, completando los bordes del continuo edificado, con el propósito de conseguir la máxima articulación con las áreas colindantes, y así revertir sobre ellas, esta vez de una forma positiva, los efectos de la nueva ocupación. De esta forma se sigue la directriz establecida en la LOUA de ubicar el desarrollo urbanístico de los suelos de crecimiento en los terrenos colindantes o en el entorno de la ciudad consolidada, evitando su innecesaria dispersión. Se trata, además, de un principio de ordenación que garantiza la sostenibilidad del modelo toda vez que optimiza no solamente el consumo de suelo sino, las infraestructuras precisas para su correcto funcionamiento
- Cumplimiento de los criterios contenidos en el artículo 17 de la LOUA y del artículo 23.1.2 del Reglamento de Planeamiento en cuanto a superficie necesaria para los nuevos asentamientos de población, produciendo un desarrollo urbano coherente con adecuada proporción dotacional.

- Funcionalidad y optimización de la inversión de las redes infraestructurales existentes y previstas para la prestación de los servicios urbanos de vialidad, transporte, abastecimiento y evacuación de agua, suministro de energía eléctrica, y comunicaciones de todo tipo.
- Coherencia con la estrategia de ordenación territorial.

V.1. LAS ÁREAS DE CRECIMIENTO CON USO CARACTERÍSTICO RESIDENCIAL Y RESIDENCIAL-TURÍSTICO.

El enfoque, método y contenido de las áreas para el uso residencial y el residencial-turístico que para el nuevo Plan se proponen, están directamente interrelacionados y, en general, responden a las características diferenciales de cada zona. La caracterización de las áreas o zonas para el uso residencial propiamente dicho y el residencial-turístico, vienen condicionados por una prospección de los posibles modos de vida que son característicos en estos ámbitos.

La diferencia fundamental entre los usos globales residencial y residencial-turístico se refiere a su posición en territorio municipal, concentrándose los usos residenciales-turísticos en los suelos adyacentes con el sector urbano de la Costa Oeste (Área de Cantarranas y márgenes de la antigua carretera de Rota; es decir los terrenos incluidos en la ZERPLA-2 identificada en el POTBC). Es cierto que gran parte de lo que el nuevo Plan General reconozca como uso residencial tuvo su origen en una oferta de carácter turístico, pero no es menos cierto que en esas áreas se ha producido un intenso fenómeno de "residencialización", aunque sea de manera temporal, produciéndose un fenómeno que podríamos denominar de "la segunda-primera vivienda". Fenómeno que, posiblemente, también se vaya a producir con el tiempo en las nuevas zonas que este Plan propone como residenciales-turísticas. Es decir, serán parte de la oferta turística de El Puerto de Santa María en una primera instancia y, poco a poco, pero más pronto que tarde, se convertirán en ámbitos de una residencia estable y, por lo tanto, demandantes de los servicios que ello implica. Por ello, el nuevo Plan no debe dejar de prever en estas áreas residenciales-turísticas suelo suficiente para alojar demandas de viviendas a precio asequible, así como todos los equipamientos que una "ciudad normal" demanda o demandará en el futuro. Otra diferencia entre estos dos usos globales se referiría a que en esta zona del término se concentraría la mayor parte de la nueva oferta hotelera y de ocio a proponer en el nuevo Plan General.

La formulación de las nuevas áreas para el uso residencial y residencial-turístico que en principio se proponen están justificadas por la estructura global que desarrolla este documento, y pretenden contribuir a la consecución de una determinada imagen de ciudad y a un concreto modelo estructural. Parece, por tanto, que estas áreas deben surgir, de alguna manera, como complementarias de la ciudad ya construida y en relación con los tejidos ya consolidados. La autonomía debe pues plantearse más bien respecto a los necesarios servicios y dotaciones en función del rango de la actuación y no respecto a la estructura de la ciudad, de la cual ha de depender y sin cuya preexistencia perdería sentido.

Los objetivos de ordenación de las nuevas áreas residenciales y residenciales-turísticas pueden, sucintamente, enumerarse así:

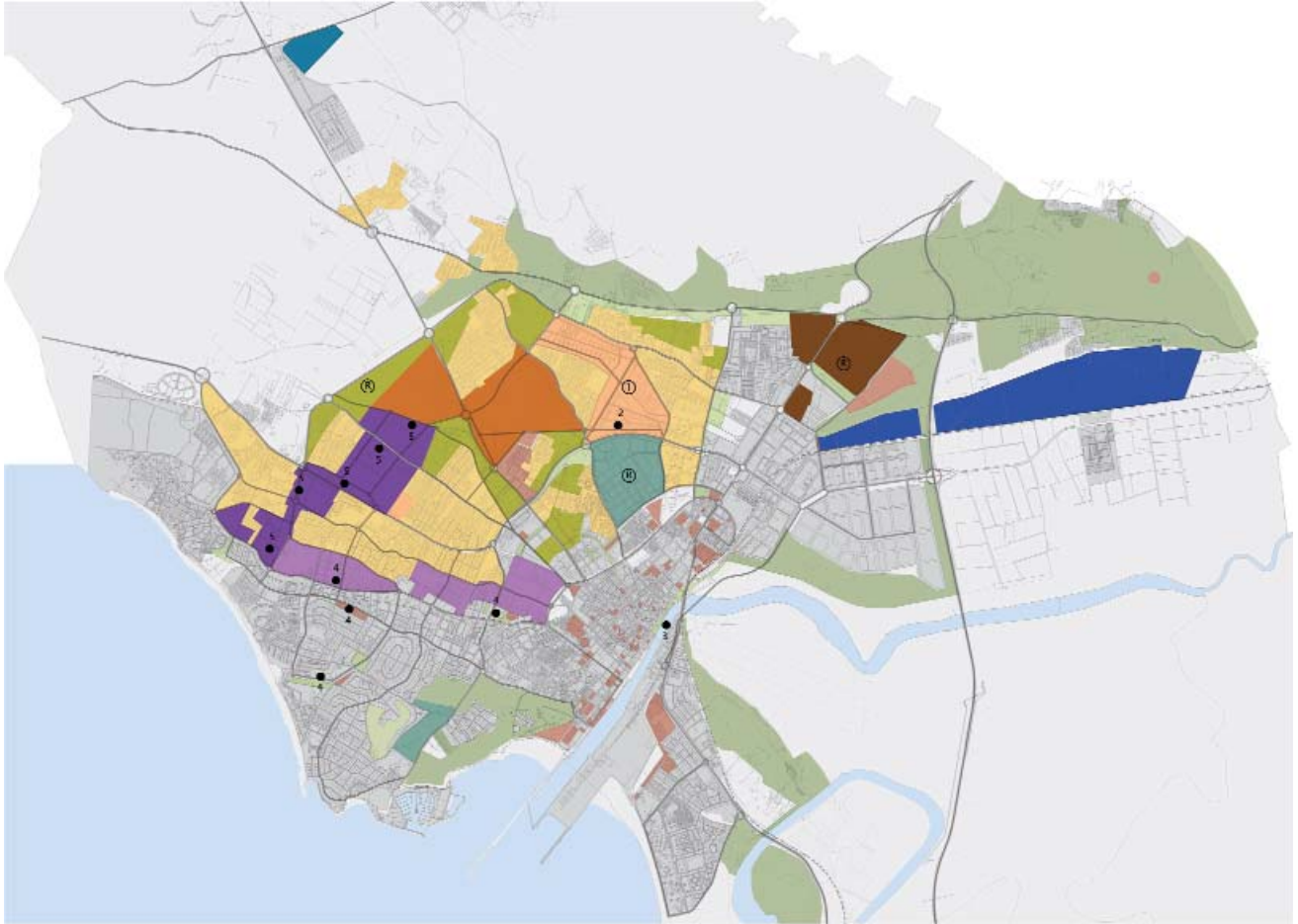
- Ordenación cualificadora de piezas de relleno intersticial
- Terminación de áreas incompletas.
- Cierre o acabado de bordes de la ciudad sin ordenación o con ordenación deficiente.
- Vertebración de desarrollos sin estructura jerarquizada.
- Conexión o accesibilidad de áreas desarticuladas.
- Reequipamiento de áreas adyacentes deficitarias.

- Remodelación de tejidos urbanos con degradación irrecuperable.
- Resolución del planeamiento anterior en litigio.
- Aprovechamiento de terrenos con buenas condiciones para la urbanización, que presenten mejores ventajas en cuanto a los costes o con mejores facilidades para su articulación con la Ciudad construida.
- Obtención adicional de zonas singulares del territorio para usos públicos.

En relación con las densidades el nuevo Plan debe apostar por el establecimiento de densidades mínimas que garanticen una mayor eficiencia en el uso de los recursos naturales y densidades máximas para evitar situaciones de congestión y pérdida de calidad del espacio público. Así mismo se propone que el nuevo Plan establezca un gradiente de densidad de manera que cada intervalo propuesto induzca a la conformación de una caracterización tipomorfológica adecuada al escenario territorial en el que se localiza cada actuación urbanística.

La localización de las áreas de crecimiento residencial y residencial-turístico propuesta define tres directrices básicas de crecimiento:

1. **Compleción de los márgenes del tramo septentrional de la travesía de la N-IV.** Especial protagonismo adquiere el ámbito localizado en el interior de la Zona de Especial Relevancia para la Localización de Actividades ZERPLA-I "San José-El Madrugador" identificada en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz. Constituye una oportunidad territorial para configurar la "puerta urbana norte" de El Puerto de Santa María. Así pues, la ordenación pormenorizada del ámbito deberá promover la configuración de un eje de concentración de actividades (vivienda colectiva, comercio de proximidad, pequeños equipamientos de uso intensivo, etc) siguiendo la trazado de la travesía de la N-IV.
2. **Arco territorial localizado al noroeste de la actual Variante de Rota.** Se trata de un ámbito caracterizado por la proliferación de urbanizaciones irregulares que han ido configurando una estructura de espacios pseudourbanos desarticulados y con enormes carencias infraestructurales, dotacionales y de servicios. **Esta salpicadura invasiva de colonización territorial ha definido una serie de vacíos marginales que se encuentran sometidos a una gran presión, lo que aconseja su incorporación al proceso de crecimiento urbano, constituyéndose en oportunidades para asegurar la compacidad del modelo de ciudad,** construir una adecuada articulación entre las diferentes unidades pseudourbanas existentes desde la continuidad de los elementos de urbanización y desarrollar una oferta dotacional que revierta la sintomatología carencial que presenta el área. Con esta actitud nos alineamos con la posición del socioecólogo catalán Ramón Folch, uno de los estandartes del proyecto sostenibilista de la ciudad contemporánea, que nos transmite que ante la necesidad de dar acomodo a las legítimas necesidades de crecimiento urbano que presenta la sociedad y, dada la condición marginal de los vacíos intersticiales generados por la invasión de urbanizaciones irregulares, resulta oportuno adoptar una actitud sensible y sensata a la posible "transferencia" entre capital natural y el capital artificial- pero también social y económico- que, en definitiva, representa la ciudad. Lo importante en estos casos es que esa transferencia (crecimiento urbano) se produzca de manera razonable, siguiendo principios de continuidad, compacidad y diversidad funcional y cuya dimensión cuantitativa responda a las necesidades reales deducidas de dinámicas tendenciales objetivables. A eso se refiere Ramón Folch cuando expresa la necesidad de construir el espacio "*únicamente donde y como resulte conveniente*".



LOS NUEVOS CRECIMIENTOS URBANOS

Áreas de Crecimiento Residencial y Residencial Turístico.

- Parcelaciones Urbanísticas Irregulares: La periurbanización invasiva.
- Operación Campo de Golf Carretera de Sanlúcar: Nuevos criterios de ordenación.
- Sellado y completión de bordes de urbanizaciones irregulares.
- Ensanche Residencial Noroccidental:
 - ① La Florida Norte.
- Completión de vacíos intersticiales en la Antigua carretera de Rota.
- Completión de los márgenes del tramo septentrional de la Travesía N-IV.
- Área de Oportunidad de Cantarranas: Red de centralidades urbanas y turísticas

Nuevas Áreas de Actividades Económicas.

