



1.1.9 conclusiones

1.1.9_0	introducción.....	2
1.1.9_1	el modelo territorial.....	2
1.1.9_2	el medio físico. la definición de unidades territoriales de análisis	
1.1.9_2.1	tipos de unidades de integración.....	4
1.1.9_2.2	unidades de paisaje y unidades ambientales homogéneas.....	4
1.1.9_2.3	unidades de síntesis territorial.....	5
1.1.9_2.4	las vías pecuarias en el municipio de Puerto Real.....	6
1.1.9_3	los datos básicos. demografía y socioeconomía	
1.1.9_3.1	la demografía.....	8
1.1.9_3.2	los datos socioeconómicos.....	9
1.1.9_3.3	la demanda de vivienda.....	10
1.1.9_4	la movilidad y el transporte	
1.1.9_4.1	el estudio del tráfico.....	13
1.1.9_5	el medio urbano	
1.1.9_5.1	la situación actual del suelo urbano.....	15
1.1.9_5.2	el núcleo principal. el casco histórico y las extensiones.....	16
1.1.9_5.3	el eje cabezuela-río san pedro-puerto real.....	18
1.1.9_5.4	los polígonos.....	19
1.1.9_5.5	los núcleos rurales.....	20
1.1.9_5.6	el núcleo rural de arquillos-marquesado.....	20
1.1.9_5.7	el entorno del polígono tres caminos y el carenero.....	21
1.1.9_6	análisis-conclusiones del planeamiento urbanístico y territorial	
1.1.9_6.1	el plan general municipal.....	24
1.1.9_6.2	el planeamiento territorial: el POTBC y el POTA.....	25
1.1.9_6.3	las aletas.....	25
1.1.9_6.4	entrevías.....	28

1.1.9_0 introducción

La Memoria de Información contiene una extensa y variada relación de datos, que se completan en los Anexos y estudios complementarios, que ya formaban parte del Avance de planeamiento y que se han actualizado y revisado para el primer Documento de Aprobación Inicial del Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real, así como en las fases posteriores, como Conclusiones de su diagnóstico.

En este resumen se exponen los aspectos más relevantes del análisis realizado, tratando de identificar las tendencias, lo que constituye el punto de partida y justificación de las propuestas de ordenación, agrupadas por temas en lo siguiente:

- _El modelo territorial
- _El medio físico
- _Los datos básicos: población y empleo. La demanda de vivienda
- _El transporte y la movilidad
- _El medio urbano
- _Análisis del planeamiento territorial y urbanístico: el POTBC y el Plan General Municipal de 1994, con la especial incidencia de los temas de Aletas y Entrevías.

1.1.9_1 el modelo territorial

1.1.9_1 EL MODELO TERRITORIAL

Por la situación actual y el nivel de sus relaciones los municipios de la Bahía de Cádiz se encaminan de hecho a la formación de un área metropolitana que tiene una condición abierta y de compleja naturaleza, a diferencia de los modelos urbanos cerrados que hasta hace bien poco se han ido desarrollando en cada Término Municipal.

En ese sentido el reconocimiento de las relaciones de Puerto Real con los restantes municipios de la Bahía, en especial con Cádiz, es evidente. Pero también que dichas relaciones se han hecho todavía más intensas e independientes del resto, y que se encuentran en el origen de muchas necesidades actuales y también de las ventajas de esta nueva situación. La consolidación de los distintos sectores en el eje Cabezuela - Puerto Real forma parte de esa realidad en el territorio. Por otra parte y de la situación actual, se destacaría el nuevo asentamiento en Jarana - Villanueva y la consolidación de Tres Caminos, colgados del eje viario interior de la Bahía, la antigua carretera N-IV, en la actualidad la autovía A-4.

No se entendería de otra forma el significativo cambio de estos últimos años, en el nivel de equipamientos en una ciudad de 38.000 habitantes en comparación con otras de la Comunidad Autónoma de similar tamaño. Al calificarse el balance como bastante positivo no se justificaría otra posición que no apueste por ese futuro en común aunque el camino siga siendo largo y difícil y a veces bien tortuoso. Deben por tanto aprovecharse las ventajas de esta situación y facilitar la consecución de las políticas sectoriales comunes que tantas ventajas en la economía de escala pueden suponer, en especial las relacionadas con las infraestructuras, equipamientos y los transportes.

La situación del término municipal de Puerto Real en la Bahía lo hace especialmente atractivo para ofertar localizaciones de carácter comarcal aunque hasta ahora haya pesado su especialización en instalaciones industriales y servicios. El desarrollo de las distintas propuestas del planeamiento general, desde 1982, ha contribuido a lograr un cierto equilibrio entre residencia, equipamientos y puestos de trabajo, así como a preparar su oferta en condiciones de mayor calidad. Con los resultados de estos últimos años así se comprueba.

Por tanto la constatación de que gran parte de las ventajas y también de los problemas actuales del municipio, tienen que ver con su situación estratégica y con las relaciones con los municipios de la Bahía de Cádiz es una de las conclusiones del Diagnóstico que se quiere recordar cuando se trata sobre el modelo territorial. Pero también y a pesar de ese privilegiado y estratégico emplazamiento en la Bahía, es la ciudad que más tiene que perder si se continúa con el actual grado de descoordinación y sectorización interesada

de las actuaciones que se siguen produciendo ya sea por la Administración Central y Autonómica, como por los propios Ayuntamientos de los municipios que la componen.

En el camino avanzado se pueden destacar ahora las propuestas y determinaciones de la ordenación territorial establecidas en el documento del POTBC, sobre la base del modelo polinuclear heredado, se considera que constituyen la base del modelo territorial más adecuado para los municipios de la Bahía. Con el convencimiento de que en su desarrollo se van a producir más ventajas que inconvenientes, se han abordado las propuestas de ordenación para el nuevo Plan General de Puerto Real.

1.1.9_2 el medio físico. la definición de unidades territoriales de análisis

1.1.9_2.1 TIPOS DE UNIDADES DE INTEGRACIÓN

El Inventario del Medio Físico y la relación de Afecciones, Degradaciones, Amenazas y Riesgos incluidos en el documento de Avance y que ahora se confirman tienen como objetivo sustanciar unidades operacionales, sectores territoriales básicos para el diagnóstico del medio físico, la planificación de decisiones y su evaluación ambiental. A este último efecto son normativas las denominadas Unidades de Paisaje y Unidades Ambientales Homogéneas. (UAH).

Los procesos sectoriales dominantes definen conjuntos de relaciones de funcionamiento unitario, cuyos componentes y procesos son los factores cuantificados en el espacio y cualificados en el tiempo mediante el inventario y la relación antedicha. Esto permite desbrozar el cúmulo de información temática. Las UAH valoran entre otros, los méritos de conservación del territorio, la capacidad de acogida o vocación natural, las degradaciones o impactos existentes, etc. Su agregación según relaciones de complementariedad constituye las Unidades de Paisaje.

El grado de homogeneidad de las UAH reside en su coherencia con la Unidad de Paisaje correspondiente, y es objetivo respecto a los factores considerados acordes con la escala. El criterio definitorio es la similitud en la respuesta del territorio ante vectores de impacto dados. Pueden trazarse empíricamente, previo reconocimiento del terreno, por superposición exhaustiva de los factores inventariados o, más frecuentemente, primando los factores con mayor carga explicativa; geomorfología, biocenosis, usos del suelo u otros.

Las UAH son por naturaleza discontinuas, pues los factores de homogeneidad ambiental se distribuyen en teselas complementarias formando un mosaico irregular, y solo en función de la escala pueden agregarse en entidades territoriales unitarias. Es por tanto útil añadir una integración no homogénea mediante unidades de síntesis. Estas son sectores del territorio definidos por un aspecto clave que condiciona su vocación haciendo irrelevantes los demás. Estas unidades estratégicas dependen de los objetivos del Plan e implican cierta subjetividad, ausente en la definición de las UAH, que en el Avance se han utilizado para asignar usos del suelo, sin perjuicio de su eventual redefinición a efectos del Estudio de Impacto Ambiental, que se efectuará independientemente.

Los factores controlantes clave para la definición de Unidades de Síntesis pueden ser la fuerte y clara homogeneidad de un sector, la preponderancia de un elemento ecológico, productivo, paisajístico o cultural, su valor, un problema específico, actual o potencial, o una oportunidad que pueda permitir la puesta en valor de recursos de cualquier tipo que permanecen ociosos.

Los criterios utilizados, no excluyentes entre sí, son los siguientes:

_Criterios ecológicos. La geomorfología condiciona la hidrología, vegetación y fauna del litoral y la campiña, creando entidades tan singulares como la Bahía de Cádiz y las Lagunas de Puerto Real.

_Criterios científico-culturales, por predominio del interés para la ciencia o la cultura de masas e iniciación a la naturaleza. El damero agroforestal de las cañadas aún alta biodiversidad, calidad visual y valor productivo, por atenuación del viento. A esto se añade la calidad de las subcuencas visuales plasmando un pulmón y pasillo faunístico de la aglomeración urbana, que además articula buena parte de los yacimientos arqueológicos y refuerza la cesura de la conurbación litoral.

_Criterios de productividad primaria, agraria o de biomasa, según edafología y climatología. Cultivos extensivos e intensivos individualizan estepas cerealistas que son área de campo de rapaces como el Águila Imperial, o regadíos en los Llanos de Guerra., así como la parcelación agraria de origen vitícola ha modelado el terrazgo en el Marquesado.

_Criterios paisajísticos por calidad y/o visibilidad de los sectores considerados. La de las cañadas y la alta exposición y fragilidad por susceptibilidad a la erosión de las dehesas perfluviales hacen del paisaje su factor estructurante sin demérito de los valores ambientales.

_Criterios de funcionalidad. La parcelación y convergencia de infraestructuras sobre las huertas del terrazgo periurbano de Puerto Real han dotado a este sector agrícola de lógica propia como interfase de los medios urbano y natural.

1.1.9_2.2 UNIDADES DE PAISAJE Y UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS.

_UNIDAD DE PAISAJE MARÍTIMO-TERRESTRE

UAH 01. Paraje Natural de la Isla del Trocadero.

UAH 02. Zonas Húmedas de Elevado Interés Ecológico.

UAH 03. Zonas Costeras de Singular Valor Paisajístico y Naturalístico.

UAH 04. Zonas Húmedas de Conservación Activa.

UAH 05. Cursos de Agua y Planicies Mareales.

UAH 06. Zonas Húmedas Transformadas.

UAH 07. Zonas Degradadas del Parque Natural.

_Zona de contacto entre la salina San Rafael de Monte, San Patricio, San José del Palmar, el Pópulo y la N-IV a la altura del barrio Jarana incluido el parque de vehículos existente y

el coto de pesca y zona degradada de la salina Nuestra Señora de la Ó entre la N-IV y el polígono Tres Caminos.
_Zonas intersticiales y adyacentes a la N-IV y Río San Pedro a su paso por el Parque Natural.

- Zona degradada entre playa Cachucha y puente Melchor.

UAH 08. Zonas de Equipamiento Universitario.

_Lagunas temporales del pastizal de la Vega, que hacen necesario compatibilizar los usos previstos con la conservación y protección de estas zonas más vulnerables. El objetivo es compatibilizar la demanda de nuevos centros universitarios con la conservación de los valores naturales de la zona y, especialmente, de las lagunas temporales localizadas en dicha área.

_Pastizal aledaño a los depósitos de agua, delimitado por el viario y la banqueta ferroviaria.

UAH 09. Zona marítimo-terrestre no incluida en el Parque Natural.

_UNIDAD DE PAISAJE LITORAL.

UAH 10. Forestal

_Matorral.

_Pinar.

_Pinar denso.

UAH 11. Pastizal sobre arenas.

UAH 12. Cultivos leñosos.

UAH 13. Cultivos anuales en el litoral

_Herbáceos de secano.

_Regadíos de Guerra.

UAH 14. Parcelaciones.

_UNIDAD DE PAISAJE CAMPIÑA

UAH 15. Lagunas de Puerto Real.

_Perímetro agrícola de protección

_Vasos inundables

UAH 16. Zonas húmedas de la campiña.

UAH 17. Dehesas

_Arboladas.

_Pastos desarbolados.

UAH 18. Viñedo sobre albarizas.

UAH 19. Estepas cerealistas.

_UNIDAD DE PAISAJE URBANO-INDUSTRIAL

UAH 20. Conjunto histórico de Puerto Real.

UAH 21. Extensión urbana.

_Casco urbano de Puerto Real.

_Barriada Río San Pedro.

UAH 22. Núcleos rurales y diseminado.

UAH 23. Industrial.

UAH 24. Infraestructuras y equipamientos.

_Puente JL Carranza y red viaria de alta, media y baja capacidad.

_Ferrocarril

_Central y tendidos eléctricos

_CRR el Carpio

_MAGASA

_Instalaciones militares de Malas Noches

_Depósitos de agua del Montañés

_Hospital

_Universidad

1.1.9_2.3 UNIDADES DE SÍNTESIS TERRITORIAL

US 01. ESPACIOS NATURALES. El Parque Natural Bahía de Cádiz y la Reserva Natural de las Lagunas son hechos físicos tangibles, cuyo reconocimiento y protección administrativa ha consolidado entes territoriales sujetos a normativa específica que garantiza la preservación de su singularidad.

US 02. MARISMAS TRANSFORMADAS. Las marismas desecadas del Río San Pedro, formidable eje de penetración del medio marino que rompe la conurbación litoral, tienen además expectativas de regeneración natural como oportunidad para el sistema natural y también para el urbano al encontrarse rodeadas por los principales viarios y acoger en su periferia el intercambiador previsto en Aletas. Las marismas tienen máxima incidencia visual desde la entrada a la Bahía por la variante de los Puertos. Es fácil observar en las zonas inundadas próximas al Guadalete grandes bandadas de flamencos, esteros que anteceden al mar abierto ya intuido al cruzar la Sierra de San Cristóbal hacia la bahía por la súbita percepción del olor a sal.

Siendo previsible la mejora de estas condiciones con la reinundación y regeneración de la marisma del Río San Pedro, actualmente preservada en este cauce y en el del Arroyo Salado, la preservación y optimización de esta secuencia de percepción proporciona el más atractivo acceso principal que Puerto Real y la Bahía de Cádiz pueden desear.

US 03. DAMERO AGROFORESTAL. El entramado de cañadas y bosques-isla circunda cultivos herbáceos y leñosos formando pequeñas cuencas visuales de singular calidad, sólo desvirtuada por los tendidos eléctricos y esporádicas parcelaciones. Desde los afluentes del Zurraque colindantes a las Lagunas de Chiclana hasta cerca del Guadalete en Freillas, el término está surcado longitudinalmente por este entramado de biodiversidad por donde discurre la fauna entre dos sectores del Parque Natural y otro dos de la Reserva Natural de las Lagunas. Los pinares de la Dehesa de las Yeguas y Laguna Seca

albergan la mitad de las especies de flora común municipal, un tercio de las de flora amenazada y otro tercio de la herpetofauna, sin ser catedrales en el desierto merced a la interconexión de estos y otros reservorios de biodiversidad. Área de recarga del acuífero y de esparcimiento de la población, adquiere singularidad regional por su equilibrio agroforestal, que evoca los recesivos paisajes denominados Bocage, clásicos de la Europa Atlántica e insólitos en Andalucía por el absoluto predominio del Openfield.

US 04. DEHESAS PERIFLUVIALES. Las cuencas del Salado y el Zurraque, separadas por el complejo endorreico y colindantes en la Loma de las Herrizas presentan en este último enclave, en las orillas del Salado y en los cerros contiguos al Cortijo Guerra enclaves de dehesa sobre pendientes excesivas para el cultivo, donde el sobrepastoreo, en el Salado de ganadería brava, incrementa los riesgos de erosión en cabeceras fluviales y de inundación aguas abajo.

