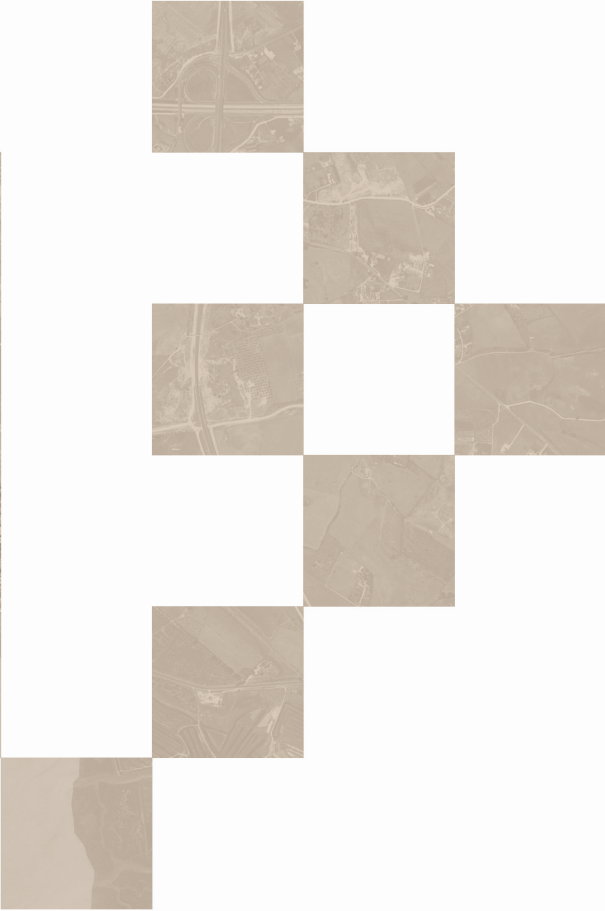
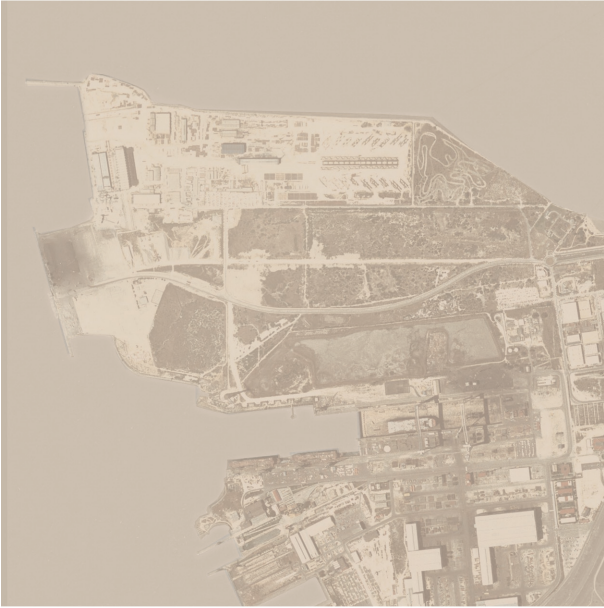


1.1.4 estructura urbana y edificación



1.1.4_0 introducción	
1.1.4_1 el núcleo principal. el centro histórico y las extensiones. el catálogo	
1.1.4_1.1 el plan vigente.....	4
1.1.4_1.2 situación actual.....	4
1.1.4_1.3 la previsión de actuaciones en el casco histórico.....	5
1.1.4_1.4 integración urbana del ferrocarril. análisis y diagnóstico	10
1.1.4_1.5 ampliación universidad-cementerio	20
1.1.4_1.6 el frente marítimo	21
1.1.4_2 los sectores de suelo urbano. los polígonos.....	26
1.1.4_3 el eje cabezuela - río san pedro	
1.1.4_3.1 área de la cabezuela.....	31
1.1.4_3.2 astilleros.....	31
1.1.4_3.3 la unidad de ejecución UE 7.1.....	32
1.1.4_3.4 el polígono I-A. zona industrial.....	32
1.1.4_3.5 el caño del trocadero.....	32
1.1.4_3.6 el polígono I-A RSP. zona residencial.....	32
1.1.4_3.7 el polígono trocadero.....	33
1.1.4_3.8 el polígono universidad.....	33
1.1.4_4 los núcleos rurales	
1.1.4_4.1 el barrio jarana.....	36
1.1.4_4.2 el meadero de la reina.....	36
1.1.4_4.4 el zurraque.....	37
1.1.4_5 el entorno de tres caminos	
1.1.4_5.1 el polígono tres caminos.....	40
1.1.4_5.2 el carenero.....	40
1.1.4_6 las parcelaciones y asentamientos carretera del portal, de paterna y marquesado	
1.1.4_6.1 análisis del eje canteras-cañadas.....	42
1.1.4_6.2 el marquesado. análisis y diagnóstico.....	57

1.1.4_O introducción

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 al análisis de la situación actual y propuestas del Avance en la ordenación del suelo urbano, como primera parte de este capítulo.

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 de cada sector, 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 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





1.1.4_1 el núcleo principal. el centro histórico y las extensiones. el catálogo

Es en el PGOU de 1983, donde se determina la realización de un Plan Especial de Protección del Casco Antiguo, origen del vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico, iniciado en 1987 y aprobado definitivamente por la CPU con fecha de 8.6.1988. Con posterioridad se convalida y completa en las Normas urbanísticas en el PGM de 1994 y las recientes Modificaciones Puntuales de las NNUU en 2001.

En esta situación inicial en el ámbito el casco, anterior a 1980, el crecimiento de la población tiene un desarrollo de origen fundamentalmente vegetativo local, estando aun sin incorporar al ámbito que forman las poblaciones de la Bahía de Cádiz.

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 ó 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. El casco se declara Conjunto Histórico Artístico (R.D. 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 pone freno a las inconvenientes actuaciones que se estaban llevando a cabo en el casco urbano como consecuencia de la demolición indiscriminada de edificaciones del parcelario histórico y su sustitución por edificios manifiestamente descontextualizados en otra escala, contexto, tipologías y numero 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 nuevos 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.

Con posterioridad en la II Revisión del PGM, se estableció un nuevo diagnóstico acerca de los puntos de mayor incidencia en el Casco Histórico y del Plan Especial. (Ver Anexo 8)

1.1.4_1.1 EL PLAN GENERAL VIGENTE

En la revisión de PGOU que se aprueba en 1994 las cuestiones que se analizan inciden directamente sobre las actuaciones que se han llevado a cabo desde la aprobación del Plan Especial.

De un informe sobre edificios catalogados de Noviembre de 1994 sobre la situación de la edificación incluida en el Casco Histórico se extraen las siguientes conclusiones:

- La conservación del patrimonio histórico construido no ha llegado a interesar ni a los agentes de la edificación, ni a los usuarios y auto-construtores una vez desaparecidos los incentivos económicos (bonificación de licencias y ayudas).

- 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, ultimo recurso para mantener la idiosincrasia del lugar. Solo por actuaciones de la Administración local ó autonómica se recupera la edificación protegida.

- Las actuaciones sobre los edificios catalogados salvo casos puntuales, se han llevado acabo 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 y conducentes a la propiedad publica de los mismos.

- La eliminación de bonificación de licencia en el Casco Histórico y la puesta en marcha de las transferencias de aprovechamiento de la Ley del Suelo 8/90 y texto Refundido de la Misma 1/92, de aplicación en la Revisión del PGM-94 supuso un gran freno inicial sobre las actuaciones en el Plan Especial. No obstante fue anulada con posterioridad mediante Sentencia del Tribunal Constitucional de 1997 en el suelo urbano por entenderse el derecho al aprovechamiento consolidado. Aun así las actuaciones sobre el mismo no continuaron, en favor de los polígonos periféricos.

1.1.4_1.2 SITUACIÓN ACTUAL

Desde la aprobación del Plan Especial, las actuaciones publicas se han ceñido fundamentalmente en la construcción del Paseo Marítimo y las edificaciones de equipamiento que lo acompañan, algunas hechas realidad y otras se quedaron en la intención (Balneario, Club Náutico, Plaza de San Telmo, equipamiento hotelero...). También se han realizado grandes actuaciones sobre espacios interiores y exteriores públicos, como las Unidades de Actuación programadas en el

Plan Especial e impulsadas con posterioridad por el PGM: la reurbanización de calle Ancha, San Eloy, Universidad Popular, Plaza del Mercado, manzana Interior de c/ Rosario con Calle Real etc.. O sobre edificios monumentales como el centro cultural de la Iglesia de San José y el Mercado de abastos. Así como la rehabilitación de viviendas y de edificios catalogados (los menos) y de edificios protegidos, en su gran mayoría mediante intervención pública.

El objetivo de las actuaciones ha sido por un lado mostrar las capacidades del Casco Antiguo, poner en valor su deteriorado y despreciado caserío así como servir de dinamizador ejemplo y encauzar en esa inercia a los particulares recolonizando de nuevo el centro cívico. Todas estas actuaciones se han desarrollado de forma puntual sin una concepción global de intenciones más allá de la necesidad de actuaciones puntuales en la delimitación del ámbito del Plan Especial, llevando a un resultado disperso que en última instancia ha tenido que adaptarse (plegándose con respecto a criterios iniciales) a las necesidades y a las propuestas que se presentan, en una huida hacia delante con la necesidad de generar actuaciones (como mal menor) y colonizar de nuevo un Casco Histórico prácticamente abandonado motivado por el interés de los promotores sobre los polígonos periféricos, esta vez dotados de las infraestructura y equipamientos necesarios.

Las actuaciones se han localizado en conjunto fundamentalmente en la vertiente litoral y en el interior de forma puntual. Los otros límites del Casco urbano han quedado menos desarrollados ó ignorados. Todas estas actuaciones se han desarrollado de forma dispersa sin una concepción global y unitaria sobre el conjunto. Tampoco se ha realizado la búsqueda re-fachadización del borde edificado en el frente marítimo. En este último tramo se ha finalizado una intervención de la Demarcación de Costas, de los espacios libres junto al litoral, que ha supuesto la reconsideración del paseo marítimo anteriormente realizado.

De la experiencia de las actuaciones y su resultado, se deduce la necesidad de una reconducción en las mismas, que vayan de la originaria necesidad de actuar, a la actual primacía de buscar la calidad, coherencia y sentido unitario de las actuaciones.

1.1.4_1.3 LA PREVISIÓN DE ACTUACIONES EN EL CASCO HISTÓRICO

En primer lugar se deberían circunscribir a las pendientes y en las nuevas a las que se determinen oportunas, pero en cualquier caso desde un objetivo global sin perder de vista su carácter de conjunto y unitario.

En cuanto a las ordenanzas, a la vista de lo ocurrido, deberán

adaptarse y revisar, para mejor facilidad de revitalización y gestión, debiéndose primar la calidad y coherencia de las actuaciones. Asimismo se precisa conducir las actuaciones en la dirección de interrelacionar el conjunto de la ciudad es decir Casco Histórico-Fachada Marítima Frente interior-Polígonos periféricos, conectando entre ellos y basándose en el mantenimiento de la idiosincrasia tipológica de cada uno.

La oportunidad que se abre con el soterramiento del ferrocarril, cobra perspectivas de continuidad entre el Casco Histórico y los Polígonos, que en la actualidad se estiman "exteriores". Es tarea de la presente revisión de PGM, recuperar las nuevas fachadas y nexos, debiendo en cualquier caso actuarse con las mismas premisas que en la vertiente marítima, con refachadización de las actuales traseras.

En la actualidad a diez años del informe reseñado anteriormente, en lo que respecta al conjunto histórico, las edificaciones Catalogadas necesitadas de rehabilitación profunda siguen en la misma situación, salvo reducidas actuaciones: Petitorre, Casa Roja y Molino Barragán, San Fernando-Barragán, Edificio Sindicato, Marquesita, Casa D. Bosco, Antiguo Ayuntamiento, viviendas catalogadas en San José, Ancha y Soledad. Estas últimas se han promovido desde la iniciativa particular, en general con amenazas, de aplicación de la ordenanza de venta forzosa, ó canalización a venta a sociedades interesadas desde el Ayuntamiento, siendo contada las actuaciones de iniciativa particular voluntaria y en general con actuaciones de resultados dudosos. Ha sido sobre todo la intervención pública, del Ayuntamiento fundamentalmente ya sea directamente ó canalizándola, como se ha logrado incorporar edificios catalogados al patrimonio arquitectónico en uso con actuaciones dignas.

La experiencia ha demostrado que en general el capital privado (local ó foráneo) no valora el patrimonio construido así como no le interesa la conservación de los edificios catalogados ó cualquier grado de conservación, salvo el solar que ocupan. El resto de casas catalogadas que estaban en situación precaria no siguen en la misma situación, sino peor con 16 años más de deterioro.

Con respecto a los edificios calificados de SUBZONA-2, pese a que en las Ordenanzas Urbanísticas se interesan por la edificación en conjunto (implantación, tipología de usos etc.), sólo se ha exigido la conservación de la fachada existente (patrimonio común) con incorporación de la nueva edificación a la misma.

Estos edificios y sus fachadas son asimismo en general despreciados por parte de todos los intervinientes en el proceso constructivo: técnicos, promotores constructores e incluso propietarios y usuarios, locales ó foráneos, arguyendo todo tipo de artimañas para su desaparición completa, ya que las fachadas preexistentes impiden intro-

Calle o Plaza	nº	Siglo		Calle o Plaza	Nº	Siglo
Amargura	30	XVIII		Palma	67	XVIII
Amargura	59	*		Plaza	37	XIX
Amargura	85,87,89	XVIII		Plaza	38	XIX
Amargura	91	XVIII		Plaza	47,49,51	XVIII
Ancha	3	*		Plaza	79,81	XVIII
Ancha	5	XVII		Plaza	83,85,87,89	XIX
Ancha	7,9	XVIII		Plaza	106,108	XVII
Ancha	11	XVIII		Plaza	144,148	XX
Ancha	14	XVIII		Plaza	145	XVIII
Ancha	33	XIX		Plaza	147	XVIII
Ancha	53	XVIII		Plaza	151	XIX
Ancha	52,54	XVIII – XIX		Plaza	153	XIX
Ancha	58	XIX		Plaza	168,170	XVIII
Ancha	60	XVIII		Plaza	172	XIX
Ancha	62	XVIII		Plaza	173	XIX
Ancha	63	XIX		Real	43,45	XVIII
Barragán	9,11	XVIII		Real	47	XIX
Carr. Nueva	42	XIX		Real	61	XIX
Carr. Nueva	69	XX		Real	105,107,109	XVIII
Carr. Nueva	66	XIX		Real	102	XIX
Cruz Verde	8	XIX		Real	108	XVIII
Cruz Verde	11	XVIII		Real	113	XVIII
Cruz Verde	13,15	XVIII		Sagasta	37	XIX
Cruz Verde	17,19	XVIII		Sagasta	49	XIX
Cruz Verde	21	XVIII		Sagasta	51	XIX
Cruz Verde	43	XVIII		Sagasta	62	XIX
Cruz Verde	47	XIX		Sagasta	65	XIX
Cruz Verde	73	XVIII		Sagasta	71	XIX
Matagorda	25	XIX		Sagasta	87,89	*
Nueva	29,31,33	XVIII		Sto. Domingo	38	XIX
Nueva	43,45,47,49,51	XVIII		Sto. Domingo	54	*
Nueva	64	*		S. Fernando	8	XIX
Nueva	77	XVIII		S. Francisco	26	XVIII
Nueva	81	XVIII		San Jose	42	XVIII
Palma	11	XIX		San Jose	54,56,58	XVIII
Palma	16,18	XVIII		Soledad	39	XVIII
Palma	17	XIX		Soledad	41	XVIII
Palma	31	XIX		Vaqueros	37	XVIII
Palma	32,34	XIX		Vaqueros	44,46,48	XVIII
Palma	65	XVIII		San Ignacio	48	XIX

Listado de los edificios protegidos en el interior del casco histórico, con la época aproximada de su construcción.

ducir las tipologías trasvasadas con que el capital engaña a la necesidad de los usuarios. Salvo escasas excepciones, se realiza más esfuerzo por parte de los técnicos, promotores y propietarios en lograr demoler una fachada incomoda que en poner los medios para su conservación y el esfuerzo para su integración.

Dada la dificultad de convencimiento de puesta en valor de estas edificaciones con al menos la fachada protegida, desde el Ayuntamiento se ha venido dando facilidades para la pequeña alteración para mejora de uso en estas fachadas, permitiendo elementos no previstos, tales como son puertas de garaje ó la ampliación en altura, reubicación ó ampliación en número de huecos para absorber un programa determinado; en general actuaciones de pequeño alcance que significa una gran mejora. Todo ello a fin de animar y propiciar la puesta en carga de los edificios garantizando con ello su conservación y una cierta integración.

Como ya se ha apuntado, en el Plan Especial se supo ver, en el momento de su redacción, esta circunstancia sobre los usuarios y el patrimonio local, por lo que optó ante el escaso valor objetivo del mismo en comparación con otros patrimonios, potenciarlo mediante una visión de conjunto, la delimitación exacta del mismo y la puesta en valor mediante el contraste entre Casco Histórico y Zonas que denominaremos "moderna", aplicando así una ordenanza que al menos conserve y lo que es mas importante, acote el carácter y su particularidad medioambiental. La integración y macla entre ambas zonas se realiza mediante el desarrollo y la prolongación de la especial traza que tiene la ciudad, pensada en origen para ello, la cual ha servido de modelo de implantación y pauta de crecimiento. Por ello las propuesta originarias se basaron en la recuperación del patrimonio construido y completar la ciudad en residencia con equipamiento, rentabilizando y revitalizando las instalaciones y vida urbanas ya establecidas.

Como introducción a los objetivos para la revisión del Plan General, en lo que afectaría al Casco Histórico y zonas de extensión, se pueden hacer las consideraciones siguientes:

En un breve repaso por las diferentes fases históricas del pensamiento sobre "conservación del patrimonio" desde principio del siglo anterior sobre la apreciación y protección del patrimonio construido, si partimos de los estudios sobre la definición y puesta en valor del monumento de Alois Riegl, los documentos internacionales La "Carta de Atenas", La "Carta de Venecia" de 1964; "Carta de Quito" de 1967; Bolonia "Carta del Restauro" de 1972; Declaración de Amsterdam de 1975,etc, todas ellas han ido avanzando en una concepción de la Conservación integrada y convergiendo en la definición de indisolubilidad entre el monu-mento, su historia y entorno inmediato, es decir su marco medioambiental propio.

LISTADO DE LOS MONUMENTOS CATALOGADOS

Iglesia parroquial de San Sebastián	Ancha nº 56
Iglesia de San José	Real nº 96
Mercado	Soledad nº 8
Hospital e iglesia de la Victoria	Victoria nº 6
Caja del Agua	Jardines Del Porvenir

La relación anterior se completa con la propuesta de las construcciones modernas dentro del casco antiguo:

- Edificio de correos y viviendas.

Listado de construcciones modernas en el ensanche:

- Colegios Juan XXIII y Reyes Católicos.
- El reflejo Verde.
- Guardería Municipal.
- Casas del Ingeniero.

Listado de bienes a proteger en Astilleros, en especial de la antigua Factoría de Matagorda.

- Museo, (antigua Capitanía y cámara de bombas).
- Antiguo Dique de Carenas.
- Taller de maquinaria. Antiguas naves A, B, C y D.
- Capilla.
- Botiquín y escuela.
- Edificio de dirección.
- Comedor.
- Edificio de vestuarios.
- Grúas.
- Grúas pórtico.
- Torre de electricidad.

Los cortijos de la Campiña

En general los cortijos de la Campiña son de modesta arquitectura, con características rurales y carentes de elementos ornamentales, pero constituyen un ejemplo válido de transformación y modernización de explotaciones agrícolas manteniendo los valores de la construcción original. La relación de cortijos es el siguiente:

- Cortijo del Coto de San José.
- Cortijo el Marquesado.
- Cortijo de Guerra.
- Cortijo Miconá.
- Cortijo Carvajal.
- Cortijo el Contador.
- Cortijo Gallardo.
- Cortijo Huerta del Olivar.
- Cortijo el Montañés.
- Cortijo de Mora.

- Cortijo Benadier o Meinadiel.
- Cortijo San José del Pedroso.
- Cortijo Zurraque.
- Casa del Agostado.
- Casa Torrecillas.

Las casas salineras.

Las salinas gaditanas han permanecido bajo el rígido control de la administración desde sus orígenes hasta el final del siglo XIX en el que la Ley de Minas de 1869 declaró en venta todas las salinas del Estado y dejó en mayor grado de libertad la fabricación y venta de la propia sal. En 1823 se contabilizaron 44 salinas, y en 1880, 25 salinas que hacían un total de 69 salinas sólo en el municipio de Puerto Real. La relación es la siguiente:

- Casa salinera del Consulado y molino.
- Casa salinera Ntra. Sra. de la Soledad.
- Casa salinera en Tres Caminos.

Los molinos de mareas.

El molino de mar fue un ingenio tecnológico de una enorme importancia en la economía de los pueblos que configuraron la bahía, al obtener un mayor rendimiento, por su gran número de piedras molturadoras, que las tahonas tradicionales. Además de tener encomendada la molienda de las provisiones para los ejércitos de tierra y mar destacados en dicha zona, se dedicaban al aprovisionamiento de harina a las fábricas de "galletas", producto elaborado en esta zona para el avituallamiento de los barcos que realizaban las travesías transoceánicas en el comercio colonial. La relación que se podría completar con los desaparecidos de Mendoza y Guerra, es la siguiente:

- Molino Goyena.
- Molino el Pilar.
- Molino de Ocio.

Las fortificaciones.

El 3 de octubre de 1597 se deliberó en el Consejo sobre el modo más conveniente de levantar las fortificaciones de Cádiz. Felipe II resolvió al fin el modo de la fortificación de la plaza. Felipe II resolvió se hicieran en el paraje más angosto de la bahía de Cádiz, por cédula de 30 de mayo de 1597. El puente Zuazo estaba fortificado desde 1605 con una cortina y dos caballeros y un foso de más de doscientos pies de ancho. El listado de antiguas fortificaciones, es el siguiente:

- Fortificaciones anejas al puente Suazo.
- Puente Suazo.
- Castillo de Matagorda.

- Fuerte de San Luis.
- Careneros Reales.
- Batería de las Cantarillas.

Otros:

- Depósito de Malasnoches.
- Acueducto.
- Careneros del Trocadero.
- Pozo de la Cerería.