- Reequilibrio Funcional de la ciudad.
 1. Entorno Recinto Ferial.
 2. La Florida Norte.
 3. Centro Integrado de Ocio y Equipamiento en la margen izquierda del Río Guadalete.
 4. Microcentralidades Costa Oeste.
 5. Área de Oportunidades de Cantarranas.
- Áreas de Actividades Logísticas "El Madrugador".
- Ampliación Parque Tecnológico de la carretera de Sanlúcar.
- Actuaciones en Desarrollo.
- Ⓜ Áreas de oportunidad para residencia metropolitana

En este ámbito de crecimiento se distinguen cuatro tipologías de actuaciones:

- **Reconocimiento y regularización de las parcelaciones urbanísticas** implantadas que presentan un elevado nivel de consolidación edificatoria.
- **Reconocimiento y regularización de la operación del "Campo de Golf de la Carretera de Sanlúcar"** incorporando modificaciones importantes en los criterios y objetivos de la ordenación pormenorizada propuesta, manteniendo, en todo caso, la infraestructura turística ya materializada. Esta actuación queda integrada- en parte de su ámbito- en la ZERPLA-2 "Zona de Cantarranas" identificada como área de oportunidad para el desarrollo de funciones turísticas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz. Además del Equipamiento Deportivo del Campo de Golf, la condición estratégica inducida por el POT debe quedar contextualizada en el desarrollo de una importante oferta hotelera y de actividades lúdico-recreativas. Esta actitud ejemplifica claramente la reflexión explicitada en párrafos anteriores acerca de la incorporación de principios de sostenibilidad en la ordenación de los nuevos crecimientos. El objetivo, en este caso, es transferir la mayor parte de la capacidad alojativa residencial y de las actividades terciario-comerciales al ámbito localizado en posición adyacente al Recinto Ferial, **al objeto de crear un área de centralidad periférica en las cercanías del enlace entre la carretera de Sanlúcar y la actual Variante de Rota**. Ello implica que los usos alojativos cuya posición se vincule al Campo de Golf deberán orientarse hacia la materialización de una oferta hotelera de calidad y excelencia. Además, esta estrategia de concentración selectiva de la edificación permitirá incrementar la reserva de espacios libres y dotaciones y, sobre todo, posibilitará diseñar una estructura viaria que resuelva los problemas de conectividad y permeabilidad que presenta el entorno territorial (Distribuidor Norte-Sur de la periferia noroeste identificado en la descripción de la red viaria propuesta)..
- **Ordenación de los vacíos intersticiales ocasionados por la dispersión de urbanizaciones irregulares surgidas**. Se trata de unidades territoriales de reducida escala cuya misión es sellar los bordes de estas urbanizaciones y resolver la articulación con la ciudad consolidada. **Esta tipología de operaciones asumen, en gran medida, la responsabilidad de solucionar, en aplicación del principio de "dotación cruzada", la problemática carencial de los asentamientos a regularizar, garantizando su correcta integración en el modelo de ciudad** desde la continuidad de los elementos primarios de urbanización (redes viarias básicas, sistemas de espacios libres de conexión interzonal, localización selectiva de piezas dotacionales, etc)
- **Ensanches residenciales localizados al norte de la Variante de Rota, en el Área de Cantarranas y en los suelos continuidad con la operación de La Florida**. Se trata, sin duda, de las actuaciones- especialmente La Florida Norte- de mayor repercusión para la construcción del nuevo modelo de ciudad. Las inmejorables condiciones para la urbanización que presenta el soporte territorial, y su localización en el centro de gravedad del Arco Noroccidental le confieren una evidente vocación para configurar áreas que ofrezcan una diversificación equilibrada de actividades (residenciales y de Actividades Económicas), desarrollen una oferta dotacional singular de Rango Ciudad y permitan construir una articulación racional con la ciudad consolidada. Su ordenación debe sustentarse en una adecuada integración de la matriz urbana- estructurada mediante conectores viarios que certifiquen la permeabilidad norte-sur y este-oeste- con una matriz ambiental constituida por conectores verdes que configuren una red mallada y continua integrando las áreas ambientalmente singulares existentes. La adopción de densidades globales medias para ambas áreas permitirá desarrollar una oferta diversificada de tipologías residenciales que contemple un significativo volumen de viviendas a precio asequible. La materialización de Actividades Económicas complementarias a las funciones residenciales, en aplicación de los principios del urbanismo de proximidad, además de equilibrar la localización de la residencia y el empleo fortaleciendo la construcción de una "ciudad de las distancias cortas", busca romper la inercia territorial que presenta la implantación de las funciones productivas en El Puerto de Santa María- concentradas en el margen oriental de la travesía de la N-IV- favoreciendo un modelo de ciudad funcionalmente compensado.

3. **Compleción de los vacíos intersticiales que ha definido el proceso de colonización anárquica surgido en el soporte territorial localizado entre la antigua carretera de Rota y la actual Variante.** Como ya hemos comentado, este ámbito del territorio, por su proximidad al litoral de la Costa Oeste, se configura como especialmente idóneo para el desarrollo de una oferta residencial-turística de calidad. Ello condicionará la definición del contenido urbanístico de las diferentes actuaciones, incorporando, de manera obligatoria, una oferta hotelera y terciario-comercial complementaria a los usos residenciales.

Pese a la indudable hipoteca que el volumen de parcelaciones irregulares introduce para poder desarrollar una ordenación urbana que explote las verdaderas potencialidades que presenta este sectorizada su elevada renta de emplazamiento-, **la escasa consolidación edificatoria del margen septentrional de la antigua carretera de Rota representa una oportunidad para promover la construcción de un eje de centralidad periférica de gran trascendencia para el reequilibrio funcional de la ciudad.** La existencia de áreas con la presencia de una forestación singular aconseja su integración en el sistema de espacios libres urbanos, por lo que el modelo de ordenación de este eje se caracterizará por el pautado secuencial de pequeños condensadores de carácter multifuncional (equipamientos, actividades terciario-comerciales y usos residenciales con vivienda a precio asequible) con vocación de constituirse en hitos urbanos que aporten legibilidad en un espacio caracterizado por la indeterminación consustancial al monocultivo tipológico de la vivienda unifamiliar aislada.

En este ámbito de crecimiento urbano adquieren un rol protagonista los suelos colindantes a las instalaciones de la Base Naval. Se encuentran incluidos en la delimitación de la ZERPLA-2 "Zona de Cantarranas" establecida en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz. La existencia de un volumen importante de suelos no contaminados por ocupaciones edificatorias irregulares posibilita contextualizar adecuadamente los principios de cualificación espacial y singularidad funcional (complementariedad de funciones turísticas con usos residenciales) previstos para este sector, además de garantizar la conexión entre la antigua carretera de Rota y la actual Variante a través de un distribuidor primario de la red urbana que enlazaría con la Ronda Periurbana Noroeste, contribuyendo decisivamente a optimizar la accesibilidad al sector costero desde los tráficos exteriores al municipio evitando interferencias con el tráfico urbano que abastece las áreas centrales de la ciudad.

V.2. LAS NUEVAS TIPOLOGÍAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Al margen de las industrias más antiguas que mantienen localizaciones centrales o de procesos espontáneos que buscan la adyacencia no planificada con determinadas vías de comunicación, el proceso de territorialización de las Actividades Económicas suele estar asociado a espacios "ad hoc", calificados y urbanizados para este uso específico. Hasta fechas recientes se trataba de industria convencional, sin una presencia especialmente relevante de sectores de tecnología avanzada. No obstante esta tendencia se está invirtiendo en los últimos años alcanzando también a las empresas innovadoras especializadas en tecnologías avanzadas. Su importancia es más cualitativa que cuantitativa, pero han conformado algunas áreas de innovación tecnológica insertas en el nuevo paisaje industrial. Al tiempo **se está generalizando, sobre todo en los territorios más dinámicos, la materialización de productos híbridos terciarios-industriales denominados parques empresariales o parques industriales caracterizados, fundamentalmente, por una notable diversificación de las actividades productivas enclavadas.**

Las tipologías más comunes de nuevas formas de implantación industrial son:

1. Parques Industriales, entendidos como zonas industriales de bajas densidades edificatorias, elevada calidad paisajística y ausencia de industrias contaminantes.
2. Parques Tecnológicos, concebidos como una combinación de industrias de alta tecnología y centros de investigación, diseño e innovación que faciliten la sinergia del sistema ciencia-tecnología-industria. Dentro de los parques tecnológicos es habitual la presencia de viveros o incubadoras de empresas, destinados a facilitar el nacimiento de industrias poco capitalizadas pero con potencial innovador.

3. Parque Logísticos concebidos como centros de distribución de mercancías de escala y repercusión supramunicipal.
4. Parques Empresariales o Parques de Actividades, creados al objeto de favorecer la diversificación y complementación de actividades terciarias, industriales, investigadoras, etc.

Estas toponimias lo que definitivamente reflejan es un cambio de actitud en la concepción y ordenación de estos espacios. Ello no quiere decir que haya desaparecido el concepto de polígono industrial tradicional o los rasgos básicos de su organización e imagen convencional. Lo que realmente significa es que **se ha producido una poderosa transformación en la noción misma de espacio productivo, o de actividad económica en general, impulsado por cambios en la naturaleza misma- tecnológica y organizativa- de muchas funciones industriales en el desarrollo y diversificación de los servicios y en la atenuación- cada vez más elocuente- de la frontera entre lo industrial y lo terciario, todo ello aderezado con radicales transformaciones en materia de infraestructuras de comunicación y tecnología del transporte.** Las consecuencias funcionales de estas transformaciones han sido realmente revolucionarias, entre otros aspectos, en lo que se refiere a los cambios en la demanda de espacio. Unos cambios que, como expondremos a continuación, han afectado a lo viejos requerimientos locacionales tanto de la industria como de los servicios, pero también a las propias exigencias, en cuanto a la caracterización y configuración del propio espacio físico, de las empresas o plantas productivas.

V.3. LA LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EL PLANEAMIENTO GENERAL.

En los últimos años el estereotipo de las relaciones entre espacios y funciones urbanas ha ido rompiendo muchas de sus inercias históricas para ir dando paso a topologías con un potencial de localización mucho más rico, donde se afirman algunos de los factores clásicos (accesibilidad, precios del espacio, cualificación y precio de la mano de obra) al tiempo que aparecen otros nuevos (comunicabilidad, imagen comercial del emplazamiento, calidad ambiental y paisajística...).

Las constantes fuerzas de cambio que afectan a los sectores y a las industrias, propiciando formas diversas de implantación, apoyándose en las dinámicas de diversificación y segmentación de los mercados, favorecen la continuada presencia de pequeñas y medianas industrias a veces dinámicas y surgidas al calor de la oportunidad o, en otros casos, situadas precariamente en el borde de la marginalidad.

La cuestión de la ordenación del espacio productivo que proponemos quiere atender a los siguientes aspectos:

- a. La determinación de unas pautas de estructura territorial capaces de articular adecuadamente las diversas piezas del espacio productivo en el conjunto del territorio afectado.
- b. Establecimiento de unos límites tamaño-forma al crecimiento de las piezas de espacio productivo en el marco del conjunto urbano-territorial.
- c. La identificación de las aptitudes diferenciales del territorio frente a las posibilidades de acoger piezas del espacio productivo.
- d. La definición de los estándares o condiciones específicas de imbricación, contigüidad o franca discontinuidad entre las piezas del espacio productivo y las piezas edificables no productivas así como con elementos de espacio natural y las zonas verdes.

La elección de la localización no solamente supone simplemente la consideración de los problemas más habituales relativos a los vientos dominantes o a la relación óptima entre eficiencia y coste del sistema de infraestructuras básicas, sino la de otras cuestiones relativas a la calidad ambiental del entorno y a las relaciones paisajísticas del nuevo espacio construido con el medio natural o la escena urbana circundante.

El Puerto de Santa María se ha caracterizado históricamente por la presencia de una importante oferta de actividades productivas localizadas, de manera prácticamente exclusiva, en la plataforma territorial que discurre al este del trazado de la Travesía de la N-IV y el ferrocarril. A los Polígonos de actividad existentes (El Palmar, Guadalete, Coto de la Isleta, Salinas de San José,) en los que se visualiza un proceso constante de regeneración espacial y funcional con una clara tendencia al asentamiento de funciones híbridas terciario-comerciales, **hay que añadir el desarrollo reciente de la importante ampliación del Polígono de las Salinas de Levante. La culminación de las obras de urbanización ha creado un significativo stock, aún por materializar, de suelos destinados a actividades económicas.** La escala de esta operación (1,6 millones de metros cuadrados) y la posibilidad de introducir en el nuevo Plan General matices normativos que posibiliten la adaptabilidad a los nuevos requerimientos funcionales que pudieran surgir a medio plazo, parece sugerir que gran parte de las necesidades futuras de El Puerto de Santa María en materia de actividades productivas se encuentran razonablemente cubiertas.

Junto a esta aglomeración de funciones productivas vinculada a la travesía de la N-IV destaca el desarrollo de un Tecnoparque localizado en la carretera de Sanlúcar el cual ha experimentado un importante impulso en los últimos tiempos, lo que hace concebir esperanzas para instrumentar estrategias de revitalización económica que refuercen la competitividad de El Puerto de Santa María y diversifiquen su base productiva, apostando por el desarrollo de sectores económicos emergentes.

En base a esta situación de la propuesta en materia de Actividades Económicas se sustenta en tres líneas de actuación complementarias:

1. **La excesiva concentración espacial actividades productivas en el entorno de la travesía de la N-IV es una de las causas de la descompensación funcional de El Puerto de Santa María. Por ello, al objeto de fortalecer el principio de proximidad de usos se propone incorporar, en determinadas actuaciones, un volumen razonable de actividades económicas complementarias a las residenciales:**
 - Las Áreas de Centralidad Periférica del entorno del Recinto Ferial y la Florida Norte.
 - La Red de Centralidades Urbanas y Turísticas vinculadas a la ZERPLA-2“Cantarranas”.
 - Posibilidad de implantar un Parque Industrial y Empresarial en suelos colindantes a la Carretera de Rota y la ZERPLA-2 “Cantarranas” (Área del Suelo Urbanizable No Sectorizado SUNS-I en el documento de Aprobación Provisional-I).
 - La actuación terciario-comercial prevista en los terrenos portuarios de la margen izquierda del Guadalete junto a la zona pesquera.
2. **Ampliación de la oferta de actividades económicas, destinada principalmente a empresas vinculadas con la economía del conocimiento o de alto valor añadido en el sector terciario, en terrenos colindantes al Tecnoparque de la Carretera de Sanlúcar. Se trata, sin duda, de una actuación de carácter estratégico de rango supramunicipal, al concebirse como un ámbito de intermediación con los municipios de la Costa Noroeste.** El volumen de la ampliación a incorporar en el Plan General deberá dar satisfacción a las demandas y necesidades que se identifiquen a medio plazo (los suelos identificados en la presente documentación suponen una primera aproximación abierta a alteraciones una vez se hayan objetivado las tendencias previsibles). Se trata de una oportunidad territorial de primer nivel con una excelente localización dada la óptima accesibilidad que le proporcionan elementos de la red de carreteras autonómica (carretera de Sanlúcar y carretera Jerez-Rota) que se verá sustancialmente reforzada con la ejecución de la nueva carretera de acceso a la Costa Noroeste.