US 05. LLANOS DE GUERRA. La integridad y calidad de este productivo paisaje agrícola, cabecera fluvial donde prolifera la perdiz como aprovechamiento complementario al regadío, y su posición entre las Lagunas de Puerto Real y las de Chiclana singularizan esta unidad, además de su expresa protección por legislación superior y sectorial.

US 06. ESTEPAS CEREALISTAS. En contraste con el Bocage de las Cañadas, también hay clásico Openfield andaluz en Puerto Real, en secanos donde el rastrojo es aprovechado por ganadería extensiva. De gran fragilidad visual, tienen calidad visual y son área de campo ocasional del águila imperial y de aves esteparias como aguilucho, cernícalo y alondra.

US 07. TERRAZGO PERIURBANO. El glacis litoral y las terrazas marinas convergen hacia el núcleo histórico de Puerto Real, tierra firme entre marismas que concentra los pasillos de infraestructuras que surcan la campiña contigua. El suelo agrícola, el pastizal y el arbolado, articulados por el viario rural y las cañadas se ven fragmentados por viario y sobrevolados por tendidos eléctricos, favoreciendo la parcelación del terrazgo donde perviven importantes enclaves de la flora y fauna más valiosa.

La escasa productividad agrícola del suelo es compensada por la presencia del acuífero y la maresía nocturna, dando lugar a las tradicionales huertas en arenas del hábitat rural diseminado, cada vez más rodeadas por viviendas al margen del planeamiento que colmatan progresivamente el área con vocación de expansión del núcleo principal.

US 08. MARQUESADO. El Arroyo Zurraque forma un umbral entre la campiña característica de Puerto Real y la que, aún en término de Puerto Real, se asemeja más a la de Chiclana. El regular parcelario vitícola, origen del fenómeno conocido como "chiclanización", ha originado en el Marquesado un amplio dise-

minado de viviendas irregulares en cuyos intersticios subsisten cultivos herbáceos y viñedo, base económica del asentamiento en los márgenes de la cañada y del hábitat rural diseminado original. Los cursos de agua estacionales, el sustrato y el desorden de usos favorecen sin embargo notables valores ambientales, destacando especialmente la insustituible colonia de camaleón, que encuentra en huertas y setos su hábitat idóneo y se beneficia de una mayor concienciación ambiental de la población, en buena parte deseosa de conservar los valores rurales.

US 09. VILLANUEVA. La aglomeración de edificaciones en torno al entronque de las cañadas, con los núcleos de Barrio Jarana y Meadero de la Reina, las instalaciones deportivas de el Rosal, la parcelación contigua y el campo de golf en ejecución, han transformado este paraje rural en un importante enclave urbano, aún desordenado, separado del Parque Natural por la autovía y en fricción con el dominio público pecuario e hidráulico y la servidumbre de protección de costas en su fachada al Zurraque, donde hay riesgos recurrentes de inundación.

US 10. URBANO - INDUSTRIAL. El relleno de la Cabezuela y la colmatación industrial del Trocadero han hecho de Puerto Real capital industrial de la Bahía y vértice del triángulo tecnológico andaluz. El núcleo urbano, envolviendo al conjunto histórico y abierto a la Bahía en el paseo marítimo, remata el eje urbano Cádiz-Puerto Real, mientras el polígono Universidad y el polígono Aletas completan este conjunto restando linealidad, y el complejo de El Carpio se encuentra necesariamente aislado.

1.1.9_2.4 LAS VÍAS PECUARIAS EN EL MUNICIPIO DE PUERTO REAL

Las vías pecuarias están constituidas por los terrenos de dominio y uso público, que han estado tradicionalmente destinados al tránsito ganadero, de conformidad con lo establecido por la Ley 3/1995 de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y que se encuentran ya clasificadas e incluidas en el censo correspondiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, de acuerdo con el proyecto de clasificación aprobado por la Orden Ministerial de 15 de julio de 1962, modificada con posterioridad por la OM de 2 de abril de 1964.

Por el término municipal de Puerto Real discurren diecinueve (19) vías pecuarias, divididas en diez (10) cañadas, cinco (5) cordeles, tres (3) coladas y una (1) vereda. A partir del convenio establecido entre el Ayuntamiento y la Consejería de Medio Ambiente en el año 1998, para la ordenación, recuperación, deslinde y puesta en valor de las Vías Pecuarias del término, se encuentra ya realizada gran parte de los deslindes.

Respecto al estado actual de las vías pecuarias se puede señalar que la superficie total es de 898'09 hectáreas, de las que 784'47 están deslindadas y 113,61 sin deslindar. Entre estas vías sin deslindar se encuentran la Vereda del Camino Viejo de Paterna, un tramo de la Cañada Real de Arcos a Puerto Real por la Alcantarilla del Salado, otro tramo contiguo del Cordel Tercero de Servidumbre, la Colada del Matadero, la Cañada Real de Matagorda y el tramo del Cordel del Puerto de Santa María a San Fernando que atraviesa el núcleo urbano de Puerto Real, estando deslindado y ocupado el resto de su trazado por viario interurbano, así como ocurre en el tramo sin deslindar de la Cañada Real de Arcos a Puerto Real por la Alcantarilla del Salado, que acoge la Carretera de El Portal.

También del estado actual se puede comentar como la Cañada Real de Matagorda está profusamente ocupada por edificación e infraestructuras viarias, salvo en el sector de La Vega, dentro del Parque Natural Bahía de Cádiz. La Colada del Matadero también está afectada por urbanización. De las vías pecuarias sin deslindar, solo el Cordel Tercero de Servidumbre y la Vereda del Camino Viejo de Paterna conservan la funcionalidad de viario rural. También están ocupadas por la red viaria buena parte del trazado de la Cañada Real del Camino de Paterna y de la Cañada Real de Camino Ancho. Hay que reseñar la permuta propuesta de los Cordeles Primero y Segundo de Servidumbre, ofreciéndose un trazado alternativo que rodea el pinar de Laguna Seca. Este recorrido perimetral permite disfrutar, vigilar y conservar el pinar sin alterar el equilibrio de la flora y el aprovechamiento ganadero que sustenta.

El principal problema de estos lugares de tránsito, es la presión a la que se ven sometidos, normalmente por parcelaciones ilegales de segunda residencia. Otra situación que afecta a la integridad de las vías pecuarias, o al menos para las zonas verdes que las limitan, es la presión por la agricultura de los terrenos colindantes. Además, a las situaciones anteriores, se debe mencionar la existencia de ciertos puntos de vertido de basuras, próximas a zonas recreativas, también es frecuente observar depósitos de escombros, muebles y enseres. La ausencia de tratamiento silvícola y algunas plagas hace que aumente la probabilidad de incendios y se produzca una degradación progresiva. A pesar de los problemas comentados, el estado actual general, es aceptable, ya que la mayoría de las vías pecuarias están deslindadas, y se han acondicionado los caminos, enmarcado en el Proyecto Corredor Verde Dos Bahías, donde a través de las cañadas, cordeles y veredas se unen la Bahía de Cádiz y la Bahía de Algeciras, lo que supone un corredor de 94 km entre ambas zonas.

Además de la actuación anteriormente citada, La Consejería de Medio Ambiente, mediante la puesta en marcha del proyecto "Parque de las Cañadas" de Puerto Real ha orientado las actuaciones en esta área a garantizar el dominio y uso público de las zonas

forestales y de la red de vías pecuarias. Dichas actuaciones fomentan el uso público en coherencia con la conservación de los recursos naturales y culturales y la restauración del paisaje. Así mismo, se pretende fomentar la ampliación y formación de nuevas áreas forestadas con la finalidad de estructurar las áreas urbanas, evitar la conurbación y completar la red de espacios libres. Un total de nueve vías pecuarias insertas en el municipio son objeto de este proyecto. Es reseñable su gran importancia ecológica, junto con su valor paisajístico y cultural, al conectar espacios naturales tan significativos como el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y la Reserva Natural del Complejo Endorreico de Puerto Real. Además de estar conectadas entre si lo hacen con el "Corredor Dos Bahías", formando un entramado de vías que ponen en contacto áreas urbanas con espacios naturales.

Por último y respecto al régimen de las vías pecuarias, a pesar de que algunas han perdido su funcionalidad original, estos bienes pertenecientes al dominio público encierran un alto valor histórico, etnológico y natural que los dotan de un gran potencial turístico-recreativo, paisajístico y ecológico. La Consejería de Medio Ambiente está realizando el proceso de deslinde para, con posterioridad, recuperar su función sobre la base de los posibles usos compatibles que se recogen en el Plan de Recuperación y Ordenación de Red de Vías Pecuarias de Andalucía. El régimen de los terrenos integrantes de las Vías Pecuarias será, a todos los efectos, tanto en, lo relativo al uso y conservación, como al deslinde, modificaciones de trazado, desafección, etc., el que deriva de la aplicación del Decreto 155/1998 de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Desde el planeamiento urbanístico se clasificarán como Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

1.1.9_3 los datos básicos. demografía y socioeconomía

De las conclusiones de los estudios realizados se pueden extraer las siguientes características de la población de Puerto Real, con referencia a la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz, formada por los municipios de Cádiz, Chiclana, El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando. Estos datos sobre la población se completan también con otros sobre las características socioeconómicas y las conclusiones del estudio sobre la demanda de vivienda.

1.1.9_3.1 LA DEMOGRAFÍA

El tamaño de la población

A 1 de enero de 2007 la población de la Bahía de Cádiz se situaba en 421.932 habitantes. Puerto Real con 38.974 es el municipio con menor número de habitantes, representando el 9,24 % del total.

El incremento anual promedio para toda la Bahía en el período 1981-2005 ha sido del 0,67 %. Pero este dato no refleja el comportamiento de cada municipio, ya que el crecimiento individual ha sido muy dispar: Chiclana, la ciudad con mayor crecimiento, lo hizo a un ritmo de 2,73 %, seguido de Puerto Real con el 1,92 %, mientras que Cádiz ha sufrido un crecimiento negativo del (-) 0,71 %, lo que le ha supuesto una pérdida de población.

A este ritmo de crecimiento Puerto Real alcanzará aproximadamente los 50.000 habitantes para 2019, mientras que la aglomeración de la Bahía al ritmo del 0,67% llegará a tener 500.000 habitantes para 2032.

Los movimientos naturales de la población: natalidad, mortalidad y migraciones

La evolución de la tasa de natalidad en Puerto Real, de 1991 a 2005 ha seguido a la baja hasta equilibrarse, alrededor del 11,60 por mil, en los últimos tres años.

La tasa de mortalidad se situó dos puntos por mil por debajo de la media provincial (7,42) para el mismo período. En líneas generales la mortalidad se ha movido poco comparada con la natalidad que sí sufrió un descenso importante.

Respecto al crecimiento vegetativo en el período 1991 a 2005 fue de 6,33. El número de personas en que aumentó la población durante este último período fue de 3.194. El crecimiento vegetativo para el año 2002 de los municipios de la Bahía de Cádiz sitúa a Puerto Real por delante de San Fernando, pero lo llamativo de este dato es el descenso global del mismo que se ha situado en 4,53, menos de la mitad que durante los años ochenta. La explicación de

este fenómeno es la disminución de las tasas de natalidad.

En cuanto a la dinámica poblacional debida a los movimientos migratorios, en el período 1991-2005 para Puerto Real fue de 7.854. En el conjunto y comparando las emigraciones con las inmigraciones de la Bahía de Cádiz, durante el período 1995-2000 se comprueba que globalmente la Bahía ha perdido en estos seis años 7.671 habitantes, dado que las emigraciones han sido superiores a las inmigraciones. Pero la realidad es que cada municipio se ha comportado de una manera distinta dado que Cádiz capital y San Fernando pierden habitantes por emigración, mientras que el resto de los municipios ganan población ya que las inmigraciones superan a las emigraciones.

La distribución territorial

La densidad de habitantes de los municipios de la Bahía por kilómetro cuadrado, oscila desde los 11.992 de Cádiz a los 201 de Puerto Real. El coeficiente de Gini de la aglomeración resulta ser de 0,58, lo que indica que existe una Alta Concentración general. Este coeficiente mide la distribución de la población en el territorio, lógicamente en la Bahía está concentrada en los cinco núcleos poblacionales existiendo mucho espacio libre, de ahí que salga una alta concentración. Para que estuviese uniformemente distribuida la población en el territorio el Coeficiente de Gini debería estar por debajo de 0,25.

La composición de la población por edad

- a. Media y moda de edad. La media de edad para 2004 en Puerto Real es de 35,6 años, siendo la moda de 37 años.
- b. Tasa de envejecimiento. Se considera una población normal, estándar cuando se dan los siguientes parámetros de edad por grupos:
 - _Grupo I (de 0 a 15 años).- Alrededor del 25 % del total
 - _Grupo II (de 16 a 64 años).- Sobre el 60 %
 - _Grupo III (mayores de 65 años).- No más del 12 %

A partir de la evolución de los últimos años se aprecia claramente la disminución en el porcentaje del primer grupo, debido al descenso de la tasa de natalidad, lo que condiciona, junto al mantenimiento de la tasa de mortalidad y al aumento global de la esperanza de vida, que aumente el porcentaje tanto del segundo grupo como del tercero. Esto hace que la evolución hacia el envejecimiento poblacional sea claro hasta este momento.

- c. Razón de dependencia. Se evidencia la evolución hacia el envejecimiento poblacional, dado que la RD para menores

de 15 años ha descendido apreciablemente en la última década, llegando al 25 %, dato que por sí solo ya nos habla de una disminución importante de los menores de 15 años. Esta cifra se sitúa muy por debajo del parámetro que considera a la población joven (más del 40 %). En el caso de los mayores de 65 años (14 %), aunque aun está por debajo del parámetro estándar (20 %) viene aumentando desde la década de los ochenta.

Así pues, se puede concluir que Puerto Real presenta una población medianamente envejecida que continúa tendiendo al envejecimiento, ya que la Razón de Dependencia de los menores de 15 años ha disminuido muy por debajo de lo que se considera población joven. Con los parámetros actuales de natalidad y mortalidad se llegará a cumplir todos los parámetros de una población envejecida.

1.1.9_3.2 LOS DATOS SOCIOECONÓMICOS

Respecto a los datos socioeconómicos se recogen las conclusiones de los estudios realizados, relativos al empleo, la evolución de la tasa de paro en la Bahía, los ocupados según los sectores económicos, el reparto del producto interior bruto y otros datos económicos.

Evolución de la tasa de paro

Las ciudades de la conurbación Bahía de Cádiz han caminado unidas en su desarrollo, sea de la mano del mar, sea de la mano del campo. La industria naval, la pesca, la industria salinera empeñada ahora en transformarse en piscifactorías, la vid y el vino y sobre todo el mar nos ha unido y nos ha abierto hacia otras latitudes.

Su base económica se encuentra en el sector industrial y de servicios, estando poco desarrollado el sector primario, debido a la baja calidad de los suelos.

El subsector naval ha mantenido cierto predominio sobre las otras industrias pero las ya producidas reconversiones y prejubilaciones, así como las anunciadas regulaciones de empleo y nuevas prejubilaciones hacen que este subsector industrial esté en horas bajas.

Durante el periodo 2003-2005 España ha mantenido un descenso aparente en la tasa de paro, aunque sigue por detrás de Grecia y Portugal, países que se incorporaron a la U.E. en las mismas fechas. Por encima del 10,6 de España solo aparece Polonia con 18,8, país recién incorporado a la U. E. y con un sistema económico en plena transformación y Alemania con el 10,7.