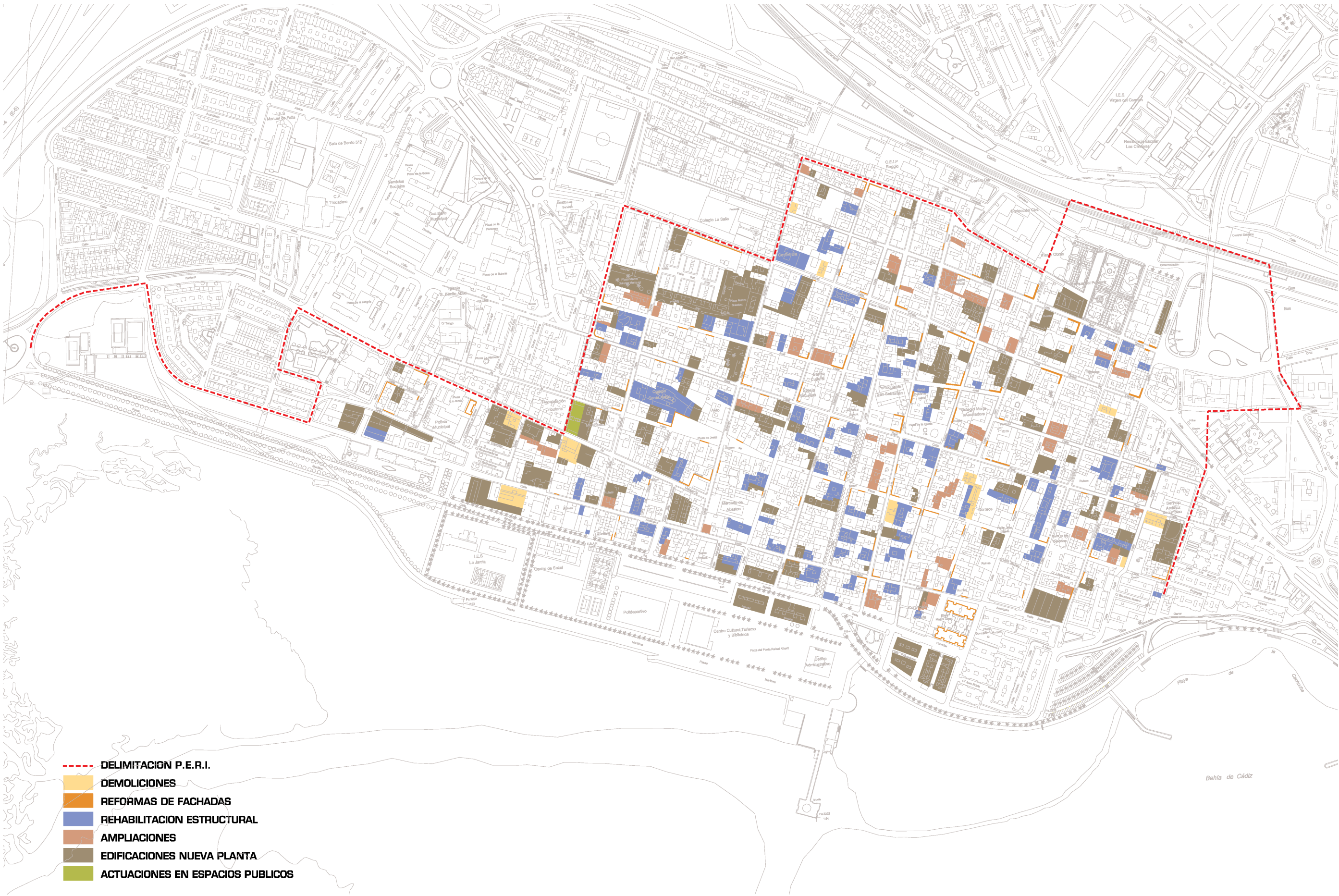
RELACIÓN PROPUESTA

Amargura	30
Amargura	59
Amargura	85, 87, 89
Amargura	91
Ancha	3
Ancha	5
Ancha	7, 9
Ancha	11
Ancha	14
Ancha	33
Ancha	53
Ancha	52, 54
Ancha	58
Ancha	60
Ancha	62
Ancha	63
Barragán	9,11
Carr. Nueva	42
Carr. Nueva	69
Carr. Nueva	66
Cruz Verde	8
Cruz Verde	11
Cruz Verde	13, 15
Cruz Verde	17, 19
Cruz Verde	21
Cruz Verde	43
Cruz Verde	47
Cruz Verde	73
Matagorda	25
Nueva	29, 31, 33
Nueva	43, 45, 47, 49, 51
Nueva	64
Nueva	77
Nueva	81
Palma	11
Palma	16,18
Palma	17
Palma	31
Palma	32, 34
Palma	65
Palma	67
Plaza	37



Plaza	38
Plaza	47, 49, 51
Plaza	79, 81
Plaza	83, 85, 87, 89
Plaza	106, 108
Plaza	144, 148
Plaza	145
Plaza	147
Plaza	151
Plaza	153
Plaza	168,170
Plaza	172
Plaza	173
Real	43, 45
Real	47
Real	61
Real	105, 107, 109
Real	102
Real	108
Real	113
Sagasta	37
Sagasta	49
Sagasta	51
Sagasta	62
Sagasta	65
Sagasta	71
Sagasta	87,89
Sto. Domingo	38
Sto. Domingo	54
S. Fernando	8
S. Francisco	26
San José	42
San José	54, 56, 58
Soledad	39
Soledad	41
Vaqueros	37
Vaqueros	44, 46, 48
San Ignacio	48
Iglesia parroquial de San Sebastián	
Iglesia de San José	
Mercado	
Hospital e iglesia de la Victoria	
Caja del Agua	
Edificio de correos y viviendas	
Colegio Juan XXIII.	
Colegio Reyes Católicos	
El reflejo Verde	
Guardería Municipal	
Casas del Ingeniero	
Torre de la luz	
Grúas pórtico y dique	
Antiguo Dique de Carenas	
Taller de maquinarias, antiguas naves A, B, C y D	
Capilla	
Botiquín y escuela	
Edificio de dirección	

Comedor de jefes
Comedor de operarios
Edificio de vestuarios
Cortijo del Coto de San José
Cortijo el Marquesado
Cortijo de Guerra
Cortijo Miconá
Cortijo Carvajal
Cortijo el Contador
Cortijo Gallardo
Cortijo Huerta del Olivar
Cortijo el Montañés
Cortijo de Mora
Cortijo San José del Pedroso
Cortijo Zurraque
Casa del Agostado
Casa Torrecillas
Casa salinera del Consulado y molino
Casa salinera Ntra. Sra. de la Soledad
Casa salinera en Tres Caminos
Molino Goyena
Molino el Pilar
Molino de Ocio
Fortificaciones anejas al puente Suazo
Puente Suazo
Castillo de Matagorda
Fuerte de San Luis
Careneros Reales
Batería de las Cantarillas
Depósito de Malasnoches
Acueducto
Careneros del Trocadero



Evolución del PERI desde el año 1990 hasta el año 2007



1.1.4_1.2 LA INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL

6.1.1 SITUACIÓN ACTUAL

A partir de la aprobación del Proyecto completo de duplicación de la vía Aeropuerto de Jerez-Cádiz y la Declaración de Impacto Ambiental, (BOE de 15.01.2001), para todo el tramo, se inicia la tramitación por fases de dicha actuación.

En el caso del término municipal de Puerto Real, en tres tramos. El considerado como principal es el comprendido entre los pk 130 a 136 (Puente de Melchor), aproximadamente, ya ejecutado en gran parte, excepto los 2.300 m correspondientes al tramo urbano donde se proyectan las actuaciones para su integración. El tramo de obras hacia El Puerto de Santa María se encuentra ya adjudicado y pendiente del proyecto de ejecución de obras el correspondiente al tramo desde Puente de Melchor hacia San Fernando. Respecto a este último quedaría por concretar el emplazamiento del apeadero del Hospital. En proyecto independiente deberá concretarse las obras del ramal de la Cabezuela, considerado muy necesario para el desarrollo de las instalaciones portuarias.

En cuanto a la integración urbana del ferrocarril la constitución de la plataforma ciudadana pro soterramiento de las vías, fuerza en su momento la reconsideración de la posición municipal, adoptándose diferentes acuerdos y el inicio de conversaciones con la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Todo ello en paralelo al inicio de las obras, adjudicadas en octubre de 2002 por el Ministerio de Fomento a la empresa "Vías y construcciones SA". En la actualidad las obras se encuentran junto con el ramal y apeadero de la Universidad, prácticamente finalizadas y en el tramo previsto para el soterramiento se ha realizado una solución con otra vía y cerramiento provisional.

El citado tramo estaría comprendido entre el p.k. 132,281 y el p.k. 134,454, con una longitud total de 2.173 m, de los que 856 quedarían en túnel y que deberá definirse en el nuevo proyecto a redactar. En la propuesta de Convenio para la financiación de las obras, entre la Secretaría de Estado de Infraestructuras, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento, 51 millones de euros en total y 60%, 20% y 20% respectivamente. (Ver Anexo 5.2 donde se detallan todos los antecedentes del ferrocarril en Puerto Real)

A estos hechos habría que añadir la creación reciente del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, formado por la Junta de Andalucía, Diputación Provincial, y municipios para el desarrollo del Plan del Transporte Metropolitano, ya recogido en el POTBC. En dicho documento se apuesta por la promoción del transporte público, mediante la mejora de la infraestructura ferroviaria, la creación de nuevos apeaderos, la integración del ferrocarril a su paso

por las áreas urbanas, así como garantizar la intermodalidad en el transporte público.

No obstante, las primeras actuaciones del Plan de Transportes, se han dado en el sistema de transportes de viajeros, y en el sistema marítimo terrestre.

6.1.2 CRITERIOS Y OBJETIVOS

La oportunidad de los estudios realizados para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real, ha identificado desde el informe previo como una de las áreas de mayor relevancia para la intervención en el núcleo urbano, la correspondiente al entorno del ferrocarril. La regeneración de esta área, condicionada por la definitiva aprobación del soterramiento del mismo a su paso por Puerto Real, parece obligada. Esto modificará las características de un lugar, hoy en día, con problemas urbanos, tanto por la marginalidad del entorno (ver pg. 16 y 17), como por la barrera física que produce entre el núcleo histórico de Puerto Real, y las zonas de nuevos crecimientos residenciales. Siendo la principal consecuencia la pérdida de la conexión histórica entre el Porvenir y el Paseo de María Auxiliadora y el Parque de las Canteras.

Basta dar un paseo por la Carretera de Circunvalación, para poner de manifiesto estos hechos, percibir el alto grado de desconectividad de este lugar, con características de marginalidad y convertido en la gran trasera del núcleo histórico de Puerto Real. Sin embargo, no es difícil imaginar la potencialidad del mismo una vez realizado el soterramiento del ferrocarril.

Con el objetivo principal de transformar este lugar en un nuevo corazón de la ciudad, en un gran eje verde que concentre multitud de posibilidades para el desarrollo y crecimiento de esta zona, central por su posición geográfica y convertido en un nodo en la red intermodal del transporte público del área metropolitana de la Bahía de Cádiz.

Para ello se propone la creación de un gran parque equipado, un gran eje de actividades públicas, de recreo y esparcimiento, capaz de generar dinámicas de crecimiento y desarrollo, de vital importancia para la cualificación y consolidación del núcleo urbano en su conjunto.

El soterramiento del ferrocarril a su paso por Puerto Real es una oportunidad única para la regeneración paisajística de este gran área que lo rodea, punto de partida para la transformación de este espacio en un lugar de encuentros para el desarrollo de multitud de actividades atractivas para la totalidad de la población, tanto del núcleo urbano, como de la nuevas zonas de crecimiento del Término Municipal.

Apostamos por un cambio radical en la concepción de este espacio central, que se convertirá en un gran parque equipado que tendrá continuidad con otras áreas del cinturón verde de Puerto Real: el Paseo de María Auxiliadora y el Parque de las Canteras. Pero además acogerá múltiples usos al servicio de los ciudadanos: deportivos, ocio, servicios, cultura, dotaciones de barrio, terciarios, todos ellos insertos en un parque, donde se potenciarán los recorridos peatonales.

Esta actuación no puede reducirse únicamente a la zona central del parque equipado. Los límites de la intervención serán definidos mediante el proyecto urbano, requiriendo la intervención urbanística en las zonas colindantes, y la activación de nuevas áreas de oportunidad que garanticen la consolidación y cualificación del tejido, reforzando a su vez la actividad propuesta.

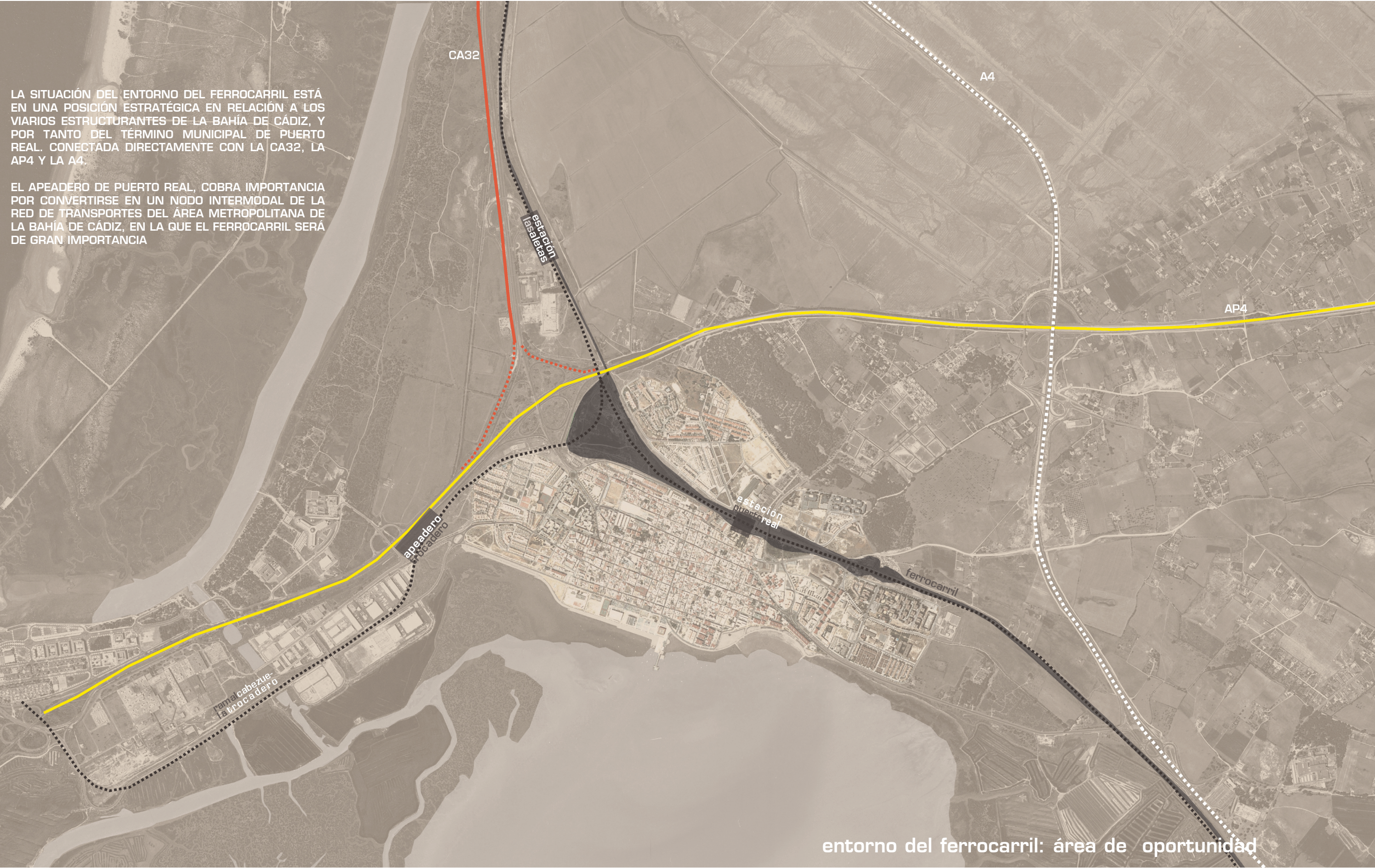
Como modelo urbano-territorial, y al igual que en otras zonas del municipio objeto de estudio en el Avance del Plan, consideramos que la ciudad requiere la complejización e hibridación de los usos, como medio para alcanzar los espacios demandados por las sociedades modernas, así como la sostenibilidad con el medio. El éxito de la intervención, radicarán en conseguir que los ciudadanos se apropien de estos lugares, y los hagan suyos.

Consideramos por último que la regeneración urbana del entorno, requiere también una ampliación del tejido residencial en lugares específicos, por su capacidad para cualificar la ciudad, formando parte esencial del proyecto de ciudad que queremos.



LA SITUACIÓN DEL ENTORNO DEL FERROCARRIL ESTÁ EN UNA POSICIÓN ESTRATÉGICA EN RELACIÓN A LOS VIARIOS ESTRUCTURANTES DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, Y POR TANTO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE PUERTO REAL. CONECTADA DIRECTAMENTE CON LA CA32, LA AP4 Y LA A4.

EL APEADERO DE PUERTO REAL, COBRA IMPORTANCIA POR CONVERTIRSE EN UN NODO INTERMODAL DE LA RED DE TRANSPORTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, EN LA QUE EL FERROCARRIL SERÁ DE GRAN IMPORTANCIA



entorno del ferrocarril: área de oportunidad

CALIFICACION / USOS PORMENORIZADOS

-USOS:

RESIDENCIAL Y USOS COMPATIBLES

INDUSTRIAL/ALMACENES

TERCIARIO

ZONAS VERDES/ESPACIOS LIBRES PUBLICOS
PARQUES Y JARDINES

PATIOS DE MANZANA

DOTACIONES LOCALES

D- Docentes

DP- deportivo

A-Asistencia-Social

CL-cultural

C-Comercial-Administrativo

SISTEMAS GENERALES

-Comunicaciones

Red viaria

Red de Interes General del Estado

Carreteras convencionales

Red viaria tráfico local primer orden

Ferrovial

Marítimo

-Zona verde de protección

-Espacios libres y zonas verdes

-Equipamientos

.Docente

.Cultural

.Deportivo

.Sanitario

.Religioso

.Otros

.Social

.Administrativo

-Infraestructuras y servicios

UN ZOOM SOBRE EL PLANO DE USOS PORMENORIZADOS DEL PLAN GENERAL VIGENTE, NOS MUESTRA COMO LA ZONA EN SU EJE CENTRAL ESTÁ CLASIFICADA COMO SISTEMA GENERAL, COMO UN GRAN ESPACIO PÚBLICO. ESTO NO SE CORRESPONDE CON LA REALIDAD URBANA Y SOCIAL DEL LUGAR. -GRAN VACÍO-

EL USO PREDOMINANTE A SU ALREDEDOR ES EL RESIDENCIAL.

LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES NO SON DE USO GENERAL, Y ESTOS ESTÁN LEJOS, POR LO QUE NO SE PRODUCEN DINÁMICAS DE ACTIVIDAD.

NO SE PRODUCEN MOVIMIENTOS TRANSVERSALES

ESE ESPACIO PÚBLICO ES EN REALIDAD UNA GRAN BARRERA FÍSICA Y MENTAL, QUE IMPOSIBILITA LA CONEXIÓN PLANTEADA ENTRE LAS DISTINTAS ZONAS VERDES DE LA CIUDAD

usos pormenorizados en el entorno E: 1/6000



sistemas generales. parques y jardines E: 1/6000
en el entorno del ferrocarril



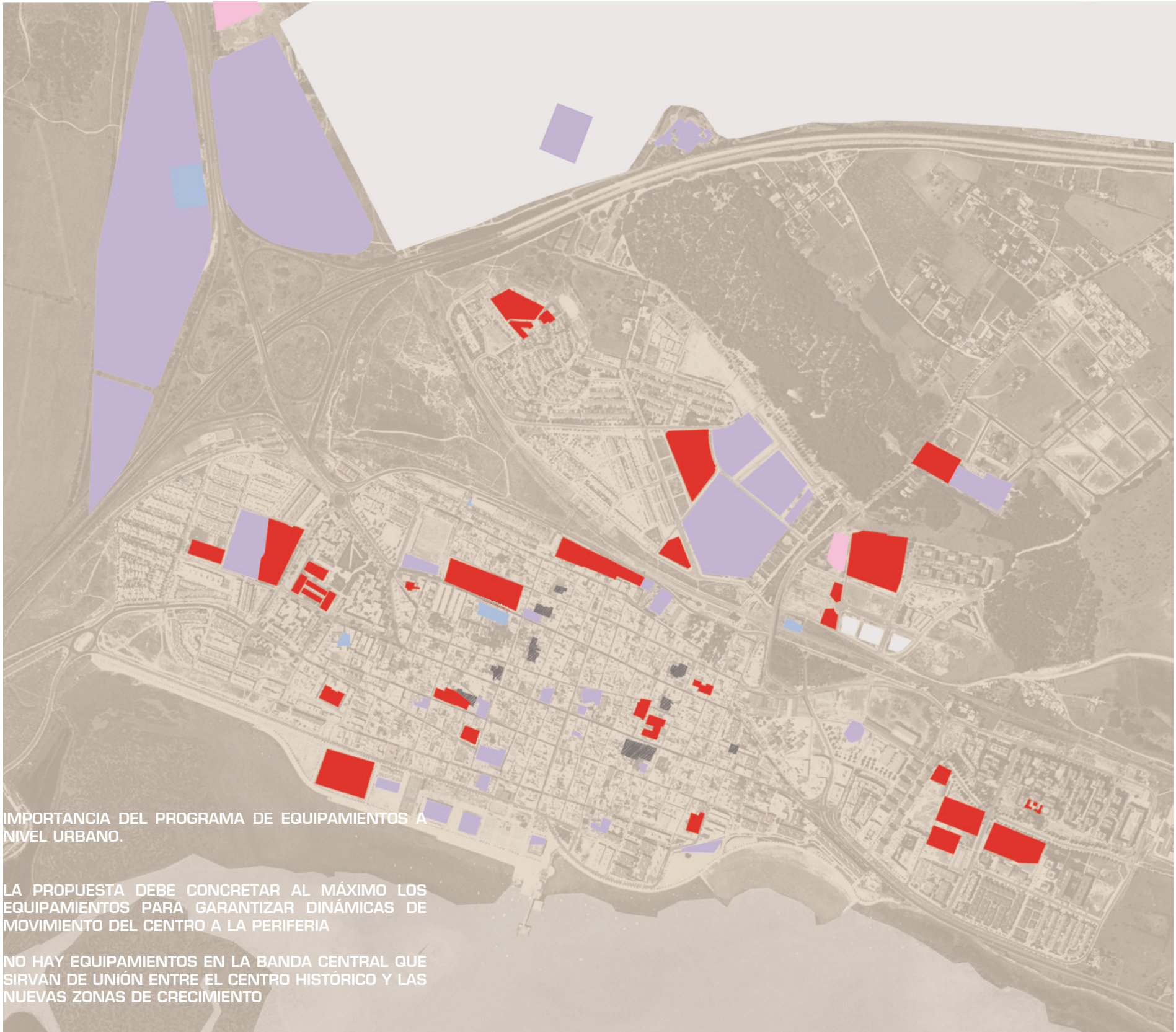
IMPORTANCIA DE LAS ZONAS VERDES EN EL NÚCLEO URBANO CONSOLIDADO. SISTEMAS GENERALES, ESPACIOS PÚBLICOS, PARQUES Y JARDINES, FORMAN UNA RED CONECTADA EN EL PLAN GENERAL VIGENTE.

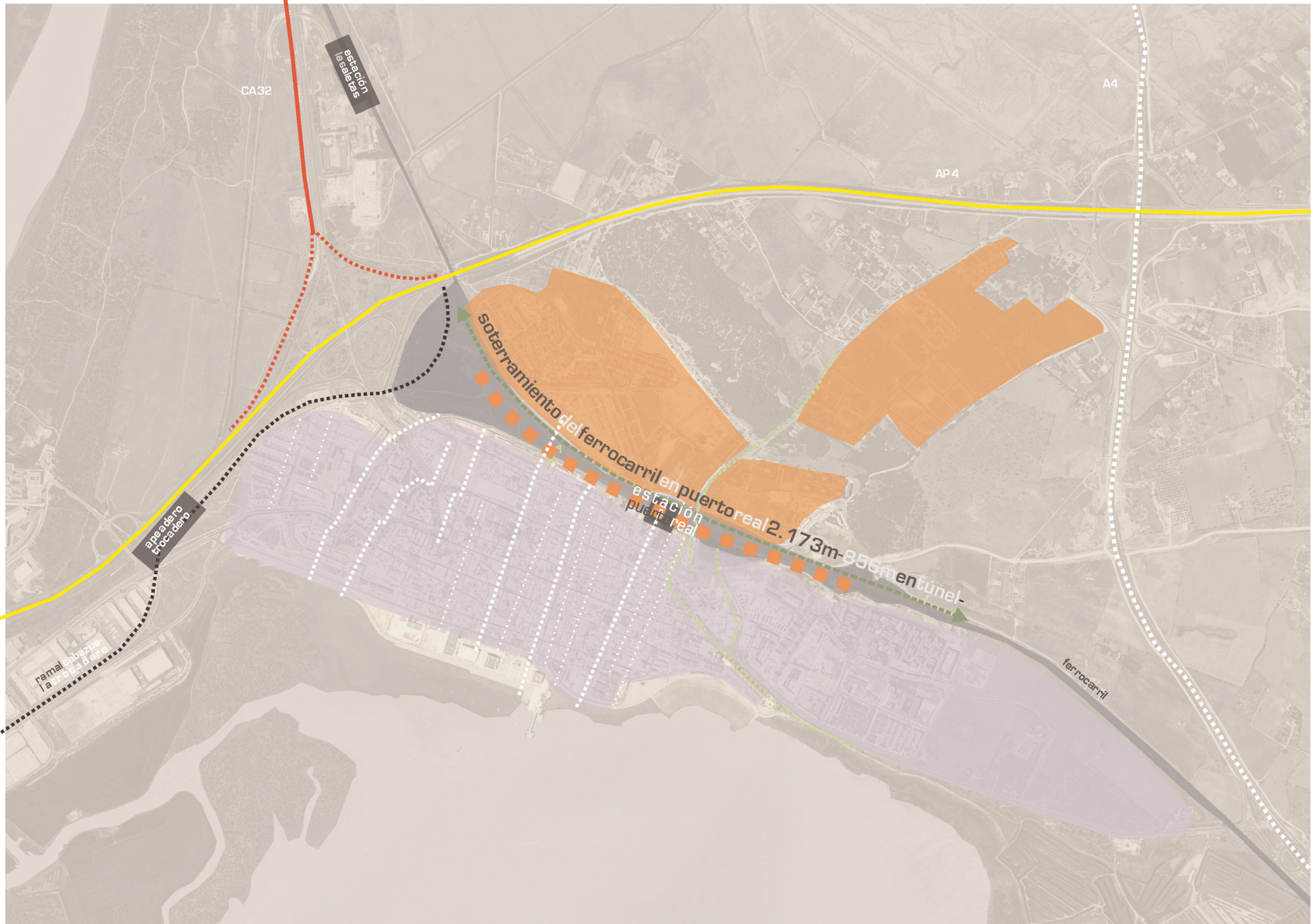
LA PROPUESTA QUIERE CONSEGUIR QUE ESTO SEA UNA REALIDAD EN EL USO COTIDIANO DE PUERTO REAL.