3. Por último, al objeto de incidir en la dinamización del Municipio apostando por el desarrollo de funciones económicas emergentes, se **detectan carencias en materia Logística que resulta necesario satisfacer.**

Para ello, tanto los terrenos de la ZERPLA-I "San José-El Madrugador" como los suelos adyacentes al Polígono Salinas de Levante localizados en la margen oriental de la Variante de la IV, por su excelente renta de emplazamiento presentan una clara vocación para el desarrollo de estas funciones que, además, refuerzan el carácter estratégico de rango metropolitano pretendido por el POT de la Bahía de Cádiz en este sector de territorio portuense. La accesibilidad intermodal garantizada por los canales infraestructurales de primer nivel tanto viario (Autovía A-4 y Nuevo acceso al Puerto Comercial) como ferroviario (Apeadero de El Madrugador previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz), su capacidad para desarrollar imágenes-reclamo para el asentamiento de empresas, la cualidad ambiental del entorno dada su relación con espacios naturales relevantes (Secuencia ambiental Periurbana propuesta, colindancia con el Pinar de Coig y las estribaciones de la Sierra de San Cristóbal), la posibilidad de generar economías de aglomeración a través de las sinergias a desarrollar con espacios empresariales adyacentes (Polígono de las Salinas de Levante y su ampliación) y la aptitud topográfica para el desarrollo racional de las funciones de los espacios productivos, son los fundamentos en los que se sustenta la decisión adoptada en el presente documento. No obstante el desarrollo al este de la Variante de Los Puertos deberá garantizar expresamente su compatibilidad con los valores ambientales, culturales y arqueológicos que pudieran quedar explicitados en los estudios (ambiental, paisajístico, arqueológico, etc) pormenorizados que el posible desarrollo de esta operación incuestionablemente tendrá que incorporar.

La actuación se concibe con una triple orientación funcional. Por un lado debe actuar como complemento para la refuncionalización que va a operar en el ámbito portuario ayudando a mejorar sus niveles de competitividad. Por otro lado debe incorporar funciones de rotura de carga para la distribución urbana articulándose con una red de microplataformas logísticas de proximidad, selectivamente localizadas en la ciudad, que eviten las fricciones crecientes generadas por las operaciones de carga y descarga en el espacio urbano. Por último, el crecimiento propuesto al este de la Variante de los Puertos debe destinarse a la implantación de empresas con demandas (volumen de suelo, tamaño de parcelas, etc) no satisfechas en la oferta de suelo existente.

SEXTO. LAS NUEVAS CENTRALIDADES: EL POLICENTRISMO URBANO COMO PRINCIPIO RECTOR DEL MODELO DE CIUDAD.

Uno de los problemas más significativos de la realidad urbana actual de El Puerto de Santa María es el **desequilibrio funcional** que existe debido a la concentración de la práctica totalidad de las actividades centrales en el Centro Histórico y el ensanche residencial de Crevillet junto con el eje terciario-comercial de la travesía de la N-IV. **Ello ha generado la conformación de una periferia urbana cuya práctica social resulta cautiva del automóvil privado ante la necesaria movilidad que, obligatoriamente, debe ejercitar el usuario para poder desarrollar determinadas funciones.** A esta casuística hay que añadir la fractura física existente en la periferia ante la impenetrabilidad de determinados distribuidores vidrios de primer nivel, especialmente la variante de Rota, lo cual incrementa exponencialmente la disfuncionalización de la estructura urbana actual.

Revertir esta situación, sin desnaturalizar el carácter simbólico y referencial del Centro Histórico y su especial aptitud para el asentamiento de funciones centrales de primer nivel, se convierte en uno de los principios básicos sobre los que gravita la propuesta de ordenación que contiene el presente documento, al objeto de conseguir un hecho urbano versátil, polivalente y policéntrico. Hay que desarrollar una ciudad estructurada en la que se articulen no solamente los intercambios económicos, sino todo el conjunto de intercambios posibles, **sobre una estructura urbana que no busque la jerarquía de la segregación sino la fluidez de la relación.** Es preciso generar un espacio de intercambio entre lo distinto que genere flujos de información y cohesión social. Además, debemos tener presente que la búsqueda de la excelencia urbana del modelo de ciudad se constituye en un axioma clave de la ordenación a fin de fortalecer la configuración de El Puerto de Santa María como destino turístico preferente de la Comunidad Autónoma.

Entre las propuestas identificadas para la territorialización de esta directriz destaca la configuración de una serie de áreas de centralidad estratégicamente repartidas en la estructura urbana propuesta.

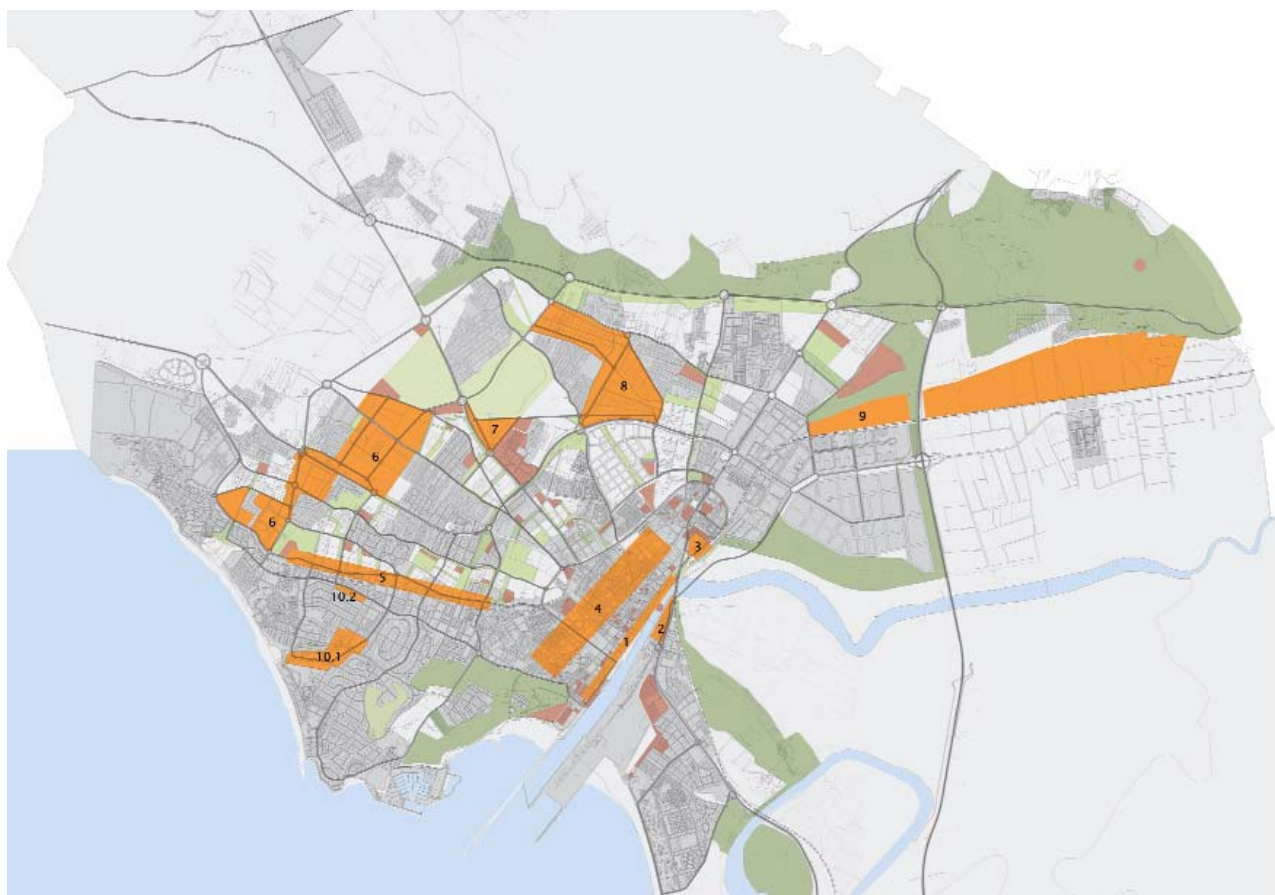
Las funciones comerciales ejercitan un papel primordial en la generación de áreas de centralidad en la ciudad. La consideración de un ámbito concreto de la misma como de "alta centralidad" depende básicamente del nivel de concentración de actividades comerciales, terciarias y de servicios que contenga.

Por tanto, el Plan se constituye en la herramienta clave para profundizar en la orientación funcional de cada una de las Áreas de Centralidad previstas, incidiendo en tres aspectos fundamentales: la problemática urbanística del tejido comercial tradicional, las grandes superficies comerciales y los nuevos espacios comerciales:

1. Las aglomeraciones comerciales en la trama urbana consolidada se han producido de forma natural, ante la confluencia de factores de atracción como: posición central, espacio icónico-simbólico, oferta variada, hábitos de compra enraizados en formas sociales de comportamiento. La problemática urbanística de la aglomeración de actividades comerciales en la ciudad consolidada suele provenir de la falta de adecuación entre la trama urbana preexistente y el desarrollo de la actividad central, lo que deviene en un insuficiente aprovechamiento de la potencialidad de estos escenarios y su capacidad para actuar sinérgicamente con otras directrices de política urbana tendentes a la recualificación de las áreas tradicionales de la ciudad o la puesta en valor de actividades complementarias (turismo, cultura y ocio como pilares básicos).
2. Uno de los aspectos básicos sobre el que se debe reflexionar desde el planeamiento urbanístico de última generación es la casuística existente y los criterios de localización que se manifiestan para la implantación y ubicación de las grandes superficies comerciales. La reflexión a instrumentar debe fluctuar entre dos aspectos básicos:
 - Los conflictos que pudieran aparecer con el pequeño comercio. Este aspecto no puede ser manejado desde el planeamiento sino desde criterios y razonamientos urbanísticos, dejando de lado pues planteamientos de política antimonopolio que les son ajenos.
 - El efecto dinamizador que conlleva su localización.

Sobre la base de estos principios los criterios que se proponen desarrollar en el nuevo Plan General de El Puerto de Santa María son:

- a. Prohibición de la implantación de estas actividades en tejidos consolidados donde el comercio tradicional se manifiesta activo y/o con posibilidades de expansión y perpetuación.
 - b. Operación selectiva para propiciar la localización de estas actividades en áreas periféricas preexistentes donde puedan actuar empáticamente para su recualificación y absorban racionalmente los impactos de tráfico.
3. Los nuevos espacios comerciales. Los nuevos espacios comerciales se definen como un conjunto de establecimientos comerciales cuya propiedad, gestión, planificación y promoción, se aseguran como una unidad en lo que se refiere a su localización, tamaño y tipología de los establecimientos participantes. Todo ello con la finalidad de servir a la población contenida en la zona de influencia del conjunto. De esta definición extraerse las siguientes conclusiones:
- En primer lugar se trata de conjuntos, de una yuxtaposición de establecimientos comerciales independientes.
 - La actividad a desarrollar no debe restringirse con carácter exclusivo a la puramente comercial, sino, cada vez más estos espacios de actividad tienden a convertirse en centros integrados de ocio o, como los define Luis Felipe Alonso Teixidor, Centros Integrados de Comercio y Equipamientos.
 - Suelen aportar una imagen, que, además, en la mayor parte de las ocasiones se convierte en referente formal de los ámbitos (urbanos o suburbanos) donde se insertan.
 - Se utilizan como argumento para resolver aspectos carenciales en "comercio dotacional" o ausencia de referencias de centralidad en los nuevos tejidos residenciales, sustentada en gran medida en la anomia de los espacios materializados que favorece la desarticulación de las actividades comerciales y dotacionales.
 - Al igual que lo explicitado para las grandes superficies comerciales sus criterios de localización deben asegurar como pilares básicos las necesidades espaciales para su racional desarrollo, la accesibilidad y la resolución de aspectos funcionales en temas de tráfico y aparcamientos.



- 1. Ribera Urbana del Río Guadalete.
- 2. Integración Urbana de la margen izquierda del Río Guadalete.
- 3. Entorno del Monasterio de La Victoria.
- 4. El Área Central de la Ciudad: Centro Comercial Abierto.
- 5. Eje de centralidad Antigua Carretera de Rota.
- 6. Área de Oportunidad de Cantarranas.
- 7. Entorno el Recinto Ferial.
- 8. Ensanche Residencial La Florida Norte.
- 9. Área de El Madrugador.
- 10. Microcentralidades en la Costa oeste.
 - 10.1. Entorno Club Mediterráneo.
 - 10.2. Equipamientos de proximidad y vivienda pública en calle Gavilán.

Las nuevas centralidades: El policentrismo urbano como principio rector del modelo de Ciudad

Las áreas que inicialmente y, desde este estado embrionario de reflexión, aparecen en el horizonte como especialmente aptas para la consecución de este criterio de ordenación son:

VI.I. LA RIBERA URBANA DEL RÍO GUADALETE..

La eliminación de la cautividad que presenta en la actualidad este espacio -concebido como un gran contenedor de aparcamiento- respecto al automóvil privado constituye una oportunidad insoslayable para **ofrecer al ciudadano portuense un ámbito urbano dotado de calidad, que fomente la convivencia y favorezca las actividades de esparcimiento e intercambio.** Conseguir que el habitante de la ciudad deje de ser sólo peatón para convertirse de nuevo en ciudadano exige liberar espacio público de la tiranía del coche.