Pero el descenso ha continuado y en 2006 la tasa de paro en Espa-

ña se situaba en el 8,5 %. Durante 2007 se ha mantenido o ha descendido como en el tercer trimestre que se situó en el 8,03 %.

Pero los datos nacionales difieren bastante de los andaluces, provinciales y los de la Bahía de Cádiz en particular, puesto que éstas son mucho más elevadas. Para comprobarlo vamos a examinar la tabla 1 donde se comparan las tasas de paro de las provincias andaluzas con la de Andalucía y España para el mismo período 2003-2005. Se comprueba que la tasa de paro promedio de la provincia de Cádiz para el citado periodo está casi 5 puntos por encima de la de Andalucía y es el doble de la de España, siendo la más alta de todas las provincias con un 21,27 %.

La misma tendencia a la baja que se observa en las tasas nacionales para 2006 y 2007 se produjo en Andalucía y Cádiz siendo de 12,69 % y 12,35 % para la Comunidad Autónoma y de 15,35 % y 14,01 % para la provincia respectivamente, presentando Cádiz los índices más elevados.

De la misma manera, se desprende de la tabla 2 que la tasa más elevada recae sobre la población más joven, de 16 a 24 años, y de ésta sobre el sexo femenino. Este hecho se repite en todos los grupos de edad, siempre el paro femenino mayor que el masculino. Que los mayores indicadores de desempleo los presente la población más joven puede hablarnos de la falta de formación en estas edades para poder acceder al mundo laboral y de la prontitud con que demasiadas unidades pertenecientes a este grupo de edad pretenden incorporar al trabajo.

La escasa capacitación profesional es uno de los factores que más influye a la hora de encontrar un empleo. Este hecho se comprueba con los datos de la tabla 3 donde se combina el nivel de estudios con la tasa de paro.

Se comprueba que la tasa de paro es más elevada en las personas con niveles de estudio más bajo.

Comparando las tasas de paro de las comunidades autónomas del Estado descubrimos que Andalucía presenta la tasa más alta, después de Extremadura y que Cádiz, que es la provincia de Andalucía con mayor tasa de paro, presenta un índice mayor que Extremadura, por lo que se puede decir que Cádiz es la zona con mayor índice de paro de España.

Vuelve a repetirse lo ya comentado de que la tasa de paro femenina es mayor que la masculina. En este caso se comprueba en todas las comunidades autónomas.

Tabla 1. Tasa de paro por provincias de Andalucía. Periodo 2003-2005

	T. paro 2003	T. paro 2004	T. paro 2005	T. total periodo
Almería	11,44	9,02	9,17	9,88
Cádiz	23,38	22,74	17,70	21,27
Córdoba	21,19	20,72	14,77	18,89
Granada	17,94	13,33	12,89	14,72
Huelva	19,92	16,07	15,86	17,28
Jaén	18,89	18,26	15,91	17,69
Málaga	16,49	15,10	11,66	14,42
Sevilla	18,35	17,45	12,87	16,22
Andalucía	18,45	17,07	13,85	16,46
España	11,50	11,00	9,20	10,60

Instituto andaluz de estadística

Tabla 2. Tasa de paro por grupos de edad. Andalucía 2006

Grupos de edad	T. paro hombres	T. paro mujeres	T. paro ambos
16 – 24 años	16,93	28,00	21,69
25 – 34 años	10,11	18,86	13,84
35 – 44 años	6,96	15,27	10,23
45 – 54 años	6,44	13,52	9,07
55 – 64 años	8,56	13,16	9,93
65 y más años	1,13	9,39	3,61
Total	9,23	17,94	12,68

Fuente IEA. Elaboración propia

Tabla 3. Nivel de estudios y tasa de paro. Andalucía 2005

Nivel de estudios	Tasa de paro
Analfabetos	30,10
Educación primaria	16,33
Educación secundaria 1º etapa	16,51
Educación secundaria 2º etapa	12,71
Educación superior y doctorado	9,01
Total	13,85

Tabla 4. Ocupados por sectores económicos. Andalucía 2005

	Ocupados (en miles)	Porcentaje
Pesca	6,9	0,2 %
Agricultura	264,2	9 %
Industria	328,4	11 %
Construcción	435,3	14,8 %
Servicios	1924,7	65 %

Tabla 5. PIB per cápita en paridad de poder adquisitivo por CC.AA.

Comunidades autónomas	Índice UE25= 100	Índice 2005 España=100
Madrid	128	130
Navarra	121	125,5
País Vasco	119	127
Baleares	115	110,4
Cataluña	113	118,5
La Rioja	108	106,8
Aragón	103	106,3
España	95	100
Cantabria	93	97,9
Comunidad Valenciana	91	92,1
Canarias	89	91
Castilla-León	89	94,1
Murcia	83	85,1
Asturias	81	87,6
Castilla La Mancha	77	79,5
Galicia	76	81,7
Andalucía	72	78,1
Extremadura	62	67,7

Fuente INE. Elaboración propia

Tabla 6. Indicadores económicos Bahía de Cádiz.

Indicadores	Chiclana	Cádiz	El Puerto	Puerto Real	San Fernando
Establecimientos actividad económica	3.595 (0.05)	6.771 (0.05)	4.402 (0.05)	1.446 (0.04)	3.569 (0.04)
Inversiones nuevas industrias	3.870.050 (58.9)	2.879.426 (21.3)	674.723 (8.45)	254.730 (6.88)	116.757 (1.32)
Consumo energía eléctrica	175.472 (2.67)	347.625 (2.58)	238.683 (2.99)	148.352 (4.01)	173.249 (1.96)
Renta familiar por habitante	8.100 a 9.000	8.100 a 9.000	8.100 a 9.000	8.100 a 9.000	7.000 a 8.100

Fuente IAE. Elaboración propia

Ocupados por sectores económicos

Tanto a nivel estatal como en la comunidad andaluza, el sector servicios es el que actualmente tiene mayor importancia. Como suele decirse en algunos foros, España es un país de servicios. Seis de cada diez personas ocupadas trabajan en este sector. (Ver tabla 4_ocupados por sectores económicos. Andalucía 2005).

En cuanto a la provincia de Cádiz, el 64 % de las personas ocupadas lo están en el sector servicios, mientras que solo el 11,5 % lo está en la industria.

Desde 1995 hasta 2002 se aprecia cómo el sector servicios es el de mayor número de ocupados, muy por encima de la industria, incluyendo la construcción. Este subsector, en mayor proporción, es el que hace aumentar durante el período el porcentaje de ocupados en 5 puntos, desde un 22,3 % hasta un 27,5 % en que se sitúa en 2002. La provincia de Cádiz representa en número de empleos sobre el total de Andalucía el 13,9 %, mientras que su población supone el 15,3 % de total de la Comunidad Autónoma.

Otros datos para reflexionar sobre nuestro futuro podrían ser los siguientes: del total de parados de la provincia de Cádiz, el mayor porcentaje lo representan los parados del sector primario (41,12% del total de activos del sector primario).

Y es así como nuestra zona, en palabras del profesor Rey-Juliá, es una provincia de grandes potencialidades: por sus componentes geoeconómicos y de infraestructuras, por la juventud de su población y por la laboriosidad y carácter emprendedor de sus gentes, Cádiz, si duda alguna ocupará en plazo no muy lejano, un importante lugar dentro de la economía andaluza y española.

Reparto del PIB

La economía española durante 2003 experimentó un crecimiento real de un 2,4 %, estando Andalucía por encima de la media nacional. Nuestra comunidad autónoma fue la tercera en crecimiento tras Murcia y Navarra. Hecho destacable dado que los indicadores de nuestra comunidad autónoma generalmente están por debajo de la media. Este crecimiento fue debido sobre todo a la construcción y a los servicios y al buen comportamiento de las ramas primarias (INE, Notas de prensa de 30 de junio de 2004).

El peso relativo que cada comunidad autónoma tiene en el PIB nacional no tiene grandes variaciones anuales, por eso es conveniente tomar un periodo más largo para estudiar su comportamiento.

Conocer la aportación de cada uno de los sectores al Producto interior bruto provincial nos dará una idea de la potencia de cada sec-

tor en nuestra economía. Así tenemos que en la Provincia de Cádiz más del 60% del PIB proviene del sector servicios, representando el sector industrial algo más del 20%. Estos datos de 1992, vienen a constatar para 2002 ya que en este año el 64,7% de los empleos de la provincia de Cádiz los proveía el sector servicio. Para el año 2005 se mantiene la misma tendencia en lo que a porcentajes se refiere.

Pero estos buenos resultados no son suficientes para posicionarnos en una zona media cuando comparamos nuestra economía con los países de Unión Europea y con el resto de comunidades autónomas. Nuestra situación real es bastante precaria dado que cuando analizamos el PIB per cápita en paridad de poder adquisitivo y nos comparamos con las regiones de la U. E. y con el resto de comunidades autónomas descubrimos que Andalucía y Extremadura son las dos únicas regiones españolas que no alcanzan el 75 % de la media comunitaria de PIB per cápita, estando España en el 95 % de la media europea. Andalucía ha alcanzado el 78,1 % del PIB per cápita nacional en 2005, considerando España el índice 100. Cada una de la comunidades autónomas puede verse en la tabla 5.

Algunos indicadores económicos

En este apartado vamos a tratar de comparar entre los municipios de la Bahía de Cádiz varios indicadores que nos harán comprender la situación económica en la que se encuentran. En la tabla siguiente aparecen, junto a otros, el número de establecimientos con actividad económica de cada uno de ellos. Lo vamos a referenciar al número de habitantes con lo cual obtendremos la tasa de establecimientos por habitantes. Lo mismo haremos con las nuevas inversiones en industria y con el consumo de energía, con lo cual obtendremos sendas tasas por habitante que nos posibilitarán clasificar los municipios de la conurbación. (Ver tabla 6_Indicadores económicos).

Partiendo de estos datos de la tabla calculamos la tasa relativa de cada uno por habitante. Que es el dato que aparece entre paréntesis en cada celda. Resulta que en cuanto al número de establecimientos con actividad económica por habitante son Puerto Real y San Fernando los que menor número de ellos tienen.

El dinero invertido en nuevas industrias nos dice que Chiclana es el núcleo con mayor inversión per cápita de la Bahía, y además con unos números muy elevados con respecto a resto de las ciudades, sobre todo a El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando, en este orden. San Fernando con un 1.32 y Puerto Real con un 6.88 están muy por detrás de Chiclana que presenta un 58.9.

En cuanto al consumo de energía la tasa manifiesta que Puerto Real es el municipio que mayor consumo por habitante tiene, muy por encima del resto. Esto puede explicarse por la clase de industria que

mantiene en su término, más pesada que en el resto de los municipios.

Como conclusión, es San Fernando la población con peores indicadores económicos, cuya renta familiar por habitante es más baja que el resto y le sigue en peores indicadores Puerto Real.

Otros datos que ya se aportaron en el informe previo de marzo de 2004 sobre la evolución de los indicadores económicos y extraídos del Anuario Económico del Servicio de Estudios de La Caixa, son los siguientes:

El nivel de variación de la renta disponible en el período 1995-00 ha sido del 30 al 35% (grupo 6, siendo la media española del grupo 5 (25-30%). La cuota de mercado en el año 2001, capacidad de consumo comparativa entre municipios sobre una base nacional de 100.000 unidades, para Puerto Real es de 71.

Respecto a otros indicadores económicos: El número de teléfonos es de 12.438 y la evolución 1997-02 del 22,9%. En cuanto al número de vehículos es de 14.610, (11.114 coches; 1.921 camiones y 824 motos). La evolución en el período 1997- 02 ha sido del 31,4%. Aproximadamente el 70,6% de las familias de Puerto Real ya dispone de vehículo propio. La variación de las actividades minoristas ha sido del + 15,34% y según los índices, calculados sobre una base de 100.000 unidades para toda España, en Puerto Real: el industrial es 89; el comercial de 53; el turístico de 6 y en conjunto de actividades económicas es de 55.

Como conclusión global y respecto a otros datos anteriores de Puerto Real puede comprobarse la evolución positiva de todos los indicadores aunque por debajo de las medias nacionales.

1.1.9_3.3 LA DEMANDA DE VIVIENDA

La renta familiar de la Bahía se sitúa mayoritariamente en la banda acogida a las fórmulas de promoción inmobiliaria pública y protegida. Tradicionalmente la promoción de viviendas sometidas a algún tipo de protección ha acaparado una parte importante del mercado de viviendas para las rentas familiares medias y bajas.

Puede constatarse además la inadecuación del mercado comarcal de vivienda, que no es capaz de alojar en sus localidades de origen a buena parte de la población. Actualmente, unos 150 gaditanos se trasladan cada año a Puerto Real, cifra que, al menos, ha de triplicarse próximamente ante el inminente agotamiento del suelo edificable en Cádiz, al que sin duda seguirá el de San Fernando antes de cumplirse el plazo de vigencia del PGOU. La ciudad de Cádiz tiene previsto a lo largo de 2005 agotar su suelo residencial con menos de dos mil viviendas de nueva planta, a las que se añaden

dirán lentamente las rehabilitadas en el casco antiguo, mientras los demandantes de vivienda superan los 10.000.

Respecto a la situación del parque de vivienda existente en Puerto Real, ya se han recogido los datos de los expedientes de promoción tramitados, siendo la media en el número de viviendas iniciadas en la última década de 469, con especial significación en los años 2003, 2004 y 2006.

Otras características a tener en cuenta de la situación actual:

- a. La reducción del número de personas por vivienda habitada que ha pasado de 3,80 a 3,09, lo que supone una mejora notable de las condiciones medias de habitabilidad en cuanto al grado de hacinamiento.
- b. El porcentaje de viviendas principales respecto al total sigue siendo alto, el 78%. Estos porcentajes no alcanzan la media de otras poblaciones de la Bahía o la resultante a nivel nacional correspondiente un porcentaje de viviendas vacantes del 4% y un 18% de 2ª residencia u otros usos.
- c. El tamaño de la vivienda en cuanto a superficie construida y número de habitaciones: el 95% entre 70 a 100 m2 permiten constatar la conclusión del apartado anterior sobre la notable reducción del hacinamiento y la mejora de las condiciones de la habitabilidad.
- d. El parque inmobiliario es de construcción moderna, el 22,50% del periodo 1951-75, el 43,50% del periodo 1976-91 y el 34% desde 1991-2001.
- e. En cuanto al régimen de tenencia predomina la vivienda en propiedad: 70% y el alquiler destacan las de promoción pública.

Asimismo es de resaltar la importante proporción de VPO en la localidad, según los diferentes programas vigentes hasta la fecha. El número total es de 7.596 viviendas, lo que supone un 46,75% del total.

Para el cálculo de la demanda se ha tenido en cuenta el crecimiento medio anual del censo de la población del 1,6%, así como la reducción del tamaño medio del hogar, directamente relacionado con la fuerte caída de la natalidad y del envejecimiento de la población. Dado que en los próximos quinquenios, este último proceso se acentuará, es previsible que el tamaño de los hogares siga en su senda descendente.

La evaluación del número total de viviendas que pueden constituir la

demanda potencial en la próxima década sería la siguiente:

_Déficit actual: 700. Teniendo en cuenta las últimas solicitudes de viviendas de promoción pública podemos cuantificar que de esta demanda el 50% corresponde a demandantes reales de viviendas protegidas.

_Incremento de población: 6.062 (16% de incremento absoluto en los próximos 10 años, a partir del año 2005). Supone un incremento del número de viviendas de 2.425, (aplicando una tasa de número de miembros familiares medios para el periodo de 2,50 de continuar con la tendencia actual). La proyección del análisis demográfico para el año 2016 supondría un total de 46.701 habitantes.

_Otras variables: 800. En este grupo incluiremos las derivadas de traslados excepcionales desde otros municipios en una política comarcal sobre la vivienda.