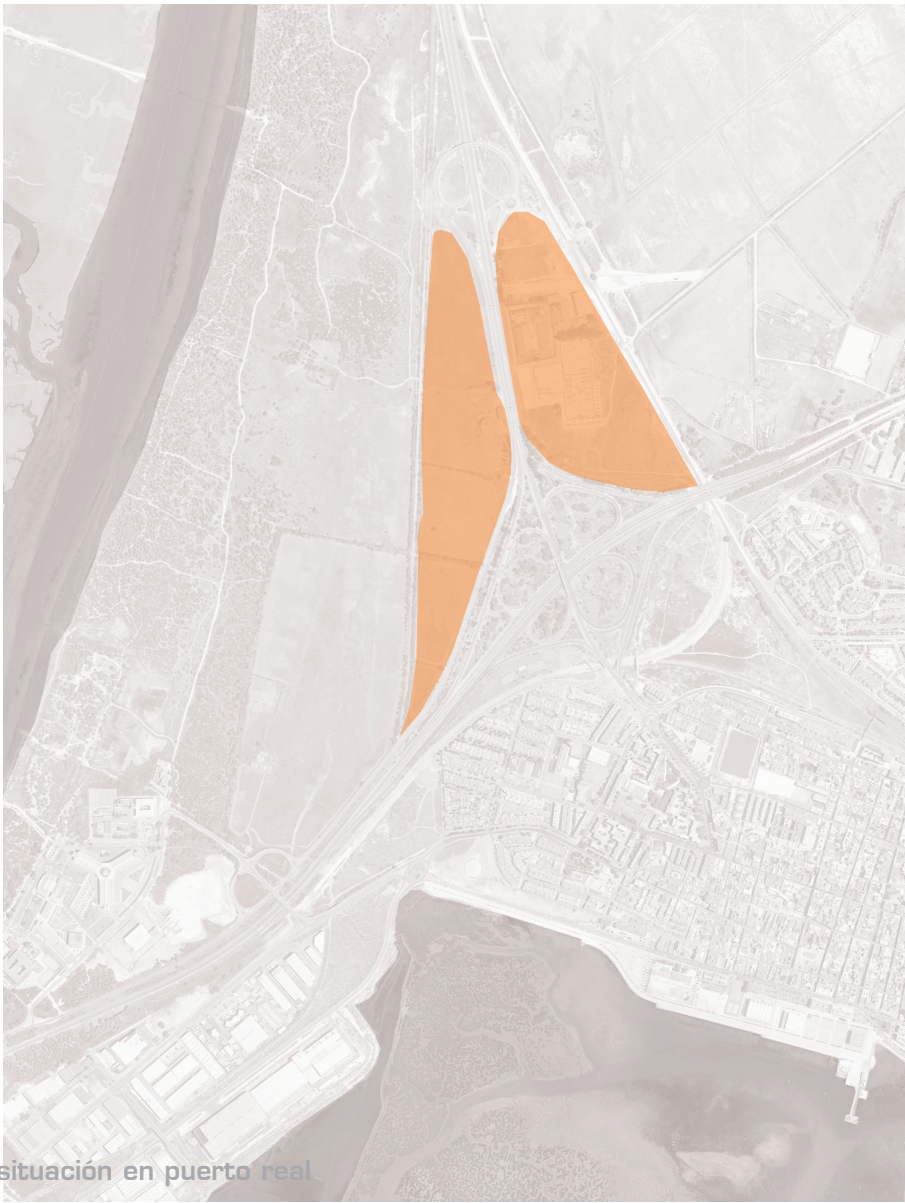
equipamientos y dotaciones
plan general vigente

E: 1/6000









1.1.4_1.5 AMPLIACIÓN DE LA UNIVERSIDAD
CEMENTERIO Y ESTACIÓN ALETAS

Extracto del capítulo de la Memoria, ordenación del suelo urbano, del apartado 3.3 Eje Cabezuela - Río San Pedro - Puerto Real, dedicado al polígono Universidad.

ESTADO ACTUAL. EL POLÍGONO UNIVERSIDAD

El denominado Campus de la Universidad de Cádiz en Puerto Real sigue siendo un proyecto todavía inacabado, desde la definición por parte de la Consejería de Educación, en Noviembre de 1990, del diseño definitivo para la Universidad de Cádiz con la previsión para el Campus del Río San Pedro de receptor de los centros del Área Científico-Técnica.

La ordenación tiene su origen en el PAU y Plan Parcial, promovidos entonces por el Ministerio de Educación en 1984, a partir de la clasificación del suelo establecida en el Plan General de Puerto Real de 1983. Las obras de urbanización se han realizado parcialmente y como complemento a cada centro docente construido: Facultad de Ciencias, Magisterio, Ciencias del Mar, Instituto de Investigaciones Pesqueras y edificio de aulas y biblioteca. Las instalaciones deportivas cubiertas, pabellón y piscina, y las pistas polideportivas anexas, completan lo realizado hasta la fecha. Las actuales instalaciones ocupan una superficie de 49,14 Ha, más las 36 Ha previstas para su ampliación, estas últimas incluidas en el Parque Natural Bahía de Cádiz.

La superficie de terrenos prevista para la ampliación se encuentra calificada como Sistema General de Equipamientos, promoviendo la propia Universidad de Cádiz la tramitación, hasta su aprobación provisional por el Ayuntamiento, de un Plan Especial que ordenaba para nuevos centros docentes, equipamientos y centros de I+D. Con posterioridad por acuerdo de las Consejerías de Medio Ambiente y Obras Públicas, así como del nuevo Rectorado de la Universidad, se suspende la tramitación hasta conocer las conclusiones del estudio de impacto ambiental.

En las conclusiones del citado estudio se desaconseja la ocupación completa de la superficie prevista para la ampliación, considerando que debería utilizarse únicamente los terrenos comprendidos entre la carretera y la plataforma del antiguo ramal del ferrocarril al Trocadero.

Por último y de la situación actual pueden enunciarse las siguientes cuestiones:

- la reconocida situación de provisionalidad que las instalaciones y centros docentes de la Universidad de Cádiz siguen

manteniendo, con la consideración de intrusos en el Parque Natural, que se mantiene por una parte de la propia Universidad.

- los problemas añadidos a su aislamiento, desde el transporte a los equipamientos, de la importante población universitaria ya existente.
- la deficitaria conexión con el núcleo urbano de Puerto Real y las escasas relaciones de todo tipo.
- la necesidad de disponer de nuevos centros, como la Escuela Técnica Superior de Ingeniería, con proyecto terminado, obliga a replantear con cierta urgencia la ampliación.

La nueva ordenación de la ampliación que resultaría de las recomendaciones del estudio ambiental, así como de las conclusiones del análisis urbanístico en cuanto al sistema de comunicaciones, las relaciones con el núcleo principal de Puerto Real y las nuevas posibilidades de ampliación en Aletas, califican la propuesta como un proyecto de la ciudad. Los criterios de actuación y descripción del proyecto se recogerán en otro apartado.

CRITERIOS Y OBJETIVOS

UNIVERSIDAD

Del deseo y la necesidad de ampliar y completar el Campus Universitario surge el diseño que deberá posibilitar su ordenación.

Los estudios realizados por el Departamento de Biólogos de la Universidad de Cádiz, detectan la importancia de la Laguna Episódica, lugar donde se emplazará la Escuela Superior de Ingeniería, (según el Plan Especial aprobado inicialmente).

A partir de los análisis realizados tomamos las siguientes determinaciones que se considerarán en la propuesta:

- _respeto de la totalidad del espacio ocupado por la Laguna Episódica.
- _ubicación de la Escuela Superior de Ingeniería y desarrollos universitarios futuros en la zona más próxima al Campus actual.
- _ampliar tomando como barrera y eje de su futura implantación, la "Antigua Línea de Ferrocarril", hoy paseo de importancia notable.
- _no colonizar el espacio del mismo modo que el actual Campus se ha desarrollado. Se propone concentrar la edificación, y no la dispersión de la misma. La nueva ampliación se concibe como un Campus abierto que se apoya en El Parque Natural y respeta su entorno.
- _la Escuela Superior de Ingeniería se anclará al camino de la vía férrea como cinta que lo uniera al Campus. De la misma forma se superpone en uno de los senderos transversales ya desarrollados por la naturaleza vegetal.

Estas decisiones, se ven reforzadas por la aparición del nuevo apeadero de la Universidad y estación del Polígono Aletas.

Se considera prioritario la comunicación peatonal entre la universidad y el polígono Aletas para conseguir su conexión con las distintas áreas de Puerto Real.

En los terrenos de la Universidad y unidos a su red de caminos, señalamos la relevancia de la recuperación del antiguo *cortijo-vaquería de la Vega*.

CEMENTERIO

La nueva estación de ferrocarril de Aletas es el principio de lo ya construido y base para su desarrollo.

Se intuye la necesidad de ocupar las superficies vacías (Transcela) Aceptando que la ampliación del cementerio se considera necesaria, se deben formalizar los accesos y comunicaciones que circundan desde su frente y contornos.

Nos oponemos al aislamiento de las nuevas zonas que son lugares estratégicos, puertas desde la Nacional IV que formalicen e identifiquen las entradas a la ciudad acercando la población de Puerto Real hacia la Universidad y fundamentalmente al Parque Natural.

1.1.4_1.6 EL FRENTE MARÍTIMO

1.1.4_1.6.1 EL ÁMBITO DE ESTUDIO

Inicialmente el ámbito de estudio corresponde a la extensión territorial que configura el contacto entre la ciudad de Puerto Real y el litoral, y que se acota territorialmente al norte por la trama urbana residencial; al sur por la lámina de agua del saco interior de la Bahía; al este con el final de la playa de la Cachucha, y al oeste con la rotonda de enlace de la ciudad con los crecimientos del Campus Universitario, Río San Pedro y con la ciudad de Cádiz.

No obstante esta delimitación concreta, como pieza de articulación entre el marco natural por un lado, fundamentalmente protagonizado por la lámina de agua y sus marismas, y por la trama de ciudad construida por el otro, creemos conveniente ampliarla, toda vez que desde una perspectiva más global se requiere establecer diversas tomas de contacto, continuidades con otros crecimientos y con otras particularidades, tanto urbanas como naturales, estableciendo por tanto relaciones de un mayor alcance territorial y urbano. Son las que en el documento hemos denominado extensiones paisajísticas este y oeste y ejes de transversalidad urbana.

Cuestiones por otra parte que ya fueron puestas de manifiesto en la

propuesta del concurso de ideas que para este ámbito fue formulado entre la Demarcación de Costas y el Ayuntamiento de Puerto Real en el año 2001 y en el anteproyecto que para la totalidad del borde marítimo - terrestre se redactó en el año 2002.

El presente documento incorpora a modo de información y diagnóstico, las reflexiones que en su día se recogieron en dichos documentos, e incorpora con algo más de profundidad, tanto los elementos de relación externa de la pieza de estudio, como algunas situaciones de contactos con la trama urbana que escaparon a los anteriores trabajos y que se incorporan como actuaciones que junto a las de extensión y a las de transversalidad, hemos convenido anunciar bajo el nombre común de proyectos asociados.

1.1.4_1.6.2 ANTECEDENTES

La evolución del planeamiento y de los proyectos municipales

La actual configuración de los espacios que constituyen el borde litoral de la ciudad de Puerto Real, desde el punto de vista de la evolución en los procesos de planificación urbana, viene marcada fundamentalmente desde dos tácticas distantes, tanto en el tiempo como en su formulación ideológico-proyectual.

La primera corresponde a la iniciativa recogida en la redacción del Plan General de Puerto Real en el año 1983, culminada en el año 1989 y dirigida por el arquitecto José Seguí, que establece como estrategia de actuación la incorporación de determinados usos de equipamientos de una importante repercusión ciudadana, como son los grandes equipamientos administrativos (Ayuntamiento de Puerto Real); deportivos (Pabellón cubierto); y docentes (Instituto de educación Secundaria), entre otros. La posición de estas piezas, hoy ya construidas, si bien en un principio, pudieran considerarse motores de regeneración del borde litoral, por la implicación de estos usos públicos en una posición estratégica de la ciudad, han desvelado en el transcurso del tiempo, ciertos inconvenientes, que mas adelante comentamos. Tanto esta realidad construida, como parte de su filosofía de actuación, fueron recogidas en el vigente planeamiento urbanístico, que vino a calificar este borde urbano-paisajístico con la alternancia de usos de espacios libres con usos de equipamientos, si bien éstos adquieren en el Plan Vigente una presencia de mayor relación con la trama urbana en algunos casos (como son los albergues municipales), o la hipoteca y residualidad de una parte de las previstas zonas verdes como sucede con la instalación deportiva del campo de fútbol y graderíos, grafiada por el PGOU en el extremo oeste del ámbito litoral urbano.

La segunda táctica, hoy en actual proceso de ejecución en lo que se



ha denominado Primera Fase de la Reordenación del Borde Litoral de Puerto Real, y que tiene su origen en el concurso de ideas del año 2001, desplaza los contenidos urbanos procedentes de una visión constructora desde la ciudad, por una nueva sensibilidad de aproximación a este ámbito, desde lo natural, apostando por la "contaminación" del espacio libre hacia la ciudad en vez de la construcción del vacío por piezas edificadas de ciudad. Enunciado en términos más "urbanísticos", podríamos decir que esta segunda estrategia pone su énfasis en la construcción de esta área de oportunidad desde la calificación de un gran espacio libre en el que puedan albergarse ciertas piezas de pequeña escala con destino dotacional, frente a la anterior apuesta de la calificación por los equipamientos. En definitiva, lo que podríamos definir como el desplazamiento del equipamiento construido por el equipamiento no construido o verde y que aún permitiendo la presencia de elementos contruidos debe constatar con mayor cuidado tanto su posición en relación a la trama urbana y paisajística, como su naturaleza compositiva, formal y dimensional o de escala.

La incidencia del planeamiento supramunicipal

El documento Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, apenas si tiene una incidencia determinante sobre este ámbito de Puerto Real, pero sí resulta de interés destacar algunas apreciaciones del POTBC que vienen a subrayar ciertas líneas de trabajo en relación a las consideraciones y criterios proyectuales que anteriormente se han descrito.

- El medio físico. Pone de relevancia la inserción del ámbito de actuación posicionado en la Bahía entre dos grandes áreas de marisma: el Trocadero y la marisma del Saco Interior. La continuidad física y espacial entre estos dos espacios naturales deviene en oportunidad de proyecto en el borde litoral de la ciudad y oportunidad de ésta en sus relaciones con el medio físico natural.
- La red de espacios libres. En clara continuidad con el anterior apartado, este plano del POTBC, revela posibles extensiones de relación entre la ciudad y algunas masas forestales (además de las marismas), como son el pinar de la Algaida y los pinares cercanos a la marisma del Saco Interior.
- Equipamientos de rango metropolitano. El Plan Guía de Instalaciones Deportivas se centra en dar servicio a los núcleos de población partiendo de la organización de barrio o distrito, no contemplando específicamente la cuestión de las áreas metropolitanas. A pesar de que la oferta deportiva que se plantea en el proyecto en ejecución en el extremo oeste del parque litoral tienen un radio de influencia de nivel ciu-

dad (dos pistas de paddel, una pista de hockey y dos pistas de tenis), el circuito de carril bici/peatonal puede trascender a niveles extramunicipales en sus conexiones con la Algaida, con el Campus Universitario y con la marisma del saco interior. Se plantea además un uso náutico en el muelle deportivo situado junto al Ayuntamiento (actual Club Náutico "El Trocadero"), y que cuenta incluso con proyectos redactados (como es el caso del anteproyecto de Puerto Deportivo Urbano de Puerto Real y la segunda fase del citado Club, de los años 1999 y 2000), cuyas decisiones formales y programáticas debieran revisarse.

- Área de protección de acuíferos. El POTBC establece este margen como área de protección de acuíferos, no autorizando actividades potencialmente contaminantes.
- Zerpla 3.- Rel 2. La ficha de actuación para la zona de especial reserva para la localización de actividades (zerpla 3) establece la creación de un itinerario verde que discurre longitudinalmente por todo el ámbito de actuación en sentido este-oeste. A su vez este itinerario tiene su continuidad en la ficha de red de espacios libres (rel 2) en paralelo al trazado del Río San Pedro.

la legislación sectorial: el dominio público marítimo-terrestre

El deslinde del dominio público marítimo-terrestre y la zona de servidumbre de protección inciden en este espacio, que debe atemperarse en cuanto a usos permitidos a los regulados en la Ley de Costas y a su Reglamento en función de la posición del deslinde y de la línea de protección costera.

- A continuación se reproducen los usos permitidos en ambas zonas por la Ley de Costas:
- Dominio Público marítimo-terrestre.
 - Zona de servidumbre de protección de Costas.

1.1.4_1.6.3 CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO. LAS TRES ZONAS

el Anteproyecto de 2002 como información y diagnóstico

Reproducimos la memoria del documento de Anteproyecto de Ordenación del Frente de Paseo Marítimo de Puerto Real, que fue redactado en el año 2002, ya que dicho estudio recoge los criterios de caracterización, de información y descripción, y de diagnóstico de la totalidad del ámbito que analizamos.

De dicho anteproyecto, creemos conveniente establecer las siguientes consideraciones:

1. El anteproyecto diferencia cuatro fases o zonas, si bien la última de ellas hemos creído conveniente por su implicación con el espacio físico en el que se emplaza, unificarla con la llamada tercera zona. Reducimos por tanto en el presente documento, a tres zonas con caracterizaciones singulares, y por tanto diagnósticos diferenciados, en cada una de ellas.
2. El anteproyecto de la totalidad del Paseo y el Proyecto de Ejecución de la fase 1º (en actual ejecución de obras), constituyen el marco de referencia para la redacción de los tres proyectos principales. Asociados a ellos se relacionan en el siguiente capítulo de este documento una serie de proyectos o actuaciones vinculadas a estos tres proyectos.
3. Se recogen en este documento algunas reflexiones y criterios para cada zona que complementan o reorientan las decisiones adoptadas en el anteproyecto del año 2001.

ANTEPROYECTO DE ORDENACIÓN DEL FRENTE DEL PASEO MARÍTIMO PUERTO REAL. CÁDIZ

1. ANTECEDENTES

Con fecha 10 de Agosto de 2001, por D. José Antonio Barroso Toledo, en calidad de Alcalde-Presidente del Excelentísimo Ayuntamiento de Puerto Real, se emite DECRETO, por el que se encarga la Consultoría y Asistencia para la REDACCIÓN DE ANTEPROYECTO DE ORDENACIÓN DE LA TOTALIDAD DEL FRENTE DEL PASEO MARÍTIMO de Puerto Real.

En cumplimiento de dicho decreto se redacta el presente Anteproyecto, que abarca la totalidad del frente marítimo, y en el que se distinguen diferentes bases, atendiendo a los criterios solicitados por los servicios Técnicos del Ayuntamiento.

2.1 Trabajar sobre el borde marítimo es trabajar sobre un borde de la ciudad en contacto con la naturaleza. una naturaleza que es aquí también ciudad y que se convierte en soporte de otra experiencia, no como una imagen plana de fondo que se opone a lo urbano sino como reservas conectada de cultura y naturaleza.

Esta idea nos lleva a entender el paseo marítimo como una naturaleza equipada donde poder llevar parte de la actividad de la ciudad hacia un encuentro con lo natural y es por esto por lo que vemos el paseo como algo que puede superar los propios límites existentes y pretende abarcar más allá. Los recorridos que pasan a

través de los espacios más duros del paseo son los mismos que continúan a través de las marismas con pavimentos más sencillos y puntuales capaces de conectar también las zonas universitarias al otro lado de la carretera con equipamientos culturales o tramos de marismas.

Para los espacios ya construidos proponemos equiparlos con mecanismos que sean capaces de producir distintas actividades con objetos casi colocados con independencia propia, que añaden la capacidad de adaptarse a distintas situaciones.

2.2 Para el equipamiento deportivo, y una posible residencia universitaria que proponemos junto a éste, utilizamos el mecanismo de la repoblación, un pequeño bosque donde la vía rodada atraviesa limpiamente como un camino entre árboles. Los claros dejan sitio a la actividad: pistas deportivas, residencia de estudiantes - como una pieza sobre pilotis- y un elemento para actividades culturales formalizando la fachada a la ciudad. Un bosque que lo relaciona con el campus y con el paisaje más inmediato.

Proponemos equipar los recorridos mas al borde con piezas de servicio para actividades lúdicas pequeños bares o cafés junto al mar pensados como elementos que crean la sombra donde estar como al exterior.

2.3 Para las plazas más duras elementos ligeros de sombras que sirvan de cobijos actividades más culturales una plataforma de madera junto al escenario del edificio cultural multiuso serviría como escenario al aire libre.

Elementos de sombra que pueden ser piezas más cerradas como el que colocamos en el actual aparcamiento exterior del ayuntamiento, debajo del cual estarán los coches y que podrá unificar ambos lados de la vía rodada.

2.4 Proponemos playas artificiales como complemento de las existentes que permitan estar rodeados de mar y amplíen lo natural con plataformas de madera donde poder descansar después de nadar o por donde deambular o sentarse al sol, como piezas prismáticas que no pretenden confundirse con la geometría natural.

2.5 Al final del actual paseo se dan dos opciones para el caminante: seguir caminando sobre las marismas a lo largo de pequeños caminos que flotan sobre éstas, o el paso al otro lado de la ciudad con una conexión que planteamos al aire libre como una topografía que nos permita una continuidad visual del otro lado de la ciudad con el paseo marítimo, creando espacios a distintos niveles desde donde se verá el mar y el resto del paseo, eliminando para ello las piezas de infraviviendas existentes que lo privatizan.

3. FASES



Imágenes del frente marítimo

El proyecto diferencia cuatro fases de actuación, sobre las que cada proyecto concreto deberá profundizar y matizar las soluciones propuestas.

Las fases que se establecen se recogen en el plano correspondiente, y se concretan en:

- Zona deportiva y de ocio
- Zona urbana y de servicios
- Recuperación y regeneración de playas
- Entronque de la N-IV

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

En el borde marítimo de la ciudad de Puerto Real, cabe considerar en términos generales la concurrencia de cuatro zonas diferenciadas:

ZONA 1. una zona en el extremo oeste, actualmente espacio intermedio entre la ciudad y el dominio público, el espacio natural, del que se separa mediante un muro-dique de contención. Se trata de una zona de periferia de la ciudad, sin usos ni caracterización específica, y denominada zona deportiva y de ocio.

ZONA 2. una zona central, de un claro contenido y relación de usos urbanos, en la que se ubican una serie de equipamientos de la ciudad como son el Ayuntamiento, el Pabellón Polideportivo, un instituto, etc., corresponde con la fase denominada zona urbana y de servicios.