VI.1.2. INTEGRACIÓN URBANA DE LA MARGEN IZQUIERDA DEL RÍO GUADALETE

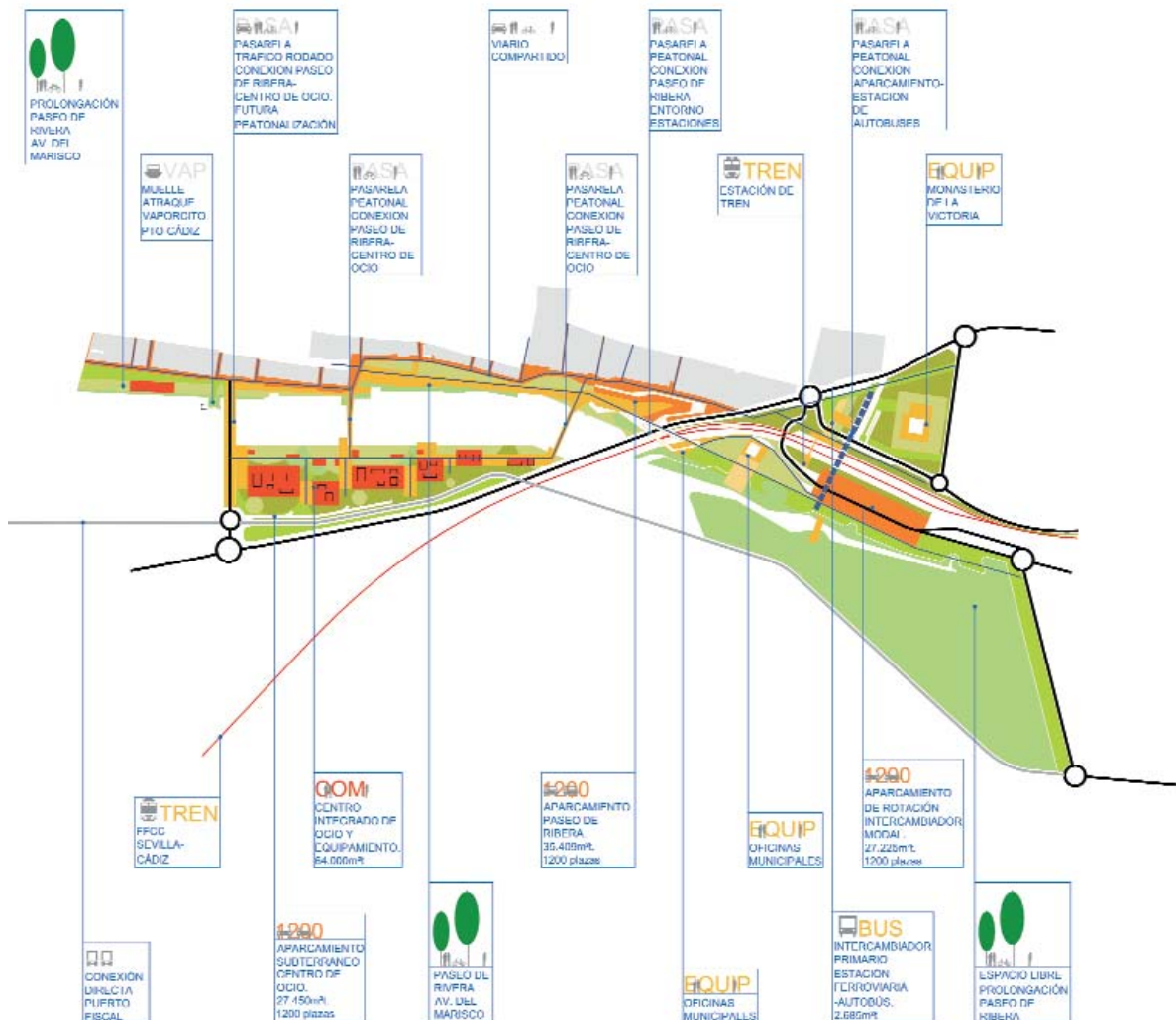
Sustentada en la operación terciario-comercial prevista en el área portuaria localizada entre la zona pesquera y el puente de San Alejandro. Se considera un espacio idóneo para la implantación de un Centro Integrado de Ocio y Equipamiento, incluyendo la materialización de un importante aparcamiento de rotación que posibilite la erradicación del estacionamiento en superficie en las áreas centrales de la ciudad.

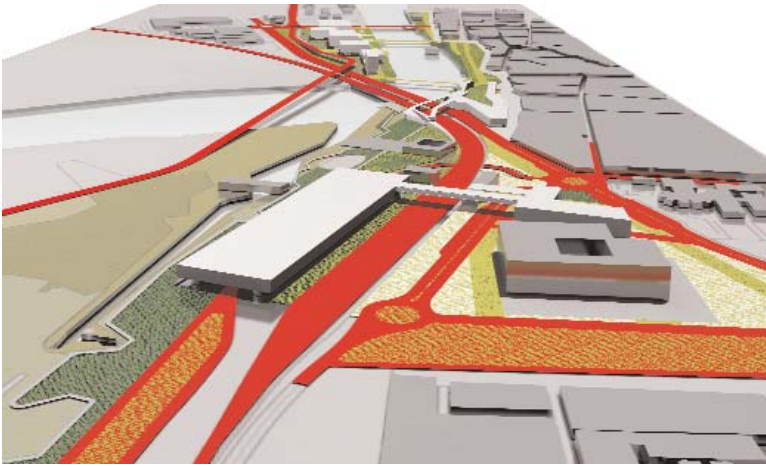
VI.3. EL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD: CENTRO COMERCIAL ABIERTO.

Los criterios de intervención a activar, deben incidir en tres principios clave:

- Recuperar el dominio del peatón.
- La accesibilidad, incidiendo en la instrumentación de **una adecuada política de aparcamientos disuasorios en posiciones estratégicas** junto a una decidida potenciación de un transporte público eficaz y operativo (señalización de paradas- cabeceras en puntos estratégicos, canalización racional de transporte público que evite interferencias con la estructura espacial del centro comercial).
- El paisaje urbano y los aspectos medioambientales. **La mejora generalizada de la escena urbana desde intervenciones que incidan prioritariamente en la regeneración del espacio público, cuyos objetivos básicos sean proporcionar confort, orden y calidad de vida**, teniendo presente que más que las actuaciones singulares, son los elementos comunes de urbanización los que al generalizarse, dan en buena medida el nivel de urbanidad de una ciudad. Se trata, en definitiva de buscar la máxima generalización y estabilidad formal del espacio público de estas áreas.

AREAS 1, 2 Y 3 : RIBERA URBANA / INTEGRACIÓN MARGEN IZQUIERDA / ENTORNO MONASTERIO DE LA VICTORIA





VI.4. ENTORNO DEL MONASTERIO DE LA VICTORIA Y LA ESTACIÓN FERROVIARIA.

Se trata, sin duda, de uno de los puntos neurálgicos de la ciudad. Su actual marginalidad y precariedad ha de ser contundentemente transformada introduciendo dosis de calidad del espacio público a través de criterios de diseño que promuevan su monumentalización al objeto de configurar un área de centralidad urbana de primer nivel asociada al intercambio modal (Equipamiento Cultural de la Antigua Cárcel, Estación ferroviaria, Estación de autobuses urbanos e interurbanos y aparcamientos de rotación). Para ello resulta imprescindible recuperar la confianza en el papel de la Arquitectura Urbana como argumento de cualificación de la ciudad, capaz de proporcionar nuevos hitos, nuevos referentes, nuevos códigos formales que singularicen la imagen urbana.

VI.5. INCORPORACIÓN DE MICROCENTRALIDADES EN LA COSTA OESTE.

Con esta acción se pretende mitigar el monofuncionalismo de esta zona de la ciudad -caracterizada por el excesivo protagonismo de los usos residenciales-, introducir nuevos signos urbanos de referencia que faciliten la legibilidad del espacio urbano, revertir las carencias dotacionales, mejorar la accesibilidad al frente litoral rompiendo la privatización existente en la actualidad, completar la trama urbana eliminando discontinuidades, desarrollar un política de aparcamientos de rotación y transporte colectivo que mitiguen la cautividad del automóvil privado e insertar selectivamente operaciones de vivienda a precio asequible fomentando la textura social en un espacio que presenta síntomas evidentes de guettización. Para ello se emplearán dos líneas de actuación complementarias: la intervención en los vacíos de oportunidad existentes en la trama urbana y la instrumentación de un nuevo concepto de Equipamiento público compacto que integre diversas funciones dotacionales (bibliotecas de barrio, centros comunitarios, áreas deportivas, guarderías, etc) incluyendo la vivienda pública (fundamentalmente en alquiler), aprovechando para ello la oportunidad que ofrecen las reservas dotacionales no materializadas localizadas a lo largo de la Calle Gavilán.

MICROCENTRALIDADES COSTA OESTE: ENTORNO CLUB MEDITERRÁNEO



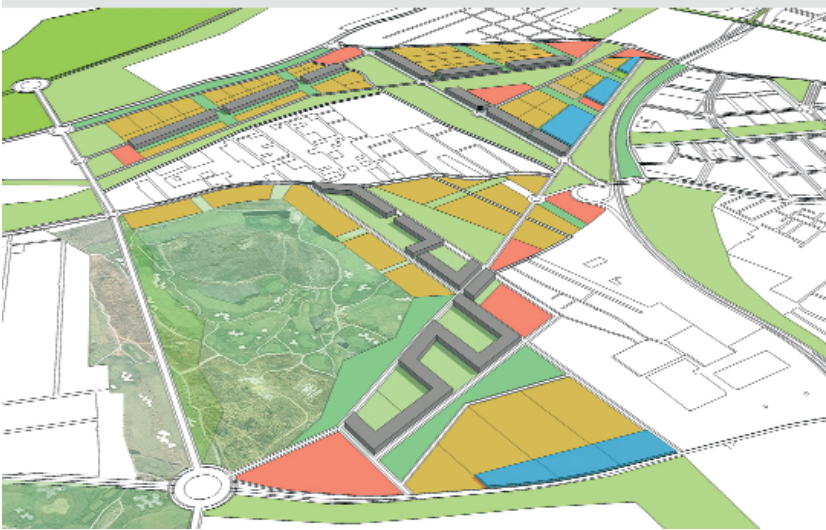
VI.6. IDENTIFICACIÓN DE NUEVAS DE ÁREAS DE CENTRALIDAD PERIFÉRICAS.

En este caso, dado el proceso de consolidación que ha seguido el espacio periurbano instaurado en un "caos institucionalizado" que ha permitido la irrefrenable ocupación antrópica de espacios rurales sin la necesaria aportación de elementos infraestructurales, de urbanización y dotacionales -unido al empleo masivo de la tipología de vivienda unifamiliar aislada- se trata de proponer la creación de áreas de centralidad, **que permitan revertir la vacuidad y la anomia del espacio periurbano y favorezcan la proximidad funcional revertiendo la cautividad de la periferia de El Puerto respecto a las áreas centrales de la ciudad consolidada.** Se identifican 5 Áreas de Centralidad Periférica:

- Eje de Centralidad de la antigua carretera de Rota.
- Área de Centralidad en el Área de Oportunidad de Cantarranas.
- Área de Centralidad en el Entorno del Recinto Ferial y el Campo de Golf de la Carretera de Sanlúcar.
- Área de Centralidad La Florida Norte.
- Área de Centralidad asociada al apeadero de El Madrugador.



ÁREAS 7 y 8: ENTORNO RECINTO FERIAL Y ENSANCHE LA FLORIDA NORTE



- 1. Ejes de centralidad entorno Recinto Ferial
- 2. Ejes de centralidad ensanche La Florida Norte
- 3. Oferta dotacional rango ciudad
- 4. Red ambiental
- 5. Equipamiento deportivo privado (Golf)
- 6. Actividades económicas: reequilibrio funcional

SÉPTIMO: REVITALIZACIÓN DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA COMO DESTINO TURÍSTICO PREFERENCIAL EN EL LITORAL DE CÁDIZ.

El análisis y diagnóstico de la situación actual del turismo como sector económico permite visualizar una serie de tendencias que necesariamente hay que tener en cuenta. Estas son:

- a. Globalización de áreas receptoras lo que obliga a recuperar la competitividad perdida.
- b. Cambios en los comportamientos de las demandas, tales como:
 - Nuevas motivaciones de los turistas que desarrollan nuevas exigencias espaciales, medioambientales y de diversificación de la oferta turística de los espacios receptores.
 - Auge de los procesos de residencialización configurados por los denominados "inmigrantes climáticos".
- c. La eclosión del ocio en la vida social, ha llevado a algunos autores a proclamar el desplazamiento de la centralidad de nuestras actividades cotidianas del trabajo hacia las actividades lúdico-consumistas. La generalización del tiempo libre ha desencadenado el desarrollo de actividades recreativas y el uso de instalaciones de ocio durante los fines de semana, e incluso durante los momentos libres de trabajo en los días laborales. Ello está configurando la denominada "segunda revolución del turismo" que se fundamenta en el "contenido de ocio de los destinos".

Como consecuencia de esta situación sobrevenida, **los destinos turísticos maduros como El Puerto de Santa María han de apostar por la instrumentación de una estrategia de intervención orientada por nuevos paradigmas.** Citando a Fernando Prats se pueden extraer los siguientes principios para la ordenación de los territorios turísticos de litoral:

- a. Los objetivos estratégicos se plantean en torno a la consecución de niveles de excelencia en tres cuestiones clave.
 - Preservación del patrimonio natural y cultural.
 - El valor de la experiencia turística.
 - Rentabilidad socioeconómica inducida en el conjunto de las poblaciones-destino.
- b. La lógica de fondo se ha de orientar por los principios de ciclo de vida sostenibles que permita alcanzar fases de madurez que realmente puedan sostenerse por la calidad y renovación-reciclaje de sus componentes básicos (productos, servicios, tipologías de alojamiento) y no por el recurso a un permanente crecimiento.
- c. Los atributos que han de caracterizar los distintos servicios y productos turísticos se centran en cuatro cuestiones básicas.
 - La calidad integral.
 - La diversificación vinculada a al desestacionalización.
 - La diferenciación/singularización.
 - La rentabilidad de las actividades turísticas y de los entornos locales.
- d. Ante la situación consolidada en los destinos maduros caracterizada por la aglomeración más o menos fragmentada de segundas residencias y otras formas de vivienda más o menos vacacional que

conforman auténticos paisajes suburbanos, una respuesta alternativa planteada por algunos autores (Antón Clavé, Ricard Pié) pasa por "convertir en ciudad los destinos maduros incapaces de convertirse en maquinarias de ocio de los visitantes". Es decir, buscar la residencialización permanente, a través de pensar el espacio desde la diversificación de actividades convirtiéndolo en un espacio multifuncional complejo.