_Viviendas vacantes y desocupadas: 622. A las cifras anteriores que pueden considerarse como viviendas permanentes se añadirían en un porcentaje del 18% de las 2ª viviendas sin incluir en este porcentaje de las viviendas vacantes o desocupadas.

El total ascendería a 4.631 viviendas, cifra que puede ser considerada como máxima para tener en cuenta en la programación de actuaciones y para la reserva de suelo necesaria en el nuevo Plan General.

1.1.9_4 la movilidad y el transporte

El análisis de la movilidad en Puerto Real no puede realizarse aisladamente de los estudios previos a nivel Bahía. Hay que tener en cuenta que la situación estratégica del núcleo principal, el casco urbano, obliga a su travesía a más del 50% de los viajes que se producen en la Bahía. Si a esto unimos el tránsito también obligado de los viajes de largo recorrido hacia el Campo de Gibraltar, excepto los provenientes de la autopista AP-4, se puede constatar fácilmente la necesidad de que los problemas actuales deben abordarse desde un tratamiento global del problema y con soluciones para el conjunto.

Del resumen de los citados estudios anteriores y que ahora se retoman por el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz recoge las cuestiones pendientes siguientes:

De carácter general y para todo el Área Bahía de Cádiz - Jerez:

- _La necesidad de la actualización y resumen de criterios y propuestas del Plan Intermodal de Transportes.
- _Proyectos concretos sobre los nodos intermodales
- _Integración del transporte ferroviario

Para el municipio de Puerto Real:

- _La estación central. Funcionalidad e Intermodalidad. Propuestas sobre la integración urbana del ferrocarril
- _La estación de mercancías y apeadero de Aletas: Centro de transportes
- _El apeadero del Hospital
- _Red viaria. Proyectos pendientes:
 - _Nuevo acceso a Cádiz
 - _Acceso central de la Bahía
- _Transporte marítimo

De las características de la movilidad en Puerto Real, con los datos conocidos se puede resumir lo siguiente:

1. Los desplazamientos.

Los realizados fuera del término municipal se pueden clasificar en dos grupos:

- _Diarios: Los motivos son de trabajo o de asistencia a los equipamientos educativos.
- _Esporádicos: Por motivos de compras, gestiones administrativas, ocio, etc. Incrementados por la mejora del poder adquisitivo, con la consiguiente ampliación del parque automovilístico en Puerto Real, que contribuye a que los números globales de viajes fuera del término sigan aumentando considerablemente.

En el término municipal los desplazamientos pueden realizarse entre los sectores siguientes:

- _Núcleo principal : Casco Urbano + Polígono IC
- _Polígonos de la carretera a Medina.
- _Río San Pedro - Polígono IA.
- _Núcleos rurales Jarana - Marquesado.

En las áreas de atracción, los motivos de desplazamientos relacionados con el empleo, en el sector industrial del Río San Pedro - Matagorda - Trocadero, fundamentalmente y en el sector terciario en el casco urbano, donde coinciden también con los puntos de atracción por motivos de comercio y equipamiento. De estos últimos se destacaría el equipamiento docente y el sanitario como áreas origen de desplazamientos más importantes. Las distancias de las viviendas a las áreas de atracción en el casco, inferiores en muchos casos a los 500 / 1.000 m, supone que los desplazamientos se realizan andando y por tanto la importancia de mejorar los itinerarios peatonales. En los desplazamientos por motivo de trabajo se utiliza el transporte colectivo o el vehículo privado.

2. La motorización.

Con los datos obtenidos del Padrón municipal para el impuesto de circulación, la tasa de motorización en Puerto Real para 1.990 resulta ser de 206 vehículos/1.000 habitantes, por lo que da idea del crecimiento espectacular del número de vehículos en esta década. Llegándose a finales del 2005, a una tasa de 359 vehículos/1.000 habitantes. Aclarando que estos números anteriores son referidos a turismos, siendo el padrón del año 2005 de 13.795 vehículos turismos.

Con estos datos y la capacidad de la red viaria nos lleva a conclusiones relacionadas con la necesidad de:

- _Revisar el tema de los aparcamientos en el centro, y los específicos para motos, autobuses y camiones.
- _Priorizar y reservar los itinerarios y áreas peatonales frente a los vehículos, en las calles y zonas de tráfico mixto.
- _Jerarquizar la red viaria en cuanto al tráfico, remodelar zonas de carga y descarga y revisar la situación del transporte colectivo.

3. La infraestructura viaria.

De la red viaria de Puerto Real, podemos señalar las características siguientes:

- _El núcleo principal dispone de una relativa capacidad en su red viaria para garantizar la accesibilidad al mismo en todas las direcciones.

_La accesibilidad al sector del Río San Pedro está suficientemente asegurada desde zonas exteriores y desde el núcleo principal de Puerto Real a través del paso elevado por la autopista y enlace con el polígono Universidad.

_El acceso a los núcleos rurales se realiza hacia la zona del Marquesado, por la carretera de Malasnoches y carretera del Marquesado que discurre por la cañada de los Naranjos y enlaza con Chiclana. Así mismo por la red de vías pecuarias y caminos rurales se completa la conexión entre los distintos sectores del término municipal.

Respecto al viario urbano, a partir de los accesos al núcleo principal, las características principales se resumen en lo siguiente: En sentido longitudinal el viario del Casco ha estado condicionado por las travesías de la antigua N-IV, (calle Real y calle Teresa de Calcuta). La realización de la circunvalación sirvió para canalizar el tráfico de paso en gran parte, por lo que dichas calles adquieren en la actualidad su sentido real en el viario urbano. Dificultad en los viarios transversales lo que provoca cierta discontinuidad en la malla.

4. El aparcamiento.

Los problemas fundamentales se producen en el ámbito del Casco, cuando coinciden vehículos aparcados de residentes y los de horario laboral. En los polígonos la situación es diferente ya que la exigencia de las Ordenanzas urbanísticas respecto a la reserva obligatoria de plazas en las edificaciones y la disposición en las calles de aparcamientos es suficiente para las necesidades de los mismos. En el Casco, fundamentalmente en la zona comprendida entre las calles Ribera del Muelle, Santo Domingo, Real y Concepción es donde se producen los problemas de aparcamientos más frecuentes y por tanto con repercusiones en la circulación por la misma.

5. El transporte urbano e interurbano.

En cuanto a la red de transporte urbano podemos señalar que en la actualidad existen cuatro líneas que funcionan de lunes a viernes los días laborables y dos líneas circulares, una que funciona de lunes a viernes también y la otra que funciona los domingos y festivos.

El transporte colectivo que se realiza en la red interurbana entre los municipios de la Bahía tiene relativa importancia en el conjunto del tráfico diario interior. En la actualidad y en lo que afecta a Puerto Real la línea de autobuses M- 030 Cádiz - Río San Pedro - Campus universitario - Puerto Real - Hospital, es con gran diferencia la más importante con un número de viajeros anual próximo al millón.

1.1.9_4.1 EL ESTUDIO DEL TRÁFICO

La correcta ordenación de la circulación es siempre necesaria para hacer posible una circulación segura, puesto que ha medida que se saturan las calles hay que extremar el cuidado de la ordenación para hacer posible una circulación fluida.

La regulación del uso de las vías públicas para repartir mejor y lo más justamente posible el limitado espacio físico de que se dispone, debe estar sometida a unos principios y normas comprobadas y calibradas a través de la experiencia. En este sentido es preciso regular adecuadamente la señalización al objeto de conseguir un mayor orden y uniformidad en las señales, tanto informativas como de tráfico, tratando de conseguir una coherencia en la señalización no solo en un itinerario determinado, sino también en todo el área urbana y en todos los aspectos de la señalización.

El estudio del tráfico en Puerto Real se trata en distintos capítulos para que puedan implantarse las propuestas, si es el caso, independientemente unas de otras, sin olvidar su profunda relación: Peatonalización, transporte colectivo, señalización, ordenación del tráfico en zonas puntuales, dimensionamiento de viales, aparcamientos, itinerarios ciclistas, etc.

En cuanto a las barreras urbanísticas, entendemos que están relacionadas con el tráfico fundamentalmente en los apartados de itinerarios peatonales, vados, reservas de aparcamiento, etc., por lo que se considera de suma importancia que cualquier actuación que se proponga sea siempre en orden al Decreto 72/1992 de 5 de mayo, por el que se aprueban las Normas Técnicas para la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte. Así como a la Guía Técnica de Accesibilidad 2001 del Ministerio de Fomento. Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo y por último el Plan Especial de Actuación para la accesibilidad en Puerto Real.

La potenciación del transporte colectivo, como opción a las restricciones al tráfico en el casco histórico y su complemento con aparcamientos disuasorios en el entorno, en los alrededores del centro, es la alternativa real al uso del vehículo privado. Esta propuesta deberá integrarse con las resultantes del Plan Intermodal del Transporte en la Bahía de Cádiz y las que resulten de su gestión por el Consorcio.

También se completaría con el establecimiento de la Red ciclista, que se pretende como objetivo del Plan para Puerto Real, estaría formado por el conjunto de los itinerarios ciclistas y existentes a los que se añadirán las propuestas y las que incorporen en el futuro en las nuevas áreas de suelo urbanizable.

Por último se trataría para lograr los objetivos propuestos, que la ordenación de los tráficos, la regulación en el tiempo, las medidas de peatonalización y semi-peatonalización, modificaciones urbanísticas, etc., se produzcan de la forma más racional posible, para que obtengamos los máximos rendimientos y las distribuciones más justas y posibles de los viales de que se dispone. Para ello se recogen a continuación los criterios generales para las propuestas:

1. Evitar que se pueda circular en bucles dentro de la ciudad.
2. Dificultar la entrada al casco histórico de la ciudad, facilitando el acceso a los aparcamientos disuasorios.
3. Potenciar más la utilización de la circunvalación de la ciudad.
4. Mejorar la señalización informativa - orientativa.
5. Para la mejora del tráfico y solución a las situaciones conflictivas, los criterios son:

- _Disminuir el número de maniobras posibles en un punto.
- _Las vías unidireccionales nos dan fluidez y un considerable aumento de las plazas de aparcamiento.
- _Establecer áreas y calles peatonales o semi-peatonales (circulación peatonal y vehicular en calzadas a un mismo nivel), considerando las que ya tienen un uso de coexistencia difícil.
- _Supresión de giros a la izquierda, que provocan retenciones, en las calles de doble dirección.
- _Dificultar físicamente el aparcamiento en doble fila, que distorsionan los tráficos e impiden la fluidez.
- _Implantación de glorietas, allá donde se pueda, dado que se ha demostrado que agilizan los tráficos.
- _Se tratará de evitar las situaciones drásticas, intentando disuadir mediante modificaciones físicas y simultáneamente dar alternativas.
- _Las medidas que se adopten deberán ser de cumplimiento razonable, pues de lo contrario se vulneran continuamente.

1.1.9_5 el medio urbano

La ciudad es un proceso, no un producto, y el tiempo es tan importante como la simple y estática visión temporal de un proyecto urbano, no es de ser sino de devenir, antes y después. El funcionalismo como paradigma dominante del siglo XX nos privó de la continuidad de la planificación de la ciudad en evolución, como organismo biológico (ecosistema), anticipado por Patrick Geddes, 100 años antes.

La consecución de equilibrio y continuidad entre la ciudad existente y las nuevas actuaciones, en los desarrollos residenciales sobre todo, no siempre ha sido fácil. La discontinuidad de los nuevos asentamientos ha sido debida a la concepción autónoma de los sistemas infraestructurales, al desarrollo casi instantáneo de las piezas, al tamaño de las mismas y a su monofuncionalidad. La extensión de dimensiones impensables hace décadas, los ensanches decimonónicos dilatados en el tiempo, las alineaciones como único elemento intocable, y las continuas evoluciones de las ordenanzas de usos y edificaciones, nos permiten compararlas y valorar la complejidad de la ciudad tradicional.

La tendencia a simplificar en la operativa urbanística provoca los graves defectos que se aprecian en las periferias. La complejidad urbana como valor emergente, no existe como dato previo en las nuevas extensiones, aunque en algunos casos puede expresarse con un cierto apoyo de los tejidos ya edificados.

Se propone como metodología la que trata de definir una estructura física y operativa que permita diferir la toma de decisiones hasta la escala que garantice su vinculación directa con el resultado físico. La complejidad debe garantizarse en las diversas escalas. Es necesario un soporte complejo para que resulte parcialmente emancipado, favoreciendo los canales débiles frente a los de gran capacidad, la retícula frente a la jerarquía.

Estas reflexiones de Javier Ruiz Sánchez, en el artículo publicado en la revista URBAN y titulado "Proyectar la complejidad urbana", puede servir de introducción a las conclusiones de la situación actual del suelo urbano, como resultado de su análisis y capítulo previo a su ordenación.

1.1.9_5.1 LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SUELO URBANO

El suelo urbano es básicamente la huella de la ciudad, pero su diversidad es un hecho comprobable en los diferentes sectores y zonas, cuyas características específicas o singulares han sido el resultado del proceso continuo para su formación.

El análisis urbanístico debe contribuir a identificar las directrices, en su caso seguidas o no, para el desarrollo de cada pieza, y como resultado obtener el conjunto de elementos que permitan reconocer

los problemas y proponer las soluciones posibles.

En el caso de Puerto Real los criterios adoptados para la desagregación zonal y delimitación de sectores del suelo urbano han sido los ya reconocidos del Plan vigente. Constituyen en gran parte, el resultado del desarrollo de los suelos urbanizables de los planes generales de 1975, 1983 y 1994. Así como de la delimitación de las zonas, según los límites físicos reconocibles en la trama urbana.

Se trata por tanto de sectores, bien acotados, con límites reconocibles y cuya funcionalidad, morfología y problemas, presentan características comunes.

A partir del análisis realizado, en cuanto al espacio público, compuesto por los espacios libres, el sistema viario y los equipamientos y al Espacio edificado, se puede establecer la siguiente relación de sectores en el suelo urbano de Puerto Real:

En el núcleo principal:

- _El casco histórico, más las zonas de extensión.
- _Los polígonos. Sectores resultantes del desarrollo de los suelos urbanizables del planeamiento general hasta la fecha.

El polígono 8-B
Los polígonos I-C y Casines
Los polígonos Esparraguera y III-A Ampliación
Los polígonos V-A, IV-A y II-A

En el eje Cabezuela - río San Pedro - Puerto Real:

El área de la Cabezuela
Astilleros
El polígono I-A
El polígono Trocadero
El campus de la Universidad

Los núcleos rurales:

El Barrio de Jarana - Meadero
Marquesado

El polígono Tres Caminos

Una primera conclusión del análisis realizado de la estructura urbana revela la compleja situación que la ciudad consolidada ya presenta y la práctica imposibilidad de abordar cambios estructurales internos con carácter general.

Sin embargo en este momento la oportunidad de la reforma interior

de las áreas urbanas aparece como una posibilidad, no descartable, y que se presenta con la integración urbana del ferrocarril. El límite físico del núcleo principal hacia el norte que supone la línea del ferrocarril va a ser removido con la reciente propuesta que se ha conveniado. Aunque limitada en la práctica a la superficie cubierta del soterramiento supone la oportunidad de revisar en profundidad las relaciones a ambos lados y de proyectar nuevos elementos de carácter estructural. Asimismo es posible también intervenir en las áreas de oportunidad perimetrales y realizar propuestas que completen la estructura del conjunto en cuanto a los espacios libres y al sistema de comunicaciones.