ZONA 3. Una zona lateral, al este, donde el contacto con la ciudad es de menor intensidad, prevaleciendo un uso relacionado con el disfrute directo del dominio público marítimo-terrestre a través de las playas (Playa de la Cachucha), corresponde con la fase denominada de recuperación y regeneración de playas.

ZONA 4. En realidad se trata de una actuación puntual, más que de una zona, consiste en el entronque entre el frente litoral y la carretera N-IV y el resto de la ciudad. Así mismo se plantea la continuidad del paseo mediante soluciones blandas (pasarelas de madera), sobre las marismas.

4.1 ZONA 1

Esta zona se encuentra ya ejecutada, produciéndose la recepción de la obra en 2006.

Se trata de unos terrenos ganados a la naturaleza y delimitados por un muro-dique que los diferencia tanto en aspecto y tratamiento, como en cota de altura, del paisaje natural inalterado, del plano de agua. Se trata en definitiva de unos "terrains vagues" de la ciudad de Puerto Real.

El carácter indefinido de estos suelos, y la escasa tensión que ejerce la trama de la ciudad sobre ellos aconseja tratar este lugar más como prolongación de la naturaleza (a pesar de la diferencia de cotas altimétricas), que como prolongación de la ciudad.

Desde esta situación, el tratamiento que se hace de este espacio tiende a la regeneración ambiental y paisajística con el objetivo de conseguir un parque natural entre la ciudad y las marismas que actúe de mediación entre ambas, y con capacidad de albergar usos de disfrute, ocio y equipamiento de la ciudad.

El ámbito sobre el que se actúa tiene una extensión superficial de aproximadamente 43.000 m².

A continuación se definen los distintos elementos que componen el anteproyecto en esta zona 1, y sobre la que se deberá desarrollar el proyecto concreto de la zona, sin perjuicio del cumplimiento de las observaciones o reajustes que en su caso establezca la Dirección General de costas y/o el Ayuntamiento de Puerto Real.

1. El plano vegetal.

Supone la mayor extensión superficial del ámbito de actuación. Se trata de suelo o tierra natural cubierto de vegetación autóctona de tallo bajo. Las distintas especies a plantar que deberán actuar como separadores de las de tierra, se definirán en el proyecto de ejecución de las obras.

Sobre este plano vegetal se asentarán además de las especies de monte bajo, la masa de árboles que principalmente serán de la especie pino piñonero.

Todo el ámbito de la actuación se perimetra con un bordillo a ejecutar en pletina metálica de 3 mm. de espesor y altura media sobre el pavimento colindante, de 15 cm.

2. Los caminos.

Distintas bandas de pavimentos diversos se entrecruzan en el ámbito de actuación, con el criterio de encauzar los flujos de recorridos rodados y peatonales en el parque. Se sitúan a igual cota que el plano vegetal y con tratamientos que los alejen de cualquier referencia urbana.

Distinguimos diversos tipos:

- a) Aglomerado asfáltico negro en caliente para el paso de circulación rodada coincidente con el actual trazado viario. Se prevé con una anchura total de 7,00 m. Superficie 4.574,91 m².
- b) Aglomerado asfáltico rojo/verde en caliente para destino a carril bici y patinaje, con una anchura de 4,00 m dispuesto en paralelo al camino rodado. Superficie 2.013,97 m².
- c) Pavimento de hormigón tratado con distintas texturas como base

para los itinerarios peatonales. La superficie inicialmente prevista para estos caminos es de 6.848,98 m².

d) Pavimento de madera para paseos peatonales de distintas anchuras y trazados, con un extensión superficial estimada en aproximadamente 990,89 m².

3. Los usos deportivos.

Para el ejercicio de las actividades deportivas se disponen dentro del parque distintos enclaves de pavimento adecuado para estos usos. A excepción de las pista de petanca y la pista circular de patinaje que se trataría con tierra albero compactada y con hormigón pulido respectivamente, el resto de pistas deportivas al aire libre se establecerán mediante sistemas impermeables de slurrys con pavimentación asfáltica y terminación de resinas sintéticas, de forma que se obtenga un suelo flexible, se garantice un buen coeficiente de deslizamiento, una buena resistencia a la abrasión y durabilidad en el tiempo. Las pistas se tratarán como único plano de pendiente no superior al 1% y se dispondrá sistema de evacuación de aguas y drenaje.

La superficie de suelo destinada a pavimentos deportivos es de 3.673,21 m². aproximadamente.

4. Las instalaciones.

Se preverán en el proyecto de ejecución las distintas instalaciones del parque, fundamentalmente:

a) Abastecimiento de agua y riego, con las correspondientes fuentes públicas y dotación a la pieza de vestuarios y a los elementos de ocio y red de alumbrado, energía eléctrica. Se distinguirán entre iluminaciones en altura mediante báculos e iluminación baja, en suelo como señalización de algunos caminos peatonales.

b) Red de telefonía.

c) Red de evacuación de aguas, tanto fecales como de pluviales y drenajes.

5. Mobiliario.

Se dispondrán elementos de asiento, módulos de juego para niños, fuentes, papeleras, etc.

6. Módulo de vestuarios.

Está compuesto de:

a) Cuatro vestuarios de equipos, con acceso desde las zonas de circulación y vestíbulo de entrada, que incluye vestuarios equipados con 10 m.l. de bancos colgados de pared, espacio de duchas con 6 duchas y equipado además con inodoro y lavabo, y cabina independiente para discapacitados con inodoro, lavabo y ducha, con elementos que garantizan la accesibilidad.

b) Dos salas para técnicos equipada con inodoro, ducha y lavabo, y una de las cuales incluye botiquín, con acceso interior.

c) Una sala para almacén con acceso exterior y posibilidad de

acceso con vehículo rodado.

d) Dos servicios sanitarios generales con acceso desde el exterior.

e) Una sala de instalaciones técnicas.

La superficie construida total de la pieza de vestuarios es de 299,00 m² aproximadamente.

7. Módulo de servicios y recreativos.

Las piezas objeto de estudio tratan de agrupar en núcleos de fuerte entidad los servicios y los espacios de sombra erigiéndose en focos de atracción de la actividad a lo largo del Paseo Marítimo.

Contienen distintos usos y nacen con vocación de poder ser adaptados a las necesidades que puedan aparecer en el desarrollo del proyecto y del tiempo. Son por tanto, susceptibles de recoger cambios de uso y tamaño en base a las necesidades que planteen los operadores del proyecto.

El diseño responde a la horizontalidad y permeabilidad, factores imprescindibles para conservar la visión de los transeúntes hacia el mar.

Una placa de hormigón de canto apreciable recoge los módulos de servicio y las zonas de sombra bajo ella. La estructura vertical es de pantallas de hormigón de 20 cm en los módulos de servicios, y pilares de 30 cm de diámetro en la extensión de la cubierta hacia la zona de sombra.

Los módulos de servicio utilizan materiales antivandálicos, a base de chapas metálicas perforadas y celosías de perfiles de aluminio que protegen los vidrios del interior.

El pabellón está formado por cinco módulos de servicio con distintos usos dedicados a bar, quiosco y almacén para los servicios públicos.

Cada módulo posee una zona aterrazada, bajo cubierta, donde colocar mesas y sillas.

La prolongación de la cubierta tras el último módulo de servicios crea una zona de paseo con sombra de gran extensión longitudinal.

4.2. ZONA 2

Se trata del ámbito central, situado entre la zona anterior (deportiva y ocio) y la correspondiente a la recuperación de playas. En concreto se limita entre las calles perpendiculares al litoral denominadas c/Lazareto y c/Cruz Verde.

En ella se sitúan diversas piezas de equipamientos de la ciudad, tales como instituto, polideportivo, auditorio, e incluso el mismo



Imágenes del frente marítimo

Ayuntamiento. Una gran parte se encuentra pavimentada como uso peatonal, otra la constituye la traza del vial Ribera del Muelle y espacios destinados a aparcamientos en superficie, fundamentalmente en la zona entre plaza del poeta Rafael Alberti, c/Ribera de Muelle y c/Cruz Verde.

Consideramos que el proyecto concreto de este ámbito o zona deberá girar en torno a tres elementos que a continuación se definen.

1. La repavimentación

Gran parte del suelo, actualmente denominado como paseo marítimo propiamente dicho, así como la plaza Rafael Alberti se encuentra pavimentada con piezas de adoquín de hormigón. Sobre esta parte se estima que deberá actuarse valorando la situación preexistente. Se propone modificar sustancialmente la c/Ribera del muelle y el espacio entre el edificio del Ayuntamiento y la ciudad. Estos lugares deben tratarse de forma que permitan una mejor situación entre la ciudad y el mar. Para ello se propone una pavimentación continua, que no diferencie entre el tradicional binomio calzada-aceras. Para ello el pavimento deberá dar respuesta a un mayor privilegio de los flujos peatonales frente a los rodados, separándose mediante elementos de mobiliario ambos flujos. La preponderancia de lo peatonal se refuerza mediante la supresión de las plazas de aparcamientos que actualmente se disponen en superficie, reconvirtiéndolos y recuperando estos lugares a espacios libres de uso público de la ciudad, áreas de descanso y áreas de actividad, que permitan una permeabilidad en la transición de ciudad-mar, al evitar la barrera física y visual que suponen los aparcamientos actuales.

2. Los aparcamientos

A instancias del Ayuntamiento se propone la creación de al menos dos plantas bajo rasante para uso de aparcamientos. La eliminación que de estas se propone en superficie, implica la búsqueda de alternativas que den respuestas al problema de la demanda de aparcamientos en un lugar donde la presencia de múltiples actividades, servicios municipales hacen inexcusable su demanda.

Las características geológicas y geotécnicas del terreno (rellenos al mar), hacen presumible que la actuación será factible para un total de dos plantas que en un principio podrían suponer en torno a 18.500 m² por planta y una capacidad del orden de 586 unidad de plazas de aparcamientos por planta, que supondrían un total de 1.172 plazas. Una vez realizado los ensayos geotécnicos precisos el proyecto de ejecución de esta zona deberá ponderar la posibilidad de una tercera planta que implicaría en su caso un total de plazas de aparcamiento aproximadamente. En el plan se recogerá una primera propuesta de distribución, localización de las plantas de parking y sus accesos.

3. Las sombras

El carácter de plaza que actualmente tienen los espacios existentes (tanto las áreas de aparcamiento como la plaza poeta Alberti), se considera debe ser reconducido. Para ello se propone la creación de diversos planos de sombras, a modo de pérgolas que permitan acoger áreas de descanso y de actividades capaces de evitar que estos espacios perpetúen sus características actuales de cierta desolación, dureza y poco uso, sobre todo en las épocas de verano debido a las altas temperaturas de la zona.

Además del criterio funcional de estos elementos como los de la plataforma- escenario al aire libre que complementa al auditorio, las pérgolas servirán de elementos referenciales de la escala de los espacios en los que se sitúan de forma que permitan una mejor articulación entre la ciudad y el frente litoral.

Las pautas de estructura del aparcamiento subterráneo determinan las pautas estructurales de los elementos apergolados, dotando a estos lugares de criterios de identidad y pautar ordenadamente estos espacios de clara vocación urbana.

4.3 ZONA 3

Abarca la regeneración y recuperación de la playa de la Cachucha y donde el principal objetivo es aumentar la superficie de espacio para disfrute del agua. Para ello se proponen dos líneas de actuación. Por una parte la regeneración de las playas mediante la aportación de arena. Por otro la creación de plataformas de madera, a modo de mejilloneras que se pretende que se mantengan a flote ascendiendo o descendiendo en función de los flujos de mareas. Se contempla dotar a estas plataformas de un carácter complementario mediante elementos prefijados de sombra mediante toldos desmontables de diversos colores, así como la mejora de los actuales espigones.

4.4 ZONA 4

Resolución del enlace entre el paseo marítimo y la N-IV mediante plataformas que resuelven el desnivel existente entre ambos lugares. Implica la demolición de algunas edificaciones existentes. Así mismo se plantea la prolongación del paseo mediante pasarelas de madera sobre las marismas, a modo de recorrido sobre el parque natural que permita conectar la villa de Puerto Real con los espacios naturales que lo rodean, invitando a pasar desde lo urbano a lo natural y viceversa."

relaciones con el medio urbano: la transversalidad urbana

Pero no sólo debe prestarse una especial atención a la continuidad longitudinal de este frente marítimo-urbano de la ciudad, sino que han de arbitrarse ciertas articulaciones con la propia trama consolidada y con los nuevos crecimientos que la revisión del PGOU proponga en los márgenes norte de la ciudad. Las relaciones con los nuevos equipamientos de la futura ciudad tales como el boulevard equipado, el nuevo campo de fútbol, el soterramiento del trazado de la línea férrea y la nueva estación, entre otros, inducen a plantear ejes urbanos norte-sur, cuya transversalidad procure permeabilidades en las relaciones entre el interior y el margen sur de litoral.

1.1.4_2 los sectores de suelo urbano: los polígonos

Los polígonos son los sectores del suelo urbano, según el plan vigente 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, son las que se pueden apreciar en las tablas siguientes.

LOS SECTORES EN SUELO URBANO. RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS

SECTORES		8 - B	
SUELOS	USO RESIDENCIAL	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	160000	100,0
	Z.VERDES	34730	21,7
	E.DOCENTE	12000	7,5
	EQUIP. IPS	2686	1,7
	EQ. DEPORTIVO	0	0,0
	EQ. COMERCIAL	0	0,0
	VIALES	45405	28,4
	USO LUCRATIVO	60259	37,7
	SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	107144	
	AP. MUNICIPAL	12857	12,0
	INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,67	

SECTORES		I - C		II - C CASINES	
SUELOS	USO RESIDENCIAL	Sup. M2	%	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	345160	100,0	352246	100,0
	Z.VERDES	57404	16,6	56443	16,0
	E.DOCENTE	23177	6,7	36438	10,3
	EQUIP. IPS	5784	1,7	2956	0,8
	EQ. DEPORTIVO	0	0,0	14673	4,2
	EQ. COMERCIAL	0	0,0	0	0,0
	VIALES	118833	34,4	95386	27,1
	USO LUCRATIVO	122148	35,4	146353	41,5
	SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	200300		189321	
	AP. MUNICIPAL	20030	10,0	21320	10,0
	INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,58		0,54	

SECTORES		III-A ESPARRAGUERA		III A - AMPLIACION	
SUELOS	USO RESIDENCIAL	Sup. M2	%	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	264563	100,0	246687	100,0
	Z.VERDES	155416	58,7	86429	35,0
	E.DOCENTE	6206	2,3	38455	15,6
	EQUIP. IPS		0,0	30251	12,3
	EQ. DEPORTIVO		0,0	4914	2,0
	EQ. COMERCIAL		0,0	1000	0,4
	VIALES	14300	5,4	39335	15,9
	USO LUCRATIVO	88641	33,5	46303	18,8
	SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	57110		64080	
	AP. MUNICIPAL	0	0,0	6408	10,0
	INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,22		0,26	

SECTORES		V - A		IV - A		II -A CAM	
SUELOS	USO RESIDENCIAL	Sup. M2	%	Sup. M2	%	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	109791	100,0	258475	100,0	181889	100,0
	Z.VERDES	34780	31,7	76318	29,5	42741	23,5
	E.DOCENTE	4303	3,9	8743	3,4	5458	3,0
	EQUIP. IPS	2482	2,3	7334	2,8	1365	0,8
	EQ. DEPORTIVO	0	0,0	9960	3,9	2750	1,5
	EQ. COMERCIAL	0	0,0	1470	0,6	456	0,3
	VIALES	31345	28,5	81979	31,7	43607	24,0
	USO LUCRATIVO	36894	33,6	72671	28,1	85512	47,0
	SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	44300		74570		60060	
	AP. MUNICIPAL	6645	15,0	11186	15,0	6006	12,0
	INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,40		0,29		0,33	

SECTORES		I-A RSP			I - A CAM (*)	
SUELOS	USO RESIDENCIAL	Sup. M2	%		Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	446000	100,0		373550	100,0
	Z.VERDES	79900	17,9		66577	17,8
	E.DOCENTE	40067	9,0		6323	1,7
	EQUIP. IPS	10342	2,3		1877	0,5
	EQ. DEPORTIVO	0	0,0		3385	0,9
	EQ. COMERCIAL	0	0,0		0	0,0
	VIALES	209770	47,0		55918	15,0
	USO LUCRATIVO	105921	23,7		239469	64,1
	SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	226869			83160	
	AP. MUNICIPAL	34030	15,0		9240	10,0
	INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,51			0,22	

(*) En el caso del polígono I-A cam, se trata de suelo urbanizable y los datos se refieren al Plan de Sectorización, pendiente de aprobación definitiva y de su desarrollo.

SECTORES		Villanueva	
SUELO	USO TURISTICO RESIDENCIAL	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	109072	100,0
		5	
	Z.VERDES	111780	10,2
	E.DOCENTE	8112	0,7
	EQUIP. IPS	2686	0,2
	EQ. DEPORTIVO	516025	47,3
	EQ. COMERCIAL	7559	0,7
	VIALES	338642	31,0
	USO LUCRATIVO	105921	9,7
	SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	134000	
	AP. MUNICIPAL	13400	10,0
	INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,12	

LOS POLIGONOS DE SUELO DE USO INDUSTRIAL
RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS

SECTORES		AREA DE CABEZUELA (1)	
SUELOS	USO INDUSTRIAL	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	1578000	100,0
	Z.VERDES	56550	3,6
	EQUIPAMIENTOS	0	0,0
	VIALES	334697	21,2
	USO LUCRATIVO	1186653	75,2
	SUP. EDIF.LUCRATIVA	474661	
	AP. MUNICIPAL	0	
	INDICE EDIFICABILIDAD	0,30	

(1) Calificada como Sistema General de Comunicaciones

SECTORES		ASTILLEROS		UE 71. S.V. AST.		POL I - A IND. RSP	
SUELOS	USO INDUSTRIAL	Sup. M2	%	Sup. M2	%	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	1000000	100,0	264843	100,0	310000	100,0
	Z.VERDES	0	0,0	39874	15,1	0	0,0
	EQUIPAMIENTOS	0	0,0	17721	6,7	0	0,0
	VIALES	382000	38,2	48085	18,2	133750	20,1
	USO LUCRATIVO	618000	61,8	159254	60,1	176250	26,5
	SUP. EDIF.LUCRATIVA	432600		122960		237600	
	AP. MUNICIPAL	0		12296	10,0	0	
	INDICE EDIFICABILIDAD	0,43		0,46		0,77	

SECTORES		TROCADERO		TRES CAMINOS	
SUELOS	USO INDUSTRIAL	Sup. M2	%	Sup. M2	%
	SUP. TOTAL	1239024	100,0	665532	100,0
	Z.VERDES	190707	15,4	141952	21,3
	EQUIPAMIENTOS	24700	2,0	16423	2,5
	VIALES	245174	19,8	74950	11,3
	USO LUCRATIVO	745941	60,2	432207	64,9
	SUP. EDIF.LUCRATIVA	818061		432207	
	AP. MUNICIPAL	0		0	
	INDICE EDIFICABILIDAD	0,66		0,65	

S.VACANTE POL 10 453285



Conclusiones

Del análisis realizado en cada sector, de uso global residencial, también se pueden recoger las observaciones recogidas en el cuadro anexo.

SECTORES	Fechas		Observaciones
	Ap.Def. Plan Parcial o Ref.	Proyecto / Obras urbanización	
Polígono 8-B	27.07.1990	4.10.1990	Integración zona perimetral. Deportiva
Polígono I-C	24.10.1977 22.06.1983	26.04.1982	
Polígono II-C. Casines	2.07.1198	13.06.2002	
Polígono III-A Esparraguera	4.11.1976	29.09.1978	Manzana equipamiento y perímetro
Polígono III-A Ampliación	27.02.1987	27.02.1987	Integrar 7ª fase
Polígono V-A	10.02.1989	6.02.1992	Reordenar zonas libres y equipamientos
Polígono IV-A	23.03.1990	29.11.1993	
Polígono II-A	2.05.1996	19.10.2000	
Polígono I-A Río San Pedro	31.03.1976 8.06.1989	4.10.1990	
Unidad Villanueva – Aldea Real	4.12.2003	18.12.2003	
Polígono I-A cam			Pendiente ap. Definitiva Plan de sectorización



1.1.4_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 en 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 Plan General vigente.

El tratamiento ha sido conjunto en cuanto a la recogida de sus características 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

1.1.4_3.1 ÁREA DE LA CABEZUELA

Las instalaciones del puerto Bahía de Cádiz en la Cabezuela-Puerto Real, han ido consolidando las expectativas de la zona en orden a las actividades portuarias ya preconizadas en el informe del Banco Mundial de 1965 como puerto de contenedores.

Desde los rellenos realizados con las obras de Astilleros del proyecto NABAC, la concesión otorgada a Dragados y la realización de las primeras obras del muelle, paralizadas por el Tribunal Supremo, en sentencia de 2.02.1983, con los expedientes y recursos del Ayuntamiento de Puerto Real, las relaciones inter-administrativas no han sido fáciles.

Con posterioridad al incluirse en el ámbito del Puerto Bahía de Cádiz, Real Decreto 928/1982, se inicia un proceso de normalización con la ordenación de las obras e instalaciones, siempre con

gran autonomía, hasta su entrada en servicio. Todo ello sobre la base de un Plan Especial de Ordenación para todo el Puerto Bahía de Cádiz, que se inicia en 1987 aunque su tramitación se detiene en 1990 y que se convalida en parte con el Plan General Municipal de 1994, calificándose todo el área como sistema general de comunicaciones, sistema marítimo. Se retoma con posterioridad la iniciativa por la Autoridad Portuaria, a partir del Plan de Utilización en 1997, con un nuevo documento de Plan Especial que se ha aprobado recientemente por el Ayuntamiento. De todo esto se completa la información en el capítulo dedicado a las Infraestructuras del sistema de comunicaciones y transportes, en el **Anexo nº 5**.

Como principal asunto pendiente, señalar la incidencia que va a suponer el Nuevo acceso a Cádiz mediante un puente y según el anteproyecto aprobado, lo que va a suponer una modificación sustancial de toda la zona. A destacar también, en los temas pendientes, las obras necesarias para la regeneración ambiental del río San Pedro, la terminación de obras de urbanización e infraestructura, como la ampliación de la EDAR y los accesos viarios, así como de los equipamientos y zonas libres públicas.

1.1.4_3.2 ASTILLEROS

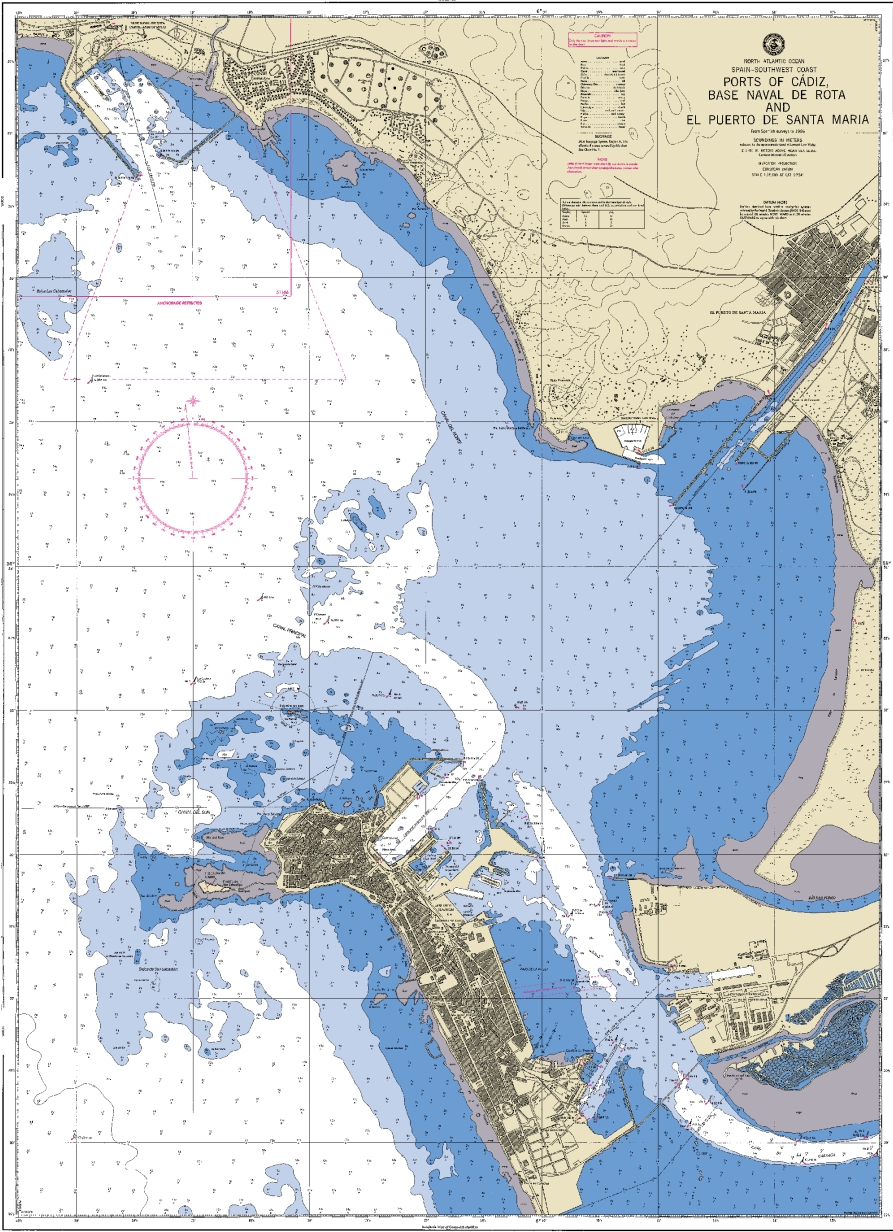
El sector denominado como Astilleros, es la superficie de los Astilleros de Puerto Real que forman parte del grupo IZAR Construcciones navales SA. Tiene su origen en las antiguas instalaciones de los astilleros Antonio López, a mediados del siglo XIX, de las que se conservan el primer dique de Matagorda, oficinas, capilla, que forman parte una vez rehabilitadas del Museo allí instalado.