En base a estos nuevos principios de ordenación de los destinos turísticos maduros se plantean las siguientes estrategias de intervención, con la finalidad de impulsar la revitalización y la mejora de la competitividad del sector turístico de El Puerto de Santa María:

VII.1. RENOVACIÓN DE LA CIUDAD CONSOLIDADA.

Se trata de una estrategia de instrumentación de acciones tendentes a reequilibrar, refuncionalizar, reeconomizar y recualificar destinos. En este caso no se apuesta exclusivamente por conseguir la diversificación acumulando nueva oferta a la ya existente, asumiendo conformistamente su condición estructuralmente deficitaria, sino se opta por el reciclaje, por anunciar el cambio vital de los espacios urbanos consolidados. Se trata de promover un urbanismo transformacional, guiado por nuevos impulsos que no apuestan exclusivamente por la expansión inmisericorde, sino, principalmente, por la renovación de la ciudad, por su crecimiento interno en sentido cualitativo.

Entre las actuaciones descritas en los apartados anteriores destacan, por su notable repercusión en la contextualización de este objetivo de ordenación, las siguientes:

- **Regeneración del espacio público de la ciudad central** posibilitada por la nueva estrategia de accesibilidad exterior diseñada para este espacio. Entre las actuaciones propuestas destaca la recuperación, como espacio público estructurante, de **la Ribera Urbana de El Puerto de Santa María**.
- Renovación integral de **Campo de Guía, poniendo en valor los recursos patrimoniales de las piezas bodegueras de interés tipológico y arquitectónico**, insertando funciones dotacionales de Rango Ciudad que mejoren la oferta del área central de la ciudad.
- Incrementar la oferta lúdica de la ciudad mediante el desarrollo de Centros Integrado de Ocio y Equipamiento en la margen izquierda del Río Guadalete y en el sector de la Costa Oeste, actuando éste último como argumento de reequilibrio funcional de la ciudad
- Revitalización del Entorno del Monasterio de la Victoria impulsada por la materialización de un Intercambiador Modal primario, con el objetivo de transformar la marginalidad existente desde criterios de diseño que promuevan la monumentalización del paisaje urbano.
- Reactivación de las instalaciones náutico-deportivas de Puerto Sherry y compleción de su oferta lúdico-recreativa.
- Inserción de microcentralidades estratégicamente ubicadas en la trama urbana del sector costero con la finalidad de incorporar funciones terciario-comerciales y nuevas dotaciones, mejorar la accesibilidad del tráfico exterior y revertir la privatización del acceso al litoral.
- Completar el Paseo Marítimo del Litoral de la Costa Oeste y garantizar su articulación con la Ribera Urbana del Río Guadalete a través de Puerto Sherry y el Paseo Marítimo de La Puntilla.
- Reconfiguración de la antigua carretera de Rota como un eje de descentralidad urbana que revierta el excesivo monofuncionalismo de este sector del municipio.
- Mejorar la accesibilidad desde el exterior a la Costa Oeste: Nuevo Acceso a Costa Noroeste, Ronda Periurbana Noroeste y conexión entre la Variante de Rota y la antigua carretera a través del Área de Oportunidad de Cantarranas.

- Incrementar la oferta hotelera y de servicios terciarios de calidad del sector costero (ZERPLA-2 Cantarranas).

VII.2. DIVERSIFICACIÓN DE LA OFERTA: LA INSERCIÓN SELECTIVA DE NUEVOS PRODUCTOS TURÍSTICOS CUALIFICADOS.

El nuevo espacio del turismo está pasando a estructurarse en función de proyectos y equipamientos de ocio que construyen por sí mismos territorios plenos de significado, con estructura y dimensiones diversas, pero que, en cualquier caso, establecen una nueva relación con el espacio que los sustentan. En un municipio como El Puerto de Santa María caracterizado por la desarticulación y desmembración de la estructura urbana, **la decisión de implantar una oferta turística de estas características debe estar presidida, en nuestra opinión, por los siguientes criterios:**

a. **Contra la dispersión, intensidad:**

Asegurar la compacidad del modelo urbano-territorial resultante entendida no como continuidad del conjunto edificatorio sino como la correcta articulación de elementos básicos de urbanización que faciliten la lectura y legibilidad del espacio resultante y aseguren la integración con la estructura urbana preexistente, lo cual puede implicar la incorporación de vacíos territoriales y espacios libres relevantes que posibiliten una correcta cohabitación entre modelos tipomorfológicos dispares.

b. **Contra la segregación, ciudad:**

Habitualmente estos grandes equipamientos de ocio suelen desarrollar una potencialidad paisajística y escenográfica de gran relevancia y calidad ambiental. De ahí que su localización deba establecerse con la finalidad de asegurar la cualificación de la escena urbana resultante. Con ello, al tiempo, se consigue invertir el carácter, en cierto modo, autónomo y autista que suele caracterizar la implantación territorial y la ordenación de los productos turísticos asociados a una oferta complementaria de estas características. La diversificación de los destinos turísticos que suele desarrollar la materialización de este tipo de operaciones no debe abocar al extrañamiento con la estructura urbana preexistente. Más bien al contrario, se debe incitar a que la inserción de estas piezas coadyuve a la recualificación, reciclaje, revitalización y reeconomización del proyecto de ciudad, al integrarse eficazmente en el modelo urbano-territorial previsto.

Aun cuando en el caso que nos ocupa nos encontramos con una localización sobrevenida (operación del Campo de Golf de la carretera de Sanlúcar), su excelente posición territorial (parte del ámbito se encuentra incluido en la ZERPLA-2 "Zona de Cantarranas" identificada en el POT de Bahía de Cádiz) y la factibilidad de desarrollar nuevos criterios de ordenación en claves de sostenibilidad urbana -gracias a que únicamente se ha materializado la instalación deportiva- le confieren una enorme potencialidad para convertirse en una apuesta estratégica que modifique los patrones turísticos de El Puerto de Santa María centrados obsesivamente en el segmento de "sol y playa".

También sería conveniente profundizar en incrementar la singularización de la oferta de ocio y de infraestructuras turísticas en el entorno de la instalación del Aquapark siempre que sea compatible con la capacidad de acogida del territorio, sea respetuosa con las directrices de ordenación territorial y no adultere los valores paisajísticos, visuales y escénicos de la Sierra de San Cristóbal. Además, la presencia en este ámbito de instalaciones turísticas puede ejercer de reclamo para el acercamiento de la población al espacio natural favoreciendo un uso sostenido y desestacionalizado en el mismo.



Alternativa para la ordenación pormenorizada del Golf Viña Rango

Por último, debemos destacar la propuesta municipal orientada al desarrollo de un Parque Arqueológico en el Castillo de Doña Blanca aprovechando la importancia de los restos y yacimientos descubiertos.

VII.3. EL TURISMO DE NATURALEZA O ECOTURISMO COMO OPORTUNIDAD EMERGENTE.

Frente al turismo hegemónico, de masas, y de sol y playa, el **ecoturismo como turismo alternativo evita el carácter agresivo y pretende ser garante de la conservación de la naturaleza y el medio ambiente.** Concretamente el ecoturismo se caracteriza por:

1. Desarrollarse en zonas naturales alejadas de los grandes núcleos urbanos. En algunas ocasiones se desarrolla en espacios naturales protegidos, como pueden ser los parques naturales.
2. Ayuda a desarrollar la economía local.
3. La oferta turística es de bajo impacto ambiental, muy cuidadosa con la naturaleza, sin generar fricciones con la población local.
4. La oferta turística está despolarizada del espacio, es decir, los equipamientos turísticos se suelen dispersar.
5. El ecoturismo es un turismo activo que busca descubrir la realidad donde se inserta, tanto la cultural como la natural. Por ello es muy común la promoción de actividades lúdico-deportivas y las de tipo educativo-cultural.

6. Por último el ecoturismo es reciente, y, en parte debe ser promovido por las administraciones a través de la política de uso y gestión de los parques naturales.

La vinculación histórica del Parque Natural de la Bahía de Cádiz con El Puerto de Santa María y la excepcional singularidad de sus parajes (península de Los Toruños, principalmente) representan una oportunidad irrenunciable para fomentar actividades lúdicas y de esparcimiento compatibles con su capacidad de acogida. El modelo de ordenación propuesto promueve el acercamiento del ciudadano al Parque Natural diseñando una red ambiental periurbana que define un sistema de itinerarios que lo conectan con otras Unidades Ambientales Relevantes (Pinar del Coto de la Isleta, Sierra de San Cristóbal, Complejo Endorreico de El Puerto de Santa María) y, a través de una red de conectores verdes, con el espacio urbano.

OCTAVO: EL NUEVO PLAN COMO MEDIO PARA DEFINIR Y LLEVAR A CABO UNA POLÍTICA QUE POSIBILITA QUE LOS VECINOS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA PUEDAN ACCEDER A UNA VIVIENDA A PRECIO ASEQUIBLE.

Uno de los principales problemas que afectan en la actualidad a los ciudadanos de El Puerto, común a todas las ciudades andaluzas de este rango, es que no tienen la oportunidad de acceder a una vivienda a un precio asequible, y ello a pesar de que es la propia Constitución la que vincula la ordenación de los usos del suelo con la efectividad del derecho a la vivienda.

Aunque existen multitud de factores que inciden en el subsector, el planeamiento se encuentra entre los que tienen un papel fundamental a la hora de instrumentar cualquier política de vivienda. El encarecimiento producido en el precio final de la vivienda se debe, entre otras causas, a que la expansión de la demanda surgió en un momento en el que la gestión urbanística no supo, o no quiso, producir suelo apto para edificar a precios razonables.

A la vista de la senda prolongada e intensa de expansión del mercado inmobiliario de El Puerto de Santa María, y en particular del residencial, **parece razonable encajar en las bases de la ordenación del nuevo Plan la garantía de una oferta adecuada de suelo para vivienda asequible más allá de los mínimos legales, que venga a cubrir los déficit existentes así como las necesidades de futuro.**

Otro de los aspectos que caracterizan la situación actual de la vivienda en El Puerto es la variación de la estructura demográfica y de los comportamientos sociales, que han hecho aparecer nuevas demandas que requieren una diversificación en las tipologías residenciales habituales: disminución del tamaño medio familiar y aumento de hogares unipersonales. La estructura actual de la pirámide de edad genera un componente coyuntural a considerar en la evaluación de la demanda actual de vivienda.

De otra parte, **y partiendo de la hipótesis absolutamente real de que las viviendas, tanto de nueva planta como de rehabilitación, van a continuar realizándose de un modo mayoritario por la iniciativa privada, el nuevo Plan debe ser coherente y establecer los mecanismos que permitan y estimulen la participación del sector inmobiliario.**

VIII.1. PROPUESTAS BÁSICAS.

El nuevo Plan debe plantearse como propuestas básicas en materia de vivienda, las siguientes:

- **Proporcionar un suelo apto para edificar un número de viviendas suficientes para atender las demandas de vivienda a precio asequible, que en una primera aproximación se cifran en unas 800 viviendas anuales.** Tal dimensionamiento se basa en el análisis de la evolución de las variables socioeconómicas y demográficas (teniendo en cuenta los posibles flujos migratorios), la dinámica edificatoria observada en los períodos anteriores, procurando conjugar la mayor amplitud de los ámbitos en los cuales pudieran ser planteadas diferentes iniciativas urbanizadoras con la racionalidad del modelo urbano y territorial definido en este Avance de ordenación.
- Propiciar una diversificación de la oferta de viviendas, ampliando los tipos y las formas, para posibilitar una gama más amplia de productos a los demandantes de viviendas. **Especial atención merece en el actual déficit acumulado de viviendas, un componente que se encuentra con el crecimiento más progresivo, como es la demanda de viviendas por los jóvenes.**
- Implementar una componente tecnológica y de **experimentación de nuevos tipos residenciales** que se adapten a las nuevas formas de habitar que están surgiendo en la sociedad actual.
- El intensivo **uso de la rehabilitación del patrimonio edificado, especialmente dirigido a aquellas viviendas que no responden a los estándares mínimos de habitabilidad.** En este sentido, aunque en términos generales el nivel de instalaciones básicas de las viviendas es aceptable para el conjunto del municipio,

persisten en algunas áreas con carencias. De otra parte, y frente a la incesante construcción de nuevas viviendas, la conservación y rehabilitación del patrimonio edificado supone una opción urbanística de carácter medioambiental asumible, al suponer una renuncia a seguir ocupando el territorio de manera progresiva.

VIII.2. LA VIVIENDA Y SU CONTRIBUCIÓN A LA CONSTRUCCIÓN DEL MODELO DE CIUDAD.