Para la nueva ciudad es preciso asumir la incertidumbre y el riesgo como valor necesario de la acción urbanística, sin embargo la innovación no consiste en hacer las cosas de modo diferente, sino en plantearse objetivos nuevos, más coherentes ambiental y socialmente. Por otra parte el todavía no superado crecimiento a través de los ensanches permite un último esfuerzo de ordenación del núcleo principal hasta los límites que permite la nueva realidad territorial. A partir de la misma queda la compleja tarea de lograr la integración de las áreas suburbanizadas, a la vez que la ordenación del espacio rural hasta el nuevo núcleo en formación de Jarana - Villanueva.

En los apartados siguientes se recogen las conclusiones y propuestas específicas para cada sector de suelo urbano.

1.1.9_5.2 EL NÚCLEO PRINCIPAL. EL CASCO HISTÓRICO Y LAS EXTENSIONES

Es en el PGOU de 1983 donde se establece la delimitación del Casco y de las zonas de extensión, para su estudio y definición de las propuestas de actuación, determinándose la realización de un Plan Especial de Protección del Casco Antiguo, origen del vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico. Este último, iniciado en 1987 fue aprobado definitivamente por la CPU con fecha de 08/06/1988. Con posterioridad se convalida y completa en el Plan General Municipal de 1994 y en las Modificaciones Puntuales de las Normas urbanísticas en 2001.

De las conclusiones que pueden hacerse desde el análisis urbanístico de la situación previa a la redacción del Plan Especial, se puede destacar que las actuaciones en el núcleo urbano eran entonces escasas o nulas, a favor de una colonización de extrarradios próximos formados por las Zonas de Extensión más las ampliaciones previstas en desarrollo del Plan General en las unidades integradas, que van absorbiendo las primeras demandas de viviendas y equipamientos. El Casco se declara Conjunto Histórico Artístico (RD. 631-84) y tiene como única directriz de protección, oficialmente una delimitación, (Zona de Respeto con tutela de la Comisión Provincial

de Patrimonio) y la ordenanza del PGOU de 1983, sobre edificabilidad que limita las actuaciones a dos plantas.

La aprobación definitiva del citado Plan General de 1983 puso freno a las inconvenientes actuaciones que se estaban llevando a cabo en el Casco como consecuencia de la demolición indiscriminada de edificaciones del parcelario histórico y su sustitución por edificios manifiestamente descontextualizados en otra escala, contexto, tipologías y número de plantas, que se edificaban al amparo de la modernidad y la higiene, escondiendo operaciones de negocios nada inocentes, y mediante el desalojo y el engaño del usuario tradicional del Casco Histórico.

Con la aprobación del Plan Especial de Reforma Interior se dirige la atención sobre la edificación histórica y hacia la población residente. Para ello se pone en valor y revitaliza mediante la creación de espacios libres, de nuevo equipamiento y la renovación (no confundir con sustitución) del caserío, todo ello en consecuencia con el estudio de análisis y puesta al día de los datos ya realizados para el Plan General.

En la revisión del Plan General de 1994 las cuestiones que se analizaron incidieron directamente sobre las actuaciones llevadas a cabo desde la aprobación del Plan Especial. De un informe, de Noviembre de 1994, sobre la situación de la edificación incluida en el Casco Histórico se puede resumir lo siguiente:

_La conservación del patrimonio histórico construido no ha llegado a interesar ni a los agentes de la edificación, ni a los usuarios y auto-constructores, una vez desaparecidos los incentivos económicos, bonificación de las tasas de licencia y ayudas a la rehabilitación.

_Las actuaciones por parte de los particulares en el Casco Histórico se ciñen en su gran mayoría a las parcelas con edificaciones de subzona-1, sustituibles. En caso de abordar edificios de interés de subzona-2 ó catalogados, los menos, mediante la garantía de la demolición total interior y buscando con subterfugios la demolición de la fachada, último recurso para mantener la idiosincrasia del lugar.

_Las actuaciones sobre los edificios catalogados salvo casos puntuales, se han llevado a cabo por la Administración local ó Autonómica a instancia de aquella. Los edificios catalogados están en serio peligro de desaparecer si la administración no interviene con acciones contundentes para obtener la propiedad de los mismos.

_La eliminación de bonificación de licencia en el Casco Histórico y la puesta en marcha de las transferencias de apro-

vechamiento de la Ley del Suelo 8/1990 y del Texto Refundido de 1/1992, recogidas en la Revisión del Plan General supuso un gran freno inicial sobre las actuaciones en el Plan Especial. No obstante estas disposiciones fueron anuladas con posterioridad por la Sentencia del Tribunal Constitucional de 1997, para todo el suelo urbano donde se consideraba que ya existía el derecho al aprovechamiento consolidado. Aun así las actuaciones sobre el mismo no continuaron, en favor de la edificación en los polígonos residenciales.

Las conclusiones del análisis para esta nueva etapa se pueden concretar de forma global en las siguientes cuestiones:

_La apuesta por la recuperación general y puesta en valor del patrimonio heredado.

_La recuperación de las propuestas pendientes del planeamiento vigente.

_Actuaciones sobre los vacíos interiores de manzana, la recuperación de los espacios públicos y el patrimonio construido.

_La definición de los nuevos límites del frente abierto del ferrocarril y la integración de las zonas de extensión y los polígonos periféricos.

Se propone en esencia poner en valor el Caso Histórico a través de la conservación de lo existente partiendo del interés que tiene, en el contexto, el ámbito y escala en que nos situamos. Completar la ciudad histórica con nuevos equipamientos e infraestructuras acordes sin olvidar que las nuevas actuaciones deben ser "nuevas" responder a contextos y necesidades actuales y de calidad, en tanto que con otros tipos de tratamiento, (copia, mimetización...), no pone en valor la ciudad y edificación histórica, sino que la camufla.

Por otra parte y teniendo en cuenta las determinaciones de las normas urbanísticas y la relación de la edificación catalogada, que reconoce las monumentales y de protección arquitectónica, las incluidas en la subzona-2 de interés ambiental y las de la subzona-1, edificación normal y sustituible, podemos ordenar para el conjunto las siguientes conclusiones y propuestas:

MONUMENTALES. Se trata de la Iglesia de la Victoria (sin culto) y antiguo Hospital (vacío); Iglesia de San Sebastián (actual Parroquia); Mercado de Abastos y de la Iglesia de San José (actual Centro cultural). Ello implica que la pérdida de uno equivale al 25% de la edificación monumental. En la actualidad todos se encuentran con actuaciones pendientes de diferente importancia, así mismo una pro-

puesta de actuación para el conjunto sería la conexión entre ellos mediante una red de itinerarios peatonales que a su vez consolide la trama del Casco Histórico.

EDIFICACIÓN DE PROTECCIÓN ARQUITECTÓNICA. Sin entrar a valorarlos por su antigüedad e interés de cada caso, podemos comprobar como los edificios catalogados se sitúan en la trama histórica de forma homogénea, aunque existen zonas y calles con una concentración más acusada. En la actualidad los edificios que se encuentran en mal estado y no han entrado en carga desde la aprobación del Plan Especial en 1989, están en situación crítica de desaparecer, por lo que la propuesta es de iniciar a todos un expediente de expropiación o venta forzosa y concertar su rehabilitación.

SUBZONA-2. Los inmuebles incluidos en esta categoría son aquellos que forman parte del parcelario original y la edificación conserva elementos singulares de interés ó responde a tipologías tradicionales. La normativa vigente y que se propone convalidar trata de su integración en el conjunto, con mantenimiento de tipologías y al menos de las fachadas para su posterior incorporación a la obra nueva, para tratar de dar autenticidad al contexto urbano y mantenimiento medioambiental. En cualquier caso se permite la adecuación y adaptación de las edificaciones a los usos e la idiosincrasia urbana actual, con reubicación de nuevos programas, siempre que sean adecuados.

SUBZONA-1, Estos edificios no siendo objeto de protección, por tanto sin interés y sustituibles, forman en muchos casos el acompañamiento, el mortero de unión que aglutina y da forma urbana a los anteriores, conformando la idiosincrasia de la Villa de Puerto Real. La normativa

En resumen para el conjunto a partir de la inicial puesta en valor del Casco Histórico con la recuperación aislada de los edificios y actuaciones puntuales, el interés debería centrarse ahora en la relación del conjunto con el resto de ciudad. Para ello se deberán completar las previsiones del planeamiento anterior, en especial las actuaciones en el frente litoral y en el interior, donde la estrategia se basaría en significar las tensiones entre edificios singulares y piezas a destacar en la trama, los monumentos, los espacios libres de uso públicos y las principales actuaciones singulares, uniéndolas mediante itinerarios sobre las calles densas en edificaciones de interés.

Los itinerarios básicamente están trazados en la trama urbana y son utilizados por el usuario, solo hay que evidenciarlos y ponerlos en valor. Su trazado se realiza a lo largo de los ejes transversales y longitudinales, cruzando y uniendo lugares estratégicos en el interior del Casco, así como conectando este con los Polígonos periféricos

en régimen de continuidad. Estos se apoyan en la unión de los espacios públicos formados por las plazas de la Iglesia, de Jesús, de los Descalzos, jardines del Porvenir, y la recuperación de San Telmo. Su conexión se realizaría mediante actuaciones de urbanización a través de las calles que mayor densidad de patrimonio de interés y del conjunto con las Zonas de extensión y polígonos periféricos, en especial con la oportunidad de la actuación de integración urbana del ferrocarril. Las características de uniformidad de pavimentos, plano único de aceras y calzadas, iluminación y mobiliario urbano, deben establecerse con criterios previos para las nuevas actuaciones.

Respecto a las actuaciones sobre edificaciones seguir protegiendo el parcelario y las tipologías tradicionales, a través de la Normativa, con la recuperación de las tipologías tradicionales, y eliminar la inclusión de tipologías inadecuadas, favoreciendo la implantación de la vivienda multifamiliar en parcela común con un solo acceso y aparcamiento incorporado en caso de permitirlo su superficie. Eliminar las tipologías de implantación de viviendas unifamiliares en régimen de división horizontal sobre una sola parcela, a menos que sea con un solo acceso. La modificación de las condiciones estéticas y de usos de la normativa se ha sugerido reiteradamente por la asociación de comerciantes, por lo que se debería volver a considerar.

En las zonas de extensión donde se incorporan las antiguas unidades integradas del Plan General de 1982, las actuaciones de urbanización, con la reordenación del viario, aparcamientos y nueva jardinería, deben ser las prioritarias para completar la continuidad de la trama del Casco Histórico.

1.1.9_5.3 EL EJE CABEZUELA - RÍO SAN PEDRO - PUERTO REAL

Formando parte del corredor Puerto Real - Cádiz, con una posición central en la Bahía y en el eje Cabezuela - Río San Pedro - Puerto Real, se ha ido conformando a lo largo de los últimos treinta años el espacio industrial más dinámico de la aglomeración.

Por otra parte y dado su proximidad a los sistemas de comunicaciones y transportes: portuario, carreteras y ferrocarril, así como a la existencia de suelo público, se han ido generando toda clase de expectativas sobre el uso de este espacio. A todo esto se une la existencia del inacabado Campus de la Universidad de Cádiz y el núcleo residencial del polígono I-A, herencia del Actur río San Pedro, donde ya viven más de 5.500 personas, en un entorno natural excepcional y permanentemente amenazado.

En el análisis urbanístico realizado la identificación de sectores ha constituido un primer resultado y donde una referencia obligada ha

sido el estudio de la génesis de cada pieza y la clasificación del suelo según el planeamiento anterior. El tratamiento ha sido conjunto en cuanto a la recogida de los datos principales, de las conclusiones del diagnóstico y avance de propuestas, que se realizan de forma resumida, siendo la relación de sectores la siguiente:

- _Área de la Cabezuela.
- _Astilleros.
- _Polígono I-A zona industrial.
- _Polígono I-A zona residencial.
- _Polígono Trocadero. (polígonos 9 y 10 RSP)
- _Polígono Universidad

Como conclusión recogeremos en primer lugar las determinaciones generales del planeamiento territorial para el eje Cabezuela - Río San Pedro - Puerto Real, que considera como uno de los focos principales de la aglomeración. Destacando para el sector las referidas a las instalaciones universitarias, a las que se añadirán un parque metropolitano ligado al espacio natural de la Algaida-Toruños, con la ampliación de los centros universitarios y de las instalaciones deportivas.

La posición geográfica favorece su accesibilidad que se verá reforzada en el sistema de transportes previsto. El sector se conectará con el ferrocarril en el intercambiador de Aletas. Además estará servido por el corredor viario de transporte público interurbano y servicio marítimo. Respecto a los suelos industriales, se trataría de completar las principales bolsas de suelo vacante en la Cabezuela y su relación con el área de las Aletas.

En los diferentes sectores las conclusiones y criterios de actuación pueden ser las siguientes:

Área de la Cabezuela.

Deberá asegurarse la plena operatividad de la zona portuaria, completando las obras en los muelles, servicios, utillaje y sobre todo la infraestructura pendiente y el ramal del ferrocarril. La calificación de la zona como sistema general y la aplicación en la misma de las normas del Plan Especial de Ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz, se recogerán de nuevo en las determinaciones del Plan General. No obstante debe hacerse una llamada de atención en cuanto a las normas de usos y actividades ya que la excesiva "flexibilidad" puede dar lugar en las concesiones a particulares de presencias no deseadas y claramente incompatibles con los futuros desarrollos en el resto del área de la Cabezuela.

La integración del proyecto del tercer acceso a Cádiz, obligará a modificar la ordenación prevista en el Plan Especial para los suelos no ocupados y de los accesos sobre todo. La oportunidad que se presenta de intervención, deberá procurar además de la integración

efectiva en el conjunto del área, la falta de equipamientos y zonas libres, ajustadas a las necesidades de la población de la zona.

Astilleros. Unidad UE 71. Polígono I-A. Zona industrial.

Para estos tres sectores las propuestas concretas tienen su justificación en la integración del proyecto del tercer acceso a Cádiz, así como del ramal del ferrocarril a la Cabezuela. Se repite también en este sector la oportunidad de resolver los problemas actuales de los accesos, la falta de equipamientos y zonas libres.

El polígono I-A RSP. Zona residencial

Completar la dotación de los equipamientos, la reforma de los accesos y de todo lo relacionado con las infraestructuras del transporte, es la propuesta a realizar de los asuntos pendientes en este sector.

El polígono Trocadero.

En la fase de redacción del Avance y con posterioridad del documento de aprobación inicial se produjo la coincidencia con los proyectos de reordenación del suelo vacante del polígono 10, procedente de la segregación de la manzana de DELPHI, de la ampliación de AIRBUS con una reforma que afectaría al viario principal, a la manzana "E" de equipamientos y a la zona verde; así como con la reordenación de las instalaciones en la parcela ocupada hasta entonces por Transportes Carrillo.

La propuesta inicial de reordenación de todo el sector a través de un Plan Especial de Reforma Interior, se concretó con posterioridad en la delimitación de Unidades de Ejecución y que se desarrollarían a través de Estudios de Detalle y de forma independiente, a realizar a partir de la aprobación del Plan General.

Sin embargo los últimos acontecimientos: Desenlace final de la crisis de la empresa DELPHI, paralización de los proyectos de ampliación de AIRBUS y el proyecto de AURANTIA en la parcela de Transportes Carrillo, permiten establecer una nueva ordenación para la zona eliminando las unidades de ejecución que resultan innecesarias.

Como conclusiones de toda la información y para el planeamiento de desarrollo se pueden establecer las siguientes condiciones:

- La nueva ordenación tendrá en cuenta la situación de los accesos, deslinde del DPMT y el trazado del ramal del ferrocarril a la Cabezuela y de la CA - 611.
- Se procurará un tratamiento adecuado como espacios libre en todo el frente al caño del Trocadero y Parque Natural, así como del caño de Cortadura., ajustándose la delimitación de la zona verde teniendo en cuenta las propuestas para el frente marítimo para la denominada Puerta verde.
- Se deberá establecer la reserva de suelo para equipa-

mientos, mínimo 4% de la superficie ordenada, recuperando también en su caso la propuesta del plan vigente para la manzana "E" .