Las actuales instalaciones forman parte del proyecto NABAC realizado a principios de los años 70 del pasado siglo, como apuesta importante de la política económica nacional para el sector naval.

El recinto ocupa una superficie aproximada de 100 ha. En el interior se encuentra como elemento más destacado el dique con dimensiones 100 x 525 m, que permite construir buques de hasta 500 m y que cuenta además con dos grúas pórticos, de perfil singular y reconocible en toda la Bahía.

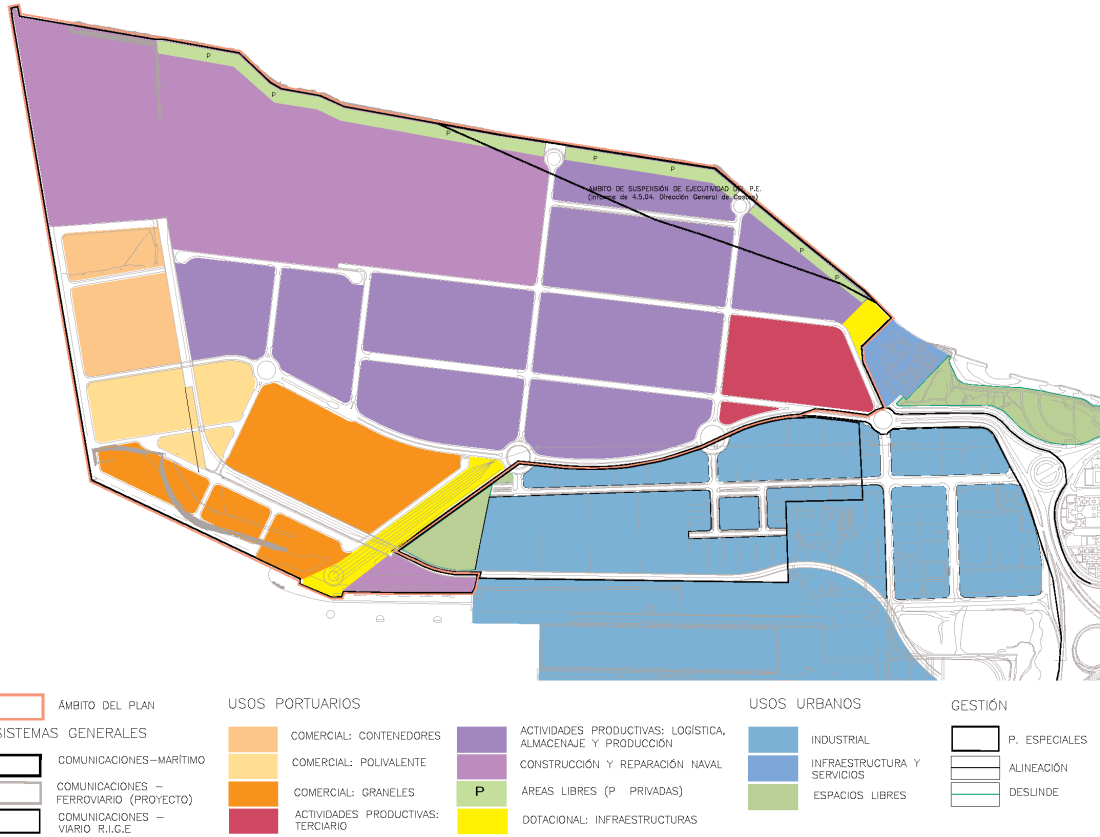
En cuanto a la superficie cubierta, el total de los talleres es de 118.252 m², (18 edificaciones de diferentes tamaños y usos), más el edificio de oficinas de 14.500 m² construidos, los servicios generales y almacenes. Se completarían las instalaciones de los astilleros con todas las infraestructuras, urbanización y obra civil, que en una parte importante se han renovado recientemente.

Los procesos continuos de reconversión laboral, siempre presentes



Carta Náutica de la Bahía de Cádiz





Plan Especial Puerto Bahía de Cádiz



en la historia de la factoría, han tenido su más reciente episodio en 2004 con la integración en el grupo militar de los centros de Cádiz, San Fernando y Puerto Real, así como en una importante disminución de la plantilla. Sobre este último tema y en cuanto a la repercusión en el empleo, se puede recordar con los datos de 1982 que el total era de 4.500 personas allí empleadas y que en este año 2005 van a quedar en 650.

Como conclusión no se espera novedades excepto las derivadas de las nuevas funciones y de las relaciones espaciales en el futuro: el ferrocarril a la Cabezuela y el tercer acceso a Cádiz. De los problemas urbanísticos detectados, los accesos y la integración efectiva en el conjunto de la ordenación del área o la falta de equipamientos, son los más relevantes.

1.1.4_3.3 LA UNIDAD DE EJECUCIÓN UE 7.1

La actuación urbanística programada en el Plan General, como la Unidad de Ejecución UE 7.1. Suelo vacante de Astilleros, tiene una superficie aproximada de 16 ha, procedentes del recinto de la factoría principal, prevista para la industria auxiliar y nunca utilizada.

Se promueve por SEPES, en el año 2001, a través de un Plan Especial de Reforma Interior y se realizan las obras de urbanización correspondientes. En la actualidad se ha ocupado únicamente una parcela para los almacenes de AIRBUS, próxima a la rampa embarcadero. En el resto se encuentra pendiente la adjudicación de las parcelas a la Zona Franca, donde se preveía la construcción de una planta de cogeneración eléctrica y de las restantes parcelas con diferentes tamaños, para industria media y del tipo nido.

1.1.4_3.4 EL POLÍGONO I-A ZONA INDUSTRIAL

El polígono I-A zona industrial, es el sector comprendido entre el recinto de Astilleros y el vial principal de acceso a la Cabezuela, con una superficie de 310.000 m2 se encuentra ocupado casi en su totalidad con diversos tipos de industrias y actividades de transformación, relacionadas con el sector naval en gran parte, como Romero Puerto, carpintería Ntra. Señora de Lourdes y con almacenes en el resto, de estos últimos destacan los de Supersol y Vicente Alonso.

La situación de la urbanización con el evidente deterioro por la falta de mantenimiento, limpieza y mal uso, aparcamientos indiscriminados, etc. es la característica a destacar, junto a la nula existencia de equipamientos y zonas libres.

1.1.4_3.5 EL CAÑO DEL TROCADERO

Se incluye también en este área, el Trocadero, refiriéndonos en concreto al sector del antiguo muelle en el caño del Trocadero que se utiliza en la actualidad como fondeadero de pequeñas embarcaciones.

Como antecedentes podemos señalar, la calificación en el Plan General para zona libre-uso deportivo de las márgenes del caño y la propuesta municipal de que se incluyesen actuaciones de recuperación de los antiguos muelles del Trocadero en los diferentes programas y proyectos de la Junta de Andalucía, como del Puerto Bahía de Cádiz. Todo esto no se ha concretado en nada, dada la complejidad del tema y de competencias de administraciones concurrentes, prevaleciendo sobre todo la catalogación singular en el Parque Natural.

Los usuarios del fondeadero, en número aproximado de 200 y constituidos en un club, reclaman el arreglo de un espigón y de un pequeño varadero allí existente, la construcción de una nave-almacén que sustituya las construcciones provisionales actuales y el dragado del caño. Las embarcaciones son en su mayoría de 4.00 m. de eslora y unas 15 mayores de 6,00 m. dedicándose los usuarios a la pesca de caña en casi todas las ocasiones.

Recientemente es la Demarcación de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, la que impulsa actuaciones para el desalojo de las instalaciones, con su traslado al futuro puerto deportivo de Puerto Real y para la regeneración ambiental posterior del caño.

1.1.4_3.6 EL POLÍGONO I-A RSP. ZONA RESIDENCIAL

El origen del polígono se sitúa en el ACTUR Río S. Pedro, que el Ministerio de la Vivienda desarrolla al amparo de los decretos 7/70 de 27 de Junio y 734/71 de 3 de Abril. El decreto 2257/71 de 23 de Julio aprobó la delimitación correspondiente, la superficie incluida era de 1.593 Has de las cuales 977 pertenecían al municipio de Puerto Real y el resto, Los Toruños, al Puerto de Santa María. Con fecha de 04.09.75 se aprobaba por orden ministerial el Avance de Planeamiento del ACTUR, documento que, como es conocido, no tuvo continuidad en un Plan definitivo. Planteado como la gran área de extensión de la Bahía tanto para la localización de vivienda de primera residencia e industria como para actividades turísticas, la realidad sería muy distinta y cuando se aprueba en 1982 el Plan de Puerto Real, tan solo el Polígono I-A y parte de la zona industrial habían sido objeto de algún tipo de desarrollo.

En el caso de este polígono se promueve por el MOPU en 1978, su ordenación a partir de un Plan Parcial y se realizan las obras de urbanización completas, edificándose a continuación los grupos de 202 viviendas de la cooperativa Coteviso y de 429 viviendas por el INV, paralizándose la actividad en el resto.

A partir de la transferencia a la Junta de Andalucía y después la aprobación en 1983 del Plan General, se procede a tramitar un Plan Especial de Reforma Interior y realizar obras de reurbanización completa. Con posterioridad y cierta rapidez se han ido edificando unas 1.600 nuevas viviendas en las parcelas residenciales, hasta su total ocupación en la actualidad.

La población actual que se encuentra allí empadronada asciende a 5.500 personas. En cuanto a los equipamientos se han construido dos colegios, un instituto de enseñanza secundaria, un centro social, instalaciones deportivas y pabellón cubierto polideportivo y una iglesia parroquial. Se encuentra en proyecto un centro de salud que sustituya al módulo sanitario existente. Como equipamiento pendiente un centro para la tercera edad y completar las dotaciones comerciales y de servicio.

Desde su inicio la situación de aislamiento del polígono residencial en una ordenación básica de tipo industrial es el problema principal a resolver. La integración del sector con la reforma de los accesos, teniendo en cuenta la incidencia del proyecto del tercer acceso, puede entenderse también como oportunidad.

1.1.4_3.7 EL POLÍGONO TROCADERO. Polígonos 9 y 10. RSP

El Plan Parcial de los polígonos 9 y 10 según el avance del Actur Río San Pedro, promovido por el Instituto Nacional de Urbanización, fue aprobado por resolución del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía el 15.12.80 y se urbanizaron los terrenos de la 1ª etapa donde se emplazaron las actividades de la General Motors.

El Plan General de Puerto Real de 1982 eliminó la 2ª etapa, al calificar la zona de especialmente protegida, con la excepción de la manzana F donde se encuentran las actuales instalaciones de AIRBUS. Con posterioridad la Ley de Costas y la Ley 2/89 de inventario de espacios protegidos de Andalucía, con la declaración del parque natural de la Bahía, confirmaron las determinaciones del Plan General.

De la situación actual puede comprobarse cómo están ocupadas casi todas las parcelas del polígono 9, excepto la manzana E de 24.700 m2 para equipamientos, y no se ha materializado la cesión de la zona verde colindante al polígono 8-B y al Paseo Marítimo.

En el polígono 10, ocupado hasta ahora por las instalaciones de DELPHI, se han segregado tres parcelas, sin ocupar, con una superficie total de 453.285 m2 y transferido al Instituto de Fomento de Andalucía para su promoción. La propuesta de ordenación presentada, en diciembre de 2004, ha sido rechazada inicialmente y sugerido que se tramite un Plan Especial de Reforma Interior, con nuevos criterios de ocupación.

Por otra parte se encuentra pendiente la solicitud de AIRBUS de ampliación de sus instalaciones, con acceso desde la CA-611 y limitadas en la actualidad por el deslinde del DPMT y Parque Natural.

1.1.4_3.8 EL POLÍGONO UNIVERSIDAD

El denominado Campus de la Universidad de Cádiz en Puerto Real sigue siendo un proyecto todavía inacabado, desde la definición por parte de la Consejería de Educación, en Noviembre de 1990, del diseño definitivo para la Universidad de Cádiz con la previsión para el Campus del Río San Pedro de receptor de los centros del Área Científico-Técnica.

La ordenación tiene su origen en el PAU y Plan Parcial, promovidos entonces por el Ministerio de Educación en 1984, a partir de la clasificación del suelo establecida en el Plan General de Puerto Real de 1983. Las obras de urbanización se han realizado parcialmente y como complemento a cada centro docente construido: Facultad de Ciencias, Magisterio, Ciencias del Mar, Instituto de Investigaciones Pesqueras y edificio de aulas y biblioteca. Las instalaciones deportivas cubiertas, pabellón y piscina, y las pistas polideportivas anexas, completan lo realizado hasta la fecha. Las actuales instalaciones ocupan una superficie de 49, 14 Ha más las 36 ha previstas para su ampliación, estas últimas incluidas en el Parque Natura de la Bahía de Cádiz.

La superficie de terrenos prevista para la ampliación se encuentra calificada como Sistema General de Equipamientos, promoviendo la propia Universidad de Cádiz la tramitación, hasta su aprobación provisional por el Ayuntamiento, de un Plan Especial que ordenaba para nuevos centros docentes, equipamientos y centros de I+D. Con posterioridad por acuerdo de las Consejerías de Medio Ambiente y Obras Públicas, así como del nuevo Rectorado de la Universidad, se suspende la tramitación hasta conocer las conclusiones del estudio de impacto ambiental.

En las conclusiones del citado estudio se desaconseja la ocupación completa de la superficie prevista para la ampliación, considerando que debería utilizarse únicamente los terrenos comprendidos entre la carretera y la plataforma del antiguo ramal del ferrocarril al Trocadero.

	Superficie en M2	%
SUPERFICIE TOTAL	446.000	100,0
ZONAS VERDES	79.900	17,9
EQUIPAMIENTO DOCENTE	40.067	9,0
EQUIPAMIENTOS IPS	12.637	2,8
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	8.200	1,8
EQUIPAMIENTO COMERCIAL	1.020	0,2
VIALES	198.255	44,50
USO LUCRATIVO	105921	23,7
SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA	226869	
APROVECHAMIENTO MUNICIPAL	34030	15,0
INDICE EDIFICABILIDAD M2/m2	0,51	

Polígono I-A. Resumen de características

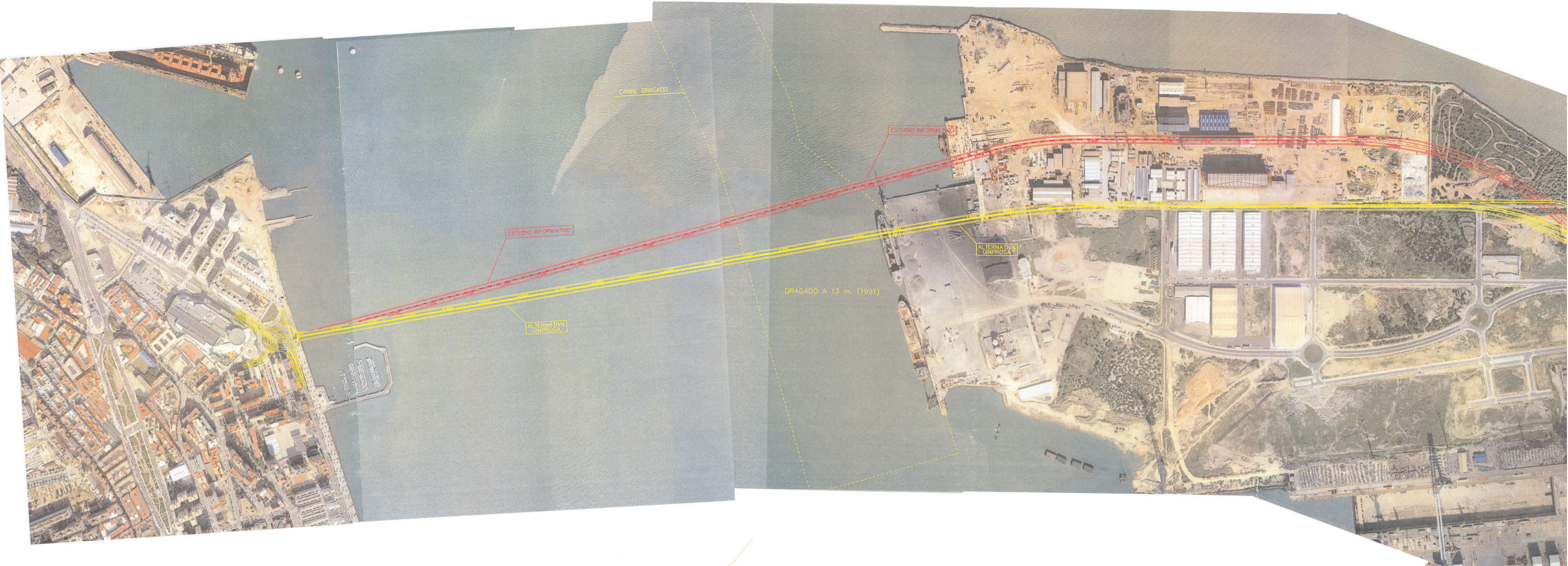




Por último y de la situación actual pueden enunciarse las siguientes cuestiones:

- _La reconocida situación de provisionalidad que las instalaciones y centros docentes de la Universidad de Cádiz siguen manteniendo, con la consideración de intrusos en el parque natural, que se mantiene por una parte de la propia Universidad.
- _Los problemas añadidos a su aislamiento, desde el transporte a los equipamientos, de la importante población universitaria ya existente.
- _La deficitaria conexión con el núcleo urbano de Puerto Real y las escasas relaciones de todo tipo.
- _La necesidad de disponer nuevos centros, como la Escuela Técnica Superior de Ingeniería, con proyecto terminado, obliga a replantear con cierta urgencia la ampliación.

La nueva ordenación de la ampliación que resultaría de las recomendaciones del estudio ambiental, así como de las conclusiones del análisis urbanístico en cuanto al sistema de comunicaciones, las relaciones con el núcleo principal de Puerto Real y las nuevas posibilidades de ampliación en Aletas, califican la propuesta como un proyecto de la ciudad. Los criterios de actuación y descripción del proyecto se recogerán en otro apartado.







Situación

1.1.4_4 los núcleos rurales. el barrio de Jarana y Meadero

De los núcleos rurales existentes, recogidos en el Plan vigente 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 el capítulo siguiente.

Además la nueva situación de la zona, desde la aprobación de la actuación turística en Villanueva, obliga a su reconsideración urbanística, lo que se hace en el capítulo 4.3, dedicado a 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. En el proyecto se reserva el tramo entre el enlace del puente de Melchor y la estación de servicio, de la actual carretera como vía de servicio para toda la zona, con otro enlace en Malasnoches.

Se incluye también los antecedentes sobre el Zurraque, recogido en el vigente Plan como zona de especial protección y con la propuesta de parque metropolitano establecida en el POTBC, que constituye una separación clara de esta zona con el Marquesado.

1.1.4_4.1 BARRIO DE JARANA

Del estado actual del Barrio de Jarana, podemos destacar las siguientes cuestiones:

La situación en el planeamiento vigente

_El núcleo consolidado del barrio de Jarana se encuentra clasificado como suelo Urbano y calificado de Residencial y de Sistema General de Espacios Libres y Comunicaciones (zona verde de protección).

_La normativa urbanística es en general correcta si bien deberían diferenciarse dos ámbitos de normativa: Núcleo Original de viviendas tradicionales adosadas sin alineaciones claras, y la Zona de Desarrollo.

_El Pinar del francés o Pago de Villanueva se encuentra clasificado como asentamiento diseminado en suelo no urbanizable, en el que se permite la vivienda unifamiliar aislada de 150 m2 en parcela de una aranzada.

Las dotaciones y espacios libres

_Cuenta con dos aulas de EGB; un módulo sanitario ó consultorio auxiliar del tipo O; el local de la asociación de veci-

nos y la iglesia. Una pista polideportiva completa los equipamientos actuales. Presentan un entorno poco cuidado y en general un estado de conservación deficiente, haciéndose irreconocibles.

_En cuanto a espacios libres cuenta con una plaza correctamente adecuada, quedando otros espacios libres sin urbanizar.

La urbanización

_Insuficiencia de la red de pluviales.

_Desmesurado crecimiento de la red eléctrica aérea. El centro de transformación existente se encuentra mal ubicado, en el centro de la calzada de una vía principal del barrio. Sin embargo la iluminación artificial es insuficiente.

_Debe completarse los Acerados y calzadas, así como la zona de aparcamientos.

_Mobiliario urbano y arbolado deficientes, salvo en algún espacio público pequeño y secundario.

Los problemas

_El perímetro de suelo urbano no ha sufrido tensiones importantes, no siendo desbordado salvo ligeramente a lo largo del camino colindante con el vivero, en dirección a la parcelación colindante.

_La parcelación denominada como "Pinar del francés y Pago de Villanueva", alberga viviendas unifamiliares de primera o segunda residencia en parcelas de media y una aranzada, apoyadas en carriles existentes y que disponen de suministro eléctrico. No tiene apenas crecimiento, pudiendo considerarse como estabilizada dentro de sus límites.

_La travesía de la carretera Nacional IV a su paso a través del barrio, provoca un fuerte impacto negativo, por las consecuencias desfavorables que acarrea, de aislamiento y desmembración entre las dos zonas del barrio que divide, inseguridad vial, contaminación ambiental y acústica, y falta de resolución de la trama urbana en su encuentro con ésta.

1.1.4_4.2 EL MEADERO DE LA REINA

En el núcleo rural así denominado y con acceso desde la carretera N-IV y desde el camino de Malasnoches. De la misma forma que en Jarana la relación de cuestiones a resaltar, es la siguiente:

La situación en el planeamiento vigente

_El núcleo consolidado del Meadero se encuentra clasificado como suelo urbano y calificado de residencial. Las dos vías pecuarias, ya deslindadas, se clasifican como suelo no urbanizable de especial protección y el resto de parcelas como asentamiento diseminado en suelo no urbanizable.

_La delimitación del suelo urbano se ajusta a la situación anterior y se considera correcta, diferenciando entre la zona de crecimiento, a partir del núcleo original, y la zona de desarrollo de segunda residencia, con acceso desde las vías pecuarias.

_Las instalaciones deportivas del Rosal, propiedad del Cádiz CF, se califican como sistema general de equipamientos.

Las dotaciones y espacios libres

_Dispone de un local social y una pista polideportiva. La zona verde central se encuentra sin completar su urbanización.

La urbanización

_Las parcelas del núcleo urbano disponen de suministro de agua potable y electricidad. Sin embargo no cuentan con el alcantarillado, existiendo pozos negros en las parcelas.