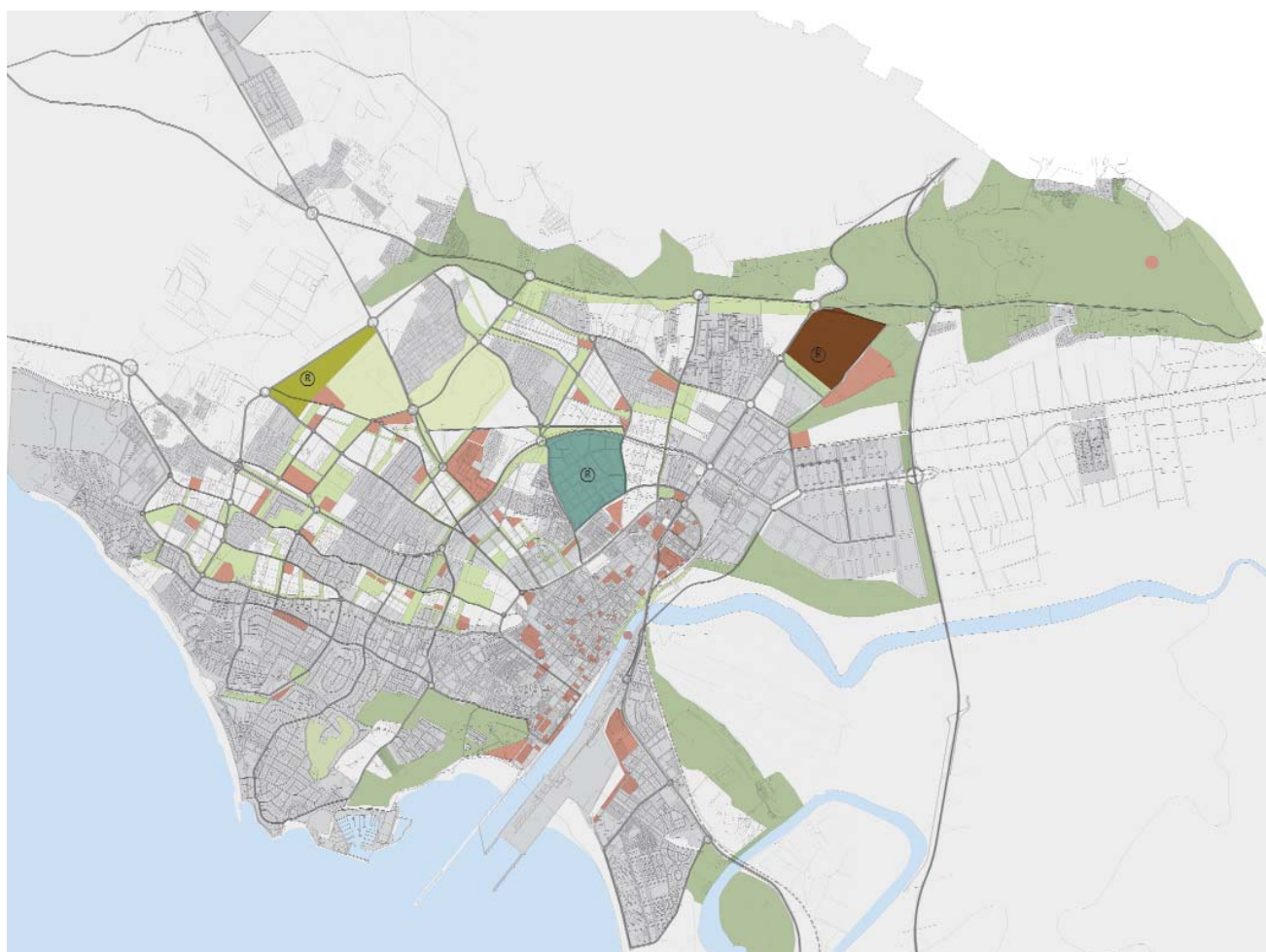
Hoy en día, la solución de la problemática residencial en la ciudad contemporánea no debe responder con carácter exclusivo a crear las condiciones que permitan el acceso a una vivienda digna de los estratos sociales tradicionalmente desplazados en el espacio urbano. Ello es una condición absolutamente necesaria, pero no suficiente. El liderazgo público en materia de vivienda y suelo residencial debe, también, en aplicación de criterios de sostenibilidad, incorporar una dimensión pedagógica y ejemplarizante que ha de plasmarse en la instrumentación de intervenciones integrales de carácter selectivo que impulsen un cambio estructural en la ciudad. Se trata de actuaciones con capacidad de "trascender el cumplimiento de sus propios y específicos objetivos", ejerciendo un efecto en tiempo y escala que exceda su impacto inmediato. Es decir "*intervenciones que se basten a sí mismas pero que incorporen una potencialidad superior*".

El nuevo Plan debe incidir en el carácter integral, estratégico, selectivo y pedagógico de este tipo de intervención urbanística, lo cual implicará aportar soluciones sobre los siguientes aspectos básicos:

1. **La creación de espacios urbanos residenciales de adecuada caracterización medioambiental (la naturaleza en la ciudad como principio rector) y equilibrada escena urbana**, con una doble estrategia. Por un lado, ayudar a corregir desequilibrios estructurales históricos sobre la diversa calidad de los espacios en función del nivel de renta de sus moradores que dualizan la percepción cognoscitiva del hecho urbano. Por otro lado, inyectar argumentos de cultura urbana a una producción de nueva ciudad que, en la actualidad, se caracteriza por su banalización y vulgarización.
2. **Promover la diversidad tipológica y la textura de usos** en los nuevos espacios residenciales como presupuestos básicos de sostenibilidad y equilibrio ecológico.
3. **Cualificación de la oferta residencial ampliando de manera imaginativa e innovadora el concepto de "vivienda sometida a algún régimen de protección"** tratando, con ello, de incorporar a un amplio porcentaje de la población (alquiler con opción de compra, vivienda a precio regulado, vivienda adaptada a la existencia de personas dependientes, etc).
4. **Diseñar una adecuada programación de actuaciones en materia de equipamientos que comprometa a los diferentes ámbitos de la administración** (Obras Públicas, Salud, Educación, Deportes, Igualdad y Bienestar Social, Cultura, Turismo, Innovación) no solamente de cara a aportar certeza a las inversiones necesarias para acompasar los ritmos de producción del espacio residencial a la ejecución material de dotaciones, equipamientos y servicios públicos sino, especialmente, con la finalidad de adecuar la oferta dotacional a las verdaderas demandas del municipio.
5. **Coadyuvar a construir un modelo de ciudad que satisfaga el objetivo prioritario de creación de una ciudad de calidad al servicio de la ciudadanía, acordes con nuevos modelos de vida y que permitan compatibilizar la vida personal y laboral de sus hombres y mujeres.** Ello supone entender la ciudad de manera conjunta, como un espacio multifuncional en el que deben integrarse de manera armoniosa y accesible los diferentes usos y actividades (viviendas, actividades productivas, servicios y equipamientos, zonas verdes, infraestructuras), haciendo posible el ejercicio de los derechos sociales recogidos en el nuevo Estatuto de Autonomía y garantizando la convivencia en libertad y seguridad.
6. Los desarrollos urbanos han de **concebirse como auténticos barrio-ciudad con todos los servicios y actividades que permitan lograr una identificación de sus habitantes con su barrio** ya que, cuando existe un sentimiento de territorialidad compartida por los residentes, cuando es reconocido como propio pero también es un espacio usado y apropiado, podemos confirmar la existencia de una identidad colectiva con dicho espacio.

En base a estos criterios, y en una primera instancia y sobre la base del modelo de ordenación explicitado en la presente documentación, se consideran cuatro escenarios de oportunidad:

- a. Áreas de centralidad en el entorno del Club Mediterráneo y la calle Gavilán, en el sector urbano de la Costa Oeste.
- b. Diseñar operaciones residenciales con destino mayoritario a vivienda protegida repercusión y alcance metropolitano en las áreas de oportunidad supramunicipal ZERPLA-1 "San José-El Madrugador y ZERPLA-2 "Cantarranas".
- c. Área de centralidad periférica "La Florida Norte" localizada en continuidad con la actuación pública de la Florida, al norte de la actual Variante de Rota.



Áreas de oportunidad para residencia metropolitana (R)

VIII.3. EL PROTAGONISMO PÚBLICO EN EL MERCADO DE SUELO Y LA COOPERACIÓN PÚBLICO-PRIVADA SOBRE LA BASE DE UNA VISIÓN GLOBAL DEL ESPACIO URBANO

El patrimonio público del suelo se constituye en el principal instrumento de intervención en el mercado del suelo. Es un mandato imperativo que los municipios lo constituyan con la finalidad de regular el mercado de terrenos, obtener reservas de suelo para actuaciones de iniciativa pública y facilitar la ejecución del planeamiento.

En el nuevo Plan se debe potenciar el uso de los patrimonios públicos del suelo, no sólo para posibilitar una política de viviendas que permita a la mayoría de los vecinos de El Puerto acceder a una vivienda a precio asequible, sino también para garantizar una oferta suficiente de suelo urbanizado a precio adecuado, en el momento y lugar necesarios, con el fin de permitir la ejecución de los equipamientos y las infraestructuras públicas básicas, de las nuevas actividades productivas, contribuir a un mayor reequilibrio territorial en términos sociales y económicos, facilitando la creación de nuevas áreas de actividades, impedir la privatización de las plusvalías producidas por la actividad planificadora y eliminar la retención de suelo urbanizado.

De otro lado, el nuevo Plan General debe ser consciente que puede ser un instrumento que contribuya a la solución de los problemas de suelo existentes en el municipio, en un marco de concertación en el que participen todos los agentes implicados, en especial, la iniciativa privada y las administraciones públicas. La experiencia muestra, a nuestro juicio, que en estos momentos la regulación pública del espacio urbano es más necesaria que nunca. Y que los municipios que implementan políticas territoriales eficaces o de impacto urbano deben realizar el aprendizaje de interacción cooperadora con sus agentes del mercado, creando condiciones atractivas para la inversión privada y las inversiones potenciales.

Ahora bien, los procesos de cooperación público-privada implican ciertos requisitos. En primer lugar, es preciso crear ámbitos de diálogo sobre la base de objetivos claros para todos los participantes. En segundo lugar, la administración debe conocer a los actores y definir con claridad las reglas del juego. En tercer lugar, la administración, creando un ámbito de diálogo, debe identificar con precisión los intereses reales y la disposición o aversión al riesgo de los agentes empresariales, marcando con claridad las zonas de disenso de las zonas de consenso, sin la presión de acuerdos genéricos. Y en cuarto y último lugar, la contraparte pública debe ser capaz de hacer operativos los acuerdos con sus instrumentos de gestión disponibles, y de hacerlo coordinada y eficazmente.

NOVENO. UN IMPORTANTE ESFUERZO EN LOS SISTEMAS ORGÁNICOS DE LA CIUDAD: LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Las infraestructuras suponen, por lo general, el esfuerzo público más significativo y comprometido en la construcción del territorio urbano. Son, además, la pieza clave de la acción urbanística para garantizar el derecho a la ciudad de todos los ciudadanos. Sin embargo, **las infraestructuras básicas, verdaderos sistemas orgánicos de la ciudad, han estado generalmente apartadas de las decisiones planificadoras**, teniendo que acudir en numerosas ocasiones a resolver conflictos que podrían haberse evitado mediante la consideración de los condicionantes de primer orden que comportan estos servicios básicos.

Por tanto, **un importante esfuerzo del nuevo Plan debe orientarse a planificar y garantizar las infraestructuras necesarias para absorber la acumulación de déficit existentes y las necesidades que originen los nuevos crecimientos**, fomentando la coordinación de las infraestructuras básicas, entre sí y las de todas ellas con la planificación urbanística, potenciando la adecuación de las normativas respectivas, el control de la urbanización y la optimización de la gestión.

Supone, también, la valoración de la "huella ecológica", entendiendo por tal la influencia que el funcionamiento de la ciudad produce sobre otros espacios. Y ello, en la práctica, supone aportar soluciones sobre aspectos como el ciclo del agua (infraestructuras del agua, saneamiento, depuración y vertido, reciclaje del agua depurada), contaminación atmosférica o residuos sólidos urbanos.

El nuevo Plan **también debe ser consciente de que las nuevas infraestructuras con menor soporte físico y, por tanto, con menor impacto sobre el territorio tienen cada día más importancia**. Hoy es tan importante un alto nivel de infraestructuras clásicas como de redes de infraestructuras ligeras: la modernización y el despliegue de nuevas redes son proyectos clave y, por ello, el nuevo Plan de El Puerto de Santa María debe impulsar la implantación de nuevas tecnologías, a la vez que asegure la ordenación y el control municipal del subsuelo.

En la actualidad en El Puerto de Santa María, las infraestructuras hidráulico-sanitarias, a nivel urbano, presentan déficits en comparación con los niveles deseables de servicio. La infraestructura eléctrica presenta como mayor incidencia la grave afección urbana de las redes aéreas de alta, media y baja tensión, conflicto éste que es preciso resolver a corto-medio plazo. El sector de gas canalizado, deberá potenciarse en función de la política y programas energéticos en curso. Finalmente, la infraestructura telefónica que requiere escasos condicionantes urbanísticos, plantea solamente necesidad de micro reservas baricéntricas para implantación de futuras centrales.

IX. I. CONSIDERAR LOS CONDICIONANTES DERIVADOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Es indispensable coordinar y armonizar las afecciones de las infraestructuras básicas, procurando la unificación de sus reservas y servidumbres, así como formular la necesaria adecuación de la normativa a las necesidades reales de aquellas. En esta línea, convendría fomentar **la coordinación de las infraestructuras básicas, entre sí y las de todas ellas con la planificación urbanística, potenciando la adecuación de las normativas respectivas, el control de la urbanización y la optimización de la gestión**. De manera especial, el nuevo Plan General deberá asignar las reservas de suelo necesarias para el tratamiento completo de las infraestructuras básicas, incluyendo las de los residuos sólidos, para los que deberán tenerse en cuenta las mejoras tecnológicas actuales en el proceso de tratamiento y reciclaje exigido por el incremento en la generación de residuos sólidos.