- Incluir la dotación de un punto limpio para la recogida de residuos sólidos, según la legislación ambiental vigente.
- La reserva de aparcamientos en el interior de cada parcela a razón de 1 plaza /100 m2 construidos y otros comunes para vehículos pesados y de visitantes, enlazados con los accesos principales y próximos las parcelas de equipamientos.
- Tratamiento general de la urbanización del polígono con la renovación en su caso de pavimentos e infraestructuras y la definitiva constitución de la Entidad de conservación.

El Campus de la Universidad de Cádiz

Para la ampliación de las instalaciones universitarias en el Campus, ya se dispone de la aprobación definitiva, por resolución de 17 de enero de 2007 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio, (BOJA de 13.02.2007), del Plan Especial Polígono Universidad de Cádiz en Puerto Real, ya ajustado a los criterios del estudio ambiental y plenamente justificado, donde ya se concreta la propuesta. Asimismo se encuentran en ejecución las obras de edificación de la Escuela de Ingeniería.

Por tanto recordando los objetivos previstos con anterioridad: La necesidad de integración con el núcleo urbano principal, polígono Trocadero y con la estación de Aletas es la propuesta a realizar, que se trataba como Proyecto de la ciudad en el Avance y que ahora se confirman, la ordenación pormenorizada es la establecida en el citado Plan Especial.

El actual Campus que con la ampliación conforman un Sistema General de Equipamientos, necesita la reordenación de la urbanización interna, ya pendiente del Programa de Actuación del Plan General vigente, se deberá incluir en las actuaciones urbanizadoras que ahora se recogen como propuestas.

1.1.9_5.4 LOS POLÍGONOS

Los polígonos son los sectores del suelo urbano, según el planeamiento anterior y que son el resultado de las diferentes actuaciones urbanísticas desarrolladas sobre el suelo urbanizable en las dos últimas décadas.

Las características resumidas en cuadros y porcentajes, teniendo en cuenta los usos globales, residenciales o industriales, se han recogido en el apartado correspondiente de la información y diagnóstico. Del análisis realizado en cada sector, de uso global residencial, se pueden recoger las siguientes conclusiones de los temas pendientes:

- _Polígono 8-B: Integración zona perimetral y de las instalaciones deportivas
- _Polígono I-C: Completar la urbanización y dotaciones
- _Polígono II-C. Casines: Dotaciones pendientes
- _Polígono III-A Esparraguera: Reordenar la manzana equipamiento y el perímetro.
- _Polígono III-A Ampliación: Integrar la 7ª fase, completando la urbanización según el PERI aprobado
- _Polígono V-A: Completar la urbanización
- _Polígono IV-A: Completar la urbanización y dotaciones pendientes
- _Polígono II-A: Dotaciones pendientes
- _Polígono I-A Río San Pedro: Reforma de los accesos y dotación de equipamientos

A este grupo de sectores en suelo urbano se puede añadir la Unidad Villanueva - Aldea Real, para uso global turístico y que ha completado recientemente la urbanización y el expediente de reparcepción.

En su conjunto de los sectores de suelo urbano pueden establecerse algunas conclusiones que pueden servir como criterios para las propuestas:

- _Completar los equipamientos comunitarios.
- _Obras de reurbanización.
- _Jardinería.
- _Mobiliario urbano.
- _Puntos limpios para la recogida selectiva de residuos urbanos.
- _Completar las ordenanzas de edificación y usos pormenorizados. Regular las reformas posteriores.
- _Entidades de conservación.

1.1.9_5.5 LOS NÚCLEOS RURALES

De los núcleos rurales existentes, recogidos en el planeamiento anterior como suelo urbano, los de la Ceferina y Ntra. Sra. del Consuelo se encuentran ya integrados en la ordenación del polígono II-A, con independencia de que se reajusten las alineaciones y en las normas urbanísticas las condiciones de uso y edificación. Por tanto se ha considerado al Barrio de Jarana junto con el Meadero, como los más importantes a tratar en este apartado, ya que el núcleo del Marquesado constituye un núcleo independiente que se tratará en otro apartado.

Además la nueva situación de la zona, desde la aprobación de la actuación turística en Villanueva, obliga a su reordenación, remitiéndonos a lo ya recogido en el Avance sobre la Zerpla 5. A todo

esto se une las obras de duplicación de la antigua CN-IV y su conversión en autovía, la A-4, lo que ha supuesto la reserva del tramo entre el enlace del puente de Melchor y la estación de servicio, de la antigua N-IV como vía de servicio para toda la zona, con otro enlace en Malasnoches. Para esta zona es preciso insistir el interés del entorno del Zurraque, ya recogido en el planeamiento anterior como zona de especial protección y con la propuesta de parque metropolitano establecida en la ordenación territorial y que constituye una separación clara de esta zona con el Marquesado.

Según ya se recogía en el Avance los núcleos rurales del Barrio de Jarana y Meadero se integrarían en las propuestas de ordenación para la Zerpla 5, lo que va a constituir una de las apuestas importantes del nuevo Plan General.

La nueva ordenación de los accesos, a partir de la antigua N-IV como vía de servicio desde la construcción de la autovía A-4 supone también la oportunidad de intervención en todo el frente y la integración en la estructura urbana del municipio. Respecto a esto último se deberá conciliar la edificación y usos existentes con su pertenencia a un futuro núcleo de población de la Bahía de Cádiz y a la fachada del área turística y de servicios de Puerto Real. A medio plazo la necesidad de una nueva estación depuradora de aguas residuales, con tratamiento terciario para la reutilización de los efluentes para riego, constituye una de las demandas comunes a resolver.

Considerándolos de forma independiente se expone a continuación las conclusiones del análisis y criterios de actuación para la solución de los problemas detectados.

Barrio de Jarana:

- Reajustar el perímetro del suelo urbano consolidado a la nueva situación, completando la urbanización de la trama interior y su conexión con el viario de la actuación urbanística de Villanueva - Aldea Real, así como los nuevos sectores de suelo urbanizable ahora propuestos.
- Urbanizar adecuadamente el entorno de la antigua carretera N-IV, integrada en la trama urbana y resolviendo el impacto negativo dada su condición de carretera nacional. Para ello y limitando los accesos, se podrá ordenar con los nuevos Acerados y Aparcamientos, arbolado-pantalla, carril de servicio, iluminación, etc.

Meadero - Rosal:

- Posibilitar el crecimiento vegetativo del núcleo, incluyendo la ordenación de la parcelación que se ha ido consolidando a las márgenes de las vías pecuarias, y que cumplan con las

pongan de acceso independiente a las vías pecuarias.

- Facilitar la vertebración interior del caserío y parcelas mediante la apertura de un viario de relación. Completando la urbanización y su conexión con los nuevos sectores de suelo urbano no consolidado y de suelo urbanizable.

- Mantener la calificación como sistema general de equipamiento deportivo de las instalaciones del Rosal, antigua "Peña Cadista", con la ordenación propuesta y que complete las infraestructuras y pavimentación adecuada en los accesos desde el camino de Malasnoches. En este último tema se plantea la posibilidad de segregación de las parcelas de las instalaciones deportivas, de la residencia de jugadores con el uso terciario de hospedaje y de la superficie de pinares que se incluye en el sistema general de espacios libres.

1.1.9_5.6 EL NÚCLEO RURAL DE ARQUILLOS - MARQUESADO

A partir de su reconocimiento en el Plan General de 1982 del núcleo rural, limitado a las edificaciones situadas en las márgenes de la carretera provincial y que ocupan en gran parte la vía pecuaria, el asentamiento Diseminado Nº 25 Marquesado-Arquillos fue delimitado y descrito durante los trabajos de redacción del PGM de 1994. Con posterioridad se redacta el "Plan Especial de Protección del Medio Rural en el asentamiento diseminado Marquesado-Arquillos", que en su documento conocido incluye las propuestas que se desarrollaron con posterioridad en el Avance.

De las características del área del Marquesado, puede decirse que conviven conjuntamente el valor tradicional caracterizado por un entorno rural, productivo y ambiental, con otros valores urbanísticos derivados de su estratégica posición ante la demanda de viviendas urbanas por la población de la Bahía, acrecentada por la cercanía del campo de golf de Villanueva y el desarrollo irregular y extensivo que se produce en el término municipal de Chiclana. En la actualidad se aprecia, sobre todo en la zona Este, numerosas viviendas con carácter rururbano, es decir, viviendas unifamiliares típicas de zona urbana situadas en un ámbito rural.

El objetivo de la propuesta del Avance consistía en establecer una convivencia entre el entorno rural y productivo tradicional y la demanda actual de vivienda urbana. Asimismo se contempla la reserva y especial protección con la delimitación del parque metropolitano previsto en el planeamiento territorial. Para ello se crean dos pasillos verdes, uno al oeste acompañando a la cañada, y otro de protección del arroyo principal, para evitar los problemas de desbordamiento que existen en determinados puntos. Ambos pasillos se unen en el eje rodado principal del Marquesado y acompañan al mismo hasta unirse con el sistema general antes citado. Asimismo se crea una nueva banda verde norte-sur que conecta con la

de protección del arroyo por la que discurrirá un nuevo viario.

Se propone una adecuación viaria consistente en la urbanización de los caminos existentes con dos carriles de rodadura, aparcamiento y encintado de acera. Se creará una vía circular de mayor nivel que los carriles antes citados discurriendo por la nueva banda verde norte-sur, por los carriles que comprenden el límite del término municipal y conectando con la cañada al oeste. En la banda con mayor densidad de viviendas al este de la carretera principal se abrirá una nueva vía conectando con la circular y del mismo carácter que ésta.

El nuevo suelo residencial se delimitaba intentando recoger las zonas donde más ha proliferado la vivienda de tipo rururbano en los últimos años. Son unas bandas de suelo que intentan coser la carretera principal disponiéndose a ambos lados de la misma e integrándose con la actual dotación de suelo urbano existente, fijándose la parcela mínima edificable en torno a los 1.100 m². Vinculados a las dos grandes bandas de viviendas propuestas y anexas al eje de circulación principal, se reservan dos parcelas para equipamientos con una superficie en torno a la aranzada cada una. Estarán destinados a aulas-talleres y a centro social del núcleo. Asimismo como remate final de la banda verde al este de la carretera principal se reservará una superficie aproximada a las dos aranzadas para zona deportiva.

Para asegurar la convivencia entre el entorno rural y el residencial se tomarán medidas como la fijación de parcela mínima edificable disuasoria de la edificación en los suelos intersticiales entre las áreas colmatadas. Preservar el uso agrícola (no necesariamente la clasificación) es posible estableciendo condiciones estrictas para edificar; parcela mínima de una hectárea, volumen edificable reducido, cerramientos translúcidos... Esponjar la aglomeración residencial es fundamental para garantizar la pervivencia de los valores rurales demandados por la población arraigada y la advenida.

En cuanto a la red hidrológica se realizarán encauzamientos de los arroyos en los puntos donde sea necesario. En concreto se calificará como especialmente protegido el cauce y zona de protección del Arroyo de la Higuera en el tramo que discurre por el suelo ya ocupado por parcelaciones y edificaciones. El acuífero se verá regenerado debido a la dotación de infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento, eliminando las fosas sépticas y las filtraciones que generaban, así como el abastecimiento mediante pozos y tomas directas de la red general.

Las sugerencias presentadas en la exposición pública se resumen en tratar de la ampliación de la clasificación de suelo urbano y el resto de suelo urbanizable a toda la superficie del ámbito de estudio y calificada en el planeamiento anterior como asentamiento diseminado en suelo no urbanizable. Esto obliga a replantear la propuesta inicial del Avance.

1.1.9_5.7 EL ENTORNO DEL POLÍGONO TRES CAMINOS Y EL CARENERO

En este apartado se trata de la zona del término municipal, separada por el caño de Sancti Petri y puente Zuazo de San Fernando, y cuyo entorno es el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

De dicha zona destaca el Polígono Industrial de Tres Caminos que tiene su origen, año 1975, cuando se aprueba un Plan Especial, tramitado con arreglo a la Ley del Suelo de 1956 y que tras las obras de urbanización se recoge en el Plan General de Puerto Real de 1983 como suelo urbano. Por tanto dicho polígono resultó excluido del ámbito del Parque Natural.

La zona denominada como el Carenero es un enclave histórico que en diversas épocas ha servido de salvaguarda al acceso a la Isla, carenero de naves y por último como baluarte en la defensa de Cádiz, durante la guerra de la Independencia.

Con la tramitación de la segunda revisión del Plan General, de 1994, se recogió una propuesta de ordenación del perímetro del polígono, con nuevos espacios libres y la dotación de los equipamientos comunitarios, así como la reforma de todas las infraestructuras y el nuevo acceso desde la autovía.

La delimitación del DPMT y el informe desfavorable de la Demarcación de Costas dejó pendiente la ordenación propuesta, limitándose, hasta la fecha, las actuaciones a ciertas reformas y mejoras en la urbanización e infraestructuras, excepto la depuración de vertidos, que sigue siendo el principal problema a resolver.

La propuesta desde San Fernando, en su documento de Plan General y en escrito de sugerencia al Avance, de prolongar el vial principal del polígono para un acceso directo a la Carraca, desde el enlace de la autovía, se encuentra en estudio por la Consejería de Medio Ambiente, Parque Natural y Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Aunque hasta la fecha se ha descartado al no estar recogido en el POTBC.

Asimismo en el período de exposición pública del Avance se ha sugerido por la Asociación de propietarios un nuevo acceso aprovechando la reforma del enlace de Tres Caminos, de la A-4 y la N-3340, así como la ampliación de la ordenanza de usos a las restantes manzanas del polígono.

El Carenero Real es una de las construcciones más antiguas de las que se conservan en las inmediaciones de San Fernando, fuera de su zona urbana, situada en el término municipal de Puerto Real en la otra orilla del Caño de Sancti-Petri y que tuvo su origen en el pequeño astillero y reparación de naves, situado junto al Puente

Zuazo. Todo el conjunto de edificaciones forma parte de un Sitio histórico junto con los baluartes de defensa que lo franquean, declarado por la Consejería de Cultura.

La clasificación en el Plan General es de suelo no urbanizable de especial protección, dado su interés paisajístico e histórico, encontrándose afectado también en parte por la zona verde de protección de las carreteras.

La delimitación del conjunto se encuentra perfectamente definida por los límites del caño de Sancti-Petri y su flujo de mareas en la zona del Carenero, siendo difusa y agresiva en la zona de tierra firme formada la mayoría por rellenos, de los años 60 del pasado siglo, desde la venta del Inesperado hasta los baluartes que quedan delimitados por el flujo de las mareas constante que mantiene limpio los límites con el Parque de la Bahía.

Como resumen para el entorno de Tres Caminos y del Carenero, ya en el Avance se vuelve a plantear las propuestas del Plan anterior y no realizadas, lo que en definitiva constituyen las conclusiones del análisis de esta zona:

_Reordenación del perímetro de Tres Caminos, con nuevo frente de espacio libre al Parque Natural

_Sustitución de todo el sistema de alcantarillado, con separación de pluviales y de la depuración de vertidos

_Reformas y mejoras del resto de las infraestructuras y de la urbanización.

_Ampliación de las ordenanzas de uso para incluir los del tipo terciario en determinadas condiciones a las parcelas vacantes.

_Convenio de gestión con la asociación de propietarios para el mantenimiento y conservación del polígono.

_Proyecto de actuación integral para el Carenero y entorno del Puente Zuazo en desarrollo del convenio con el Ayuntamiento de San Fernando y la colaboración de las Consejería de Medio Ambiente y de Cultura.