_Se encuentra en construcción una depuradora y la red de saneamiento.

_Los accesos a las parcelas, no están pavimentados al tratarse de vías pecuarias.

_Escaso mobiliario urbano y deficiente iluminación.

Los problemas

_El núcleo original y su zona de crecimiento se han ido ubicando en torno al antiguo descansadero y las vías pecuarias convergentes en éste. Mientras el núcleo original (clasificado como urbano por el Plan) se ha estancado en su desarrollo, las zonas próximas altas y arboladas (clasificadas como no urbanizables) se han ido ocupando descontroladamente.

_La zona de desarrollo carece de estructura urbana coherente, apoyándose en vías en fondo de saco desde la vía pecuaria, en un esquema en espina de pez. Como consecuencia de lo expuesto se denota el desajuste existente entre el suelo parcelado y edificado y la delimitación recogida en el Plan vigente.

1.1.4_4.3 EL ZURRAQUE

En el límite entre los términos de Puerto Real y Chiclana, la frontera natural de estos términos desde su deslinde viene dada en parte por el Caño Zurraque. Conectado al Caño de Sancti-Petri, es el mayor de los ramales de éste, alimentando y desagando las salinas y marismas anejas. Es al perder su carácter de límite municipal, integrándose en el término de Puerto Real, cuando adquiere mayor originalidad, al presentar en la desembocadura del arroyo una interfase fluvio-marítima, similar a la del Guadalete aunque a menor escala, siendo los únicos casos en la Bahía de Cádiz, tras la conversión del Río San Pedro en caño marítimo y la desvirtuación del Río Iro por el puente-presa.

Este peculiar y reducido estuario, incluido en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, forma una bolsa de marismas vírgenes en un contexto fuertemente antropizado, desconectado del ámbito marismeño por la carretera CN-IV, cuyo trazado queda separado de la aglomeración del núcleo de Chiclana por menos de 1 Km, extensión surcada por un meandro del Caño Zurraque, cordón umbilical de las salinas y marismas que se extienden al Sur del Meadero de la Reina.



Estas últimas presentan características botánicas y faunísticas comunes al resto del Parque Natural, si bien no se encuentran en su mejor estado de conservación, destacando el impacto producido por la carretera N-340 y su intenso tráfico, así como la anárquica urbanización de su entorno.

Aguas arriba, la vegetación halófila marismeña es sustituida progresivamente por especies rupícolas que se alojan en el lecho de inundación del arroyo, en correspondencia a la transición efectuada entre el medio marítimo y fluvial, llegando a desarrollar un espeso bosque de galería en el curso medio, donde ya las tierras de labor sustituyen a los fangos y arenas marismeños. Hacia el nacimiento se produce una divergencia de ramales, el arroyo Zurraque y el Guerra, desecándose ambos estivalmente. El situado al Norte fluye en un contexto agrícola de vegetación muy exigua, internándose el ramal Sur en una masa de pinos.

La escasa transitabilidad de las riberas de todo el cauce contrasta aquí con su interrupción por un carril que comunica las Cañadas, el Marquesado y el cortijo Guerra. En la desembocadura, en el límite de la influencia de las mareas, otro carril de servicio agrícola interrumpe el cauce.

Ya desde el Plan General de 1982, la cuenca del arroyo en toda su longitud se encuentra calificada como Suelo No Urbanizable de especial protección por su interés medio-ambiental.







1.1.4_5 el entorno de Tres Caminos

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.

1.1.4_5.1 EL POLÍGONO TRES CAMINOS

Como antecedentes recordar que el Plan Especial en grado de Plan Parcial del Polígono Tres Caminos se aprueba el 16-6-1975 y el Proyecto de Urbanización de la 1ª Fase el 29-7-1976, también por acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo. Con posterioridad se aprobó un reformado del Plan Parcial el 15-5-1979.

Con la primera Revisión del Plan General de Puerto Real, de 1983, se incluye la ordenación prevista del Plan Parcial, con las siguientes modificaciones:

_Adaptación del régimen jurídico a las determinaciones de la Ley del Suelo de 1976, al haberse tramitado según la Ley del Suelo de 12 de Mayo de 1956, en especial para la reserva de equipamientos.

_Depuración. Se incluirá en las ordenanzas las necesarias modificaciones para garantizar una depuración previa de aguas residuales de procedencia industrial según lo regulado por la normativa aplicable.

_Equipamiento deportivo: Al no existir reserva de equipamiento deportivo se deberán realizar Estudios de Detalles de las manzanas VII y XI para incluirlos.

_Modificación de usos: Se modificará el artículo 12, párrafo 5 de las Ordenanzas del Plan Especial posibilitando el uso comercial y de almacenes.

Con posterioridad a la aprobación del Plan General se tramitó una modificación puntual de las Ordenanzas de Plan Especial, aprobada por la CPU, con fecha 14-12-1989, para ajustar todas las construcciones a la parcela mínima de 750 m2 y fijar las condicio-

nes para la agrupación de parcelas que permitieran edificar naves adosadas, limitándose también las actividades a una repercusión mínima en cuanto a superficie de suelo de 750 m2.

En cuanto a los problemas entonces detectados, se adjudicaban en primer lugar a la deficiente gestión de la promoción privada que lo pone en marcha, dando lugar a la situación deficiente de las infraestructuras y urbanización. Por otra parte la promoción de usos intensivos, incrementando en exceso el número de actividades, industrias y almacenes, sobrepasan así la capacidad inicial de dichas infraestructuras.

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.

De la situación actual destacar que la edificación de distintas naves ha seguido a ritmo lento, así como la modificación puntual del Plan General en la manzana VII para permitir otros usos terciarios. La propuesta desde San Fernando de prolongar el vial principal para acceso directo a la Carraca, desde el enlace de la autovía. No obstante este asunto se ha descartado por ahora, por la Consejería de Medio Ambiente y tampoco se ha recogido en el POTBC.

En el período de exposición del informe previo se ha sugerido por los promotores la ampliación de la ordenanza de usos a las restantes manzanas del polígono.

1.1.4_5.2 EL CARENERO

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.

En la actualidad en el Carenero quedan bajo las modificaciones y reformas, restos de la arquitectura originaria, estando implantadas diferentes actividades, la mayor parte ilegales, dedicadas a alma-

cenes de chatarra, talleres de automóviles, carenero de barcos, taller de electricidad, materiales de construcción, venta-restaurante, etc. Se han iniciado de acuerdo a un convenio firmado con el Ayuntamiento de San Fernando los correspondientes expedientes para su desaparición.

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.



	Sup. M2	%
SUPERFICIE TOTAL	665.532	100,0
ZONAS VERDES	141.952	21,3
EQUIPAMIENTOS	16.423	2,5
VIALES	74.950	11,3
USO LUCRATIVO	432.207	64,9
SUP. EDIFICABLE LUCRATIVA	432.207	
INDICE EDIFICABILIDAD	0,65	

Resumen de características del Polígono Tres Caminos



1.1.4_6 las parcelaciones y asentamientos. Carretera del Portal, de Paterna y Marquesado

1.1.4_6.1 ANÁLISIS DEL EJE CANTERAS -CAÑADAS

1.1.4_6.1.1 DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El espacio de trabajo queda limitado físicamente por el propio límite del término municipal de Puerto Real al Norte y al Este, la carretera N-IV al Oeste, y el límite de la unidad definida como ZERPLA-5 por el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz al Sur.

Se trata de una amplia superficie de 9.492 Has, área que supone un importante porcentaje (49 %) de la superficie de los suelos del municipio portorealeño (19.661 Has) y que cuenta con un escaso nivel de urbanización.

Se localiza al noreste del término municipal, al borde de las marismas de Aletas, y constituye un punto central en la actual aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz y fue lugar escogido para ubicar algunos de los primeros asentamientos humanos de nuestro actual sistema de ciudades, según establecen excavaciones y estudios arqueológicos recientes.

Nos encontramos ante una zona caracterizada en su mayor parte por el predominio de los terrenos agrícolas, si bien el área identificada por el Estudio del Medio Físico como terrazgo periurbano posee una importante alteración tanto de sus valores naturales originales como de las condiciones rurales que los caracterizaron en siglos pasados, debido a la presión que la cercanía de las áreas urbanas y las redes de comunicación e infraestructuras han ejercido sobre ella en las últimas décadas. Por el contrario, la zona más oriental del área de trabajo (El Pedroso), gracias a su lejanía de las tensiones descritas, mantiene sus condiciones rurales casi intactas.

Sus bordes cuentan con diferentes cualidades: desde elementos plenamente naturales como el interfase tierra - marisma al norte a la arbitrariedad administrativa de la línea divisoria con los términos municipales vecinos (que no se corresponde sin embargo con ninguna huella en el medio físico), pasando por los límites antrópicos y físicos que constituyen las infraestructuras de comunicación de la carretera N-IV.

En el interior del ámbito, más allá de la prevalencia encontramos otras huellas de diferente valor y significación que lo caracterizan: el trazado del ferrocarril, las masas de pinares, diversos núcleos de asentamientos ilegales, excavaciones arqueológicas, instalaciones industriales, etc.

Como se podrá ir comprobando a lo largo del trabajo, el ámbito delimitado goza de una importante autonomía territorial y urbana, lo que garantiza la validez del análisis, y sobre todo de las propuestas de ordenación, ya que estas no están directamente vinculadas a decisiones de ámbito mayor que pudieran invalidar sus planteamientos de partida.

La **caracterización** del ámbito como un **área rústica en transformación** surge del análisis de los factores analizados en los siguientes epígrafes: la topografía; el paisaje; la estructura de la propiedad; los usos implantados y su evolución reciente; las urbanizaciones y edificaciones existentes; y la dotación de infraestructuras.

1.1.4_6.1.2 SITUACIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL

Efectivamente, el área de estudio constituye un punto central en la actual aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz, y de este modo lo entiende el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, que le reconoce un valor fundamental en la articulación de este sistema territorial, en especial en la estructura del Sistema de Espacios Libres de la Aglomeración, dada la gran importancia que posee el conjunto de vías pecuarias que constituyen el Parque de la Cañadas.

Esta posición central en el sistema metropolitano de la Bahía le lleva a contar con numerosas potencialidades y oportunidades y a su vez a ser un punto especialmente sensible de cara uno de los principales objetivos reconocidos en el desarrollo territorial de dicho sistema, que no puede ser otro que el de evitar la conurbación de las áreas urbanas consolidadas.



En este sentido, la zona occidental del área de intervención, limitada por la nacional IV, se convierte en el elemento fundamental para garantizar el establecimiento de un corredor ecológico y de espacios públicos que ponga en relación el Parque de las Cañadas y las zonas agrícolas interiores con el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, eliminando de esta manera las posibilidades de conurbación mencionadas.

Otro hecho fundamental a destacar desde este análisis se refiere al papel que juega la zona de actuación en la futura articulación del sistema de comunicaciones y transporte entre las bahías de Cádiz y Algeciras.

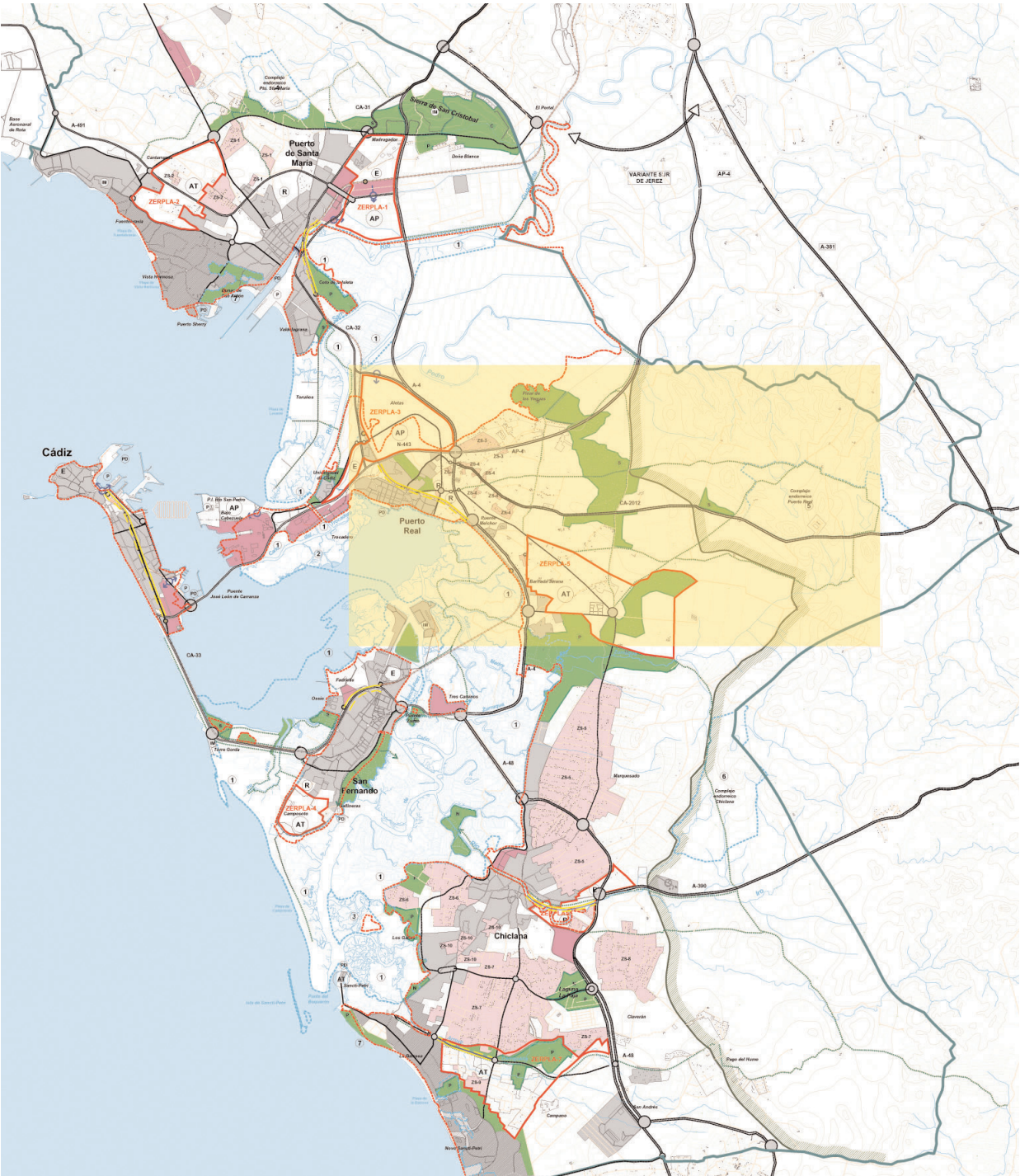
En este sentido, parece asumido que el trazado del necesario enlace de la Bahía de Cádiz con la Autovía Jerez-Los Barrios pudiera establecerse por la actual carretera de Medina, que discurre por el trazado de la Cañada Real del camino de Paterna.

Esta actitud, históricamente utilizada, de transformar vías pecuarias en vías rodadas y progresivamente aumentar su intensidad responde a una sensibilidad actualmente superada y enfrentada, frontalmente a nuestro entender a la necesaria atención al sistema de espacios libres y el territorio natural.

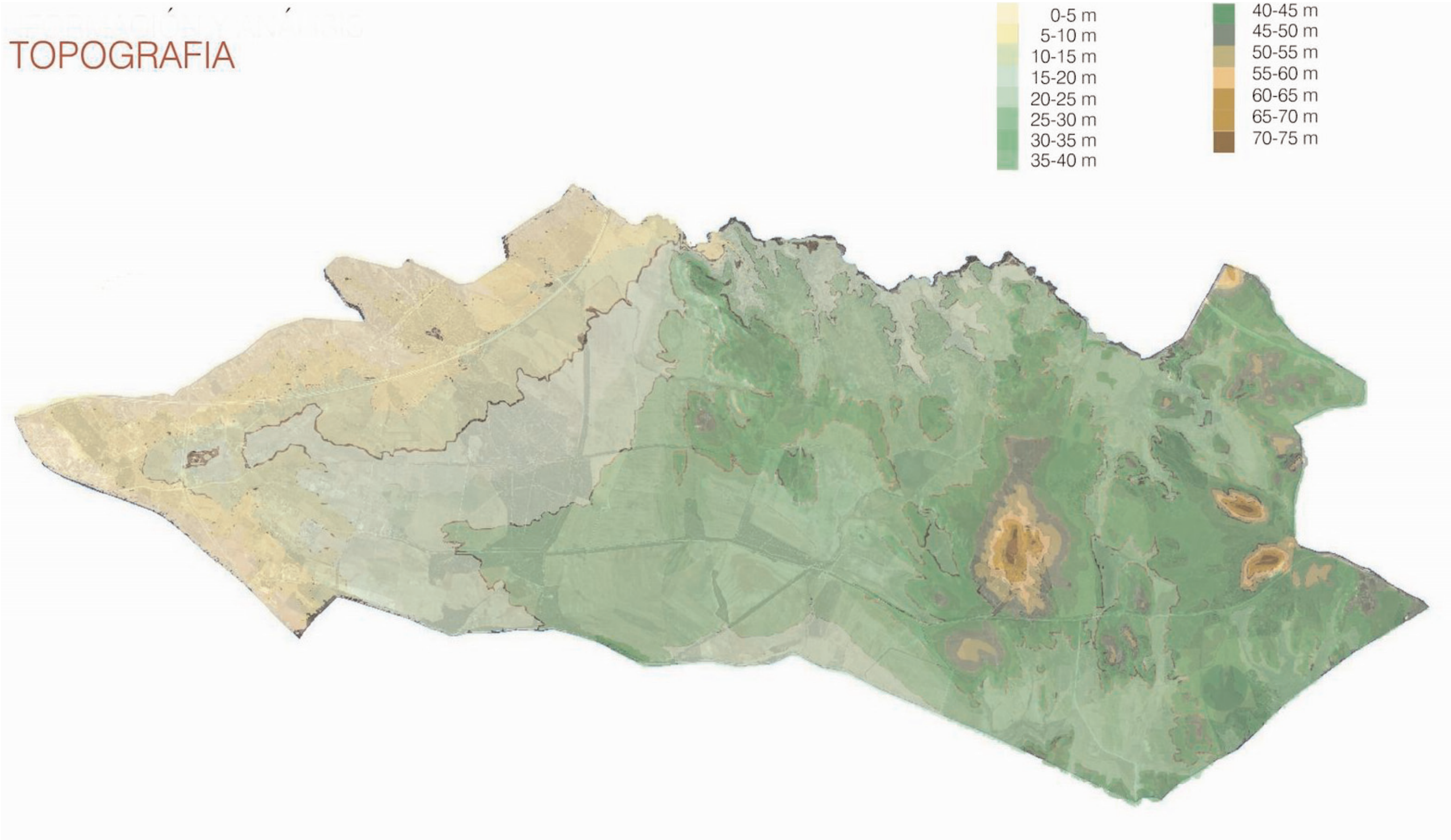
La conversión de este viario en autovía hipoteca el futuro desarrollo del Parque de Las Cañadas y, por tanto, de la totalidad del sistema de espacios libres.

Por otra parte conviene recordar la próxima liberalización del peaje de la Autopista A-4 en su tramo Jerez - Cádiz, que facilita el uso de su tramo más meridional como alternativa.

Como resultado de estas consideraciones, parece oportuno establecer una fórmula de acuerdo y atender por igual en la ordenación de la propuesta tanto a la viabilidad de la conexión, como al fortalecimiento del sistema de espacios libres urbano y metropolitano.



Situación del área en el marco de la Bahía



1.1.4_6.1.3 TOPOGRAFÍA Y PAISAJE

Topográficamente el terreno delimitado por este estudio cuenta con leves diferencias altimétricas que van desde la cota 75 en los puntos más altos del Pedroso hasta la cota 0 con que se llega al borde de la Bahía.

Se trata por tanto de una sucesión de laderas en las que predominan las pendientes descendentes hacia el sur, con tramos más suaves (4%) en las inmediaciones de Miramundo, frente a otros algo más abruptos (30 %) en los alrededores del Complejo Endorreico.

Las sucesivas ondulaciones que se producen hacia el Noreste permiten unas interesantísimas condiciones elevación y visibilidad sobre el paisaje de la Bahía de Cádiz así como unas favorables orientaciones solares.

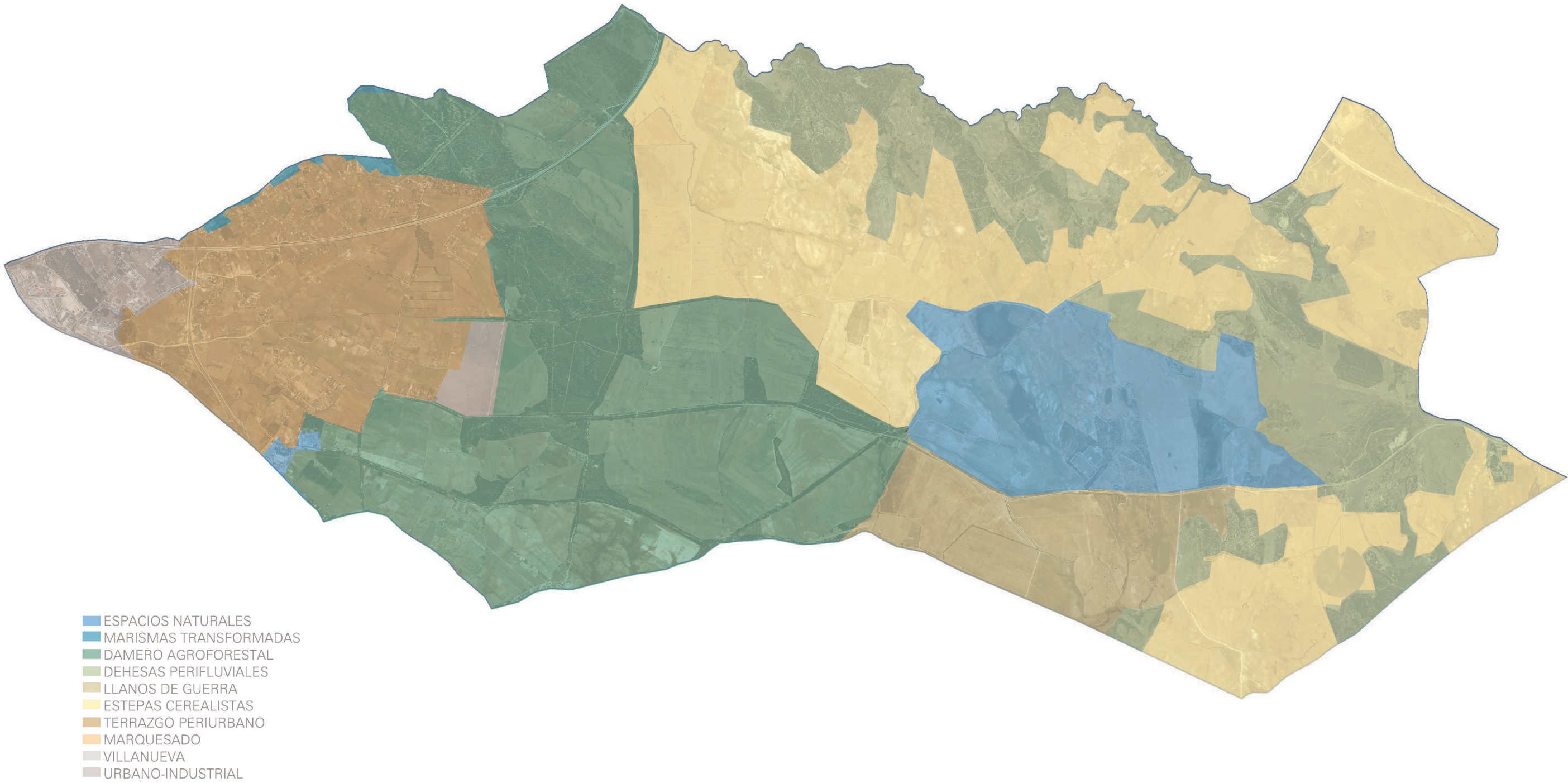
Este hecho acompañará la elección de determinados lugares (Cerro de Ceuta, Miramundo,...) para la implantación de elementos rotacionales o integrados en el sistema de espacios libres.

El recurso edáfico, de regeneración muy lenta, según el Estudio del Medio Físico se conserva en Puerto Real mejor que en municipios colindantes por el ya citado desinterés turístico hacia el perímetro de la marisma.