IX.2. CONTEMPLAR DE FORMA INTEGRAL EL CICLO DEL AGUA.

Se deben proponer en el nuevo Plan General **medidas orientadas a evitar el despilfarro en la utilización del agua, propiciando adecuados diseños de los jardines y zonas verdes. Se coordinará aquél con la elaboración de un estudio para considerar el posible uso de aguas recicladas para riego de parques y jardines.**

IX.3. PALIAR LOS EFECTOS NEGATIVOS DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y ACÚSTICA.

Este objetivo exigirá **definir una normativa medioambiental** que regule, por una parte, estos tipos de contaminación, en tanto que, por otra, defina **las medidas correctoras indispensables.**

IX.4. INTRODUCIR EL CRITERIO DE AHORRO ENERGÉTICO.

El modelo de consumo energético tradicional ha sido cuestionado paulatinamente, tanto por al imposibilidad de mantenerlo en el tiempo como en el espacio. El momento actual pone de relieve la necesidad de racionalizar el uso de la energía utilizada en los transportes, en la industria y en los edificios, y garantizar también el desarrollo y la difusión de las energías renovables. El nuevo Plan deberá **poner en marcha**, en este sentido, **acciones de eficiencia energética y de estímulo del ahorro y racionalización de la energía.**

DÉCIMO: LA NECESIDAD OBJETIVA Y ESTRATÉGICA DE INTERVENIR EN LOS PROCESOS DE EDIFICACIÓN INCONTROLADOS.

Es necesario intervenir en los procesos de edificación incontrolada que se han venido produciendo, con la decisión, la urgencia y la convicción que la gravedad de los problemas exige a fin de evitar fomentar en el futuro la política de hechos consumados que exija sucesivamente la necesidad de ir dando carta de naturaleza a las construcciones irregulares que puedan ir surgiendo.

I. Las repercusiones de las edificaciones irregulares

Muchas son las repercusiones que presentan la existencia de edificaciones irregulares en el suelo no urbanizable:

a. Incidencia Medioambiental:

- Destrucción irreversible de tierras agrícolas, ganaderas o forestales.
- Fraccionamiento de la propiedad de las explotaciones agrarias.
- Contaminación de los acuíferos y descenso grave de los niveles freáticos.
- Incremento riesgos de incendios.
- Desertización y erosión progresiva del medio preexistente
- Vulnerabilidad y peligrosidad general de las construcciones en riberas, barrancos y cauces públicos en casos de lluvias torrenciales.
- Pérdida por ocupaciones ilícitas de propiedades de dominio público de cañadas y montes.
- Ocupación con edificaciones residenciales de las servidumbres de protección del dominio público marítimo terrestre.
- La pérdida de espacios forestales de interés.

b. Los riesgos sobre la seguridad de las edificaciones:

- Inseguridad técnica de la edificación, por la ausencia de las garantías estructurales y de la estabilidad de la edificación.
- Incertidumbre sobre las condiciones mínimas de habitabilidad y salubridad.

c. Incidencia urbanística directa:

- La formación de núcleos de edificación infradotados:
 - La carencia de equipamientos mínimos: de escuelas, jardines, sanitarios, socioculturales.
 - La ausencia de una infraestructura adecuada al nivel de utilización de los suelos: abastecimiento por captación directa del freático; sistema de evacuación sin depuración; ausencia de iluminación; viales sin la sección adecuada; ausencia de asfaltado.
- Introducción de tipologías arquitectónicas no adaptas al medio.

- Diseminación de edificaciones por vastas zonas del territorio rural
- La promiscuidad de usos urbanos y rústicos, acaban por colisionar.

d. Repercusiones en la política urbanística general:

- Creación de disfuncionalidades en la estructura general de la ciudad real.
 - Tejido difuminado con dificultades técnicas de encaje en los modelos de la planificación urbanística tradicional: fenómeno de la difusión urbana residencial en el territorio periférico de las ciudades.
 - Crecimientos desordenados que precisan unas infraestructuras de dudosa viabilidad económica: Desproporción económica en la implantación y explotación de las infraestructuras con las edificaciones a servir.
- La pérdida de oportunidades en la ordenación futura, hipotecando con edificaciones los suelos de crecimiento natural.
- La pérdida de credibilidad del sistema legalmente establecido para generar suelo urbanizado y apto para la edificación.
- Generación de parcelas con exención de obligaciones urbanísticas.

2. La necesidad de intervención

La voluntad de la Administración de iniciar de una vez una política decidida de disciplina urbanística para detener el proceso de crecimiento de las actuaciones edificatorias sin cobertura legal, se encuentra con el problema del precedente o comparación de su actuación en situaciones anteriores de similares características.

La cuestión básica de este debate siempre ha sido si la realidad debe doblegarse ante la norma o el Plan o si éste debería adaptarse a aquélla.

Para acabar con este círculo vicioso no basta con decretar una amnistía que olvide la historia más o menos reciente de incumplimientos, y partir de aquí iniciar una diligente política disciplinaria. La Administración debe legitimarse previamente, resolviendo el pasado de una manera lógica y justa, para llevar a cabo a partir de un momento una eficaz disciplina urbanística.

Esta legitimación la proporciona una intervención directa en la realidad histórica construida irregularmente, que pasa, no por olvidar la situación anterior, sino afrontarla, profundizando en su conocimiento, y solucionarla urbanísticamente, pero no sólo desde un punto de vista formal sino también material, procurando que la incorporación a la legalidad de las edificaciones anteriores se realice desde la aplicación y exigibilidad de los requerimientos sustanciales del sistema urbanístico vigente.

Sólo encauzando y normalizando urbanísticamente las actuaciones anteriores con aplicación de las reglas y deberes urbanísticos básicos, se podrá salir del círculo.

3. Criterios para la normalización de las edificaciones irregulares.

- 1º. La regularización urbanística de las edificaciones clandestinas es una facultad de la Administración, que la puede ejercitar o no; y, en cualquiera de ambos casos, la decisión debe ser justificada. Ahora bien, si la ejercita, el único instrumento adecuado para ello, es a través de la innovación del planeamiento general.

Puede señalarse con carácter previo y de modo genérico que un nuevo Plan General se encuentra legitimado por el Ordenamiento Jurídico para establecer como uno de sus objetivos la regularización urbanística de zonas de la ciudad con la presencia generalizada de construcciones clandestinas (construidas sin licencia); en definitiva, la posibilidad de que lleguen a declararse compatibles con la nueva ordenación edificaciones construidas ilegalmente, siempre que sean integrables o compatibles en el modelo urbano-territorial adoptado.

La potestad de regularización está vinculada a la capacidad de alteración del planeamiento. El "*ius variandi*", es una de las facultades propias del planificador que con carácter general le otorga el art. 2.3 de la LOUA. De igual modo, la jurisprudencia ha reconocido que la capacidad de renovación o innovación constituye un poder inherente a la naturaleza de la función reglamentaria y planificadora

Por tanto, en uso de esta potestad de alteración del planeamiento vigente, un Nuevo Plan General puede legítimamente establecer las determinaciones precisas que posibiliten la integración de edificaciones construidas irregularmente en el nuevo esquema de ordenación general de la ciudad.

Esta legitimación legal, puede deducirse de varios preceptos de la LOUA esta posibilidad de integración urbanística en un nuevo planeamiento de lo construido irregularmente con anterioridad a su vigencia:

- 1º. La interpretación a sensu contrario del inciso final del apartado 2 de la Disposición Adicional Primera de la LOUA, del que se deduce que un nuevo planeamiento puede legítimamente proponer la compatibilidad de edificaciones irregulares con el nuevo modelo urbanístico que adopte.
- 2º. Del artículo 9.B de la LOUA cuando hace referencia a zonas de la ciudad consolidada provenientes de procesos inadecuados de desarrollo urbanos.
- 3º. Y del párrafo segundo del artículo 17.2 de la LOUA que se refiere a sectores de suelo urbano no consolidado o de suelo urbanizable "en que se hayan llevado irregularmente a cabo, total o parcialmente, actuaciones de urbanización que el Plan General de Ordenación Urbanística declare expresamente compatibles con el modelo urbanístico territorial que adopte".

Por tanto, esta Revisión del Plan General de El Puerto de Santa María puede declarar expresamente la compatibilidad con el nuevo modelo de áreas del territorio que se hayan consolidado de forma irregular.

Ahora bien, y en segundo lugar, esta afirmación es preciso matizarla, en sentido contrario: Y es que esta Revisión del Plan General no está jurídicamente obligada a declarar o propiciar esa compatibilidad. Puede ser oportuna, conveniente o hasta necesaria desde otros órdenes (social, político, económico, etc.) realizar esa declaración, pero jurídicamente no está obligado el Nuevo Plan proceder a ello de un modo inexorable, porque una realidad consumada desde la ilegalidad no puede tener fuerza normativa suficiente para reclamar el beneficio de la fuerza normativa de lo fáctico. Igualmente de diversos preceptos legales se deduce esta conclusión:

- a. Tal como se deduce en primer lugar de lo dispuesto en el artículo 45.I.c de la LOUA, el reconocimiento de la clasificación de suelo urbano únicamente es obligada cuando la consolidación de la urbanización y de la edificación existente se realiza en ejecución del correspondiente planeamiento urbanístico y de conformidad con sus determinaciones. Sin embargo, cuando la presencia en un determinado ámbito territorial de infraestructuras y de edificaciones no obedece a una actividad urbanizadora legítima, sino a una actuación irregular, la Administración conserva íntegramente la discrecionalidad inherente a la potestad planificadora, sin que en este caso la realidad física vincule al planificador a la hora de tomar decisiones clasificatorias.

b) En segundo lugar, y de igual forma, el inciso final ya comentado del apartado 2 de la Disposición Adicional Primera de la LOUA es expresivo de que el planificador cuenta con otra posibilidad o alternativa ante la presencia de edificaciones construidas irregularmente: dejar fuera de ordenación esas edificaciones irregulares por ser incompatibles con el nuevo modelo. Por tanto, no existe obligatoriedad legal para el Nuevo Plan de proceder a la normalización de lo construido irregularmente aun cuando, de modo motivado, puede posibilitarlo

- 2°. En segundo lugar, cabe manifestar que resulta imprescindible "regularizar" las actuaciones clandestinas cuando éstas adquieren una densidad o relevancia de conflictos ambientales, ecológicos y sociales o amenazan con la formación de núcleos de población.

En definitiva, cuando se presenten como una realidad consumada (que no puede desconocerse por su intensidad y relevancia) y, además, irreversible, puede legítimamente proponerse por esta Revisión esa regularización.

Estaríamos, en este caso, en presencia de una realidad objetiva: la existencia de un asentamiento constituido por un conjunto de viviendas. Ciertamente que construidas irregularmente y por ello no reconocidas por la Administración, y que al comprobarse las dimensiones a las que se han llegado, y al no haber podido detener este proceso, no puede ahora negar la existencia de unas edificaciones que les sirven en gran medida a sus moradores, de forma real y efectiva para satisfacer su necesidad de vivienda.

Y al tiempo, es preciso tener presente, que en la mayor parte de los casos son edificaciones que, si no se regularizan, van a seguir existiendo y agravando los problemas medioambientales y de salubridad.

Del análisis de la situación actual se constata que en la mayoría de los casos las edificaciones existentes tienen una antigüedad superior a los cuatro años. De este dato se deduce una consecuencia jurídica inmediata: la prescripción en la mayoría de los casos de las medidas de protección de la legalidad urbanística, no existiendo posibilidad legal alguna para restituir en estos casos la realidad alterada (de conformidad con el art.185.1 de la LOUA, salvo en los casos del apartado 2).

La edificación así construida, sin licencia urbanística, una vez transcurrido el plazo de prescripción de restitución de la legalidad se sitúa en una posición singular: pues si bien no se produce su legalización automática se encuentra en una situación de inatacabilidad por parte de la Administración.

La jurisprudencia ha solucionado esta problemática asimilando la situación en la que se encuentran estas edificaciones al régimen de fuera de ordenación.

Hay que reconocer que la aplicación del régimen de fuera de ordenación se realiza de forma analógica, por cuanto en puridad esta regulación está prevista para los edificios construidos con anterioridad a la aprobación del Plan que resulten disconformes con el mismo, no a los construidos con posterioridad como es el caso de las edificaciones ilegales. Al margen de esta apreciación lo cierto es que si el nuevo Plan en elaboración tampoco llegara a posibilitar la conformidad con el mismo de las edificaciones clandestinas, éstas automáticamente por aplicación directa de dicha regulación, y ya no simplemente analógica estarían sujetas al régimen de fuera de ordenación.

Así se deduce de lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera de la LOUA, que especifica que esas edificaciones, para los que hayan transcurrido el plazo para el ejercicio de las medidas de restauración de la legalidad, quedarán en régimen de fuera de ordenación (si el planeamiento no las declara compatible), habilitando al Plan para la graduación de este régimen.

- 3º. El instrumento necesario para la regularización es el nuevo Plan General, cuya modulación a cada caso y ámbito permitirá plantear las determinaciones y tácticas de actuación municipal concretas: la clasificación y calificación del suelo oportunas y, en su caso, el planeamiento intermedio conveniente;

De alguna manera, la posibilidad de integración urbanística de estas viviendas en el nuevo Plan general, supone la asunción por la Administración de su responsabilidad en la búsqueda de una solución que permita resolver la problemática originada entre otras causas por la previa inaplicabilidad por su parte de medidas de disciplina urbanística.

El acercamiento del Plan a esta nueva realidad y a la tensión que ésta crea, con la voluntad de corregir o dirigir esa realidad por los caminos del interés social general, sería el objetivo final.