SISTEMAS GENERALES	DENOMINACIÓN / SITUACIÓN	MOTIVO	
SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES	Enlaces: Cementerio, carretera a Medina, Tres Caminos y en la autovía Jerez-Los Barrios, (por el Pedroso)	Situación actual distinta a la recogida en el Plan General Municipal	
	Carreteras	-Nuevos trazados: Duplicación de calzada de la CN-IV en el tramo Hospital-Tres Caminos -Duplicación N-443 y Tercer acceso a Cádiz. -Red viaria de la aglomeración Bahía de Cádiz	Nueva situación según proyectos pendientes de ejecutar Determinaciones del P.O.T.B.C.
	Ferrocarril	-Integración urbana del ferrocarril -Ramal a la Cabezueta	Nueva situación según el Estudio informativo y los proyectos del Ministerio de Fomento. Trazados diferentes, apeaderos e integración urbana del soterramiento.
	Marítimo	-Actuaciones en el muelle de Puerto Real. Embarcadero e instalaciones náuticas -Cabezueta.	Nueva situación según el Plan Especial de ordenación del espacio portuario. Recuperación ambiental del Río San Pedro
SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	Actuaciones en la red de Espacios Libres, proyecto de los Toruños - Río San Pedro	Alternativas a las propuestas del Plan General y nueva situación según los proyectos y estudios en redacción. Propuestas del P.O.T.B.C	
	Parque de las Cañadas – Zurraque		
	Parque urbano de Entrevías		
	Reformas del Paseo marítimo, conexión Cartabón-los Lápicos		
SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS	Estación Aletas y equipamientos. Ampliación del Cementerio	Nueva situación teniendo en cuenta la estación y apeadero del ferrocarril y los accesos al polígono de Las Aletas	
	Ampliación del polígono Universidad de Cádiz y las reformas del actual Campus	Situación actual diferente a la recogida en el Plan General y adaptación simultánea del Plan Especial de la ampliación. Relación con el Parque Natural.	
	Ampliación Teatro Principal; Museo Local en la Iglesia de San José; Juzgados; Balneario y club náutico; Mercado de abastos; Campo de fútbol	Posibles alternativas a las propuestas del Plan General. Nueva situación según los proyectos y estudios aprobados	
SISTEMA GENERAL DE INSTALACIONES Y SERVICIOS	Energía: Instalaciones de Electricidad, redes de A.T., y de Gas canalizado. Energía eólica Agua potable y Saneamiento, estaciones de depuración.	Afecciones. Corredores de servidumbres Alternativas a las propuestas del Plan General y al POTBC	
	Telecomunicaciones.	Nueva situación según Plan Especial	
	Residuos sólidos: Escombreras y Chatarreras. Complejo ambiental	Alternativas a las propuestas del Plan General	

tabla 5. los sistemas generales

USOS GLOBALES	DENOMINACIÓN / SITUACIÓN	MOTIVO
Sectores del <u>Suelo urbano</u> .	Unidades de Ejecución pendientes: Plaza San Telmo, Albergues, Campo de fútbol, Manzana "E" del Trocadero.	Delimitación y características diferentes. Modificación de características.
	Nuevas alineaciones: Polígono-IA Zona industrial, Ceferina y Campo de los Tiros,....	Recoger nuevas situaciones y propuestas alternativas
	Catálogo de edificios de Protección arquitectónica y calificación de la Edificación tradicional	Completar fichas y relación de edificios modificando en su caso la existente
	Subzona 2 en Casco Histórico. Edificaciones "fuera de ordenación".	Completar normativa o modificar la existente. Revisión casos singulares
	Usos terciarios en polígonos industriales. Condiciones de los locales para usos terciarios.	Completar normativa y adecuación de las nuevas situaciones
	Estaciones de servicio. Reserva plazas de aparcamiento	Completar normativa
	Antenas de telefonía y parabólicas. Instalaciones para aire acondicionado, energía fotovoltaica.	Completar normativa según nuevas situaciones
	Residuos sólidos urbanos	Completar normativa según la ordenanza municipal vigente
<u>Suelo No urbanizable.</u>	Regulación de los asentamientos diseminados	Completar normativa según nuevos datos y situaciones. Relación con la normativa ambiental. Integración áreas suburbanizadas según el P.O.T.B.C.
	Nuevas parcelaciones ilegales	
	Suelos de interés agrícola y a reforestar.	
<u>Suelo urbanizable.</u>	Protección de los recursos ambientales y del paisaje	
	Polígono de Las Aletas	Actuación directa de la COPT
	Polígono I-A, carretera a Medina	Convenio y Plan de sectorización suspendidos por acuerdo de la COPT
	Reservas de nuevo suelo urbanizable	Aplicación del Art. 1.3.1 de las Normas Urbanísticas, sobre Patrimonio municipal de suelo. (Anulado con posterioridad)
	-Nuevas propuestas de suelo urbanizable para uso turístico-residencial y campo de golf.	A partir de la definición de las Áreas de Especial Reserva para la localización de Actividades, (Zerpla 5), de los criterios y objetivos del P.O.T.B.C.

tabla 6. los usos globales

1.1.9_6 análisis-conclusiones del planeamiento urbanístico y territorial

1.1.9_6.1 EL PLAN GENERAL MUNICIPAL

La evidente y primera conclusión, del análisis del Plan General Municipal y de su desarrollo, cuando ya se han cumplido los plazos previstos del Programa de Actuación en el segundo cuatrienio, es que se encuentra prácticamente agotado en cuanto a la disponibilidad de suelo para uso residencial y que se ha aprobado un planeamiento de superior jerarquía, el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, que obliga a su adaptación. Por tanto que se cumplen todas las circunstancias para la revisión obligatoria del mismo. Además dicha obligación coincide también con la necesidad de su adaptación a la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, como muy tarde, en los plazos establecidos en las disposiciones transitorias de la misma.

Por otra parte la consideración previa de que el actual documento ha sido válido en cuanto al modelo territorial y acertado en las cuestiones básicas de la ordenación, estimamos que puede plantearse ahora como punto de partida para su revisión, teniendo en cuenta las cautelas necesarias para innovarlo en lo que ahora no está resuelto o que precise su modificación, así como para dar respuesta a las nuevas demandas.

Como puede recordarse con la tramitación y aprobación de las Modificaciones puntuales de las Normas urbanísticas, agosto 2001 y diciembre de 2002, se procedió con la simple actualización de las mismas a la solución de determinadas cuestiones planteadas. Así mismo de los temas pendientes de mayor calado, como el tratamiento de los suelos para actividades turísticas y de segunda residencia, se resolvieron en gran parte en el documento de desarrollo de la Zerpla 5, tramitado como avance de planeamiento para esa zona, en mayo de 2001, y en la posterior modificación puntual del suelo urbanizable para Villanueva, que sustituía a las actuaciones iniciales de Zarza y Laguna Seca.

Así mismo la definitiva concreción de determinados sistemas generales, como los tramos de la red de carreteras del Estado o de la red ferroviaria, así como de la red de espacios libres, van a permitirnos trabajar ya con elementos definidos en el territorio de gran importancia para la nueva ordenación. De la misma forma podemos contar sobre los distintos planeamientos especiales o los de desarrollo ahora en tramitación, que pueden confirmarse como válidos y que cumplen las determinaciones de la estructura general en lo que pudiera afectarles.

Por tanto debe entenderse como conclusión general en la estrategia para la revisión que se parte de un documento que en su mayor parte ha sido válido y con determinaciones a largo plazo que por ahora no se estima necesaria o justificada la revisión completa de su contenido. Respecto a esto último no se considera, con carácter

general para cualquier ciudad, que constituya una buena práctica municipal, ya que en bastantes casos los cambios radicales de modelo y estrategias han tenido resultados más bien decepcionantes que satisfactorios. En todo caso como ya se ha manifestado si resulta necesaria la adaptación a la LOUA y a las determinaciones del planeamiento territorial, lo que de hecho supondrá importantes innovaciones, además de la atención a los nuevos problemas y demandas planteadas.

Por último la relación de temas pendientes que pueden considerarse del vigente Plan General Municipal, para incluir en la revisión completa del documento y que en parte ya se recogía en el informe previo y en el Avance, se puede establecer, agrupados según las determinaciones de mayor contenido estructural y que definen el modelo territorial: los sistemas generales y los usos globales, en los cuadros - resumen siguientes:

(ver tabla 5) _los sistemas generales. (en página anterior)
(ver tabla 6) _los usos globales

Respecto al cumplimiento del Programa de Actuación del Plan General Municipal, en el resumen de las conclusiones puede destacarse que las actuaciones asignadas a otras administraciones o en las que participan de forma importante en su gestión son las que se encuentran pendientes o más retrasadas. De las asignadas al Municipio no se han ejecutado las siguientes: de las unidades de ejecución, las correspondientes al campo de fútbol, UE.1.7.; la plaza de San Telmo, UE. 1.2.; y los albergues municipales, UE.1.3. Tampoco se han ejecutado de las infraestructuras básicas en suelo urbano, las referidas a la red viaria: aperturas y conexiones de calles. Por último del desarrollo del suelo urbanizable no se realizó la relativa al polígono Las Aletas.

Recientemente se ha producido la aprobación definitiva del Plan de Sectorización del polígono I-A carretera a Medina, (BOJA de fecha 23.04.2009), y que se encontraba pendiente, tras su aprobación inicial en 2004 y del convenio firmado con los propietarios.

Como resumen de las conclusiones se puede recordar que ya en la Introducción previa a la Memoria de información se recogía la relación de temas y objetivos que han justificado la revisión del Plan General Municipal y su adaptación obligada a la Ley 7/2002. Todo esto se puede completar con el análisis del planeamiento de desarrollo, apartado 1.1.3 de la Memoria de información y diagnóstico, así como de los apartados que se recogen a continuación sobre Aletas y Entrevías, dada su importancia y repercusión en el nuevo planeamiento general.

1.1.9_6.2 EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Con independencia de la situación jurídica resultante de su aprobación definitiva y como resumen de las determinaciones del documento del POTBC, a incluir en el Plan General, señalaremos por su importancia las relativas a las infraestructuras, aunque en gran parte ya se encuentran en proyecto o ejecución. Entre las ferroviarias: Arf-1, acceso al muelle de la Cabezuela; Arf-2, Desdoblamiento Aeropuerto de Jerez - Cádiz y Arf-3, conexión Bahía de Cádiz y Bahía de Algeciras, así como la Arf-6, adecuación en el área urbana de Puerto Real. En la red viaria: el acceso central a la Bahía, Arv-1; el desdoblamiento entre la variante de los Puertos y Tres Caminos, Arv-6; el tercer acceso a Cádiz, Arv-7, así como las consideradas como distribuidoras: Puerto Real - Marquesado - Chiclana, Arv-12; y el de la Universidad - Aletas - Puerto Real, el Arv-14.

La previsión de la red de espacios libres con la propuesta Rel-2, en el área de los Toruños - Río San Pedro y la Rel-3, del Parque de las Cañadas Hospital y Zurraque, van a determinar la estructura general del territorio en el municipio con estas importantes afecciones que trascienden del ámbito local.

Por otra parte las actuaciones en las denominadas Zerplas, zonas de especial reserva para la localización de actividades, tienen en Puerto Real una especial relevancia. La Zerpla 3, Aletas - Río San Pedro, prevista como grado I dado su interés supramunicipal, para actividades económicas y la Zerpla 5, Marquesado - Barrio de Jaraña, prevista con grado III, es decir de carácter local exclusivamente, para actividades turísticas y de la que ya se ha avanzado, desde el documento conocido en mayo de 1999, en los estudios para su posible desarrollo urbanístico.

La integración de las áreas suburbanizadas, parcelaciones y asentamientos diseminados en suelo no urbanizable, que en nuestro término municipal se identifican según los emplazamientos como: ZS-3, carretera del Portal; ZS-4, carretera de Paterna y ZS-5, el Marquesado, va a constituir otro de los retos a asumir por el nuevo planeamiento urbanístico.

Por último las determinaciones sobre los recursos ambientales y el paisaje, afectarán sobre todo al suelo no urbanizable, constituyendo los límites de las futuras áreas urbanizables. Por último las disposiciones sobre las infraestructuras generales relacionadas con el ciclo completo del agua y de la energía, etc., constituyen para la revisión el armazón de las propuestas y de la justificación del modelo territorial a tener en cuenta en el nuevo Plan.

EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA

En el BOJA de fecha 29 de diciembre de 2006 se publica el Decreto 206 / 2006 por el que se adapta el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía a las resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía, en las sesiones celebradas los días 25 y 26 de octubre de 2006.

A partir de la vigencia del POTA y de esta última resolución se produce una modificación sustancial en los criterios de la ordenación territorial para su aplicación al planeamiento urbanístico. Entre otros temas y de forma más concreta en el artículo 45. Modelo de ciudad, de carácter normativo y vinculante, se establece en el apartado 4. a) la dimensión del crecimiento en función de objetivos demográficos, parque de vivienda, usos productivos y de ocupación de suelos por la urbanización, y su tendencia en los últimos diez años.

Por otra parte y para comprobar la adecuación del planeamiento urbanístico al territorial, en cumplimiento de lo previsto en la LOUA y en la LOT, se ha regulado en la tramitación de los expedientes de revisión y adaptación de los planes generales a la LOUA, la emisión de los Informes de Incidencia Territorial. En cada caso la Comisión Interdepartamental de Valoración Territorial y Urbanística debe adoptar el acuerdo oportuno.

Como es sabido y sobre el documento del Plan General, aprobado inicialmente el pasado 30 de marzo de 2007, se recibió con fecha de 4 de julio de 2007 el acuerdo de su valoración negativa de incidencia territorial, según las observaciones que se recogieron en detalle en el apartado 1.3 de la Memoria sobre la Participación Pública.

La necesidad de la revisión y adaptación del documento del Plan General a dicho informe y en definitiva a lo establecido en el POTBC y en la normativa del POTA, se ha concretado en el nuevo documento que ha sido aprobado por acuerdo del Pleno de la Corporación Municipal el pasado día 20 de mayo de 2008 y de forma provisional el 9 de marzo de 2009.



sistemas generales y usos globales	superficies en m2
Sistemas generales de espacios libres. Protección del viario. Parque laguna norte y Canal principal Vía pecuaria, (colada Machiche)	Según ordenación
Corredores verdes interiores	Según ordenación
Recinto ferial	140.000
Equipamiento deportivo	45.000
Equipamiento metropolitano Universidad y centros asociados I+D. Formación técnica complementaria	180.000
Uso básico industrial. (Alta densidad)	Según ordenación
Uso básico industrial. (Baja densidad)	Según ordenación
Centro de transportes.	Según ordenación
Comercial – terciario – ocio. Centro multiusos	Según ordenación
Dotaciones y equipamientos locales. Los requeridos por la actividad industrial	Según ordenación y legislación vigente
Accesos viarios: enlaces previstos en el Avance del Plan General	
Infraestructuras	
_Electricidad. Nueva sub-estación	
_Gas canalizado. Estación de regulación y medida y canalización	
_Agua. Depósito regulador	
_Saneamiento. Ampliación EDAR y canalización. Red para aguas grises	
_Evacuación pluviales hacia la laguna norte. Consideración de las procedentes sector Sur-Este	
_Telecomunicaciones. Red troncal	

cuadro resumen del Avance. Las Aletas.