Sin aptitud balnearia y con limitaciones agrícolas, la parcelación del terrazgo litoral, abundante en esta área de actuación y su evolución hacia segunda residencia no es tan intensa en Puerto Real como en otros municipios vecinos, pero apunta graves riesgos de no ser conducida.

Las clases agrológicas Casablanca, Caracoles, Majadillas Bajas y Puerto Real dotan de escasa calidad agrológica al terrazgo litoral allí donde se presenta pequeña propiedad de laboreo intensivo. Su escasa calidad agrícola limita sus rendimientos, y su intenso laboreo favorece la deflacción eólica.





Las Unidades de Síntesis Territorial definidas en el Estudio del Medio Físico que afectan a la zona de actuación son las siguientes:

US 01. ESPACIOS NATURALES. Aunque es cierto que el Parque Natural Bahía de Cádiz y la Reserva Natural de las Lagunas son hechos físicos tangibles, cuyo reconocimiento y protección administrativa garantiza la preservación de su singularidad, resulta débil actualmente su acercamiento a la población. Por este motivo, la propuesta debería articular las relaciones con estas 'islas de naturaleza'.

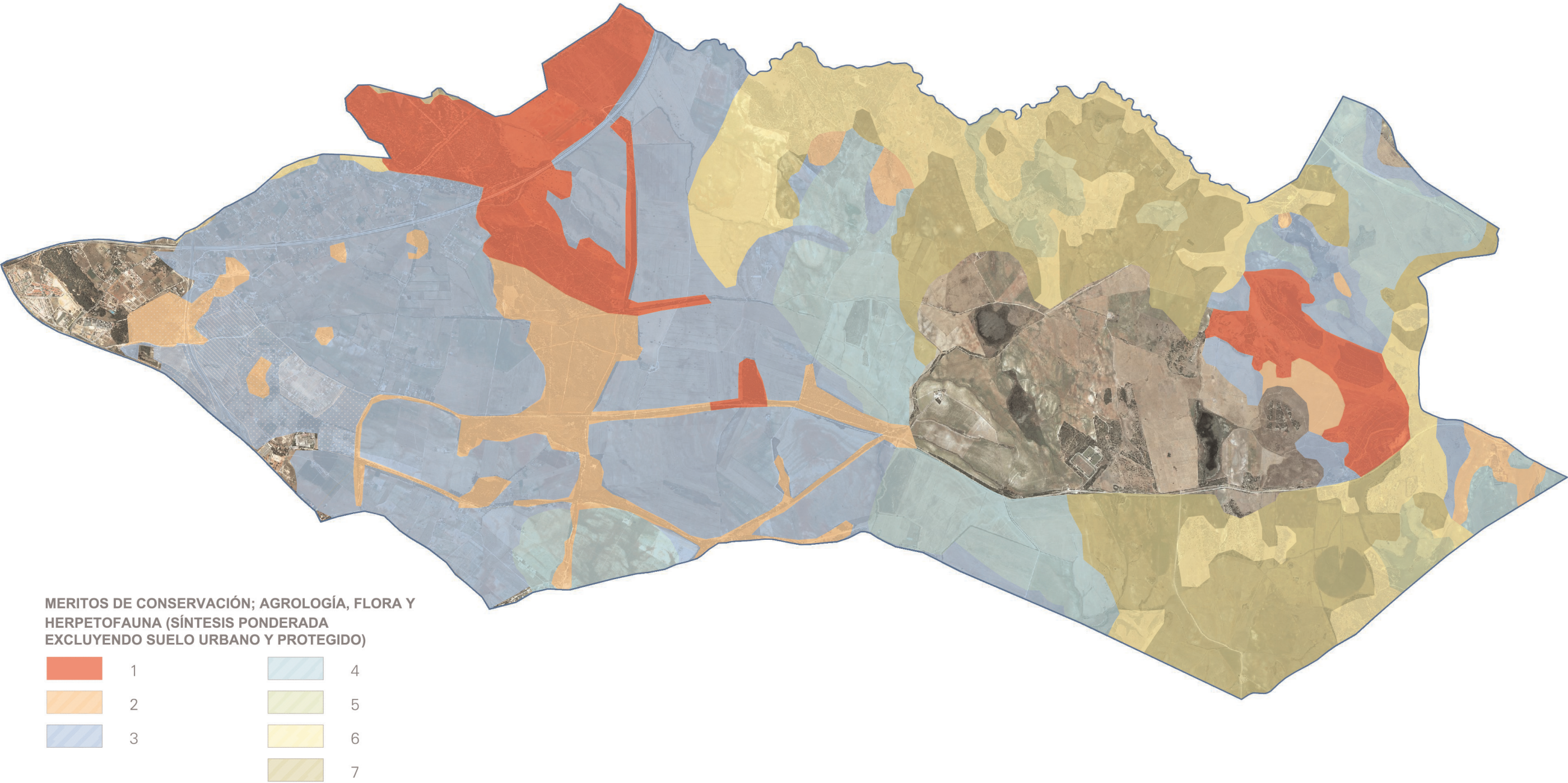
US 03. DAMERO AGROFORESTAL. Ocupa una gran extensión de la zona media de la zona de actuación, estableciendo la transición entre el terrazgo periurbano y las dehesas cerealistas. El entramado de cañadas y bosques-isla circunda cultivos herbáceos y leñosos formando pequeñas cuencas visuales de singular calidad, sólo desvirtuada por los tendidos eléctricos y esporádicas parcelaciones en rápida evolución. El modelo vocacional de usos del suelo establece para esta zona la urbanización institucional como única forma de urbanización vocacional, siendo fuertemente limitadas las restantes. Si resultan vocacionales actividades vinculadas a las actividades agrarias como la agricultura de regadío y los huertos familiares o metropolitanos, incluso las edificaciones ligadas a la explotación y la vivienda rural.

US 05. LLANOS DE GUERRA Se trata de un productivo paisaje agrícola, cabecera fluvial donde prolifera la perdiz como aprovechamiento complementario al regadío. Cuenta con protección expresa por legislación superior y sectorial.

US 06. ESTEPAS CEREALISTAS. En contraste con el bocage de las Cañadas, también hay un 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 campeo ocasional del águila imperial y de aves esteparias como aguilucho, cernícalo y alondra.

US 07. TERRAZGO PERIURBANO. En esta unidad se encuadran la mayor parte de los suelos periféricos al área urbana, y por tanto altamente afectadas por las parcelaciones ilegales. Son terrenos de 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. Sus destinos según el modelo vocacional de usos del suelo son bastante ambiguos, al no existir ninguna actividad vocacional y sólo la caza como incompatible, el resto, resultan compatibles o limitadas. Se trata por tanto de la zona con mayor capacidad de actuación y debe ser objeto de una intervención prioritaria, ante la rápida evolución de la parcelación, que reconduzca el lugar hacia un modelo integrador de los nuevos valores ambientales y urbanos

US 10. URBANO-INDUSTRIAL. La continuada expansión oeste de los suelos urbanos amenaza con alterar los importantes valores ambientales del levante del término.



1.1.4_6.1.4 FLORA Y FAUNA

'Los espacios naturales representan en Puerto Real algo más que espacios públicos para el uso de sus ciudadanos. Son espacios donde la naturaleza encuentra reductos para expresarse con una adecuada diversidad de especies y de formas'. Esta afirmación cobra especial validez en el área a la que se enfrenta esta actuación, que al día de hoy atesora gran parte de los valores ecológicos de la población y a su vez permite orientarse hacia el uso público de los mismos.

Existe en Puerto Real una elevada vida social entorno a las zonas verdes, de las que disfrutaban personas de todas las edades durante todo el año, que la actuación que se lleve a cabo debe fomentar y multiplicar.

Habría que tener en cuenta también los paseos arbolados de la ciudad. Las plazas, paseos, jardines y pequeños parques de proximidad tienen como principal función la de servir como espacios de convivencia a la población en general, y de manera particular, atender a las necesidades de disfrute de la naturaleza de grupos de población con menor movilidad (niños, mayores y discapacitados).

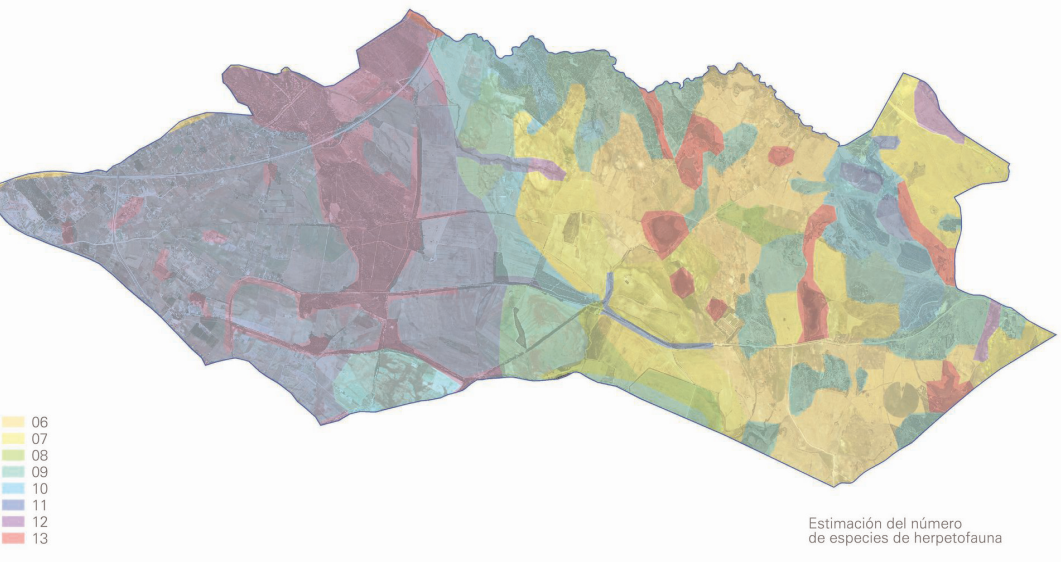
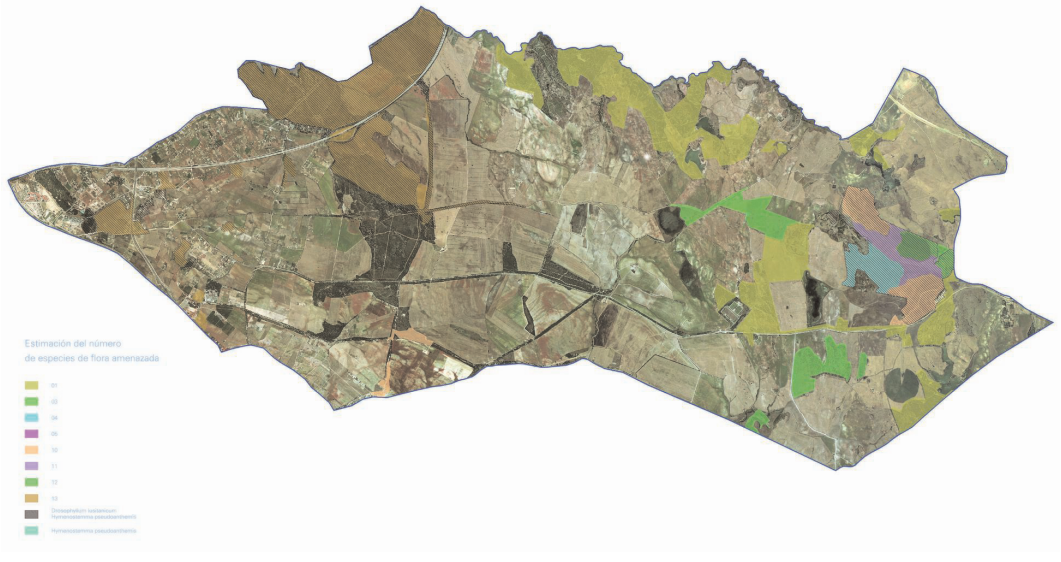
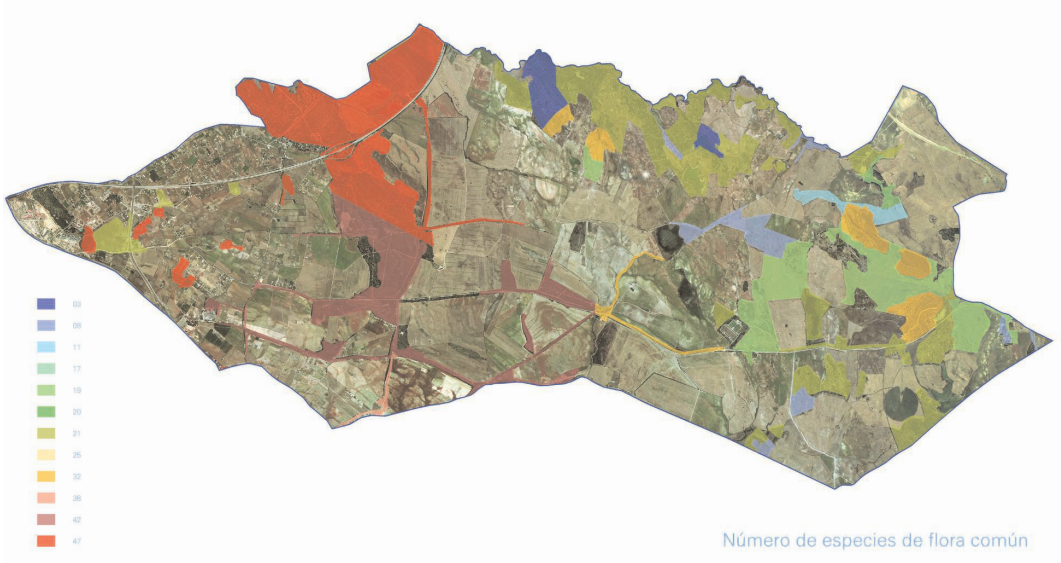
Por lo tanto, parece interesante garantizar desde la propuesta que finalmente se desarrolle en esta actuación la conexión entre este sistema natural interior a las áreas urbanas y las áreas naturales rurales, de manera que se facilite el tránsito, el acercamiento, entre las mismas.

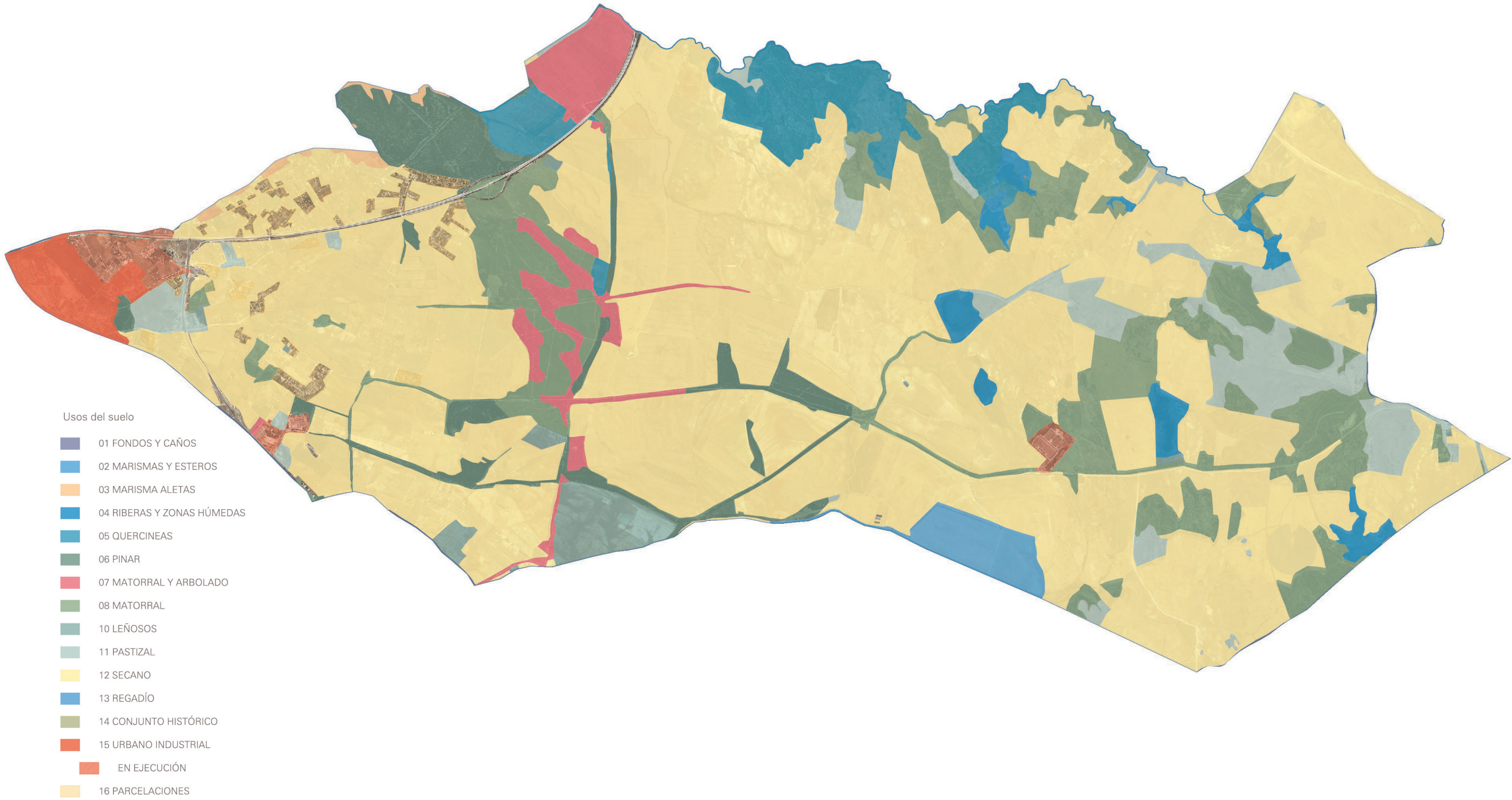
La Consejería de Medio Ambiente, mediante la puesta en marcha del proyecto "Parque de las Cañadas" de Puerto Real ha orientado las actuaciones en esta área a garantizar el dominio y uso público de las zonas forestales y de la red de vías pecuarias.

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 Endorréico de Puerto Real. Además de estar conectadas entre sí lo hacen con el "Corredor Dos Bahías", formando un entramado de vías que ponen en contacto áreas urbanas con espacios naturales.

Por otra parte, estos suelos son asiento de buena parte de la flora amenazada del litoral gaditano, y han de ser preservados para evitar contracciones de estos hábitats similares a la sucedida con el del enebro marítimo, intensamente urbanizado en municipios colindantes.





1.1.4_6.1.5 USOS DEL SUELO

Del análisis del plano de usos del suelo en el ámbito, realizado a partir de fotografías aéreas recientes y de trabajo de campo, se deduce una conclusión inmediata: el carácter dominante del suelo agrícola, (regadío, secano...). Como usos minoritarios encontramos desde los improductivos (matorral, erial, escombreras, marismas, etc.) a los propiamente urbanos (residencial, industrial, dotacional, etc.).

Los usos de carácter urbano se concentran en el borde oeste y sur de la unidad de actuación, zona de expansión prioritaria de la ciudad.

En lo referente a usos característicos de suelos rústicos, hacia el Este, encontramos los usos agropecuarios más consolidados y activos.

Encontramos algunos suelos improductivos desde el punto de vista agrícola, resultando mayoritario en este caso el erial y el matorral resurgido como consecuencia de la falta de laboreo ante la alta salinidad de los terrenos.

Puede decirse que el ámbito, en cuanto a los usos implantados y su evolución presenta en su parte occidental las características de una zona suburbana dominada por la implantación agrícola y rota por la progresiva implantación de núcleos aislados de residencia.

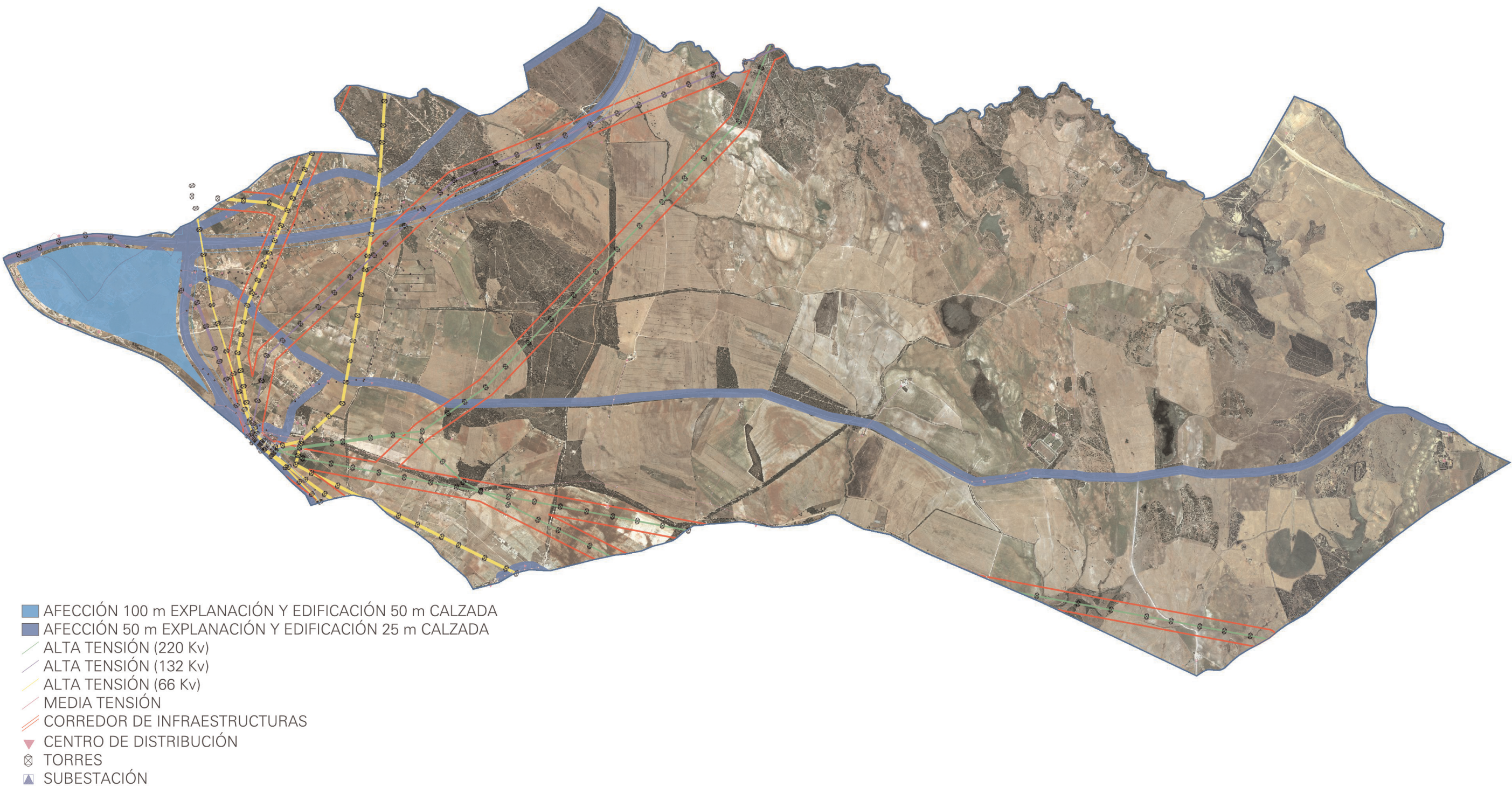
El parcelario actual del ámbito, como puede deducirse de su simple observación, responde nítidamente a las características de un catastro rústico, con pequeñas bolsas urbanas, como no podía ser de otra forma tras lo comentado sobre los usos del suelo.

Como se ha indicado anteriormente, en el anexo 8 de este documento se incluye un inventario pormenorizado de edificaciones existentes y sus características, cuyo análisis permite comprender mejor que, pese a lo abultado de la superficie construida, ésta en su mayor parte se encuentra abandonada o con muy escaso valor de uso.



fig. xx





1.1.4_6.1.7 INFRAESTRUCTURAS

Como consecuencia del carácter rural del ámbito, este carece casi por completo de infraestructuras urbanas, especialmente de abastecimiento y de evacuación de aguas, sin perjuicio de que algunas de las principales implantaciones dispongan del primero.