De lo que se trata es de revisar el planeamiento urbanístico para asumir esta compleja realidad mediante medidas positivas que la encaucen hacia posiciones aceptables. Este planteamiento implica, como se ha expuesto, no una mera actitud derrotista de aceptación de hechos consumados, sino que por el contrario lleva implícita una voluntad de transformar esta realidad desde una óptica de integración urbanística.

Y es que en gran medida el reconocimiento urbanístico de esta situación es la única forma desde el punto de vista legal y económico de solucionar o minimizar los déficits de infraestructuras y equipamientos que padecen las zonas en las que se localizan estas construcciones.

- 4º. Pero no basta que el Plan de una solución para transformar esa realidad económica, social y política que sustenta el proceso de autoconstrucción ilegal y que se nutre tanto por parte de los infractores como de la propia Administración.

El acierto de esta medida, requiere un método: en definitiva, arbitrar y aplicar una estrategia de planeamiento para la regularización.

Por ello, la regularización no puede ser una simple determinación en el planeamiento. Se precisa que esta determinación venga asumida por la mayoría de los interesados, y al tiempo, aceptada por estos con todas sus implicaciones (obligaciones legales)

Y es que sólo con la aplicación de los modos y técnicas urbanísticas resulta posible económicamente la obtención de los servicios y dotaciones que permitirán mejorar la calidad de vida de sus residentes.

La participación de los beneficiarios de las medidas de regularización en los costes derivados de la ejecución de las infraestructuras y de la obtención de las dotaciones que precisan las viviendas y edificaciones construidas, es un principio irrenunciable del proceso, no sólo para viabilizar económicamente la ejecución de las medidas transformadoras de la realidad preexistente sino también como única forma de legitimar este proceso desde el respecto a una de las bases del sistema urbanístico establecido en nuestro ordenamiento jurídico: la solidaridad o compensación de los beneficios y cargas derivados del planeamiento.

- 5º. Hay que advertir que el establecimiento del criterio general de la regularización como uno de los objetivos de un nuevo planeamiento urbanístico general, no debe interpretarse en el sentido que se deba dar en todo caso una respuesta legitimadora a todas y cada una de las realidades que se presenten. La ley lo impide, especialmente cuando existan edificaciones implantadas en suelos que por determinación legal (en especial vinculada a la legislación medioambiental) no pueden quedar incorporados al proceso urbanístico.

Por tanto, el objetivo de la normalización debe interpretarse como una directriz que debe cumplirse cuando resulten circunstancias objetivas que así lo precisen y no entre en conflicto con

la presencia de otros valores e intereses públicos que merezcan especial protección y en consecuencia exijan otras propuestas incompatibles con aquella legitimación establecida como regla general

- 6°. Y además, ha de advertirse que el resultado de la regularización administrativa no puede ser idéntico en todos los casos. Esta afirmación deriva del presupuesto legitimador de dicho proceso. Es el nuevo planeamiento general quien habilita la regularización. La solución o propuesta concreta que el Plan en elaboración formule para cada zona no tiene que ser la misma en cada caso, y de hecho no lo será.

El nuevo Plan en atención a las circunstancias concurrentes en cada zona establecerá unas determinaciones urbanísticas para cada una de ellas: las relativas a la clasificación de suelo, a la calificación o uso global y a la delimitación, en su caso, de un ámbito territorial en el que deba producirse la distribución de beneficios y cargas derivadas del planeamiento.

En función de cuáles sean estas determinaciones concretas para cada zona la regularización tendrá unas particularidades o exigencias propias.

- 7°. Criterios de clasificación de suelo.

Si las edificaciones localizadas en ámbitos que en el anterior planeamiento general se clasificaban como suelo no urbanizable, y tras el análisis de sus características, se aconsejase que el Nuevo Plan General las incorporase a las zonas aptas para un desarrollo urbanístico normalizado, es preciso decidir qué clase de clasificación de suelo debe atribuirse a estas zonas para posibilitar su adecuada inserción y gestión.

En este sentido, dos alternativas se plantean: de una parte su clasificación como suelo urbano; de otra, su clasificación como suelo urbanizable. La decisión se hará depender del grado de consolidación por la edificación y urbanización, que presenten y valorando su capacidad de integración en la malla o estructura urbana. Todo ello de conformidad con el art.45.I y 47 de la LOUA.

En el apartado b) del art.45.I de la LOUA se regula el segundo criterio legal para reconocer la clasificación de suelo urbano: el de la consolidación de la edificación, con una regulación similar a la legislación urbanística anterior: en concreto, "estar ya consolidados al menos en las dos terceras partes del espacio apto para la edificación según la ordenación que el planeamiento general proponga e integrados en la malla urbana en condiciones de conectar a los servicios urbanísticos básicos".

En este supuesto de hecho, en realidad, está integrado por los siguientes requisitos:

- 1°. estar ya consolidado por la edificación al menos en las dos terceras partes del espacio apto para la edificación según la ordenación que el planeamiento general proponga.

No se trata que la edificación existente ocupe las 2/3 de la superficie total del área, sino de los espacios aptos para la edificación según las previsiones del planeamiento general. La referencia al espacio apto para la edificación hay que entenderla realizada al número teórico de parcelas edificables, no a la superficie ocupada de las mismas; por tanto, se trata de cuantificar si el número de parcelas edificadas representa las 2/3 partes del total teórico de parcelas resultantes de la nueva ordenación. En todo caso es el Plan el que determina, según la ordenación que proponga, los espacios aptos para edificar en un ámbito territorial preciso, tal como ha precisado, la jurisprudencia.

2º. Integrados en la malla urbana

Además de contar con el nivel de consolidación de la edificación para reconocer la clase de suelo urbano por aplicación de este segundo criterio se exige por la LOUA su integración en la malla urbana, es decir en el entramado urbanístico ya existente. En la jurisprudencia este concepto se interpreta como inserción en un área consolidada por la edificación o por lo menos, que no esté completamente aislada del "entramado urbanístico ya existente", lo que permite excluir los supuestos de parcelas edificadas en situación aislada, sin conexión alguna con la estructura urbana y que ocasionalmente pudieran llegar algún elemento de infraestructuras pero sin voluntad de conformar una verdadera urbanización.

3º. Capacidad de conexión a los servicios urbanísticos básicos

Una de las novedades que la LOUA introduce en el supuesto de consolidación por la edificación es, que además de legalizar el criterio jurisprudencial de la necesidad de su integración en la malla urbana, exige que esas edificaciones se localicen en terrenos con capacidad de conexión a los servicios generales básicos (los mínimos establecidos en el apartado a del art.45.1). Por tanto se añade una vinculación a los elementos infraestructurales. Bien es cierto que no es una vinculación a unas condiciones de urbanización existentes sino potenciales, basta que puedan acometerse las conexiones a esas redes generales. Este requisito pretende asegurar que esas edificaciones puedan llegar a contar con los elementos de infraestructuras generales.

En cualquier caso, ya no es suficiente con la existencia de un grado de consolidación de la edificación sino además una capacidad de los suelos para servir de soporte a las infraestructuras requeridas a todo suelo urbano.

No obstante, en el caso, de que se decida que la zona en la que se localizan las edificaciones clandestinas, que pueden incorporarse a la nueva estructura territorial habilitada por el nuevo planeamiento urbanístico general en elaboración, merecen la clasificación de suelo urbano; a continuación, el Plan General debe decidir a cuál de las dos categorías de suelo urbano debe adscribirse. En este punto, no existiría duda alguna, que deben ser adscritas a la categoría de suelo urbano no consolidado por la urbanización.

En este punto, resultaría de aplicación la regulación del art.45.2 de la LOUA, que configura siempre como supuesto de urbano no consolidado, aquellos casos en los que los terrenos de la clase de suelo urbano carezcan de urbanización consolidada.

En el apartado a) del art.45.2 de la LOUA se regulan los supuestos en los que se considera que los terrenos carecen de la urbanización consolidada. Y normalmente carecerán de urbanización consolidada (categoría), los terrenos clasificados con la clase de suelo urbano por el criterio de consolidación de la edificación (cuando se da la presencia de edificaciones en las 2/3 partes de los espacios aptos para ello), y aun en el supuesto de que puedan contar con un mínimo de urbanización.

Y, es que en lo que ahora interesa, puede decirse que constituyen supuestos de carencia de urbanización consolidada (entre otros) los siguientes casos:

- a. Insuficiencia cuantitativa de la urbanización (supuesto regulado en el art.45.2.B.a.1 parte primera): cuando la urbanización existente no cuente con todos los servicios, infraestructuras y dotaciones precisas. Normalmente se dará este supuesto cuando los terrenos merecen la clasificación de suelo urbano exclusivamente por el criterio de consolidación de la edificación careciendo de todos o alguno de los servicios urbanísticos y dotaciones requeridas.

- b. Insuficiencia cualitativa (supuesto regulado en el art.45.2.B.a.I parte final): cuando la urbanización existente aun contándolos con todos los servicios, infraestructuras y dotaciones no sean los adecuados en proporción a las características de la edificación existente o prevista (cuando el Plan otorga nuevas posibilidades edificatorias, como podría ser en el caso, del 1/3 de parcelas vacantes de edificación, que teóricamente podría existir).

En cualquier caso, lo verdaderamente trascendente de esta regulación, es que en el concepto de consolidación de la urbanización se incluye no sólo la urbanización propiamente dicha (las infraestructuras) sino las dotaciones.

La otra alternativa, para la incorporación de los terrenos en los que se asientan las edificaciones clandestinas es su consideración como suelo urbanizable; ya sea en la categoría de sectorizado o no sectorizado.

No obstante, es preciso realizar las siguientes reflexiones:

- 1ª. La categoría de urbanizable no sectorizado, no supondría una decisión real de regularización hasta tanto se aprobase su Plan de Sectorización; pues hasta entonces los terrenos tendrían un régimen similar al de suelo no urbanizable.
- 2ª. La categoría de suelo urbanizable sectorizado deberá adoptarse cuando el grado de consolidación no es alto (no alcance a las 2/3 partes del suelo apto para la edificación).

En cualquier caso, la experiencia aconseja que en la medida de lo posible optar por su clasificación como suelo urbano no consolidado, por los siguientes motivos:

- a. La categoría de suelo urbano no consolidado permite la aplicación de una gestión urbanística con más alternativas; no reduciendo la actividad de ejecución al modo necesario de delimitación de unidades de ejecución y es que en el artículo 55 de la LOUA, se diferencian dos regímenes diferentes en función de si se prevé delimitación de unidad de ejecución o no. Y es que ante las dificultades de una gestión sistemática en estos ámbitos, en los que se presenta un gran fraccionamiento de la propiedad y con la edificación ya consumada, es posible arbitrar mecanismos de gestión más simplificados como puede ser la aplicación de las transferencias de aprovechamientos urbanísticos.
- b. Permite adoptar el nivel de dotaciones a las características de la actuación; la LOUA admite la exención parcial de las reservas dotacionales ordinarias del art.17 con mayor facilidad en los sectores de suelo urbano no consolidado o incluso en otros ámbitos, como serían los de las áreas de reforma interior (y en este caso, se asimilan las áreas de suelo urbano no consolidado con objetivos de regularización, pues se pretende incorporar equipamientos y la mejora de la urbanización).
- c. En estos casos, la reserva de vivienda protegida, únicamente sería exigible sobre la superficie edificable no materializada.
- d. La clasificación como suelo urbanizable implicaría tener que delimitar un ámbito de superficie mayor, incluyendo en la misma dinámica a otros terrenos que en gran medida quedarían también hipotecados mediante una ordenación en gran medida condicionada por la realidad existente, al tiempo que dificultaría su gestión al presentarse diferencias de partida evidentes.

La clasificación como suelo no urbanizable, únicamente puede amparar supuestos de baja intensidad edificatoria y cuyo surgimiento viniera vinculado históricamente a procesos de producción agraria.

En este sentido cabe señalar que en el régimen urbanístico andaluz, la implantación de vivienda desvinculada de la explotación agraria está prohibida en la clase de suelo no urbanizable. Únicamente, la LOUAI posibilita la configuración de la categoría de Hábitat Rural Diseminado en suelo no urbanizable (art.46) pero siempre que constituyan el soporte físico de asentamientos rurales diseminados, vinculados a la actividad agropecuaria, cuyas características atendidas las del municipio, proceda preservar (art.46.l.g LOUA). Por tanto, se precisan dos requisitos: que se trate de un asentamiento diseminado (en consecuencia, con la presencia de edificaciones aisladas y no agrupadas) y además, vinculado a la explotación agropecuaria. El cumplimiento de estos dos requisitos no concurrirá en la mayor parte de los casos que se presentan en la realidad.

8º. Sobre la ordenación pormenorizada de los ámbitos.

Sea como suelo urbano no consolidado sea como suelo urbanizable, es lo cierto que en la determinación de la ordenación pormenorizada el Nuevo Plan establecerá aquellas decisiones que mejor aseguren la integración urbana de estos terrenos estableciendo una red de reserva de dotacional adecuada a las necesidades del ámbito (atendiendo a los usos permitidos e intensidad autorizada).

El principio de proporcionalidad aconsejan establecer la localización de la red de espacios dotacionales en ámbitos no edificados, excepto en aquellos casos en los que la presencia de una edificación ponga en peligro la coherencia y eficacia del correcto funcionamiento de la urbanización. En todo caso, en la determinación de la ordenación pormenorizada se debe ser sensible con la posición de aquellos que han cumplido la legalidad no edificando. Por ello, la propuesta de ordenación y de ejecución debe procurar una justa compensación de los titulares de los terrenos que deban disponerse para la conformación de la red pública dotacional al servicio de los ámbitos objeto de regularización, favoreciendo las técnicas que permiten la adjudicación a los mismos de parcelas aptas para la edificación o, en su caso, asegurando una compensación económica adecuada de conformidad con el marco legal.