1.1.9_6.3 LAS ALETAS

Como antecedentes de este tema se puede recordar que desde el Ayuntamiento de Puerto Real y en el marco de los trabajos de la Revisión del Plan General Municipal y su adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, se presentó como Avance de Planeamiento, en Diciembre de 2004, la Revisión Parcial del Plan General Municipal en el área de Las Aletas. Con ello se daba también cumplimiento al contenido de la proposición del Parlamento Andaluz de fecha 3.12.2003, siguiendo las recomendaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz para esta área. La propuesta planteada en dicho documento, concretaba los siguientes objetivos:

1. La clasificación como suelo urbanizable de los terrenos incluidos en la Zerpla 3, delimitados por la A4, ferrocarril y polígono Aletas de suelo urbanizable en el vigente Plan General de Puerto Real. La superficie aproximada es de 380 Ha.
2. La delimitación del conjunto como nueva Área de Reparto, las Aletas, estableciendo los coeficientes homogenizadores y el cálculo del aprovechamiento medio. La definición de las unidades de ejecución con aprovechamientos subjetivos según usos pormenorizados, pero que garantizaran el equilibrio entre beneficios y cargas entre ellas.
3. La reserva de suelo para sistemas generales y dotaciones públicas:
 - Espacios libres públicos
 - Infraestructuras y servicios, incluyendo los accesos viarios
 - Equipamientos a nivel ciudad y de ámbito metropolitano
4. El establecimiento de un Sistema de actuación de iniciativa pública. Se proponía el sistema de expropiación mediante la gestión pública y directa, previa modificación del deslinde del DPMT.
5. Por último se consideraba necesario suscribir un convenio urbanístico interadministrativo, siguiendo la directriz de desarrollo del POTBC para garantizar la actuación.

El Avance para la revisión parcial del Plan General para las Aletas, se aprueba por unanimidad en la sesión del Pleno de la Corporación celebrada el 14 de diciembre de 2004. El expediente se expuso al público y se enviaron copias a los organismos de la Administración del Estado y a las Consejería de la Junta de Andalucía con competencias sectoriales, además de realizarse una importante campaña de difusión desde el Ayuntamiento a todos los sectores de la sociedad. De todo esto y a pesar de la aceptación generalizada de la propuesta, sólo se recibió un informe de la Dirección General

de Costas del Ministerio de Medio Ambiente recordando que en la zona de dominio público marítimo terrestre, según el deslinde CA.4.10, OM 12.2.1971, no es posible realizar actuaciones urbanísticas diferentes a las permitidas exclusivamente por la legislación de Costas.

La acelerada y contundente respuesta de la Consejería de Obras Públicas y Transportes consistieron en la aprobación de todo el ámbito, de 520 ha de superficie, como zona de reserva a los efectos de su incorporación al patrimonio autonómico de suelo, a través de la figura de un Plan Especial, que se aprueba inicialmente el 22.03.2005 y con carácter definitivo 13.10.2005, encomendando la gestión y adscripción a la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

A partir de entonces se inicia el expediente de expropiación forzosa de los terrenos de propiedad privada, las 164 ha ya clasificadas en el Plan General de Puerto Real de 1994 como suelo urbanizable, que se culmina con la ocupación de los terrenos. La situación jurídica de la superficie afecta al dominio público marítimo terrestre, 406 ha, que el Ministerio de Medio Ambiente sigue recordando que se encuentra afecta a la Ley de Costas, se excluye de este expediente iniciándose por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, 29.03.2005, una petición concreta de mutación demanial, según lo previsto en la Ley de Patrimonio del Estado.

Efectivamente se produce la reserva constituida sobre el dominio público marítimo terrestre, en los términos previstos en el artículo 48 de la Ley 22/1988 de Costas, a favor del Ministerio de Economía y Hacienda, por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 27.04.2007

Con posterioridad se constituye el Consorcio de Actividades Logísticas, Empresariales, Tecnológicas, Ambientales y de Servicios de la Bahía de Cádiz, -Consorcio Aletas-, a partir del Convenio entre la Administración General de Estado y la Junta de Andalucía, suscrito el 30.04.2007. Publicándose los Estatutos en el BOE de 16.05.2007, que establecen entre otros temas que el Consorcio realizará la gestión de la reserva antes citada.

Respecto a la posición municipal en el documento del Plan General de marzo de 2007, se recogía el contenido principal de la propuesta y de lo que se podría recordar lo siguiente:

- No debe admitirse la actuación, por este Ayuntamiento, de la forma absolutamente unilateral que se está produciendo, como si se tratase de un nuevo término municipal procedente de la segregación forzada y consentida, sin más.
- Los objetivos del Avance, diciembre de 2004, para esa zona,

pueden fijar la posición municipal para la misma en coordinación con el nuevo Plan General y coinciden en gran parte con la posible solución de los problemas principales:

_Necesidad de proceder a la desafectación de la zona de DPMT a partir de un nuevo deslinde que reconozca la realidad física de todo el área, todo ello en estricta aplicación de la Ley de Costas.

_Establecer criterios de ordenación adecuados a las singularidades ambientales, ya reconocidas en todos los estudios anteriores.

_Iniciativa pública de la gestión urbanística.

_Exigencias de equipamientos y dotaciones municipales que deben incluirse para la zona, además de las propias de lo que resulte de la ordenación prevista para el área de actuación.

- Por otra parte es preciso establecer el régimen urbanístico que resultaría aplicable, integrado en las propuestas del Plan General a toda la zona. Se considera que debería ser el equivalente al urbanizable ordenado de otros sectores del municipio de Puerto Real.
- Se considera también necesario establecer los plazos en las actuaciones a desarrollar, sobre todo para las infraestructuras y equipamientos: en especial con los nuevos accesos, las redes del saneamiento y para los equipamientos municipales, como las instalaciones deportivas que sustituyan al campo de fútbol R.Ortega y el nuevo recinto ferial.

Por último y como Anexo se acompañaba un cuadro resumen del Avance aprobado, a considerar en la ordenación resultante (ver cuadro anexo en página 26).

EL PLAN ESPECIAL DE INTERÉS SUPRAMUNICIPAL DE LAS ALETAS

Por Orden de fecha 25 de enero de 2008 la Consejera de Obras Públicas y Transportes acuerda la aprobación definitiva del Plan Especial de interés supramunicipal del Área de actividades logísticas, empresariales, tecnológicas, ambientales y de servicios de la Bahía de Cádiz, "Las Aletas" en el término municipal de Puerto Real. El acuerdo y las normas se publican en el BOJA de 19.02.2008.

La promoción de esta actuación que se inició por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), se efectúa dentro del convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la Junta de Andalucía y que será gestionado por el Consorcio de Actividades Logísticas, Empresariales, Tecnológicas, Ambientales y de Servicios de la Bahía de Cádiz, (Consorcio Aletas).

Con posterioridad al citado Consorcio se incorporan la Diputación de Cádiz y el Ayuntamiento de Puerto Real, (acuerdo del Pleno de fecha 6.03.2008).

Como resumen del contenido del Plan Especial se destacaría la justificación de su tramitación que se realiza en base a las previsiones del P.O.T.B.C para el área de Las Aletas, con un ámbito de superficie total de 527 ha, incluida en la Zerpla - 3, de grado 1 e interés autonómico. El documento del Plan Especial tiene el contenido y alcance de lo previsto en el artículo 14.4 de la Ley 7 / 2002 y también en la Ley 22 / 1988 de Costas, ya que ordena suelos de dominio público marítimo terrestre. Asimismo incluye las determinaciones de las actuaciones de interés público en suelo no urbanizable según el artículo 52 de la LOUA.

La ordenación general se realiza a partir de la asignación de los distintos usos a cuatro grandes áreas funcionales y según el reparto siguiente:

ÁREA FUNCIONAL	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (Ha)	%
AF - 1	Logística Intermodal	158,90	30,15
AF - 2	Empresarial, Servicios, Dotaciones y Equipamientos	136,05	25,82
AF - 3	Parque Científico-tecnológico	112,05	21,26
AF - 4	Medioambiental	120,00	22,77
TOTAL		527,00	100,00

En la ordenación propuesta se establecen los sistemas: viario y de espacios libres, calificando además como sistema general de espacios libres las vías pecuarias existentes en el ámbito. Por otra parte en la superficie resultante se establecen los parques de actividad. Estos últimos a modo de grandes supermanzanas, se proponen como emplazamientos para los distintos usos exclusivos y según el resumen siguiente:

- AF - 1. Logística Intermodal:
 - Centro de transportes de mercancías
 - Parque logístico
 - Centro logístico intermodal
 - Terminal intermodal
- AF - 2. Empresarial, Servicios, Dotaciones y Equipamientos:
 - Empresarial
 - Comercial - recreativo
 - Dotacional y equipamiento
 - Servicios integrados
- AF - 3. Parque Científico-tecnológico:
 - Científico - Tecnológico
 - Centro integrado de servicios
- AF - 4. Medioambiental

Para las citadas áreas funcionales se determinan los índices de edi-

ficabilidad con carácter global y que resultan ser de 0,30; 0,35; 0,40 y 0,00 respectivamente. Con su aplicación a las superficies netas edificables supondrían los índices de m2 techo / m2 de suelo de 0,575881; 0,492154 y 0,732539. No existiendo para la AF -4 donde no se permitiría la edificación.

En resumen y según las determinaciones del Plan Especial las áreas funcionales se constituirían como tres sectores asimilables al suelo urbanizable con usos globales y edificabilidades medias y en la AF -4 el suelo incluido en su ámbito permanecería como suelo no urbanizable especialmente protegido. Teniendo además en cuenta que según la situación previa actual los suelos correspondientes a los ámbitos de la AF-1 y AF-3 se encuentran también afectados por la legislación de Costas y sólo la AF-2 es suelo urbanizable no sectorizado según el vigente Plan General de Puerto Real.

Respecto a la estructura viaria se distingue entre el viario estructurante: eje principal Este - Oeste, que conectaría los dos accesos propuestos: al Oeste en el nuevo paso elevado de la estación Aletas y Cementerio y al Este, en el actual nudo de enlace de la A-4, autopista AP-4 y carretera del Portal CA - P 2015. También se incluye como viario estructurante la denominada como conexión con el acceso Sur: conexión con Puerto Real, paseo de las Canteras y paso inferior a la autopista. Por otra parte y como sistema viario de articulación interior se definen los anillos Oeste, Sur y Este que articulan las áreas funcionales, excepto la AF -4 Medioambiental.

La Intermodalidad en su relación con el ferrocarril se limita a la localización del uso de los terrenos más próximos, en una franja situada a todo lo largo del lado Oeste.

Respecto a las propuestas sobre las infraestructuras, se destacarían:

- La evacuación de aguas Pluviales: escorrentía de lo existente y de las nuevas según el mayor grado de urbanización, con un total de 82.768 l/s hacia el cauce del río San Pedro.
- En las Fecales: para un caudal en punta de 84,83 l/s, se propone una estación depuradora y vertido posterior al río San Pedro. En algún apartado del documento se propone también la conexión a la actual EDAR del Trocadero.
- Para la energía eléctrica: dos nuevas sub-estaciones para una demanda total estimada de 69 Mva.

La estimación de los costes de urbanización, en el capítulo sobre la viabilidad económica, se resume en cinco apartados, en cantidades totales de euros:

- Conexiones exteriores:	18.673.480
- Sistemas estructurantes:	46.178.003
- Urbanización. Articulación interior:	58.594.841

- Urbanización. Parques de actividad:	100.800.040
- Proyectos y trabajos técnicos:	15.697.245

El total de la inversión, sin IVA, supondría 239.943.609 euros, resultando una repercusión de euros por m2 de superficie bruta de 45,53 euros y sobre el m2 de superficie edificable según la normativa del Plan de 169,80 euros.

Como conclusión y con independencia de todo lo anterior en el documento del Plan General, teniendo en cuenta el informe de incidencia territorial se va a incorporar en la clasificación del suelo y estructura general la calificación como sistema general de interés autonómico, en el de Comunicaciones y transportes, como sistema logístico, el área funcional AF-1. En el de Equipamientos, las áreas funcionales AF-2 y AF-3; Empresarial, Servicios, Dotaciones y Equipamientos, y Parque Científico-tecnológico, respectivamente. Por último se mantiene como suelo no urbanizable de especial protección, el área AF-4 Medioambiental. La normativa urbanística será la resultante del Plan Especial que se apruebe con carácter definitivo, habiéndose ya producido recientemente la declaración favorable del Impacto ambiental de la actuación.

1.1.9_6.4 ENTREVÍAS

Los objetivos para esta zona a partir de la construcción del nuevo ramal del ferrocarril al Trocadero - Universidad han sido los de su definitiva incorporación a la ciudad. La actuación prevista en el Plan General de 1994 como sistema general de espacios libres, el parque de Entrevías, se consideró inicialmente como base de la propuesta de parque equipado que formaría parte como proyecto asociado al principal derivado de la integración urbana del ferrocarril con el soterramiento del mismo y en el que 856 metros se cubrirán. A partir de la exposición del Avance y de las sugerencias presentadas se produce una nueva situación que precipita la actuación urbanística en la zona y que lleva además la adopción de criterios respecto a los usos del suelo, más cercanos a la alternativa propuesta en el propio documento del Avance pero con diferentes parámetros de ocupación.

Sobre la base de la sugerencia presentada por Altarea, se produce la adquisición por la Empresa Municipal de Suelo y Vivienda de todos los terrenos incluidos en la zona, de 124.717 m2 de superficie. La segregación en dos partes, a ambos lados del ramal del ferrocarril al Trocadero, permite su venta y permuta posterior. La situada al lado Este se adjudica a Altarea y el resto se permuta por el actual campo de fútbol del Puerto Real CF, a esta sociedad y a la Federación Española.

Con todo ello se tramita en expediente separado e independiente,

la Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real y de Ordenación Detallada del Sector de Suelo Urbanizable Ordenado "Entrevías", así como el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, que fueron aprobados inicialmente por el Ayuntamiento Pleno de Puerto Real en la sesión celebrada el pasado 18 de diciembre de 2006 y con carácter definitivo por Orden de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, de 16 de mayo de 2008, y publicación en el BOJA de fecha 14 de julio de 2008.

Las características de la actuación, que redactó por encargo de los promotores, el equipo formado por Damián Quero y Asociados, con el ICCP Carlos Miró y el estudio Pereda 4, son las siguientes:

- Sustitución del suelo del sistema general de espacios libres, de 105.000 m² ya clasificados por una superficie superior, 124.000 m², en la zona del almendral, colindante al parque de la pinaleta Derqui. La superficie es superior a la prevista con anterioridad y no ejecutada.
- Clasificación del suelo de Entrevías como urbanizable ordenado para los usos terciarios - comercial y equipamiento deportivo. 58.644 m² y 52.353 m² respectivamente.
- Nuevos accesos, consistente en calle paralela al ferrocarril con paso inferior del ramal del ferrocarril al Trocadero y autopista AP-4, para enlazar con apeadero Aletas y cementerio con la A 32, así como nuevo acceso a la zona comprendida entre el citado ramal del ferrocarril y el nudo de la autopista. Duplicación de la circunvalación desde la glorieta de México hasta otra nueva que se situaría en el extremo Este de la actuación, a la altura de la actual pasarela de calle Tomillo y CP Regio.
- Usos e intensidades previstos:
 - _Terciario comercial con una superficie máxima sobre rasante de 50.000 m² construidos; Dos plantas sobre la rasante situada en el punto medio de la Avenida de circunvalación; reserva de plazas de aparcamiento, hasta 2.500, en plantas de sótano bajo la edificación comercial y en superficie.
 - _Deportivo, zona verde y equipamientos del sector, en superficie superior al 4% del total del ámbito de la actuación.

La incorporación de dicho sector de suelo urbanizable en la categoría de ordenado y con la ordenación pormenorizada establecida en el documento de innovación es la conclusión que se establece para el documento del nuevo Plan General. Todo ello con indepen-

dencia de que ya se encuentra en tramitación el desarrollo de la actuación: proyecto y obras de urbanización, reparcelación y proyectos de edificación para su ejecución simultánea.