Sin embargo, esta falta de infraestructuras puede ser resuelta con relativa facilidad dada la proximidad de áreas urbanas que si disponen de los servicios con capacidad suficiente para dar la acometida.

En Puerto Real confluye la densa red de transporte eléctrico de la Bahía, destacando las mayores torres metálicas del país como iconos comarcales que flanquean el estrechamiento de la Bahía. En suelo urbano, no urbanizable y en las aguas de la bahía, la omnipresencia de los tendidos aéreos es uno de los mayores impactos visuales, que el POT pretende aminorar agrupándolos en corredores de infraestructuras, cuyo trazado coincide sensiblemente con el de las líneas de alta tensión.

En cuanto al viario, no es menor la confluencia pero genera impactos aún más considerables, al ocupar amplias superficies, circundar y atravesar el Parque Natural con notable efecto barrera, y difundir el ruido por la mayor parte del término excediendo sus bandas de afección. La entrada en vigor de la Ley del Ruido aconseja extremar la prudencia en ausencia del Mapa de Ruidos previsto.

La afección medida desde la arista exterior de la explanación es de 8 metros de dominio en autovías y vías rápidas y tres en las demás carreteras, 25 y 8 metros de servidumbre y cien y 50 metros de Afección respectivamente. Desde la arista exterior de la calzada, el límite de la edificación es de 50 metros en autovías y 25 en otras carreteras.

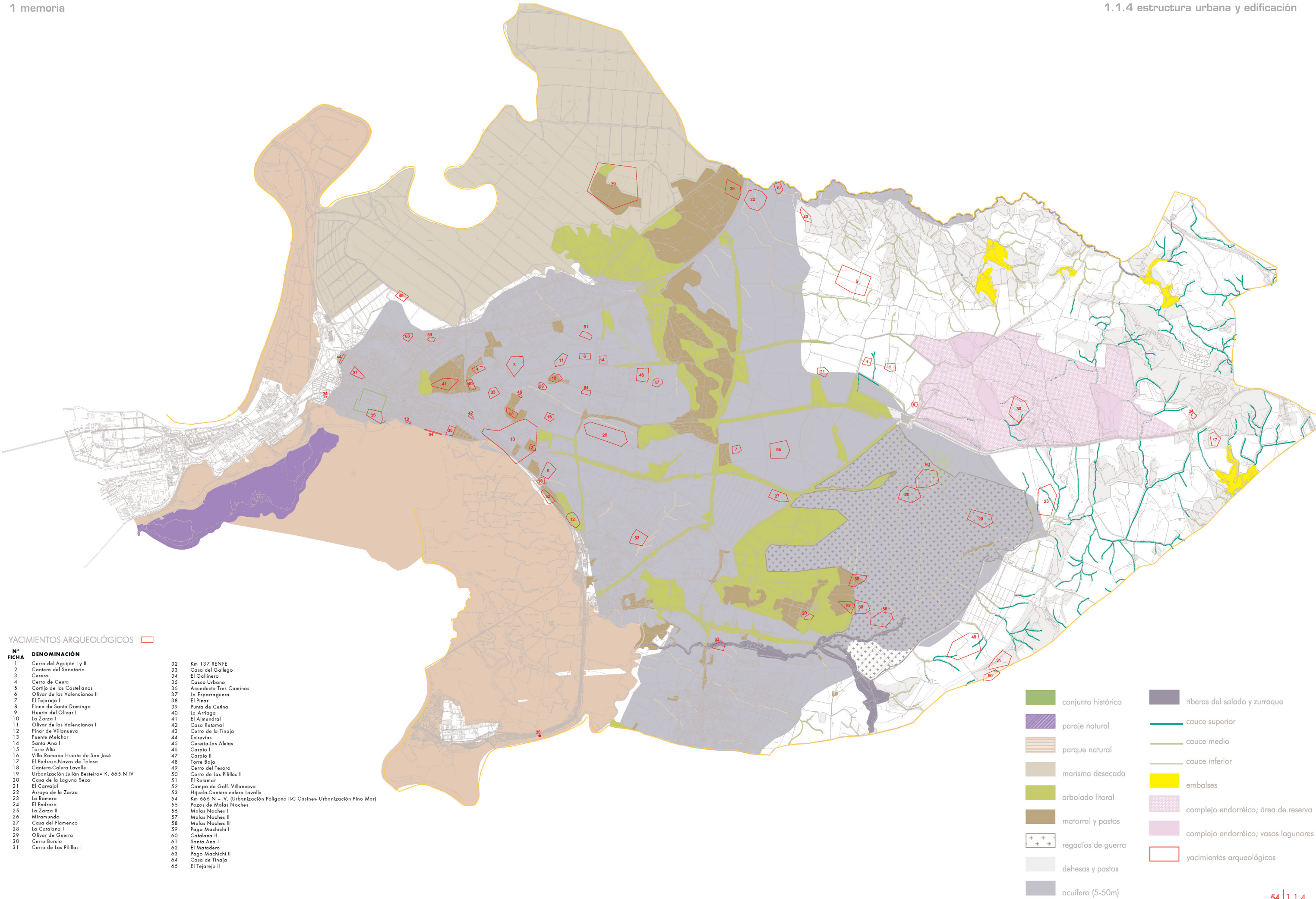
En cuanto a la energía solar, sólo las viviendas unifamiliares de Miramar la utilizan para el agua caliente doméstica, a despecho del número de horas de sol que disfruta la provincia, el mayor del continente.

La energía eólica esta en fase de implantación según lo establecido en el Plan de Ordenación de Recursos Eólicos de Puerto Real, aminorando en el futuro el consumo de energías no renovables.

El consumo de agua en el ámbito municipal es relativamente alto, llegándose a los 0'3 m3 por habitante y día, debido a la existencia de grandes industrias en el término. El alto consumo de este recurso en el municipio se une al aumento creciente de la demanda de agua en un futuro próximo, ya que éste será paralelo al crecimiento urbano e industrial de Puerto Real, lo que deberá ser tenido en cuenta para la capacidad de la red.

La tendencia poblacional que posee el municipio de Puerto Real es creciente, por esto habría que tener en cuenta que el volumen de agua a depurar será mayor en un futuro próximo.





1.1.4_6.1.8 PATRIMONIO NATURAL E HISTÓRICO

Cualquier propuesta urbana o territorial que se redacte desde una sensibilidad contemporánea debe tener en cuenta los valores de la sostenibilidad.

Entre ellos, y con vital importancia, se encuentra la valoración del patrimonio (tanto natural como histórico), como un factor de desarrollo local.

Por esto, tanto a la hora de tomar decisiones generales que definan el espíritu de la propuesta como de establecer determinaciones menores como la definición del trazado de la Red de Espacios Libres y de los espacios dotacionales se debe cuidar especialmente la valoración de la capacidad para acoger en su interior aquellos restos o vestigios que poseen un especial valor para el reconocimiento del territorio.

Para ello, se ha trabajado sobre un listado de los bienes de interés identificados en el Sistema de Información del Patrimonio Histórico Andaluz (SIPHA) elaborado por el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, perteneciente a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

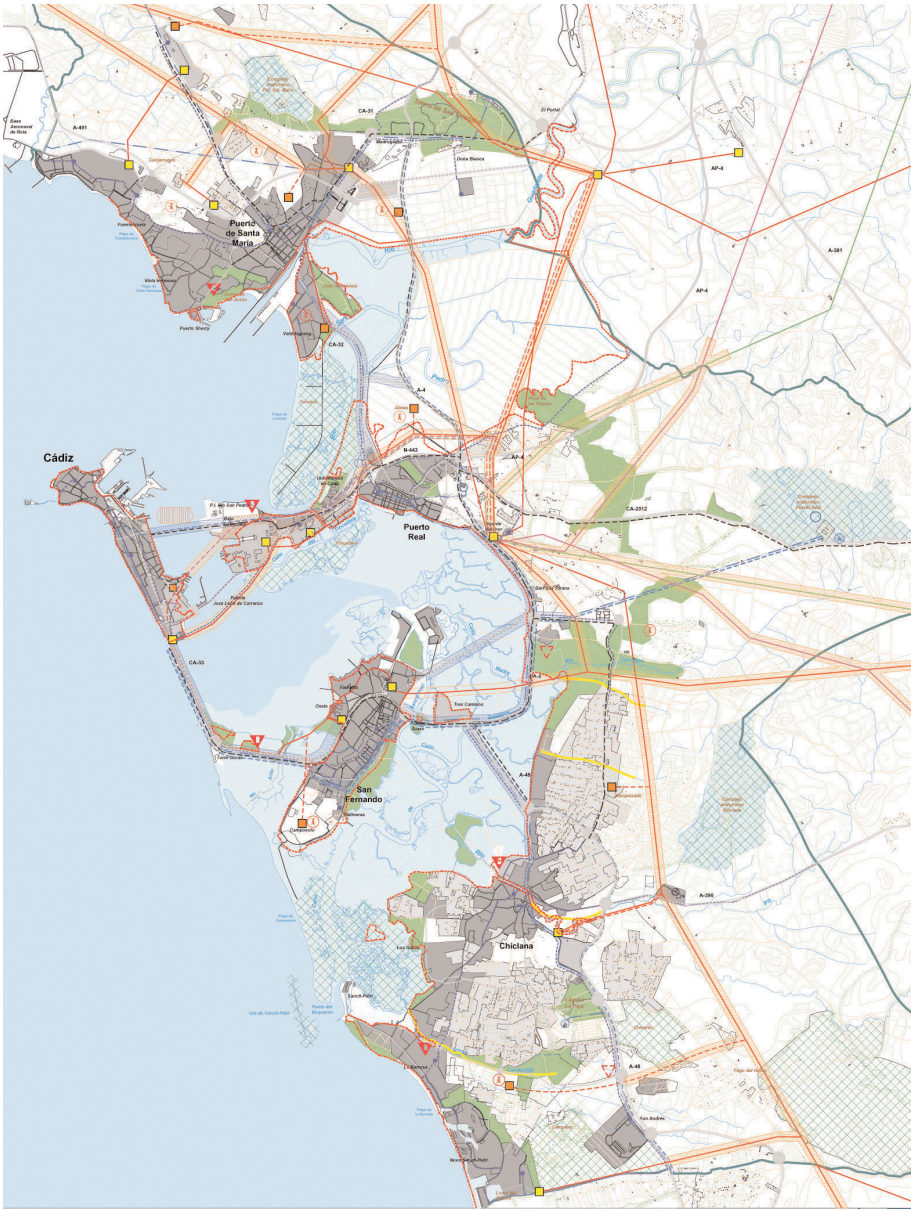
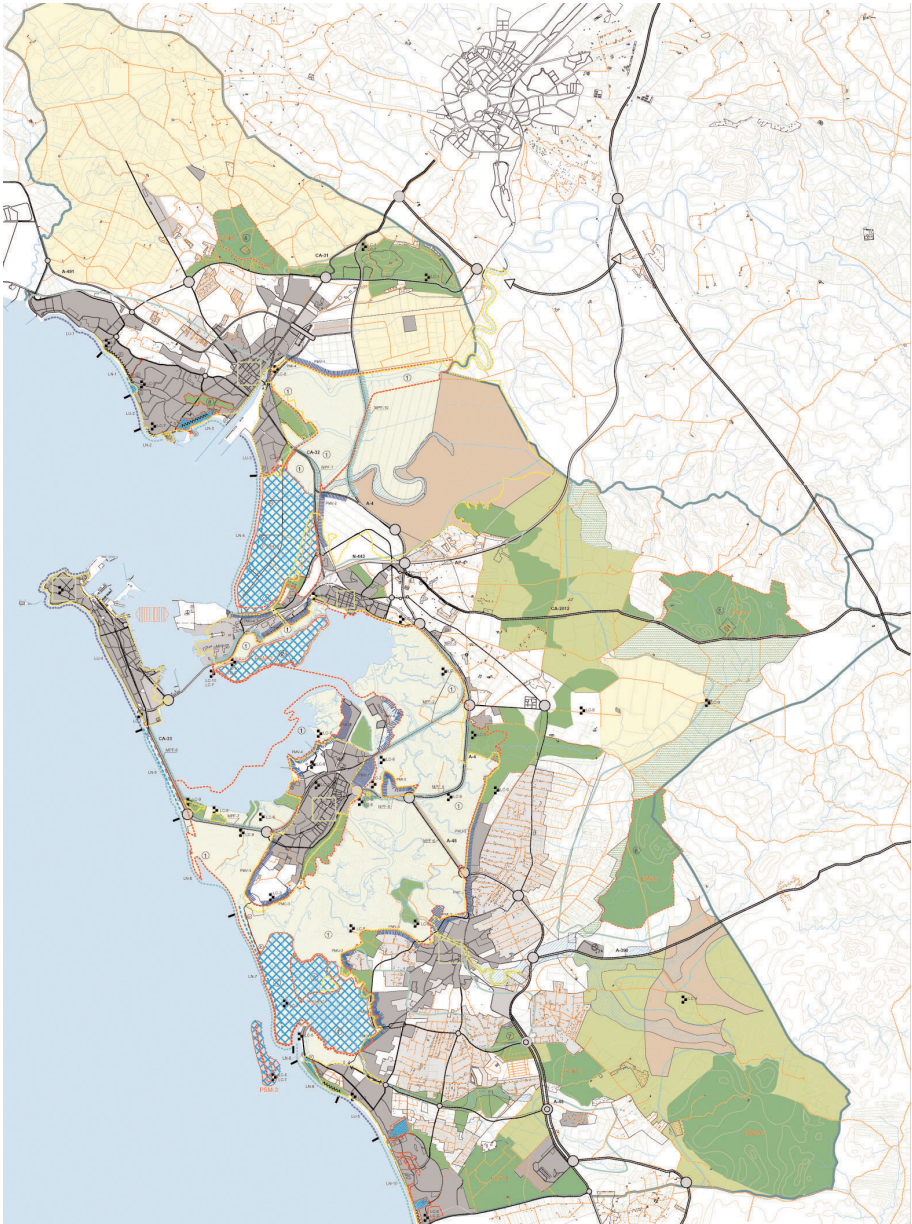
La intención no puede ser otra que el intentar cautelarlos, velar por su tutela y potenciar sus relaciones con el sistema de uso público, desde una consideración contemporánea del Patrimonio como factor de progreso.

Se trata de enclaves del territorio que poseen un valor singular para el reconocimiento de la identidad de la zona, y por lo tanto su conservación y puesta en valor resultan imprescindibles.

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 155/98 de 21 de julio, por lo que se aprueba el Reglamento de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

A los efectos previstos por la legislación sobre patrimonio, están adscritas a la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma Andaluza, que ejercerá sobre ellas las facultades de planificación, tutela, protección y fomento.





1.1.4_6.1.9 PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL.
EL PLAN DE ORDENACIÓN BAHÍA DE CÁDIZ

Las voluntades expresadas por el Plan de Ordenación de la Bahía de Cádiz, de reciente aprobación son en lo general bastante coincidentes con los objetivos trazados en este documento respecto a la extensión de las áreas urbanas, el tramado del sistema de espacios libres, la localización de actividades de interés metropolitanas, etc.

Esta situación se puede adivinar fácilmente con la visualizaicón de las imágenes que acompañan estas líneas, correspondientes a la ordenación general propuesta (pag. Izquierda) y sistema de espacios libres (superior derecha).

Sin embargo, en lo relativo a la ordenación de las infraestructuras y la articulación del sistema viario se podrían hacer algunas matizaciones, referidas a la puesta en crisis del sistema del Parque de la Cañadas y su entorno que supondría la apuesta definida por dicho planeamiento en el sentido de trazar por la antigua carretera de Medina la conexión de la Bahía de Cádiz con la autovía Jerez-Los Barrios.

Se trata sin duda de una articulación necesaria para la adecuada vertebración territorial de la provincia pero, dada la liberalización del peaje en la autopista AP-4, quizás debieran plantearse alternativas que salven, en lo posible, la integridad de la unidad ambiental del parque de las Cañadas. En esta línea avanzará este trabajo.

1.1.4_6.2 EL MARQUESADO: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1.1.4_6.2.1 INTRODUCCIÓN

El "Asentamiento Diseminado N° 25 Marquesado-Arquillos" fue delimitado y descrito durante los trabajos de redacción del PGMO de 1.991. Posteriormente, en Marzo de 2.001 se redacta el "Análisis y diagnóstico del Asentamiento Diseminado sobre S.N.U. en El Marquesado", para su posterior desarrollo en el "Plan Especial de Protección del Medio Rural en el asentamiento diseminado Marquesado-Arquillos". Actualmente se procede al diagnóstico de dicha zona para desarrollar el Avance del PGOU de Puerto Real.

La conclusión obtenida de estos análisis es que en esta zona se da una expansión de la parcelación y edificación muy ralentizada en el tiempo con subdivisiones de parcelas existentes aunque cada vez más controladas. La zona posee una densidad baja, en torno a unas 1.65 viviendas por hectárea.

1.1.4_6.2.2 LOCALIZACIÓN

El Marquesado de Puerto Real se encuentra en la cuadrícula definida por las coordenadas UTM 760-4040 de la hoja 1069 del MTN.

Los hitos más destacados son las instalaciones del Matadero Gaditano SA, el Cortijo Los Arquillos, el Cerro Los Caracoles y el núcleo urbano El Marquesado, constituido por las viviendas y locales contenidos en la Delimitación de Suelo Urbano.

Los límites adoptados para este análisis son el Arroyo y Caño Zurraque al Norte y Oeste, el límite del término municipal al Sur y los terrenos agrícolas exentos de parcelación urbanística al Este.

1.1.4_6.2.3 CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA

En el área del Marquesado conviven conjuntamente el valor tradicional de esta zona caracterizado por un entorno rural, productivo y ambiental, con otros valores urbanísticos derivados de su estraté-

gica posición ante la demanda de viviendas urbanas por la población de la Bahía, acrecentada por la cercanía del campo de golf de Villanueva. Actualmente 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. Se hace necesaria la ordenación de esta zona para la adecuada convivencia entre ambas funciones.

A. Problemas ambientales

_Se produce una usurpación parcial de las vías pecuarias. Deslinde de la cañada de los Naranjeros.

_Ocupación de los márgenes del arroyo principal. En dicho arroyo se producen encauzamientos insuficientes al paso de carriles y parcelas provocando inundaciones en los carriles Mirlo y Gorrión.

_Escorrentía en manta que inunda parcelas adyacentes al carril Águila.

_Parcelación de la vaguada paralela al arroyo Zurraque en el camino al Cortijo de la Mora, lo cual interfiere a la circulación de las aguas.

B. Infraestructuras y equipamientos

Viario: En sentido norte-sur se encuentra la carretera de El Marquesado que es la vía principal, y los caminos hacia las viviendas en la franja urbana. En sentido este-oeste se localizan los carriles y perpendicularmente a la carretera principal, a la cual son perpendiculares y rectilíneos. El estado del firme de los carriles es en general aceptable, excepto Jilguero y Gorrión, con el firme muy deteriorado. El carril Águila está parcialmente asfaltado y cuenta con transporte público, procedente de Chiclana. El ancho de estos carriles no permite el cruce de dos vehículos.

Un viario espontáneo e insuficiente corresponde a las hijuelas que se producen debido a las reparcelaciones, para tener acceso a la





Encauzamiento del arroyo del Zurraque en el carril Mirlo



Arroyo a su paso por las instalaciones del Taller de Arqueología "Era"



Alumbrado público en el carril Tórtola



Tipología de vivienda rururbana



Hijuela que ofrece acceso al fondo de la parcela

parcela del fondo. El ancho de dichas hijuelas es insuficiente para acceso de vehículos de asistencia y apoyo.

Alcantarillado y saneamiento: la circulación de las aguas pluviales se produce en zanjas a cielo abierto, entubándose en determinados accesos. Esto produce que no exista arcén y deterioro visual. En algunos puntos se detecta una insuficiente canalización de la escorrentía, que acomete en manta algunas parcelas.

Las aguas fecales son evacuadas en tuberías enterradas en la zona urbana y en las zonas próximas a ésta del diseminado. Pero en esta última zona lo que más abunda son los pozos negros. Esto, junto a los insumos agrícolas, hace que se contamine el acuífero.

Existe una depuradora en las inmediaciones del Matadero a la que vierten las aguas fecales del núcleo. Esta depuradora se construyó a principios de los años ochenta, siendo hoy día insuficiente y ofreciendo problemas de olores.

Agua potable: En muchos casos es inexistente, aunque a veces se realizan instalaciones particulares pinchando a la red.

Electricidad y telefonía: Con postes que producen un impacto visual importante, presenta un estado caótico, siguiendo el orden de abastecimiento a las viviendas.

Residuos Sólidos Urbanos: Su recogida se efectúa en el núcleo urbano de El Marquesado. Los vecinos de los demás carriles transportan sus residuos a estos puntos.

Equipamientos de Interés Público y Social: Se encuentran concentrados en el núcleo, donde cuentan con una parada de autobús, un local social de la Asociación de Vecinos, y una pista deportiva. Fuera del núcleo se encuentra el Taller de Arqueología "Era", situado en el Carril Mirlo, MAGASA y unas instalaciones de UPACE en el Carril Águila.

C. Parcelación y tipología edificatoria

La parcelación originaria tradicional de la zona del Marquesado es la denominada aranzada, correspondiente a 4.472 m², dedicada fundamentalmente a viñas, y que se corresponde con la superficie mínima en regadío según la normativa urbanística.

Existen tres tipos fundamentalmente de tipología edificatoria:

_La vivienda rural tradicional, de una planta, con construcciones auxiliares para apoyo a las labores agrícolas. Este tipo va siendo cada vez más escaso.

_La vivienda rururbana. Son unifamiliares aisladas de una o dos plantas, de mayor calidad que las anteriores y cubiertas de teja. Funcionan fundamentalmente como segunda residencia.

_También se dan casos de infravivienda, bien como refugio para labores agrícolas o como segunda residencia en continua ampliación.

Se han establecido distintas áreas de información en el análisis de la zona que nos ocupa. Dichas áreas comparten una aproximada similitud de características, que son las que se describen en las fichas de análisis, expuestas en el **anexo 8**.

Cada ficha consta de una información general describiendo la superficie del área de análisis establecido, el número de parcelas y edificaciones aproximado, debiendo apuntar que dichas edificaciones son tanto de uso vivienda como de uso agrícola u otros usos, y por último las vías que afectan a dicha área. Como criterios de análisis globales se describen los sistemas generales, usos, cerramientos, posición en la parcela, altura y tipos de las edificaciones y calidad de construcción. A continuación se hace una breve descripción de las principales características y criterios de las fichas de análisis:

01: Corresponde con el área de dotación de suelo urbano actual. Discurre a ambos lados de la carretera del Marquesado y es el inicio de los carriles perpendiculares a ésta, a través de los cuales se extiende este núcleo.

02: Se sitúa en el centro de la zona del Marquesado y al este de la carretera. Aquí se da la mayor concentración de viviendas rururbanas de toda la zona, destinadas a uso residencial.

03: Localizada al sur-este. Caracterizada por un uso agrícola exceptuando la parte cercana a la vía principal y una parcelación el límite del término municipal.

04: Se caracteriza por una franja que discurre en dirección este-oeste entre los carriles Mirlo y Gorrión bastante parcelada y con numerosas edificaciones, la mayoría de uso residencial.

05: Zona al este alejada de la vía principal caracterizada por el uso agrícola y por recoger el final de los distintos carriles. Casi nula edificación.

06: Participa de las mismas características que la ficha 05. Uso agrícola y edificación prácticamente nula.

07: Situada al norte de la zona lindando con el carril Mirlo y el arroyo Zurraque. El uso es el agrícola fundamentalmente, incluyendo en

esta área el Matadero, situado junto a la carretera principal del Marquesado.

08: Localizado en el interior de la zona descrita anteriormente, sedistingue de ésta por ser una parcelación en el camino del Cortijo de la Mora surgida en los últimos años.

09: Se caracteriza por la convivencia de pequeños núcleos residenciales con áreas de uso agrícola generalizado. Se sitúa al oeste de la vía principal.

10: Linda al sur con el límite del término municipal. Posee las mismas características que la ficha anterior aunque con mayor número de parcelaciones de uso residencial.

11: Zona del Cortijo de los Arquillos, teniendo la cañada al oeste como límite. El uso es agrícola con la edificación del Cortijo como referente.

